

QUYẾT ĐỊNH

Về việc ban hành Quy trình chạy tàu và công tác đồn đường sắt

TỔNG GIÁM ĐỐC TỔNG CÔNG TY ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM

Căn cứ Quyết định số 973/QĐ-TTg ngày 25 tháng 6 năm 2010 của Thủ tướng Chính phủ về chuyển Công ty mẹ - Tổng công ty Đường sắt Việt Nam thành Công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu;

Căn cứ Điều lệ tổ chức và hoạt động của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam ban hành kèm theo Nghị định số 11/2018/NĐ-CP ngày 16 tháng 01 năm 2018 của Chính phủ;

Căn cứ Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt số hiệu QCVN 22:2025/BXD và Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt số hiệu QCVN 21:2025/BXD ban hành kèm theo Thông tư số: 44/2025/TT-BXD ngày 09/12/2025 của Bộ Xây dựng;

Theo đề nghị của Trưởng Ban Vận tải,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Ban hành kèm theo Quyết định này “Quy trình chạy tàu và công tác đồn đường sắt”. Tất cả cán bộ, người lao động, nhân viên đường sắt, cán bộ và nhân viên của các Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt có liên quan đến hoạt động vận tải trên đường sắt quốc gia khi thừa hành làm nhiệm vụ đều phải chấp hành Quy trình này.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký thay thế cho Quyết định số 893/QĐ-ĐS ngày 09/7/2018 của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.

Điều 3. Chánh văn phòng, Trưởng các Ban của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, Thủ trưởng các đơn vị có liên quan đến hoạt động vận tải đường sắt quốc gia có trách nhiệm tổ chức học tập, sát hạch mọi cán bộ công nhân viên thuộc đơn vị mình quản lý và chịu trách nhiệm thi hành quyết định này./.

Nơi nhận:

- Như Điều 3;
- Hội đồng thành viên (để b/c);
- Ban TGD TCT;
- Đảng ủy, Công đoàn, Đoàn thanh niên ĐS;
- Lưu: VT, VT (02 bản).

TỔNG GIÁM ĐỐC

Hoàng Gia Khánh

QUY TRÌNH
Chạy tàu và công tác đồn đường sắt

*(Ban hành kèm theo Quyết định số: /QĐ-ĐS ngày tháng 01 năm 2026 của
Tổng công ty Đường sắt Việt Nam)*

Chương I
QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Quy trình chạy tàu và công tác đồn đường sắt (viết tắt là QTCT) này quy định về trình tự tác nghiệp của công tác chạy tàu, đồn tàu và sử dụng phương tiện giao thông đường sắt trên các tuyến đường sắt quốc gia đang khai thác, có tốc độ thiết kế dưới 120 km/h.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Đối tượng áp dụng của Quy trình này là các tổ chức, cá nhân liên quan đến công tác chạy tàu, đồn tàu và sử dụng phương tiện giao thông đường sắt trên các tuyến đường sắt quốc gia thuộc quản lý của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.

Điều 3. Cơ sở của việc tổ chức chạy tàu là Biểu đồ chạy tàu. Biểu đồ chạy tàu do Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam tổ chức xây dựng, ban hành và công bố theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng.

Tất cả các đơn vị có liên quan đến việc chạy tàu đều phải căn cứ vào Biểu đồ chạy tàu để xây dựng kế hoạch công tác, tổ chức và thực hiện nghiêm chỉnh, chính xác Quy trình tác nghiệp kỹ thuật của đơn vị mình bảo đảm tàu chạy theo đúng Biểu đồ chạy tàu.

Điều 4. Ở mỗi khu đoạn, việc chạy tàu do một Nhân viên điều độ chạy tàu chỉ huy. Ở mỗi điểm phân giới hay trên mỗi tàu, trong một thời gian nhất định chỉ do một người chỉ huy việc chạy tàu:

1. Tại ga: Trục ban chạy tàu ga;
2. Tại trạm đóng đường: Trục ban chạy tàu trạm;
3. Trên tàu: Trưởng tàu;
4. Đầu máy đơn và đoàn tàu không quy định có Trưởng tàu: Lái tàu.
5. Nếu nhiều đoàn tàu ghép nhau thì:

- Khi các đoàn tàu đều bố trí trưởng tàu thì Trưởng tàu của đoàn tàu cuối cùng là người chỉ huy đoàn tàu;

- Khi các đoàn tàu ghép nhau chỉ có 01 đoàn tàu có bố trí trưởng tàu thì Trưởng tàu là người chỉ huy đoàn tàu;

- Khi tất cả các đoàn tàu không bố trí trưởng tàu thì Lái tàu đầu máy chính là người chỉ huy đoàn tàu.

Ở ga lớn có thể bố trí phụ Trục ban chạy tàu ga đảm nhận một phần công việc chạy tàu dưới sự chỉ huy của Trục ban chạy tàu ga.

Nếu ga có nhiều bãi có thể có nhiều Trục ban chạy tàu bãi, mỗi người chỉ huy chạy tàu ở mỗi bãi nhưng phải phục tùng sự chỉ huy thống nhất của Trục ban chạy tàu ga.

Việc phân định ranh giới và trách nhiệm chỉ huy chạy tàu ở mỗi bãi cũng như Trục ban chạy tàu ga được quy định trong Quy tắc quản lý kỹ thuật ga.

Tại ga, trạm: Trưởng tàu và Lái tàu phải phục tùng mệnh lệnh của Trục ban chạy tàu.

Khi lên ban, Trục ban chạy tàu ga, trạm phải báo họ, tên mình, phụ Trục ban chạy tàu ga (nếu có) cho Nhân viên điều độ chạy tàu và Trục ban chạy tàu ga, trạm tiếp giáp.

Điều 5. Tất cả thủ tục, tác nghiệp về đón gửi tàu và cho tàu thông qua cũng như về dồn dịch phải được tiến hành nhanh chóng, chính xác, an toàn theo đúng trình tự và biện pháp quy định tại: Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt; Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt; Quy trình chạy tàu và công tác dồn đường sắt; Quy tắc quản lý kỹ thuật ga; Quy định hướng dẫn quản lý, sử dụng, bảo trì hệ thống thiết bị tín hiệu điều khiển tập trung trên đường sắt quốc gia và các quy định khác có liên quan.

Điều 6. Bằng chứng cho phép tàu chạy từ điểm phân giới vào khu gian hoặc phân khu là:

1. Với phương pháp đóng đường tự động và nửa tự động: biểu thị đèn màu vàng sáng hoặc đèn màu lục sáng của tín hiệu ra ga hoặc thông qua;

2. Với phương pháp đóng đường bằng máy thẻ đường: thẻ đường thuộc khu gian đó;

3. Với phương pháp đóng đường bằng điện tín: Phiếu đường, Giấy phép theo mẫu quy định hoặc mệnh lệnh khác;

4. Với phương pháp đóng đường bằng thông tri: Giấy phép màu đỏ;

5. Chạy tàu vào khu gian phong tỏa: Giấy phép vạch chéo đỏ.

Điều 7. Khi sử dụng phương pháp đóng đường nói tại khoản 2 và 3 Điều 6 của Quy trình này, bằng chứng cho phép tàu chạy vào khu gian phải do chính Trục ban chạy tàu ga hoặc do phụ Trục ban chạy tàu ga giao trực tiếp cho Lái tàu trên đầu máy chính của tàu và phải được quy định trong Quy tắc quản lý kỹ thuật ga.

Điều 8. Việc điều khiển các thiết bị máy móc về tín hiệu, không chế tập trung và đóng đường, việc đóng mở các tín hiệu do những nhân viên dưới đây phụ trách:

1. Ở ga: do Trực ban chạy tàu ga hoặc do phụ Trực ban chạy tàu, Gác ghi làm theo lệnh của Trực ban chạy tàu ga;
2. Ở bãi: do Trực ban chạy tàu bãi;
3. Ở trạm đóng đường: do Trực ban chạy tàu trạm;
4. Ở trạm tín hiệu phòng vệ (cầu chung, đường ngang,...): do Nhân viên gác cầu chung, gác đường ngang.

Điều 9. Sau khi đón gửi tàu, Trực ban chạy tàu ga phải báo ngay giờ tàu đi, thông qua hoặc đến cho Trực ban chạy tàu ga đón tàu, ga gửi tàu và Nhân viên điều độ chạy tàu. Các giờ này tính như sau:

1. Giờ đi là thời điểm tàu bắt đầu chuyển bánh. Nếu tàu đi rồi dừng lại trong giới hạn ga thì giờ đi là thời điểm chuyển bánh lần sau cùng;
2. Giờ đến là thời điểm tàu đã dừng hẳn tại ga (kể cả trường hợp tàu quá dài mà đuôi tàu không thể lọt móc tránh va chạm);
3. Giờ thông qua là thời điểm đầu máy chính chạy qua trước chỗ Trực ban chạy tàu ga đứng đón tàu.

Giờ tàu chạy, đến hoặc thông qua phải được ghi vào sổ nhật ký chạy tàu. Nếu tàu chạy không đúng giờ quy định thì ghi nguyên nhân vào sổ nhật ký chạy tàu và báo cho Nhân viên điều độ chạy tàu biết.

Khi tàu có những đặc điểm như: quá dài, quá nặng, đầu máy phụ đẩy, tàu hỗn hợp, toa xe xếp hàng quá khổ, hàng đặc biệt,... thì phải báo thêm những đặc điểm đó cho Trực ban chạy tàu ga đón tàu và Nhân viên điều độ chạy tàu ngay sau khi báo giờ tàu chạy hoặc giờ tàu thông qua.

Ở trạm đóng đường khi có tham gia vào công tác chạy tàu, Trực ban chạy tàu trạm cũng phải báo giờ tàu cho Trực ban chạy tàu hai ga đầu khu gian và Nhân viên điều độ chạy tàu.

Điều 10. Việc phong tỏa, giải tỏa khu gian, việc chuyển từ một phương pháp đóng đường này sang một phương pháp đóng đường khác phải tiến hành theo mệnh lệnh của Nhân viên điều độ chạy tàu.

Khi cắt đầu máy phụ đẩy không có thiết bị cắt đỡ đám tự động (kể cả không nối ống mềm thông vào đoàn tàu) phải bắt tàu dừng lại. Trưởng tàu hoặc người được ủy quyền làm nhiệm vụ cắt mỗi nối, đỡ đám.

Điều 11. Trong các trường hợp đón, gửi tàu, khi tín hiệu vào ga, ra ga, vào bãi, ra bãi báo tín hiệu ngừng hoặc đèn tắt, trước khi sử dụng tín hiệu dẫn đường

hoặc giao giấy phép hoặc bằng chứng chạy tàu thay thế cho Lái tàu để cho tàu chạy qua tín hiệu, Trục ban chạy tàu ga phải xác nhận:

1. Đối với tàu đến: đường tàu vào và đường đón tàu đã thanh thoát, các ghi đã đúng chiều và đã khóa;

2. Đối với tàu đi hoặc thông qua: đường tàu ra và khu gian phía trước hoặc số phân khu tiếp giáp cần thiết phía trước đều đã thanh thoát, các ghi đã đúng chiều và đã khóa.

Điều 12. Mỗi lần hư hỏng về đường, ghi, thiết bị thông tin, tín hiệu chạy tàu, Trục ban chạy tàu ga phải ghi vào Sổ kiểm tra thiết bị chạy tàu và báo cho Nhân viên phụ trách sửa chữa sở tại (cung cầu, đường, thông tin tín hiệu).

Ngoài ra, nếu hư hỏng có ảnh hưởng đến chạy tàu, Trục ban chạy tàu ga còn phải báo cho Nhân viên điều độ chạy tàu.

Khi sửa chữa xong, Trục ban chạy tàu ga và nhân viên sửa chữa phải cùng xác nhận trạng thái và hoạt động tốt của thiết bị vào Sổ kiểm tra thiết bị chạy tàu mới được sử dụng lại.

Điều 13. Mệnh lệnh chạy tàu, đồn dịch phải ngắn gọn, dứt khoát, rõ ràng và đúng nội dung quy định. Mỗi lần ra lệnh, phải xác nhận người nhận lệnh đã hiểu đúng và phải kiểm tra theo dõi việc chấp hành.

Mệnh lệnh của Nhân viên điều độ chạy tàu, điện tín có liên quan đến chạy tàu phải được ghi chép sạch sẽ bằng bút mực, không tẩy xóa. Nếu có chữ viết nhầm có thể sửa nhưng phải đọc được chữ cũ và phải có chữ ký, dấu xác nhận của Trục ban chạy tàu ga. Điện tín gửi đi phải được đánh số thứ tự từ số 1 kể từ 0 giờ mỗi ngày.

Điều 14. Khi trong khu gian có đặt trạm đóng đường, biện pháp chạy tàu và phương pháp đóng đường chạy tàu đối với trạm này do Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam quy định.

Chương II **CHẠY TÀU VỚI PHƯƠNG PHÁP ĐÓNG ĐƯỜNG TỰ ĐỘNG**

Mục 1 **QUY ĐỊNH CHUNG**

Điều 15. Khi tàu chạy theo phương pháp đóng đường tự động, Lái tàu của đầu máy chính phải chú ý theo dõi và chấp hành nghiêm chỉnh những biểu thị của tín hiệu đèn màu ở ga và trong từng phân khu đóng đường.

Điều 16. Các loại phương tiện động lực chuyên dùng đường sắt (ôtô ray, goòng có động cơ, toa xe đặc biệt,...) khi gửi vào khu gian được chạy theo tín hiệu đóng đường tự động như tàu.

Điều 17. Trường hợp mọi thứ điện thoại bị gián đoạn nhưng tác dụng của đóng đường tự động vẫn tốt, việc chạy tàu vẫn giải quyết theo tín hiệu của đóng đường tự động.

Mục 2

ĐÓNG ĐƯỜNG CHẠY TÀU

Điều 18. Trước khi gửi tàu, Trục ban chạy tàu ga phải chuẩn bị đường gửi tàu và các thủ tục cần thiết khác; sau khi xác nhận phân khu tiếp giáp đã thanh thoát mới được mở tín hiệu ra ga và cho tàu chạy.

Khi xác nhận tàu đã ra khỏi ga, Trục ban chạy tàu ga trả thiết bị không chế tín hiệu về định vị và báo giờ tàu đi như quy định tại Điều 9 của Quy trình này.

Ở khu gian đường đơn, nếu đang ở hướng đón tàu, muốn đổi hướng gửi tàu phải theo đúng kế hoạch của Nhân viên điều độ chạy tàu tuyến và được sự đồng ý của trục ban chạy tàu ga đón tàu.

Điều 19. Khi cho tàu chạy vào làm việc trong khu gian rồi trở về ga gửi, Trục ban chạy tàu ga làm thủ tục đóng đường tự động thông thường và giao cho Lái tàu thẻ hình chìa khóa lấy từ đài không chế ra để làm bằng chứng chiếm dụng khu gian lúc trở về ga. Ngoài ra, Trục ban chạy tàu ga còn phải cấp cho Lái tàu, Trưởng tàu Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) ghi rõ địa điểm dừng, thời gian làm việc và thời hạn trở về ga, sau đó làm tín hiệu cho tàu chạy ra ga.

Điều 20. Khi tàu có đầu máy phụ đẩy chạy vào khu gian rồi trở về, việc gửi tàu tiến hành với thủ tục đóng đường tự động thông thường, trước khi gửi tàu Trục ban chạy tàu ga phải lấy thẻ hình chìa khóa ở đài không chế giao cho Lái tàu của đầu máy phụ đẩy để làm bằng chứng chiếm dụng khu gian lúc trở về ga. Ngoài ra, Trục ban chạy tàu ga còn phải cấp cho Lái tàu của đầu máy phụ đẩy và Trưởng tàu Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) ghi rõ địa điểm dừng đẩy và quay về.

Điều 21. Nếu đài không chế của ga không có trang bị thẻ hình chìa khóa, khi cần thiết gửi tàu vào làm việc trong khu gian rồi trở về hoặc gửi tàu có đầu máy phụ đẩy vào khu gian rồi trở về phải đình chỉ sử dụng phương pháp đóng đường tự động và chuyển sang phương pháp đóng đường bằng điện tín.

Điều 22. Khi đầu tàu đã vượt quá tín hiệu ra ga (vì tàu quá dài hoặc vì nguyên nhân nào đó) làm cho Lái tàu không nhìn thấy biểu thị của tín hiệu này,

việc gửi tàu vẫn tiến hành bằng phương pháp đóng đường tự động nhưng Trục ban chạy tàu ga phải cấp cho Lái tàu Giấy phép vạch chéo lục (ghi theo mục II) theo Mẫu số 06 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD để làm bằng chứng chiếm dụng phân khu.

Điều 23. Khi có cột tín hiệu ra ga chung, việc gửi tàu phải theo biểu thị cho phép của tín hiệu ra ga chung và đèn chỉ đường mà tàu được gửi đã bật sáng. Nếu đèn chỉ đường bị hỏng, tàu được gửi theo tín hiệu ra ga chung mở, Trục ban chạy tàu ga phải cấp Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) cho Lái tàu: "Đèn chỉ đường hỏng, đường đã chuẩn bị cho tàu số trên đường số chạy".

Điều 24. Trước khi tàu đến, Trục ban chạy tàu ga phải chuẩn bị đường đón và mở tín hiệu vào ga (vào bãi).

Sau khi xác nhận toàn bộ tàu đã vào đường đón tàu, Trục ban chạy tàu ga trả thiết bị khống chế tín hiệu về định vị và báo giờ tàu đến như quy định tại Điều 9 của Quy trình này.

Điều 25. Việc đón tàu vào làm việc trong khu gian hoặc đầu máy phụ đẩy trở về ga tiến hành theo trình tự quy định tại Điều 24 của Quy trình này. Trục ban chạy tàu ga thu lại thẻ hình chìa khóa trả vào đài khống chế.

Mục 3

CHẠY TÀU KHI THIẾT BỊ ĐÓNG ĐƯỜNG TỰ ĐỘNG BỊ HỎNG

Điều 26. Khi tín hiệu ra ga bị hỏng, Trục ban chạy tàu ga cấp cho Lái tàu Giấy phép vạch chéo lục (theo Mẫu số 06 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) để làm bằng chứng chiếm dụng phân khu, sau khi đã xác nhận đủ điều kiện sau:

1. Khi đang ở hướng gửi tàu:

Trên đài khống chế đèn biểu thị phân khu tiếp giáp thanh thoát. Trường hợp này cấp Giấy phép vạch chéo lục (ghi theo mục I);

2. Khi đổi hướng gửi tàu đầu tiên:

Trên đài khống chế đèn biểu thị hướng gửi tàu thích hợp và khu gian thanh thoát. Để xác định khu gian thanh thoát, Trục ban chạy tàu ga xin đổi hướng gửi tàu phải trao đổi với Trục ban chạy tàu ga bên các điện tín theo mẫu sau:

"Tàu số..... chuẩn bị chạy, nhưng không mở được tín hiệu ra ga, yêu cầu báo cho biết tàu số và giờ gửi tàu cuối cùng".

Trục ban chạy tàu ga xin đổi hướng ký tên.

Trục ban chạy tàu ga bên trả lời:

"Tàu cuối cùng gửi đến ga là tàu số chạy lúc giờ phút".

Trục ban chạy tàu ga ký tên

Trường hợp này cấp Giấy phép vạch chéo lục (ghi theo mục II).

Điều 27. Trường hợp tín hiệu ra bãi bị hỏng, Trục ban chạy tàu ga được phép gửi tàu và phải cấp cho Lái tàu một Giấy phép vạch chéo lục (ghi theo mục I) theo Mẫu số 06 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD.

Nếu tín hiệu ra bãi và ra ga cùng bị hỏng, Trục ban chạy tàu ga được phép gửi tàu theo Điều 26 của Quy trình này và phải cấp cho Lái tàu hai Giấy phép vạch chéo lục (ghi theo mục I, một giấy phép ra bãi, một giấy phép ra ga) theo Mẫu số 06 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD.

Điều 28. Khi đèn chỉ hướng tàu chạy bị hỏng, tàu được gửi theo tín hiệu ra ga, ra bãi mở, sau khi đã cấp cho Lái tàu, Trưởng tàu Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD):

"Đèn chỉ hướng hỏng, cho phép tàu số trên đường số chạy theo tín hiệu ra ga (hoặc ra bãi) mở".

Điều 29. Trong những trường hợp dưới đây, thiết bị đóng đường coi như bị hỏng (mất tác dụng):

1. Khi có hai tín hiệu thông qua cùng chiều trở lên bị hỏng;
2. Khi phân khu bị chiếm dụng mà tín hiệu thông qua, tín hiệu phòng vệ biểu thị cho phép chạy qua;
3. Khi không thể đổi hướng chạy tàu.

Trong các trường hợp trên hoặc khi di chuyển, cải tạo, sửa chữa, thay thế các thiết bị, kiến trúc đường sắt có ảnh hưởng đến hoạt động của thiết bị đóng đường tự động cũng như khi phương pháp đóng đường tự động không thích hợp, Trục ban chạy tàu ga phải đình chỉ sử dụng phương pháp đóng đường tự động và xin Nhân viên điều độ chạy tàu cho chuyển sang phương pháp đóng đường bằng điện tín.

Tính chất hư hỏng phải được ghi vào Sổ kiểm tra thiết bị chạy tàu và Sổ nhật ký chạy tàu, đồng thời báo cho Cung thông tin tín hiệu sở tại đến sửa chữa.

Điều 30. Trước khi phát mệnh lệnh đổi sang phương pháp đóng đường bằng điện tín cũng như phục hồi phương pháp đóng đường tự động, Nhân viên điều độ chạy tàu phải thông qua Trục ban chạy tàu hai ga đầu khu gian, xác nhận chắc chắn là khu gian giữa hai ga đã thanh thoát.

Điều 31. Trường hợp điện thoại giữa Trục ban chạy tàu ga với Nhân viên điều độ chạy tàu không thông, việc chuyển sang đóng đường bằng điện tín cũng như phục hồi phương pháp đóng đường tự động do Trục ban chạy tàu hai ga đầu khu gian tiến hành như sau:

1. Khi chuyển sang dùng phương pháp đóng đường bằng điện tín:

Trục ban chạy tàu ga (ga phát hiện hư hỏng cần đình chỉ sử dụng đóng đường tự động) căn cứ theo nhật ký chạy tàu và theo sự liên hệ với Trục ban chạy tàu ga bên mà xác nhận khu gian thanh thoát, sau đó phát cho Trục ban chạy tàu ga bên điện tín theo mẫu:

"Đóng đường tự động giữa ga và ga.... không hoạt động (hoặc cần đình chỉ sử dụng). Tàu cuối cùng nhận của ga là tàu số, tàu cuối cùng gửi sang ga là tàu số..... Yêu cầu chuyển sang phương pháp đóng đường bằng điện tín từ giờ phút".

Trục ban chạy tàu ga ký tên

Trục ban chạy tàu ga bên sau khi xác nhận khu gian thanh thoát, trả lời bằng điện tín theo mẫu:

"Tàu cuối cùng nhận của ga là tàu số....., tàu cuối cùng gửi sang ga là tàu số, khu gian thanh thoát. Đồng ý chuyển sang phương pháp đóng đường bằng điện tín từ giờ phút".

Trục ban chạy tàu ga ký tên

2. Khi phục hồi phương pháp đóng đường tự động:

Trục ban chạy tàu ga (ga xác nhận thiết bị hoạt động tốt), căn cứ theo nhật ký chạy tàu và theo sự liên hệ với Trục ban chạy tàu ga bên để xác nhận khu gian thanh thoát sau đó phát cho Trục ban chạy tàu ga bên điện tín theo mẫu:

"Đóng đường tự động giữa ga và ga hoạt động tốt. Tàu cuối cùng nhận của ga là tàu số, tàu cuối cùng gửi sang ga là tàu số Yêu cầu phục hồi phương pháp đóng đường tự động từ giờ phút".

Trục ban chạy tàu ga ký tên

Trục ban chạy tàu ga bên, sau khi kiểm tra xác nhận khu gian thanh thoát, trả lời bằng điện tín theo mẫu:

"Tàu cuối cùng nhận của ga là tàu số, tàu cuối cùng gửi sang ga là tàu số, khu gian thanh thoát. Đồng ý phục hồi phương pháp đóng đường tự động từ giờ phút".

Trục ban chạy tàu ga ký tên

Điều 32. Khi chuyển sang phương pháp đóng đường bằng điện tín, Trục ban chạy tàu ga gửi tàu phải viết phía trên Phiếu đường (theo mẫu số 2A hoặc 2B tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) cấp cho Lái tàu câu: "Đóng đường tự động đình chỉ sử dụng".

Chương III

CHẠY TÀU VỚI PHƯƠNG PHÁP ĐÓNG ĐƯỜNG NỬA TỰ ĐỘNG

Mục 1

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 33. Khi chạy tàu với đóng đường nửa tự động, trạng thái biểu thị cho phép của tín hiệu ra ga hoặc tín hiệu thông qua (đèn màu, cánh) là bằng chứng cho phép tàu chạy từ ga (trạm đóng đường) chiếm dụng khu gian cho đến ga bên.

Điều 34. Trước khi mở tín hiệu ra ga, Trục ban chạy tàu ga gửi tàu phải xác nhận khu gian tàu sắp chạy vào đã thanh thoát và nhận được biểu thị đồng ý đón tàu của Trục ban chạy tàu ga đón tàu cho phép.

Điều 35. Trước khi tàu chạy vào khu gian, Lái tàu của đầu máy chính phải xác nhận trạng thái biểu thị cho phép chạy của tín hiệu ra ga, ra bãi hoặc thông qua.

Trường hợp không xác nhận được biểu thị cho phép nói trên, Lái tàu chỉ cho tàu chạy vào khu gian sau khi đã nhận được bằng chứng chạy tàu thay thế (Phiếu đường - theo mẫu số 2A hoặc 2B, Giấy phép vạch chéo lục - theo Mẫu số 06, Giấy phép vạch chéo đỏ - theo mẫu số 10, Giấy phép màu đỏ - theo mẫu số 03 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD).

Mục 2

ĐÓNG ĐƯỜNG CHẠY TÀU

Điều 36. Trước khi gửi tàu, Trục ban chạy tàu ga gửi tàu phải xin đường Trục ban chạy tàu ga đón tàu theo mẫu: "Xin đường gửi tàu số" và ấn nút đóng đường trên đài không chế. Nếu đồng ý cho gửi tàu, Trục ban chạy tàu ga đón tàu cùng ấn nút đóng đường. Sau khi nhận được tín hiệu đồng ý đón tàu của Trục ban chạy tàu ga đón tàu (đèn biểu thị gửi tàu trên đài không chế sáng màu lục) và xác nhận đường gửi tàu đã chuẩn bị xong, Trục ban chạy tàu ga gửi tàu mở tín hiệu ra ga và làm tín hiệu cho tàu chạy.

Khi xác nhận tàu đã ra khỏi khu vực ga, Trục ban chạy tàu ga gửi tàu trả thiết bị không chế tín hiệu về định vị và báo giờ tàu đi như quy định tại Điều 9 của Quy trình này.

Điều 37. Sau khi đã làm thủ tục đóng đường gửi tàu, nếu xét thấy tàu không chạy được trong 20 phút hoặc cần cho tàu khác chạy thì giải quyết như sau:

1. Trường hợp chưa mở tín hiệu ra ga: Trực ban chạy tàu ga gửi tàu không phải hủy bỏ thủ tục đóng đường mà chỉ làm thủ tục cho tàu khác chạy nhưng phải được sự đồng ý của Nhân viên điều độ chạy tàu và Trực ban chạy tàu ga đón tàu;

2. Trường hợp đã mở tín hiệu ra ga. Trực ban chạy tàu ga gửi tàu đóng tín hiệu ra ga, ấn nút trở ngại trên đài khống chế để hủy bỏ thủ tục đóng đường, phục hồi máy đóng đường của hai ga về trạng thái bình thường, rồi báo cho Trực ban chạy tàu ga đón tàu và Nhân viên điều độ chạy tàu biết;

3. Trực ban chạy tàu hai ga phải ghi việc hủy bỏ thủ tục đóng đường vào sổ nhật ký chạy tàu và sổ kiểm tra thiết bị chạy tàu.

Điều 38. Trước khi tàu đến, Trực ban chạy tàu ga đón tàu phải chuẩn bị đường đón, mở tín hiệu vào ga. Khi tàu đến mà đuôi tàu đã qua khỏi những ghi liên quan đến đường đón tàu hoặc đã dừng hẳn, Trực ban chạy tàu ga trả thiết bị khống chế tín hiệu về định vị để đóng tín hiệu vào ga. Sau khi xác nhận tàu đến ga nguyên vẹn, Trực ban chạy tàu ga làm thủ tục trả đường, rồi báo giờ tàu đến như quy định tại Điều 9 của Quy trình này.

Điều 39. Nếu tàu đến ga không nguyên vẹn (đứt toa dọc đường hoặc đuôi tàu còn nằm ngoài tín hiệu vào ga), Trực ban chạy tàu ga đón tàu vẫn phải đóng tín hiệu vào ga. Trước khi khu gian thanh thoát, Trực ban chạy tàu ga không được làm thủ tục trả đường.

Điều 40. Khi cho tàu vào làm việc trong khu gian rồi trở về ga gửi, Trực ban chạy tàu ga làm thủ tục đóng đường chạy tàu bình thường và giao cho Lái tàu thẻ hình chìa khóa lấy từ đài khống chế để làm bằng chứng chạy tàu lúc trở về ga gửi. Ngoài ra, còn phải cấp cho Lái tàu, Trưởng tàu Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) ghi rõ địa điểm dừng tàu, thời gian làm việc và thời hạn trở về ga.

Khi gửi tàu có đầu máy phụ đẩy vào khu gian rồi trở về, Trực ban chạy tàu ga làm thủ tục đóng đường chạy tàu bình thường và giao cho Lái tàu của đầu máy phụ đẩy thẻ hình chìa khóa lấy từ đài khống chế ra để làm bằng chứng chạy tàu lúc trở về. Ngoài ra, còn phải cấp cho Lái tàu, Trưởng tàu Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) ghi rõ địa điểm dừng đẩy và quay về.

Trường hợp đài khống chế không có trang bị thiết bị thẻ hình chìa khóa, phải chuyển sang phương pháp đóng đường bằng điện tín.

Điều 41. Khi tàu làm việc trong khu gian hoặc đầu máy đẩy trở về ga gửi nguyên vẹn, Trực ban chạy tàu ga thu lại thẻ hình chìa khóa trả vào đài khống chế và làm thủ tục trả đường rồi báo giờ tàu đến như quy định tại Điều 9 của Quy trình này.

Điều 42. Khi đầu tàu đỗ vượt quá tín hiệu ra ga (vì quá dài hoặc vì nguyên nhân nào đó) làm cho Lái tàu không nhìn thấy biểu thị của tín hiệu này, việc gửi tàu vẫn tiến hành theo phương pháp đóng đường nửa tự động; ngoài việc mở tín hiệu ra

ga, Trục ban chạy tàu ga phải cấp cho Lái tàu Giấy phép vạch chéo lục (ghi theo mục II) theo Mẫu số 06 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD để làm bằng chứng chiếm dụng khu gian.

Mục 3

CHẠY TÀU GIỮA GA VỚI ĐƯỜNG NHÁNH KHU GIAN

Điều 43. Khi cần gửi tàu đến đường nhánh trong khu gian không có trạm hỗ trợ rồi trở về ga gửi, Trục ban chạy tàu ga gửi xin đường ga bên theo mẫu:

"Xin đường gửi tàu số đến đường nhánh
km.... rồi trở về".

Sau đó làm thủ tục gửi tàu như quy định tại Điều 36 của Quy trình này. Ngoài việc mở tín hiệu ra ga, Trục ban chạy tàu ga gửi phải giao cho Lái tàu thẻ hình chìa khóa có gắn chìa khóa ghi đường nhánh để mở ghi và làm bằng chứng lúc trở về ga gửi, đồng thời phải cấp cho Lái tàu, Trưởng tàu Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) ghi rõ tên đường nhánh, thời gian làm việc, thời hạn trở về đến ga gửi và những biện pháp chạy tàu cần thiết khác.

Làm việc xong ở đường nhánh, tàu nhất thiết phải trở về ga gửi.

Điều 44. Khi cần gửi tàu đến đường nhánh không có trạm hỗ trợ nhưng ga không có thẻ hình chìa khóa có gắn chìa khóa ghi hoặc có nhưng tàu đến đường nhánh làm việc rồi tiếp tục chạy sang ga bên, phải đình chỉ sử dụng phương pháp đóng đường nửa tự động và chuyển sang dùng phương pháp đóng đường bằng điện tín. Ngoài việc giao Phiếu đường (theo mẫu số 2A hoặc 2B tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD), Trục ban chạy tàu ga gửi phải cấp cho Lái tàu, Trưởng tàu Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) ghi rõ tên đường nhánh, thời gian làm việc, thời hạn về đến ga gửi (hoặc đến ga bên), đồng thời giao cho Trưởng tàu chìa khóa ghi dự trữ để mở ghi đường nhánh. Thủ tục giao nhận chìa khóa ghi quy định tại Điều 93 và 94 của Quy trình này.

Mục 4

CHẠY TÀU KHI THIẾT BỊ ĐÓNG ĐƯỜNG NỬA TỰ ĐỘNG BỊ HỎNG

Điều 45. Trong những trường hợp dưới đây, thiết bị đóng đường nửa tự động coi như bị hỏng và phải đình chỉ sử dụng:

1. Không thể tự động đóng tín hiệu ra ga hoặc thông qua;

2. Không thể mở tín hiệu ra ga hoặc thông qua khi khu gian thanh thoát; tín hiệu ra ga, ra bãi biểu thị tùy tiện;
3. Tín hiệu đóng đường biểu thị, phát ra tùy tiện;
4. Không phát được hoặc không nhận được tín hiệu đóng đường;
5. Máy đóng đường không đủ niêm phong.

Điều 46. Trong những trường hợp đã quy định tại Điều 45 của Quy trình này cũng như khi sửa chữa, cải tạo, di chuyển thay thế thiết bị, kiến trúc đường sắt và những công việc khác gây gián đoạn tạm thời hoạt động của thiết bị đóng đường nửa tự động hoặc khi sử dụng phương pháp này không thích hợp thì phải đình chỉ sử dụng và chuyển sang dùng phương pháp đóng đường bằng điện tín.

Khi công nhân thông tin tín hiệu kiểm tra và duy tu máy đóng đường mà không ảnh hưởng đến hoạt động bình thường của thiết bị đó thì không phải đình chỉ sử dụng phương pháp đóng đường nửa tự động.

Mỗi lần mở máy, công nhân thông tin tín hiệu phải ghi vào Sổ kiểm tra thiết bị chạy tàu và được sự đồng ý của Trực ban chạy tàu ga mới được tiến hành. Máy đóng đường phải niêm phong lại như quy định sau mỗi lần mở máy và chỉ được sử dụng lại sau khi đã được Trực ban chạy tàu ga thử thao tác trên máy và ký nhận.

Điều 47. Mỗi lần chuyển sang dùng phương pháp đóng đường bằng điện tín cũng như phục hồi phương pháp đóng đường nửa tự động phải có mệnh lệnh của Nhân viên điều độ chạy tàu. Trước khi phát lệnh này, Nhân viên điều độ chạy tàu phải thông qua Trực ban chạy tàu hai ga đầu khu gian để xác nhận chắc chắn khu gian đã thanh thoát.

Điều 48. Trường hợp điện thoại giữa ga với Nhân viên điều độ chạy tàu không thông, việc chuyển sang dùng phương pháp đóng đường bằng điện tín cũng như phục hồi phương pháp đóng đường nửa tự động do Trực ban chạy tàu hai ga đầu khu gian tiến hành như sau:

1. Khi chuyển sang phương pháp đóng đường bằng điện tín:

Trực ban chạy tàu ga (ga phát hiện hư hỏng hoặc yêu cầu đình chỉ sử dụng phương pháp đóng đường nửa tự động) căn cứ theo nhật ký chạy tàu và theo sự liên hệ với Trực ban chạy tàu ga bên mà xác nhận khu gian thanh thoát, sau đó phát cho Trực ban chạy tàu ga bên điện tín theo mẫu:

"Đóng đường nửa tự động giữa ga và ga không hoạt động (hoặc đình chỉ sử dụng). Tàu cuối cùng nhận của ga là tàu số, tàu cuối cùng gửi sang ga là tàu số, Yêu cầu chuyển sang dùng phương pháp đóng đường bằng điện tín từ giờ phút".

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Trục ban chạy tàu ga bên sau khi xác nhận khu gian thanh thoát trả lời bằng điện tín theo mẫu:

"Tàu cuối cùng nhận của ga là tàu số, tàu cuối cùng gửi sang ga là tàu số, khu gian thanh thoát. Đồng ý chuyển sang dùng phương pháp đóng đường bằng điện tín từ giờ phút".

Trục ban chạy tàu ga ký tên

2. Khi phục hồi phương pháp đóng đường nửa tự động:

Trục ban chạy tàu ga (ga xác nhận thiết bị hoạt động tốt) căn cứ theo nhật ký chạy tàu và theo sự liên hệ với Trục ban chạy tàu ga bên mà xác nhận khu gian thanh thoát, sau đó phát cho Trục ban chạy tàu ga bên điện tín theo mẫu:

"Đóng đường nửa tự động giữa ga và ga..... hoạt động tốt. Tàu cuối cùng nhận của ga là tàu số, tàu cuối cùng gửi sang ga là tàu số Yêu cầu phục hồi phương pháp đóng đường nửa tự động từ giờ phút".

Trục ban chạy tàu ga ký tên

Trục ban chạy tàu ga bên, sau khi kiểm tra xác nhận khu gian thanh thoát, trả lời bằng điện tín theo mẫu:

"Tàu cuối cùng nhận của ga là tàu số, tàu cuối cùng gửi sang ga là tàu số, khu gian thanh thoát. Đồng ý phục hồi phương pháp đóng đường nửa tự động từ giờ phút".

Trục ban chạy tàu ga ký tên

Điều 49. Khi chuyển sang dùng phương pháp đóng đường bằng điện tín, Trục ban chạy tàu ga gửi tàu phải viết phía trên Phiếu đường (theo mẫu số 2A hoặc 2B tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) cấp cho Lái tàu câu: "Đóng đường nửa tự động đình chỉ sử dụng".

Điều 50. Khi điện thoại của thiết bị đóng đường nửa tự động bị hỏng nhưng thiết bị đóng đường hoạt động tốt, việc chạy tàu vẫn được tiến hành với phương pháp đóng đường nửa tự động. Trường hợp này, việc liên hệ chạy tàu giữa Trục ban chạy tàu hai ga được phép dùng điện thoại điều độ. Nếu điện thoại điều độ cũng bị hỏng, được phép sử dụng điện thoại khác trong ga.

Điều 51. Trường hợp tàu phải lùi về ga gửi, Trục ban chạy tàu ga gửi sau khi đã cùng Trục ban chạy tàu ga bên xác nhận khu gian thanh thoát phải sử dụng nút trở ngại và cùng Trục ban chạy tàu ga bên khôi phục trạng thái bình thường của thiết bị.

Mỗi lần sử dụng nút trở ngại, Trục ban chạy tàu ga phải báo cho Nhân viên điều độ chạy tàu và ghi vào Sổ kiểm tra thiết bị chạy tàu, Nhật ký chạy tàu, đồng thời báo cho Cung thông tin tín hiệu sở tại để niêm phong lại.

Máy đóng đường sau khi được khôi phục và nút trở ngại đã được niêm phong thì việc chạy tàu được tiếp tục tiến hành theo phương pháp đóng đường nửa tự động.

Chương IV **CHẠY TÀU VỚI PHƯƠNG PHÁP ĐÓNG ĐƯỜNG** **BẰNG MÁY THẺ ĐƯỜNG**

Mục 1 **QUY ĐỊNH CHUNG**

Điều 52. Máy thẻ đường của mỗi khu gian chỉ cho phép mỗi lần lấy ra một thẻ đường. Mỗi thẻ đường đều phải có số ký hiệu của loại hình, số thứ tự và tên khu gian.

Cấm mang thẻ đường của máy khu gian này bỏ vào máy của khu gian khác.

Tuyệt đối cấm dùng máy thẻ đường và thẻ đường có số, ký hiệu loại hình giống nhau trên những khu gian liên tiếp.

Máy thẻ đường cùng số hiệu phải đặt cách nhau ít nhất 3 khu gian.

Khi trong khu gian không có tàu, tổng số thẻ đường trong hai máy của khu gian phải là số chẵn.

Điều 53. Ở ga có quy định cho đầu máy phụ đẩy tàu vào khu gian rồi trở về phải được trang bị thêm máy thẻ đường hình chìa khóa và có quan hệ liên khóa với một máy thẻ đường của khu gian bảo đảm khi chưa lấy thẻ đường ra khỏi máy thẻ đường thì không thể lấy được thẻ đường hình chìa khóa và khi chưa trả thẻ đường hình chìa khóa vào máy thì không thể lấy được thẻ đường khác. Trường hợp chưa có máy thẻ đường hình chìa khóa phải đình chỉ phương pháp đóng đường bằng máy thẻ đường và chuyển sang phương pháp đóng đường bằng điện tín.

Điều 54. Máy thẻ đường của khu gian có đường nhánh phải có một thẻ đường gắn với chìa khóa ghi để mở, đóng khóa không chế ghi đường nhánh đó.

Điều 55. Thẻ đường phải do chính Trực ban chạy tàu ga (hoặc phụ Trực ban chạy tàu ga) giao cho Lái tàu trước lúc tàu chạy. Khi tàu đến ga, Lái tàu phải trao lại thẻ đường cho Trực ban chạy tàu ga (hoặc phụ Trực ban chạy tàu ga). Nếu tàu thông qua, dùng cột giao nhận thẻ đường để giao nhận. Việc giao nhận thẻ đường phải dùng vòng thẻ đường.

Điều 56. Khi có thẻ đường trong máy thẻ đường của một ga còn dưới 1/4 tổng số thẻ đường trong 2 máy của khu gian, Trực ban chạy tàu ga đó phải báo ngay cho cung thông tin tín hiệu sở tại biết để điều chỉnh. Khi điều chỉnh thẻ đường

Cung trưởng cung thông tin tín hiệu hoặc người được uỷ quyền phải ghi vào Sổ kiểm tra thiết bị chạy tàu, Trục ban chạy tàu ga sở tại cùng ký tên xác nhận.

Khi vòng thẻ đường tập trung nhiều ở một ga, Trục ban chạy tàu ga này giao số vòng thừa cho Trưởng tàu của tàu đầu tiên (có dừng) đem đến ga thiếu để bổ sung và báo cho Trục ban chạy tàu ga đó biết để đón nhận.

Trưởng tàu hoặc Lái tàu của đoàn tàu hàng không bố trí Trưởng tàu nhận chuyên vòng thẻ đường phải ghi sự việc này vào Nhật ký đoàn tàu.

Mục 2

ĐÓNG ĐƯỜNG CHẠY TÀU GIỮA HAI GA

Điều 57. Trước khi gửi tàu, Trục ban chạy tàu ga gửi tàu dùng điện thoại xin đường Trục ban chạy tàu ga đón tàu, tùy theo trường hợp cụ thể theo một trong những mẫu dưới đây:

Mẫu 1. "Xin đường gửi tàu số".

Mẫu 2. "Xin đường gửi tàu số có dừng ở km.... trong giờ phút để"

Mẫu 3. "Xin đường gửi tàu số đến km..... để trong giờ.... phút rồi trở về".

Mẫu 4. "Xin đường gửi tàu số có đầu máy phụ đẩy đến km.... và trở về".

Khi được Trục ban chạy tàu ga đón tàu trả lời đồng ý và phát điện, Trục ban chạy tàu ga gửi tàu lấy một thẻ đường ra khỏi máy thẻ đường, ghi số hiệu thẻ đường vào Sổ nhật ký chạy tàu và chỉ giao thẻ đường cho Lái tàu sau khi đã kiểm tra và xác nhận công việc chuẩn bị đường gửi tàu đã được thực hiện đầy đủ.

Đối với các tàu chạy theo những điều kiện nói trong mẫu xin đường số 2 và 3 của Điều này thì ngoài việc giao thẻ đường, Trục ban chạy tàu ga, trạm phải cấp Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) cho Lái tàu, Trưởng tàu ghi rõ địa điểm, thời gian làm việc, thời hạn đến ga bên (hoặc thời hạn trở về đến ga). Riêng mẫu xin đường số 4 còn phải cấp thêm Cảnh báo cho Lái tàu của đầu máy phụ đẩy.

Điều 58. Trục ban chạy tàu ga được phép sử dụng thẻ đường nhận được của một tàu vừa đến mà không cần trả vào máy thẻ đường để cho một tàu ngược chiều chạy vào chính khu gian ấy nếu thời gian giãn cách giữa tàu đến và tàu đi không quá 10 phút (thẻ đường phản hồi) nhưng phải điện báo cho Nhân viên điều độ chạy tàu và được Trục ban chạy tàu ga đón tàu đồng ý trước. Việc xin đường, cho đường phải thực hiện bằng các điện tín theo mẫu sau và phải đăng ký vào Sổ biên bản điện tín chạy tàu (theo mẫu số 19 tại Phụ bản của Quy trình này) trước khi chuyển:

"Có thể dùng thẻ đường của tàu số mang tới để cho tàu số chạy được không?"

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Nếu không có gì trở ngại, Trực ban chạy tàu ga đón tàu trả lời:

"Đồng ý đón tàu số cho phép dùng thẻ đường số của tàu số mang tới".

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Chỉ được dùng thẻ đường phản hồi một lần.

Cấm giao thẻ đường phản hồi khi:

1. Khu gian có trang bị máy thẻ đường hình chìa khóa;
2. Thẻ đường của tàu vừa đến là loại có gắn chìa khóa ghi đường nhánh;
3. Khi đã đồng ý cho ga bên dồn theo đuôi tàu.

Điều 59. Khi tàu có nhiều đầu máy kéo, giao thẻ đường cho Lái tàu của đầu máy thứ nhất.

Khi tàu có đầu máy phụ đẩy đằng sau chạy suốt khu gian, giao thẻ đường cho Lái tàu của đầu máy chính.

Khi tàu có đầu máy phụ đẩy chạy vào khu gian rồi trở về ga gửi, giao thẻ đường cho Lái tàu của đầu máy chính, giao thẻ đường hình chìa khóa cho Lái tàu của đầu máy phụ đẩy.

Điều 60. Sau khi tàu chạy hay thông qua, Trực ban chạy tàu ga gửi tàu báo ngay cho Trực ban chạy tàu ga đón tàu và Nhân viên điều độ chạy tàu như sau:

"Tàu số chạy (hay thông qua) lúc giờ phút" và báo thêm đặc điểm của tàu (nếu có) như quy định tại Điều 9 của Quy trình này.

Điều 61. Sau khi đã giao thẻ đường cho Lái tàu, nếu xét thấy tàu không chạy được trong 20 phút hoặc cần cho tàu khác chạy, Trực ban chạy tàu ga gửi tàu phải thu thẻ đường trả vào máy thẻ đường, báo cho Trực ban chạy tàu ga đón tàu và Nhân viên điều độ chạy tàu như sau:

"Tàu số ... giữ lại. Thẻ đường số đã trả vào máy".

Sau đó Trực ban chạy tàu hai ga cùng ghi sự việc vào Sổ nhật ký chạy tàu.

Điều 62. Khi nhận được điện thoại xin đường của ga gửi, Trực ban chạy tàu ga đón tàu xác nhận khu gian thanh thoát, dùng điện thoại trả lời cho Trực ban chạy tàu ga gửi tàu như sau:

"Đồng ý đón tàu số ... " và nhắc lại phần cuối của mẫu xin đường thích hợp nói tại Điều 57 của Quy trình này, sau đó phát điện cho phép Trực ban chạy tàu ga gửi tàu lấy thẻ đường ra khỏi máy thẻ đường để gửi tàu.

Điều 63. Nếu không thể đón tàu được, Trục ban chạy tàu ga đón tàu điện như sau:

"Vì ... không thể đón tàu số được".

Khi đón tàu được, Trục ban chạy tàu ga đón tàu phải điện ngay cho Trục ban chạy tàu ga gửi tàu theo mẫu: "Đồng ý đón tàu số" và phát điện như quy định tại Điều 62 của Quy trình này.

Điều 64. Sau khi xác nhận tàu đã đến nguyên vẹn, thẻ đường đúng với khu gian, Trục ban chạy tàu ga ghi số hiệu thẻ đường vào sổ nhật ký chạy tàu, trả thẻ đường vào máy thẻ đường và báo cho Trục ban chạy tàu ga gửi tàu, Nhân viên điều độ chạy tàu như sau:

"Tàu số đến (hoặc thông qua) lúc giờ.... phút".

Khi tàu ra làm việc ở khu gian trở về, Trục ban chạy tàu ga xác nhận đoàn tàu đã về đến ga nguyên vẹn, thu thẻ đường trả vào máy thẻ đường rồi báo giờ tàu trở về đến ga cho Trục ban chạy tàu ga bên và Nhân viên điều độ chạy tàu như sau:

"Tàu số ... đã trở về ga lúc giờ phút".

Khi đầu máy phụ đẩy tàu vào khu gian đã trở về, Trục ban chạy tàu ga thu thẻ đường hình chìa khóa trả vào máy thẻ đường và báo giờ đầu máy trở về cho Trục ban chạy tàu ga đón tàu và Nhân viên điều độ chạy tàu như sau:

"Đầu máy phụ đẩy tàu số.... đã trở về ga lúc giờ phút".

Mục 3

ĐÓNG ĐƯỜNG CHẠY TÀU GIỮA GA VỚI ĐƯỜNG NHÁNH TRONG KHU GIAN

A. Đường nhánh không có trạm hỗ trợ

Điều 65. Khi cần gửi tàu đến đường nhánh trong khu gian không có trạm hỗ trợ rồi tiếp tục sang ga bên hoặc trở về ga gửi, Trục ban chạy tàu ga phải xin đường theo mẫu:

"Xin đường gửi tàu số đến đường nhánh km để trong giờ phút rồi chạy sang ga (hoặc trở về ga)".

Nếu không có gì trở ngại, Trục ban chạy tàu ga bên tùy theo điện xin đường trên mà trả lời theo mẫu:

"Đồng ý đón (hoặc cho) tàu số đến đường nhánh km để trong giờ phút rồi tiếp tục đến ga.... (hoặc trở về ga...)"

Sau đó phát điện cho ga gửi lấy thẻ đường có gắn chìa khóa ghi đường nhánh giao cho Lái tàu để gửi tàu. Ngoài ra, Trục ban chạy tàu ga gửi còn phải cấp cho Lái tàu, Trưởng tàu Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) có ghi rõ địa điểm, thời gian làm việc, thời hạn về đến ga bên (hoặc trở về ga gửi) cùng những biện pháp chạy tàu cần thiết khác.

Điều 66. Khi tàu đến ga bên hoặc trở về ga gửi, sau khi đã kiểm tra thẻ đường và xác nhận khu gian thanh thoát, Trục ban chạy tàu ga đón tàu phải báo cho ga bên và Nhân viên điều độ chạy tàu theo mẫu:

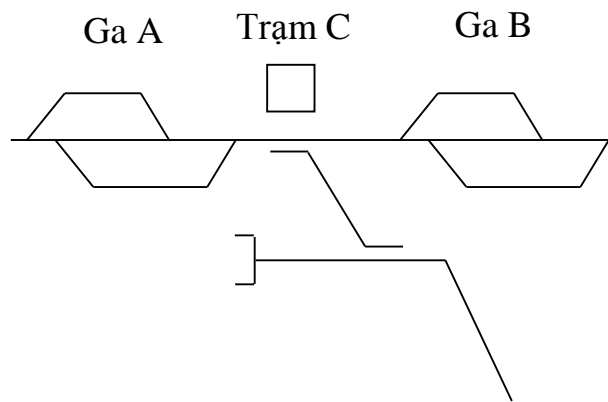
"Tàu số ... làm việc ở đường nhánh km..... đã đến ga ... (hoặc trở về ga) lúc giờ phút".

B. Đường nhánh có trạm hỗ trợ

Điều 67. Khi đường nhánh trong khu gian đặt trạm hỗ trợ có người quản lý (trạm C) để khai thác đường nhánh, trạm này phải được trang bị máy thẻ đường hỗ trợ. Máy thẻ đường cơ bản của khu gian và máy thẻ đường hỗ trợ phải cùng một loại, trên thẻ đường của máy hỗ trợ có khắc tên hai ga đầu khu gian.

Trạm C chỉ tham gia làm thủ tục chạy tàu khi có tàu chạy đến đường nhánh hoặc từ đường nhánh chạy đến ga.

Hình 1. Sơ đồ đường nhánh trong khu gian có đặt trạm hỗ trợ có người quản lý



Khi khu gian không có tàu, tổng số thẻ đường trong hai máy cơ bản của khu gian phải là số chẵn, tổng số thẻ đường trong hai máy hỗ trợ của ga A và trạm C phải là số lẻ.

Các thẻ đường của máy hỗ trợ và một số thẻ đường của máy cơ bản đặt ở ga B phải gắn chìa khóa mở ghi đường nhánh nối vào đường chính.

Điều 68. Khi cần gửi tàu từ ga A đến đường nhánh có trạm C, Trục ban chạy tàu ga A sau khi hỏi ý kiến Nhân viên điều độ chạy tàu và Trục ban chạy tàu trạm C, phải xin đường Trục ban chạy tàu ga B theo mẫu điện tín sau:

"Xin đường gửi tàu số đến trạm đường nhánh có dừng ở km trong giờ.... phút để"

Nếu không có gì trở ngại, Trục ban chạy tàu ga B trả lời:

"Đồng ý cho tàu số đến trạm đường nhánh ... có dừng ở km ... trong ... giờ phút để" rồi phát điện cho Trục ban chạy tàu ga A lấy thẻ đường ở máy cơ bản, bỏ vào máy thẻ đường bổ trợ. Sau đó Trục ban chạy tàu ga A xin đường Trục ban chạy tàu trạm C theo mẫu điện tín trên. Trục ban chạy tàu trạm C trả lời: "Đồng ý đón tàu số đến trạm đường nhánh có dừng ở km trong giờ phút để" rồi phát điện cho Trục ban chạy tàu ga A lấy thẻ đường từ máy thẻ đường bổ trợ để gửi tàu. Ngoài việc giao thẻ đường, Trục ban chạy tàu ga A còn phải cấp cho Lái tàu, Trưởng tàu Cảnh báo (theo mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) ghi theo mẫu:

"Đỗ trước ghi đường nhánh ở km ... để chờ lệnh của Trục ban chạy tàu trạm" và những biện pháp chạy tàu cần thiết khác.

Trường hợp tàu chạy từ ga A đến trạm C không dừng ở dọc đường thì mẫu điện tín trên bỏ đoạn: "Có dừng ở km trong giờ phút để"

Sau khi tàu chạy, Trục ban chạy tàu ga A báo giờ tàu chạy cho Trục ban chạy tàu trạm C, Trục ban chạy tàu ga B và Nhân viên điều độ chạy tàu như quy định tại Điều 9 của Quy trình này.

Điều 69. Khi muốn gửi tàu từ ga B đến đường nhánh có trạm C, Trục ban chạy tàu ga B xin đường Trục ban chạy tàu ga A theo mẫu quy định tại Điều 68 của Quy trình này. Trục ban chạy tàu ga A sau khi hỏi ý kiến Nhân viên điều độ chạy tàu và được sự đồng ý của Trục ban chạy tàu trạm C, phát điện cho Trục ban chạy tàu ga B lấy thẻ đường có gắn chìa khóa ghi đường nhánh để gửi tàu. Ngoài việc giao thẻ đường, Trục ban chạy tàu ga B còn phải cấp cho Lái tàu, Trưởng tàu Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) như quy định tại Điều 68 của Quy trình này.

Sau khi tàu chạy, Trục ban chạy tàu ga B báo giờ tàu chạy cho Trục ban chạy tàu ga A và Nhân viên điều độ chạy tàu như quy định tại Điều 9 của Quy trình này. Trục ban chạy tàu ga A báo lại cho Trục ban chạy tàu trạm C.

Điều 70. Khi tàu đã dừng hẳn trước ghi đường nhánh, Trục ban chạy tàu trạm C thu và kiểm tra thẻ đường, mở khóa khai thông ghi đường nhánh và dẫn tàu vào đường nhánh. Sau khi xác nhận tàu vào lọt mốc tránh va chạm và nguyên vẹn, Trục ban chạy tàu trạm C khai thông ghi đường nhánh nối với đường chính về định vị, khóa ghi, trả thẻ đường vào máy thẻ đường bổ trợ, rồi báo giờ tàu đến cho Trục ban chạy tàu ga A theo mẫu:

"Tàu số.... đã vào đường nhánh nguyên vẹn lúc giờ phút. Ghi đường nhánh nối với đường chính đã khóa định vị, khu gian thanh thoát". Sau đó Trục ban chạy tàu trạm C phát điện cho Trục ban chạy tàu ga A lấy thẻ đường

trong máy thẻ đường bổ trợ trả vào máy thẻ đường cơ bản. Trục ban chạy tàu ga A báo cho Trục ban chạy tàu ga B và Nhân viên điều độ chạy tàu theo mẫu:

"Tàu số ... đã vào đường nhánh nguyên vẹn lúc giờ phút. Ghi đường nhánh nối với đường chính đã khóa định vị, khu gian thanh thoát".

Điều 71. Khi cần gửi tàu từ trạm C đến ga A hoặc ga B, Trục ban chạy tàu trạm C phải xin đường với Trục ban chạy tàu ga A theo mẫu điện tín sau:

"Xin đường gửi tàu số đến ga (A hoặc B) có dừng ở km ... trong ... giờ ... phút để"

Trục ban chạy tàu ga A sau khi được Nhân viên điều độ chạy tàu đồng ý, xin đường với Trục ban chạy tàu ga B theo mẫu sau:

"Xin đường cho tàu số ... chạy từ trạm đường nhánh đến ga (A hoặc B) có dừng ở km ... trong giờ phút để...".

Nếu không có gì trở ngại, Trục ban chạy tàu ga B trả lời: "Đồng ý cho tàu số chạy từ trạm đường nhánh đến ga (A hoặc B) có dừng ở km Trong giờ phút để...." rồi phát điện cho Trục ban chạy tàu ga A lấy thẻ đường ở máy thẻ đường cơ bản cho vào máy thẻ đường bổ trợ. Sau đó, Trục ban chạy tàu ga A trả lời cho Trục ban chạy tàu trạm C như sau:

"Trục ban chạy tàu hai ga (A và B) đồng ý cho tàu số chạy từ đường nhánh đến ga (A hoặc B) có dừng ở km trong giờ..... phút để", rồi phát điện cho Trục ban chạy tàu trạm C lấy thẻ đường có gắn chìa khóa ghi đường nhánh ra quay ghi đường nhánh sang phản vị để chuẩn bị gửi tàu.

Trường hợp tàu chạy từ trạm C đến ga (A hoặc B) không dừng ở dọc đường thì mẫu điện tín trên bỏ đoạn: "Có dừng ở km trong giờ phút để".

Sau khi dẫn tàu qua khỏi ghi đường nhánh, Trục ban chạy tàu trạm C bắt tàu dừng lại, quay ghi đường nhánh về định vị chính tuyến thông, khóa ghi và lấy thẻ đường ra giao cho Lái tàu cùng Cảnh báo theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD (nếu có) rồi làm thủ tục gửi tàu. Sau khi tàu chạy, Trục ban chạy tàu trạm C báo cho Trục ban chạy tàu ga A theo mẫu:

"Tàu số chạy lúc giờ phút" và đặc điểm của tàu (nếu có) như quy định tại Điều 10 của Quy trình này.

Trục ban chạy tàu ga A báo giờ tàu chạy cho Trục ban chạy tàu ga B và Nhân viên điều độ chạy tàu theo mẫu trên.

Điều 72. Sau khi đã giao thẻ đường cho Lái tàu, nếu xét thấy tàu không chạy được trong 20 phút hoặc có lệnh giữ tàu lại trong đường nhánh thì Trục ban chạy tàu trạm C phải thu lại ngay thẻ đường, cho tàu lùi vào trong móc tránh va chạm của đường nhánh và quay ghi đường nhánh về định vị chính tuyến thông. Sau khi trả thẻ đường vào máy thẻ đường bổ trợ, Trục ban chạy tàu trạm C phải báo ngay bằng điện tín cho Trục ban chạy tàu ga A theo mẫu:

"Tàu số đã giữ lại trong đường nhánh, ghi đã khóa theo định vị, thẻ đường số ... đã trả vào máy, khu gian thanh thoát".

Sau đó Trục ban chạy tàu trạm C phát điện cho Trục ban chạy tàu ga A lấy thẻ đường ở máy thẻ đường bổ trợ cho vào máy thẻ đường cơ bản. Trục ban chạy tàu ga A chuyển điện tín trên cho Trục ban chạy tàu ga B và Nhân viên điều độ chạy tàu.

Mục 4

CHẠY TÀU KHI THIẾT BỊ ĐÓNG ĐƯỜNG BẰNG MÁY THẺ ĐƯỜNG BỊ HỎNG

Điều 73. Trong những trường hợp sau đây, coi như máy thẻ đường bị hỏng:

1. Không thể cho thẻ đường vào máy thẻ đường hoặc lấy thẻ đường từ máy thẻ đường ra được;
2. Thẻ đường bị hư hỏng hoặc mất hay thẻ đường của khu gian này đem nhầm sang khu gian khác;
3. Máy thẻ đường hoặc máy phát điện không có niêm phong;
4. Tay quay máy phát điện có thể quay trái chiều được;
5. Ga bên cạnh chưa cấp dòng điện mà chuông của máy thẻ đường đã kêu hoặc kim đồng hồ dòng điện trên máy nằm lệch một bên.

Điều 74. Trong các trường hợp nói tại Điều 73 của Quy trình này cũng như khi sửa chữa, cải tạo, di chuyển, thay thế thiết bị, kiến trúc đường sắt và những công việc khác gây gián đoạn tạm thời hoạt động của máy thẻ đường hoặc khi máy thẻ đường không thích hợp với biện pháp chạy tàu, phải đình chỉ phương pháp đóng đường bằng máy thẻ đường. Trục ban chạy tàu ga phải báo ngay cho Nhân viên điều độ chạy tàu, yêu cầu chuyển sang phương pháp đóng đường bằng điện tín và trong các trường hợp máy thẻ đường bị hỏng, còn phải báo ngay cho cung thông tin tín hiệu sở tại biết.

Khi chuyển phương pháp đóng đường chạy tàu cũng như khi phục hồi, Trục ban chạy tàu hai ga đầu khu gian phải ghi sự việc vào Sổ nhật ký chạy tàu.

Trong những trường hợp dưới đây, không phải đình chỉ sử dụng phương pháp đóng đường bằng máy thẻ đường:

1. Khi điều chỉnh thẻ đường (Điều 56 của Quy trình này);
2. Khi kiểm tra máy thẻ đường;
3. Khi điện thoại của máy thẻ đường bị hỏng nhưng máy thẻ đường vẫn dùng được. Trường hợp này dùng điện thoại điều độ, nếu điện thoại điều độ cũng không

thông, dùng điện thoại của ga để sử dụng phương pháp đóng đường bằng máy thẻ đường.

Khi kiểm tra, điều chỉnh máy hoặc thẻ đường, Cung trưởng Cung thông tin tín hiệu phải ghi vào Sổ kiểm tra thiết bị chạy tàu ở ga và được sự đồng ý của Trực ban chạy tàu ga mới được tiến hành.

Điều 75. Khi điện thoại giữa hai ga với Nhân viên điều độ chạy tàu không thông, việc đổi phương pháp đóng đường bằng máy thẻ đường sang phương pháp đóng đường bằng điện tín hoặc phục hồi phương pháp đóng đường bằng máy thẻ đường do Trực ban chạy tàu hai ga đầu khu gian tiến hành theo thủ tục dưới đây:

Trực ban chạy tàu ga A (ga không sử dụng được máy thẻ đường) điện Trực ban chạy tàu ga B như sau:

"Vi... (nguyên nhân cụ thể), tàu cuối cùng nhận của ga B là tàu số..., tàu cuối cùng gửi sang ga B là tàu số ..., số lượng thẻ đường hiện có ở ga A là ... cái. Yêu cầu chuyển sang phương pháp đóng đường bằng điện tín từ ... giờ phút".

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Trực ban chạy tàu của ga B phải căn cứ vào điện tín nhận được, nhật ký chạy tàu, kiểm tra số lượng thẻ đường hiện có ở ga mình, tổng số thẻ đường hiện có ở 2 máy của 2 ga để:

1. Xác định khu gian thanh thoát;
2. Đúng với trường hợp phải đình chỉ phương pháp đóng đường bằng máy thẻ đường.

Sau đó dùng điện tín trả lời cho Trực ban chạy tàu ga A theo mẫu:

"Tàu cuối cùng nhận của ga A là tàu số..., tàu cuối cùng gửi sang ga A là tàu số..., số lượng thẻ đường hiện có ở ga B là ... cái, khu gian thanh thoát. Đồng ý chuyển sang phương pháp đóng đường bằng điện tín từ ... giờ phút".

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Khi máy thẻ đường hoạt động tốt, Trực ban chạy tàu ga A căn cứ vào biên bản điện tín chạy tàu và nhật ký chạy tàu, xác nhận khu gian thanh thoát và điện cho Trực ban chạy tàu ga B theo mẫu:

"Máy thẻ đường hoạt động tốt lúc ... giờ ... phút. Tàu cuối cùng nhận của ga B là tàu số ..., tàu cuối cùng gửi sang ga B là tàu số ... Yêu cầu phục hồi phương pháp đóng đường bằng máy thẻ đường".

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Trực ban chạy tàu ga B cũng theo biện pháp như trên, xác nhận khu gian thanh thoát và trả lời cho Trực ban chạy tàu ga A:

"Tàu cuối cùng nhận của ga A là tàu số..., tàu cuối cùng gửi sang ga A là tàu số..., khu gian thanh thoát. Đồng ý phục hồi phương pháp đóng đường bằng máy thẻ đường từ ... giờ ... phút".

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Điều 76. Trường hợp thẻ đường bị mất, bị hỏng hoặc mang nhầm qua khu gian khác, Trực ban chạy tàu ga phải báo ngay cho Trực ban chạy tàu ga bên, Nhân viên điều độ chạy tàu biết và yêu cầu Cung trưởng Cung thông tin tín hiệu đến điều chỉnh.

Cung trưởng Cung thông tin tín hiệu phải đến điều chỉnh ngay.

Khi máy thẻ đường đã điều chỉnh xong, Trực ban chạy tàu ga có trở ngại này phải báo cho Trực ban chạy tàu ga bên và Nhân viên điều độ chạy tàu biết.

Thẻ đường bị hỏng và thẻ đường đã lấy ra phải do Cung trưởng Cung thông tin tín hiệu bảo quản.

Trường hợp thẻ đường bị mất đã tìm lại được, Trực ban chạy tàu ga phải báo cho Nhân viên điều độ chạy tàu và Cung trưởng Cung thông tin tín hiệu biết. Thẻ đường tìm lại được phải do ga niêm phong và Trưởng ga cất giữ cho đến khi giao lại cho Cung trưởng Cung thông tin tín hiệu để xử lý.

Trường hợp thẻ đường bị mang nhầm qua khu gian khác thì phải giao cho Trực ban chạy tàu ga gần nhất. Trực ban chạy tàu ga này báo cho Cung trưởng Cung thông tin tín hiệu sở tại đến niêm phong và xử lý.

Chương V

CHẠY TÀU VỚI PHƯƠNG PHÁP ĐÓNG ĐƯỜNG BẰNG ĐIỆN TÍN

Mục 1

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 77. Phiếu đường (theo mẫu số theo mẫu số 2A hoặc 2B tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) là chứng vật chạy tàu do Trực ban chạy tàu ga cấp cho Lái tàu sau khi đã căn cứ vào điện tín để xác nhận khu gian thanh thoát và nhận được điện tín đồng ý cho gửi tàu của Trực ban chạy tàu ga bên. Phiếu đường phải do Trực ban chạy tàu ga viết, kiểm tra xác nhận đúng nội dung điện tín cho gửi tàu của Trực ban chạy tàu ga bên, rồi ký tên đóng dấu và chỉ giao cho Lái tàu sau khi đã kiểm tra và xác nhận công việc chuẩn bị đường gửi tàu đã được thực hiện đầy đủ.

Điều 78. Những điện tín có liên quan đến đóng đường, Trực ban chạy tàu hai ga phải trao đổi bằng điện thoại đóng đường hay điện thoại điều độ chạy tàu. Trường hợp điện thoại đóng đường, điện thoại điều độ không thông, được dùng

điện thoại khác trong ga nhưng Trực ban chạy tàu hai ga đầu khu gian phải trực tiếp trao đổi điện tín và xác định đúng tiếng nói và tên của nhau.

Điều 79. Phiếu đường chia làm hai loại như sau:

1. Loại dùng cho tàu số lẻ chạy: màu trắng (mẫu số 2A);
2. Loại dùng cho tàu số chẵn chạy: màu xanh lục (mẫu số 2B).

Điều 80. Cấm:

1. Xin đường gửi tàu trong khi khu gian còn đang có tàu chiếm dụng;
2. Viết sẵn Phiếu đường trước khi nhận được điện tín đồng ý đón tàu của Trực ban chạy tàu ga bên;
3. Chuyển điện tín trước khi ghi nội dung vào sổ biên bản điện tín chạy tàu hoặc trước khi Trực ban chạy tàu ga ký tên.

Điều 81. Phiếu đường do Trực ban chạy tàu ga (hoặc phụ Trực ban chạy tàu ga) giao trực tiếp cho Lái tàu trước khi gửi tàu. Khi tàu đến ga, Lái tàu phải trao lại Phiếu đường cho Trực ban chạy tàu ga (hoặc phụ Trực ban chạy tàu ga).

Điều 82. Khi có nhiều đầu máy kéo, giao Phiếu đường cho Lái tàu của đầu máy thứ nhất.

Khi có đầu máy phụ đẩy chạy suốt khu gian, giao Phiếu đường cho Lái tàu của đầu máy chính.

Khi có đầu máy phụ đẩy chạy vào khu gian rồi trở về, giao Phiếu đường cho Lái tàu của đầu máy chính, giao bản sao Phiếu đường cho Lái tàu của đầu máy phụ đẩy.

Mục 2

ĐĂNG KÝ ĐIỆN TÍN CHẠY TÀU

Điều 83. Mỗi ga phải có Sổ biên bản điện tín chạy tàu (theo mẫu số 19 tại Phụ bản của Quy trình này) dành riêng cho mỗi khu gian.

Điều 84. Những điện tín gửi và nhận, phải đăng ký vào Sổ biên bản điện tín chạy tàu liên tiếp nhau và đánh số thứ tự từ 1 kể từ 0 giờ mỗi ngày.

Không được tẩy xóa những điều đã ghi trong sổ biên bản điện tín chạy tàu, nếu có chữ viết nhầm thì trước khi phát đi có thể sửa nhưng vẫn phải đọc được chữ cũ và phải có dấu và chữ ký xác nhận của Trực ban chạy tàu ga.

Điều 85. Trước khi chuyển bằng điện thoại một điện tín chạy tàu, Trực ban chạy tàu của hai ga phải xưng họ tên và chức danh cho nhau biết, xác nhận đúng

tiếng nói và tên của nhau như lúc nhận ban rồi mới được tiến hành chuyển nhận điện tín.

Điện tín chuyển xong, người nhận phải đọc từng chữ cho bên chuyển điện tín nghe. Sau khi nhận thấy hoàn toàn đúng, người chuyển điện tín trả lời: đúng và báo số điện tín gửi, người nhận điện tín báo số nhận rồi hai bên ghi giờ chuyển, giờ nhận và tên vào Sổ biên bản điện tín chạy tàu. Ở ga có phụ Trục ban chạy tàu ga thì phụ Trục ban chạy tàu ga không được phép gửi và nhận điện tín chạy tàu.

Mục 3

ĐÓNG ĐƯỜNG CHẠY TÀU GIỮA HAI GA

Điều 86. Trước khi gửi tàu, Trục ban chạy tàu ga gửi tàu chuyển điện tín xin đường cho Trục ban chạy tàu ga đón tàu theo một trong những mẫu sau:

Mẫu 1. "Xin đường gửi tàu số...."

Trục ban chạy tàu ga ký tên

Mẫu 2. "Xin đường gửi tàu số có dừng ở km.... tronggiờ phút để"

Trục ban chạy tàu ga ký tên

Mẫu 3. "Xin đường gửi tàu số đến km để trong giờ phút rồi trở về ga".

Trục ban chạy tàu ga ký tên

Mẫu 4. "Xin đường gửi tàu số có đầu máy phụ đẩy đến km rồi trở về ga".

Trục ban chạy tàu ga ký tên

Sau khi được Trục ban chạy tàu ga đón tàu trả lời đồng ý, Trục ban chạy tàu ga gửi tàu viết Phiếu đường (theo mẫu số 2A hoặc 2B tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) giao cho Lái tàu.

Đối với các tàu chạy theo những điều kiện nói trong mẫu xin đường số 2 và 3 của Điều này, ngoài việc giao Phiếu đường, Trục ban chạy tàu ga phải cấp Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) cho Lái tàu, Trưởng tàu ghi rõ biện pháp chạy tàu. Riêng mẫu xin đường số 4 còn phải cấp thêm Cảnh báo cho Lái tàu của đầu máy phụ đẩy.

Điều 87. Sau khi tàu chạy hay thông qua, Trục ban chạy tàu ga gửi tàu báo ngay cho Trục ban chạy tàu ga đón tàu và Nhân viên điều độ chạy tàu như sau:

"Tàu số chạy (hay thông qua) lúc giờ phút" và báo thêm đặc điểm của tàu (nếu có) như quy định tại Điều 9 của Quy trình này.

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Điều 88. Khi đã giao Phiếu đường cho Lái tàu, nếu xét thấy tàu không chạy được trong 20 phút hoặc cần cho tàu khác chạy, Trực ban chạy tàu ga gửi tàu phải thu lại ngay Phiếu đường và điện cho Trực ban chạy tàu ga đón tàu và Nhân viên điều độ chạy tàu như sau:

"Tàu số ... giữ lại. Phiếu đường số đã hủy bỏ. Yêu cầu hủy bỏ điện tín xin đường số và điện tín cho đường số".

Sau đó Trực ban chạy tàu hai ga cùng ghi sự việc vào Sổ nhật ký chạy tàu.

Điều 89. Khi nhận được điện tín xin đường của ga gửi tàu, Trực ban chạy tàu ga đón tàu xác nhận khu gian thanh thoát và tùy theo nội dung điện tín xin đường, trả lời cho Trực ban chạy tàu ga gửi tàu theo một trong những mẫu điện tín sau:

Mẫu 1. "Đồng ý đón tàu số"

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Mẫu 2. "Đồng ý đón tàu số ... có dừng ở km trong giờ phút để".

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Mẫu 3. "Đồng ý cho tàu số đến km để.... trong ...giờ phút rồi trở về".

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Mẫu 4. "Đồng ý đón tàu số có đầu máy phụ đẩy đến km rồi trở về".

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Điều 90. Trường hợp tàu tránh nhau, khi xin đường cho tàu ngược chiều phải chạy ngay, Trực ban chạy tàu ga gửi tàu kết hợp báo giờ tàu đến và xin đường Trực ban chạy tàu ga đón tàu bằng một điện tín chung như sau:

"Tàu số đến ga ... lúc giờ phút, có thể cho tàu số chạy được không?" (thêm phần cuối các mẫu xin đường nói tại Điều 86 của Quy trình này nếu có).

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Điều 91. Nếu không thể đón tàu được, Trực ban chạy tàu ga đón tàu phải điện như sau.

"Vì ... không thể đón tàu số ... được".

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Điều 92. Sau khi thu Phiếu đường và xác nhận tàu đến ga nguyên vẹn, Trục ban chạy tàu ga đón tàu điện cho Trục ban chạy tàu ga gửi tàu và Nhân viên điều độ chạy tàu như sau:

"Tàu số đến (hoặc thông qua) lúcgiờ phút".

Trục ban chạy tàu ga ký tên

Khi tàu vào làm việc trong khu gian trở về, Trục ban chạy tàu ga xác nhận đoàn tàu về đến ga nguyên vẹn, thu Phiếu đường rồi điện cho Trục ban chạy tàu ga bên và Nhân viên điều độ chạy tàu như sau:

"Tàu số đã trở về lúc ... giờ ... phút".

Trục ban chạy tàu ga ký tên

Khi đầu máy phụ đẩy tàu trở về, Trục ban chạy tàu ga thu bản sao Phiếu đường (theo mẫu số 22A hoặc 22B phụ bản của Quy trình này), rồi điện cho Trục ban chạy tàu ga đón tàu và Nhân viên điều độ chạy tàu như sau:

"Đầu máy phụ đẩy tàu số ... đã trở về ga lúc giờ ... phút".

Trục ban chạy tàu ga ký tên

Mục 4

ĐÓNG ĐƯỜNG CHẠY TÀU GIỮA GA VỚI ĐƯỜNG NHÁNH TRONG KHU GIAN

A. Đường nhánh không có trạm hỗ trợ

Điều 93. Ghi của đường nhánh không có trạm hỗ trợ nối với đường chính trong khu gian, ngoài việc bố trí liên khóa với thiết bị đóng đường cơ bản còn phải có chìa khóa ghi dự trữ đặt tại hai ga do Trục ban chạy tàu ga bảo quản. Chìa khóa dự trữ phải đặt trong hộp và do Cung thông tin tín hiệu sở tại niêm phong. Mỗi lần phá niêm phong để lấy chìa khóa ra sử dụng, Trục ban chạy tàu ga phải ghi sự việc vào Sổ kiểm tra thiết bị chạy tàu, ký tên xác nhận. Sau khi dùng xong phải báo cho Cung thông tin tín hiệu đến niêm phong lại.

Khi cần gửi tàu đến đường nhánh trong khu gian không có trạm hỗ trợ, rồi tiếp tục sang ga bên hoặc trở về ga gửi, Trục ban chạy tàu ga phải xin đường bằng điện tín theo mẫu:

"Xin đường gửi tàu số đến đường nhánh km để trong giờ phút rồi chạy sang ga (hoặc trở về ga)".

Trục ban chạy tàu ga ký tên

Nếu không có gì trở ngại, Trục ban chạy tàu ga bên tùy theo điện tín xin đường mà trả lời bằng điện tín theo mẫu:

"Đồng ý đón (hoặc cho) tàu số đến đường nhánh km để trong giờ phút rồi tiếp tục đến ga (hoặc trở về ga)".

Trục ban chạy tàu ga ký tên

Sau khi nhận được điện tín đồng ý cho đường của Trục ban chạy tàu ga bên, Trục ban chạy tàu ga gửi tàu viết Phiếu đường (theo mẫu số 2A hoặc 2B tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) giao cho Lái tàu để gửi tàu, giao cho Trưởng tàu chìa khóa dự trữ của ghi đường nhánh. Việc giao chìa khóa ghi phải ghi vào Sổ nhật ký chạy tàu, có chữ ký xác nhận của Trưởng tàu. Ngoài ra, Trục ban chạy tàu ga còn phải cấp cho Lái tàu, Trưởng tàu Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) ghi rõ địa điểm, thời gian làm việc, thời gian đến ga bên (hoặc trở về ga gửi) cùng những biện pháp chạy tàu cần thiết khác.

Trưởng tàu có trách nhiệm điều khiển công tác dồn tại đường nhánh và bảo quản chìa khóa ghi cho tới khi giao trả lại cho Trục ban chạy tàu ga. Trục ban chạy tàu ga phải ký xác nhận vào Sổ nhật ký chạy tàu trước sự chứng kiến của Trưởng tàu.

Điều 94. Khi tàu đến ga bên hoặc trở về ga gửi, sau khi đã kiểm tra phiếu đường, thu chìa khóa ghi và xác nhận khu gian thanh thoát, Trục ban chạy tàu ga đón tàu phải báo cho ga bên và Nhân viên điều độ chạy tàu bằng điện tín theo mẫu sau:

"Tàu số làm việc ở đường nhánh km đã đến ga (hoặc trở về ga) lúc giờ phút".

Trục ban chạy tàu ga ký tên

Việc giao trả chìa khóa ghi phải được ghi vào sổ giao nhận của Trưởng tàu, có chữ ký xác nhận của Trục ban chạy tàu ga. Trưởng hợp tàu làm việc ở đường nhánh rồi tiếp tục chạy sang ga bên, Trục ban chạy tàu ga này, sau khi làm thủ tục nhận chìa khóa ghi như nói ở trên, phải bảo quản và gửi trả ga gửi tàu bằng tàu đầu tiên có dừng ở ga đó, Trưởng tàu của tàu này có trách nhiệm mang đến giao cho Trục ban chạy tàu ga bên. Việc giao, nhận chìa khóa ghi phải ghi vào Sổ nhật ký chạy tàu và có chữ ký xác nhận của Trưởng tàu.

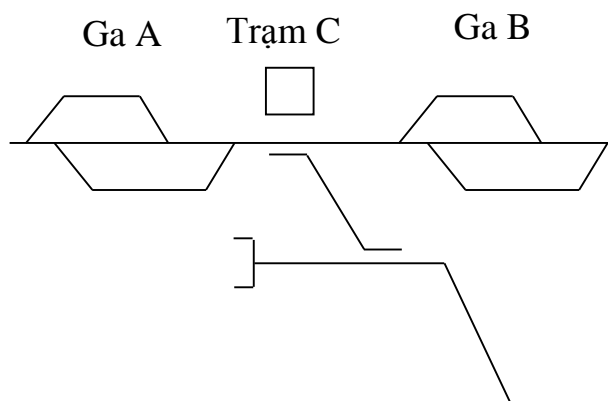
Trục ban chạy tàu ga gửi chìa khóa ghi bằng tàu nào phải báo cho Trục ban chạy tàu ga bên biết để đón nhận.

B. Đường nhánh có trạm hỗ trợ

Điều 95. Khi đường nhánh trong khu gian có đặt trạm hỗ trợ có người quản lý (trạm C) để khai thác đường nhánh, trạm này phải có điện thoại liên hệ trực tiếp với ga A đầu khu gian và áp dụng phương pháp đóng đường bằng điện tín khi phương pháp đóng đường cơ bản bị hỏng hoặc đình chỉ sử dụng.

Trạm C chỉ tham gia làm thủ tục chạy tàu khi có tàu đến đường nhánh hoặc từ trạm đường nhánh chạy đến ga.

Hình 2. Sơ đồ đường nhánh trong khu gian có đặt trạm bổ trợ có người quản lý



Ghi của đường nhánh nối vào đường chính trong khu gian ngoài việc bố trí quan hệ liên khóa với thiết bị đóng đường cơ bản, trạm C còn có chìa khóa dự trữ để trong hộp do Cung thông tin tín hiệu sở tại niêm phong. Mỗi lần phá niêm phong để lấy chìa khóa sử dụng, Trục ban chạy tàu trạm phải ghi sự việc vào Sổ kiểm tra thiết bị chạy tàu, ký tên xác nhận. Sau khi dùng xong phải báo cho Cung thông tin tín hiệu đến niêm phong lại.

Điều 96. Khi cần gửi tàu từ ga A (hoặc ga B) đến đường nhánh có trạm C, Trục ban chạy tàu ga gửi tàu (ga A hoặc ga B) gửi điện tín xin đường với Trục ban chạy tàu ga bên (ga B hoặc ga A) đồng điện cho Trục ban chạy tàu trạm C (do Trục ban chạy tàu ga A chuyển cho Trục ban chạy tàu trạm C) theo mẫu:

"Xin đường gửi tàu số đến trạm trường nhánh có dừng ở km trong giờ phút để"

Trục ban chạy tàu ga ký tên

Nếu không có gì trở ngại, Trục ban chạy tàu ga bên (B hoặc A) trả lời bằng điện tín cho Trục ban chạy tàu ga xin đường, đồng điện cho Trục ban chạy tàu trạm C (do Trục ban chạy tàu ga A chuyển cho Trục ban chạy tàu trạm C) theo mẫu:

"Đồng ý cho tàu số đến trạm đường nhánh ... có dừng ở km Trong giờ phút để"

Trục ban chạy tàu ga ký tên

Nếu không có gì trở ngại, Trục ban chạy tàu trạm C trả lời bằng điện tín cho Trục ban chạy tàu ga xin đường (qua Trục ban chạy tàu ga A) như sau:

"Đồng ý đón tàu số đến trạm đường nhánh có dừng ở km ... trong ... giờ ... phút để"

Trục ban chạy tàu trạm ký tên

Nếu trường hợp tàu từ ga A (hoặc B) đến trạm đường nhánh có trạm hỗ trợ C không dừng ở dọc đường thì mẫu điện tín trên bỏ đoạn: "có dừng ở km ... trong giờ phút để".

Trục ban chạy tàu ga gửi tàu viết Phiếu đường (theo mẫu số 2A hoặc 2B tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) như nội dung điện tín cho đường của Trục ban chạy tàu trạm C. Ngoài việc giao Phiếu đường cho Lái tàu, Trục ban chạy tàu ga gửi còn phải cấp cho Lái tàu, Trưởng tàu Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) ghi theo mẫu:

"Đỗ trước ghi đường nhánh ở km để chờ lệnh của trạm" và những biện pháp chạy tàu cần thiết khác.

Sau khi tàu chạy, Trục ban chạy tàu ga gửi tàu phải báo giờ tàu chạy cho Trục ban chạy tàu ga bên, Trục ban chạy tàu trạm C (qua Trục ban chạy tàu ga A) và Nhân viên điều độ chạy tàu như quy định tại Điều 9 của Quy trình này.

Điều 97. Khi tàu đã dừng hẳn trước ghi đường nhánh, Trục ban chạy tàu trạm C thu, kiểm tra Phiếu đường sau đó phá niêm phong lấy chìa khóa ghi đường nhánh trong hộp quy định để mở khóa quay ghi khai thông vào đường nhánh và dẫn tàu vào đường nhánh.

Sau khi xác nhận tàu đã vào đường nhánh nguyên vẹn, Trục ban chạy tàu trạm C quay ghi đường nhánh nối với đường chính về định vị khóa lại chính tuyến thông, lấy chìa khóa ghi trả vào hộp quy định, báo Cung thông tin tín hiệu niêm phong lại và báo giờ tàu đến bằng điện tín cho Trục ban chạy tàu ga A theo mẫu:

"Tàu số đã vào đường nhánh nguyên vẹn lúc giờ phút, ghi đường nhánh nối với đường chính đã khóa theo định vị, khu gian thanh thoát".

Trục ban chạy tàu trạm ký tên

Cầm Trục ban chạy tàu trạm C tự mình hoặc ra lệnh khai thông ghi đường nhánh nối với đường chính sang phần vị trước khi tàu đến và chưa dừng hẳn trước ghi đường nhánh.

Điều 98. Khi cần gửi tàu từ trạm C đến ga A hoặc ga B, Trục ban chạy tàu trạm C phải gửi điện tín xin đường với Trục ban chạy tàu ga A theo mẫu:

"Xin đường gửi tàu số đến ga ... (A hoặc B) có dừng ở km trong..... giờ phút để".

Trục ban chạy tàu trạm ký tên

Nhận được điện tín này, Trục ban chạy tàu ga A sau khi được Nhân viên điều độ chạy tàu đồng ý thì xin đường với Trục ban chạy tàu ga B bằng điện tín theo mẫu:

"Xin đường cho tàu sốtừ trạm đường nhánh đến ga (A hoặc B) có dừng ở km trong giờ phút để".

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Nếu không có gì trở ngại, Trực ban chạy tàu ga B trả lời bằng điện tín theo mẫu:

"Đồng ý cho tàu số chạy từ trạm đường nhánh đến ga (A hoặc B) có dừng ở km trong giờ..... phút để"

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Trực ban chạy tàu ga A trả lời bằng điện tín cho Trực ban chạy tàu trạm C theo mẫu:

"Hai ga (A và B) đồng ý cho tàu số chạy từ trạm đường nhánh đến ga (A hoặc B) có dừng ở km trong giờ phút để"

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Nếu trường hợp tàu chạy từ trạm C đến ga A hoặc B không dừng ở dọc đường thì mẫu điện tín xin đường, cho đường trên bỏ đoạn: "có dừng ở km trong giờ phút để"

Trực ban chạy tàu trạm C viết nội dung điện tín cho đường trên đây vào Phiếu đường (theo mẫu số 2A hoặc 2B tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) và phá niêm phong lấy chìa khóa ghi đường nhánh trong hộp quy định để khai thông ghi đường nhánh sang phần vị và gửi tàu. Ngoài việc giao Phiếu đường cho Lái tàu, Trực ban chạy tàu trạm C còn phải cấp cho Lái tàu, Trưởng tàu Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) với các biện pháp chạy tàu cần thiết khác.

Sau khi tàu chạy, Trực ban chạy tàu trạm C phải khai thông ghi đường nhánh và khóa ghi ở định vị chính tuyến thông, lấy chìa khóa ghi dự trữ trả vào hộp quy định, báo cho cung thông tin tín hiệu niêm phong lại và báo giờ tàu chạy bằng điện tín cho Trực ban chạy tàu ga A theo mẫu:

"Tàu số chạy lúcgiờ phút, ghi đã khóa theo định vị, chính tuyến thông, chìa khóa ghi đã bỏ vào hộp quy định" và đặc điểm của tàu (nếu có) như quy định tại Điều 9 của Quy trình này.

Trực ban chạy tàu trạm ký tên

Khi nhận được điện tín báo giờ tàu chạy của trạm C, Trực ban chạy tàu ga A chuyển điện tín trên cho Trực ban chạy tàu ga B và Nhân viên điều độ chạy tàu.

Sau khi xác nhận tàu đến ga nguyên vẹn, Trực ban chạy tàu ga đón tàu phải báo giờ tàu đến bằng điện tín cho Trực ban chạy tàu ga bên và Nhân viên điều độ chạy tàu theo mẫu:

"Tàu số đến lúc giờ phút".

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Điều 99. Sau khi đã giao Phiếu đường cho Lái tàu nếu xét thấy tàu không chạy được trong 20 phút hoặc có lệnh giữ tàu lại trong đường nhánh, Trục ban chạy tàu trạm C phải thu lại ngay Phiếu đường, quay ghi về định vị, lấy chìa khóa ghi trả vào hộp quy định, báo cho Cung thông tin tín hiệu niêm phong lại sau đó dùng điện tín báo cho Trục ban chạy tàu hai ga đầu khu gian và Nhân viên điều độ chạy tàu như sau:

"Tàu số giữ lại trong đường nhánh, phiếu đường số đã hủy bỏ, yêu cầu bãi bỏ điện tín xin đường số, ghi đã khóa định vị, chính tuyến thông, chìa khóa ghi đã trả vào hộp quy định, khu gian thanh thoát".

Trục ban chạy tàu trạm ký

Sau khi nhận được tín trên, Trục ban chạy tàu ga A chuyển điện tín của Trục ban chạy tàu trạm C cho Trục ban chạy tàu ga B và Nhân viên điều độ chạy tàu.

Chương VI

CHẠY TÀU VỚI PHƯƠNG PHÁP ĐÓNG ĐƯỜNG BẰNG THÔNG TRI

Mục 1

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 100. Gặp một trong những trường hợp sau đây coi như thông tin gián đoạn, việc chạy tàu phải tiến hành theo phương pháp đóng đường bằng Thông tri:

1. Khi thiết bị đóng đường cơ bản và mọi thứ điện thoại bị gián đoạn;
2. Thiết bị đóng đường nửa tự động hay máy thẻ đường tuy vẫn sử dụng tốt nhưng khi:
 - a. Mọi thứ điện thoại đều bị gián đoạn;
 - b. Đã gọi ga bên cạnh liên tiếp trong 10 phút bằng mọi thứ điện thoại mà không thấy trả lời.

Khi thông tin gián đoạn, bằng chứng cho phép tàu chiếm dụng khu gian là Giấy phép màu đỏ (theo Mẫu số 03 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) do Trục ban chạy tàu ga gửi tàu cấp cho Lái tàu và Trưởng tàu.

Mục 2

BIỆN PHÁP CHẠY TÀU

Điều 101. Khi chạy tàu với phương pháp đóng đường bằng Thông tri, chỉ Trục ban chạy tàu ga ưu tiên mới được phép cho tàu đầu tiên chạy vào khu gian.

Khi gửi tàu theo hướng ưu tiên, Trục ban chạy tàu ga ưu tiên không cần sự đồng ý của Trục ban chạy tàu ga đón tàu.

Điều 102. Cấm gửi tàu từ ga ưu tiên suốt thời gian mà khu gian bị đóng trong các trường hợp dưới đây:

1. Khi Trục ban chạy tàu ga ưu tiên đã đồng ý cho Trục ban chạy tàu ga không ưu tiên gửi tàu nhưng tàu này chưa đến, hay Trục ban chạy tàu ga ưu tiên chưa nhận được báo cáo hủy bỏ việc gửi tàu của Trục ban chạy tàu ga không ưu tiên;

2. Khi Trục ban chạy tàu ga ưu tiên đã gửi hoặc đã đồng ý cho Trục ban chạy tàu ga không ưu tiên gửi một tàu vào làm việc trong khu gian rồi trở về nhưng tàu này chưa về đến ga hoặc chưa nhận được báo cáo hủy bỏ việc gửi tàu của Trục ban chạy tàu ga không ưu tiên;

3. Khi có đầu máy phụ đẩy tàu chạy từ ga ưu tiên vào khu gian rồi trở về (trước khi thông tin gián đoạn) nhưng đầu máy này chưa về đến ga.

Điều 103. Nếu trước khi thông tin bị gián đoạn, Trục ban chạy tàu ga ưu tiên đã đồng ý đón một tàu từ ga không ưu tiên mà tàu này có đầu máy phụ đẩy vào khu gian rồi trở về, Trục ban chạy tàu ga ưu tiên chỉ được gửi tàu vào khu gian sau khi tàu từ ga không ưu tiên đã đến, đồng thời giữ thời gian giãn cách bằng thời gian đầu máy phụ đẩy chạy từ điểm thổi đẩy về ga không ưu tiên cộng thêm 3 phút.

Điều 104. Khi chạy tàu với phương pháp đóng đường bằng thông tri, cấm Trục ban chạy tàu ga không ưu tiên gửi tàu đầu tiên đến ga ưu tiên, trừ các trường hợp dưới đây:

1. Tàu đã được Trục ban chạy tàu ga ưu tiên đồng ý cho đường trước khi mọi thứ thông tin bị gián đoạn;

2. Tàu cứu viện gửi vào khu gian cần cứu viện (như đã quy định tại Điều 121 của Quy trình này).

Điều 105. Trong lúc thông tin bị gián đoạn, các tàu cùng chiều phải chạy với thời gian giãn cách ít nhất bằng thời gian tàu trước chạy trong khu gian theo Biểu đồ chạy tàu, cộng thêm 3 phút (kể cả tàu xin được đường trước khi thông tin gián đoạn). Nếu thời gian theo Biểu đồ chạy tàu của tàu chạy trước chạy dưới 10 phút thì thời gian giãn cách được tính là 10 phút cộng thêm 3 phút. Nếu tàu trước là tàu đã xin được đường trước khi thông tin bị gián đoạn có cảnh báo dừng trong khu gian thì thời gian chạy của tàu này phải được cộng thêm thời gian dừng quy định trong cảnh báo.

Điều 106. Để thực hiện phương pháp đóng đường bằng Thông tri, Trục ban chạy tàu hai ga phải gửi cho nhau Thông tri chạy tàu theo quy định dưới đây:

1. Khi Trục ban chạy tàu ga ưu tiên gửi tàu đầu tiên vào khu gian, Trục ban chạy tàu ga giao Giấy phép màu đỏ cho Lái tàu và Trưởng tàu để làm bằng chứng

chiếm dụng khu gian, trong đó có ghi một trong 2 mẫu Thông tri A hoặc B (theo Mẫu số 03 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) tùy theo tình hình chạy tàu:

Mẫu A. "Sau khi tàu số đến ga....., tôi đồng ý đón tàu số từ ga đến".

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Mẫu B. "Sau khi tàu số chạy, tôi sẽ gửi tiếp tàu số đến ga.....".

Trực ban chạy tàu ga ký tên

2. Nếu ga ưu tiên không có tàu gửi sang ga không ưu tiên mà biết ga này có tàu đợi chạy sang ga mình, Trực ban chạy tàu ga ưu tiên cử người đi bằng phương tiện nhanh nhất hoặc đi bộ đem Thông tri theo mẫu C (theo Mẫu số 04 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) cho Trực ban chạy tàu ga không ưu tiên.

Mẫu C. "Đồng ý đón tàu từ ga đến".

Trực ban chạy tàu ga ký tên

3. Khi ga không ưu tiên có tàu cần gửi, Trực ban chạy tàu ga không ưu tiên cử người bằng phương tiện nhanh nhất hoặc đi bộ đem Thông tri cho Trực ban chạy tàu ga ưu tiên theo mẫu D (theo Mẫu số 04 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD).

Mẫu D. "Xin đường gửi tàu số đến ga".

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Trường hợp cả 2 ga cùng cử người đi, nếu gặp nhau, hai người trao đổi Thông tri của 2 ga cho nhau và trở về.

Điều 107. Ga ưu tiên có thể sử dụng phương tiện chạy trên đường sắt chạy sang ga không ưu tiên với Giấy phép màu đỏ cấp cho Lái tàu, trong đó ghi Thông tri mẫu A.

Cấm ga không ưu tiên sử dụng các phương tiện chạy trên đường sắt để mang Thông tri đến ga ưu tiên.

Điều 108. Nếu không thể gửi tàu theo sự cho phép ghi trong thông tri mẫu A, B hoặc C, Trực ban chạy tàu ga cử người đem giấy báo cho Trực ban chạy tàu ga bên biết. Giấy báo ghi theo mẫu:

"Vì tàu số ... giữ lại. Huỷ bỏ thông tri mẫu ... (A, B hoặc C) số ...".

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Các Thông tri mẫu A, B, C, D và giấy báo hủy bỏ gửi tàu, đều phải được đăng ký vào Sổ biên bản điện tín chạy tàu (theo mẫu số 19 tại Phụ bản của Quy trình này).

Mục 3

PHƯƠNG PHÁP ĐÓNG ĐƯỜNG BẰNG THÔNG TRI ĐỐI VỚI KHU GIAN CÓ TRẠM BỔ TRỢ

Điều 109. Trạm bổ trợ và trạm đóng đường không được tham gia vào việc tổ chức chạy tàu khi sử dụng phương pháp đóng đường bằng Thông tri.

Điều 110. Nếu trước khi thông tin bị gián đoạn mà một tàu đã chạy từ ga ưu tiên đến đường nhánh có trạm bổ trợ nhưng ga ưu tiên chưa nhận được của trạm đường nhánh báo cáo giờ tàu đến và đã vào đường nhánh, khu gian phải được coi là bị đóng. Trục ban chạy tàu ga ưu tiên chỉ được gửi tàu vào khu gian sau thời gian giãn cách tính theo Điều 105 của Quy trình này cộng thêm 10 phút thủ tục vào đường nhánh và cộng thêm thời gian dừng dọc đường quy định trong cảnh báo (nếu có) của tàu đi đường nhánh. Ngoài Giấy phép màu đỏ có kèm theo Thông tri, Trục ban chạy tàu ga ưu tiên còn phải cấp cho Lái tàu, Trưởng tàu Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) ghi theo mẫu: "Tàu số đi đường nhánh chạy lúc giờ phút. Tôi chưa nhận được báo cáo giờ tàu đến. Tốc độ 15 km/h từ biển báo trạm (km) và đỗ tại ghi đường nhánh (km) để kiểm tra ghi và xác nhận tình hình tàu chạy trước", cùng những biện pháp chạy tàu cần thiết khác (nếu có).

Trưởng tàu chỉ được phép cho tàu tiếp tục chạy đến ga không ưu tiên sau khi xác nhận tàu chạy trước đã vào đường nhánh nguyên vẹn và ghi đường nhánh đã ở định vị chính tuyến thông. Nếu tàu mang Thông tri mẫu B thì Trưởng tàu phải tổ chức phòng vệ phía đuôi tàu như quy định tại khoản c mục 3.4.2.1 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt trước khi đi kiểm tra.

Điều 111. Nếu trước khi thông tin bị gián đoạn mà Trục ban chạy tàu ga ưu tiên đã cho đường Trục ban chạy tàu ga không ưu tiên gửi một tàu đến đường nhánh có trạm bổ trợ, Trục ban chạy tàu ga ưu tiên chỉ được phép gửi vào khu gian sau khi nhận được giấy báo của trạm là tàu đã vào nguyên vẹn ở đường nhánh, ghi đã khóa ở định vị chính tuyến thông hoặc nhận được giấy báo hủy bỏ việc gửi tàu đi đường nhánh của Trục ban chạy tàu ga không ưu tiên. Giấy báo do Trục ban chạy tàu trạm hoặc Trục ban chạy tàu ga không ưu tiên cử người mang đến giao cho Trục ban chạy tàu ga ưu tiên.

Điều 112. Nếu trước khi thông tin bị gián đoạn mà Trục ban chạy tàu ga ưu tiên đã đồng ý đón tàu của trạm bổ trợ, khu gian phải được coi là bị đóng cho đến khi tàu đã đến ga ưu tiên hoặc cho đến khi Trục ban chạy tàu ga ưu tiên nhận được giấy báo hủy bỏ việc gửi tàu của Trục ban chạy tàu trạm bổ trợ.

Điều 113. Nếu trước khi thông tin bị gián đoạn, Trục ban chạy tàu trạm bổ trợ đã xin được đường gửi tàu đến ga không ưu tiên, khu gian phải được coi là bị

đóng suốt thời gian bằng thời gian tàu này chạy từ trạm hỗ trợ đến ga không ưu tiên cộng thêm 13 phút (kể cả 10 phút thủ tục ra đường nhánh) và cộng thêm thời gian dừng dọc đường quy định trong cảnh báo (nếu có) và Trục ban chạy tàu ga ưu tiên chỉ được gửi tàu đầu tiên theo quy định sau:

1. Nếu đã nhận được báo cáo giờ tàu chạy của Trục ban chạy tàu trạm, Trục ban chạy tàu ga ưu tiên cho tàu chạy vào khu gian sau khi hết thời gian đóng đường quy định tại Điều này;

2. Nếu chưa nhận được báo cáo giờ tàu chạy của Trục ban chạy tàu trạm, Trục ban chạy tàu ga ưu tiên cho tàu chạy vào khu gian không cần đợi hết thời gian đóng đường nói trên nhưng phải cấp Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) cho tàu đỗ trước biển báo trạm để nắm tình hình tàu chạy từ đường nhánh đến ga không ưu tiên.

Khi đến trạm hỗ trợ, Trưởng tàu của tàu từ ga ưu tiên đến phải:

a. Nếu tàu đường nhánh đã chạy từ trạm rồi thì giữ tàu mình lại và chỉ cho tiếp tục chạy sau thời gian giãn cách quy định tại Điều 105 của Quy trình này;

b. Nếu tàu đường nhánh chưa chạy thì bắt buộc Trục ban chạy tàu trạm đưa giấy báo huỷ bỏ thủ tục gửi tàu đường nhánh để chuyển cho Trục ban chạy tàu ga không ưu tiên và cho tàu mình tiếp tục chạy đến ga này. Nếu thuận tiện, Trưởng tàu cho tàu mình kéo đoàn tàu đường nhánh về ga không ưu tiên.

Nếu không kéo được thì tàu đường nhánh phải được giữ lại cho đến khi phục hồi thông tin và xin đường lại mới được chạy.

Điều 114. Nếu trước khi thông tin bị gián đoạn, khu gian đã được phong tỏa để trạm hỗ trợ dồn ra đường chính (quy định tại Điều 250 của Quy trình này), Trục ban chạy tàu ga ưu tiên chỉ được gửi tàu vào khu gian sau khi đã nhận được báo cáo của Trục ban chạy tàu trạm đường nhánh là công việc dồn đã xong và đường chính thanh thoát.

Mục 4

PHỤC HỒI PHƯƠNG PHÁP ĐÓNG ĐƯỜNG CHẠY TÀU

Điều 115. Khi thông tin đã được phục hồi, Nhân viên điều độ chạy tàu phải thông qua Trục ban chạy tàu hai ga đầu khu gian để kiểm tra và xác nhận chắc chắn khu gian đã thanh thoát, sau đó phát mệnh lệnh phục hồi phương pháp đóng đường chạy tàu như cũ.

Điều 116. Trường hợp điện thoại giữa ga với Nhân viên điều độ chạy tàu không thông, việc phục hồi phương pháp đóng đường chạy tàu do Trục ban chạy

tàu ga ưu tiên (ga A) quyết định bằng điện tín gửi cho Trục ban chạy tàu ga không ưu tiên (ga B) như sau:

"Tàu cuối cùng nhận của ga B là tàu số..., tàu cuối cùng gửi sang ga B là tàu số... Phục hồi phương pháp đóng đường chạy tàu bằng ... giữa ga ... và ga ... từ ... giờ ... phút".

Trục ban chạy tàu ga A ký tên

Sau khi kiểm tra và xác định khu gian thanh thoát, TBCT ga không ưu tiên (ga B) trả lời như sau: "Tàu cuối cùng nhận của ga A là tàu số..., tàu cuối cùng gửi sang ga A là tàu số..., khu gian thanh thoát. Đồng ý phục hồi phương pháp đóng đường chạy tàu bằng từ giờ phút".

Trục ban chạy tàu ga B ký tên

Sau khi trao đổi các điện tín trên, Trục ban chạy tàu hai ga phục hồi phương pháp đóng đường chạy tàu.

Chương VII **BIỆN PHÁP CHẠY TÀU CỨU VIỆN VÀ BIỆN PHÁP GIẢI QUYẾT** **KHI TÀU BỊ DỪNG TRONG KHU GIAN**

Mục 1 **PHONG TỎA KHU GIAN ĐỂ CHẠY TÀU CỨU VIỆN**

Điều 117. Yêu cầu gửi tàu cứu viện (bao gồm đoàn tàu cứu viện, đầu máy đơn cứu viện, phương tiện chuyên dùng chạy trên đường sắt mang dụng cụ và chở người đi cứu viện, chữa cháy) để giải quyết tai nạn chạy tàu, phục hồi thiết bị thông tin tín hiệu, đóng đường và chữa cháy, do Trưởng tàu hoặc Lái tàu (đối với đầu máy đơn, đoàn tàu không bố trí trưởng tàu) của tàu bị dừng hoặc nhân viên ngành cầu đường, thông tin tín hiệu công tác trong khu gian chuyển đến Trục ban chạy tàu ga đầu khu gian hoặc Nhân viên điều độ chạy tàu bằng đơn, bằng điện thoại nếu có.

Trường hợp tàu bị dừng mà đầu máy có thể chạy được thì dùng đầu máy chính của tàu chạy đến ga phía trước để đưa đơn xin cứu viện.

Điều 118. Trước khi xin cứu viện, người xin cứu viện phải tổ chức phòng vệ địa điểm cần cứu viện (hoặc tàu bị dừng phải xin cứu viện) như quy định tại các mục 3.4, 3.4.1.1, 3.4.1.2, 4.4.2.1, 3.4.3.1 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt. Tàu bị dừng cần xin cứu viện, ngoài việc phòng vệ như quy định, Trưởng tàu phải thu hồi chứng vật chạy tàu (trừ trường hợp tàu chạy bằng phương pháp đóng đường tự động hoặc nửa tự động) bảo quản cho đến khi khu gian thanh thoát hoặc khi về đến ga giao cho Trục ban chạy tàu ga và thực hiện các biện pháp cần thiết khác để bảo đảm an toàn đoàn tàu trong khi chờ đợi cứu

viện. Nếu dùng đầu máy chính của tàu để chạy đến ga phía trước xin cứu viện như nói tại Điều 117 của Quy trình này, Trưởng tàu phải cấp cho Lái tàu Giấy phép màu trắng theo mẫu quy định kèm theo đơn xin cứu viện (theo Mẫu số 09 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD).

Sau khi đã gửi đơn xin cứu viện, cấm Trưởng tàu cho tàu lùi hoặc tiếp tục chạy hay cho một tàu khác đẩy tàu mình khi chưa nhận được lệnh của Trục ban chạy tàu ga đầu khu gian.

Điều 119. Trục ban chạy tàu ga nhận được đơn hoặc điện tín yêu cầu cứu viện phải báo ngay cho Nhân viên điều độ chạy tàu.

Khi nhận được yêu cầu cứu viện, Nhân viên điều độ chạy tàu phát mệnh lệnh phong tỏa khu gian cho Trục ban chạy tàu hai ga đầu khu gian, chỉ định ga lập tàu, ga gửi tàu cứu viện, quy định biện pháp chạy tàu cứu viện.

Điều 120. Trường hợp điện thoại với Nhân viên điều độ chạy tàu không thông, Trục ban chạy tàu ga nhận đơn xin cứu viện phải báo cho Trục ban chạy tàu ga bên để làm thủ tục phong tỏa khu gian như sau:

1. Khi Trục ban chạy tàu ga ưu tiên nhận được yêu cầu cứu viện.

Trục ban chạy tàu ga ưu tiên gửi điện tín phong tỏa khu gian cho Trục ban chạy tàu ga không ưu tiên theo mẫu:

"Vì ... khu gian giữa ga ... và ga ... phong tỏa từ giờ phút. Cấm tàu chạy trừ tàu cứu viện".

Trục ban chạy tàu ga ký tên

Trục ban chạy tàu ga không ưu tiên trả lời bằng điện tín theo mẫu:

"Đồng ý phong tỏa khu gian giữa ga ... và ga ... từ giờ phút. Cấm tàu chạy trừ tàu cứu viện".

Trục ban chạy tàu ga ký tên

2. Khi Trục ban chạy tàu ga không ưu tiên nhận được yêu cầu cứu viện.

Trục ban chạy tàu ga không ưu tiên gửi điện tín cho Trục ban chạy tàu ga ưu tiên theo mẫu:

"Vì ... yêu cầu phong tỏa khu gian giữa ga ... và ga ... từ ... giờ phút".

Trục ban chạy tàu ga ký tên

Trục ban chạy tàu ga ưu tiên trả lời đồng ý bằng điện tín theo mẫu quy định tại khoản 1 của Điều này.

Sau khi làm thủ tục phong tỏa khu gian và đã trao đổi nắm vững tình hình cần cứu viện, căn cứ theo những biện pháp giải quyết tai nạn quy định, Trục ban chạy tàu ga ưu tiên có nhiệm vụ chỉ huy tổ chức cứu viện, quy định ga gửi tàu cứu viện vào khu gian và đoàn tàu, toa xe ở khu gian được kéo về ga nào.

Khi điện thoại điều độ phục hồi, Trục ban chạy tàu hai ga phải báo cáo chi tiết công việc đã làm cho Nhân viên điều độ chạy tàu biết.

Điều 121. Trong lúc thông tin bị gián đoạn (không thể làm ngay thủ tục phong tỏa khu gian với ga bên), nếu nhận được đơn xin cứu viện thì Trục ban chạy tàu ga căn cứ vào đơn xin cứu viện để cấp Giấy phép vạch chéo đỏ (theo Mẫu số 10 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) cho Lái tàu của tàu cứu viện làm bằng chứng chạy tàu và cảnh báo kèm theo. Giấy phép vạch chéo đỏ chỉ cho phép tàu cứu viện chạy đến địa điểm cứu viện và trở về ga gửi tàu cứu viện (trường hợp ga đầu kia khu gian là ga đón tàu bị nạn, Trục ban chạy tàu ga gửi tàu cứu viện cho phép tàu cứu viện đẩy tàu bị nạn đến ga đó).

Khi thông tin phục hồi, Trục ban chạy tàu ga gửi tàu cứu viện báo cho Trục ban chạy tàu ga bên và Nhân viên điều độ chạy tàu biết tình hình tai nạn, tình hình cứu viện và nếu công việc giải quyết chưa xong, Nhân viên điều độ chạy tàu phải tiến hành phong tỏa khu gian như quy định tại Điều 119, 120 của Quy trình này.

Điều 122. Bất cứ dùng phương pháp đóng đường chạy tàu nào, mỗi lần gửi tàu cứu viện Trục ban chạy tàu ga phải cấp Giấy phép vạch chéo đỏ cho Lái tàu làm bằng chứng chạy tàu. Ngoài ra, Trục ban chạy tàu ga còn phải cấp cho Lái tàu, Trưởng tàu Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) ghi rõ địa điểm dừng, địa điểm tai nạn, tốc độ, thời hạn tàu trở về ga (nếu có) và những điều cần thiết khác. Lái tàu, Trưởng tàu phải tuyệt đối chấp hành mệnh lệnh đã ghi trong Giấy phép vạch chéo đỏ và Cảnh báo.

Khi cấp Giấy phép vạch chéo đỏ, Trục ban chạy tàu ga phải căn cứ theo mệnh lệnh của Nhân viên điều độ chạy tàu hoặc theo biện pháp và trình tự đã xác định thỏa thuận với Trục ban chạy tàu ga bên trong trường hợp điện thoại với Nhân viên điều độ chạy tàu không thông.

Điều 123. Mỗi tàu cứu viện gửi vào khu gian cần cứu viện (trừ đầu máy chính của tàu bị dừng trở vào khu gian kéo phần còn lại) phải có Trưởng tàu phụ trách hoặc nhân viên ga có chức danh Trục ban chạy tàu ga trở lên do Trưởng ga chỉ định làm nhiệm vụ Trưởng tàu.

Ngoài ra Trưởng ga, Phó ga hoặc Trục ban chạy tàu ga xuống ban phải đi áp dẫn theo tàu cứu viện đầu tiên đến nơi xảy ra tai nạn để chỉ huy công việc có liên quan đến chạy tàu cứu viện trong khu gian cho đến khi có người được chỉ định đến thay.

Điều 124. Mỗi lần tàu cứu viện chạy vào khu gian hoặc trở về ga, Trục ban chạy tàu ga phải ghi vào Sổ nhật ký chạy tàu và báo cho Trục ban chạy tàu ga đầu kia khu gian, Nhân viên điều độ chạy tàu theo các mẫu điện tín sau:

Mẫu 1. "Tàu số chạy lúc giờ phút";

Trục ban chạy tàu ga ký tên

Mẫu 2. "Tàu số đến lúc giờ.... phút".

Trục ban chạy tàu ga ký tên

Điều 125. Khi có lệnh của Nhân viên điều độ chạy tàu có thể gửi nhiều tàu cứu viện chạy cùng chiều vào khu gian phong tỏa theo những biện pháp sau:

1. Khi gửi tàu cứu viện chạy trước, Trục ban chạy tàu ga cấp cho Lái tàu Giấy phép vạch chéo đỏ (theo mẫu số 10 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) chạy đến địa điểm tai nạn đồng thời cấp Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) như sau:

- a. Địa điểm dừng, địa điểm tai nạn, tốc độ tàu chạy;
- b. Cấm lùi và phòng vệ ngay nếu tàu bị dừng dọc đường vì có tàu cứu viện chạy cùng chiều tiếp theo;
- c. Giữ tàu lại ở địa điểm tai nạn và tổ chức phòng vệ như quy định tại khoản c mục 3.4.2.1 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt;
- d. Biện pháp chạy tàu của tàu cứu viện khi trở về ga gửi như quy định tại khoản 3 của Điều này.

Tàu chạy trước phải được Trưởng ga, Phó ga hoặc Trục ban chạy tàu ga xuống ban áp dẫn như quy định tại Điều 123 của Quy trình này. Đến địa điểm tai nạn, nhân viên này thu lại Giấy phép vạch chéo đỏ và hủy bỏ.

2. Khi gửi tàu cứu viện chạy sau, Trục ban chạy tàu ga cấp Giấy phép vạch chéo đỏ (theo Mẫu số 10 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) cho tàu chạy đến địa điểm tai nạn và Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) như sau:

- a. Có tàu cứu viện đã chạy trước lúc giờ phút;
- b. Nội dung các mục a, b của khoản 1 Điều này nếu chưa phải là tàu cứu viện cuối cùng;
- c. Sau khi dừng theo sự điều khiển của người chỉ huy cứu viện ở khu gian phải tổ chức phòng vệ như khoản khoản c mục 3.4.2.1 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt.

Tàu cứu viện chạy sau chỉ được chạy vào khu gian ít nhất là 30 phút sau tàu chạy trước.

Người chỉ huy chạy tàu cứu viện ở khu gian (được Nhân viên điều độ chạy tàu chỉ định) thu Giấy phép vạch chéo đỏ và:

- Hủy bỏ nếu có tàu cứu viện cùng chiều tiếp theo;
- Bảo quản nếu là tàu cứu viện cuối cùng để sử dụng vào việc tổ chức cho tàu cứu viện về ga.

3. Biện pháp chạy tàu của tàu cứu viện khi về ga.

Các tàu cứu viện được phép ghép với nhau (không được vi phạm Công lệnh sức kéo, công lệnh tải trọng) để về ga theo sự điều khiển của Người chỉ huy chạy tàu cứu viện ở khu gian hoặc tuân theo quy định trong **Giấy phép vạch chéo đỏ** do Trục ban chạy tàu ga đầu khu gian cho người mang đến.

Điều 126. Trường hợp cần phải tổ chức tàu cứu viện chạy từ hai ga đầu khu gian đến địa điểm tai nạn, phải có lệnh của Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam hoặc người được uỷ quyền. Các tàu này không được chạy quá địa điểm giới hạn có đặt tín hiệu ngừng tàu quy định trong cảnh báo và chấp hành lệnh của Người chỉ huy chạy tàu cứu viện và các biện pháp chạy tàu cứu viện quy định tại Điều 123, Điều 125 của Quy trình này.

Điều 127. Ngoài trường hợp cứu viện, những tàu, đầu máy, phương tiện tự chạy khác cũng được phép chạy vào khu gian phong tỏa theo biện pháp chạy tàu cứu viện mà không cần có đơn xin cứu viện nếu có lệnh của Nhân viên điều độ chạy tàu để tổ chức chuyển tải hành khách hoặc hàng hoá.

Mục 2

GIẢI TỎA KHU GIAN

Điều 128. Việc giải tỏa khu gian được tiến hành theo mệnh lệnh của Nhân viên điều độ chạy tàu phát cho Trục ban chạy tàu hai ga đầu khu gian khi nhận được thông báo (bằng giấy hoặc điện tín) của Người chỉ huy cứu viện.

Nếu cứu viện chỉ khôi phục thiết bị đóng đường và thông tin không ảnh hưởng đến tính nguyên vẹn của cầu đường thì căn cứ báo cáo của Cung trưởng Cung thông tin tín hiệu.

Trường hợp tai nạn không gây trật bánh đầu máy, toa xe và không gây hư hỏng kiến trúc thiết bị nào trên đường, việc giải tỏa khu gian được tiến hành sau khi tất cả đầu máy, toa xe bị bỏ lại dọc đường đã được kéo ra khỏi khu gian và sau khi nhận được báo cáo của Trưởng tàu (hoặc Lái tàu của đầu máy đơn) liên quan xác nhận khu gian thanh thoát.

Điều 129. Trường hợp điện thoại điều độ không thông, Trục ban chạy tàu ga nhận được thông báo theo quy định tại Điều 128 của Quy trình này, sau khi xác nhận khu gian thanh thoát, phải báo cho Trục ban chạy tàu ga bên biết để làm thủ tục giải tỏa khu gian.

Thủ tục giải tỏa khu gian do Trục ban chạy tàu hai ga tiến hành như sau:

1. Khi Trục ban chạy tàu ga ưu tiên nhận được thông báo yêu cầu giải tỏa khu gian phải gửi điện tín giải tỏa khu gian cho Trục ban chạy tàu ga không ưu tiên theo mẫu sau:

"Bãi bỏ điện tín số, khu gian giữa ga và ga giải tỏa từ giờ phút".

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Trực ban chạy tàu ga không ưu tiên sau khi xác nhận khu gian thanh thoát, trả lời theo mẫu:

"Đồng ý bãi bỏ điện tín số, khu gian giữa ga và ga giải tỏa từ giờ phút".

Trực ban chạy tàu ga ký tên

2. Khi Trực ban chạy tàu ga không ưu tiên nhận được thông báo yêu cầu giải tỏa khu gian phải gửi điện tín yêu cầu giải tỏa khu gian cho Trực ban chạy tàu ga ưu tiên theo mẫu:

"Vì, yêu cầu giải tỏa khu gian giữa ga và ga từ giờ phút".

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Sau khi nhận được điện tín trên và xác nhận khu gian thanh thoát, Trực ban chạy tàu ga ưu tiên trả lời:

"Đồng ý bãi bỏ điện tín số, khu gian giữa ga và ga giải tỏa từ giờ phút".

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Khi thông tin gián đoạn, sau khi nhận được thông báo yêu cầu giải tỏa và xác nhận chắc chắn khu gian thanh thoát, việc giải tỏa khu gian phải được Trực ban chạy tàu hai ga thực hiện bằng cách cử người mang điện tín theo mẫu quy định tại Điều này.

Mục 3

KÉO TỪNG PHẦN CỦA TÀU BỊ DỪNG TRONG KHU GIAN TỚI GA

Điều 130. Khi tàu bị dừng trong khu gian do không thể tiếp tục chạy cả đoàn được, đầu máy của tàu này phải kéo từng phần về ga. Nếu đầu máy của tàu bị hỏng do đầu máy cứu viện đảm nhiệm.

Trước khi cắt phần thứ nhất để kéo về ga, Trưởng tàu phải:

1. Báo cho Lái tàu siết lại hãm gió;

2. Bố trí siết chặt hãm tay và đặt chèn phần đoàn tàu để lại trong khu gian theo các biện pháp quy định. Sau đó cắt tàu ra và mở khóa ngắt gió đầu xe ở toa xe đầu của phần để lại;

3. Thu chứng vật chạy tàu và bảo quản (trừ trường hợp chạy tàu với đóng đường nửa tự động và đóng đường tự động);

4. Chỉ định một nhân viên trên tàu (hoặc nhân viên ban lái tàu) làm nhiệm vụ trưởng tàu của tàu kéo phần đầu về ga (nếu có Phó tàu thì Phó tàu ở lại để Trưởng tàu đi làm nhiệm vụ trưởng tàu của tàu kéo phần đầu về ga);

5. Cấp cho Lái tàu Giấy phép màu trắng (theo Mẫu số 09 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) kèm theo đơn xin cứu viện;

6. Làm tín hiệu cho tàu kéo phần đầu về ga chạy;

7. Sau khi đã kéo toàn bộ đoàn tàu về ga, Trưởng tàu trao lại chứng vật chạy tàu cho Trục ban chạy tàu ga;

8. Trường hợp đầu máy kéo phần đầu bắt buộc phải cắt bớt toa xe ở dọc đường trước khi về đến ga, Trưởng tàu của tàu đó phải làm đúng các thủ tục như trên, Trưởng tàu ở lại phòng vệ phía trước phần mới bị cắt lại, Lái tàu chạy máy đơn kéo không quá 5 xe và Lái tàu kiêm nhiệm trưởng tàu về ga.

Về đến ga, Lái tàu đưa giấy báo cáo tình hình và đơn xin cứu viện có ý kiến bổ sung của Trưởng tàu cho Trục ban chạy tàu ga để tổ chức cứu viện.

Điều 131. Biện pháp giải quyết chủ yếu khi tàu khách bị dừng trong khu gian là cứu viện. Trưởng tàu phải căn cứ vào tình hình cụ thể về thành phần đoàn tàu, số lượng hành khách và hành lý, khả năng kéo của đầu máy để xin cứu viện hoặc kéo từng phần về ga sao cho bảo đảm an toàn, nhanh chóng và thuận lợi cho hành khách.

Để cứu viện nhanh, cho phép cắt đầu máy ra khỏi đoàn tàu nơi tàu bị dừng và dùng đầu máy chạy đơn đem đơn cứu viện về ga với điều kiện trắc dọc đường khu gian nơi tàu bị dừng đảm bảo an toàn cho đoàn xe còn lại.

Khi đảm bảo an toàn và có thể đưa toàn bộ hành khách trên tàu về ga thì có thể kéo phần đầu về ga. Trong trường hợp này Phó tàu (phụ trách an toàn) của tàu bị dừng phải thực hiện các quy định cho Trưởng tàu nêu tại Điều 130 của Quy trình này để Trưởng tàu đi làm nhiệm vụ kéo phần đầu về ga.

Trường hợp đầu máy kéo phần đầu về ga nhưng vì lý do nào đó không thể kéo nguyên vẹn về ga, tàu kéo phần đầu về ga chỉ có thể chạy khi tất cả hành khách đã được chuyển tải từ những toa bị cắt lại sang các toa kéo về ga.

Điều 132. Ở khu gian đóng đường tự động, Lái tàu của đầu máy đơn từ khu gian về ga phía trước có kéo một phần của tàu hoặc chạy đơn để đem giấy yêu cầu cứu viện phải tuân theo các biểu thị của tín hiệu đóng đường tự động mặc dù đã được cấp Giấy phép màu trắng.

Điều 133. Nhận được đơn xin cứu viện, Trục ban chạy tàu ga phải áp dụng các thủ tục, biện pháp gửi tàu cứu viện quy định tại các Điều 119, 120, 121, 122, 123 và 124 của Quy trình này. Nếu đầu máy gửi vào khu gian kéo phần còn lại

không phải là đầu máy chính thì phải có nhân viên ga có chức danh Trực ban chạy tàu ga trở lên do Trưởng ga chỉ định áp dẫn.

Điều 134. Khi đầu máy vào khu gian để kéo phần còn lại, Lái tàu phải dừng trước tín hiệu phòng vệ và theo tín hiệu của Nhân viên phòng vệ để thực hiện việc cắt nối.

Sau khi nối đầu máy, Trưởng tàu và Lái tàu tiến hành thử hãm đơn giản, sau đó nhả các hãm tay, rút hết chèn, thu hồi tín hiệu phòng vệ mới được làm tín hiệu cho tàu chạy kéo phần còn lại về ga.

Điều 135. Khi phần còn lại của tàu đã được kéo về ga, Trưởng tàu phải viết vào Sổ nhật ký chạy tàu của ga câu: "Thành phần của tàu số đã được kéo toàn bộ về ga. Khu gian thanh thoát".

Sau khi xác nhận khu gian thanh thoát, Trực ban chạy tàu ga đón tàu báo cho Trực ban chạy tàu ga bên và Nhân viên điều độ chạy tàu để làm thủ tục giải tỏa khu gian.

Trường hợp tàu bị dừng trong khu gian đóng đường tự động, sau khi kéo phần còn lại của tàu về ga, để xác định khu gian thanh thoát, Trực ban chạy tàu hai ga phải báo bằng điện tín cho Nhân viên điều độ chạy tàu (khi điện thoại điều độ không thông thì báo cho nhau) theo các mẫu:

Ga gửi tàu báo: "Tàu cuối cùng gửi sang ga là tàu số"

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Ga đón tàu báo: " Tàu cuối cùng nhận của ga... là tàu số..."

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Mục 4 **BIỆN PHÁP CHỖ TÀU CHẠY LÙI**

Điều 136. Nếu sau khi dừng trong khu gian, tàu không thể tiếp tục chạy về phía trước và cần lùi đến địa điểm thuận lợi để lấy đà chạy lại, xin cứu viện hoặc lùi về ga gửi, Lái tàu phải báo cáo cho Trưởng tàu và chỉ được bắt đầu đẩy lùi tàu khi có tín hiệu cho chạy lùi của Trưởng tàu.

Khi đoàn tàu không bố trí Trưởng tàu, nếu Lái tàu có thể quan sát được phía đuôi tàu thì cử Phụ lái tàu đứng ở phía đuôi tàu làm tín hiệu cho tàu chạy lùi. Khi tàu chạy lùi, Phụ lái tàu phải thực hiện các nhiệm vụ của Trưởng tàu quy định tại Quy trình này. Nếu không quan sát được phía đuôi tàu phải tổ chức cứu viện.

Trước khi cho phép Lái tàu đẩy lùi tàu, Trưởng tàu phải xác nhận chắc chắn là việc đẩy lùi tàu không vi phạm các trường hợp cấm đã quy định tại mục 2.3.5.6.5 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt.

Điều 137. Trong mọi trường hợp chạy lùi, Trưởng tàu phải:

1. Dùng còi thổi tín hiệu chạy lùi (một tiếng dài) để thông báo cho nhân viên công tác và người trên đường;

2. Tiến hành phòng vệ phía sau tàu như quy định tại mục 3.4.2.1 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt sau khi tàu chạy lùi đã dừng lại ở địa điểm cần thiết mà chưa chạy lại ngay.

A. Chạy lùi trong khu gian

Điều 138. Khi cần lấy đà để chạy lại, tàu chỉ được phép lùi trong khu gian không quá hai lần. Nếu tàu đã lùi lần thứ hai mà vẫn không tiếp tục chạy được, Trưởng tàu phải tổ chức kéo từng phần về ga hoặc xin cứu viện hoặc xin chạy lùi về ga gửi tàu.

Điều 139. Biện pháp cho tàu chạy lùi trong khu gian được quy định như sau:

1. Đối với tàu số chặn (chạy tàu với phương pháp đóng đường nửa tự động, thẻ đường, điện tín) và các tàu mang Thông tri mẫu A (phương pháp đóng đường bằng Thông tri) khi chạy lùi không phải phòng vệ.

Sau khi đã hội ý với Lái tàu, Trưởng tàu trở về đuôi tàu đứng trên toa xe đầu tiên theo hướng tàu chạy lùi để làm tín hiệu cho Lái tàu.

Trong khi tàu lùi, Trưởng tàu phải luôn luôn quan sát quãng đường phía trước, chú ý các địa điểm thi công, cầu chung, đường ngang, đường sắt cắt nhau, ghi đường nhánh,... nếu thấy có chướng ngại thì làm ngay tín hiệu ngừng cho Lái tàu, khi cần có thể sử dụng van hãm khẩn cấp để bắt tàu dừng lại.

Nếu đầu máy đơn, Lái tàu phải thay Trưởng tàu làm các công việc trên. Khi có kéo toa xe, Lái tàu phải cử một nhân viên trong ban lái máy đứng ở toa xe đầu tiên theo hướng tàu chạy lùi để kịp thời phát hiện chướng ngại mà bắt tàu dừng lại.

Nếu đã cử người đi phòng vệ phía sau tàu, trước khi lùi nhân viên phòng vệ được thu hồi tín hiệu và lên tàu.

Tốc độ tàu chạy lùi không được quá 15 km/h.

Thời gian chạy lùi không được quá 60 phút kể từ khi tàu bị dừng.

2. Đối với tàu số lẻ (trừ tàu mang thông tri mẫu A khi chạy với phương pháp đóng đường bằng thông tri) khi chạy lùi phải phòng vệ.

Sau khi đã hội ý với Lái tàu, Trưởng tàu cử người đi phòng vệ đuôi tàu vừa đi vừa cầm tín hiệu, ban ngày: cờ đỏ mở; ban đêm: đèn tay ánh đèn màu đỏ hướng về phía trước, ánh đèn màu trắng hướng về phía sau. Nếu không có nhân viên nào khác trên tàu, Trưởng tàu chỉ định một nhân viên trong ban lái tàu đi phòng vệ.

Tàu chỉ được phép lùi khi nhân viên phòng vệ đã đi cách đuôi tàu ít nhất 800m. Đoàn tàu lúc nào cũng phải giữ khoảng cách này với người phòng vệ và khi

dừng lại ở điểm thích hợp thì Lái tàu kéo còi cảnh giác (một tiếng dài, một tiếng ngắn) để nhân viên phòng vệ dừng lại và đặt tín hiệu phòng vệ.

Nhân viên phòng vệ vừa đi vừa kiểm tra quãng đường phía trước, nếu thấy có chướng ngại phải lập tức làm tín hiệu cho tàu dừng.

Nếu nghe thấy tiếng tàu khác chạy tới, nhân viên phòng vệ phải lập tức làm tín hiệu ngừng cho tàu mình và tiến về phía trước làm tín hiệu ngừng cho tàu kia.

Trưởng tàu phải luôn luôn chú ý tín hiệu của nhân viên phòng vệ để làm tín hiệu ngừng tàu cho Lái tàu và nếu cần có thể sử dụng van hãm khẩn cấp để hãm tàu.

Tốc độ tàu chạy lùi không quá 5 km/h nhưng thời gian tàu chạy lùi không được quá 60 phút kể từ lúc tàu bị dừng.

Trong mọi trường hợp, nếu xét thấy không bảo đảm có thể tiếp tục chạy đến ga bên hoặc không bảo đảm thời gian chạy lùi quy định ở trên, Trưởng tàu phải lập tức phòng vệ theo quy định để xin cứu viện hoặc tổ chức kéo tời phân về ga.

B. Chạy lùi về ga

Điều 140. Trước khi cho tàu chạy lùi, Trưởng tàu phải dùng điện thoại (nếu có) hoặc cử người mang Giấy xin phép lùi tàu về ga (theo mẫu số 07 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) giao cho Trục ban chạy tàu ga gửi tàu xin cho tàu lùi về ga và phải nhận được Giấy cho phép lùi tàu về ga (theo mẫu số 08 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) hoặc điện tín đồng ý của Trục ban chạy tàu ga này.

Trong khi đợi lệnh của Trục ban chạy tàu ga gửi tàu và xét thấy cần tranh thủ thời gian thì trừ các trường hợp cấm đã nói tại mục 2.3.5.6.5 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt, Trưởng tàu được áp dụng những biện pháp chạy lùi trong khu gian nói tại Điều 139 của Quy trình này để cho tàu chạy lùi dần về ga cho đến khi gặp nhân viên mang Giấy cho phép lùi tàu về ga của ga gửi tàu.

Sau khi đã nhận được lệnh cho lùi có quy định tốc độ của Trục ban chạy tàu ga gửi tàu, Trưởng tàu cho tàu lùi theo tốc độ quy định đó. Nếu lệnh không ghi tốc độ, Lái tàu không được chạy quá 15 km/h.

Đến cột tín hiệu vào ga, tàu chạy lùi theo biểu thị của tín hiệu vào ga hoặc tín hiệu dẫn đường của ga.

C. Chạy lùi khẩn cấp

Điều 141. Nếu gặp tình hình khẩn cấp uy hiếp đến an toàn của đoàn tàu, Trưởng tàu được phép làm tín hiệu cho tàu lùi mà không cần thi hành các biện pháp quy định tại Điều 139 của Quy trình này. Lái tàu cho tàu lùi với tốc độ không được quá 20 km/h, đồng thời liên tiếp kéo còi nguy cấp.

Trường hợp đặc biệt nguy cấp đối với tàu mà Lái tàu xét thấy không lùi chắc chắn sẽ xảy ra tai nạn nặng, Lái tàu không thể báo và đợi tín hiệu cho phép của

Trưởng tàu (kể cả chạy trong khu gian đóng đường tự động hoặc tàu có mang Thông tri mẫu B chạy theo phương pháp đóng đường bằng thông tri), Lái tàu liên tục kéo còi nguy cấp, cho tàu lùi để thoát khỏi nguy hiểm, thời gian chạy lùi không được quá 2 phút, sau đó Trưởng tàu làm tín hiệu cho tàu dừng, tiến hành phòng vệ phía sau và hội ý nhận định tình hình với Lái tàu. Nếu xét thấy tàu không thể tiếp tục chạy được mà cần phải lùi về ga gửi tàu, Trưởng tàu phải thi hành các biện pháp quy định tại các Điều 139, 140 của Quy trình này.

Chương VIII

BIỆN PHÁP CHẠY TÀU KHI TIẾN HÀNH CÔNG TÁC SỬA CHỮA THIẾT BỊ VÀ CÔNG TRÌNH KIẾN TRÚC

Mục 1

THI CÔNG PHẢI PHÒNG TỎA KHU GIAN

Điều 142. Khi thi công sửa chữa cầu, đường, hầm,... có ảnh hưởng đến Biểu đồ chạy tàu phải phong tỏa khu gian theo lệnh của Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam hoặc người được uỷ quyền. Giấy phép phong tỏa khu gian phải gửi đến Giám đốc các đơn vị quản lý đường sắt sở tại, Nhân viên điều độ chạy tàu liên quan, Trưởng ga hai đầu khu gian phong tỏa, Giám đốc đơn vị thi công và Người chỉ huy thi công để thông báo cho nhân viên trực thuộc chấp hành chậm nhất 24 giờ trước khi thi công.

Điều 143. Trước khi phong tỏa, Nhân viên điều độ chạy tàu phải kiểm tra xác nhận khu gian thanh thoát, sau đó phát lệnh cho Trục ban chạy tàu hai ga đầu khu gian và người đại diện của đơn vị thi công theo mẫu quy định tại Điều 261 của Quy trình này.

Điều 144. Chỉ được thi công sửa chữa khi người chỉ huy thi công đã nhận được lệnh phong tỏa khu gian của Nhân viên điều độ chạy tàu và đã phòng vệ địa điểm thi công đúng quy định trong Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt.

Sau khi nhận được lệnh phong tỏa khu gian của Nhân viên điều độ chạy tàu, Trục ban chạy tàu hai ga đầu khu gian phong tỏa phải phòng vệ khu gian theo quy định tại mục 3.4.5.3 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt và treo biển "**KHU GIAN PHONG TỎA**" trên máy đóng đường trong suốt thời gian phong tỏa.

Điều 145. Trước khi hết thời hạn phong tỏa ấn định trong lệnh phong tỏa khu gian của Nhân viên điều độ chạy tàu, đường, công trình, thiết bị ... trên đường sắt phải bảo đảm chạy tàu an toàn.

Người chỉ huy thi công phải tự mình kiểm tra toàn bộ đoạn đường thi công bảo đảm an toàn chạy tàu mới được thu hồi tín hiệu phòng vệ và thông báo việc kết thúc thi công. Trường hợp cần thiết phải đặt tín hiệu giảm tốc độ như quy định tại mục 3.4.1.4 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt và yêu cầu cấp Cảnh báo theo quy định tại Chương XII của Quy trình này.

Điều 146. Chỉ được làm thủ tục giải tỏa khu gian sau khi nhận qua Trực ban chạy tàu ga đầu khu gian giấy báo hoặc điện tín của Người chỉ huy thi công, Cung trưởng hoặc Đội trưởng trở lên xác nhận việc thi công đã kết thúc và trả đường bảo đảm chạy tàu an toàn.

Sau khi đăng ký vào Sổ nhận điện tín của nhân viên điều độ chạy tàu (theo mẫu số 18 tại phụ bản của Quy trình này) hoặc Sổ biên bản điện tín chạy tàu (theo mẫu số 19 tại phụ bản của Quy trình này) của ga nội dung giấy báo hoặc điện tín nói trên, Nhân viên điều độ chạy tàu hoặc Trực ban chạy tàu ga ưu tiên (khi điện thoại điều độ không thông) ra lệnh giải tỏa khu gian theo mẫu quy định tại Điều 129, Điều 263 của Quy trình này.

Mục 2

THI CÔNG KHÔNG PHẢI PHONG TỎA KHU GIAN

Điều 147. Khi cần tiến hành những công tác sửa chữa thường xuyên cầu, đường, hầm,... trong thời gian giãn cách giữa hai tàu ấn định trong Biểu đồ chạy tàu nếu không phong tỏa khu gian thì phải được phép của Trực ban chạy tàu ga theo mẫu quy định tại Điều 149 Quy trình này.

Điều 148. Việc sử dụng thiết bị cơ giới nhỏ (máy chèn đường, máy sàng đá) để thi công sửa chữa đường sắt chỉ được thực hiện khi có đủ điều kiện sau đây:

1. Thi công ban ngày trong điều kiện thời tiết tốt, đảm bảo tầm nhìn;
2. Thời gian giãn cách giữa 2 đoàn tàu chạy trong khu gian thi công lớn hơn 60 phút;
3. Điện thoại liên lạc từ địa điểm thi công tới ga đầu khu gian cho phép thi công hoạt động tốt;
4. Đơn vị thi công phải đủ người, trang thiết bị; địa điểm thi công đủ rộng để kịp thời đưa thiết bị cơ giới ra khỏi giới hạn tiếp giáp kiến trúc đường sắt trong khoảng thời gian không quá 3 phút;
5. Trong khu gian chỉ được bố trí một địa điểm thi công.

Cấm sử dụng thiết bị cơ giới nhỏ để thi công sửa chữa đường sắt trong hầm.

Điều 149. Xin kế hoạch thi công, cấp giấy thi công:

1. Trước 18 giờ, Người chỉ huy thi công phải báo kế hoạch thi công ngày hôm sau cho Trục ban chạy tàu ga của ga đầu khu gian biết;

2. Trục ban chạy tàu ga của ngày xin thi công căn cứ vào thời gian giãn cách giữa hai đoàn tàu trong Biểu đồ chạy tàu nếu có thời gian lớn hơn 60 phút thì làm dự báo kế hoạch thi công theo mẫu:

"Cho phép sử dụng thiết bị cơ giới thi công sửa chữa đường sắt trong khu gian trong ngày tháng năm"

Đợt 1 từ giờ phút đến giờ phút.

Đợt 2 từ giờ phút đến giờ phút.

.....
.....";

Trục ban chạy tàu ga ký tên

3. Sáng ngày thi công, Người chỉ huy thi công phải có mặt tại ga để nhận dự báo kế hoạch thi công trong ngày;

4. Trước mỗi đợt thi công, Trục ban chạy tàu ga cấp phép giao cho người của đơn vị thi công một Giấy phép thi công theo mẫu:

"Cho phép thi công sửa chữa đường sắt (kể cả sử dụng thiết bị cơ giới) trong khu gian ... tại km từ giờ phút đến giờ phút".

Trục ban chạy tàu ga ký tên

Đồng thời báo cho Trục ban chạy tàu ga bên biết để cùng theo dõi;

5. Người của đội thi công (trực tại ga) khi nhận được lệnh thi công phải báo ngay cho Người chỉ huy thi công qua máy điện thoại nội dung lệnh thi công.

Điều 150. Trước khi hết giờ thi công của mỗi đợt hoặc khi có lệnh đình chỉ thi công của Trục ban chạy tàu ga, Người chỉ huy thi công phải kiểm tra toàn bộ đoạn đường thi công bảo đảm an toàn tàu chạy, phát lệnh thu hồi tín hiệu phòng vệ đồng thời báo cho người trực tại phòng Trục ban chạy tàu ga để trả đường theo mẫu:

"Lúc giờ phút địa điểm thi công trong khu gian tại km đã thi công xong, đường đã bảo đảm an toàn chạy tàu".

Người trả đường và Trục ban chạy tàu ga cùng ký tên

Trường hợp không thể cho tàu chạy theo tốc độ bình thường, người chỉ huy thi công phải đặt tín hiệu giảm tốc độ, quy định tại mục 3.4.1.4 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt và kịp thời yêu cầu cấp Cảnh báo theo quy định tại Chương XII của Quy trình này.

Điều 151. Trục ban chạy tàu ga cấp phép phải thông báo việc đình chỉ thi công để đơn vị thi công đưa thiết bị cơ giới ra khỏi phạm vi giới hạn tiếp giáp kiến trúc đường sắt trước khi tàu chạy vào khu gian có thiết bị cơ giới đang thi công.

Điều 152.

1. Mỗi đội thi công cơ giới phải có:

a. Một người chỉ huy thi công;

b. Một người trực tại phòng Trục ban chạy tàu ga cấp phép để nhận, truyền đạt lệnh thi công hoặc đình chỉ thi công từ Trục ban chạy tàu ga cho Người chỉ huy thi công và nhận truyền đạt việc trả đường của Người chỉ huy thi công đến Trục ban chạy tàu ga;

c. Hai người phòng vệ ở hai đầu địa điểm thi công;

d. Đủ số lượng người vận hành thiết bị cơ giới và kịp thời đưa thiết bị cơ giới ra khỏi phạm vi giới hạn tiếp giáp kiến trúc đường sắt khi cần thiết.

2. Đội thi công được trang bị máy điện thoại để liên lạc trực tiếp từ địa điểm thi công đến ga cấp phép.

Điều 153. Khi cần gửi tàu cứu viện chạy vào khu gian trước giờ quy định kết thúc thi công, Trục ban chạy tàu ga gửi tàu phải cấp Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) cho Lái tàu, Trưởng tàu ghi theo mẫu: "Ở km khu gian có thi công trên đường từ giờ phút đến giờ phút. Phải cảnh giác và chú ý tín hiệu để dừng tàu kịp thời".

Trục ban chạy tàu ga gửi tàu cứu viện phải báo bằng điện thoại cho người chỉ huy thi công biết việc gửi tàu.

Điều 154. Khi kế hoạch chạy tàu thay đổi:

1. Thời gian thi công đã cấp phép được kéo dài thì Trục ban chạy tàu ga cấp tiếp Giấy phép thi công cho đơn vị thi công;

2. Thời gian thi công đã cấp phép bị rút ngắn thì Trục ban chạy tàu ga ra lệnh đình chỉ thi công, lệnh đình chỉ thi công phải ghi rõ lý do;

3. Máy điện thoại của đơn vị thi công bị hỏng thì người chỉ huy thi công phải nhanh chóng đình chỉ thi công trước thời hạn cho phép kết thúc thi công 10 phút và tìm cách nhanh nhất về ga làm thủ tục trả đường.

Mục 3 THI CÔNG Ở GA

Điều 155. Khi thi công trong ga có ảnh hưởng đến an toàn chạy tàu và dồn dịch, Người chỉ huy thi công phải dự báo kế hoạch công tác trước một ngày và phải được sự đồng ý của Trưởng ga.

Nếu phải phong tỏa đường chính và đường đón gửi tàu, Trưởng ga phải xin phép Nhân viên điều độ chạy tàu và khi được phép mới được thi công.

Điều 156. Sau khi được Trưởng ga đồng ý, Người chỉ huy thi công phải ghi trình tự công tác vào Sổ kiểm tra thiết bị chạy tàu, đưa cho Trục ban chạy tàu ga ký tên chấp nhận việc phong tỏa đường.

Chỉ khởi công khi đã đặt tín hiệu phòng vệ theo quy định hoặc khóa ghi ở vị trí ngăn cách đường phong tỏa.

Điều 157. Sau khi chấp nhận việc thi công trong ga, Trục ban chạy tàu ga phải thông báo cho những nhân viên liên quan (Gác ghi, Trưởng đồn, phụ Trục ban chạy tàu ga...) biết kế hoạch và thời gian bắt đầu thi công cùng những biện pháp đình chỉ sử dụng đường và thiết bị liên quan.

Khi cần thiết, phải yêu cầu Nhân viên điều độ chạy tàu phát mệnh lệnh cho ga liên quan cấp Cảnh báo cho tàu.

Điều 158. Việc kiểm tra, bảo dưỡng đường, ghi, thiết bị tín hiệu có liên quan đến chạy tàu và dồn dịch trong ga, nhân viên phụ trách các công việc trên phải ghi nội dung công tác và thời gian tiến hành vào Sổ kiểm tra thiết bị chạy tàu ga theo mẫu số 23 phụ bản của Quy trình này.

Trục ban chạy tàu ga sau khi chấp nhận việc kiểm tra, bảo dưỡng phải thông báo cho các nhân viên liên quan trong ga biết những biện pháp cần thi hành trong thời gian tiến hành kiểm tra, bảo dưỡng để bảo đảm an toàn chạy tàu.

Sau khi hoàn thành công tác, người phụ trách kiểm tra, bảo dưỡng phải cùng với nhân viên quản lý, sử dụng thiết bị thử lại, xác nhận chất lượng tốt và ghi vào sổ kiểm tra thiết bị chạy tàu để báo cho Trục ban chạy tàu ga việc kết thúc công tác (nếu địa điểm công tác cách xa phòng Trục ban chạy tàu ga, có thể báo bằng điện thoại rồi ghi sổ sau).

Trục ban chạy tàu ga ký tên xác nhận và cho lệnh sử dụng lại thiết bị.

Mục 4 **CHẠY TÀU CÔNG TRÌNH**

Điều 159. Trong trường hợp cần thiết, những tàu (tàu, máy làm đường và các phương tiện tự chạy khác) vào làm việc trong khu gian để phục vụ cho công việc thi công cầu, đường, hầm, công trình kiến trúc, thiết bị hay thu nhặt vật liệu (gọi là tàu công trình), được phép chạy vào khu gian phong tỏa theo những biện pháp, điều

kiện quy định tại Mục 4 của Chương này. Những trường hợp đặc biệt (do ảnh hưởng tai nạn, sự cố, thiên tai, bão lũ... gây hư hỏng kết cấu hạ tầng đường sắt làm kéo dài thời gian chạy tàu khu gian, làm giảm năng lực thông qua của tuyến đường), cũng được phép áp dụng các biện pháp, điều kiện quy định tại Mục 4 của Chương này để tổ chức chạy tàu kế tiếp (Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam quy định chi tiết việc chạy tàu kế tiếp trong mỗi khu gian cụ thể, theo thời điểm thực tế).

Điều 160. Khi cần gửi tàu công trình phải có đủ hai (02) điều kiện sau:

1. Có mệnh lệnh cho phép của Nhân viên điều độ chạy tàu;
2. Đã phong tỏa khu gian.

Trong mệnh lệnh phong tỏa khu gian, Nhân viên điều độ chạy tàu ghi thêm: "cấm tàu chạy, trừ tàu công trình số....".

Điều 161. Khi khu gian đã phong tỏa để thi công, nếu cần gửi tàu công trình chạy vào khu gian, Nhân viên điều độ chạy tàu phải ra lệnh bổ sung theo mẫu:

"Cho phép tàu công trình số chạy từ ga đến km ... trong khu gian đã được phong tỏa theo mệnh lệnh số".

Nhân viên điều độ chạy tàu ký tên

Điều 162. Khi gửi tàu công trình vào khu gian phong tỏa, Trục ban chạy tàu ga cấp Giấy phép vạch chéo đỏ (theo Mẫu số 10 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) và Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) ghi rõ biện pháp chạy tàu, tốc độ, địa điểm dừng tàu và thời hạn về đến ga hoặc sang ga bên.

Điều 163. Sau khi tàu chạy, hai ga đầu khu gian phải phòng vệ khu gian theo quy định tại mục 3.4.5.3 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu đường sắt và treo biển: "**KHU GIAN PHONG TỎA**" trên máy đóng đường trong suốt thời gian phong tỏa.

Điều 164. Tàu công trình chạy vào khu gian phong tỏa được phép dừng lại hoặc chạy lùi, chạy tiến theo yêu cầu công tác mà không phải phòng vệ và sau khi làm việc xong trở về ga hoặc sang ga bên.

Trưởng tàu căn cứ vào cảnh báo của Trục ban chạy tàu ga cấp hoặc theo yêu cầu của Người chỉ huy thi công để thực hiện.

Điều này không áp dụng cho trường hợp có nhiều tàu công trình cùng chạy vào khu gian hay trường hợp đã xin cứu viện.

Điều 165. Thông thường, chỉ cho phép một tàu công trình vào làm việc trong một khu gian.

Trường hợp cần cho phép nhiều tàu công trình chạy cùng chiều hoặc ngược chiều vào làm việc trong khu gian thì Nhân viên điều độ chạy tàu phải chỉ định

Người chỉ huy chạy tàu trong khu gian, người này phải có trình độ từ giám sát viên về an toàn chạy tàu trở lên.

Điều 166. Nhiều tàu công trình chạy cùng chiều vào khu gian phải theo các biện pháp sau đây:

1. Tàu trước:

a. Khi dừng để làm việc ở địa điểm quy định trong cảnh báo hoặc bị dừng ở dọc đường, tàu phải được phòng vệ phía sau cách đuôi tàu là 800m như quy định tại khoản c mục 3.4.2.1 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt;

b. Trong khi dừng, nếu tàu sau đến, Trưởng tàu của tàu trước có thể dẫn tàu sau tiến tới gần tàu trước (nếu không có người chỉ huy chạy tàu trong khu gian);

c. Sau khi làm việc xong, tàu có thể chạy về ga hoặc sang ga bên theo sự chỉ huy của người chỉ huy chạy tàu trong khu gian;

d. Cấm tự ý lùi trong khu gian hoặc lùi về ga.

2. Tàu sau:

a. Chỉ được chạy cách tàu trước ít nhất là 20 phút;

b. Trục ban chạy tàu ga cấp cảnh báo cho tàu sau không được vượt quá tốc độ của tàu chạy trước;

c. Trước khi đến địa điểm thi công, nếu gặp tín hiệu phòng vệ của tàu trước, tàu sau có thể tiến lên sát tàu trước theo hướng dẫn của Trưởng tàu của tàu trước (nếu không có người chỉ huy chạy tàu trong khu gian);

d. Cấm tự ý lùi trong khu gian hoặc lùi về ga.

Điều 167. Nhiều tàu công trình chạy từ hai ga vào một khu gian nhưng không được vượt quá địa điểm giới hạn có đặt tín hiệu "ngừng".

Tàu nào muốn tiến lên phía trước phải có nhân viên dẫn đường làm tín hiệu theo sự điều khiển của Người chỉ huy chạy tàu trong khu gian.

Biện pháp chạy tàu từ ga đến địa điểm giới hạn theo quy định tại các điều từ Điều 160 đến Điều 166 của Quy trình này.

Điều 168. Nhiều tàu công trình vào làm việc trong khu gian, chạy cùng chiều hoặc ngược chiều, khi về ga phải theo sự điều khiển của Người chỉ huy chạy tàu trong khu gian.

Các tàu công trình từ khu gian có thể trở về ga gửi hoặc chạy sang ga bên và phải tuân theo những biện pháp quy định tại Điều 166 của Quy trình này.

Điều 169. Khi tổ chức chạy nhiều tàu công trình phải cử một Người chỉ huy chạy tàu trong khu gian theo quy định tại Điều 165 của Quy trình này. Người này có nhiệm vụ:

1. Thu Giấy phép vạch chéo đỏ khi tàu đến địa điểm quy định;
2. Chỉ huy việc dẫn đường các tàu khi xê dịch theo yêu cầu công việc;
3. Tổ chức việc gửi tàu từ khu gian về ga;
4. Báo bằng điện thoại cho Trực ban chạy tàu hai ga đầu khu gian kế hoạch và thời gian cho tàu về ga;
5. Giao trả lại Giấy phép vạch chéo đỏ và bổ sung Cảnh báo (nếu cần) cho các tàu chạy từ khu gian về ga;
6. Đôn đốc, kiểm tra mọi công tác liên quan đến việc chạy tàu để bảo đảm cho các tàu về ga đúng thời hạn quy định trong lệnh phong tỏa khu gian.

Điều 170. Khi tàu công trình vào khu gian, Trưởng tàu có nhiệm vụ chấp hành các biện pháp chạy tàu công trình quy định tại các điều từ Điều 164 đến Điều 168 của Quy trình này. Nếu ở địa điểm công tác có Người chỉ huy chạy tàu, Trưởng tàu phải tuân theo chỉ huy của người này trong lúc tàu ở địa điểm công tác.

Đối với các loại phương tiện động lực chuyên dùng chạy theo điều kiện tàu công trình, Lái tàu làm nhiệm vụ của Trưởng tàu.

Điều 171.

1. Khi thời hạn phong tỏa khu gian để thi công đã hết, công việc thi công đã xong, người chỉ huy chạy tàu trong khu gian phải gửi báo cáo theo mẫu:

"Tôi đã gửi tàu công trình từ khu gian về ga nhiệm vụ đã hoàn thành, yêu cầu hai ga đầu khu gian kiểm tra và làm thủ tục giải tỏa khu gian".

Người chỉ huy chạy tàu ký tên

Sau khi nhận được báo cáo, Trực ban chạy tàu hai ga đầu khu gian kiểm tra tàu công trình đã về ga, xác nhận khu gian thanh thoát, làm thủ tục giải tỏa khu gian.

2. Khi thời hạn phong tỏa khu gian để thi công đã hết, công việc thi công chưa xong, người chỉ huy chạy tàu trong khu gian cũng phải gửi báo cáo theo mẫu:

"Tôi đã gửi tàu công trình từ khu gian về ga nhiệm vụ thi công chưa xong, yêu cầu hai ga đầu khu gian cho phép kéo dài thời gian thi công đến giờ phút".

Người chỉ huy chạy tàu ký tên

3. Trực ban chạy tàu ga nhận được báo cáo của Người chỉ huy chạy tàu trong khu gian, báo cáo Nhân viên điều độ chạy tàu để xin lệnh giải quyết tiếp theo.

Chương IX
BIỆN PHÁP CHO TÀU DỪNG TRONG KHU GIAN,
BIỆN PHÁP CHẠY GOÔNG

Mục 1
BIỆN PHÁP CHO TÀU DỪNG TRONG KHU GIAN

Điều 172.

1. Trong trường hợp chạy tàu bình thường, tàu khách và tàu hỗn hợp không được phép dừng trong khu gian trừ trường hợp có lệnh đặc biệt của Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.

2. Khi có lệnh của Nhân viên điều độ chạy tàu thì tàu hàng được phép dừng trong khu gian đối với các trường hợp sau:

- a. Khi cần cho Nhân viên y tế xuống chữa bệnh nặng hoặc đưa nhân viên đường sắt ốm nặng đi bệnh viện mà không có phương tiện vận chuyển khác;
- b. Khi cần cho Nhân viên đường sắt xuống chữa đường, cầu, hầm, thiết bị thông tin tín hiệu hoặc công trình kiến trúc khác;
- c. Khi có yêu cầu cấp thiết của công tác quốc phòng.

Điều 173. Việc cho tàu hàng dừng trong khu gian để làm việc quy định tại Điều 172 của Quy trình này được thực hiện như sau:

1. Địa điểm cho phép tàu dừng là đường bằng hoặc dốc xuống. Trường hợp bất đắc dĩ, cũng có thể cho tàu dừng ở quãng dốc lên song độ dốc nơi đó không được quá 5‰, nếu quá 5‰ phải có lệnh của Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.

2. Chỉ khi nào được sự đồng ý của Nhân viên điều độ chạy tàu, điện thoại điều độ thông, mới được cho tàu hàng dừng trong khu gian.

Trường hợp điện thoại điều độ không thông, Trục ban chạy tàu ga nhận được yêu cầu dừng tàu thuộc điểm a, b, c khoản 2 Điều 172 của Quy trình này có thể cho tàu dừng trong khu gian không quá 5 phút;

3. Trước khi cho tàu chạy, ngoài việc làm thủ tục đóng đường theo quy định, Trục ban chạy tàu ga gửi phải cấp cho Lái tàu, Trưởng tàu Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) nói rõ lý do, địa điểm, thời gian dừng và thời hạn trở về đến ga hoặc đến ga bên;

4. Khi tàu chạy theo phương pháp đóng đường tự động, Trưởng tàu của tàu dừng để làm việc ở khu gian phải tổ chức phòng vệ phía sau đuôi tàu, như sau:

- a. Khi tàu dừng lại không quá 3 phút thì thực hiện theo quy định tại khoản a mục 3.4.3.1 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt;

b. Khi tàu dừng lại quá 3 phút thì thực hiện theo quy định tại khoản b mục 3.4.3.1 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt.

Ngoài ra, Trục ban chạy tàu ga còn phải cấp Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) cho tàu chạy liền sau đó theo mẫu: "Chú ý có tàu số làm việc tại km.... trong giờ ... phút";

5. Cấm cho tàu dừng trong khu gian khi thông tin giữa hai ga đầu khu gian bị gián đoạn.

Điều 174. Muốn xin cho tàu dừng trong khu gian nêu tại các điểm a, b, c khoản 2 Điều 172 của Quy trình này, người yêu cầu phải báo cáo với Trục ban chạy tàu ga để xin ý kiến. Trục ban chạy tàu ga phải báo ngay cho Nhân viên điều độ chạy tàu để xin lệnh.

Nếu xét thấy được, Nhân viên điều độ chạy tàu ra lệnh cho Trục ban chạy tàu ga hai ga đầu khu gian theo mẫu:

"Cho phép tàu số... dừng ở km... trong ... giờ... phút để và sẽ đến ga ... (hoặc trở về đến ga) lúc ... giờ... phút".

Nhân viên điều độ chạy tàu ký tên

Mục 2 **BIỆN PHÁP CHẠY GOÒNG**

A. Quy định chung

Điều 175. Goòng là loại xe có bánh sắt được Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam (hoặc người được ủy quyền) cho phép chạy trên đường sắt để chuyên chở vật liệu phục vụ công tác duy tu bảo dưỡng và các công việc khác của ngành đường sắt.

Goòng có hai loại: goòng chạy bằng động cơ và goòng do người đẩy. Goòng do người đẩy phải nhấc ra khỏi đường sắt được.

Điều 176.

1. Goòng chạy bằng động cơ gửi vào khu gian theo các quy định như tàu.
2. Goòng do người đẩy vào khu gian phải tổ chức chạy theo biện pháp thừa nhận (được Trục ban chạy tàu ga thừa nhận về thời gian sử dụng).

Điều 177. Khi sử dụng goòng phải có đủ các điều kiện sau:

1. Đối với goòng chạy bằng động cơ:
 - a. Phải có Giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường hợp lệ do cơ quan đăng kiểm cấp;

b. Lái goòng phải nắm vững quy trình, quy phạm, luật lệ chạy tàu và phải có Giấy phép lái phương tiện chuyên dùng đường sắt hợp lệ do Cục Đường sắt Việt Nam cấp;

c. Goòng phải có số đăng ký. Tự trọng, tải trọng phải được ghi trên thành goòng.

2. Đối với goòng do người đẩy:

a. Phải có số đăng ký ghi trong sổ đăng ký goòng do phòng kỹ thuật của đơn vị quản lý;

b. Trên goòng phải ghi số đăng ký và tên của đơn vị quản lý.

B. Biện pháp tổ chức chạy goòng do người đẩy

a. Chạy goòng trong ga

Điều 178. Khi sử dụng goòng trong phạm vi ga, người phụ trách goòng phải ghi yêu cầu sử dụng goòng vào Sổ đăng ký chạy goòng (theo mẫu số 24 phụ bản của Quy trình này) và được Trục ban chạy tàu ga cho phép, ký tên xác nhận.

Việc di chuyển goòng từ đường này sang đường khác trong phạm vi ga phải được sự đồng ý, hướng dẫn của Trục ban chạy tàu ga.

b. Chạy goòng trong khu gian

Điều 179. Bằng chứng cho phép goòng chạy vào khu gian theo biện pháp thừa nhận là Phiếu chạy goòng (theo Mẫu số 12 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) do Trục ban chạy tàu ga cấp. Phiếu chạy goòng gồm hai bản: bản A giao cho người phụ trách goòng; bản B lưu.

Mỗi bản có 3 phần:

1. Phần A: Phần yêu cầu;
2. Phần B: Phần thừa nhận;
3. Phần C: Phần Cảnh báo.

Phiếu chạy goòng in một mặt, đóng thành quyển.

Điều 180. Sau khi Trục ban chạy tàu ga nhận được yêu cầu chạy goòng của người phụ trách goòng (ghi ở phần A của Phiếu chạy goòng) thì phải liên hệ với Nhân viên điều độ chạy tàu để nắm kế hoạch chạy tàu trong thời gian chạy goòng và trao đổi với Trục ban chạy tàu ga bên về nội dung xin chạy goòng. Nếu xét thấy việc chạy goòng không làm ảnh hưởng đến an toàn chạy tàu, Trục ban chạy tàu ga cấp Phiếu chạy goòng, báo cho Trục ban chạy tàu ga bên bằng điện tín theo mẫu:

"Goòng... (loại goòng) số... (số của phiếu chạy goòng) chạy từ ga... (km...) đến ga ...(km) theo điều kiện phòng vệ và sẵn sàng nhắc goòng ra khỏi khổ giới hạn tiếp giáp kiến trúc đường sắt chậm nhất lúc ... giờ... phút".

Trực ban chạy tàu ga ký tên

Mỗi khi goòng chạy vào khu gian, Trực ban chạy tàu ga hai ga đầu khu gian phải ghi vào Sổ nhật ký chạy tàu, treo bảng "**CÓ GOÒNG**" vào máy đóng đường của khu gian có goòng chiếm dụng.

Điều 181. Khi nhận được Phiếu chạy goòng do Trực ban chạy tàu ga cấp, người phụ trách goòng cho goòng vào khu gian và phải bảo đảm các điều kiện sau:

1. Luôn cảnh giác chú ý quan sát về hai phía trên đường sắt, sẵn sàng dừng và nhắc goòng ra khỏi khổ giới hạn tiếp giáp kiến trúc đường sắt khi thấy tàu;

2. Phải có đủ dụng cụ, tín hiệu và người thực hiện đi phòng vệ ở hai phía cách goòng ít nhất 800 m cùng chuyển dịch theo goòng (nếu tầm nhìn hạn chế phải tăng thêm người phòng vệ trung gian đi cách xa người phòng vệ chính ít nhất 200 m) có cờ đỏ hoặc biển chữ nhật hai mặt đỏ cắm trên goòng, trong hầm phải dùng tín hiệu ban đêm (đèn hai mặt đỏ cắm trên goòng);

3. Khi hết hạn sử dụng goòng đã được thừa nhận (ghi ở phần B của phiếu chạy goòng) phải nhắc goòng ra khỏi khổ giới hạn tiếp giáp kiến trúc đường sắt;

4. Khi goòng dừng hoặc bị tai nạn gây trở ngại chạy tàu phải phòng vệ như quy định tại mục 3.4.1.2 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt;

5. Khi goòng đang làm việc trong khu gian mà gặp sương mù, mưa to, gió lớn cách 800 m không nhìn thấy tín hiệu cắm trên goòng thì phải dừng lại và nhắc goòng ra khỏi khổ giới hạn tiếp giáp kiến trúc đường sắt.

Điều 182. Tuyệt đối cấm chở vật liệu, dụng cụ,... trên goòng mà thời gian dỡ, nhắc goòng ra khỏi đường sắt quá 3 phút.

Điều 183. Goòng chỉ sử dụng vào ban ngày thời tiết tốt, thông tin liên lạc giữa hai ga không bị gián đoạn. Tốc độ goòng chạy trong khu gian bằng tốc độ đi bộ của người phòng vệ.

Chương X **BIỆN PHÁP ĐÓN GỬI TÀU**

Mục 1 **QUY ĐỊNH CHUNG**

Điều 184. Trong công tác đón gửi tàu, mọi việc quan trọng như: Chuẩn bị đường, làm thủ tục đóng đường, báo chắn đường ngang, đóng mở cột tín hiệu, đón

gửi tàu, giao chứng vật chạy tàu và làm tín hiệu gửi tàu do Trục ban chạy tàu ga trực tiếp thực hiện.

Trường hợp vì điều kiện thiết bị hoặc khối lượng công việc lớn, một phần công việc trên có thể do phụ Trục ban chạy tàu ga thực hiện dưới sự chỉ huy và kiểm tra của Trục ban chạy tàu ga.

Ở ga trang bị cột tín hiệu có cánh, việc đóng mở tín hiệu do gác ghi thực hiện theo lệnh và sự kiểm tra của Trục ban chạy tàu ga.

Điều 185. Với mọi phương pháp đóng đường chạy tàu, khi gửi đoàn tàu, đầu máy đơn có kéo từ 1 đến 5 xe chạy vào khu gian, đoàn dồn đi dồn ở đường nhánh trong khu gian đều phải tiến hành thử hãm.

Việc thử hãm quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt và Chương XVII của Quy trình này; ngoài ra khi đoàn tàu có thay đầu máy chính phải tiến hành thử hãm toàn bộ.

Hội đồng thử hãm gồm:

1. Trục ban chạy tàu ga là Chủ tịch;
2. Phó tàu phụ trách an toàn là uỷ viên;
3. Tổ trưởng tổ khám xe là uỷ viên;
4. Lái tàu là uỷ viên;
5. Nhân viên khám xe theo tàu là uỷ viên.

Điều 186. Khi đường đón gửi tàu không có thiết bị tách rời ghi phòng hộ (đường an toàn, thiết bị trật bánh hay những ghi có tác dụng tách rời: ghi phòng hộ), cấm:

1. Đón gửi 2 tàu cùng một lúc;
2. Đón 2 tàu cùng một lúc;
3. Gửi 2 tàu cùng một lúc.

Điều 187. Ở ga không có ghi điện điều khiển tập trung, Trục ban chạy tàu ga ra lệnh chuẩn bị đường đón gửi tàu cho Gác ghi liên quan. Lệnh phải rõ ràng, chính xác và đúng mẫu quy định.

Ở ga trang bị tín hiệu và ghi điện điều khiển tập trung từ phòng Trục ban chạy tàu thì tất cả các tác nghiệp về chuẩn bị đường đón gửi tàu đều do Trục ban chạy tàu ga trực tiếp thực hiện.

Trục ban chạy tàu ga phải phát lệnh chuẩn bị đường đón gửi tàu kịp thời để tàu đến ga không phải giảm tốc độ hoặc đỗ ngoài tín hiệu vào ga, tàu xuất phát không phải chờ đợi ở ga.

Điều 188. Ở ga trang bị ghi điện điều khiển tập trung từ các trạm điều hành (trạm tập trung ở từng bãi, khu vực) thì Trục ban chạy tàu ga ra lệnh chuẩn bị đường đón gửi tàu cho trục ban trạm điều hành thực hiện và kiểm tra việc chấp hành các tác nghiệp theo lệnh đã phát ra qua biểu thị trên đài điều khiển tập trung.

Nếu không kiểm tra trên đài điều khiển tập trung được, Trục ban chạy tàu ga phải kiểm tra thực tế và thu chìa khóa ghi (nếu có).

Trình tự công tác của Trục ban chạy tàu ga, trục ban trạm điều hành và gác ghi (nếu ga có cả ghi điện điều khiển tập trung và ghi quay tay) khi chuẩn bị đường đón gửi tàu phải được quy định trong Quy tắc quản lý kỹ thuật ga và văn bản hướng dẫn sử dụng thiết bị khống chế tập trung.

Điều 189. Ở ga có đài khống chế ghi quay tay, Trục ban chạy tàu ga ngoài việc căn cứ vào đèn kiểm tra để xác nhận chiều hướng ghi liên quan còn phải kiểm tra thực tế đường thanh thoát trước khi đón gửi tàu.

Nếu không kiểm tra trên đài khống chế được, cũng như trường hợp gửi tàu bằng Giấy phép vạch chéo lục và đón tàu bằng phương pháp dẫn đường, Trục ban chạy tàu ga phải kiểm tra và thu chìa khóa ghi (nếu có) trước khi gửi tàu hoặc đón tàu vào đường không có quan hệ liên khóa với tín hiệu vào ga.

Điều 190. Cấm giao ban các ban chạy tàu trong thời gian sau:

1. Từ khi Trục ban chạy tàu ga bên báo giờ tàu chạy cho đến khi đón xong tàu đó hoặc từ khi ga bên xin đường cho đến khi đón xong tàu đó đối với khu gian đặc biệt;

2. Từ khi xin được đường gửi tàu đến khi gửi xong tàu đó.

Điều 191. Việc đón gửi tàu khách, tàu hỗn hợp trên những đường không quy định trong Quy tắc quản lý kỹ thuật ga phải được Nhân viên điều độ chạy tàu cho phép.

Điều 192. Chỉ được mở tín hiệu vào ga khi đường đón tàu đã thanh thoát và đường này được quy định trong Quy tắc quản lý kỹ thuật ga.

Trước khi gửi tàu, Trục ban chạy tàu ga phải xác nhận khu gian thanh thoát; riêng đối với đóng đường tự động phải xác định đang ở hướng gửi tàu và phân khu tiếp giáp đã thanh thoát.

Điều 193. Đường đón gửi tàu được coi là thanh thoát khi:

1. Các ghi liên quan đã quay đúng chiều hướng đường đón gửi tàu và được khóa khi mở tín hiệu;

2. Không có bất cứ chướng ngại nào từ cột tín hiệu vào ga đến mốc tránh va chạm cuối đường đón tàu đối với trường hợp đón tàu hoặc từ đầu máy (hoặc toa xe đầu tiên) đến cột tín hiệu vào ga phía đối diện đối với trường hợp gửi tàu;

3. Đầu máy, toa xe đỗ trên đường bên cạnh đường đón gửi tàu đã ở trong móc tránh va chạm và ngừng chuyển động, trừ khi đường bên cạnh có thiết bị tách rời đối với đường đón gửi tàu.

4. Đối với những ga cá biệt, phạm vi và điều kiện đường thanh thoát do Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam quy định riêng.

Điều 194. Trừ khi có biệt lệ riêng, công việc dồn trong phạm vi đường đón gửi tàu phải được đình chỉ trước giờ tàu đến và giờ tàu chạy, theo thời hạn sau:

1. 15 phút trước giờ tàu đến;
2. 5 phút trước giờ tàu chạy.

Đối với các ga đầu khu gian đặc biệt (khu gian mà thời gian chạy tàu không lớn hơn 10 phút hoặc khoảng cách giữa 2 tim ga không lớn hơn 4000m) phải đình chỉ công tác dồn trước khi cho đường ga gửi tàu.

Điều 195. Vị trí và tư thế của Trục ban chạy tàu ga (trạm) khi đón gửi tàu quy định như sau:

1. Trục ban chạy tàu ga (trạm) phải đứng bên trái theo hướng tàu chạy.
2. Tại ga do địa hình khó khăn, Trục ban chạy tàu ga (trạm) không thể đứng đúng vị trí quy định trên, được phép thay đổi vị trí đứng đón tàu cho phù hợp với thực tế và vị trí này phải được quy định trong Quy tắc quản lý kỹ thuật ga.
3. Khi đón gửi tàu, Trục ban chạy tàu ga phải có tác phong nghiêm chỉnh và phải tuyệt đối tập trung tư tưởng và công việc;
4. Khi đón gửi tàu vào khu gian đặc biệt, Trục ban chạy tàu ga (trạm) được phép dời vị trí tiễn tàu sau khi đầu máy qua khỏi chỗ Trục ban chạy tàu ga (trạm) đứng.

Mục 2

CÔNG TÁC CHUẨN BỊ ĐƯỜNG ĐÓN GỬI TÀU

A. Đón tàu

Điều 196. Trước khi mở tín hiệu vào ga, Trục ban chạy tàu ga phải:

1. Bảo đảm đường đón tàu đã thanh thoát như quy định tại Điều 193 của Quy trình này.
2. Đình chỉ công việc dồn có trở ngại đến việc đón tàu theo thời hạn quy định tại Điều 194 của Quy trình này;
3. Kiểm tra sự có mặt của Gác ghi khi đón tàu;

4. Kiểm tra ghi cuối đường đón tàu để ở vị trí không nối thông vào khu gian có tàu ngược chiều (đối với trường hợp đón tàu vào ga để tránh nhau với tàu ngược chiều).

Điều 197. Ở ga không có thiết bị kiểm tra đường thanh thoát, Trục ban chạy tàu ga phải trực tiếp kiểm tra. Nếu ở ga có phụ Trục ban chạy tàu ga, thì nhân viên này đảm nhiệm một phần công việc do Trục ban chạy tàu ga phân công và được quy định trong Quy tắc quản lý kỹ thuật ga.

Điều 198. Ở ga sử dụng ghi quay tay, thủ tục và trình tự chuẩn bị đón tàu như sau:

1. Trục ban chạy tàu ga ra lệnh chuẩn bị đường:

15 phút trước giờ tàu đến, Trục ban chạy tàu ga phải phổ biến cho Gác ghi biết kế hoạch đón tàu và những đặc điểm của tàu đến, rồi ra lệnh cho Gác ghi kiểm tra đường, ghi, đình chỉ dòn (nếu có).

Sau khi đã quyết định đường đón tàu, Trục ban chạy tàu ga đứng vào giữa lòng đường hướng về phía gác ghi, làm tín hiệu tay phù hợp với số hiệu đường định khai thông theo quy định tại mục 3.6.10 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt.

Nếu ở chòi ghi có điện thoại, Trục ban chạy tàu ga dùng điện thoại để ra lệnh chuẩn bị đường.

Khi nghe gọi, Gác ghi trả lời: "Tôi (xung danh), Gác ghi phía..." Trục ban chạy tàu ga ra lệnh: "Chuẩn bị đường số ... để đón tàu số ..." Gác ghi nghe xong lệnh phải nhắc lại.

Trục ban chạy tàu ga phải chú ý lắng nghe xem nhân viên này có gì chưa hiểu hoặc thiếu sót thì phải giải thích hay bổ cứu ngay.

2. Gác ghi chấp hành mệnh lệnh:

15 phút trước giờ tàu đến, Gác ghi phải có mặt ở ghi để nhận lệnh của Trục ban chạy tàu ga.

Khi nhận được tín hiệu khai thông đường của Trục ban chạy tàu ga, Gác ghi phải nhắc lại tín hiệu, sau đó thực hiện lệnh: đình chỉ dòn (nếu có), quay ghi để khai thông đường đón tàu, kiểm tra đường, ghi bảo đảm chắc chắn an toàn, lấy chìa khóa ghi đưa vào thiết bị khóa chế ở chòi ghi (nếu có) và làm tín hiệu báo cáo cho Trục ban chạy tàu ga.

Trục ban chạy tàu ga xác nhận bằng tín hiệu an toàn quy định tại mục 3.6.9 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt.

Nếu ở chòi ghi có điện thoại, Gác ghi dùng điện thoại báo cáo với Trục ban chạy tàu ga như sau: "Tôi (xung danh), Gác ghi phía... đã chuẩn bị xong đường số

.... để đón tàu số.... Công việc dồn đã đình chỉ". Chờ lệnh của Trục ban chạy tàu ga và thực hiện lệnh mở tín hiệu vào ga để đón tàu.

3. Trục ban chạy tàu ga kiểm tra đường:

Trước khi mở tín hiệu vào ga, Trục ban chạy tàu ga phải kiểm tra lại lần cuối đường đón tàu, chiều hướng ghi, trạng thái tín hiệu vào ga, sự có mặt của Gác ghi (quy định trong Quy tắc quản lý kỹ thuật ga). Nếu ga có đài không chế, Trục ban chạy tàu ga phải không chế ghi.

Khi đón tàu vào đường không có quan hệ liên khóa với tín hiệu vào ga, Trục ban chạy tàu ga phải thu chìa khóa ghi.

4. Mở tín hiệu vào ga:

Sau khi kiểm tra và xác nhận đường đón tàu đã chuẩn bị xong, Trục ban chạy tàu ga làm thủ tục mở tín hiệu như sau:

a. Tín hiệu vào ga loại có cánh: Trục ban chạy tàu ga làm tín hiệu ra lệnh mở tín hiệu cho Gác ghi theo quy định tại khoản 3 mục 3.6.11 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt hoặc dùng điện thoại (nếu có) ra lệnh như sau: "Mở tín hiệu vào ga phía...".

Nếu ga có đài không chế, Trục ban chạy tàu ga đưa tay bẻ không chế về hướng cho phép mở tín hiệu;

b. Tín hiệu vào ga loại đèn màu: Trục ban chạy tàu ga trực tiếp điều khiển đài không chế để mở tín hiệu vào ga.

5. Gác ghi đón tàu:

Gác ghi phải đứng ở vị trí quy định trong Quy tắc quản lý kỹ thuật ga và làm tín hiệu đón tàu theo quy định tại mục 3.6.4 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt (trừ trường hợp Gác ghi làm nhiệm vụ dẫn đường).

Khi đoàn tàu chạy qua khu vực ghi, Gác ghi phải chú ý quan sát đoàn tàu. Lúc đuôi tàu qua khỏi khu vực ghi, Gác ghi phải đóng tín hiệu vào ga, kiểm tra lại trạng thái ghi, quay ghi về định vị và xác nhận tàu đã vào nguyên vện trong mốc tránh va chạm, sau đó báo cáo Trục ban chạy tàu ga bằng tín hiệu an toàn như quy định tại mục 3.6.9 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt, hoặc báo cáo bằng điện thoại (nếu có) theo mẫu sau: "Tàu số... đã vào nguyên vện trong mốc tránh va chạm của đường số ..."

Trường hợp tàu đã dừng hẳn tại ga mà đuôi tàu còn nằm ngoài mốc tránh va chạm hoặc nằm ngoài cột tín hiệu vào ga, gác ghi cũng phải đóng tín hiệu vào ga.

Ở ga mà ghi và tín hiệu vào ga loại có cánh được không chế bằng điện, sau khi Gác ghi báo cáo tàu đã vào nguyên vện trong mốc tránh va chạm, Trục ban chạy tàu ga phải trả tay bẻ không chế tín hiệu về định vị để Gác ghi quay các ghi về định vị.

6. Trường hợp tàu tránh nhau:

Sau khi Gác ghi làm tín hiệu an toàn báo cáo tàu đến ga nguyên vẹn, Trục ban chạy tàu ga làm tín hiệu khai thông đường với Gác ghi để gửi tàu theo quy định tại mục 3.6.10 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt. Gác ghi nhắc lại tín hiệu trên, rồi quay ghi đúng theo lệnh khai thông đường gửi tàu và mang chìa khóa ghi trao cho Trục ban chạy tàu ga hoặc đưa vào thiết bị khống chế ở chòi ghi (nếu có).

Sau khi kiểm tra lại lần cuối tàu đến ga đã nguyên vẹn và dừng hẳn trong mốc tránh va chạm, đường gửi tàu đã thanh thoát, Gác ghi báo cáo với Trục ban chạy tàu ga: "Đã chuẩn bị xong đường số... cho tàu số.. chạy".

Trước khi gửi tàu, Trục ban chạy tàu ga phải kiểm tra chắc chắn đoàn tàu đến đã vào nguyên vẹn trong mốc tránh va chạm và phải thu chìa khóa ghi. Ở ga có đài khống chế thì Trục ban chạy tàu ga phải khống chế ghi và kiểm tra chiều hướng của các ghi liên quan đến đường gửi tàu.

Điều 199. Trục ban chạy tàu ga không được thay đổi đường đón tàu khi tín hiệu vào ga đã mở. Trường hợp cần đón tàu vào một đường thanh thoát khác, Trục ban chạy tàu ga phải đóng (hoặc ra lệnh đóng) tín hiệu vào ga, bãi bỏ việc chuẩn bị đường đã thực hiện và sau đó ra lệnh chuẩn bị đường khác theo thủ tục và trình tự quy định tại Điều 198 của Quy trình này.

Điều 200. Ở ga có ghi điện điều khiển tập trung (không bố trí Gác ghi), Trục ban chạy tàu ga phải kiểm tra xác nhận việc tàu đến ga nguyên vẹn qua đèn biểu thị trên đài điều khiển.

Điều 201. Tàu có toa xe chở hàng đặc biệt, hàng nguy hiểm, hàng quá khổ giới hạn trên cấp I phải được đón vào những đường quy định riêng trong Quy tắc quản lý kỹ thuật ga và phải tuân theo những biện pháp an toàn về đón tàu quy định trong lệnh của Nhân viên điều độ chạy tàu căn cứ vào giấy phép vận chuyển các loại hàng này.

Điều 202. Ở ga không được phép đón 2 tàu vào ga cùng một lúc theo quy định tại mục 2.3.5.2.6 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt trình tự ưu tiên đón khi có 2 tàu cùng đến ga như sau:

1. Đón tàu cấp bậc thấp vào trước, nếu cả 2 tàu đều quy định thông qua ga;
2. Đón tàu có dừng lại ga vào trước, tàu thông qua vào sau;
3. Đón tàu có chiều dài đoàn tàu ngắn vào trước, tàu dài vào sau.

Các trường hợp khác phải được quy định trong Quy tắc quản lý kỹ thuật ga.

B. Biện pháp đón tàu vào ga khi tín hiệu vào ga ở trạng thái biểu thị ngừng

Điều 203. Ngoài những trường hợp phải dẫn đường theo quy định tại mục 2.3.5.2.3, 2.3.5.2.4 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt, nếu trong ga có địa điểm cần giảm tốc độ dưới 10 km/h mà tàu phải chạy qua, khi đón tàu vào ga cũng phải làm tín hiệu tay dẫn đường.

Điều 204. Việc đón tàu vào ga khi tín hiệu vào ga ở trạng thái biểu thị ngừng tiến hành theo một trong những biện pháp dẫn đường sau:

1. Theo tín hiệu dẫn đường (ánh đèn màu sữa trên tín hiệu vào ga): tàu được phép vào ga với tốc độ quy định;
2. Theo tín hiệu tay “dẫn đường” của Nhân viên dẫn đường đứng ở chân cột tín hiệu vào ga (hoặc ở mốc dẫn đường): tàu được phép vào ga với tốc độ quy định;
3. Theo tín hiệu giảm tốc độ (ban ngày: cờ vàng mở giơ ngang hướng về phía tàu, ban đêm: ánh đèn tay màu vàng giơ ngang hướng về phía tàu) và Giấy cho phép vào ga (theo mẫu số 05 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) do Nhân viên dẫn đường giao cho Lái tàu;
4. Theo tín hiệu đèn của Nhân viên dẫn đường áp máy dẫn tàu.

Điều 205. Khi cần áp dụng biện pháp dẫn đường theo nội dung điểm 2, điểm 3 và điểm 4 của điều 204 Quy trình này để đón tàu, Trục ban chạy tàu ga phải báo cáo Nhân viên điều độ chạy tàu để ra lệnh cho các ga liên quan cấp cảnh báo.

Trường hợp không liên lạc được với Nhân viên điều độ chạy tàu, Trục ban chạy tàu ga điện cho Trục ban chạy tàu ga gửi tàu theo mẫu: "vì... (lý do phải dẫn đường) tàu số... (hoặc các tàu số...) đến ga sẽ có dẫn đường".

Nhận được điện tín trên, Trục ban chạy tàu ga gửi tàu cấp cảnh báo cho Lái tàu, Trưởng tàu với nội dung điện tín đó. Nếu tàu thông qua ga phải bắt tàu dừng lại để cấp cảnh báo.

Nếu thời hạn cảnh báo không hạn định cho một chuyến tàu, Trục ban chạy tàu ga gửi tàu tiếp tục cấp cho các tàu sau đến khi có lệnh của Nhân viên điều độ chạy tàu hoặc có điện bãi bỏ của Trục ban chạy tàu ga yêu cầu.

Điều 206. Việc dẫn đường cho tàu vào ga do Nhân viên dẫn đường thực hiện theo lệnh của Trục ban chạy tàu ga. Nhân viên này phải đeo băng dẫn đường, đồng thời phải có đủ tín hiệu tay và số lượng pháo cần thiết.

Ở ga không có định viên dẫn đường, khi cần thiết Trục ban chạy tàu ga chỉ thị Gác ghi đón tàu kiêm việc dẫn đường. Trong trường hợp này, Gác ghi phải làm xong mọi thủ tục về công việc chuẩn bị đón tàu, sau đó ra địa điểm quy định để dẫn đường cho tàu vào ga.

Điều 207. Khi đón tàu vào ga trên đường không thanh thoát, Trục ban chạy tàu ga phải cử Nhân viên dẫn đường áp dẫn tàu vào ga. Trường hợp áp dẫn tàu, Nhân viên dẫn đường phải luôn luôn chú ý phía trước và kịp thời bắt tàu dừng lại trước chướng ngại.

Trường hợp đường trong khu gian gần tín hiệu vào ga có độ dốc cao (do Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam công bố), Trục ban chạy tàu ga cử Nhân viên dẫn đường ra đứng sẵn về phía bên trái theo hướng tàu đến ở địa điểm cách tín hiệu vào ga ít nhất 100m hoặc ở mốc dẫn đường (nếu có). Khi thấy tàu đến, nhân viên này làm tín hiệu giảm tốc độ và lúc đầu máy chạy qua mặt, giao cho Lái tàu Giấy cho phép vào ga (theo mẫu số 05 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) ghi rõ lý do dẫn đường.

Nhận được Giấy cho phép vào ga, Lái tàu cho tàu tiến vào ga theo nội dung Giấy cho phép vào ga đó.

Cấm sử dụng tín hiệu dẫn đường màu sữa trên cột tín hiệu vào ga để đón tàu vào ga trên đường không thanh thoát.

Điều 208. Ở ga chưa có cột tín hiệu vào ga hoặc trên cột tín hiệu có bộ biểu thị tín hiệu không có hiệu lực phải thường xuyên đặt ở bên trái theo hướng tàu đến tại địa điểm cách ghi vào ga ngoài cùng ít nhất 50m hoặc tại địa điểm ngang cột tín hiệu vào ga một tín hiệu di động “ngừng” mặt màu đỏ (hoặc ban đêm ánh đèn màu đỏ) hướng về phía khu gian và phải có người gác.

Khi đón tàu, tín hiệu di động "ngừng" vẫn để nguyên và Trục ban chạy tàu ga áp dụng biện pháp dẫn đường.

Điều 209. Khi lý do dẫn đường không còn nữa nhưng chưa kịp bãi bỏ Cảnh báo hoặc chưa có lệnh bãi bỏ Cảnh báo của Nhân viên điều độ chạy tàu thì Trục ban chạy tàu ga vẫn phải áp dụng biện pháp dẫn đường để đón tàu vào ga.

Điều 210. Việc đón tàu vào đường nhánh trong khu gian có trạm hỗ trợ (trạm C), Trục ban chạy tàu trạm phải tự mình hoặc cử nhân viên dẫn đường áp dẫn tàu vào trạm theo biện pháp quy định tại Điều 206 của Quy trình này.

C. Gửi tàu

Điều 211. Trước khi cho tàu chạy, Trục ban chạy tàu ga phải xác nhận khu gian hoặc phân khu tiếp giáp (đối với đóng đường tự động) mà tàu sắp chạy vào đã thanh thoát và đã làm đầy đủ thủ tục đóng đường với Trục ban chạy tàu ga bên.

Điều 212. Trước khi cho tàu chạy vào khu gian, Trục ban chạy tàu ga phải:

1. Bảo đảm đường gửi tàu đã thanh thoát như quy định tại Điều 193 của Quy trình này;
2. Đình chỉ công việc dồn có trở ngại đến việc gửi tàu theo thời hạn quy định tại Điều 194 của Quy trình này;
3. Kiểm tra sự có mặt của Gác ghi khi tiễn tàu.

Điều 213. Trước khi giao chứng vật chạy tàu cho Lái tàu hoặc mở tín hiệu ra ga, Trục ban chạy tàu ga phải xác nhận chắc chắn:

1. Đường gửi tàu đã thanh thoát, các gác ghi có trách nhiệm tiễn tàu đã có mặt tại vị trí quy định;

2. Công việc dồn hoặc xếp dỡ hàng có trở ngại đến đường tàu chạy đã được đình chỉ;

3. Mọi điều kiện đảm bảo cho tàu chạy an toàn (móc nối, khám xe, thử hãm, hành khách, hành lý,...) đã được thực hiện xong.

Chứng vật chạy tàu (trừ biểu thị của tín hiệu ra ga) phải do Trực ban chạy tàu ga giao trực tiếp cho Lái tàu. Nếu ga có phụ Trực ban chạy tàu ga thì có thể do nhân viên này đảm nhiệm theo sự chỉ huy của Trực ban chạy tàu ga và được quy định trong Quy tắc quản lý kỹ thuật ga.

Đối với chứng vật chạy tàu là thẻ đường và phiếu đường, khi giao cho tàu thông qua ga được phép giao trên cột giao nhận thẻ đường, còn các loại chứng vật chạy tàu là giấy phép phải bắt tàu dừng lại để giao cho Lái tàu.

Nếu ga không có cột giao nhận thẻ đường thì phải bắt tàu dừng lại để giao.

Khi cần giao cho Lái tàu các loại giấy tờ có liên quan đến việc chạy tàu mà phải ký nhận đều phải bắt tàu dừng lại để giao.

Điều 214. Ở ga sử dụng ghi quay tay, thủ tục và trình tự chuẩn bị đường gửi tàu tiến hành như sau:

1. Trực ban chạy tàu ga ra lệnh chuẩn bị đường.

Trước giờ gửi tàu 15 phút, Trực ban chạy tàu ga phải phổ biến cho Gác ghi biết kế hoạch gửi tàu và đặc điểm của tàu sẽ gửi đi, sau đó ra lệnh cho Gác ghi kiểm tra đường, ghi, đình chỉ dồn (nếu có). Sau khi đã quyết định đường gửi tàu, Trực ban chạy tàu ga đứng vào giữa lòng đường, hướng về phía Gác ghi, làm tín hiệu tay phù hợp với số hiệu đường định khai thông.

Nếu ở chòi ghi có điện thoại Trực ban chạy tàu ga sử dụng điện thoại để ra lệnh chuẩn bị đường gửi tàu. Khi nghe gọi, Gác ghi trả lời: "Tôi (xung danh), Gác ghi phía...".

Trực ban chạy tàu ga ra lệnh: "Chuẩn bị đường số ... để tàu số ... chạy", Gác ghi nghe xong lệnh phải nhắc lại, Trực ban chạy tàu ga phải chú ý lắng nghe xem nhân viên này có gì chưa hiểu rõ hoặc còn thiếu sót thì phải giải thích hay bổ cứu ngay.

2. Gác ghi chấp hành mệnh lệnh.

Trước giờ gửi tàu 15 phút, Gác ghi phải có mặt ở khu vực ghi liên quan để nhận lệnh của Trực ban chạy tàu ga.

Khi nhận được tín hiệu khai thông đường của Trực ban chạy tàu ga, Gác ghi phải nhắc lại tín hiệu. Sau đó thực hiện lệnh đình chỉ dồn (nếu có), quay ghi để khai thông đường gửi tàu, kiểm tra đường, ghi bảo đảm chắc chắn an toàn, lấy chìa khóa

trao cho Trực ban chạy tàu ga hoặc đưa vào thiết bị không chế ở chòi ghi (nếu có) và làm tín hiệu báo cáo cho Trực ban chạy tàu ga.

Trực ban chạy tàu ga xác nhận lại bằng tín hiệu an toàn theo quy định tại mục 3.6.9 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt.

Nếu ở chòi ghi có điện thoại, Gác ghi dùng điện thoại để báo cáo với Trực ban chạy tàu ga: "Tôi (xung danh), Gác ghi phía ... đã chuẩn bị xong đường số ... để tàu số... chạy, công việc dồn đã đình chỉ".

3. Trực ban chạy tàu ga kiểm tra đường.

Sau khi nhận được báo cáo của Gác ghi là đường gửi tàu đã chuẩn bị xong, Trực ban chạy tàu ga phải kiểm tra lại lần cuối phía tàu ra ga về đường, ghi, sự có mặt của Gác ghi ở vị trí tiền tàu, xác nhận và thu chìa khóa ghi; sau đó trở về vị trí của mình để làm thủ tục gửi tàu.

Nếu ở ga có đặt đài không chế, Trực ban chạy tàu ga phải không chế ghi.

4. Gác ghi tiền tàu.

Gác ghi phải đứng ở vị trí theo quy định trong Quy tắc quản lý kỹ thuật ga và làm tín hiệu tiền tàu theo quy định tại mục 3.6.4 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt.

Khi đoàn tàu chạy qua khu vực ghi, Gác ghi phải chú ý quan sát đoàn tàu. Khi tàu đã ra khỏi ghi cuối cùng, Gác ghi kiểm tra lại trạng thái ghi và xác nhận tàu đã ra ga nguyên vẹn, báo cáo Trực ban chạy tàu ga bằng tín hiệu an toàn theo quy định tại mục 3.6.9 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt; sau đó nhận lại chìa khóa ghi ở Trực ban chạy tàu ga và quay ghi về định vị. Ở ga mà ghi được không chế, sau khi nhận được báo cáo của Gác ghi về việc tàu đã ra khỏi ga, Trực ban chạy tàu ga trả tay bẻ không chế tín hiệu về định vị và Gác ghi quay ghi về định vị.

Điều 215. Ở ga sử dụng ghi quay tay, khi cho tàu thông qua ga, Trực ban chạy tàu ga và Gác ghi phải chấp hành đầy đủ các trình tự và tác nghiệp quy định tại Điều 198 và Điều 214 của Quy trình này. Trình tự về chuẩn bị đường, kiểm tra đường và ghi phải được tiến hành đối với phía tàu ra ga trước, phía tàu vào ga sau.

Điều 216. Khi sử dụng phương pháp đóng đường tự động, nếu cần liên tiếp cho một số tàu cùng chiều, cùng hướng thông qua ga, cấm Trực ban chạy tàu ga giải tỏa không chế ghi.

Trước khi mỗi tàu thông qua, Trực ban chạy tàu ga phải xác nhận các ghi có liên quan vẫn ở vị trí cần thiết, đường tàu chạy vẫn thanh thoát, Gác ghi phải đứng đón và tiền tàu theo quy định.

Chương XI
CÔNG TÁC ĐỒN
Mục 1
QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 217. Kế hoạch đồn phải được truyền đạt cho tất cả các nhân viên liên quan chính xác, kịp thời. Nếu mỗi đợt đồn có từ 5 cú đồn trở lên thì phải lập phiếu đồn và giao tận tay cho các nhân viên liên quan trước khi tiến hành đồn. Ở ga không có Trục ban đường, việc lập phiếu đồn do Nhân viên điều độ ga (nếu có) hoặc Trục ban chạy tàu ga đảm nhiệm.

Ở những ga có khối lượng công tác đồn lớn, phức tạp được phép bố trí máy bộ đàm để hỗ trợ công tác đồn dịch lập tàu. Tuy nhiên không được phép sử dụng bộ đàm để thay thế các tín hiệu quy định tại QCVN 21:2025/BXD, việc sử dụng bộ đàm phải được quy định trong Quy tắc quản lý kỹ thuật ga.

Điều 218. Việc quay ghi trong lúc đồn do Gác ghi thực hiện theo phiếu đồn và chỉ thị của Trưởng đồn. Đối với ga sử dụng ghi điện điều khiển tập trung, việc quay ghi trong lúc đồn phải được quy định trong Quy tắc quản lý kỹ thuật ga.

Khi đồn qua các ghi quay tay mà không có Gác ghi phụ trách, cho phép nhân viên tổ đồn được quay ghi theo chỉ thị của Trưởng đồn. Những ghi này và việc phân công điều khiển phải được quy định trong Quy tắc quản lý kỹ thuật ga.

Khi quay ghi trên đường đón gửi tàu để tiến hành đồn phải được Trục ban chạy tàu ga cho phép.

Điều 219. Đoàn tàu, đầu máy, toa xe khi đồn trên đường trong ga cũng như trên đường nhánh, đường chuyên dùng phải dừng trong mốc tránh va chạm, trừ trường hợp dưới đây được tạm thời dừng phía ngoài mốc tránh va chạm:

1. Ở bãi đồn, toa xe đồn phóng từ dốc gù xuống chưa lọt vào mốc tránh va chạm không ảnh hưởng đến việc đồn vào đường khác nhưng sau đợt đồn nhất thiết phải điều chỉnh lại;

2. Ở bãi xếp dỡ, vì thiếu đường chứa xe hoặc khó khăn về địa điểm xếp dỡ mà toa xe phải tạm dừng ngoài mốc tránh va chạm nhưng không được làm trở ngại đến việc đón gửi tàu, đồn dịch bình thường. Trường hợp này phải phòng vệ phía đầu máy, toa xe có thể chạy vào.

Điều 220. Trước mỗi đợt đồn, Trưởng đồn phải thông báo kế hoạch đồn cho Gác ghi phía đối diện biết để theo dõi và áp dụng những biện pháp cần thiết như chèn, hãm, quay ghi nhằm ngăn ngừa toa xe trôi ra ngoài mốc tránh va chạm gây chệch ghi, đâm sừng.

Các ghi ở cuối đường phải để ở vị trí không cho đầu máy, toa xe trôi ra ngoài khu gian, trôi vào bãi đón gửi hoặc vào đường có đầu máy, toa xe đang chiếm dụng, vào đường đang có toa xe sửa chữa hay đang xếp dỡ hàng.

Điều 221. Trước khi sử dụng chèn phải kiểm tra chèn ở trạng thái sử dụng tốt. Sau khi sử dụng, chèn phải được để vào nơi quy định ghi trong Quy tắc quản lý kỹ thuật ga. Chèn phải được sơn màu trắng để ban đêm dễ nhìn thấy.

Chèn có một trong những khuyết tật sau đây thì không được sử dụng:

1. Bàn đế chèn bị vênh, cong, nứt, rạn, mòn còn từ 4 mm trở xuống;
2. Lưỡi chèn bị sứt, mẻ, vênh, cong hay nứt;
3. Bàn chắn hình cong bị rạn nứt, độ dày của bàn chắn bị mòn còn 5mm hoặc các mối hàn bị nứt;
4. Hai má chèn bị vênh cong và nứt hoặc rộng hơn mặt ray quá 10mm.

Điều 222. Cắm đặt chèn ở các địa điểm sau:

1. Trên mỗi nối ray và trước mỗi nối ray trong phạm vi 2m (trừ trường hợp mỗi nối đã được hàn);
2. Trên đường cong và trên phạm vi ghi;
3. Trường hợp không thể tránh đường cong quy định tại khoản 2 Điều này, trong lúc cần thiết thì được phép đặt chèn trên đường cong nhưng không được đặt trên ray phía lưng của đường cong.

Điều 223. Khi dồn không được vượt quá tốc độ quy định sau:

1. 25km/h khi kéo toa xe trên đường thanh thoát;
2. 15km/h khi đẩy toa xe trên đường thanh thoát hoặc không kê kéo hay đẩy toa xe khi chạy qua ghi vào đường rẽ;
3. 10km/h khi dồn toa xe có người ngồi (trừ người áp tải), toa xe xếp hàng quá khổ giới hạn, toa xe xếp hàng nguy hiểm;
4. 5km/h khi dồn đẩy tay;
5. 3km/h khi nối xe hoặc khi toa xe đang dồn đến gần toa xe khác, đến gần bục chắn hoặc khi đi qua cầu cân.

Điều 224. Khi dồn các toa xe có người ngồi, toa xe xếp hàng nguy hiểm, hàng quá khổ giới hạn hoặc máy móc tinh vi, hàng dễ vỡ, động vật sống, phải tiến hành hết sức thận trọng, không để xảy ra xung động mạnh. Riêng đối với toa xe chở chất nổ, chất dễ cháy, chất độc, toa xi téc chở khí hoá lỏng, toa có mui xếp hàng nguy hiểm, toa xi téc rỗng đã lấy thẻ khí hoá lỏng nhưng chưa rửa sạch, khi dồn còn phải dùng toa đệm như quy định tại mục 2.3.3.8.4 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt.

Điều 225. Khi nối toa, tổ dồn và Lái tàu phải chấp hành tín hiệu báo khoảng cách nối toa quy định tại mục 3.6.7.3 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt. Khi làm tín hiệu báo khoảng cách nối toa, nếu không thấy Lái tàu báo tín hiệu chấp hành hoặc có nhưng không giảm tốc độ theo quy định thì

Trưởng đồn phải làm tín hiệu đó và trong trường hợp cần thiết có thể bắt đoàn đồn dừng lại để yêu cầu Lái tàu đồn đúng quy định.

Ngoài ra, trước khi nối toa, Nhân viên ghép nối đầu máy - toa xe phải nhắc cần mở lưỡi móc ở mỗi nối.

Điều 226. Trường hợp cần lắp hàm nối ống mềm và cúp - lơ dây điện trong khi dồn, Nhân viên ghép nối đầu máy - toa xe phải kiểm tra chốt lưỡi móc tự động, làm tín hiệu cho đoàn dồn nhích lên để xác định chốt lưỡi móc đã sập an toàn mới được lắp hàm nối ống mềm và cúp - lơ dây điện, sau đó mở khóa ngắt gió đầu xe phía đoàn xe trước, phía đầu máy sau.

Điều 227. Trình tự công tác của Nhân viên ghép nối đầu máy - toa xe khi cắt toa xe:

1. Đóng khóa ngắt gió đầu xe (đóng phía đầu máy trước);
2. Tháo hàm nối ống mềm và treo vào chỗ quy định;
3. Tháo cúp - lơ dây điện nối liền các toa (nếu có) và treo vào chỗ quy định;
4. Kéo cần nhắc chốt lưỡi móc tự động lên.

Sau đó làm tín hiệu an toàn để Trưởng đồn tiếp tục chỉ huy công tác dồn.

Điều 228. Cấm tiến hành dồn các toa xe trong đoàn dồn khi chưa treo hàm nối ống mềm vào vị trí quy định. Trừ trường hợp đặc biệt Tổng giám đốc tổng công ty Đường sắt Việt Nam có quy định riêng.

Điều 229. Trước khi nhận ban, tổ đồn phải kiểm tra, nắm vững tình hình đầu máy, toa xe hiện có trong khu vực mình phụ trách, tình hình thiết bị, tình hình chiếm dụng đường và số lượng chèn phân bố trong khu vực.

Ngoài ra, để đảm bảo an toàn lao động và an toàn chạy tàu, trưởng đồn còn phải kiểm tra việc chuẩn bị dụng cụ làm việc, dụng cụ phòng hộ lao động của các nhân viên tổ đồn.

Điều 230. Trước khi tiến hành dồn, Trưởng đồn phải thực hiện các công việc sau đây:

1. Phổ biến cho tất cả các nhân viên tham gia công tác dồn (kể cả ban lái tàu) kế hoạch dồn và trình tự tiến hành. Trường hợp có phiếu dồn phải giao phiếu dồn cho các nhân viên liên quan;
2. Xác nhận tất cả các nhân viên tham gia tổ đồn (kể cả ban lái tàu) đã đầy đủ, ở đúng vị trí quy định và đã nắm được kế hoạch dồn.

Điều 231. Khi tiến hành dồn, Trưởng đồn phải thực hiện các quy định sau:

1. Đứng ở vị trí đảm bảo tầm nhìn tốt nhất đối với đoàn dồn, Lái tàu và nhân viên trong tổ đồn;

2. Khi dồn đoàn xe dài trên đường cong hoặc khi tầm nhìn hạn chế (sương mù, địa hình che khuất...) phải bố trí nhân viên làm tín hiệu truyền;

3. Không cho đầu máy chuyên dịch khi chưa làm tín hiệu xin đường với Gác ghi và chưa nhận được tín hiệu an toàn của Gác ghi cũng như chưa xác nhận chắc chắn là việc cắt hoặc nối toa xe đã hoàn thành, các ghi liên quan đã đúng chiều, đường đoàn dồn cần chuyển dịch đã thanh thoát;

4. Làm tín hiệu kịp thời cho Lái tàu, các nhân viên trong tổ dồn, Gác ghi;

5. Khi dồn vào bãi xếp dỡ, phải xác nhận không có hàng hoá hoặc thiết bị khác vi phạm khổ giới hạn tiếp giáp kiến trúc đường sắt, đã đình chỉ xếp dỡ, trên toa xe không còn công nhân xếp dỡ và hàng hoá đã cân bằng, ổn định, không còn tín hiệu phòng vệ;

6. Phải khẩn trương chấp hành khi có lệnh đình chỉ dồn.

Điều 232. Nhân viên ghép nối đầu máy - toa xe trong tổ dồn có nhiệm vụ nghiêm chỉnh chấp hành kế hoạch dồn và mệnh lệnh của Trưởng dồn. Ngoài ra khi dồn còn phải thực hiện những quy định sau:

1. Khi cắt, nối toa xe phải tuyệt đối chấp hành trình tự quy định tại các Điều 225 và Điều 227 của Quy trình này;

2. Khi đầu máy dồn đẩy đoàn xe, phải đứng ở toa xe đầu tiên theo hướng đoàn dồn dịch chuyển để xác nhận các ghi liên quan đã đúng chiều, làm tín hiệu truyền cho Trưởng dồn, đồng thời phát hiện chướng ngại để kịp thời bắt đoàn dồn dừng lại.

Điều 233. Nhiệm vụ của Lái tàu trong khi dồn:

1. Chấp hành chính xác, khẩn trương các tín hiệu, chỉ thị nhận được;

2. Chú ý theo dõi chiều hướng ghi, các chướng ngại trên đường dồn;

3. Bảo đảm an toàn công tác dồn và an toàn lao động;

4. Không được chuyển dịch đầu máy khi chưa có tín hiệu của Trưởng dồn. Nếu tín hiệu không rõ ràng, phải yêu cầu báo lại (trường hợp đang dồn, cần thiết có thể dừng đoàn dồn lại);

5. Đối với ghi điện điều khiển tập trung hoặc ở bãi dồn có đặt tín hiệu dồn tàu đèn màu, phải chú ý trạng thái biểu thị của tín hiệu này;

6. Khi đẩy đoàn xe, phải thường xuyên kéo còi cảnh giác và chú ý tín hiệu của trưởng dồn để điều chỉnh tốc độ thích hợp và kịp thời dừng khi cần thiết.

Điều 234. Thông thường mỗi bãi dồn chỉ bố trí một máy dồn hoạt động. Nếu ở ga có khối lượng dồn lớn, cần phải cho nhiều máy dồn hoạt động, trong một bãi dồn phải cử người chỉ huy chung và phải được quy định trong Quy tắc quản lý kỹ thuật ga.

Điều 235. Trong trường hợp cần thiết mà không tìm được người có chức danh Trục ban chạy tàu ga, Trưởng tàu để đi tàu thì cho phép cử Trưởng đồn thay làm Trưởng tàu nhưng phạm vi không được quá một khu gian.

Điều 236. Khi cắt toa xe trên đường cụt phải để toa xe cách bục chắn ít nhất là 12m; cấm dồn phóng và thả trôi toa xe vào các đường này.

Điều 237. Trưởng ga, Trưởng trạm phải căn cứ vào tình hình thực tế và khối lượng công tác để quy định trình tự, biện pháp công tác dồn trong Quy tắc quản lý kỹ thuật ga.

Mục 2

DỒN TRONG PHẠM VI GA

Điều 238. Khi cần dồn ở ga nằm trên độ dốc quá 2,5‰ cũng như ở ga mà đường từ ghi ra khu gian có độ dốc quá 2,5‰ khi không có đường rút dồn phải:

1. Tiến hành dồn đẩy với đầu máy nối phía dưới dốc;
2. Nếu không thể làm như vậy, thì bắt buộc phải nối tất cả hãm tự động của đoàn dồn và phải thử hãm trước khi dồn.

Điều 239. Việc dồn trên đường chính hoặc trên đường đón gửi tàu, việc cho đầu máy dồn hoặc đoàn dồn từ bãi này sang bãi khác phải được Trục ban chạy tàu ga cho phép. Việc chuyển dịch nối trên cũng như việc đầu máy ra vào kho, thủ tục liên hệ và biện pháp bảo đảm an toàn chạy tàu phải được quy định trong Quy tắc quản lý kỹ thuật ga.

Điều 240. Việc dồn trên các đường chuyên dùng không do ga quản lý (các đường của xí nghiệp đầu máy, xí nghiệp toa xe, của các công ty, nhà máy...) chỉ được tiến hành khi đã được đơn vị quản lý cho phép.

Trường hợp đường chuyên dùng có máy dồn riêng, công việc dồn tại đó do đơn vị quản lý đảm nhiệm. Việc giao nhận toa xe cũng như việc đưa lấy toa xe trong trường hợp này được tiến hành ở địa điểm phân giới; địa điểm này được quy định trong Quy tắc quản lý kỹ thuật ga và trong hợp đồng khai thác đường chuyên dùng.

Điều 241. Việc giao nhận đầu máy giữa ga và trạm đầu máy phải tiến hành ở địa điểm phân giới giữa ga và trạm được quy định trong Quy tắc quản lý kỹ thuật ga. Giờ đầu máy ra vào kho phải được nhân viên dẫn máy của ga, của trạm đầu máy và Trưởng đồn (đối với máy dồn) ghi vào sổ giao nhận và yêu cầu bên nhận máy ký tên xác nhận.

Điều 242. Khi ga có thi công sửa chữa đường hoặc thiết bị khác, việc chuyển dịch các tàu công trình, máy làm đường và các phương tiện tự chạy khác trong phạm vi địa điểm thi công do người chỉ huy thi công điều khiển. Khi di chuyển các

tàu hoặc các phương tiện nói trên ra ngoài địa điểm thi công phải được sự đồng ý và hướng dẫn của Trục ban chạy tàu ga.

Điều 243. Trước khi kéo toa xe ở các đường trong bãi dôn ra đường rút dôn hoặc vào bãi gửi tàu, tổ dôn có nhiệm vụ xác định đã lấy hết chèn, các chốt lưỡi móc đã sập. Khi chuyển dịch các toa xe có xếp hàng đặc biệt, nguy hiểm, quá khổ, Trưởng dôn phải kiểm tra xác định bảo đảm an toàn, không trở ngại trong quá trình di chuyển.

Mục 3

DÔN RA NGOÀI GIỚI HẠN GA VÀ TRÊN ĐƯỜNG NHÁNH TRONG KHU GIAN

Điều 244. Khi cần dôn ra ngoài giới hạn ga (trừ ga có bố trí tín hiệu dôn ra ngoài giới hạn ga) và khi dôn tại đường nhánh trong khu gian phải được lệnh của Nhân viên điều độ chạy tàu cho phép và được sự đồng ý của Trục ban chạy tàu ga bên. Khi tổ chức dôn phải giao cho Lái tàu bằng chứng cho phép chiếm dụng khu gian.

Trường hợp điện thoại điều độ không thông, Trục ban chạy tàu hai ga đầu khu gian làm thủ tục dôn và ghi sự việc vào sổ nhật ký chạy tàu ga. Sau khi khôi phục điện thoại với điều độ, Trục ban chạy tàu ga dôn tàu báo cáo lại cho Nhân viên điều độ chạy tàu.

A. Dôn ra ngoài giới hạn ga

Điều 245. Thủ tục, điều kiện tiến hành và bằng chứng cho phép dôn ra ngoài giới hạn ga (trừ trường hợp dôn theo đuôi tàu chạy trước) trong từng phương pháp đóng đường quy định như sau:

1. Đóng đường tự động.

Chỉ được tiến hành dôn khi ga đang ở hướng gửi tàu và phân khu tiếp giáp đã thanh thoát. Ngoài việc mở tín hiệu ra ga, Trục ban chạy tàu ga còn phải giao cho Lái tàu **thẻ hình chìa khóa** và Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) ghi rõ nội dung dôn ra ngoài giới hạn ga.

Nếu không có **thẻ hình chìa khóa** hoặc dôn từ đường không có cột tín hiệu ra ga, phải đình chỉ sử dụng đóng đường tự động, chuyển sang dùng phương pháp đóng đường bằng điện tín; thủ tục và điều kiện dôn tiến hành theo quy định tại khoản 4 của Điều này.

Khi sử dụng đóng đường tự động, cấm kết hợp dôn ra ngoài giới hạn ga với việc gửi tàu sang ga bên.

2. Đóng đường nửa tự động.

Chỉ được tiến hành khi khu gian thanh thoát, sau khi làm thủ tục đóng đường gửi tàu và đã được ga bên đồng ý. Ngoài việc mở tín hiệu ra ga, Trục ban chạy tàu ga còn phải giao cho Lái tàu thẻ hình chìa khóa và Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) ghi rõ nội dung đồn ra ngoài giới hạn ga.

Nếu không có **thẻ hình chìa khóa** hoặc đồn từ đường không có cột tín hiệu ra ga, phải đình chỉ sử dụng đóng đường nửa tự động, chuyển sang dùng phương pháp đóng đường bằng điện tín; thủ tục và điều kiện đồn tiến hành theo quy định tại khoản 4 của Điều này.

Khi sử dụng đóng đường nửa tự động, cấm kết hợp đồn ra ngoài giới hạn ga với việc gửi tàu sang ga bên.

3. Đóng đường bằng máy thẻ đường.

Chỉ được tiến hành khi khu gian thanh thoát. Thủ tục xin đường đồn quy định như sau:

Trục ban chạy tàu ga cần tiến hành đồn, xin đường theo mẫu: "Xin đường đồn ra ngoài cột tín hiệu vào ga phía ...từ...giờ... phút đến... giờ...phút. Nhân viên điều độ chạy tàu đã cho phép đồn theo mệnh lệnh số..." (bỏ câu cuối cùng trong trường hợp điện thoại điều độ không thông).

Nếu không có tàu sắp chạy vào khu gian, Trục ban chạy tàu ga bên trả lời: "Đồng ý cho ga ... đồn ra ngoài cột tín hiệu vào ga phía...từ...giờ... phút đến... giờ...phút"; sau đó phát điện cho Trục ban chạy tàu ga xin đường đồn lấy thẻ đường để đồn.

Ngoài việc giao thẻ đường, Trục ban chạy tàu ga còn phải cấp Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) cho Lái tàu ghi rõ nội dung đồn ra ngoài giới hạn ga.

Trường hợp đồn một đoàn tàu ra ngoài giới hạn ga mà sau khi đồn đoàn tàu sẽ chạy sang ga bên, cho phép Trục ban chạy tàu ga xin đường đồn kết hợp với xin đường gửi tàu theo mẫu sau: "Xin đường đồn ra ngoài cột tín hiệu vào ga phía... từ... giờ... phút đến ...giờ ... phút. Đồn xong tàu này sẽ tiếp tục chạy đến ga.... Nhân viên điều độ chạy tàu đã cho phép tại mệnh lệnh số..." (bỏ câu cuối cùng trong trường hợp điện thoại điều độ không thông).

Nếu không có tàu sắp chạy vào khu gian, Trục ban chạy tàu ga bên trả lời "Đồng ý cho ga ... đồn ra ngoài cột tín hiệu vào ga phía ... từ... giờ... phút đến ...giờ ... phút"; sau đó phát điện cho Trục ban chạy tàu ga xin đường đồn lấy thẻ đường.

Ngoài việc giao thẻ đường, Trục ban chạy tàu ga còn phải cấp Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) cho Lái tàu ghi rõ nội dung đồn ra ngoài giới hạn ga.

Việc xin đường dồn kết hợp với xin đường gửi tàu chỉ được phép tiến hành khi thời gian dồn ra ngoài giới hạn ga không quá 30 phút. Nếu thời gian này quá 30 phút thì phải chia làm 2 giai đoạn riêng biệt với thủ tục sau:

- a. Giai đoạn dồn ra ngoài giới hạn ga và áp dụng các thủ tục về dồn;
- b. Giai đoạn gửi tàu sang ga bên và áp dụng thủ tục xin đường gửi tàu.

4. Đóng đường bằng điện tín.

Chỉ được tiến hành khi khu gian thanh thoát. Thủ tục xin đường dồn quy định như sau:

Trực ban chạy tàu ga xin đường dồn theo mẫu: "Xin đường dồn ra ngoài cột tín hiệu vào ga phía ...từ...giờ... phút đến... giờ....phút. Nhân viên điều độ chạy tàu đã cho phép dồn theo mệnh lệnh số..." (bỏ câu cuối cùng trong trường hợp điện thoại điều độ không thông).

Trực ban chạy tàu ga ký tên.

Nếu không có tàu sắp chạy vào khu gian, Trực ban chạy tàu ga bên trả lời: "Đồng ý cho ga ... dồn ra ngoài cột tín hiệu vào ga phía ...từ...giờ... phút đến... giờ....phút".

Trực ban chạy tàu ga ký tên.

Căn cứ vào điện tín cho đường của ga bên, Trực ban chạy tàu ga xin đường dồn ghi vào phiếu đường, giao cho Lái tàu kèm với Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) ghi rõ nội dung dồn ra ngoài giới hạn ga.

Trường hợp kết hợp việc xin đường dồn với xin đường gửi tàu, Trực ban chạy tàu ga xin đường theo mẫu sau: "Xin đường dồn ra ngoài cột tín hiệu vào ga phía ... từ ... giờ... phút đến ... giờ.... phút. Dồn xong tàu này sẽ tiếp tục chạy đến ga ... Nhân viên điều độ chạy tàu đã cho phép theo mệnh lệnh số..." (bỏ câu cuối cùng trong trường hợp điện thoại điều độ không thông).

Trực ban chạy tàu ga ký tên.

Nếu không có tàu sắp chạy vào khu gian, Trực ban chạy tàu ga bên trả lời: "Đồng ý đón tàu số... tàu này có dồn ra ngoài cột tín hiệu vào ga phía... từ... giờ... phút đến... giờ phút...".

Trực ban chạy tàu ga ký tên.

Căn cứ vào điện tín cho đường của ga bên, Trực ban chạy tàu ga xin đường dồn ghi vào phiếu đường, giao cho Lái tàu kèm với Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) ghi rõ nội dung dồn ra ngoài giới hạn ga.

Việc xin đường dồn kết hợp với xin đường gửi tàu chỉ được phép tiến hành khi thời gian dồn ra ngoài giới hạn ga không quá 30 phút. Nếu thời gian này quá 30 phút thì phải chia làm 2 giai đoạn riêng biệt như quy định tại khoản 3 của Điều này.

5. Đóng đường bằng thông tri.

Cấm dồn ra ngoài giới hạn ga khi sử dụng phương pháp đóng đường bằng thông tri.

6. Sau khi dồn xong.

Bất kỳ sử dụng phương pháp đóng đường chạy tàu nào, sau khi dồn xong, đoàn dồn đã trở về ga an toàn, nguyên vẹn (trừ trường hợp xin đường dồn kết hợp với xin đường gửi tàu nêu ở điểm 3, 4 điều này), Trục ban chạy tàu ga phải báo cho điều độ viên chạy tàu và Trục ban chạy tàu ga bên theo mẫu sau:

“Việc dồn toa ra ngoài cột tín hiệu vào ga phía ... xong lúc ... giờ ... phút. Khu gian thanh thoát.”

Nếu áp dụng phương pháp đóng đường tự động thì bỏ câu “Khu gian thanh thoát”;

Nếu áp dụng phương pháp đóng đường bằng máy thẻ đường phải báo thêm câu: “Thẻ đường số ... đã bỏ vào máy”;

Nếu áp dụng phương pháp đóng đường bằng điện tín phải báo thêm câu: “Phiếu đường số ... đã hủy bỏ” và phải chuyển bằng hình thức điện tín;

Nếu xin đường dồn kết hợp với xin đường để gửi tàu thì chỉ phải báo giờ tàu chạy theo quy định.

Điều 246. Khi cần dồn ra ngoài cột tín hiệu vào ga theo đuôi một tàu chạy trước (trừ trường hợp đóng đường tự động), Trục ban chạy tàu ga phải báo cáo với Nhân viên điều độ chạy tàu. Khi thấy không có trở ngại, Nhân viên điều độ chạy tàu phát mệnh lệnh theo mẫu.

"Mệnh lệnh số... lúc... giờ.. phút, ngày... tháng... năm..., cho phép tàu số... (hoặc đoàn dồn) dồn ra ngoài giới hạn ga... phía... theo đuôi tàu số... ga... cấp cảnh báo cho Lái tàu của tàu số... chạy trước biết: cấm lùi vào phạm vi cột tín hiệu báo trước của cột tín hiệu vào ga vì có tàu dồn theo đuôi".

Nếu tàu chạy trước bị dừng trong phạm vi từ cột tín hiệu vào ga đến cột tín hiệu báo trước của cột tín hiệu vào ga đó, Trưởng tàu của tàu chạy trước phải tiến hành phòng vệ ngay.

Sau khi nhận được lệnh của Nhân viên điều độ chạy tàu, Trục ban chạy tàu ga cấp cảnh báo cho tàu chạy trước theo mẫu trên, cấp bản sao mệnh lệnh điều độ cho Lái tàu, Trưởng tàu (nếu có) của tàu dồn, đồng thời báo cho Trục ban chạy tàu ga bên bằng điện tín: "Sau tàu số... có tàu số... (hoặc đoàn dồn) dồn theo đuôi".

Việc dồn theo đuôi chỉ được tiến hành sau khi tàu chạy trước đã chạy được 5 phút. Cự ly di chuyển của tàu dồn (hoặc đoàn dồn) vào khu gian không được vượt quá 800 m kể từ cột tín hiệu vào ga.

Ngoài việc giao bản sao lệnh điều độ, Trục ban chạy tàu ga còn phải giao cảnh báo cho Lái tàu theo mẫu: "Dồn ra ngoài giới hạn ga, theo đuôi tàu số... rồi trở về ga trước ... giờ... phút".

Thời gian tàu dồn hoặc đoàn dồn quay về ga chậm nhất là cùng thời điểm với giờ quy định đến ga bên của tàu chạy trước.

Sau khi tàu dồn hoặc đoàn dồn đã trở về ga, Trục ban chạy tàu ga phải báo cho Nhân viên điều độ chạy tàu và Trục ban chạy tàu ga bên bằng điện tín sau: "Tàu dồn số... (hoặc đoàn dồn) đã trở về ga lúc ... giờ... phút".

Điều 247. Cấm dồn theo đuôi tàu chạy trước trong các trường hợp sau:

1. Khi áp dụng phương pháp đóng đường tự động;
2. Khi tàu chạy trước có máy đẩy vào khu gian rồi quay về ga;
3. Khi đã đồng ý cho Trục ban chạy tàu ga bên dùng thẻ đường phản hồi;
4. Ở các khu gian đặc biệt;
5. Ở ga mà trong phạm vi 800 m tính từ cột tín hiệu vào ga ra khu gian có độ dốc trên 6‰ (kể cả dốc lên, dốc xuống) và phải được quy định trong Quy tắc quản lý kỹ thuật ga.

B. Dồn ở đường nhánh trong khu gian

Điều 248. Khi tàu đi dồn ở đường nhánh, trước khi làm thủ tục đóng đường, Trục ban chạy tàu ga phải báo cáo và được phép của Nhân viên điều độ chạy tàu. Trường hợp dồn ở đường nhánh không có trạm hỗ trợ, Nhân viên điều độ chạy tàu phải căn cứ vào tình hình chạy tàu thực tế, quy định thời gian dồn và thời gian quay về ga hoặc chạy đến ga bên để Trục ban chạy tàu ga cấp Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) cho Lái tàu, Trưởng tàu.

Điều 249. Khi tàu đi dồn ở đường nhánh hoặc khi từ đường nhánh trở về ga hay chạy sang ga bên, nếu tổ chức chạy lùi, Trưởng tàu phải đứng ở toa đầu tiên theo hướng tàu chạy lùi làm tín hiệu chạy lùi cho Lái tàu. Trong khi lùi, Trưởng tàu phải quan sát quãng đường phía trước, chú ý các địa điểm thi công, cầu chung, đường ngang, đường giao cắt... và làm ngay tín hiệu ngừng cho Lái tàu khi thấy trở ngại. Trường hợp cần thiết có thể sử dụng van khẩn cấp (nếu có) để bắt tàu dừng.

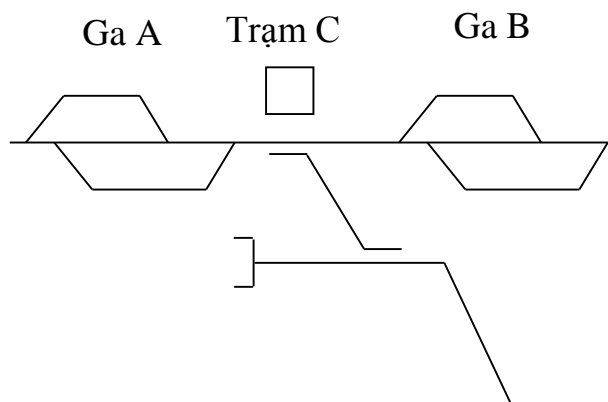
Tốc độ chạy lùi không được vượt quá 15 km/h.

Đối với các đường nhánh không có trạm hỗ trợ, trước khi cho tàu rời khỏi đường nhánh, Trưởng tàu phải kiểm tra, xác nhận việc chèn hãm toa xe đã đúng quy định, ghi đã quay về định vị và lưỡi ghi đã áp sát ray cơ bản.

Tốc độ dồn trong đường nhánh phải chấp hành đúng tốc độ quy định trong Biệt lệ (nếu có) đối với đường nhánh này.

Điều 250. Trước khi cho đầu máy, toa xe từ đường nhánh có trạm bổ trợ ra đường chính trong khu gian để dồn, Trục ban chạy tàu trạm phải báo cho Trục ban chạy tàu ga A yêu cầu phong tỏa khu gian.

Hình 3. Sơ đồ đường nhánh trong khu gian có đặt trạm bổ trợ có người quản lý



Nhận được yêu cầu trên, Trục ban chạy tàu ga A phải báo cáo với Nhân viên điều độ chạy tàu để làm thủ tục phong tỏa khu gian như quy định tại Điều 119 của Quy trình này, sau khi đã kiểm tra xác nhận khu gian thanh thoát. Nếu điện thoại điều độ không thông, Trục ban chạy tàu ga A phải báo cho Trục ban chạy tàu ga B, cùng nhau xác nhận khu gian thanh thoát và làm thủ tục phong tỏa khu gian như quy định tại Điều 120 của Quy trình này.

Điện tín phong tỏa khu gian phải đồng điện cho Trục ban chạy tàu trạm đường nhánh.

Sau khi nhận được điện tín phong tỏa khu gian, Trục ban chạy tàu trạm cấp cho Lái tàu Giấy phép vạch chéo đỏ (theo Mẫu số 10 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) và Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) trong đó ghi rõ phạm vi đoàn dồn được phép chuyển dịch và những điều cần thiết khác. Đoàn dồn chỉ được chuyển dịch trong phạm vi khoảng cách giữa 2 biển báo trạm.

Việc chuyển dịch đầu máy, toa xe giữa đường nhánh và đường chính phải tiến hành theo biện pháp và tín hiệu dồn quy định. Sau khi dồn xong, đường chính đã thanh thoát, ghi đã khóa theo định vị, Trục ban chạy tàu trạm điện báo cho Trục ban chạy tàu ga A để giải tỏa khu gian, theo mẫu: "Công việc dồn đã xong lúc... giờ.... phút, khu gian thanh thoát, yêu cầu giải tỏa khu gian".

Nhận được điện tín trên, Trục ban chạy tàu ga A báo cáo Nhân viên điều độ chạy tàu để làm thủ tục giải tỏa khu gian như quy định tại Điều 128 của Quy trình này. Nếu điện thoại điều độ không thông, Trục ban chạy tàu ga A báo cho Trục ban chạy tàu ga B biết và cùng nhau làm thủ tục giải tỏa khu gian như quy định tại Điều 129 của Quy trình này.

Mục 4

DÒN ĐẨY TAY

Điều 251. Khi cần dòn đẩy tay, phải chấp hành những biện pháp cần thiết như sau:

1. Chỉ huy việc dòn đẩy tay:
 - a. Ở ga, có thể do Trực ban chạy tàu ga trực tiếp điều khiển hoặc do phụ Trực ban chạy tàu ga, Trưởng dòn điều khiển theo lệnh của Trực ban chạy tàu ga;
 - b. Ở đường nhánh hoặc các đường chuyên dùng do nhân viên phụ trách tại địa điểm đó điều khiển.
2. Các toa xe dòn đẩy tay phải có hãm tay tốt. Trước khi dòn đẩy, phải thử hãm tay và bố trí nhân viên phụ trách các hãm đó;
3. Tốc độ di chuyển của các toa xe không được quá 5km/h;
4. Mỗi lần dòn không quá một toa nặng hoặc hai toa rỗng, các toa xe khi dòn đẩy tay phải nối liền nhau;
5. Khi dòn đẩy, những nhân viên tham gia đẩy toa phải đi theo dọc hai bên của toa xe; không được đi trên đường ray hoặc đi vào chỗ hai toa nối nhau và phải tăng cường chú ý để kịp thời tránh những chướng ngại vật như đường có ke cao, các cửa kho, cần ghi, biển ghi, toa xe đỗ song song với đường dòn.

Điều 252. Cấm dòn đẩy tay trong trường hợp sau:

1. Trên đường có độ dốc quá 2,5‰;
2. Khi thời tiết không tốt cũng như khi thiếu dụng cụ chèn, hãm;
3. Khi hãm tay của toa xe hỏng;
4. Dùng toa xe này đâm vào toa xe khác để khởi động hoặc lấy đà;
5. Ban đêm mà địa điểm dòn đẩy tay không có đầy đủ ánh sáng.

Điều 253. Ở ga có trang bị tời chuyên dùng hoặc các dụng cụ cơ giới chuyên dùng cho việc dòn thì trình tự và biện pháp dòn bằng các phương tiện này quy định trong Quy tắc quản lý kỹ thuật ga.

Chương XII

CÔNG TÁC ĐIỀU ĐỘ CHẠY TÀU

Điều 254. Việc chạy tàu trên một khu đoạn chỉ do một Nhân viên điều độ chạy tàu chỉ huy.

Những mệnh lệnh của cấp trên hoặc của người lãnh đạo trực tiếp của Nhân viên điều độ chạy tàu phải được thực hiện thông qua Nhân viên điều độ chạy tàu.

Tất cả nhân viên đường sắt công tác trên khu đoạn phải chấp hành nghiêm chỉnh mệnh lệnh của Nhân viên điều độ chạy tàu.

Điều 255. Nhân viên điều độ chạy tàu có trách nhiệm thực hiện tốt Biểu đồ chạy tàu trong khu đoạn mình phụ trách, cụ thể là:

1. Kiểm tra các ga về việc thi hành Biểu đồ chạy tàu và kế hoạch lập tàu;
2. Kịp thời ra mệnh lệnh cần thiết cho các Trục ban chạy tàu ga, Lái tàu, Trưởng tàu,... (trực tiếp hoặc thông qua Trục ban chạy tàu ga);
3. Áp dụng mọi biện pháp để ngăn ngừa những thiếu sót, vi phạm để khôi phục Biểu đồ chạy tàu;
4. Thường xuyên chỉ huy, kiểm tra tàu đi, đến ở các ga, tránh, vượt nhau và tàu chạy trong khu đoạn, đồng thời tìm mọi cách bảo đảm an toàn chạy tàu.

Điều 256. Khi bắt đầu lên ban, Nhân viên điều độ chạy tàu phải gọi tất cả các ga trong khu đoạn để kiểm tra việc lên ban của Trục ban chạy tàu ga và đối chiếu giờ đồng hồ ở các ga, nắm tình hình từng ga, kiểm tra lại các Cảnh báo còn hiệu lực và những chỉ thị cần thiết khác.

Điều 257. Nhân viên điều độ chạy tàu phải nhận báo cáo của các ga về tàu đến, đi, thông qua của từng tàu, kế hoạch trình tàu chạy thực tế vào Biểu đồ chạy tàu với số liệu cần thiết và nguyên nhân vi phạm.

Trên Biểu đồ chạy tàu thực tế, Nhân viên điều độ chạy tàu phải ghi:

1. Số hiệu tàu, đầu máy, thành phần, tổng trọng đoàn tàu, tên Lái tàu và Trưởng tàu;
2. Những số liệu về vận dụng đầu máy;
3. Tình hình toa xe tác nghiệp hàng hoá, xe rỗng, xe đang sửa chữa, xe chờ sửa chữa, xe hỏng, xe chờ vận dụng ở các ga theo định kỳ báo cáo;
4. Tình hình toa xe, đầu máy chiếm dụng đường đón gửi ở các ga;
5. Tàu hỗn hợp, tàu có xếp hàng đặc biệt, hàng nguy hiểm, hàng quá khổ giới hạn (ghi mục đồ cấp quá khổ), tàu quá dài, quá tải và tàu cần có điều kiện chạy đặc biệt khác;
6. Việc phong tỏa khu gian cũng như những sự việc trở ngại khác..., tai nạn liên quan đến chạy tàu.

Điều 258. Tất cả những mệnh lệnh phải do Nhân viên điều độ chạy tàu ra lệnh trực tiếp cho Trục ban chạy tàu ga. Trục ban chạy tàu ga truyền đạt cho các nhân viên khác có liên quan. Những mệnh lệnh phải đăng ký vào Sổ đăng ký lệnh của Nhân viên điều độ chạy tàu (theo mẫu số 15 tại Phụ bản của Quy trình này)

được quy định tại Điều 259 của Quy trình này và Trục ban chạy tàu ga phải đăng ký vào Sổ đăng ký lệnh nhận của Nhân viên điều độ chạy tàu (theo mẫu số 16 tại Phụ bản của Quy trình này).

Điều 259. Những mệnh lệnh của Nhân viên điều độ chạy tàu về các việc dưới đây phải được đăng ký vào Sổ đăng ký lệnh của Nhân viên điều độ chạy tàu (theo mẫu số 15 tại Phụ bản của Quy trình này):

1. Phong tỏa và giải tỏa khu gian;
2. Chuyển từ phương pháp đóng đường này sang phương pháp đóng đường khác;
3. Tàu quá dài, bội tải, tàu hỗn hợp, tàu có toa xe xếp hàng đặc biệt, hàng nguy hiểm hoặc hàng quá khổ giới hạn;
4. Đón, gửi tàu khách, tàu hỗn hợp trên đường không quy định đón gửi tàu;
5. Lập thêm tàu và bãi bỏ tàu so với Biểu đồ chạy tàu;
6. Cho tàu dồn theo đuôi một tàu khác, tàu dừng để làm việc trong khu gian;
7. Tàu cứu viện, đầu máy cứu viện, tàu công trình... vào khu gian phong tỏa;
8. Giảm tốc độ chạy tàu khi đoàn tàu đó cần phải giảm tốc độ; mệnh lệnh bổ sung cảnh báo;
9. Mở hoặc bỏ trạm tạm thời trong khu gian, thay đổi địa điểm cấp nước đầu máy, toa xe, cắt đầu máy ghép nếu trước khi qua cầu không được phép nối đầu máy liền nhau;
10. Chỉ định Người chỉ huy chạy tàu trong khu gian có nhiều tàu cứu viện, nhiều tàu công trình theo quy định Điều 165 của Quy trình này và những mệnh lệnh mà Nhân viên điều độ chạy tàu cần lưu trữ.

Điều 260. Khi nhận mệnh lệnh của Nhân viên điều độ chạy tàu, Trục ban chạy tàu ga phải ghi vào Sổ đăng ký lệnh nhận của Nhân viên điều độ chạy tàu (theo mẫu số 16 tại Phụ bản của Quy trình này) và nhắc lại từng chữ cho Nhân viên điều độ chạy tàu nghe, đồng thời báo họ tên và giờ nhận.

Sau khi nghe mệnh lệnh đã được nhận đúng, Nhân viên điều độ chạy tàu xác nhận, ghi tên người nhận và giờ phát.

Mệnh lệnh của Nhân viên điều độ chạy tàu phải do chính Trục ban chạy tàu ga trực tiếp nhận.

Khi đọc mệnh lệnh cho một số ga cùng một lúc, Nhân viên điều độ chạy tàu chỉ định một trong các Trục ban chạy tàu ga nhắc lại, các Trục ban chạy tàu ga khác chú ý đối chiếu cho đúng.

Điều 261. Trong các trường hợp dưới đây, Nhân viên điều độ chạy tàu phải ra mệnh lệnh phong tỏa khu gian:

1. Căn cứ Giấy phong tỏa khu gian hoặc văn bản cho phép phong tỏa khu gian của Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam hoặc người được ủy quyền theo kế hoạch cho trước.

2. Khi có yêu cầu cứu viện hoặc khi được báo trong khu gian có chướng ngại, hư hỏng đường, cầu, hầm, công trình, thiết bị, đe dọa an toàn chạy tàu (Nhân viên điều độ chạy tàu nhận thông tin này phải đăng ký, lưu trữ trong Sổ nhận điện tín của Nhân viên điều độ chạy tàu (theo mẫu số 18 tại Phụ bản của Quy trình này).

Mệnh lệnh phong tỏa khu gian theo mẫu "Mệnh lệnh số....vì.....(lý do phong tỏa) khu gian giữa ga... và ga... phong tỏa từ.... giờ.....phút đếngiờ...phút. Cấm tàu chạy, trừ tàu cứu viện, tàu công trình được gửi vào khu gian để ...".

Nhân viên điều độ chạy tàu ký tên

Điều 262. Trong mọi trường hợp, mệnh lệnh phong tỏa khu gian phải do Trực ban chạy tàu ga trực tiếp nhận. Nếu một ga đầu khu gian thuộc sự chỉ huy của Nhân viên điều độ chạy tàu khác thì hai Nhân viên điều độ chạy tàu này phải thoả thuận và chuyển nội dung mệnh lệnh phong tỏa cho nhau.

Điều 263. Sau khi nhận được báo cáo và xác nhận khu gian thanh thoát như quy định tại các Điều 128, 129, 146 của Quy trình này, Nhân viên điều độ chạy tàu ra lệnh giải tỏa khu gian theo mẫu:

"Mệnh lệnh số....bãi bỏ mệnh lệnh số.....ngày.....thángnăm....., khu gian giữa ga.....và ga..... giải tỏa để chạy tàu kể từ giờ....phút".

Nhân viên điều độ chạy tàu ký tên.

Nhân viên điều độ chạy tàu phải ghi, lưu trữ việc giải tỏa khu gian trong Sổ đăng ký lệnh của Nhân viên điều độ chạy tàu (theo mẫu số 15 tại Phụ bản 01 của Quy trình này).

Điều 264. Khi cần thiết cho tàu dừng trong khu gian, tàu đến làm việc ở đường nhánh, Nhân viên điều độ chạy tàu phải ra lệnh cho Trực ban chạy tàu hai ga đầu khu gian cho phép gửi tàu, trong đó phải quy định địa điểm dừng, thời gian làm việc và thời hạn về đến ga (trừ tàu công trình gửi vào khu gian phong tỏa để tiến hành thi công thì theo mệnh lệnh phong tỏa khu gian và sự hướng dẫn của người chỉ huy thi công).

Điều 265. Khi nhận được yêu cầu cứu viện, Nhân viên điều độ chạy tàu phải ra lệnh cho đội cứu viện và cho ga được chỉ định lập tàu cứu viện (mệnh lệnh được đồng gửi cho các đơn vị khác có liên quan).

Sau khi tàu cứu viện chuẩn bị xong, Nhân viên điều độ chạy tàu ra lệnh cứu viện như quy định tại Chương VI của Quy trình này.

Điều 266. Sau khi nhận được báo cáo của Trực ban chạy tàu ga về việc mất tác dụng của thiết bị đóng đường chạy tàu cũng như khi nhận được báo cáo về sự phục hồi tác dụng của thiết bị đóng đường chạy tàu, Nhân viên điều độ chạy tàu

phải ghi sự việc này vào Sổ nhân điện tín của Nhân viên điều độ chạy tàu (theo mẫu số 18 tại Phụ bản của Quy trình này) và thông qua Trực ban chạy tàu hai ga đầu khu gian để xác định khu gian thanh thoát, sau đó ra lệnh theo mẫu.

"Mệnh lệnh số....vì....cho phép ga...và ga ...chuyển sang phương pháp đóng đường chạy tàu bằng ...(hoặc phục hồi phương pháp đóng đường chạy tàu bằng ...) kể từgiờ.....phút ”

Nhân viên điều độ chạy tàu ký tên

Điều 267. Khi chuyển sang phương pháp đóng đường bằng điện tín mà điện thoại đóng đường giữa hai ga không thông, Nhân viên điều độ chạy tàu cho phép hai ga dùng điện thoại điều độ như sau: khi ra lệnh đổi sang phương pháp đóng đường bằng điện tín thì dùng mẫu quy định tại Điều 266 của Quy trình này và bổ sung câu: "và dùng điện thoại điều độ".

Sau khi nhận được mệnh lệnh của Nhân viên điều độ chạy tàu, Trực ban chạy tàu hai ga dùng điện thoại điều độ làm thủ tục chạy tàu, qua sự kiểm tra của Nhân viên điều độ chạy tàu.

Nhân viên điều độ chạy tàu phải ghi giờ, tình hình xin đường và cho đường của hai ga vào Sổ đăng ký lệnh của Nhân viên điều độ chạy tàu (theo mẫu số 18 tại Phụ bản của Quy trình này) để theo dõi.

Chương XIII **CẤP CẢNH BÁO**

Điều 268. Việc cấp Cảnh báo được thực hiện theo quy định tại mục 2.3.5.10 Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Kỹ thuật khai thác đường sắt và những trường hợp liên quan đến Điều 270 của Quy trình này.

Điều 269. Cảnh báo do Trực ban chạy tàu ga cấp cho Lái tàu, Trưởng tàu theo biện pháp và thủ tục quy định của Quy trình này.

Trường hợp cứu viện thì người chỉ huy chạy tàu cứu viện được phép viết bổ sung vào Cảnh báo cho Lái tàu, Trưởng tàu của đoàn tàu cứu viện.

Điều 270. Những nhân viên Đường sắt được yêu cầu Cảnh báo:

1. Đối với công việc thi công đã có kế hoạch trước:

a. Cung trưởng cung cầu, đường, hầm, thông tin tín hiệu đường sắt hoặc Người chỉ huy thi công có cấp bậc tương đương nhưng thời hạn cảnh báo không quá 24 giờ;

b. Giám đốc các công ty quản lý đường sắt, công ty thông tin tín hiệu đường sắt hoặc Người chỉ huy thi công có cấp bậc tương đương nhưng thời hạn cảnh báo không quá 120 giờ;

c. Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam hoặc Người được ủy quyền quy định bằng công lệnh nếu thời hạn cảnh báo quá 120 giờ.

2. Đối với những hư hỏng hoặc chướng ngại đột xuất uy hiếp đến an toàn chạy tàu, do Người phát hiện sự việc yêu cầu;

3. Đối với việc sử dụng goòng trong điều kiện tầm nhìn hạn chế do Người phụ trách goòng yêu cầu;

4. Khi thay đổi địa điểm thiết bị do Người quản lý thiết bị yêu cầu;

5. Các trường hợp khác do Trục ban chạy tàu ga báo cáo Nhân viên điều độ chạy tàu để chỉ định ga cấp Cảnh báo.

Điều 271. Yêu cầu Cảnh báo phải được chuyển bằng điện tín, bằng giấy hay trực tiếp đến Trục ban chạy tàu ga, Trưởng phòng điều độ. Người nhận được thông tin phải ghi vào Sổ đăng ký cảnh báo (theo mẫu số 14 hoặc mẫu số 20 tại Phụ bản 01 của Quy trình này) và làm thủ tục cấp Cảnh báo.

1. Nội dung yêu cầu cấp Cảnh báo như sau:

a. Địa điểm cần Cảnh báo;

b. Lý do cảnh báo;

c. Thời gian cảnh báo có hiệu lực (thời gian bắt đầu, kết thúc);

d. Những điểm cần chú ý khi tàu chạy (tốc độ, dẫn đường).

2. Việc đưa yêu cầu cấp Cảnh báo quy định như sau:

a. Khi Cung trưởng cung cầu, đường, hầm, thông tin tín hiệu đường sắt yêu cầu: phải gửi đến ga đầu khu gian cần cảnh báo hoặc trực tiếp đến ga ghi vào Sổ đăng ký cảnh báo của ga (theo mẫu số 14 tại Phụ bản của Quy trình này).

b. Khi Giám đốc công ty quản lý đường sắt, thông tin tín hiệu đường sắt hoặc người chỉ huy thi công có cấp bậc tương đương yêu cầu: phải dùng điện tín chuyển cho một trong Trục ban chạy tàu hai ga đầu khu gian và Nhân viên điều độ chạy tàu;

c. Khi yêu cầu Cảnh báo quy định bằng Công lệnh: phải gửi các đơn vị liên quan.

3. Khi nhận được yêu cầu cấp Cảnh báo, Trục ban chạy tàu ga phải báo cáo bằng điện tín cho Nhân viên điều độ chạy tàu và Trục ban chạy tàu ga bên.

Điều 272. Thời hạn đưa yêu cầu Cảnh báo quy định như sau:

1. Đối với thi công có kế hoạch trước: phải đưa cùng lúc với kế hoạch thi công. Nếu vì nguyên nhân nào đó mà không thể đưa cùng một lúc với kế hoạch thi công thì phải đưa chậm nhất 3 giờ trước giờ Cảnh báo có hiệu lực;

2. Đối với goòng: phải gửi chậm nhất một giờ trước giờ goòng vào làm việc trong khu gian;

3. Công lệnh Cảnh báo phải gửi đến các đơn vị liên quan chậm nhất 24 giờ trước giờ Cảnh báo có hiệu lực.

Điều 273. Khi có lũ lụt, mưa to, gió bão, trong điều kiện được phép gửi tàu, mặc dù chưa có yêu cầu Cấp cảnh báo, Trục ban chạy tàu hai ga đầu khu gian có đoạn đường xung yếu phải cấp Cảnh báo cho các tàu gửi vào khu gian chú ý cảnh giác và giảm tốc độ khi chạy vào địa điểm xung yếu.

Trục ban chạy tàu ga phải báo cho Nhân viên điều độ chạy tàu và đơn vị quản lý đường sắt có liên quan để xác định việc tiếp tục hoặc bãi bỏ cấp Cảnh báo cho tàu.

Điều 274. Nhân viên điều độ chạy tàu phải chỉ định những ga dưới đây cấp Cảnh báo:

1. Ga khởi hành của các tàu;

2. Ga gần địa điểm cảnh báo nhất mà ở đó các tàu dừng theo quy định để tác nghiệp kỹ thuật;

Ga được chỉ định cấp cảnh báo phải ghi nội dung Cảnh báo vào Sổ đăng ký cảnh báo (theo mẫu số 21 tại Phụ bản của Quy trình này).

Điều 275. Từ ngày 01 đến ngày 05 tháng 01 hàng năm, Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam hoặc người được uỷ quyền phải ban hành Công lệnh tốc độ, Công lệnh cảnh báo, quy định các địa điểm xung yếu.

Công lệnh tốc độ là văn bản quy định tốc độ chạy tàu thường xuyên trong năm.

Công lệnh cảnh báo là văn bản quy định tốc độ chạy tàu khác với tốc độ quy định trong công lệnh tốc độ. Công lệnh cảnh báo quy định tốc độ trong một thời gian nhất định do phải tiến hành thi công, sửa chữa cầu, đường hoặc do các nguyên nhân khác mà phải thay đổi tốc độ.

Nhận được yêu cầu Cảnh báo, Thủ trưởng các đơn vị phải truyền đạt nội dung công lệnh Cảnh báo cho Lái tàu, Trưởng tàu và các nhân viên có liên quan biết để chấp hành.

Từ ngày 01 đến ngày 05 hàng tháng, Trưởng phòng điều độ phải kiểm tra chắc chắn và xác nhận việc truyền đạt Công lệnh cảnh báo đến các đơn vị có liên quan.

Nhân viên điều độ chạy tàu theo yêu cầu Cảnh báo quy định tại Điều 270 của Quy trình này để ra lệnh cấp Cảnh báo bổ sung cho các tàu.

Điều 276. Sau khi nhận được yêu cầu cấp Cảnh báo hoặc Công lệnh cảnh báo và đã chỉ định ga Cấp cảnh báo, Nhân viên điều độ chạy tàu phải ghi nội dung

Cảnh báo vào Sổ đăng ký cảnh báo của Nhân viên điều độ chạy tàu (theo mẫu số 20 tại Phụ bản của Quy trình này) trong khu đoạn mình phụ trách.

Việc đăng ký vào sổ tiến hành theo từng tuyến đường và đánh số theo từng tháng bắt đầu từ số 1 kể từ 0 giờ ngày đầu tháng.

Ngày đầu mỗi tháng, Trung tâm điều hành giao thông vận tải đường sắt và Trưởng ga có nhiệm vụ chuyển sang tháng sau những Cảnh báo còn hiệu lực và ký tên xác nhận để thực hiện.

Điều 277. Vào ngày cuối của mỗi tháng, Thủ trưởng các đơn vị quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt thống kê những Cảnh báo còn hiệu lực trong phạm vi quản lý của công ty để báo cáo với các cơ quan cấp trên có liên quan và chuyển bằng văn bản cho Trung tâm điều hành giao thông vận tải đường sắt.

Điều 278. Ở phòng làm việc của Trực ban chạy tàu ga, phòng làm việc của Nhân viên điều độ chạy tàu những Cảnh báo đã đăng ký vào sổ phải được viết lên bảng để theo dõi.

Những Cảnh báo hết hiệu lực phải xoá đi.

Điều 279. Bảng chứng đã nhận được yêu cầu cấp Cảnh báo là:

1. Nội dung và chữ ký của người yêu cầu ghi trong Sổ đăng ký cảnh báo của ga đầu khu gian cần Cảnh báo;

2. Đối với yêu cầu Cảnh báo trong trường hợp nguy cấp đến an toàn chạy tàu mà người yêu cầu không thể đăng ký vào sổ được thì người nhận thông tin phải ghi vào Sổ đăng ký điện tín và ký xác nhận.

Điều 280. Khi cấp Cảnh báo (theo Mẫu số 13 tại Phụ lục E của QCVN 22:2025/BXD) cho tàu, Trực ban chạy tàu ga phải viết rõ ràng nội dung Cảnh báo theo mẫu quy định; Lái tàu và Trưởng tàu phải ký nhận vào tồn căn (ghi rõ họ tên) khi đã hiểu rõ nội dung Cảnh báo.

Khi tàu chạy có đầu máy ghép thì giao Cảnh báo cho Lái tàu của đầu máy chính và bản sao cho các Lái tàu của đầu máy sau.

Khi có đầu máy đẩy vào khu gian và trở về thì giao bản sao cho Lái tàu của đầu máy đẩy.

Điều 281. Trường hợp không thể khôi phục việc chạy tàu bình thường đúng thời hạn ghi trong yêu cầu cảnh báo, người chỉ huy thi công phải đặt hoặc giữ lại tín hiệu giảm tốc độ và gửi kịp thời cho Trực ban chạy tàu ga đầu khu gian yêu cầu kéo dài hiệu lực cảnh báo với nguyên nhân và thời hạn kéo dài.

Nhận được yêu cầu kéo dài thời hạn Cảnh báo, Trực ban chạy tàu ga và Nhân viên điều độ chạy tàu đăng ký vào sổ và thông báo cho ga liên quan tiếp tục Cảnh báo cho tàu trong thời hạn kéo dài như thủ tục đã quy định.

Điều 282. Trường hợp cần bãi bỏ Cảnh báo trước thời hạn, người yêu cầu cảnh báo phải báo cho Nhân viên điều độ chạy tàu hoặc ga đầu khu gian cấp cảnh báo bằng giấy, bằng điện tín hoặc ghi vào Sổ đăng ký cảnh báo (theo mẫu số 14 hoặc mẫu số 20 tại Phụ bản 01 của Quy trình này).

Nhận được yêu cầu bãi bỏ Cảnh báo, Nhân viên điều độ chạy tàu ra lệnh cho các ga liên quan để bãi bỏ việc cấp Cảnh báo.

Chương XIV

KIỂM TRA CÁC CÔNG TRÌNH VÀ THIẾT BỊ ĐƯỜNG SẮT

Điều 283. Để bảo đảm công tác chạy tàu, dồn dịch được an toàn, không gián đoạn, ngoài việc kiểm tra thường xuyên và định kỳ của các đơn vị được giao quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt, các đơn vị sử dụng duy tu và bảo dưỡng các công trình, thiết bị đường sắt còn phải tổ chức việc liên hiệp kiểm tra có hệ thống, theo thời gian quy định đối với những công trình, thiết bị có liên quan đến chạy tàu như:

1. Công trình thiết bị: cầu, đường, hầm, ghi, dốc gù, cầu cân;
2. Công trình thiết bị: tín hiệu và thông tin;
3. Công trình thiết bị: cấp nước, cấp nhiên liệu và chỉnh bị đầu máy, toa xe.

Kết quả kiểm tra và những biện pháp cần thiết để trừ bỏ những hiện tượng xấu cũng như thời hạn hoàn thành việc bổ cứu này phải được ghi rõ vào biên bản kiểm tra do Hội đồng quy định tại Điều 284 dưới đây lập và vào sổ kiểm tra thiết bị chạy tàu.

Điều 284. Thành phần Hội đồng kiểm tra và thời hạn liên hiệp kiểm tra quy định như sau:

1. Kiểm tra ở ga: Trưởng ga làm chủ tịch Hội đồng, thủ trưởng đơn vị liên quan (quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt, thông tin tín hiệu, đầu máy, toa xe) làm ủy viên;

Việc kiểm tra các công trình, thiết bị kể trên ở trong phạm vi ga, đối với các ga đặc biệt và ga loại 1 tiến hành mỗi quý một lần, đối với ga khác tiến hành mỗi tháng một lần;

2. Kiểm tra toàn tuyến: Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam hoặc người được uỷ quyền làm chủ tịch Hội đồng. Thủ trưởng các đơn vị liên quan trên tuyến đó (vận tải, quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt, thông tin tín hiệu, đầu máy, toa xe) làm ủy viên;

Việc kiểm tra các công trình thiết bị kể trên trong phạm vi khu gian và ở các khu vực đường dùng riêng do các đơn vị quản lý tiến hành 6 tháng một lần;

Khi kiểm tra các công trình thiết bị thuộc đơn vị nào quản lý thì thủ trưởng đơn vị đó tham gia Hội đồng;

3. Kiểm tra toàn mạng đường sắt: Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam làm chủ tịch Hội đồng, thủ trưởng các đơn vị vận tải, quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt, thông tin tín hiệu, đầu máy, toa xe, và an toàn làm ủy viên. Việc kiểm tra toàn mạng đường sắt phải tiến hành mỗi năm một lần, các cấp quản lý cơ sở về tình hình công trình thiết bị và tình hình an toàn chạy tàu trong toàn mạng đường sắt.

Khi Hội đồng kiểm tra khu đoạn nào, thủ trưởng các đơn vị: vận tải, quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt, thông tin tín hiệu, đầu máy, toa xe, và các đơn vị liên quan khác phải tham gia vào việc kiểm tra.

Chương XV **BIỆN PHÁP ĐÓN GỬI, DÒN TÀU** **TẠI CÁC GA BỐ TRÍ MỘT GÁC GHI**

Điều 285.

Tại một số ga có mật độ chạy tàu thấp (không quá 3 đôi tàu/ngày đêm) và không có tác nghiệp dòn tàu (trừ trường hợp quy định tại điều 287 của Quy trình này) cho phép bố trí 01 gác ghi lên ban làm nhiệm vụ đón tiễn tàu. Tên các ga bố trí 01 gác ghi lên ban do Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam quy định.

Trong mọi trường hợp các tàu thông qua ga bố trí 01 gác ghi đều phải dừng lại ga để làm thủ tục đón gửi tàu.

Điều 286. Biện pháp đón gửi tàu.

Các ga tiếp giáp ga bố trí 01 gác ghi, 15 phút trước khi xin đường gửi tàu phải dự báo kế hoạch xin đường cho ga bố trí 01 gác ghi biết. Sau khi nhận được thông báo này, Trục ban chạy tàu ga được phép tiến hành chuẩn bị đường, ghi đầu tiên trước, đầu đón sau. Biện pháp cụ thể như sau:

1. Khi đón, gửi tàu có dừng ở ga lớn hơn 10 phút xong tiếp tục chạy.

a. Đón tàu:

Trục ban chạy tàu và gác ghi phải làm các thủ tục đón tàu vào ga như quy định trong điều 198 Quy trình này. Trục ban chạy tàu và gác ghi phải có mặt ở vị trí đón tàu.

b. Gửi tàu:

Sau khi tàu đến ga nguyên vẹn, Trục ban chạy tàu ga và Gác ghi làm các thủ tục gửi tàu như quy định trong điều 214 Quy trình này (gác ghi đón tàu xong mới

làm nhiệm vụ của gác ghi phía gửi tàu). Trục ban chạy tàu và Gác ghi phải có mặt ở vị trí gửi tàu.

2. Khi đón, gửi tàu thông qua ga, hoặc có dừng ở ga ≤ 10 phút (từ 10 phút trở xuống).

Trục ban chạy tàu và Gác ghi phải khai thông đường và kiểm tra, thu chìa khóa ghi (nếu có) hoặc khoá không chế (nếu có) của ghi đầu tiên trước, đầu đón sau, xong mới làm thủ tục đón tàu vào ga như sau:

a. Đón tàu:

Trục ban chạy tàu và Gác ghi thực hiện như quy định tại điểm a khoản 1 điều này.

Trong mọi trường hợp, khi đón tàu vào đường chính hay đường phụ, gác ghi phải làm tín hiệu giảm tốc độ (ban ngày cờ vàng mở, ban đêm ánh đèn màu vàng hướng về phía tàu đến) để đón tàu, như quy định tại mục 3.6.2 của QCVN 21:2025/BXD.

Trục ban chạy tàu đứng ở vị trí đón tàu gần phía cửa phòng trục ban chạy tàu ga (vị trí được quy định trong Quy tắc quản lý kỹ thuật ga) để đón tàu.

Trục ban chạy tàu làm thủ tục đón tàu vào ga bắt tàu dừng lại để: nhận chứng vật chạy tàu (nếu có) với Lái tàu và tác nghiệp (nếu có).

b) Gửi tàu:

Sau khi mở cột hiệu ra ga hoặc giao chứng vật chạy tàu cho Lái tàu. Trục ban chạy tàu lên đầu máy áp dẫn tàu ra khỏi ghi ngoài cùng của đường gửi tàu. Trục ban chạy tàu kiêm nhiệm vụ của gác ghi, phải kiểm tra tàu, đường và ghi, nếu có trở ngại phải bắt tàu ngừng kịp thời.

Trước khi lên đầu máy để áp dẫn tàu, Trục ban chạy tàu phải dự kiến giờ tàu chạy cho ga bên biết.

3. Trường hợp 2 tàu tránh nhau.

a. Đón tàu thứ nhất vào ga chờ tránh tàu thứ hai: Thực hiện như điểm a khoản 1 điều này. Trục ban chạy tàu, gác ghi phải kiểm tra tàu thứ nhất vào ga an toàn nguyên vẹn dừng hẳn trong mốc tránh va chạm.

b. Đón, gửi tàu thứ hai (tàu vào ga sau) vào ga:

- Trường hợp tàu thứ hai thông qua ga hoặc có dừng ở ga ≤ 10 phút: Trục ban chạy tàu và gác ghi thực hiện đón, gửi tàu thứ hai như quy định tại khoản 2 của điều này.

- Trường hợp tàu thứ hai có ngừng ở ga trên 10 phút. Trục ban chạy tàu và gác ghi thực hiện gửi tàu như quy định tại điểm b khoản 1 điều này.

c. Gửi tàu thứ nhất: Trục ban chạy tàu và gác ghi thực hiện gửi tàu như quy định tại điểm b khoản 1 điều này.

4. Giao và nhận chứng vật chạy tàu.

Trừ trường hợp chạy tàu theo phương pháp đóng đường nửa tự động, tự động. Trục ban chạy tàu phải trực tiếp giao, nhận chứng vật chạy tàu với Lái tàu (cấm dùng cột giao nhận để giao chứng vật chạy tàu).

Điều 287. Biện pháp dồn tàu.

Chấp hành nghiêm chỉnh các điều được quy định tại chương XI công tác dồn tàu của Quy trình này.

Việc dồn tàu đối với các ga bố trí 01 gác ghi lên ban làm việc chỉ áp dụng trong những trường hợp đặc biệt, cứu viện kèm theo mệnh lệnh của nhân viên điều độ chạy tàu tuyến.

Khi có kế hoạch dồn tàu phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, phải có kế hoạch 24 giờ trước giờ thực hiện, ga phải bố trí người để dồn tàu.

Chương XVI

QUY ĐỊNH ĐỐI VỚI PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT THAM GIA CHẠY TÀU, DỒN TÀU

Điều 288. Phương tiện giao thông đường sắt phải được giữ gìn ở trạng thái tốt, bảo đảm chạy tàu an toàn; được sửa chữa, bảo dưỡng theo đúng Tiêu chuẩn cơ sở quy trình bảo dưỡng, sửa chữa do Chủ phương tiện ban hành. Người đảm nhiệm việc sử dụng, bảo dưỡng và sửa chữa phương tiện giao thông phải coi việc bảo đảm chất lượng sửa chữa, ngăn ngừa các hư hỏng phát sinh là một trong những nhiệm vụ chính của mình.

Điều 289. Mỗi phương tiện giao thông phải có sổ lý lịch kỹ thuật ghi đầy đủ, rõ ràng các khoản mục theo mẫu của quy định hiện hành.

Điều 290. Thiết bị hãm trên toa xe phải đảm bảo:

1. Trên tất cả các toa xe khách và toa xe trưởng tàu đều phải lắp van hãm khẩn cấp và đồng hồ áp suất đối với hãm gió ép. Van hãm khẩn cấp và đồng hồ áp suất phải được kiểm tra định kỳ và kẹp chì niêm phong.

2. Tất cả xà hãm, suốt hãm phải có quang treo an toàn theo thiết kế.

Điều 291. Không được phép đưa vào khai thác các phương tiện giao thông đường sắt có những hư hỏng uy hiếp đến an toàn chạy tàu.

Toa xe hàng mà tình trạng kỹ thuật không bảo đảm xếp và chuyên chở hàng hóa. Toa xe khách, ô tô ray, toa xe động lực có các khuyết tật vi phạm các tiêu chuẩn chuyên chở hành khách; đầu máy không đủ tiêu chuẩn kéo tàu và các

phương tiện chuyên dùng đường sắt không bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật đều phải được sửa chữa.

Điều 292. Phương tiện giao thông đường sắt sau khi được sửa chữa định kỳ theo quy định phải được nghiệm thu theo phân cấp về quản lý chất lượng kiểm tra, nghiệm thu rồi mới được đưa vào khai thác.

Điều 293. Việc bảo dưỡng, sửa chữa và vận dụng phương tiện giao thông đường sắt phải được thực hiện theo quy định đối với mỗi loại phương tiện.

1. Phải tiến hành kiểm tra để xác định trạng thái kỹ thuật của đầu máy, ô tô ray, toa xe động lực, phương tiện động lực chuyên dùng đường sắt theo quy định sau:

a. Kiểm tra hàng ngày, kiểm tra khi lên, xuống ban; kiểm tra khi về xí nghiệp, trạm quay đầu máy và ở các ga quy định;

b. Kiểm tra trước khi đưa vào xí nghiệp hoặc nhà máy để sửa chữa và sau khi đã sửa chữa xong;

c. Kiểm tra giữa hai kỳ rửa máy (đối với đầu máy hơi nước);

d. Kiểm tra định kỳ hàng năm theo quy định tại các quy trình, tiêu chuẩn hiện hành.

2. Khi kiểm tra đầu máy, ô tô ray, toa xe động lực và phương tiện động lực chuyên dùng đường sắt, phải chú ý kiểm tra:

a. Trạng thái làm việc của các bộ phận chi tiết máy so với tiêu chuẩn kỹ thuật quy định để bảo đảm chạy tàu an toàn;

b. Độ tin cậy, chính xác của các thiết bị tự động bảo vệ đầu máy và ô tô ray, thiết bị cảnh báo lái tàu, các thiết bị đo lường, hệ thống chiếu sáng và tín hiệu;

c. Độ tin cậy, chính xác của hệ thống hãm và móc nối, đỡ đấm.

Điều 294. Quy định đối với phương tiện không được phép vận dụng:

1. Không cho phép vận dụng những đầu máy, ô tô ray, toa xe động lực, phương tiện động lực chuyên dùng đường sắt có một trong những khuyết tật dưới đây:

- Còi không tốt;

- Bơm gió và hãm tự động không tốt, đồng hồ áp suất báo không chính xác, xà hãm hoặc suốt hãm không có quang treo an toàn như thiết kế;

- Hệ thống xả cát không tốt;

- Hệ thống đèn chiếu sáng không bảo đảm đúng tiêu chuẩn;

- Móc nối, đỡ đấm không tốt;

- Đai nhíp, thanh treo nhíp, lá nhíp, lò xo tròn có vết nứt hoặc bị gãy;

- Các bu lông liên kết bị lỏng hoặc cong, nứt, gãy; các chốt bi của các bộ phận liên quan trực tiếp đến an toàn chạy tàu bị nứt gãy.

2. Đối với đầu máy hơi nước nếu có một trong những khuyết tật sau cũng không được phép vận dụng:

- Bơm nước không tốt;
- Đồng hồ áp suất nồi hơi báo không chính xác;
- Van an toàn nồi hơi không tốt;
- Máy cấp dầu không tốt;
- Thiết bị báo mức nước nồi hơi không tốt;
- Đinh chì bị rò, rỉ nước;
- Séc măng tia roa và pit-tông bị gãy;
- Tia roa cấp hơi lệch, máy làm việc có tiếng va đập;
- Cơ cấu truyền động bị cong hoặc nứt;
- Hộp bầu dầu bị nứt, cút-xi-nê trục hoặc biên bị vỡ hỏng hoặc chảy thiếc;
- Lưới chắn tàn lửa không tốt.

3. Đối với đầu máy diesel, ô tô ray, toa xe động lực, phương tiện động lực chuyên dùng đường sắt nếu có một trong những khuyết tật sau cũng không được phép vận dụng:

- Động cơ diesel làm việc không ổn định, có một xi lanh không làm việc;
- Có tiếng gõ lạ trong động cơ diesel;
- Áp suất dầu bôi trơn động cơ diesel thấp dưới mức quy định, chất lượng dầu bôi trơn không đạt tiêu chuẩn vận dụng;
- Bơm dầu, bơm nước, bơm nhiên liệu không tốt, lưu lượng và áp suất không bảo đảm đúng quy định;
- Một trong các loại đồng hồ sau đây hỏng hoặc báo không chính xác:
 - + Đồng hồ nhiệt độ nước, dầu động cơ diesel hoặc dầu truyền động thủy lực;
 - + Đồng hồ áp suất dầu bôi trơn động cơ diesel;
 - + Đồng hồ báo vòng quay động cơ diesel;
 - + Đồng hồ chỉ cường độ, điện áp của máy phát điện chính và ắc quy;
 - + Đồng hồ báo tốc độ.
- Hỏng một trong các quạt làm mát động cơ diesel, động cơ điện kéo và bộ chỉnh lưu điện;
- Có một trong các động cơ điện kéo bị hỏng;

- Ác quy không tốt;
- Bộ tiết chế hoạt động không tốt;
- Hệ thống tự động bảo vệ đầu máy và cảnh báo lái tàu không tốt;
- Bánh xe răng các hộp truyền động bị sút mẻ quá quy định. Các hộp giảm tốc trực hoặc hộp động cơ trực bị rò rỉ;
- Ô lăn hộp đầu trục và hộp truyền động không tốt;
- Bình chữa cháy không tốt hoặc thiếu;
- Các thiết bị, tiện nghi phục vụ hành khách của ô tô ray, toa xe động lực vi phạm các quy định theo tiêu chuẩn hiện hành;
- Thiết bị ghi tốc độ bị hư hỏng, báo tốc độ không chính xác.

Điều 295. Không được phép để đầu máy diesel, ô tô ray, toa xe động lực, phương tiện động lực chuyên dùng đường sắt đang vận dụng trong trạng thái nổ máy trên đường thuộc đơn vị quản lý hoặc các đường thuộc ga mà không có Lái tàu hoặc Phụ lái tàu trong buồng lái.

Không được phép để đầu máy hơi nước ở trạng thái có lửa trên đường thuộc đơn vị quản lý mà không có người biết thông thạo hãm trong buồng lái, trên các đường thuộc ga mà không có Lái tàu hoặc Phụ lái tàu trong buồng lái

Điều 296. Việc đánh lò và xả cặn nước nôi hơi của đầu máy hơi nước chỉ được tiến hành ở những địa điểm quy định.

Điều 297. Khám, sửa chữa và vận dụng toa xe

1. Việc khám chữa toa xe vận dụng hàng ngày tiến hành tại trạm chính bị toa xe, trạm khám chữa toa xe và các địa điểm khác do Tổng công ty Đường sắt Việt Nam quy định.

Việc sửa chữa định kỳ toa xe tiến hành tại các công ty, xí nghiệp toa xe và nhà máy sửa chữa toa xe.

2. Nội dung khám kỹ thuật toa xe bao gồm:

a. Kiểm tra trạng thái làm việc của các bộ phận chạy phải phù hợp với tiêu chuẩn kỹ thuật quy định, để bảo đảm chạy tàu an toàn;

b. Kiểm tra xác định sự hoàn chỉnh của hệ thống hãm và móc nối, đỡ đấm;

c. Kiểm tra xác định trạng thái của thân xe để bảo đảm xếp dỡ và chuyên chở an toàn hàng hóa và hành khách, xác định các bộ phận của toa xe không vi phạm khổ giới hạn đầu máy, toa xe;

d. Kiểm tra xác định sự an toàn và tiện nghi cho hành khách đối với hành lang, cầu đi lại, cửa xếp, tay vịn, bậc lên xuống, cửa sổ, giường nằm, ghế ngồi, hệ thống điện toa xe và các trang thiết bị phục vụ.

3. Khi khám kỹ thuật toa xe trong ga, nếu thấy có những bộ phận, chi tiết không đủ tiêu chuẩn kỹ thuật vận dụng có thể ảnh hưởng đến an toàn chạy tàu thì phải sửa chữa ngay hoặc thay tại chỗ, nếu không sửa được phải đưa toa xe đó về chỗ sửa chữa riêng.

4. Trạm trưởng khám chữa toa xe và nhân viên khám xe theo tàu là những người chịu trách nhiệm chính theo nhiệm vụ được giao bảo đảm cho toa xe chạy dọc đường được an toàn.

Nhân viên khám xe theo tàu phải cùng với nhân viên khám chữa toa xe ở ga sửa chữa những hư hỏng nhỏ không cần cắt toa xe ra khỏi đoàn tàu. Trước khi tàu xuất phát, thợ khám xe theo tàu phải kiểm tra trạng thái đoàn tàu và tham gia thử hãm đoàn tàu.

Trong khi tàu chạy, nhân viên khám xe theo tàu phải chú ý theo dõi để phát hiện kịp thời và có biện pháp khắc phục những hư hỏng của toa xe. Nếu không thể tự mình sửa chữa được thì phải theo dõi và báo cáo cho trạm khám chữa toa xe phía trước để chuẩn bị sửa chữa được ngay mà không cần cắt toa xe đó ra khỏi tàu.

5. Nhân viên trạm chỉnh bị toa xe và trạm khám chữa toa xe có trách nhiệm bảo dưỡng kỹ thuật và khám chữa toa xe kịp thời, chính xác theo đúng quy trình công nghệ và Biểu đồ chạy tàu, phải chịu trách nhiệm về chất lượng vận dụng của toa xe không để phát sinh hư hỏng dọc đường hoặc phải cắt móc toa xe, bảo đảm an toàn chạy tàu trong phạm vi khu đoạn mình phụ trách.

6. Khi toa xe có một trong những khuyết tật sau đây, không được phép nối vào tàu:

a. Đôi bánh xe có một trong những khuyết tật quy định tại mục 2.2.3.2 của QCVN 22:2025/BXD;

b. Xà cánh cung của giá chuyên có vết nứt, má giá, xà nhún, xà liên kết có vết nứt quá quy định, bu lông trụ cánh cung và bu lông hộp dầu bị gãy;

c. Khung trượt hộp dầu bị nứt hoặc cong quá quy định;

d. Thanh treo lò xo, nhíp hoặc tay đỡ thanh treo lò xo bị nứt gãy;

e. Lò xo, lá nhíp gãy, đai nhíp hoặc lá nhíp chính nứt, kiểu lò xo, nhíp không thống nhất;

f. Móc nối tự động, khung đuôi móc hoặc hộp đỡ đám không tốt cần phải thay;

g. Xà giữa, xà cạnh, xà gối, xà đầu bị nứt quá quy định, xà ngang và xà kéo không tốt cần phải thay;

h. Cột trụ thành xe hoặc khung cửa không tốt cần phải thay;

i. Vành mui xe bị gãy;

j. Mui xe, thành xe, sàn xe không tốt có thể làm cho hàng hóa bị ướt, bị rơi

vãi hoặc dễ bị lấy cắp;

k. Các cửa mở bên, mở đáy, cửa toa xe tự lật hoặc bộ phận đóng cửa toa xe bị hỏng hoặc thiếu, đóng không tốt;

l. Gối đỡ thùng xe của toa xe xi téc bị mục, gãy, thùng xi téc bị lung lay hoặc thấm gỉ;

n. Thân toa xe hàng bị nghiêng quá 75 mm hoặc thân toa xe khách bị nghiêng quá 50 mm;

m. Hộp dầu, cút xi nê hoặc ổ bi không bảo đảm tiêu chuẩn vận dụng cần phải thay;

o. Van hãm khẩn cấp không tốt hoặc thiếu cặp chì, ống gió chính bị gỉ, thủng, xì hở;

p. Tay vịn, bậc lên xuống bị mục gỉ, gãy;

q. Khe hở bàn trượt của một giá chuyển hai bên cộng lại không đúng theo tiêu chuẩn hiện hành;

x. Xà hãm và suốt hãm không có quang treo an toàn theo thiết kế;

y. Riêng toa xe khách, nếu còn có một trong các khuyết tật sau cũng không được phép nối vào tàu:

- Độ hở theo chiều dọc xe và theo chiều dọc trục, giữa khung trượt hộp dầu và rãnh trượt hộp dầu trên cùng một giá chuyển loại 2 trục không đúng quy định của nhà sản xuất cho từng loại toa xe cụ thể;

- Cầu đi lại, lan can hoặc súp-lê ở hai đầu toa xe hư hỏng không bảo đảm an toàn cho hành khách;

- Mui xe bị dột, hệ thống thông gió không tốt;

- Hệ thống chiếu sáng không tốt, dễ gây hỏa hoạn;

- Phụ tùng giá treo máy phát điện, hòm ắc quy và các bộ phận khác dưới gầm xe bị nứt, gãy, hỏng hoặc thiếu.

Chương XVII **TÍNH HÃM, BỐ TRÍ HÃM, THỬ HÃM TRONG ĐOÀN TÀU**

Điều 298. Quy định về áp lực guốc hãm cần thiết để đoàn tàu dừng được trong khoảng cách hãm quy định mục 2.3.3.10.1 QCVN 22:2025/BXD tương ứng với tốc độ và độ dốc hạn chế trong khu đoạn chạy tàu cho 100 tấn trọng lượng đối với tàu khách và tàu hàng, tàu hỗn hợp như sau:

1. Bảng tiêu chuẩn áp lực guốc hãm của tàu khách dùng hãm tự động (Tính cho 100 tấn trọng lượng tàu, kể cả đầu máy, xe than nước và áp lực guốc hãm của

chúng).

Bảng 1:

Đơn vị: tấn

Độ đốc ‰	Tốc độ V (km/h)										
	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
0	30	30	30	30	30	30	30	30	35	40	45
1	30	30	30	30	30	30	30	31	35	41	46
2	30	30	30	30	30	30	30	32	36	42	47
3	30	30	30	30	30	30	30	33	37	43	48
4	30	30	30	30	30	30	30	34	38	44	49
5	30	30	30	30	30	30	30	35	39	45	50
6	30	30	30	30	30	30	31	36	40	46	51
7	30	30	30	30	30	30	32	36	41	46	52
8	30	30	30	30	30	30	33	37	42	47	53
9	30	30	30	30	30	30	34	38	42	48	54
10	30	30	30	30	30	31	35	39	43	49	55
11	30	30	30	30	30	32	36	40	45	51	57
12	30	30	30	30	30	33	37	41	46	52	58
13	30	30	30	30	30	34	38	43	48	54	60
14	30	30	30	30	31	35	39	44	49	55	61
15	30	30	30	30	32	36	40	45	51	57	63
16	30	30	30	30	33	37	42	46	52	58	
17	30	30	30	30	34	38	43	47	54	60	
18	30	30	30	31	35	39	44	48	55	61	
19	30	30	30	32	36	40	45	49	56	63	
20	30	30	30	34	38	41	47	51	57		

2. Bảng tiêu chuẩn áp lực guốc hãm của tàu hàng dừng hãm tự động (Tính cho 100 tấn trọng lượng tàu, không kể đầu máy, xe than nước và áp lực guốc hãm của chúng).

Bảng 2:

Đơn vị: tấn

Độ dốc‰	Tốc độ V (Km/h)															
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95
0	8	8	8	8	8	8	8	10	13	17	21	25	30	36	41	47
1	8	8	8	8	8	8	8	11	14	18	22	26	31	37	42	48
2	8	8	8	8	8	8	8	12	15	18	23	27	32	38	43	49
3	8	8	8	8	8	8	9	12	16	19	24	28	33	39	44	51
4	8	8	8	8	8	8	10	13	16	20	25	29	34	40	45	51
5	8	8	8	8	8	9	11	14	17	21	26	30	35	41	46	52
6	8	8	8	8	8	10	12	15	18	22	26	31	36	42	47	53
7	8	8	8	8	9	10	12	16	19	23	27	32	37	43	48	54

Độ dốc‰	Tốc độ V (Km/h)															
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95
8	8	8	8	8	9	11	13	16	20	24	28	33	38	44	49	
9	8	8	8	8	10	12	14	17	21	25	29	34	39	45	50	
10	8	8	8	9	11	13	14	18	22	25	30	35	40	46	52	
11	8	8	8	9	11	13	16	19	23	27	31	36	41	47	53	
12	8	8	9	10	12	14	17	20	24	28	32	37	42	48	54	
13	8	8	9	11	13	15	18	21	25	29	33	38	43	49	55	
14	8	8	10	11	14	16	19	22	26	30	34	40	46	51		
15	8	8	11	12	14	17	20	23	27	31	36	41	47	53		
16	8	9	11	13	15	18	21	24	28	32	37	42	48	54		
17	8	10	12	13	16	18	22	25	29	33	38	44	50	56		
18	9	11	13	14	17	19	22	26	30	34	39	45	51			
19	9	11	13	15	17	20	23	27	31	36	40	46	52			
20	10	12	14	16	18	21	24	28	32	37	41	48	54			

3. Khi chạy tàu trên khu đoạn có độ dốc trên 20‰ thì áp lực guốc hãm cần thiết cho 100 tấn trọng lượng tàu do Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam quy định cụ thể đối với mỗi loại hình tàu.

4. Ngoài ra đoàn tàu hàng phải bảo đảm áp lực guốc hãm cho 100 tấn trọng lượng tàu không nhỏ hơn mức tối thiểu theo quy định hiện hành của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.

Điều 299. Quy định áp lực guốc hãm tính toán trên một trục của đầu máy, toa xe:

1. Áp lực guốc hãm tính toán trên một trục của đầu máy, toa xe tương ứng với áp suất ống gió chính đoàn tàu 5 kg/cm², lực siết hãm tay 30 kg như sau:

Bảng 3:

Đơn vị: tấn

Loại đầu máy, toa xe		Áp lực guốc hãm tính toán trên 1 trục (T)			
		Đường 1000 mm		Đường 1435 mm	
		Hãm gió	Hãm tay	Hãm gió	Hãm tay
1.	Toa xe khách				
1.1.	Toa xe có tự trọng nhỏ hơn 23 t	2,5	1	2,5	1
1.2.	Toa xe có tự trọng 23T - dưới 29 t	4	2	4	2
1.3.	Toa xe có tự trọng 29T - dưới 39 t	5	2	5	2
1.4.	Toa xe có tự trọng từ 39 t trở lên	6	2	7	2
1.5.	Toa xe giá chuyển hướng lò xo không khí	5,5	5,3		
2.	Toa xe hàng				
2.1.	Toa xe trường gàu (2 trục)	2	1	2	1
2.2.	Toa xe có trọng tải dưới 30 t	2	1	2	1
2.3.	Toa xe có trọng tải từ 30 t – dưới 40 t	3	1	3	1

Loại đầu máy, toa xe		Áp lực guốc hãm tính toán trên 1 trục (T)			
		Đường 1000 mm		Đường 1435 mm	
		Hãm gió	Hãm tay	Hãm gió	Hãm tay
	* Loại có bộ điều chỉnh R – T				
	- Vị trí R	3	1	3	1
	- Vị trí T	5	2	5	2
2.4.	Toa xe có trọng tải từ 40 t – dưới 49 t	3	1	4	1
	* Loại có bộ điều chỉnh R – T				
	- Vị trí R	3	1	3,5	1
	- Vị trí T	5	2	6,5	2
2.5.	Toa xe có trọng tải từ 49 t trở lên	3	1	5	1
	* Loại có bộ điều chỉnh R – T				
	- Vị trí R	3	1	3,5	1
	- Vị trí T	5	2	6,5	2
2.6.	Toa xe Mc lắp giá 3 chuyên hướng				
	* Loại có bộ điều chỉnh R – T				
	- Vị trí R	3	4		
	- Vị trí T	7	4		
	Ghi chú: chỉ có 04 trục 1,2,3,4 trên bộ 1 có hãm tay				
3.	Đầu máy hơi nước				
3.1.	Đầu máy Prairie 1-3-1-400	5			
3.2.	Đầu máy Mikadô, tự lực 1-4-1-100	5			
3.3.	Đầu máy Pacific 2-3-1-500	5			
3.4.	Đầu máy GP6 1-4-1-1000			7	
3.5.	Xe than nước	2	1,5	3	1,5
4.	Đầu máy diesel				
4.1.	Đầu máy có tải trọng trục dưới 8 t	3	1,5	3	1,5
4.2.	Đầu máy có tải trọng trục dưới 14 t	5	2	5	2
4.3.	Đầu máy có tải trọng trục từ 14 t - 16 t	6	2,5	6	2,5
4.4.	Đầu máy có tải trọng trục từ trên 16 t - 18 t	8	3,5	8	3,5
4.5.	Đầu máy có tải trọng trục từ trên 18 t - 20 t			9	3,5

2. Các toa xe hàng hoán cải thành xe khách thì áp lực guốc hãm tính toán tính theo toa xe hàng. Các toa xe hàng nối trong tàu khách thì áp lực guốc hãm tính toán tính theo toa xe hàng.

3. Các toa xe khách 4 trục khi dùng làm toa xe trưởng tàu, các toa xe trưởng tàu được hoán cải từ toa xe khách thì áp lực guốc hãm tính toán theo toa xe khách.

4. Các toa xe hàng đường 1435 mm dùng van hãm GK (xe Trung Quốc) thì áp lực guốc hãm khi hãm tay ở vị trí R và T đều quy định là 1 t.

Điều 300. Quy định về số trục hãm của đầu máy và xe than nước

Bảng 4:

Loại đầu máy	Tổng trọng lượng đầu máy ở trạng thái làm việc (t)	Tải trọng trục (t/trục)	Số trục hãm			
			Đầu máy		Xe than nước	
			Hãm gió ép	Hãm tay	Hãm gió ép	Hãm tay
1. Đầu máy hơi nước + xe than nước:						
1.1. ĐM Prairie 131-400	52	Max 10,92	3	-		
1.2. ĐM Mikado, Tự lực 141-100	99	Max 12,5	4	-	4	4
1.3. ĐM GF6, 141-1000						
- Loại hộp lửa hẹp	135	Max 15,99	4	-	4	4
- Loại hộp lửa rộng	139	Max 18,89	4	-	4	4
2. Đầu máy diesel						
2.1. D4H (TY5E)	24	6,3	4	2		
(TY7E)	24	6	4	2		
2.2. D5H	40	10	4	1		
2.3. D8H	78 ± 3	19,5 ± 3	4	2		
2.4. D11H	56	14	4	1		
2.5. D9E	52	13	4	2		
2.6. D12E	56	14	4	1		
2.7. D 13E	72	12	6	1		
2.8. D 18E	84	14	6	1		
2.9. D19E	81	13.5	6	1		

Điều 301. Việc thử hãm đơn giản, toàn bộ hoặc toàn bộ giữ thời gian do nhân viên khám xe phụ trách. Ở nơi không có nhân viên khám xe thì do Trưởng tàu hoặc Trục ban chạy tàu ga hoặc Lái tàu của đầu máy chạy đơn có kéo toa xe phụ trách. Trục ban chạy tàu ga, trạm phải giám sát việc thử và tham gia hội đồng thử hãm đoàn tàu ở những nơi quy định thử hãm toàn bộ, thử hãm toàn bộ giữ thời gian.

Sau khi thử hãm toàn bộ (trừ trường hợp tàu đến), thử hãm toàn bộ giữ thời gian, Trục ban chạy tàu ga trạm phải ghi kết quả vào Giấy xác nhận tác dụng hãm, Nhật ký đoàn tàu, giao cho Lái tàu của đầu máy chính và Trưởng tàu (nếu có) giấy xác nhận tác dụng hãm.

Việc thử hãm, thời gian thử hãm (thử toàn bộ giữ thời gian), chức danh đảm nhiệm công việc và ghi chép giấy xác nhận tác dụng hãm phải được thực hiện theo các quy định hiện hành.

Điều 302. Khám kỹ thuật toa xe trong đoàn tàu

1. Toa xe trong đoàn tàu phải được khám kỹ thuật và sửa chữa không cắt móc theo thời gian và địa điểm sau đây:

a. Sau khi tàu đến ga (những ga có quy định khám kỹ thuật), sau khi lập tàu và trước khi tàu khởi hành;

b. Ở những ga có quy định phải khám kỹ thuật trong Biểu đồ chạy tàu;

c. Ở những địa điểm xếp dỡ nhiều hàng hóa;

d. Ở những ga dọc đường có nối thêm toa xe vào đoàn tàu cũng phải khám kỹ thuật những toa xe đó;

e. Nội dung và bảng tên ga có quy định khám kỹ thuật toa xe, địa điểm xếp dỡ nhiều hàng hóa do Tổng công ty Đường sắt Việt Nam quyết định.

2. Công việc khám kỹ thuật toa xe trong tàu phải làm kịp thời, chính xác theo đúng quy trình tác nghiệp kỹ thuật và Biểu đồ chạy tàu.

Khi khám kỹ thuật toa xe phải xác định tác dụng của hãm tự động, hãm tay, mỗi nối toa xe, bộ phận chạy và các bộ phận khác đủ tiêu chuẩn kỹ thuật chạy tàu và điều kiện an toàn về xếp, gia cố hàng hóa trên toa xe không mui.

Nhân viên khám xe chỉ được cho nối vào tàu những toa xe có trạng thái kỹ thuật đủ tiêu chuẩn chạy tàu.

Đối với những toa xe nối thêm ở ga dọc đường, việc khám kỹ thuật do nhân viên khám xe đảm nhiệm. ở nơi không có nhân viên này thì do Trưởng tàu phụ trách. Trưởng tàu phải kiểm tra mỗi nối toa xe, điều kiện an toàn về xếp, gia cố hàng hóa, tác dụng của hãm tự động, hãm tay, lò xo, các bộ phận buồng thông và chỉ cho nối vào tàu những toa xe đủ tiêu chuẩn chạy tàu.

Chương XVIII **TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI CHỈ HUY ĐOÀN TÀU**

Điều 303. Trưởng tàu hoặc Lái tàu phụ trách đoàn tàu hàng sử dụng Thiết bị tín hiệu đuôi tàu là người chỉ huy cao nhất trên đoàn tàu, có quyền và trách nhiệm:

1. Đảm bảo an toàn, an ninh trật tự, phục vụ khách hàng, bảo đảm tàu chạy đúng lịch trình và mệnh lệnh của điều độ chạy tàu, quy trình, quy phạm chạy tàu, giải quyết tai nạn giao thông đường sắt theo quy định của pháp luật;

2. Trong thời gian hành trình của đoàn tàu, có quyền bắt giữ người có hành vi phạm tội quả tang; tạm giữ hành chính người có hành vi vi phạm trật tự an toàn trên tàu theo quy định của pháp luật và phải chuyển giao người đó cho Trưởng ga hoặc công an, chính quyền địa phương khi tàu dừng tại ga gần nhất;

3. Trong trường hợp cấp thiết, có quyền ra mệnh lệnh đối với hành khách để thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn cho tàu và phải báo ngay với điều độ chạy tàu hoặc nhà ga gần nhất về tình trạng cấp thiết;

4. Có quyền từ chối cho tàu chạy khi thấy chưa đủ điều kiện an toàn chạy tàu; từ chối tiếp nhận nhân viên không đủ trình độ chuyên môn và sức khỏe làm việc theo chức danh trên tàu; tạm đình chỉ công việc của nhân viên trên tàu vi phạm kỷ luật, đồng thời báo ngay với cấp có thẩm quyền để giải quyết khi thực hiện quyền từ chối quy định trên;

5. Lập biên bản với sự tham gia của hai nhân chứng về các trường hợp sinh, tử, bị thương xảy ra trên tàu; có quyền quyết định cho tàu dừng ở ga thuận lợi nhất cho việc cứu người và phải chuyển giao người đó cùng với tài sản, giấy tờ liên quan cho Trường ga hoặc công an, bệnh viện, chính quyền địa phương;

6. Trước khi cho tàu chạy và trong quá trình chạy tàu, có trách nhiệm kiểm tra các điều kiện an toàn chạy tàu và các vấn đề khác có liên quan đến an toàn cho người và phương tiện;

7. Thi hành các biện pháp cần thiết để chạy tàu an toàn, đúng giờ quy định;

8. Khi nhận tàu phải kiểm tra xác nhận tàu: lập đúng quy cách, mỗi nôi toa xe đã chính xác, cửa toa xe đã đóng chắc chắn, có đủ tín hiệu và trang bị quy định, vị trí hàng xếp trên toa xe không mui đã chính xác và được gia cố chắc chắn;

9. Thực hiện đầy đủ các quy định tại Quy định về vận chuyển hàng hoá, hành khách, hành lý, bao gửi bằng đường sắt, các quy định khác của pháp luật và của doanh nghiệp;

10. Chú ý tín hiệu trên đường, trên tàu và những điều ghi trong giấy phép, mệnh lệnh, cảnh báo để tự mình chấp hành và theo dõi sự chấp hành của Lái tàu đối với đoàn tàu có Trưởng tàu;

11. 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 bắt tàu dừng lại để xử lý hoặc tìm cách báo cho nhân viên đón tàu biết (kể cả trường hợp tàu thông qua ga);

12. Ghi chép kịp thời, đầy đủ, chính xác thành phần, tấn 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;

13. Chỉ huy việc thử hãm đoàn tàu khi 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.

14. Đối với nhiệm vụ của Lái tàu phụ trách đoàn tàu hàng sử dụng Thiết bị tín hiệu đuôi tàu: căn cứ thực tế sản xuất, Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt

Việt Nam có thể giao cho chức danh khác đảm nhận một số trách nhiệm thay cho ban lái tàu đảm bảo an toàn và hiệu quả.

Chương XIX **TỔ CHỨC THỰC HIỆN**

Điều 304. Thủ trưởng đơn vị liên quan căn cứ vào các Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về khai thác đường sắt, Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt và Quy trình này: Xây dựng Quy tắc quản lý kỹ thuật ga và các quy định cần thiết khác. Quá trình thực hiện có khó khăn, vướng mắc, các đơn vị liên quan tập hợp báo cáo Tổng công ty Đường sắt Việt Nam để giải quyết.

Điều 305. Các ban của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, căn cứ chức năng nhiệm vụ, phối hợp với các đơn vị, tổ chức có liên quan kiểm tra việc thực hiện Quy trình này.

Điều 306. Trong trường hợp các văn bản, tài liệu được viện dẫn trong Quy trình này có thay đổi, bổ sung về các nội dung liên quan hoặc được thay thế thì thực hiện theo quy định trong văn bản mới./.

PHỤ BẢN CÁC BIỂU MẪU

Mẫu số: 14 - Phụ bản QTCT 2026

Ngoài bì

SỔ ĐĂNG KÝ CẢNH BÁO CỦA GA ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM Ga.....(đầu ga) SỔ ĐĂNG KÝ CẢNH BÁO

Bên trong

ĐĂNG KÝ CẢNH BÁO

Số:.....

Số TT	Ngày, giờ nhận được yêu cầu cảnh báo	Số hiệu giấy điện tín hoặc chữ ký của nhân viên yêu cầu cảnh báo	Nội dung cảnh báo	Thời hạn cảnh báo có hiệu lực		Số hiệu giấy điện tín hoặc chữ ký của nhân viên yêu cầu hủy bỏ cảnh báo	Ghi chú
				Ngày giờ bắt đầu có hiệu lực	Ngày, giờ cảnh báo hết hiệu lực (hoặc nhận được yêu cầu hủy bỏ)		

Ghi chú: Giấy trắng in hai mặt.

Mẫu số: 15- Phụ bản QTCT 2026

Bên ngoài

SỔ ĐĂNG KÝ LỆNH CỦA NVĐĐCT ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM Khu đoạn điều độ chạy tàu..... SỔ ĐĂNG KÝ LỆNH CỦA NVĐĐCT (Dùng cho NVĐĐCT)

Bên trong

ĐĂNG KÝ LỆNH CỦA NVĐĐCT

Số:.....

Ngày tháng năm	Giờ phát lệnh	Số lệnh	Nơi nhận lệnh	Nội dung lệnh	Giờ TBCT ga đọc lại nội dung lệnh	Giờ NVĐĐCT xác nhận đúng	Họ, tên TBCT ga nhận lệnh	Họ, tên NVĐĐCT phát lệnh

Ghi chú: 1. Giấy trắng in hai mặt;
2. Khi ghi lệnh phải dùng bút mực, không tẩy, xoá.

Ngoài bìa

SỔ ĐĂNG KÝ LỆNH NHẬN CỦA ĐIỀU ĐỘ
ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM
 Khu đoạn điều độ chạy tàu.....
SỔ ĐĂNG KÝ LỆNH NHẬN CỦA ĐIỀU ĐỘ
(Dùng cho TBCT ga)

Bên trong		ĐĂNG KÝ LỆNH NHẬN CỦA ĐIỀU ĐỘ					Số:.....		
Ngày tháng năm	Giờ phát lệnh	Số lệnh	Họ, tên NVĐĐCT pháp lệnh	Nội dung lệnh	Giờ TBCT ga đọc lại nội dung lệnh	Giờ NVĐĐCT xác nhận đúng	Chữ ký của người nhận lệnh	Chữ ký của TBCT ga	

- Ghi chú:
1. Giấy trắng in hai mặt;
 2. Khi ghi lệnh phải dùng bút mực, không tẩy, xoá.

BẢN SAO LỆNH CỦA ĐIỀU ĐỘ
ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM
 Ga..... (đầu ga)
BẢN SAO LỆNH CỦA ĐIỀU ĐỘ

Nơi phát lệnh:.....

Nội dung lệnh:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Tên NVĐĐCT:.....

Ngày tháng năm

TBCT ga
ký tên

- Ghi chú:**
1. Giấy trắng, in một mặt (có răng cưa) dùng để sao các lệnh của NVĐĐCT đã được đăng ký vào Sổ đăng ký nhận lệnh của NVĐĐCT và chuyển giao cho người nhận;
 2. Khi sao lệnh phải dùng bút mực, ghi rõ ràng.

Ngoài bì

**SỔ NHẬN ĐIỆN TÍN CỦA NVĐĐCT
ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM**

Khu đoạn điều độ chạy tàu.....

**SỔ NHẬN ĐIỆN TÍN
(Dùng cho NVĐĐCT)**

Bên trong

SỔ NHẬN ĐIỆN TÍN

Số:.....

Ngày, tháng, năm	Giờ nhận	Tên người gửi	Nội dung điện tín	NVĐĐCT nhận điện tín ký tên

- Ghi chú:
1. Giấy trắng in hai mặt;
 2. Khi ghi lệnh phải dùng bút mực, không tẩy, xoá.

Ngoài bì

**SỔ BIÊN BẢN ĐIỆN TÍN CHẠY TÀU
ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM**

Ga.....(đầu ga)

**SỔ BIÊN BẢN ĐIỆN TÍN CHẠY TÀU
(Dùng cho TBCT ga, trạm)**

Khu gian :

Bắt đầu ngàytháng năm.....

Kết thúc ngàytháng năm.....

Bên trong

SỔ BIÊN BẢN ĐIỆN TÍN CHẠY TÀU

Số:.....

Ngày, tháng, năm	Số điện tín gửi	Số điện tín nhận	Giờ bắt đầu chuyển	Giờ chuyển xong	Nội dung điện tín	Tên của TBCTga, trạm nhận điện tín	Tên của TBCTga, trạm chuyển điện tín

- Ghi chú:
1. Giấy trắng in hai mặt;
 2. Khi ghi lệnh phải dùng bút mực, không tẩy, xoá.

SỔ ĐĂNG KÝ CẢNH BÁO CỦA NVĐĐCT
ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM
 Ngoài bìa Khu đoạn điều độ chạy tàu.....
SỔ ĐĂNG KÝ CẢNH BÁO CỦA NVĐĐCT
(Dùng cho NVĐĐCT)

Bên trong ĐĂNG KÝ CẢNH BÁO Số:.....

STT	YÊU CẦU CẢNH BÁO				CHẤP HÀNH CỦA NVĐĐCT				
	Đơn vị yêu cầu	Ngày giờ nhận được	Nội dung yêu cầu cảnh báo	Khu gian cần cảnh báo	Thời gian cảnh báo có hiệu lực			Tên các ga được lệnh cấp cảnh báo	Ghi chú
					Ngày, giờ bắt đầu hiệu lực	ngày, giờ hết hiệu lực (hoặc bãi bỏ)	giờ		

Ghi chú: Giấy trắng in hai mặt.

Mẫu số: 21 - Phụ bản QTCT 2026

SỔ NHẬN CẢNH BÁO CỦA NVĐĐCT
ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM
 Ngoài bìa Khu đoạn điều độ chạy tàu.....
SỔ NHẬN CẢNH BÁO CỦA NVĐĐCT
(Dùng cho TBCT ga)

Bên trong ĐĂNG KÝ CẢNH BÁO Số:.....

STT	YÊU CẦU CẢNH BÁO				Họ tên NVĐĐCT yêu cầu cảnh báo	Họ tên TBCT ga nhận cảnh báo
	Nội dung yêu cầu cảnh báo	Khu gian cần cảnh báo	Thời gian cảnh báo có hiệu lực			
			Ngày, giờ bắt đầu hiệu lực	ngày, giờ hết hiệu lực (hoặc bãi bỏ)		

Ghi chú: Giấy trắng in hai mặt.

SỔ KIỂM TRA THIẾT BỊ CHẠY TÀU GA

Ngày, tháng, năm	Nội dung kiểm tra, duy tu, sửa chữa; thi công hoặc phát hiện hư hỏng thiết bị chạy tàu. <i>(Thời gian đăng ký hoặc phát hiện hư hỏng).</i>	Nhân viên kiểm tra, thi công hoặc xác nhận hư hỏng thiết bị chạy tàu	Biện pháp đảm bảo an toàn chạy tàu, an toàn lao động	TBCT cho phép kiểm tra, duy tu, sửa chữa, thi công		Thời gian, trạng thái thiết bị sau khi kiểm tra, duy tu, sửa chữa, thi công	Ký xác nhận thiết bị sau kiểm tra, duy tu, sửa chữa, thi công	Xác nhận của TBCT	Ghi chú
				Thời gian bắt đầu	Thời gian kết thúc				
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>

Ghi chú:

- 1) Đối với việc đăng ký kiểm tra, duy tu, sửa chữa hoặc thi công trong ga: Các đơn vị quản lý thiết bị ghi tại các cột (1,2, 3,4,7,8); TBCT ga ghi tại các cột 5,6,9.
- 2) Đối với hư hỏng thiết bị chạy tàu trong ga:
 - Trường hợp do ga phát hiện: TBCT ga ghi tại các cột (1,2, 9,10); Các đơn vị quản lý thiết bị ghi tại các cột (3,4).
 - Trường hợp do đơn vị quản lý thiết bị phát hiện: TBCT ga ghi tại các cột (5,6,9,10); Đơn vị quản lý thiết bị ghi tại các cột (1,2,3,4,7,8).

SỔ ĐĂNG KÝ CHẠY GOÒNG

Ngoài bìa

ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM

GA:

SỔ ĐĂNG KÝ CHẠY GOÒNG TRONG GA

(Dùng cho TBCT ga)

Bắt đầu ngày Tháng năm.....

Kết thúc ngày Tháng năm.....

Bên trong

ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM

Ga.....

(dấu ga)

GIẤY SỬ DỤNG GOÒNG TRONG GA SỐ:.....

I. Phần yêu cầu:

Tôi (họ tên)..... chức

danh..... thuộc đơn vị Yêu cầu

sử dụng goòng (tên goòng) từ (phạm vi hoạt động của

goòng).....

đến..... trong thời gian từ giờ.....

phút đến..... giờ..... phút ngày tháng..... năm.....

Người phụ trách goòng ký tên

II. Phần thừa nhận:

Cho phép goòng trên hoạt động từ đến

..... trong thời gian từ giờ phút đến giờ

..... phút ngày tháng năm

Trục ban chạy tàu ga ký tên

Ghi chú: Giấy sử dụng goòng trong ga gồm 2 bản cùng một số: Bản A giao cho người phụ trách goòng, bản B giữ ở ga.

MỤC LỤC

CHƯƠNG I. QUY ĐỊNH CHUNG	2
CHƯƠNG II. CHẠY TÀU VỚI PHƯƠNG PHÁP ĐÓNG ĐƯỜNG TỰ ĐỘNG	5
MỤC 1. QUY ĐỊNH CHUNG	5
MỤC 2. ĐÓNG ĐƯỜNG CHẠY TÀU	6
MỤC 3. CHẠY TÀU KHI THIẾT BỊ ĐÓNG ĐƯỜNG TỰ ĐỘNG BỊ HỎNG.....	7
CHƯƠNG III. CHẠY TÀU VỚI PHƯƠNG PHÁP ĐÓNG ĐƯỜNG NỬA TỰ ĐỘNG.....	10
MỤC 1. QUY ĐỊNH CHUNG	10
MỤC 2. ĐÓNG ĐƯỜNG CHẠY TÀU	10
MỤC 3. CHẠY TÀU GIỮA GA VỚI ĐƯỜNG NHÁNH KHU GIAN.....	12
MỤC 4. CHẠY TÀU KHI THIẾT BỊ NỬA TỰ ĐỘNG BỊ HỎNG	12
CHƯƠNG IV. CHẠY TÀU VỚI PHƯƠNG PHÁP ĐÓNG ĐƯỜNG BẰNG MÁY THẺ ĐƯỜNG	15
MỤC 1. QUY ĐỊNH CHUNG	15
MỤC 2. ĐÓNG ĐƯỜNG CHẠY TÀU GIỮA HAI GA.....	16
MỤC 3. ĐÓNG ĐƯỜNG CHẠY TÀU GIỮA GA VỚI ĐƯỜNG NHÁNH TRONG KHU GIAN.....	18
MỤC 4. CHẠY TÀU KHI THIẾT BỊ ĐÓNG ĐƯỜNG BẰNG MÁY THẺ ĐƯỜNG BỊ HỎNG.....	22
CHƯƠNG V. CHẠY TÀU VỚI PHƯƠNG PHÁP ĐÓNG ĐƯỜNG BẰNG ĐIỆN TÍN	24
MỤC 1. QUY ĐỊNH CHUNG	24
MỤC 2. ĐĂNG KÝ ĐIỆN TÍN CHẠY TÀU.....	25
MỤC 3. ĐÓNG ĐƯỜNG CHẠY TÀU GIỮA HAI GA.....	26
MỤC 4. ĐÓNG ĐƯỜNG CHẠY TÀU GIỮA GA VỚI ĐƯỜNG NHÁNH TRONG KHU GIAN.....	28
CHƯƠNG VI. CHẠY TÀU VỚI PHƯƠNG PHÁP ĐÓNG ĐƯỜNG BẰNG THÔNG TRI	33
MỤC 1. QUY ĐỊNH CHUNG	33
MỤC 2. BIỆN PHÁP CHẠY TÀU.....	33
MỤC 3. PHƯƠNG PHÁP ĐÓNG ĐƯỜNG BẰNG THÔNG TRI ĐỐI VỚI KHU GIAN CÓ TRẠM BỔ TRỢ.....	36
MỤC 4. PHỤC HỒI PHƯƠNG PHÁP ĐÓNG ĐƯỜNG CHẠY TÀU	37
CHƯƠNG VII. BIỆN PHÁP CHẠY TÀU CỨU VIỆN VÀ BIỆN PHÁP GIẢI QUYẾT KHI TÀU BỊ DỪNG TRONG KHU GIAN.....	38
MỤC 1. PHONG TỎA KHU GIAN ĐỂ CHẠY TÀU CỨU VIỆN	38
MỤC 2. GIẢI TỎA KHU GIAN	42
MỤC 3. KÉO TỪNG PHẦN CỦA TÀU BỊ DỪNG TRONG KHU GIAN TỚI GA.....	43
MỤC 4. BIỆN PHÁP CHO TÀU CHẠY LÙI.....	45
CHƯƠNG VIII. BIỆN PHÁP CHẠY TÀU KHI TIẾN HÀNH CÔNG TÁC SỬA CHỮA THIẾT BỊ VÀ CÔNG TRÌNH KIẾN TRÚC	48
MỤC 1. THI CÔNG PHẢI PHONG TỎA KHU GIAN	48
MỤC 2. THI CÔNG KHÔNG PHẢI PHONG TỎA KHU GIAN	49
MỤC 3. THI CÔNG Ở GA.....	51
MỤC 4. CHẠY TÀU CÔNG TRÌNH	52

CHƯƠNG IX. BIỆN PHÁP CHO TÀU DỪNG TRONG KHU GIAN, BIỆN PHÁP CHẠY GOÒNG	56
MỤC 1. BIỆN PHÁP CHO TÀU DỪNG TRONG KHU GIAN	56
MỤC 2. BIỆN PHÁP CHẠY GOÒNG.....	57
CHƯƠNG X. BIỆN PHÁP ĐÓN GỬI TÀU	59
MỤC 1. QUY ĐỊNH CHUNG	59
MỤC 2. CÔNG TÁC CHUẨN BỊ ĐƯỜNG ĐÓN GỬI TÀU	62
CHƯƠNG XI. CÔNG TÁC DÒN	70
MỤC 1. QUY ĐỊNH CHUNG	70
MỤC 2. DÒN TRONG PHẠM VI GA	74
MỤC 3. DÒN RA NGOÀI GIỚI HẠN GA VÀ TRÊN ĐƯỜNG NHÁNH TRONG KHU GIAN	75
MỤC 4. DÒN ĐẨY TAY	81
CHƯƠNG XII. CÔNG TÁC ĐIỀU ĐỘ CHẠY TÀU	81
CHƯƠNG XIII. CẤP CẢNH BÁO	85
CHƯƠNG XIV. KIỂM TRA CÁC CÔNG TRÌNH VÀ THIẾT BỊ ĐƯỜNG SẮT	89
CHƯƠNG XV. BIỆN PHÁP ĐÓN GỬI, DÒN TÀU TẠI CÁC GA BỐ TRÍ MỘT GÁC GHI.....	90
CHƯƠNG XVI. QUY ĐỊNH ĐỐI VỚI PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT THAM GIA CHẠY TÀU, DÒN TÀU	90
CHƯƠNG XVII. TÍNH HẮM, BỐ TRÍ HẮM, THỬ HẮM TRONG ĐOÀN TÀU	97
CHƯƠNG XVIII. TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI CHỈ HUY ĐOÀN TÀU.....	102
CHƯƠNG XIX. TỔ CHỨC THỰC HIỆN.....	104