

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

**BỘ GIAO THÔNG
VẬN TẢI**

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 75/2005/QĐ-BGTVT

Hà Nội, ngày 30 tháng 12 năm 2005

QUYẾT ĐỊNH

Ban hành Tiêu chuẩn ngành

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật ngày 12 tháng 11 năm 1996;

Căn cứ Luật Đường sắt ngày 14 tháng 6 năm 2005;

Căn cứ Pháp lệnh chất lượng hàng hóa ngày 24 tháng 12 năm 1999;

Căn cứ Nghị định số 34/2003/NĐ-CP ngày 04 tháng 4 năm 2003 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Xét đề nghị của Cục trưởng Cục Đường sắt Việt Nam, Vụ trưởng Vụ Khoa học Công nghệ,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Ban hành kèm theo Quyết định này Tiêu chuẩn ngành "Quy trình chạy tàu và công tác đồn đường sắt".

Số đăng ký: 22 TCN 342 - 05.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực thi hành sau 15 ngày, kể từ ngày đăng Công báo; bãi bỏ Quyết định số 187/QĐ-ĐSVN ngày 16 tháng 02 năm 2000 của Tổng giám đốc Liên hiệp Đường sắt Việt Nam ban hành Quy trình chạy tàu và công tác đồn Đường sắt Việt Nam.

Điều 3. Chánh Văn phòng, Chánh Thanh tra, Vụ trưởng các Vụ, Cục trưởng Cục Đường sắt Việt Nam, Chủ tịch Hội đồng quản trị, Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và Thủ trưởng các đơn vị có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

BỘ TRƯỞNG

Đào Đình Bình

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM	QUY TRÌNH CHẠY TÀU VÀ CÔNG TÁC ĐỒN ĐƯỜNG SẮT	22TCN-342-05
BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI		Có hiệu lực từ:

Ban hành kèm theo Quyết định số 75/2005/QĐ-BGTVT
ngày 30 tháng 12 năm 2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải

Chương 1 QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Quy trình này quy định về trình tự tác nghiệp của công tác chạy tàu, đôn tàu trên tuyến đường đơn thuộc mạng đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng có kẻ nôi ray vào đường sắt quốc gia.

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, đôn tàu trên các mạng đường sắt nói trên.

Quy trình này không áp dụng đối với đường sắt đô thị.

Điều 3. Giải thích các chữ viết tắt

Trong Quy trình này, các chữ viết tắt sau đây có nghĩa như sau:

1. QPKTKTĐS là Quy phạm kỹ thuật khai thác đường sắt;
2. QTCT là Quy trình chạy tàu và công tác đôn đường sắt;
3. QTTH là Quy trình tín hiệu đường sắt;
4. QTQLKT là Quy tắc quản lý kỹ thuật;
5. BĐCT là Biểu đồ chạy tàu;
6. TCĐHGTVTĐS là Tổ chức điều hành giao thông vận tải đường sắt;
7. NVĐĐCT là Nhân viên điều độ chạy tàu;
8. TBCT là Trục ban chạy tàu;

9. PTGTĐS là Phương tiện giao thông đường sắt;
10. KCHTĐS là Kết cấu hạ tầng đường sắt;
11. ĐMTX là Đầu máy toa xe.

Điều 4. Cơ sở của việc tổ chức chạy tàu là BĐCT. BĐCT do TCDHGTVTĐS xây dựng, ban hành và công bố theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

Tất cả các đơn vị có liên quan đến việc chạy tàu đều phải căn cứ vào BĐCT 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 BĐCT.

Điều 5. Ở mỗi khu đoạn, việc chạy tàu do một NVĐĐCT 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: TBCT ga;
2. Tại trạm đóng đường: TBCT trạm;
3. Trên tàu: trưởng tàu;
4. Đầu máy đơn và đoàn tàu không quy định có trưởng tàu: lái tàu.

Nếu nhiều tàu ghép nhau thì trưởng tàu của đoàn tàu cuối cùng là người chỉ huy.

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

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

Việc phân định ranh giới và trách nhiệm chỉ huy chạy tàu ở mỗi bãi cũng như TBCT ga được quy định trong QTQLKT ga.

Tại ga, trạm: trưởng tàu và lái tàu phải phục tùng mệnh lệnh của TBCT.

Khi lên ban, TBCT ga, trạm phải báo họ, tên mình và phụ TBCT ga (nếu có) cho NVĐĐCT.

Điều 6. Tất cả thủ tục, tác nghiệp về đón gửi tàu và cho tàu thông qua cũng như về đôn dịch phải được tiến hành nhanh chóng, chính xác, an toàn theo đúng trình tự và biện pháp quy định tại QPKTKTĐS; QTCT; QTTH và QTQLKT ga.

Điều 7. 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.

Điều 8. Khi sử dụng phương pháp đóng đường nói tại khoản 2 và 3 **Điều 7** của QTCT này, bằng chứng cho phép tàu chạy vào khu gian phải do chính TBCT ga hoặc do phụ TBCT ga giao trực tiếp cho lái tàu trên đầu máy chính của tàu và phải được quy định trong QTQLKT ga.

Điều 9. Việc điều khiển các thiết bị máy móc về tín hiệu, khống chế tập trung và đóng đường, việc đóng mở các tín hiệu do những nhân viên dưới đây phụ trách:

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

Điều 10. Sau khi đón gửi tàu, TBCT ga phải báo ngay giờ tàu đi, thông qua hoặc đến cho TBCT ga đón tàu, ga gửi tàu và NVĐĐCT. 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 TBCT 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 NVĐĐCT 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 TBCT ga đón tàu và NVĐĐCT 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, TBCT trạm cũng phải báo giờ tàu cho TBCT hai ga đầu khu gian và NVĐĐCT.

Điều 11. 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 NVĐĐCT.

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 mối nối, đỡ đám.

Điều 12. 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 cho lái tàu để cho tàu chạy qua tín hiệu, TBCT 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 ở phân khu tiếp giáp cần thiết phía trước đều đã thanh thoát, các ghi đã đúng chiều và đã khóa.

Điều 13. Mỗi lần hư hỏng về đường, ghi, thiết bị thông tin, tín hiệu chạy tàu, TBCT 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, TBCT ga còn phải báo cho NVĐĐCT.

Khi sửa chữa xong, TBCT 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 14. 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 NVĐĐCT, 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 TBCT ga. Điện tín gửi đi phải được đánh số thứ tự từ số 1 kể từ 0 giờ mỗi ngày.

Điều 15. 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 Thủ trưởng TCĐHGT VTĐS quy định riêng.

Chương II CHẠY TÀU VỚI PHƯƠNG PHÁP ĐÓNG ĐƯỜNG TỰ ĐỘNG

Mục 1 Quy định chung

Điều 16. 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 17. 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 18. 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 19. Trước khi gửi tàu, TBCT 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, TBCT ga trả thiết bị khống chế tín hiệu về định vị và báo giờ tàu đi như quy định tại Điều 10 của QTCT này.

Ở khu gian đường đơn, nếu đang ở hướng đón tàu, muốn đổi hướng gửi tàu phải được sự đồng ý của NVĐĐCT.

Điều 20. Khi cho tàu chạy vào làm việc trong khu gian rồi trở về ga gửi, TBCT ga làm thủ tục đóng đường tự động thông thường và giao cho lái tàu **thẻ hình chìa khóa** lấy từ đài khống chế ra để làm bằng chứng chiếm dụng khu gian lúc trở về ga. Ngoài ra, TBCT ga còn phải cấp cho lái tàu, trưởng tàu cảnh báo 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 21. 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 TBCT ga phải lấy **thẻ hình chìa khóa** ở đài khống chế giao cho lái tàu của đầu máy phụ đẩy để làm bằng chứng chiếm dụng khu gian lúc trở về ga. Ngoài ra, TBCT ga còn phải cấp cho lái tàu của đầu máy phụ đẩy và trưởng tàu cảnh báo ghi rõ địa điểm dừng đẩy và quay về.

Điều 22. Nếu đài khống 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 23. Khi đầu tàu đỗ 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 TBCT ga phải cấp cho lái tàu giấy **phép vạch chéo lục** (ghi theo mục II) để làm bằng chứng chiếm dụng phân khu.

Điều 24. 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 mờ, TBCT ga phải cấp cảnh báo cho lái tàu: "Đèn chỉ đường hỏng, đường đã chuẩn bị cho tàu số..... trên đường số..... chạy".

Điều 25. Trước khi tàu đến, TBCT 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, TBCT ga trả thiết bị khống chế tín hiệu về định vị và báo giờ tàu đến như quy định tại Điều 10 của QTCT này.

Điều 26. 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 25 của QTCT này. TBCT 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 27. Khi tín hiệu ra ga bị hỏng, TBCT ga cấp cho lái tàu **giấy phép vạch chéo lục** 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 không 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 không chế đèn biểu thị hướng gửi tàu thích hợp và khu gian thanh thoát. Để xác định khu gian thanh thoát, TBCT ga xin đổi hướng gửi tàu phải trao đổi với TBCT 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".

TBCT ga xin đổi hướng ký tên.

TBCT ga bên trả lời:

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

TBCT ga ký tên

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

Điều 28. Trường hợp tín hiệu ra bãi bị hỏng, TBCT ga được phép gửi tàu và phải cấp cho lái tàu một **giấy phép vạch chéo lục** (ghi theo mục I).

Nếu tín hiệu ra bãi và ra ga cùng bị hỏng, TBCT ga được phép gửi tàu theo Điều 27 của QTCT 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).

Điều 29. 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:

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

Điều 30. 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, TBCT ga phải đình chỉ sử dụng phương pháp đóng đường tự động và xin NVĐĐCT 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 31. Trước khi phát mệnh lệnh đổi sang phương pháp đóng đường bằng điện tín cũng như phục hồi phương pháp đóng đường tự động, NVĐĐCT phải thông qua TBCT hai ga đầu khu gian, xác nhận chắc chắn là khu gian giữa hai ga đã thanh thoát.

Điều 32. Trường hợp điện thoại giữa TBCT ga với NVĐĐCT không thông, việc chuyển sang đóng đường bằng điện tín cũng như phục hồi phương pháp đóng đường tự động do TBCT hai ga đầu khu gian tiến hành như sau:

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

TBCT 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 TBCT ga bên mà xác nhận khu gian thanh thoát, sau đó phát cho TBCT 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".

TBCT ga ký tên

TBCT 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".

TBCT ga ký tên

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

TBCT ga (ga xác nhận thiết bị hoạt động tốt), căn cứ theo nhật ký chạy tàu và

theo sự liên hệ với TBCT ga bên để xác nhận khu gian thanh thoát sau đó phát cho TBCT 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".

TBCT ga ký tên

TBCT 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".

TBCT ga ký tên

Điều 33. Khi chuyển sang phương pháp đóng đường bằng điện tín, TBCT ga gửi tàu phải viết phía trên **phiếu đường** 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 34. 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 35. Trước khi mở tín hiệu ra ga, TBCT 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 TBCT ga đón tàu cho phép.

Điều 36. 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, giấy phép vạch chéo lục, giấy phép vạch chéo đỏ, giấy phép màu đỏ**).

Mục 2

Đóng đường chạy tàu

Điều 37. Trước khi gửi tàu, TBCT ga gửi tàu phải xin đường TBCT 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, TBCT ga đón tàu cùng ấn nút đóng đường.

Sau khi nhận được tín hiệu đồng ý đón tàu của TBCT 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, TBCT 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, TBCT ga gửi tàu trả thiết bị không chế tín hiệu về định vị và báo giờ tàu đi như quy định tại Điều 10 của QTCT này.

Điều 38. 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: TBCT 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 NVĐĐCT và TBCT ga đón tàu;

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

3. TBCT 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 39. Trước khi tàu đến, TBCT 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, TBCT ga trả thiết bị không chế tín hiệu về định vị để đóng tín hiệu vào ga. Sau khi xác nhận tàu đến ga nguyên vẹn, TBCT ga làm thủ tục trả đường, rồi báo giờ tàu đến như quy định tại Điều 10 của QTCT này.

Điều 40. Nếu tàu đến ga không nguyên vẹn (đứt toa dọc đường hoặc đuôi tàu còn nằm ngoài tín hiệu vào ga), TBCT ga đón tàu vẫn phải đóng tín hiệu vào ga. Trước khi khu gian thanh thoát, TBCT ga không được làm thủ tục trả đường.

Điều 41. Khi cho tàu vào làm việc trong khu gian rồi trở về ga gửi, TBCT ga làm thủ tục đóng đường chạy tàu bình thường và giao cho lái tàu **thẻ hình chìa khóa** lấy từ đài không chế để làm bằng chứng chạy tàu lúc trở về ga gửi. Ngoài ra,

còn phải cấp cho lái tàu, trưởng tàu cảnh báo 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, TBCT 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 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 42. Khi tàu làm việc trong khu gian hoặc đầu máy đẩy trở về ga gửi nguyên vẹn, TBCT 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 10 của QTCT này.

Điều 43. 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, TBCT ga phải cấp cho lái tàu **giấy phép vạch chéo lục** (ghi theo mục II) để làm bằng chứng chiếm dụng khu gian.

Mục 3

Chạy tàu giữa ga với đường nhánh khu gian

Điều 44. Khi cần gửi tàu đến đường nhánh trong khu gian không có trạm hỗ trợ rồi trở về ga gửi, TBCT 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 37 của QTCT này. Ngoài việc mở tín hiệu ra ga, TBCT 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 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 45. 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, TBCT ga gửi phải cấp cho lái tàu, trưởng tàu cảnh báo 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 94 và 95 của QTCT này.

Mục 4

Chạy tàu khi thiết bị nửa tự động bị hỏng

Điều 46. 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;
3. Tín hiệu đóng đường 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 47. Trong những trường hợp đã quy định tại Điều 46 của QTCT 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 TBCT 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 TBCT ga thử thao tác trên máy và ký nhận.

Điều 48. 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 NVĐĐCT. Trước khi phát lệnh này, NVĐĐCT phải thông qua TBCT hai ga đầu khu gian để xác nhận chắc chắn khu gian đã thanh thoát.

Điều 49. Trường hợp điện thoại giữa ga với NVĐĐCT 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 TBCT hai ga đầu khu gian tiến hành như sau:

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

TBCT 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 TBCT ga bên mà xác nhận khu gian thanh thoát, sau đó phát cho TBCT 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".

TBCT ga ký tên

TBCT 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".

TBCT ga ký tên

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

TBCT ga (ga xác nhận thiết bị hoạt động tốt) căn cứ theo nhật ký chạy tàu và theo sự liên hệ với TBCT ga bên mà xác nhận khu gian thanh thoát, sau đó phát cho TBCT 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".

TBCT ga ký tên

TBCT 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".

TBCT ga ký tên

Điều 50. Khi chuyển sang dùng phương pháp đóng đường bằng điện tín, TBCT ga gửi tàu phải viết phía trên phiếu đường cấp cho lái tàu câu: "Đóng đường nửa tự động đình chỉ sử dụng".

Điều 51. 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 TBCT 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 52. Trường hợp tàu phải lùi về ga gửi, TBCT ga gửi sau khi đã cùng TBCT ga bên xác nhận khu gian thanh thoát phải sử dụng nút trở ngại và cùng TBCT ga bên khôi phục trạng thái bình thường của thiết bị.

Mỗi lần sử dụng nút trở ngại, TBCT ga phải báo cho NVĐĐCT 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 53. 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 phải là số chẵn.

Điều 54. 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 55. 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 56. Thẻ đường phải do chính TBCT ga (hoặc phụ TBCT ga) giao cho lái tàu trước lúc tàu chạy. Khi tàu đến ga, lái tàu phải trao lại thẻ đường cho TBCT ga (hoặc phụ TBCT 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 57. 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, TBCT ga đó phải báo ngay cho cùng cung thông tin tín hiệu sở tại biết để điều chỉnh. Khi điều chỉnh thẻ đường cùng cung thông tin tín hiệu hoặc người được ủy quyền phải ghi vào sổ kiểm tra thiết bị chạy tàu, TBCT ga sở tại cùng ký tên xác nhận.

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

Trưởng tàu nhận chuyển vòng thẻ đường phải ghi sự việc này vào nhật ký đoàn tàu.

Mục 2

Đóng đường chạy tàu giữa hai ga

Điều 58. Trước khi gửi tàu, TBCT ga gửi tàu dùng điện thoại xin đường TBCT 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 TBCT ga đón tàu trả lời đồng ý và phát điện, TBCT 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, TBCT ga, trạm phải cấp cảnh báo 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 59. TBCT 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 NVĐĐCT và được TBCT 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 trước khi chuyển:

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

TBCT ga ký tên

Nếu không có gì trở ngại, TBCT ga đón tàu trả lời:

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

TBCT 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 60. 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 61. Sau khi tàu chạy hay thông qua, TBCT ga gửi tàu báo ngay cho TBCT ga đón tàu và NVĐĐCT 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 10 của QTCT này.

Điều 62. 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, TBCT ga gửi tàu phải thu thẻ đường trả vào máy thẻ đường, báo cho TBCT ga đón tàu và NVĐĐCT như sau:

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

Sau đó TBCT hai ga cùng ghi sự việc vào sổ nhật ký chạy tàu.

Điều 63. Khi nhận được điện thoại xin đường của ga gửi, TBCT ga đón tàu xác nhận khu gian thanh thoát, dùng điện thoại trả lời cho TBCT ga gửi tàu như sau:

"Đồng ý đón tàu số....." và nhắc lại phần cuối của mẫu xin đường thích hợp nói tại Điều 58 của QTCT này, sau đó phát điện cho phép TBCT ga gửi tàu lấy thẻ đường ra khỏi máy thẻ đường để gửi tàu.

Điều 64. Nếu không thể đón tàu được, TBCT ga đón tàu điện như sau:

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

Khi đón tàu được, TBCT ga đón tàu phải điện ngay cho TBCT ga gửi tàu theo mẫu: "Đồng ý đón tàu số...." và phát điện như quy định tại Điều 63 của QTCT này.

Điều 65. Sau khi xác nhận tàu đã đến nguyên vẹn, thẻ đường đúng với khu gian, TBCT ga ghi số hiệu thẻ đường vào sổ nhật ký chạy tàu, trả thẻ đường vào máy thẻ đường và báo cho TBCT ga gửi tàu, NVĐĐCT như sau:

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

Khi tàu ra làm việc ở khu gian trở về, TBCT 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 TBCT ga bên và NVĐĐCT như sau:

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

Khi đầu máy phụ đẩy tàu vào khu gian đã trở về, TBCT ga thu **thẻ đường hình chìa khóa** trả vào máy thẻ đường và báo giờ đầu máy trở về cho TBCT ga đón tàu và NVĐĐCT 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 66. 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, TBCT 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, TBCT 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, TBCT ga gửi còn phải cấp cho lái tàu, trưởng tàu cảnh báo 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.

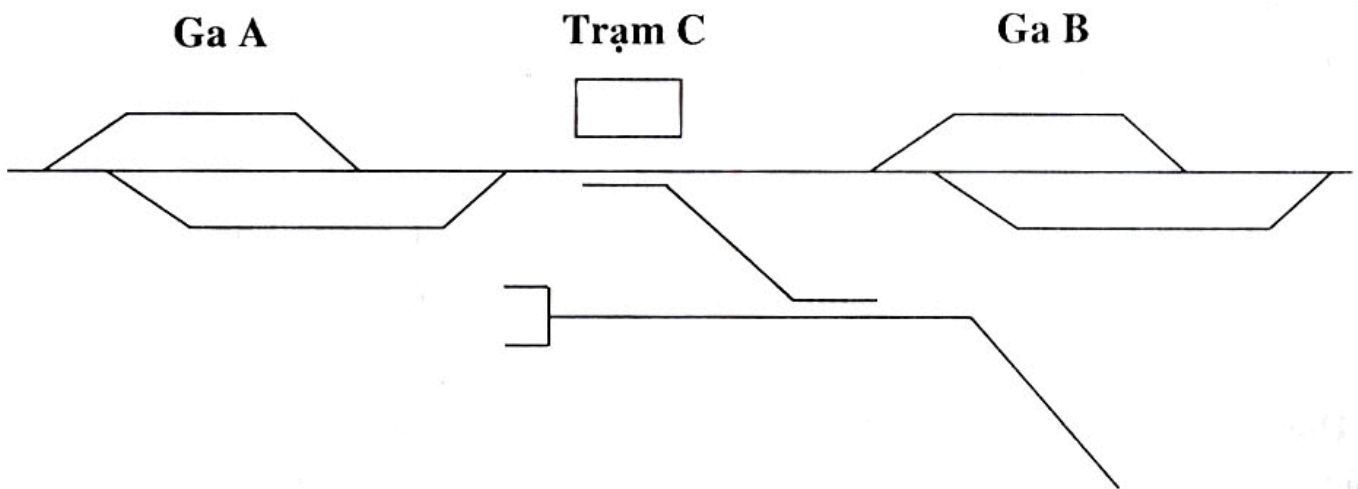
Điều 67. Khi tàu đến ga bên hoặc trở về ga gửi, sau khi đã kiểm tra thẻ đường và xác nhận khu gian thanh thoát, TBCT ga đón tàu phải báo cho ga bên và NVĐĐCT theo mẫu:

"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 68. 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.



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 bổ trợ của ga A và trạm C phải là số lẻ.

Các thẻ đường của máy bổ 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 69. Khi cần gửi tàu từ ga A đến đường nhánh có trạm C, TBCT ga A sau khi hỏi ý kiến NVĐĐCT và TBCT trạm C, phải xin đường TBCT 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, TBCT 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 TBCT ga A lấy thẻ đường ở máy cơ bản, bỏ vào máy thẻ đường bổ trợ. Sau đó TBCT ga A xin đường TBCT trạm C theo mẫu điện tín trên. TBCT 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 TBCT ga A lấy thẻ đường từ máy thẻ đường bổ trợ để gửi tàu. Ngoài việc giao thẻ đường, TBCT ga A còn phải cấp cho lái tàu, trưởng tàu cảnh báo ghi theo mẫu:

"Đỗ trước ghi đường nhánh ở km.... để chờ lệnh của TBCT 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, TBCT ga A báo giờ tàu chạy cho TBCT trạm C, TBCT ga B và NVĐĐCT như quy định tại Điều 10 của QTCT này.

Điều 70. Khi muốn gửi tàu từ ga B đến đường nhánh có trạm C, TBCT ga B xin đường TBCT ga A theo mẫu quy định tại Điều 69 của QTCT này. TBCT ga A sau khi hỏi ý kiến NVĐĐCT và được sự đồng ý của TBCT trạm C, phát điện cho TBCT ga B lấy thẻ đường có gắn chìa khóa ghi đường nhánh để gửi tàu. Ngoài việc giao thẻ đường, TBCT ga B còn phải cấp cho lái tàu, trưởng tàu cảnh báo như quy định tại Điều 69 của QTCT này.

Sau khi tàu chạy, TBCT ga B báo giờ tàu chạy cho TBCT ga A và NVĐĐCT như quy định tại Điều 10 của QTCT này. TBCT ga A báo lại cho TBCT trạm C.

Điều 71. Khi tàu đã dừng hẳn trước ghi đường nhánh, TBCT 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 móc tránh va chạm và nguyên vẹn, TBCT trạm C khai thông ghi đường nhánh nối với đường chính về định vị, khóa ghi, trả thẻ đường vào máy thẻ đường hỗ trợ, rồi báo giờ tàu đến cho TBCT 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 TBCT trạm C phát điện cho TBCT ga A lấy thẻ đường trong máy thẻ đường hỗ trợ trả vào máy thẻ đường cơ bản. TBCT ga A báo cho TBCT ga B và NVĐĐCT 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 72. Khi cần gửi tàu từ trạm C đến ga A hoặc ga B, TBCT trạm C phải xin đường với TBCT 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.....".

TBCT ga A sau khi được NVĐĐCT đồng ý, xin đường với TBCT 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, TBCT 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 TBCT ga A lấy thẻ đường ở máy thẻ đường cơ bản cho vào máy thẻ đường hỗ trợ. Sau đó, TBCT ga A trả lời cho TBCT trạm C như sau:

"TBCT 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 TBCT 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, TBCT 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 (nếu có) rồi làm thủ tục gửi tàu. Sau khi tàu chạy, TBCT trạm C báo cho TBCT ga A theo mẫu:

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

TBCT ga A báo giờ tàu chạy cho TBCT ga B và NVĐĐCT theo mẫu trên.

Điều 73. 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 TBCT 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, TBCT trạm C phải báo ngay bằng điện tín cho TBCT 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 TBCT trạm C phát điện cho TBCT ga A lấy thẻ đường ở máy thẻ đường bổ trợ cho vào máy thẻ đường cơ bản. TBCT ga A chuyển điện tín trên cho TBCT ga B và NVĐĐCT.

Mục 4

Chạy tàu khi thiết bị đóng đường bằng máy thẻ đường bị hỏng

Điều 74. 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 75. Trong các trường hợp nói tại Điều 74 của QTCT 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. TBCT ga phải báo ngay cho NVĐĐCT, 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, TBCT 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 57 của QTCT 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 TBCT ga mới được tiến hành.

Điều 76. Khi điện thoại giữa hai ga với NVĐĐCT 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 TBCT hai ga đầu khu gian tiến hành theo thủ tục dưới đây:

TBCT ga A (ga không sử dụng được máy thẻ đường) điện TBCT ga B như sau:

"Vì... (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".

TBCT ga ký tên

TBCT 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 TBCT 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".

TBCT ga ký tên

Khi máy thẻ đường hoạt động tốt, TBCT 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 TBCT 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".

TBCT ga ký tên

TBCT ga B cũng theo biện pháp như trên, xác nhận khu gian thanh thoát và trả lời cho TBCT 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".

TBCT ga ký tên

Điều 77. Trường hợp thẻ đường bị mất, bị hỏng hoặc mang nhầm qua khu gian khác, TBCT ga phải báo ngay cho TBCT ga bên, NVĐĐCT 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, TBCT ga có trở ngại này phải báo cho TBCT ga bên và NVĐĐCT 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, TBCT ga phải báo cho NVĐĐCT 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 TBCT ga gần nhất. TBCT 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 78. Phiếu đường là chứng vật chạy tàu do TBCT 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 TBCT ga bên. Phiếu đường phải do TBCT ga viết, kiểm tra xác nhận đúng nội dung điện tín cho gửi tàu của TBCT 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 79. Những điện tín có liên quan đến đóng đường, TBCT 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 TBCT hai ga đầu khu gian phải trực tiếp trao đổi điện tín và xác định đúng tiếng nói và tên của nhau.

Điều 80. Phiếu đường chia làm hai loại như sau:

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

Điều 81. 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 TBCT ga bên;
3. Chuyển điện tín trước khi ghi nội dung vào sổ biên bản điện tín chạy tàu hoặc trước khi TBCT ga ký tên.

Điều 82. Phiếu đường do TBCT ga (hoặc phụ TBCT ga) giao trực tiếp cho lái tàu trước khi gửi tàu. Khi tàu đến ga, lái tàu phải trao lại phiếu đường cho TBCT ga (hoặc phụ TBCT ga).

Nếu tàu thông qua ga, việc giao nhận phiếu đường thực hiện bằng cột giao nhận thẻ đường thì dùng vòng thẻ đường để giao nhận phiếu đường.

Điều 83. 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 84. Mỗi ga phải có sổ biên bản điện tín chạy tàu dành riêng cho mỗi khu gian.

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 TBCT ga.

Điều 85. Mỗi khi nhận ban, TBCT ga phải viết họ tên và ký vào sổ biên bản điện tín chạy tàu, sau đó báo cho TBCT các ga, trạm tiếp giáp biết họ tên, chức danh để cùng ghi vào sổ biên bản điện tín chạy tàu ở các ga, trạm đó.

Điều 86. Trước khi chuyển bằng điện thoại một điện tín chạy tàu, TBCT 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. Ở ga có phụ TBCT ga thì phụ TBCT ga không được phép gửi và nhận điện tín chạy tàu.

Mục 3 Đóng đường chạy tàu giữa hai ga

Điều 87. Trước khi gửi tàu, TBCT ga gửi tàu chuyển điện tín xin đường cho TBCT ga đón tàu theo một trong những mẫu sau:

Mẫu 1. "Xin đường gửi tàu số....."

TBCT ga ký tên

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

TBCT ga ký tên

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

TBCT ga ký tên

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

TBCT ga ký tên

Sau khi được TBCT ga đón tàu trả lời đồng ý, TBCT ga gửi tàu viết phiếu đường, 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, TBCT ga phải cấp cảnh báo 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 88. Sau khi tàu chạy hay thông qua, TBCT ga gửi tàu báo ngay cho TBCT ga đón tàu và NVĐĐCT 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 10 của QTCT này.

TBCT ga ký tên

Điều 89. Khi đã giao phiếu đường cho lái tàu, nếu xét thấy tàu không chạy được trong 20 phút hoặc cần cho tàu khác chạy, TBCT ga gửi tàu phải thu lại ngay phiếu đường và điện cho TBCT ga đón tàu và NVĐĐCT 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 TBCT hai ga cùng ghi sự việc vào sổ nhật ký chạy tàu.

Điều 90. Khi nhận được điện tín xin đường của ga gửi tàu, TBCT ga đón tàu xác

nhận khu gian thanh thoát và tùy theo nội dung điện tín xin đường, trả lời cho TBCT ga gửi tàu theo một trong những mẫu điện tín sau:

Mẫu 1. "Đồng ý đón tàu số....."

TBCT ga ký tên

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

TBCT ga ký tên

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

TBCT ga ký tên

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

TBCT ga ký tên

Điều 91. Trường hợp tàu tránh nhau, khi xin đường cho tàu ngược chiều phải chạy ngay, TBCT ga gửi tàu kết hợp báo giờ tàu đến và xin đường TBCT 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 87 của QTCT này nếu có).

TBCT ga ký tên

Điều 92. Nếu không thể đón tàu được, TBCT ga đón tàu phải điện như sau:

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

TBCT ga ký tên

Điều 93. Sau khi thu phiếu đường và xác nhận tàu đến ga nguyên vẹn, TBCT ga đón tàu điện cho TBCT ga gửi tàu và NVĐĐCT như sau:

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

TBCT ga ký tên

Khi tàu vào làm việc trong khu gian trở về, TBCT ga xác nhận đoàn tàu về đến ga nguyên vẹn, thu phiếu đường rồi điện cho TBCT ga bên và NVĐĐCT như sau:

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

TBCT ga ký tên

Khi đầu máy phụ đẩy tàu trở về, TBCT ga thu bản sao phiếu đường, rồi điện cho TBCT ga đón tàu và NVĐĐCT như sau:

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

TBCT 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 94. 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 TBCT 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, TBCT 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, TBCT 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.....)".

TBCT ga ký tên

Nếu không có gì trở ngại, TBCT 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.....)".

TBCT ga ký tên

Sau khi nhận được điện tín đồng ý cho đường của TBCT ga bên, TBCT ga gửi tàu viết phiếu đường 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, TBCT ga còn phải cấp cho lái tàu, trưởng tàu cảnh báo 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 TBCT ga. TBCT ga phải ký xác nhận vào sổ nhật ký chạy tàu trước sự chứng kiến của trưởng tàu.

Điều 95. 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, TBCT ga đón tàu phải báo cho ga bên và NVĐĐCT bằng điện tín theo mẫu sau:

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

TBCT ga ký tên

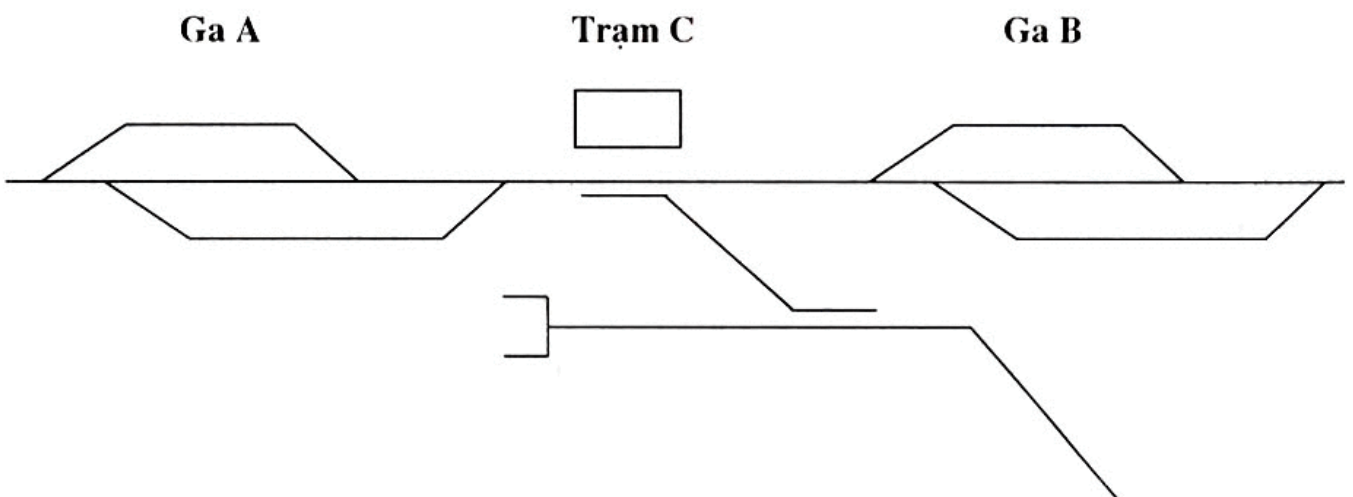
Việc giao trả chìa khóa ghi phải được ghi vào sổ giao nhận của trưởng tàu, có chữ ký xác nhận của TBCT ga. Trường hợp tàu làm việc ở đường nhánh rồi tiếp tục chạy sang ga bên, TBCT ga này, sau khi làm thủ tục nhận chìa khóa ghi như nói ở trên, phải bảo quản và gửi trả ga gửi tàu bằng tàu đầu tiên có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

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

B. Đường nhánh có trạm bổ trợ

Điều 96. Khi đường nhánh trong khu gian có đặt trạm bổ 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.



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, TBCT 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 97. Khi cần gửi tàu từ ga A (hoặc ga B) đến đường nhánh có trạm C, TBCT ga gửi tàu (ga A hoặc ga B) gửi điện tín xin đường với TBCT ga bên (ga B hoặc ga A) đồng điện cho TBCT trạm C (do TBCT ga A chuyển cho TBCT trạm C) theo mẫu:

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

TBCT ga ký tên

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

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

TBCT ga ký tên

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

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

TBCT 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.....".

TBCT ga gửi tàu viết phiếu đường như nội dung điện tín cho đường của TBCT trạm C. Ngoài việc giao phiếu đường cho lái tàu, TBCT ga gửi còn phải cấp cho lái tàu, trưởng tàu cảnh báo 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, TBCT ga gửi tàu phải báo giờ tàu chạy cho TBCT ga bên, TBCT trạm C (qua TBCT ga A) và NVĐĐCT như quy định tại Điều 10 của QTCT này.

Điều 98. Khi tàu đã dừng hẳn trước ghi đường nhánh, TBCT trạm thu 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, TBCT 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 TBCT 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".

TBCT trạm ký tên

Cấm TBCT 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 99. Khi cần gửi tàu từ trạm C đến ga A hoặc ga B, TBCT trạm C phải gửi điện tín xin đường với TBCT ga A theo mẫu:

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

TBCT trạm ký tên

Nhận được điện tín này, TBCT ga A sau khi được NVĐĐCT đồng ý thì xin đường với TBCT ga B bằng điện tín theo mẫu:

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

TBCT ga ký tên

Nếu không có gì trở ngại, TBCT 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.....".

TBCT ga ký tên

Trực ban chạy tàu ga A trả lời bằng điện tín cho TBCT 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.....".

TBCT 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.....".

TBCT trạm C viết nội dung điện tín cho đường trên đây vào phiếu đường và phá niêm phong lấy chìa khóa ghi đường nhánh trong hộp quy định để khai thông ghi đường nhánh sang phản vị và gửi tàu. Ngoài việc giao phiếu đường cho lái tàu, TBCT trạm C còn phải cấp cho lái tàu, trưởng tàu cảnh báo với các biện pháp chạy tàu cần thiết khác.

Sau khi tàu chạy, TBCT 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 TBCT ga A theo mẫu:

"Tàu số..... chạy lúc.....giờ..... 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 10 của QTCT này.

TBCT trạm ký tên

Khi nhận được điện tín báo giờ tàu chạy của trạm C, TBCT ga A chuyển điện tín trên cho TBCT ga B và NVĐĐCT.

Sau khi xác nhận tàu đến ga nguyên vẹn, TBCT ga đón tàu phải báo giờ tàu đến bằng điện tín cho TBCT ga bên và NVĐĐCT theo mẫu:

"Tàu số..... đến lúc..... giờ..... phút".

TBCT ga ký tên

Điều 100. 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, TBCT 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 TBCT hai ga đầu khu gian và NVĐĐCT 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".

TBCT trạm ký

Sau khi nhận được tín trên, TBCT ga A chuyển điện tín của TBCT trạm C cho TBCT ga B và NVĐĐCT.

Chương VI

CHẠY TÀU VỚI PHƯƠNG PHÁP ĐÓNG ĐƯỜNG BẰNG THÔNG TRI

Mục 1

Quy định chung

Điều 101. 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** do TBCT ga gửi tàu cấp cho lái tàu và trưởng tàu.

Mục 2

Biện pháp chạy tàu

Điều 102. Khi chạy tàu với phương pháp đóng đường bằng thông tri, chỉ TBCT ga ưu tiên mới được phép cho tàu đầu tiên chạy vào khu gian.

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

096699566
www.ThuVienPhapLuat.com
Tel: +84-8-3845 6684
LawSoft

Điều 103. Cấm gửi tàu từ ga ưu tiên suốt thời gian mà khu gian bị đóng trong các trường hợp dưới đây:

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

2. Khi TBCT ga ưu tiên đã gửi hoặc đã đồng ý cho TBCT 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 TBCT 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 104. Nếu trước khi thông tin bị gián đoạn, TBCT 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, TBCT 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 thôi đẩy về ga không ưu tiên cộng thêm 3 phút.

Điều 105. Khi chạy tàu với phương pháp đóng đường bằng thông tri, cấm TBCT ga không ưu tiên gửi tàu đầu tiên đến ga ưu tiên, trừ các trường hợp dưới đây:

1. Tàu đã được TBCT 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 122 của QTCT này);

Điều 106. 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 BĐCT, cộng thêm 3 phút (kể cả tàu xin được đường trước khi thông tin gián đoạn). Nếu thời gian theo BĐCT 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 107. Để thực hiện phương pháp đóng đường bằng thông tri, TBCT hai ga phải gửi cho nhau thông tri chạy tàu theo quy định dưới đây:

1. Khi TBCT ga ưu tiên gửi tàu đầu tiên vào khu gian, TBCT ga giao **giấy phép**

mẫu 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 tùy theo tình hình chạy tàu:

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

TBCT ga ký tên

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

TBCT 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, TBCT ga ưu tiên cử người đi bằng phương tiện nhanh nhất hoặc đi bộ đem thông tri theo mẫu C cho TBCT ga không ưu tiên.

Mẫu C. "Đồng ý đón tàu từ ga..... đến".

TBCT ga ký tên

3. Khi ga không ưu tiên có tàu cần gửi, TBCT ga không ưu tiên cử người bằng phương tiện nhanh nhất hoặc đi bộ đem thông tri cho TBCT ga ưu tiên theo mẫu D.

Mẫu D. "Xin đừng gửi tàu số..... đến ga.....".

TBCT 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 108. Ga ưu tiên có thể sử dụng phương tiện chạy trên đường sắt chạy sang ga không ưu tiên với **giấy phép mẫu đỏ** cấp cho lái tàu, trong đó ghi thông tri theo 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 109. Nếu không thể gửi tàu theo sự cho phép ghi trong thông tri mẫu A, B hoặc C, TBCT ga cử người đem giấy báo cho TBCT ga bên biết. Giấy báo ghi theo mẫu:

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

TBCT 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.

Mục 3
Phương pháp đóng đường
bằng thông tri đối với khu gian có trạm bổ trợ

Điều 110. 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 111. 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. TBCT ga ưu tiên chỉ được gửi tàu vào khu gian sau thời gian giãn cách tính theo Điều 106 của QTCT 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, TBCT ga ưu tiên còn phải cấp cho lái tàu, trưởng tàu cảnh báo 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 3 Điều 41 của QTTH trước khi đi kiểm tra.

Điều 112. Nếu trước khi thông tin bị gián đoạn mà TBCT ga ưu tiên đã cho đường TBCT ga không ưu tiên gửi một tàu đến đường nhánh có trạm bổ trợ, TBCT 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 TBCT ga không ưu tiên. Giấy báo do TBCT trạm hoặc TBCT ga không ưu tiên cử người mang đến giao cho TBCT ga ưu tiên.

Điều 113. Nếu trước khi thông tin bị gián đoạn mà TBCT 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 TBCT ga ưu tiên nhận được giấy báo hủy bỏ việc gửi tàu của TBCT trạm bổ trợ.

Điều 114. Nếu trước khi thông tin bị gián đoạn, TBCT 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 bổ 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 TBCT ga ưu tiên chỉ được gửi tàu đầu tiên theo quy định sau:

1. Nếu đã nhận được báo cáo giờ tàu chạy của TBCT trạm, TBCT 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 TBCT trạm, TBCT ga ưu tiên cho tàu chạy vào khu gian không cần đợi hết thời gian đóng đường nói trên nhưng phải cấp cảnh báo cho tàu đỗ trước biển báo trạm để nắm tình hình tàu chạy từ đường nhánh đến ga không ưu tiên.

Khi đến trạm bổ 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 106 của QTCT này;

b) Nếu tàu đường nhánh chưa chạy thì bắt buộc TBCT trạm đưa giấy báo hủy bỏ thủ tục gửi tàu đường nhánh để chuyển cho TBCT 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 115. Nếu trước khi thông tin bị gián đoạn, khu gian đã được phong tỏa để trạm bổ trợ dồn ra đường chính (quy định tại Điều 251 của QTCT này), TBCT ga ưu tiên chỉ được gửi tàu vào khu gian sau khi đã nhận được báo cáo của TBCT 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 116. Khi thông tin đã được phục hồi, NVĐĐCT phải thông qua TBCT 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 117. Trường hợp điện thoại giữa ga với NVĐĐCT không thông, việc phục

hồi phương pháp đóng đường chạy tàu do TBCT ga ưu tiên (ga A) quyết định bằng điện tín gửi cho TBCT 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".

TBCT 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".

TBCT ga B ký tên

Sau khi trao đổi các điện tín trên, TBCT 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 118. 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 trường tàu (nếu đầu máy đơn thì do lái tàu) của tàu bị dừng hoặc nhân viên ngành cầu đường, thông tin tín hiệu công tác trong khu gian chuyển đến TBCT ga đầu khu gian hoặc NVĐĐCT 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 119. 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 Điều 36, 37, 38, 41, 42 của QTTH. 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 TBCT 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 118 của QTCT này, trưởng tàu phải cấp cho lái tàu giấy phép màu trắng theo mẫu quy định kèm theo đơn xin cứu viện.

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 TBCT ga đầu khu gian.

Điều 120. TBCT ga nhận được đơn hoặc điện tín yêu cầu cứu viện phải báo ngay cho NVĐĐCT.

Khi nhận được yêu cầu cứu viện, NVĐĐCT phát mệnh lệnh phong tỏa khu gian cho TBCT hai ga đầu khu gian, chỉ định ga lập tàu, ga gửi tàu cứu viện, quy định biện pháp chạy tàu cứu viện.

Điều 121. Trường hợp điện thoại với NVĐĐCT không thông, TBCT ga nhận đơn xin cứu viện phải báo cho TBCT ga bên để làm thủ tục phong tỏa khu gian như sau:

1. Khi TBCT ga ưu tiên nhận được yêu cầu cứu viện.

TBCT ga ưu tiên gửi điện tín phong tỏa khu gian cho TBCT 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".

TBCT ga ký tên

TBCT 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".

TBCT ga ký tên

2. Khi TBCT ga không ưu tiên nhận được yêu cầu cứu viện.

TBCT ga không ưu tiên gửi điện tín cho TBCT ga ưu tiên theo mẫu:

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

TBCT ga ký tên

TBCT 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, TBCT 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, TBCT hai ga phải báo cáo chi tiết công việc đã làm cho NVĐĐCT biết.

Điều 122. 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 TBCT ga căn cứ vào đơn xin cứu viện để cấp **giấy phép vạch chéo đỏ** 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, TBCT ga gửi tàu cứu viện cho phép tàu cứu viện đẩy tàu bị nạn đến ga đó).

Khi thông tin phục hồi, TBCT ga gửi tàu cứu viện báo cho TBCT ga bên và NVĐĐCT biết tình hình tai nạn, tình hình cứu viện và nếu công việc giải quyết chưa xong, NVĐĐCT phải tiến hành phong tỏa khu gian như quy định tại Điều 120, 121 của QTCT này.

Điều 123. Bất cứ dùng phương pháp đóng đường chạy tàu nào, mỗi lần gửi tàu cứu viện TBCT ga phải cấp **giấy phép vạch chéo đỏ** cho lái tàu làm bằng chứng chạy tàu. Ngoài ra, TBCT ga còn phải cấp cho lái tàu, trưởng tàu cảnh báo 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**, TBCT ga phải căn cứ theo mệnh lệnh của NVĐĐCT hoặc theo biện pháp và trình tự đã xác định thỏa thuận với TBCT ga bên trong trường hợp điện thoại với NVĐĐCT không thông.

Điều 124. 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 TBCT ga trở lên do trưởng ga chỉ định làm nhiệm vụ trưởng tàu.

Ngoài ra trưởng ga, phó ga hoặc TBCT 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 125. Mỗi lần tàu cứu viện chạy vào khu gian hoặc trở về ga, TBCT ga phải ghi vào sổ nhật ký chạy tàu và báo cho TBCT ga đầu kia khu gian, NVĐĐCT theo các mẫu điện tín sau:

Mẫu 1. "Tàu số..... chạy lúc..... giờ..... phút";

TBCT ga ký tên

Mẫu 2. "Tàu số..... đến lúc..... giờ..... phút".

TBCT ga ký tên

Điều 126. Khi có lệnh của NVĐĐCT 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, TBCT ga cấp cho lái tàu **giấy phép vạch chéo đỏ** chạy đến địa điểm tai nạn đồng thời cấp cảnh báo 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 3 Điều 41 của QTTH;
- 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 TBCT ga xuống ban áp dẫn như quy định tại Điều 124 của QTCT 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, TBCT ga cấp **giấy phép vạch chéo đỏ** cho tàu chạy đến địa điểm tai nạn và cảnh báo 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 3 Điều 41 của QTTH.

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 NVĐĐCT 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 chạy trước được phép ghép với nhau 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 TBCT ga đầu khu gian cho người mang đến.

Điều 127. 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 Thủ trưởng TCDHGTVTĐS hoặc người được ủy 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 124, Điều 126 của QTCT này.

Điều 128. 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 NVĐĐCT để tổ chức chuyển tải hành khách hoặc hàng hóa.

Mục 2

Giải tỏa khu gian

Điều 129. Việc giải tỏa khu gian được tiến hành theo mệnh lệnh của NVĐĐCT phát cho TBCT 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 130. Trường hợp điện thoại điều độ không thông, TBCT ga nhận được thông báo theo quy định tại Điều 129 của QTCT này, sau khi xác nhận khu gian thanh thoát, phải báo cho TBCT ga bên biết để làm thủ tục giải tỏa khu gian.

Thủ tục giải tỏa khu gian do TBCT hai ga tiến hành như sau:

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

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

TBCT ga ký tên

TBCT 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".

TBCT ga ký tên

2. Khi TBCT 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 TBCT ga ưu tiên theo mẫu:

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

TBCT ga ký tên

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

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

TBCT 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 TBCT 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 131. 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** 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 TBCT 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 TBCT ga để tổ chức cứu viện.

Điều 132. 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.

Đề 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 131 của QTCT 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 133. 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 134. Nhận được đơn xin cứu viện, TBCT ga phải áp dụng các thủ tục, biên pháp gửi tàu cứu viện quy định tại các Điều 120, 121, 122, 123, 124 và 125 của QTCT 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 TBCT ga trở lên do trưởng ga chỉ định áp dẫn.

Điều 135. 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 136. 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, TBCT ga đón tàu báo cho TBCT ga bên và NVĐĐCT 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, TBCT hai ga phải báo bằng

điện tín cho NVĐĐCT (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....."

TBCT ga ký tên

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

TBCT ga ký tên.

Mục 4

Biện pháp cho tàu chạy lùi

Điều 137. 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.

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 Điều 292 của QPKTKTĐS.

Điều 138. 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 Điều 41 của QTTH 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 139. 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 140. Biện pháp cho tàu chạy lùi trong khu gian được quy định như sau:

1. Đối với tàu số chẵn (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 15km/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 5km/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 từng phần về ga.

B. Chạy lùi về ga

Điều 141. Trước khi cho tàu chạy lùi, trưởng tàu phải dùng điện thoại (nếu có) hoặc cử người mang giấy xin phép TBCT ga gửi tàu cho tàu lùi về ga và phải nhận được giấy hoặc điện tín đồng ý của TBCT ga này.

Trong khi đợi lệnh của TBCT ga gửi tàu và xét thấy cần tranh thủ thời gian thì trừ các trường hợp cấm đã nói tại Điều 292 của QPKTKTĐS, trưởng tàu được áp dụng những biện pháp chạy lùi trong khu gian nói tại Điều 140 của QTCT này để cho tàu chạy lùi dần về ga cho đến khi gặp nhân viên mang giấy cho phép của ga gửi tàu.

Sau khi đã nhận được lệnh cho lùi có quy định tốc độ của TBCT 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 142. 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 140 của QTCT 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 140, 141 của QTCT 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 phong tỏa khu gian

Điều 143. Khi thi công sửa chữa cầu, đường, hầm..... có ảnh hưởng đến BĐCT phải phong tỏa khu gian theo lệnh của Thủ trưởng TCDHGTVTĐS hoặc người được ủy quyền. Giấy phép phong tỏa khu gian phải gửi đến giám đốc các đơn vị quản lý đường sắt sở tại, NVĐĐCT 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 144. Trước khi phong tỏa, NVĐĐCT phải kiểm tra xác nhận khu gian thanh thoát, sau đó phát lệnh cho TBCT hai ga đầu khu gian và người đại diện của đơn vị thi công theo mẫu quy định tại Điều 262 của QTCT này.

Điều 145. Chỉ được thi công sửa chữa khi người chỉ huy thi công đã nhận được lệnh phong tỏa khu gian của NVĐĐCT và đã phòng vệ địa điểm thi công đúng quy định trong QTTH.

Sau khi nhận được lệnh phong tỏa khu gian của NVĐĐCT, TBCT hai ga đầu khu gian phong tỏa phải phòng vệ khu gian theo quy định tại Điều 46 của QTTH và treo biển "**KHU GIAN PHONG TỎA**" trên máy đóng đường trong suốt thời gian phong tỏa.

Điều 146. Trước khi hết thời hạn phong tỏa ấn định trong lệnh phong tỏa khu gian của NVĐĐCT, 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 Điều 40 của QTTH và yêu cầu cấp cảnh báo theo quy định tại Chương XII của QTCT này.

Điều 147. Chỉ được làm thủ tục giải tỏa khu gian sau khi nhận qua TBCT ga đầu khu gian giấy báo hoặc điện tín của người chỉ huy thi công, cung trưởng hoặc

0569956

www.ThuVienPhapLuat.com
Tel: +84-8-3845 6684 *
LawSoft

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 đăng ký lệnh nhận của điều độ hoặc sổ biên bản điện tín chạy tàu của ga nội dung giấy báo hoặc điện tín nói trên, NVĐĐCT hoặc TBCT ga ưu tiên (khi điện thoại điều độ không thông) ra lệnh giải tỏa khu gian theo mẫu quy định tại Điều 130, Điều 264 của QTCT này.

Mục 2

Thi công không phải phong tỏa khu gian

Điều 148. 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 BĐCT nếu không phong tỏa khu gian thì phải được phép của TBCT ga theo mẫu quy định tại Điều 150 của QTCT này.

Điều 149. 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 150. 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 TBCT ga của ga đầu khu gian biết;
2. TBCT ga của ngày xin thi công căn cứ vào thời gian giãn cách giữa hai đoàn tàu trong BĐCT 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.

.....

.....";

TBCT 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, TBCT 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".

TBCT ga ký tên

đồng thời báo cho TBCT 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 151. Trước khi hết giờ thi công của mỗi đợt hoặc khi có lệnh đình chỉ thi công của TBCT 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 TBCT 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 TBCT 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 Điều 40 của QTTH và kịp thời yêu cầu cấp cảnh báo theo quy định tại Chương XII của QTCT này.

Điều 152. TBCT 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 153.

1. Mỗi đội thi công cơ giới phải có:

- a) Một người chỉ huy thi công;
- b) Một người trực tại phòng TBCT ga cấp phép để nhận, truyền đạt lệnh thi công hoặc đình chỉ thi công từ TBCT ga cho người chỉ huy thi công và nhận truyền đạt việc trả đường của người chỉ huy thi công đến TBCT 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 154. Khi cần gửi tàu cứu viện chạy vào khu gian trước giờ quy định kết thúc thi công, TBCT ga gửi tàu phải cấp cảnh báo 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".

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

Điều 155. Khi kế hoạch chạy tàu thay đổi:

1. Thời gian thi công đã cấp phép được kéo dài thì TBCT ga cấp tiếp giấy phép thi công cho đơn vị thi công;
2. Thời gian thi công đã cấp phép bị rút ngắn thì TBCT 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 156. 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 NVĐĐCT và khi được phép mới được thi công.

Điều 157. 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 TBCT 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 158. Sau khi chấp nhận việc thi công trong ga, TBCT ga phải thông báo cho những nhân viên liên quan (gác ghi, trưởng đồn, phụ TBCT 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 NVĐĐCT phát mệnh lệnh cho ga liên quan cấp cảnh báo cho tàu.

Điều 159. 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.

TBCT 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 TBCT ga việc kết thúc công tác (nếu địa điểm công tác cách xa phòng TBCT ga, có thể báo bằng điện thoại rồi ghi sổ sau).

TBCT ga ký tên xác nhận và cho lệnh sử dụng lại thiết bị.

Mục 4 Chạy tàu công trình

Điều 160. 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.

Điều 161. Khi cần gửi tàu công trình phải có đủ 2 điều kiện sau:

1. Có mệnh lệnh cho phép của NVĐĐCT;
2. Đã phong tỏa khu gian.

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

Điều 162. Khi khu gian đã phong tỏa để thi công, nếu cần gửi tàu công trình chạy vào khu gian, NVĐĐCT 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.....".

NVĐĐCT ký tên

Điều 163. Khi gửi tàu công trình vào khu gian phong tỏa, TBCT ga cấp **giấy phép vạch chéo đỏ** và cảnh báo ghi rõ biện pháp chạy tàu, tốc độ, địa điểm dừng tàu và thời hạn về đến ga hoặc sang ga bên.

Điều 164. Sau khi tàu chạy, hai ga đầu khu gian phải phòng vệ khu gian theo quy định tại Điều 46 của QTTH và treo biển: "**KHU GIAN PHONG TỎA**" trên máy đóng đường trong suốt thời gian phong tỏa.

Điều 165. 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 TBCT 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 166. 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 NVĐĐCT 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 167. 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 3 Điều 41 của QTTH;

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) TBCT 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 trường 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 168. 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 161 đến Điều 167 của QTCT này.

Điều 169. 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 167 của QTCT này.

Điều 170. Khi tổ chức chạy nhiều tàu công trình phải cử một người chỉ huy chạy tàu trong khu gian theo quy định tại Điều 166 của QTCT 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 TBCT 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. Đơn 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 171. 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 165 đến Điều 169 của QTCT 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 172.

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, TBCT 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. TBCT ga nhận được báo cáo của người chỉ huy chạy tàu trong khu gian, báo cáo NVĐĐCT để xin lệnh giải quyết tiếp theo.

Chương IX

BIỆN PHÁP CHO TÀU DỪNG

TRONG KHU GIAN, BIỆN PHÁP CHẠY GOÒNG

Mục 1

Biện pháp cho tàu dừng trong khu gian

Điều 173.

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 Thủ trưởng TCĐHGTVTĐS.

2. Khi có lệnh của NVĐĐCT 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 174. Việc cho tàu hàng dừng trong khu gian để làm việc quy định tại Điều 173 của QTCT này được thực hiện như sau:

1. Địa điểm cho phép tàu dừng là đường bằng hoặc dốc xuống. Trường hợp bãi dốc dẽ, 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 Thủ trưởng TCĐHGTVTĐS;

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

Trường hợp điện thoại điều độ không thông, TBCT ga nhận được yêu cầu dừng tàu thuộc điểm a, b, c khoản 2 Điều 173 của QTCT 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 TBCT ga gửi phải cấp cho lái tàu, trưởng tàu cảnh báo 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 1 Điều 42 của QTTH;

b) Khi tàu dừng lại quá 3 phút thì thực hiện theo quy định tại khoản 2 Điều 42 của QTTH.

Ngoài ra, TBCT ga còn phải cấp cảnh báo 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 175. Muốn xin cho tàu dừng trong khu gian nêu tại các điểm a, b, c khoản 2 Điều 173 của QTCT này, người yêu cầu phải báo cáo với TBCT ga để xin ý kiến. TBCT ga phải báo ngay cho NVĐĐCT để xin lệnh.

Nếu xét thấy được, NVĐĐCT ra lệnh cho TBCT 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".

NVĐĐCT ký tên

Mục 2

Biện pháp chạy goòng

A. Quy định chung

Điều 176. Goòng là loại xe có bánh sắt được Thủ trưởng TCDHGTVTĐS (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 177.

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 TBCT ga thừa nhận về thời gian sử dụng).

Điều 178. 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. Tựa 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 179. 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** và được TBCT 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 TBCT ga.

b. Chạy goòng trong khu gian

Điều 180. Bằng chứng cho phép goòng chạy vào khu gian theo biện pháp thừa nhận là **phiếu chạy goòng** do TBCT ga cấp. **Phiếu chạy goòng** gồm hai bản: Bản A giao cho người phụ trách goòng; bản B lưu.

Mỗi bản có 3 phần (Phụ bản số 8):

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 181. Sau khi TBCT 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 NVĐĐCT để nắm kế hoạch chạy tàu trong thời gian chạy goòng và trao đổi với TBCT ga bên về nội dung xin chạy goòng. Nếu xét thấy việc chạy goòng không làm ảnh hưởng đến an toàn chạy tàu, TBCT ga cấp phiếu chạy goòng, báo cho TBCT 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".

TBCT ga ký tên

Mỗi khi goòng chạy vào khu gian, TBCT 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 182. Khi nhận được phiếu chạy goòng do TBCT 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 800m 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 200m) 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 Điều 38 của QTTH;

5. Khi goòng đang làm việc trong khu gian mà gặp sương mù, mưa to, gió lớn cách 800m 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 183. Tuyệt đối cấm chở vật liệu, dụng cụ... trên goòng mà thời gian chờ, nhắc goòng ra khỏi đường sắt quá 3 phút.

Điều 184. 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 185. 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 TBCT 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 TBCT ga thực hiện dưới sự chỉ huy và kiểm tra của TBCT 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 TBCT ga.

Điều 186. 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 Điều 221, 222 của QPKTKTĐS; 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 Ủy viên;
3. Tổ trưởng tổ khám xe là Ủy viên;
4. Lái tàu là Ủy viên;
5. Nhân viên khám xe theo tàu là Ủy viên.

Điều 187. 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 188. Ở ga không có ghi điện điều khiển tập trung, TBCT 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 TBCT thì tất cả các tác nghiệp về chuẩn bị đường đón gửi tàu đều do TBCT ga trực tiếp thực hiện.

TBCT 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 189. Ở ga trang bị ghi điện điều khiển tập trung từ các trạm điều hành (trạm tập trung ở từng bãi, khu vực) thì TBCT ga ra lệnh chuẩn bị đường đón gửi tàu cho trực 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, TBCT ga phải kiểm tra thực tế và thu chìa khóa ghi (nếu có).

Trình tự công tác của TBCT ga, trực 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 QTQLKT ga và văn bản hướng dẫn sử dụng thiết bị khống chế tập trung.

Điều 190. Ở ga có đài khống chế ghi quay tay, TBCT 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, TBCT 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 191. Cấm giao ban các ban chạy tàu trong thời gian sau:

1. Từ khi TBCT ga bên báo giờ tàu chạy cho đến khi đón xong tàu đó;
2. Từ khi xin được đường gửi tàu đến khi gửi xong tàu đó.

Điều 192. Việc đón gửi tàu khách, tàu hỗn hợp trên những đường không quy định trong QTQLKT ga phải được NVĐĐCT cho phép.

Điều 193. Chỉ được mở tín hiệu vào ga khi đường đón tàu đã thanh thoát và đường này được quy định trong QTQLKT ga.

Trước khi gửi tàu, TBCT 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 194. 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.

Điều 195. 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 4.000m) phải đình chỉ công tác dồn trước khi cho đường gửi tàu.

Điều 196. Vị trí và tư thế của TBCT ga (trạm) khi đón gửi tàu quy định như sau:

1. TBCT ga (trạm) phải đứng bên trái theo hướng tàu chạy.
2. Tại ga do địa hình khó khăn, TBCT 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 QTQLKT ga.
3. Khi đón gửi tàu, TBCT 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, TBCT ga (trạm) được phép dời vị trí tiễn tàu sau khi đầu máy qua khỏi chỗ TBCT ga (trạm) đứng.

Mục 2

Công tác chuẩn bị đường đón gửi tàu.

A. Đón tàu

Điều 197. Trước khi mở tín hiệu vào ga, TBCT ga phải:

1. Bảo đảm đường đón tàu đã thanh thoát như quy định tại Điều 194 của QTCT này.
2. Đình chỉ công việc dồn có trở ngại đến việc đón tàu theo thời hạn quy định tại Điều 195 của QTCT này;
3. Kiểm tra sự có mặt của gác ghi khi đón tàu.

Điều 198. Ở ga không có thiết bị kiểm tra đường thanh thoát, TBCT ga phải trực tiếp kiểm tra. Nếu ở ga có phụ TBCT tàu ga, thì nhân viên này đảm nhiệm một phần công việc do TBCT ga phân công và được quy định trong QTQLKT ga.

Điều 199. Ở ga sử dụng ghi quay tay, thủ tục và trình tự chuẩn bị đón tàu như sau:

1. TBCT ga ra lệnh chuẩn bị đường:

15 phút trước giờ tàu đến, TBCT 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, TBCT 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 Điều 82 của QTTH.

Nếu ở chòi ghi có điện thoại, TBCT ga dùng điện thoại để ra lệnh chuẩn bị đường.

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

TBCT 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 TBCT ga.

Khi nhận được tín hiệu khai thông đường của TBCT 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 khống chế ở chòi ghi (nếu có) và làm tín hiệu báo cáo cho TBCT ga.

TBCT ga xác nhận bằng tín hiệu an toàn quy định tại Điều 81 của QTTH.

Nếu ở chòi ghi có điện thoại, gác ghi dùng điện thoại báo cáo với TBCT ga như sau: "Tôi (xung danh), gác ghi phía..... đã chuẩn bị xong đường số..... để đón tàu số..... Công việc dòn đã đình chỉ". Chờ lệnh của TBCT ga và thực hiện lệnh mở tín hiệu vào ga để đón tàu.

3. TBCT ga kiểm tra đường:

Trước khi mở tín hiệu vào ga, TBCT 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 QTQLKT ga). Nếu ga có đài khống chế, TBCT ga phải khống chế ghi.

Khi đón tàu vào đường không có quan hệ liên khóa với tín hiệu vào ga, TBCT 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, TBCT ga làm thủ tục mở tín hiệu như sau:

a) Tín hiệu vào ga loại có cánh: TBCT ga làm tín hiệu ra lệnh mở tín hiệu cho gác ghi theo quy định tại khoản 1 Điều 83 của QTTH hoặc dùng điện thoại (nếu có) ra lệnh như sau: "Mở tín hiệu vào ga phía.....".

Nếu ga có đài không chế, TBCT ga đưa tay bẻ không chế về hướng cho phép mở tín hiệu;

b) Tín hiệu vào ga loại đèn màu: TBCT 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 QTQLKT ga và làm tín hiệu đón tàu theo quy định tại Điều 76 của QTTH (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 vẹn trong mốc tránh va chạm, sau đó báo cáo TBCT ga bằng tín hiệu an toàn như quy định tại Điều 81 của QTTH, hoặc báo cáo bằng điện thoại (nếu có) theo mẫu sau: "Tàu số..... đã vào nguyên vẹn 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 vẹn trong mốc tránh va chạm, TBCT 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, TBCT ga làm tín hiệu khai thông đường với gác ghi để gửi tàu theo quy định tại Điều 82 của QTTH. 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 TBCT ga hoặc đưa vào thiết bị không 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 TBCT ga: "Đã chuẩn bị xong đường số..... cho tàu số..... chạy".

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

Điều 200. TBCT 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, TBCT 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 199 của QTCT này.

Điều 201. Ở ga có ghi điện điều khiển tập trung (không bố trí gác ghi), TBCT ga phải kiểm tra xác nhận việc tàu đến ga nguyên vẹn qua đèn biểu thị trên đài điều khiển.

Điều 202. 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 QTQLKT ga và phải tuân theo những biện pháp an toàn về đón tàu quy định trong lệnh của NVĐĐCT căn cứ vào giấy phép vận chuyển các loại hàng này.

Điều 203. Ở ga không được phép đón 2 tàu vào ga cùng một lúc theo quy định tại Điều 264 của QPKTKTĐS 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 QTQLKT ga.

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

Điều 204. Ngoài những trường hợp phải dẫn đường theo quy định tại Điều 262, 263 của QPKTKTĐS, nếu trong ga có địa điểm cần giảm tốc độ dưới 10km/h mà tàu phải chạy qua, khi đón tàu vào ga cũng phải làm tín hiệu tay dẫn đường.

Điều 205. 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) hoặc 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;

2. Theo tín hiệu giảm tốc độ của nhân viên dẫn đường: lái tàu phải dừng tàu trước cột tín hiệu vào ga để áp dẫn hoặc chạy tàu với tốc độ ghi trong cảnh báo do nhân viên này bàn giao cho.

Điều 206. Khi cần áp dụng biện pháp dẫn đường để đón tàu, TBCT ga phải báo cáo NVĐĐCT để ra lệnh cho các ga liên quan cấp cảnh báo.

Trường hợp không liên lạc được với NVĐĐCT, TBCT ga điện cho TBCT ga gửi tàu theo mẫu: "vì..... (lý do phải dẫn đường) tàu số..... (hoặc các tàu số.....) đèn ga sẽ có dẫn đường".

Nhận được điện tín trên, TBCT ga gửi tàu cấp cảnh báo cho lái tàu, trường hợp 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, TBCT ga gửi tàu tiếp tục cấp cho các tàu sau đến khi có lệnh của NVĐĐCT hoặc có điện bãi bỏ của TBCT ga yêu cầu.

Điều 207. Việc dẫn đường cho tàu vào ga do nhân viên dẫn đường thực hiện theo lệnh của TBCT 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 TBCT 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 208. Khi đón tàu vào ga trên đường không thanh thoát, TBCT 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, TBCT 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 cảnh báo lý do dẫn đường.

Nhận được cảnh báo, lái tàu cho tàu tiến vào ga theo nội dung cảnh báo 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 209. 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 TBCT ga áp dụng biện pháp dẫn đường.

Điều 210. Khi lý do dẫn đường không còn nữa nhưng chưa kịp bãi bỏ cảnh báo hoặc chưa có lệnh bãi bỏ cảnh báo của NVĐĐCT thì TBCT ga vẫn phải áp dụng biện pháp dẫn đường để đón tàu vào ga.

Điều 211. Việc đón tàu vào đường nhánh trong khu gian có trạm hỗ trợ (trạm C), TBCT trạm phải tự mình hoặc cử nhân viên dẫn đường áp dẫn tàu vào trạm theo biện pháp quy định tại Điều 207 của QTCT này.

C. Gửi tàu

Điều 212. Trước khi cho tàu chạy, TBCT 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 TBCT ga bên.

Điều 213. Trước khi cho tàu chạy vào khu gian, TBCT ga phải:

1. Bảo đảm đường gửi tàu đã thanh thoát như quy định tại Điều 194 của QTCT này;
2. Đình chỉ công việc dồn có trở ngại đến việc gửi tàu theo thời hạn quy định tại Điều 195 của QTCT này;
3. Kiểm tra sự có mặt của gác ghi khi tiễn tàu.

Điều 214. Trước khi giao chứng vật chạy tàu cho lái tàu hoặc mở tín hiệu ra ga, TBCT 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 TBCT ga giao trực tiếp cho lái tàu. Nếu ga có phụ TBCT ga thì có thể do nhân viên này đảm nhiệm theo sự chỉ huy của TBCT ga và được quy định trong QTQLKT 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 215. Ở ga sử dụng ghi quay tay, thủ tục và trình tự chuẩn bị đường gửi tàu tiến hành như sau:

1. TBCT ga ra lệnh chuẩn bị đường.

Trước giờ gửi tàu 15 phút, TBCT 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, TBCT 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, TBCT ga sử dụng điện thoại để ra lệnh chuẩn bị đường gửi tàu. Khi nghe gọi, gác ghi trả lời: "tôi (xưng danh), gác ghi phía...".

TBCT ga ra lệnh: "Chuẩn bị đường số.... để tàu số.... chạy". Gác ghi nghe xong lệnh phải nhắc lại. TBCT 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 TBCT ga.

Khi nhận được tín hiệu khai thông đường của TBCT 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 TBCT ga

hoặc đưa vào thiết bị khống chế ở chòi ghi (nếu có) và làm tín hiệu báo cáo cho TBCT ga.

TBCT ga xác nhận lại bằng tín hiệu an toàn theo quy định tại Điều 81 của QTTH.

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

3. TBCT ga kiểm tra đường.

Sau khi nhận được báo cáo của gác ghi là đường gửi tàu đã chuẩn bị xong, TBCT ga phải kiểm tra lại lần cuối phía tàu ra ga về đường, ghi, sự có mặt của gác ghi ở vị trí tiễn 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 khống chế, TBCT ga phải khống chế ghi.

4. Gác ghi tiễn tàu.

Gác ghi phải đứng ở vị trí theo quy định trong QTQLKT ga và làm tín hiệu tiễn tàu theo quy định tại Điều 76 của QTTH.

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 TBCT ga bằng tín hiệu an toàn theo quy định tại Điều 81 của QTTH; sau đó nhận lại chìa khóa ghi ở TBCT ga và quay ghi về định vị. Ở ga mà ghi được khống chế, sau khi nhận được báo cáo của gác ghi về việc tàu đã ra khỏi ga, TBCT ga trả tay bẻ khống chế tín hiệu về định vị và gác ghi quay ghi về định vị.

Điều 216. Ở ga sử dụng ghi quay tay, khi cho tàu thông qua ga, TBCT ga và gác ghi phải chấp hành đầy đủ các trình tự và tác nghiệp quy định tại Điều 199 và Điều 215 của QTCT 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 217. 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 TBCT ga giải tỏa khống chế ghi.

Trước khi mỗi tàu thông qua, TBCT 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 tiễn tàu theo quy định.

Chương XI CÔNG TÁC DÒN

Mục 1 Quy định chung

Điều 218. Kế hoạch dòn phải được truyền đạt cho tất cả các nhân viên liên quan chính xác, kịp thời. Nếu mỗi đợt dòn có từ 5 cú dòn trở lên thì phải lập phiếu dòn và giao tận tay cho các nhân viên liên quan trước khi tiến hành dòn. Ở ga không có trực ban đường, việc lập phiếu dòn do nhân viên điều độ ga (nếu có) hoặc TBCT ga đảm nhiệm.

Điều 219. Việc quay ghi trong lúc dòn do gác ghi thực hiện theo phiếu dòn và chỉ thị của trưởng dòn. Đối với ga sử dụng ghi điện điều khiển tập trung, việc quay ghi trong lúc dòn phải được quy định trong QTQLKT ga.

Khi dòn qua các ghi quay tay mà không có gác ghi phụ trách, cho phép nhân viên tổ dòn được quay ghi theo chỉ thị của trưởng dòn. Những ghi này và việc phân công điều khiển phải được quy định trong QTQLKT ga.

Khi quay ghi trên đường đón gửi tàu để tiến hành dòn phải được TBCT ga cho phép.

Điều 220. Đoàn tàu, đầu máy, toa xe khi dòn 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 dòn, toa xe dòn phóng từ dốc gù xuống chưa lọt vào mốc tránh va chạm không ảnh hưởng đến việc dòn vào đường khác nhưng sau đợt dòn 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, dòn dịch bình thường. Trường hợp này phải phòng vệ phía đầu máy, toa xe có thể chạy vào.

Điều 221. Trước mỗi đợt dòn, trưởng dòn phải thông báo kế hoạch dòn 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 sườn.

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 222. 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 QTQLKT 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 4mm 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 223. Cấm 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 224. Khi dòn 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 kể kéo hay đẩy toa xe khi chạy qua ghi vào đường rẽ;
3. 10km/h khi dòn 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 dòn đẩy tay;
5. 3km/h khi nối xe hoặc khi toa xe đang dòn đến gần toa xe khác, đến gần bục chắn hoặc khi đi qua cầu cân.

Điều 225. Khi dòn 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 hóa lỏng, toa có mui xếp hàng nguy hiểm, toa xi téc rỗng đã lấy thẻ khí hóa lỏng nhưng chưa rửa sạch, khi dồn còn phải dùng toa đệm như quy định tại Điều 207 của QPKTKTĐS.

Điều 226. Khi nối toa, tổ dồn và lái tàu phải chấp hành tín hiệu báo khoảng cách nối toa quy định tại khoản 3 Điều 79 của QTTH. 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 dồn phải làm tín hiệu đó và trong trường hợp cần thiết có thể bắt đoàn dồn dừng lại để yêu cầu lái tàu dồn đúng quy định.

Ngoài ra, trước khi nối toa, Nhân viên ghép nối ĐMTX phải nhắc cần mở lưỡi móc ở mỗi nối.

Điều 227. Trường hợp cần lắp hàm nối ống mềm và cúp - lơ dây điện trong khi dồn, Nhân viên ghép nối ĐMTX 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 228. Trình tự công tác của nhân viên ghép nối ĐMTX 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 dồn tiếp tục chỉ huy công tác dồn.

Điều 229. Cấm tiến hành dồn các toa xe trong đoàn dồn khi chưa treo hàm nối ống mềm vào chỗ quy định.

Điều 230. Trước khi nhận ban, tổ dồn 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 bổ trong khu vực.

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

Điều 231. Trước khi tiến hành dồn, trưởng dồn 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) kể

hoạch đồn và trình tự tiến hành. Trường hợp có phiếu đồn phải giao phiếu đồn 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 đồn.

Điều 232. Khi tiến hành đồn, trưởng đồn phải thực hiện các quy định sau:

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

2. Khi đồn 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 chuyển 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 đồn cần chuyển dịch đã thanh thoát;

4. Làm tín hiệu kịp thời cho lái tàu, các nhân viên trong tổ đồn, gác ghi;

5. Khi đồn vào bãi xếp dỡ, phải xác nhận không có hàng hóa 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 hóa đã cân bằng, ổn định, không còn tín hiệu phòng vệ;

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

Điều 233. Nhân viên ghép nối ĐMTX trong tổ đồn có nhiệm vụ nghiêm chỉnh chấp hành kế hoạch đồn và mệnh lệnh của trưởng đồn. Ngoài ra khi đồn 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 226 và Điều 228 của QTCT này;

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

Điều 234. Nhiệm vụ của lái tàu trong khi đồn:

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

2. Chú ý theo dõi chiều hướng ghi, các chuông ngại trên đường đồn;

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

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

5. Đối với ghi điện điều khiển tập trung hoặc ở bãi đồn có đặt tín hiệu đồn 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 đồn để điều chỉnh tốc độ thích hợp và kịp thời dừng khi cần thiết.

Điều 235. Thông thường mỗi bãi đồn chỉ bố trí một máy đồn hoạt động. Nếu ở ga có khối lượng đồn lớn, cần phải cho nhiều máy đồn hoạt động, trong một bãi đồn phải cử người chỉ huy chung và phải được quy định trong QTQLKT ga.

Điều 236. Trong trường hợp cần thiết mà không tìm được người có chức danh TBCT 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 237. Khi cắt toa xe trên đường cụt phải để toa xe cách bực chắn ít nhất là 12m; cấm đồn phóng và thả trôi toa xe vào các đường này.

Điều 238. 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 đồn trong QTQLKT.

Mục 2

Đồn trong phạm vi ga

Điều 239. Khi cần đồn 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 đồn phải:

1. Tiến hành đồn 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 đồn và phải thử hãm trước khi đồn.

Điều 240. Việc đồn trên đường chính hoặc trên đường đón gửi tàu, việc cho đầu máy đồn hoặc đoàn đồn từ bãi này sang bãi khác phải được TBCT 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 QTQLKT ga.

Điều 241. Việc đồn 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 dòn riêng, công việc dòn 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 QTQLKT ga và trong hợp đồng khai thác đường chuyên dùng.

Điều 242. 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 QTQLKT ga. Giờ đầu máy ra vào kho phải được nhân viên dẫn máy của ga, của trạm đầu máy và trưởng dòn (đối với máy dòn) ghi vào sổ giao nhận và yêu cầu bên nhận máy ký tên xác nhận.

Điều 243. 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 TBCT ga.

Điều 244. Trước khi kéo toa xe ở các đường trong bãi dòn ra đường rút dòn hoặc vào bãi gửi tàu, tổ dòn 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 dòn phải kiểm tra xác định bảo đảm an toàn, không trở ngại trong quá trình di chuyển.

Mục 3

Dòn ra ngoài giới hạn ga và trên đường nhánh trong khu gian

Điều 245. Khi cần dòn ra ngoài giới hạn ga (trừ ga có bố trí tín hiệu dòn ra ngoài giới hạn ga) và khi dòn tại đường nhánh trong khu gian phải được lệnh của NVĐĐCT cho phép và được sự đồng ý của TBCT ga bên. Khi tổ chức dòn phải giao cho lái tàu bằng chứng cho phép chiếm dụng khu gian.

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

A. Dòn ra ngoài giới hạn ga

Điều 246. Thủ tục, điều kiện tiến hành và bằng chứng cho phép dòn ra ngoài

giới hạn ga (trừ trường hợp dồn theo đuôi tàu chạy trước) trong từng phương pháp đóng đường quy định như sau:

1. Đóng đường tự động.

Chỉ được tiến hành dồn khi ga đang ở hướng gửi tàu và phân khu tiếp giáp đã thanh thoát. Ngoài việc mở tín hiệu ra ga, TBCT ga còn phải giao cho lái tàu **thẻ hình chìa khóa** và cảnh báo ghi rõ nội dung dồn ra ngoài giới hạn ga.

Nếu không có **thẻ hình chìa khóa** hoặc dồn 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 dồn tiến hành theo quy định tại khoản 4 của Điều này.

Khi sử dụng đóng đường tự động, cấm kết hợp dồn 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, TBCT ga còn phải giao cho lái tàu **thẻ hình chìa khóa** và cảnh báo ghi rõ nội dung dồn ra ngoài giới hạn ga.

Nếu không có **thẻ hình chìa khóa** hoặc dồn 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 dồn tiến hành theo quy định tại khoản 4 của Điều này.

Khi sử dụng đóng đường nửa tự động, cấm kết hợp dồn 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 dồn quy định như sau:

TBCT ga cần tiến hành dồn, xin đường theo mẫu: "Xin đường dồn ra ngoài cột tín hiệu vào ga phía... từ... giờ... phút đến... giờ... phút. NVĐĐCT đã cho phép dồn 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, TBCT ga bên trả lời: "Đồng ý cho ga... dồn ra ngoài cột tín hiệu vào ga phía... từ... giờ... phút đến... giờ... phút"; sau đó phát điện cho TBCT ga xin đường dồn lấy thẻ đường để dồn.

Ngoài việc giao thẻ đường, TBCT ga còn phải cấp cảnh báo 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 TBCT 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.... NVĐĐCT 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, TBCT 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 TBCT ga xin đường đồn lấy thẻ đường.

Ngoài việc giao thẻ đường, TBCT ga còn phải cấp cảnh báo cho lái tàu ghi rõ nội dung đồn ra ngoài giới hạn ga.

Việc xin đường đồn kết hợp với xin đường gửi tàu chỉ được phép tiến hành khi thời gian đồn 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 đồn ra ngoài giới hạn ga và áp dụng các thủ tục về đồn;
- 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 đồn quy định như sau:

TBCT ga xin đường đồn theo mẫu: "Xin đường đồn ra ngoài cột tín hiệu vào ga phía... từ... giờ... phút đến... giờ... phút. NVĐĐCT 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, TBCT ga bên trả lời: "Đồng ý cho ga... đồn ra ngoài cột tín hiệu vào ga phía... từ... giờ... phút đến... giờ... phút".

Căn cứ vào điện tín cho đường của ga bên, TBCT ga xin đường đồn ghi vào phiếu đường, giao cho lái tàu kèm với cảnh báo ghi rõ nội dung đồn ra ngoài giới hạn ga.

Trường hợp kết hợp việc xin đường đồn với xin đường gửi tàu, TBCT ga xin đường 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... NVĐĐCT đã

cho phép 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, TBCT 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...".

Căn cứ vào điện tín cho đường của ga bên, TBCT ga xin đường dồn ghi vào phiếu đường, giao cho lái tàu kèm với cảnh báo 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.

Điều 247. Khi cần dồn ra ngoài cột tín hiệu vào ga theo đuôi một tàu chạy trước (trừ trường hợp đóng đường tự động), TBCT ga phải báo cáo với NVĐĐCT. Khi thấy không có trở ngại, NVĐĐCT 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 NVĐĐCT, TBCT 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 TBCT 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 800m kể từ cột tín hiệu vào ga.

Ngoài việc giao bản sao lệnh điều độ, TBCT ga còn phải giao cảnh báo cho lái

016156
Tel: +84-8-3845 6684 * www.ThuVienPhapLuat.com
LawSoft

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, TBCT ga phải báo cho NVĐĐCT và TBCT ga bên bằng điện tín sau: "Tàu dồn số... (hoặc đoàn dồn) đã trở về ga lúc... giờ... phút".

Điều 248. 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 TBCT ga bên dùng thẻ đường phản hồi;
4. Ở các khu gian đặc biệt;
5. Ở ga mà trong phạm vi 800m 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 QTQLKT ga.

B. Dồn ở đường nhánh trong khu gian

Điều 249. Khi tàu đi dồn ở đường nhánh, trước khi làm thủ tục đóng đường, TBCT ga phải báo cáo và được phép của NVĐĐCT. Trường hợp dồn ở đường nhánh không có trạm hỗ trợ, NVĐĐCT 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 TBCT ga cấp cảnh báo cho lái tàu, trưởng tàu.

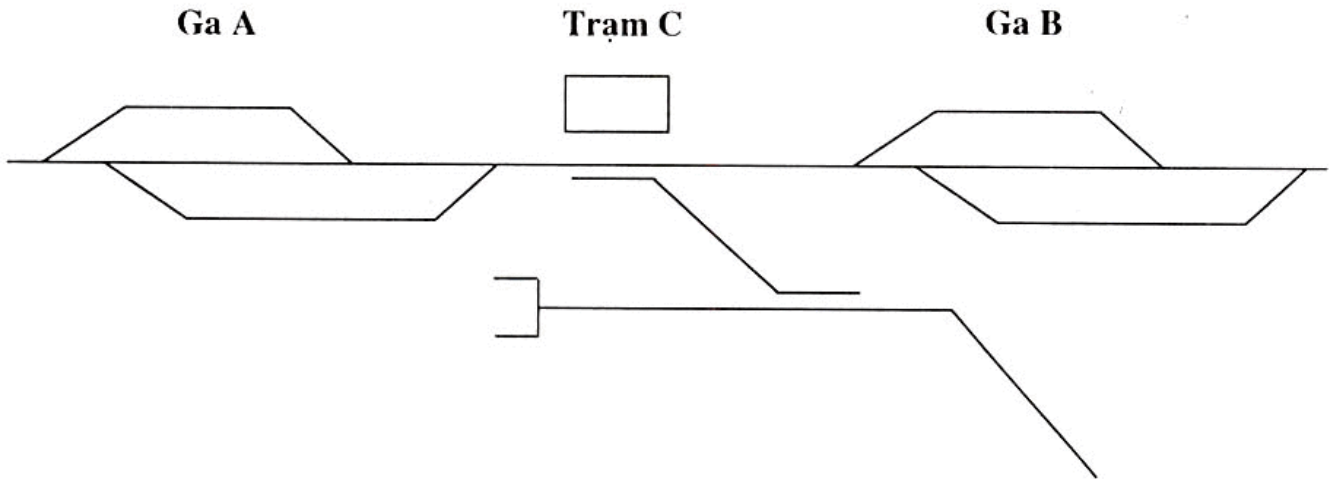
Điều 250. Khi tàu đi dồn ở đường nhánh hoặc khi từ đường nhánh trở về ga hay chạy sang ga bên, nếu tổ chức chạy lùi, trưởng tàu phải đứng ở toa đầu tiên theo hướng tàu chạy lùi làm tín hiệu chạy lùi cho lái tàu. Trong khi lùi, trưởng tàu phải quan sát quãng đường phía trước, chú ý các địa điểm thi công, 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 15km/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 251. Trước khi cho đầu máy, toa xe từ đường nhánh có trạm hỗ trợ ra đường chính trong khu gian để dồn, TBCT trạm phải báo cho TBCT ga A yêu cầu phong tỏa khu gian.



Nhận được yêu cầu trên, TBCT ga A phải báo cáo với NVĐĐCT để làm thủ tục phong tỏa khu gian như quy định tại Điều 120 của QTCT này, sau khi đã kiểm tra xác nhận khu gian thanh thoát. Nếu điện thoại điều độ không thông, TBCT ga A phải báo cho TBCT ga B, cùng nhau xác nhận khu gian thanh thoát và làm thủ tục phong tỏa khu gian như quy định tại Điều 121 của QTCT này.

Điện tín phong tỏa khu gian phải đồng điện cho TBCT trạm đường nhánh.

Sau khi nhận được điện tín phong tỏa khu gian, TBCT trạm cấp cho lái tàu **giấy phép vạch chéo đỏ** và cảnh báo 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, TBCT trạm điện báo cho TBCT 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, TBCT ga A báo cáo NVĐĐCT để làm thủ tục giải tỏa khu gian như quy định tại Điều 129 của QTCT này. Nếu điện thoại điều độ không thông, TBCT ga A báo cho TBCT ga B biết và cùng nhau làm thủ tục giải tỏa khu gian như quy định tại Điều 130 của QTCT này.

Mục 4 Dồn đẩy tay

Điều 252. Khi cần dồn đẩy tay, phải chấp hành những biện pháp cần thiết như sau:

1. Chỉ huy việc dồn đẩy tay:
 - a) Ở ga, có thể do TBCT ga trực tiếp điều khiển hoặc do phụ TBCT ga, trưởng đồn điều khiển theo lệnh của TBCT 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 dồn đẩy tay phải có hãm tay tốt. Trước khi dồn 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 dồn không quá một toa nặng hoặc hai toa rỗng, các toa xe khi dồn đẩy tay phải nối liền nhau;
5. Khi dồn 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, cửa kho, cần ghi, biển ghi, toa xe đỗ song song với đường dồn.

Điều 253. Cấm dồn 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 dồn đẩy tay không có đầy đủ ánh sáng.

Điều 254. Ở ga có trang bị tời chuyên dùng hoặc các dụng cụ cơ giới chuyên dùng cho việc dồn thì trình tự và biện pháp dồn bằng các phương tiện này quy định trong QTQLKT ga.

Chương XII

CÔNG TÁC ĐIỀU ĐỘ CHẠY TÀU

Điều 255. Việc chạy tàu trên một khu đoạn chỉ do một NVĐĐCT chỉ huy.

Những mệnh lệnh của cấp trên hoặc của người lãnh đạo trực tiếp của NVĐĐCT phải được thực hiện thông qua NVĐĐCT chạy tàu.

Tất cả nhân viên đường sắt công tác trên khu đoạn phải chấp hành nghiêm chỉnh mệnh lệnh của NVĐĐCT.

Điều 256. NVĐĐCT có trách nhiệm thực hiện tốt BĐCT trong khu đoạn mình phụ trách, cụ thể là:

1. Kiểm tra các ga về việc thi hành BĐCT và kế hoạch lập tàu;
2. Kịp thời ra mệnh lệnh cần thiết cho các TBCT ga, lái tàu, trưởng tàu... (trực tiếp hoặc thông qua TBCT ga);
3. Áp dụng mọi biện pháp để ngăn ngừa những thiếu sót, vi phạm để khôi phục BĐCT;
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 257. Khi bắt đầu lên ban, NVĐĐCT phải gọi tất cả các ga trong khu đoạn để kiểm tra việc lên ban của TBCT 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 258. NVĐĐCT phải nhận báo cáo của các ga về tàu đến, đi, thông qua của từng tàu, kê hành trình tàu chạy thực tế vào BĐCT với số liệu cần thiết và nguyên nhân vi phạm.

Trên BĐCT thực tế, NVĐĐCT 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 hóa, 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 259. Tất cả những mệnh lệnh phải do NVĐĐCT ra lệnh trực tiếp cho TBCT ga. TBCT ga truyền đạt cho các nhân viên khác có liên quan. Những mệnh lệnh phải đăng ký vào sổ đăng ký lệnh điều độ được quy định tại Điều 260 của QTCT này và TBCT ga phải đăng ký vào sổ đăng ký lệnh nhận của điều độ.

Điều 260. Những mệnh lệnh của NVĐĐCT về các việc dưới đây phải được đăng ký vào sổ đăng ký lệnh điều độ:

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 BĐCT;
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 166 của QTCT này và những mệnh lệnh mà NVĐĐCT cần lưu trữ.

Điều 261. Khi nhận mệnh lệnh của NVĐĐCT, TBCT ga phải ghi vào sổ đăng ký lệnh nhận của điều độ và nhắc lại từng chữ cho NVĐĐCT nghe, đồng thời báo họ tên và giờ nhận.

Sau khi nghe mệnh lệnh đã được nhận đúng, NVĐĐCT xác nhận, ghi tên người nhận và giờ phát.

Mệnh lệnh của NVĐĐCT phải do chính TBCT ga trực tiếp nhận.

Khi đọc mệnh lệnh cho một số ga cùng một lúc, NVĐĐCT chỉ định một trong các TBCT ga nhắc lại, các TBCT ga khác chú ý đối chiếu cho đúng.

Điều 262. Trong các trường hợp dưới đây, NVĐĐCT phải ra mệnh lệnh phong tỏa khu gian:

1. Căn cứ giấy phép cho phép phong tỏa khu gian của Thủ trưởng TCDH GTVTĐS 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 (NVĐĐCT nhận thông tin này phải đăng ký, lưu trữ trong sổ đăng ký lệnh điều độ).

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 đến..... giờ... phút. Cấm tàu chạy, trừ tàu cứu viện, tàu công trình được gửi vào khu gian để...".

NVĐĐCT ký tên.

Điều 263. Trong mọi trường hợp, mệnh lệnh phong tỏa khu gian phải do TBCT ga trực tiếp nhận. Nếu một ga đầu khu gian thuộc sự chỉ huy của NVĐĐCT khác thì hai NVĐĐCT này phải thỏa thuận và chuyển nội dung mệnh lệnh phong tỏa cho nhau.

Điều 264. Sau khi nhận được báo cáo và xác nhận khu gian thanh thoát như quy định tại các Điều 129, 130, 147 của QTCT này, NVĐĐCT ra lệnh giải tỏa khu gian theo mẫu:

"Mệnh lệnh số....bãi bỏ mệnh lệnh số..... ngày..... tháng năm...., khu gian giữa ga..... và ga..... giải tỏa để chạy tàu kể từ.... giờ.... phút".

NVĐ ĐCT ký tên.

NVĐĐCT phải ghi, lưu trữ việc giải tỏa khu gian trong sổ đăng ký lệnh của NVĐĐCT.

Điều 265. Khi cần thiết cho tàu dừng trong khu gian, tàu đến làm việc ở đường nhánh, NVĐĐCT phải ra lệnh cho TBCT 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 266. Khi nhận được yêu cầu cứu viện, NVĐĐCT 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, NVĐĐCT ra lệnh cứu viện như quy định tại Chương VI của QTCT này.

Điều 267. Sau khi nhận được báo cáo của TBCT 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, NVĐĐCT phải ghi sự việc này vào sổ đăng ký lệnh điều độ và thông qua TBCT 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 từ..... giờ..... phút"

NVĐĐCT ký tên.

Điều 268. Khi chuyển sang phương pháp đóng đường bằng điện tín mà điện thoại đóng đường giữa hai ga không thông, NVĐĐCT 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 267 của QTCT này và bổ sung câu: "và dùng điện thoại điều độ".

Sau khi nhận được mệnh lệnh của NVĐĐCT, TBCT hai ga dùng điện thoại điều độ làm thủ tục chạy tàu, qua sự kiểm tra của NVĐĐCT.

NVĐĐCT phải ghi giờ, tình hình xin đường và cho đường của hai ga vào sổ lệnh điều độ để theo dõi.

Chương XIII CẤP CẢNH BÁO

Điều 269. Việc cấp cảnh báo được thực hiện theo quy định tại Điều 316 QPKTKTĐS và những trường hợp liên quan đến Điều 271 của QTCT này.

Điều 270. Cảnh báo do TBCT ga cấp cho lái tàu, trưởng tàu theo biện pháp và thủ tục quy định của QTCT 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 271. 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) Thủ trưởng TCDHGTVTĐS 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 TBCT ga báo cáo NVĐĐCT để chỉ định ga cấp cảnh báo.

Điều 272. Yêu cầu cảnh báo phải được chuyển bằng điện tín, bằng giấy hay trực tiếp đến TBCT ga, trưởng phòng điều độ. Người nhận được thông tin phải ghi vào sổ đăng ký cảnh báo 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;

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 TBCT hai ga đầu khu gian và NVĐĐCT;

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, TBCT ga phải báo cáo bằng điện tín cho NVĐĐCT và TBCT ga bên.

Điều 273. 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 274. Khi có lũ lụt, mưa to, gió bão, trong điều kiện được phép gửi tàu, mặc dù chưa có yêu cầu cấp cảnh báo, TBCT 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.

TBCT ga phải báo cho NVĐĐCT 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 275. NVĐĐCT 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 về tác nghiệp kỹ thuật;

Ga được chỉ định cấp cảnh báo phải ghi nội dung cảnh báo vào **sổ đăng ký cảnh báo**.

Điều 276. Từ ngày 01 đến ngày 05 tháng 01 hàng năm, Thủ trưởng Tổ chức được giao quản lý KCHTĐS hoặc người được ủy 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.

NVĐĐCT theo yêu cầu cảnh báo quy định tại Điều 271 của QTCT này để ra lệnh cấp cảnh báo bổ sung cho các tàu.

Điều 277. Sau khi nhận được yêu cầu cấp cảnh báo hoặc công lệnh cảnh báo và đã chỉ định ga cấp cảnh báo, NVĐĐCT phải ghi nội dung cảnh báo vào sổ đăng ký cảnh báo 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, trưởng phòng điều độ 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 278. Vào ngày cuối của mỗi tháng, giám đốc các công ty quản lý 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 trưởng phòng điều độ.

Điều 279. Ở phòng làm việc của TBCT ga, phòng làm việc của NVĐĐCT những cảnh báo đã đăng ký vào sổ phải được viết lên bảng để theo dõi.

Những cảnh báo hết hiệu lực phải xóa đi.

Điều 280. Bằng 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 281. Khi cấp cảnh báo cho tàu, TBCT 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 282. 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 TBCT 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, TBCT ga và NVĐĐCT 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 283. Trường hợp cần bãi bỏ cảnh báo trước thời hạn, người yêu cầu cảnh báo phải báo cho NVĐĐCT hoặc ga đầu khu gian cấp cảnh báo bằng giấy, bằng điện tín hoặc ghi vào sổ đăng ký cảnh báo.

Nhận được yêu cầu bãi bỏ cảnh báo, NVĐĐCT ra lệnh cho các ga liên quan để bãi bỏ việc cấp cảnh báo.

Chương XIV TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Điều 284. Thủ trưởng TCDHGTVTĐS căn cứ vào QTCT này xây dựng mẫu và nội dung các sổ sách ận chỉ chạy tàu cần thiết khác chưa được quy định trong các mẫu tại phụ bản của QTCT này và quy định việc ghi chép, sử dụng.

Thủ trưởng đơn vị liên quan tổ chức cho nhân viên trong đơn vị học tập QTCT này để thực hiện.

Quá trình thực hiện có khó khăn, vướng mắc, Thủ trưởng TCDHGTVTĐS tập hợp báo cáo Bộ Giao thông vận tải để giải quyết.

Điều 285. Cục trưởng Cục Đường sắt Việt Nam chủ trì, phối hợp với các cơ quan có liên quan kiểm tra việc thực hiện Quy trình này.

BỘ TRƯỞNG

Đào Đình Bình

CÁC PHỤ BẢN

Mẫu số: 1

GIẤY PHÉP VẠCH CHÉO LỤC

<p>ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM Ga.....(dấu ga) Mẫu số: 1</p> <p>GIẤY PHÉP số..... (Vạch chéo lục)</p> <p>Ngày.....tháng.....năm..... Cấp cho Lái tàu số: Ở đường số..... Giấy phép ghi theo mục..... (I hoặc II) TBCT ga Ký tên</p>	<p>ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM Ga.....(dấu ga) Mẫu số: 1</p> <p>GIẤY PHÉP số..... (Vạch chéo lục)</p> <p>Ngày.....tháng.....năm..... I. Cho phép tàu số..... ở đường số..... chạy (ra ga, ra bãi) trong khi tín hiệu (ra ga, ra bãi) ở trạng thái đóng, với tốc độ không quá 15km/h và sẵn sàng dừng nếu gặp chướng ngại, cho đến tín hiệu thông qua đầu tiên, sau đó tiếp tục chạy theo biểu thị của tín hiệu này. II. Cho phép tàu số..... ở đường số..... chạy ra (ra ga, ra bãi) trong khi tín hiệu (ra ga, ra bãi) ở trạng thái đóng hoặc che khuất. Sau khi đến tín hiệu thông qua đầu tiên, thì tiếp tục chạy theo biểu thị của tín hiệu này.</p> <p>TBCT ga Ký tên</p>
---	--

Ghi chú:

- Giấy phép vạch chéo lục** khi sử dụng phương pháp đóng đường tự động và nửa tự động. Giấy phép này gồm hai phần: một phần giao cho Lái tàu, một phần làm tồn căn;
- Khi dùng gạch bỏ mục không cần thiết và những chữ trong mục không thích hợp.
- Điền bằng bút mực, không tẩy xóa.
- Gạch chéo màu lục, giấy màu trắng.

PHIẾU ĐƯỜNG
(Dùng cho tàu số lẻ)

<p>ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM Ga.....(đầu ga)</p>		<p>ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM Ga.....(đầu ga)</p>	
<p>PHIẾU ĐƯỜNG số:.....</p>		<p>PHIẾU ĐƯỜNG số:</p>	
<p>Giao cho Lái tàu số.... ngày.... tháng.....năm.....</p> <p>Ga... đã đồng ý cho đường bằng điện tín số... hồi... giờ... phút như sau:</p> <p>.....</p> <p>.....</p>		<p>Giao cho Lái tàu số.... ngày.... tháng.....năm.....</p> <p>Ga... đã đồng ý cho đường bằng điện tín số... hồi... giờ... phút như sau:</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	
<p>Họ tên TBCT ga cho đường</p>	<p>TBCT ga xin đường Ký tên</p>	<p>Họ tên TBCT ga cho đường</p>	<p>TBCT ga xin đường Ký tên</p>

Ghi chú:

1. Phiếu đường gồm hai phần; một phần giao cho Lái tàu, một phần làm tồn căn;
2. Khi viết phải dùng bút mực, không tẩy xóa.

PHIẾU ĐƯỜNG
(Dùng cho tàu số chẵn)

<p>ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM Ga.....(đầu ga)</p>		<p>ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM Ga.....(đầu ga)</p>	
<p>PHIẾU ĐƯỜNG số:</p>		<p>PHIẾU ĐƯỜNG số:</p>	
<p>Giao cho Lái tàu số..... ngày.... tháng.....năm.....</p> <p>Ga... đã đồng ý cho đường bằng điện tín số... hồi... giờ... phút như sau:</p> <p>.....</p> <p>.....</p>		<p>Giao cho Lái tàu số.... ngày.... tháng.....năm.....</p> <p>Ga... đã đồng ý cho đường bằng điện tín số... hồi... giờ... phút như sau:</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	
<p>Họ tên TBCT ga cho đường</p>	<p>TBCT ga xin đường Ký tên</p>	<p>Họ tên TBCT ga cho đường</p>	<p>TBCT ga xin đường Ký tên</p>

Ghi chú:

1. Phiếu đường gồm hai phần; một phần giao cho Lái tàu, một phần làm tồn căn;
2. Khi viết phải dùng bút mực, không tẩy xóa.
3. Giấy nền màu xanh.

Mẫu số: 3

**GIẤY PHÉP MÀU ĐỎ
KÈM THEO THÔNG TRI MẪU A HOẶC MẪU B**

<p>ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM Ga.....(đầu ga)</p> <p>Giấy phép số..... (Màu đỏ)</p> <p>Ngày..... tháng..... năm..... Vì thông tin gián đoạn, cho phép tàu số..... chạy từ ga..... đến ga.....</p> <p align="center">CHÚ Ý</p> <p>Trước tàu số.... đã có tàu số.... chạy lúc.....giờ.....phút. Tôi chưa (hoặc đã) nhận được báo cáo tàu này đến ga.....</p> <p align="center">TBCT ga Ký tên</p>	<p>ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM Ga.....(đầu ga)</p> <p>Giấy phép số..... (Màu đỏ)</p> <p>Ngày..... tháng..... năm..... Vì thông tin gián đoạn, cho phép tàu số..... chạy từ ga..... đến ga.....</p> <p align="center">CHÚ Ý</p> <p>Trước tàu số.... đã có tàu số.... chạy lúc.....giờ.....phút. Tôi chưa (hoặc đã) nhận được báo cáo tàu này đến ga.....</p> <p align="center">TBCT ga Ký tên</p>	<p>ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM Ga.....(đầu ga)</p> <p>Giấy phép số..... (Màu đỏ)</p> <p>Ngày..... tháng..... năm..... Vì thông tin gián đoạn, cho phép tàu số..... chạy từ ga..... đến ga.....</p> <p align="center">CHÚ Ý</p> <p>Trước tàu số... đã có tàu số.... chạy lúc.....giờ.....phút. Tôi chưa (hoặc đã) nhận được báo cáo tàu này đến ga.....</p> <p align="center">TBCT ga Ký tên</p>
<p align="center">THÔNG TRI</p> <p>Kính gửi: TBCT ga..... Mẫu A; Sau khi tàu số..... đến ga.....tôi đồng ý đón tàu từ ga..... đến.</p> <p>Mẫu B; Sau khi tàu số..... chạy, tôi sẽ gửi tiếp tàu số..... đến ga.....</p> <p align="center">TBCT ga Ký tên</p>	<p align="center">THÔNG TRI</p> <p>Kính gửi: TBCT ga..... Mẫu A; Sau khi tàu số..... đến ga.....tôi đồng ý đón tàu từ ga..... đến.</p> <p>Mẫu B; Sau khi tàu số..... chạy, tôi sẽ gửi tiếp tàu số..... đến ga.....</p> <p align="center">TBCT ga Ký tên</p>	<p align="center">THÔNG TRI</p> <p>Kính gửi: TBCT ga..... Mẫu A; Sau khi tàu số.... đến ga.....tôi đồng ý đón tàu từ ga..... đến.</p> <p>Mẫu B; Sau khi tàu số..... chạy, tôi sẽ gửi tiếp tàu số.... đến ga.....</p> <p align="center">TBCT ga Ký tên</p>

Ghi chú:

1. Giấy phép màu đỏ gồm ba phần; tồn căn, phần giao cho Lái tàu, phần giao cho trưởng tàu;
2. Khi dùng: gạch bỏ những chữ và mục không cần thiết;
3. Điền bằng bút mực, không được xóa, tẩy sửa;
4. Giấy nền màu đỏ.

THÔNG TRI C HOẶC D

<p>ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM Ga..... (đầu ga)</p> <p>THÔNG TRI số.....</p> <p>Ngày..... tháng..... năm.....</p> <p>Kính gửi: TBCT ga.....</p> <p>C. Đồng ý đón tàu từ ga..... đến.</p> <p>D. Xin đường gửi tàu số..... đến ga.....</p> <p>TBCT ga Ký tên</p>	<p>ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM Ga..... (đầu ga)</p> <p>THÔNG TRI số.....</p> <p>Ngày..... tháng..... năm.....</p> <p>Kính gửi: TBCT ga.....</p> <p>C. Đồng ý đón tàu từ ga..... đến.</p> <p>D. Xin đường gửi tàu số..... đến ga.....</p> <p>TBCT ga Ký tên</p>
---	---

Ghi chú:

1. **Thông tri** gồm hai phần: tồn căn và phần gửi ga bên;
2. Khi dùng: gạch bỏ phần C hoặc D không thích hợp;
3. Điền bằng bút mực, không được tẩy xóa.

09669956

Mẫu số: 5

GIẤY PHÉP VẠCH CHÉO ĐỎ

<p>ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM Ga.....(đầu ga)</p> <p>GIẤY PHÉP số..... (Vạch chéo đỏ)</p> <p>Ngày..... tháng..... năm..... Cho phép tàu (1) số..... chạy:</p> <p>a) Từ ga..... đến km..... để..... rồi trở về.</p> <p>b) Từ ga..... đến km..... để..... để dừng tại đó chờ lệnh khác.</p> <p>c) Từ ga..... đến km..... để..... rồi tiếp tục chạy đến ga.....</p> <p>d) Từ km..... đến ga..... Lái tàu có giấy phép này được cho tàu vượt qua tín hiệu di động ngừng đặt ở ga.....</p> <p>TBCT ga Ký tên</p> <p>1. Tàu cứu viện, tàu công trình hoặc tàu khác chạy như tàu cứu viện.</p>	<p>ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM Ga.....(đầu ga)</p> <p>GIẤY PHÉP số..... (Vạch chéo đỏ)</p> <p>Ngày..... tháng..... năm..... Cho phép tàu (1) số..... chạy:</p> <p>a) Từ ga..... đến km..... để..... rồi trở về.</p> <p>b) Từ ga..... đến km..... để..... để dừng tại đó chờ lệnh khác.</p> <p>c) Từ ga..... đến km..... để..... rồi tiếp tục chạy đến ga.....</p> <p>d) Từ km..... đến ga..... Lái tàu có giấy phép này được cho tàu vượt qua tín hiệu di động ngừng đặt ở ga.....</p> <p>TBCT ga Ký tên</p> <p>1. Tàu cứu viện, tàu công trình hoặc tàu khác chạy như tàu cứu viện.</p>
---	---

Ghi chú:

1. Điền vào chỗ trống ở đoạn thích hợp và gạch bỏ các đoạn còn lại không thích hợp;
2. Khi ghi phải dùng bút mực, viết rõ ràng, không tẩy xóa;
3. **Giấy phép vạch chéo đỏ** gồm hai phần: một phần giao Lái tàu, một phần làm tồn căn;
4. Gạch chéo màu đỏ.

GIẤY CẢNH BÁO

<p>ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM Ga..... (đầu ga)</p> <p>Tồn căn CẢNH BÁO số.....</p> <p>Ngày..... tháng..... năm..... Cảnh báo cho tàu số..... biết.....</p> <p style="text-align: center;">TBCT ga Ký tên</p> <p>Lái tàu ký xác nhận: Trưởng tàu ký xác nhận:</p>	<p>ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM Ga..... (đầu ga)</p> <p>CẢNH BÁO số.....</p> <p>Ngày..... tháng..... năm..... Cảnh báo cho tàu số..... biết.....</p> <p style="text-align: center;">TBCT ga Ký tên</p>	<p>ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM Ga..... (đầu ga)</p> <p>CẢNH BÁO số.....</p> <p>Ngày..... tháng..... năm..... Cảnh báo cho tàu số..... biết.....</p> <p style="text-align: center;">TBCT ga Ký tên</p>
---	---	---

- Ghi chú:**
- Cảnh báo** (giấy trắng có vạch chéo vàng) gồm ba tờ, tờ nọ để lên trên tờ kia: một tờ giao cho **Lái tàu**, một tờ bản sao giao cho trưởng tàu, một tờ làm tồn căn;
 - Dùng bút bi hoặc chì tím và giấy than để điền nội dung cảnh báo vào các chỗ quy định;
 - Khi giao phải yêu cầu Lái tàu, Trưởng tàu ký nhận.
 - Gạch chéo màu vàng.

Mẫu số: 8

ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM **PHIẾU CHẠY GOÒNG SỐ:**.....

Ga.....

(dấu ga)

A. Phần yêu cầu:

Tôi..... (họ tên) chức danh..... thuộc đơn vị.....
Yêu cầu sử dụng goòng..... (tên goòng) chạy vào khu gian từ.....
(ga, km) đến..... (ga, km) trong thời gian từ..... giờ..... phút đến.....
giờ..... phút theo biện pháp thừa nhận có người đi phòng vệ.

Tôi bảo đảm sẽ nhắc goòng ra khỏi Đường sắt không quá 3 phút.

..... ngày.... tháng.... năm.....

NGƯỜI PHỤ TRÁCH GOÒNG

Ký tên

B. Phần thừa nhận:

Tôi..... (họ tên) Trục ban chạy tàu ga..... Sau khi đã kiểm
tra các điều kiện sử dụng goòng; được sự thỏa thuận của ông.....
thừa nhận cho goòng trên đây được chạy vào khu gian từ..... (ga, km) đến.....
(ga, km) trong thời gian từ..... giờ..... phút đến..... giờ..... phút theo điều kiện có
người đi phòng vệ.

Tình hình tàu chạy vào khu gian trong thời gian sử dụng goòng:

Hướng lẻ: tàu số..... chạy ở ga..... lúc..... giờ..... phút.

Hướng chẵn: tàu số..... chạy ở ga..... lúc..... giờ..... phút.

Phải nhắc goòng ra khỏi Đường sắt chậm nhất lúc..... giờ.... phút.

C. Phần cảnh báo:

..... ngày.... tháng.... năm.....

TBCT GA

Ký tên

Ghi chú: Phiếu chạy goòng gồm 2 bản cùng một số: Bản A giao cho người phụ trách goòng,
bản B giữ ở ga.

Mẫu số: 9

Ngoài bìa

**SỔ ĐĂNG KÝ CẢNH BÁO CỦA GA
ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM**

Ga.....(dấu ga)

SỔ ĐĂNG KÝ CẢNH BÁO

Bên trong

ĐĂNG KÝ CẢNH BÁO

Số:.....

Số thứ tự	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: 10

SỔ ĐĂNG KÝ LỆNH CỦA NVĐĐCT

Bên ngoài

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:**
- Giấy trắng in hai mặt
 - Khi ghi lệnh phải dùng bút mực, không tẩy, xóa.

Mẫu số: 11

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, xóa.

Mẫu số: 12

BẢN SAO LỆNH CỦA ĐIỀU ĐỘ

ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM

Ga..... (dầu 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.

Mẫu số: 13

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, xóa.

Mẫu số: 14

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 ngày tháng năm

Kết thúc ngày tháng 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, xóa.

Mẫu số: 15

SỐ ĐĂNG KÝ CẢNH BÁO CỦA NVĐĐCT

Ngoài bì

ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM

Khu đoạn điều độ chạy tàu.....

SỐ ĐĂNG KÝ CẢNH BÁO CỦA NVĐĐCT

(Dùng cho NVĐĐCT)

Bên trong

ĐĂNG KÝ CẢNH BÁO

Số:.....

Số thứ tự	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 có hiệu lực	Ngày, giờ hết hiệu lực (hoặc bãi bỏ)		

Ghi chú: Giấy trắng in hai mặt

Mẫu số: 16

SỐ NHẬN CẢNH BÁO CỦA NVĐĐCT

Ngoài bì

ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM

Khu đoạn điều độ chạy tàu.....

SỐ NHẬN CẢNH BÁO CỦA NVĐĐCT

(Dùng cho TBCT ga)

Bên trong

ĐĂNG KÝ CẢNH BÁO

Số:.....

Số thứ tự	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 có hiệu lực	Ngày, giờ hết hiệu lực (hoặc bãi bỏ)		

Ghi chú: Giấy trắng in hai mặt.

ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM

GA: GIẤY CHỨNG NHẬN TÁC DỤNG HĂM Số:

(Phần lưu Tồn căn tại Ga)

Thủ hãm.....Số.....
 Hội đồng kiểm tra hãm đoàn tàu số: do đầu máy số:
 Kéo tại ga: lúc giờ..... phút.....
 Ngày tháng năm

TÌNH HÌNH ĐOÀN TÀU THỦ HĂM	KẾT QUẢ
1. Tổng trọng đoàn tàu
2. Tổng số toa xe của đoàn tàu
3. Số lượng toa xe chỉ có ống thông gió
(Số hiệu xe)
4. Số lượng toa xe không nối vào hệ thống hãm
(Số hiệu xe)
5. Số lượng toa xe sử dụng hãm gió tốt
6. Số lượng toa xe hòng hãm tay
(Số hiệu xe)
7. Áp suất ống gió đoàn xe KG/cm ²
8. Số tấn áp lực guốc hãm gió cần thiết
9. Số tấn áp lực guốc hãm gió hiện có trong đoàn tàu
10. Số trục hãm tay cần thiết chống trôi
11. Số trục hãm tay hiện có trong đoàn tàu.....

Kết luận: Sau khi kiểm tra và tính toán hội đồng xác nhận đoàn tàu có hãm tốt và có đủ lực hãm theo quy định và bảo đảm chạy tàu an toàn.

CÁC ỦY VIÊN			CHỦ TỊCH HỘI ĐỒNG	
TRƯỞNG TÀU	KIỂM TU	NHÂN VIÊN	LÁI TÀU	TRỰC BAN CHẠY
An ninh	Áp tải	Khám xe		TÀU GA
(Ký)	(Ký)	(Ký)	(Ký)	(Ký tên, đóng dấu Ga)
Họ và tên	Họ và tên	Họ và tên	Họ và tên	Họ và tên

ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM

GA: GIẤY CHỨNG NHẬN TÁC DỤNG HĂM Số:

(Phần giao cho trưởng tàu)

Thủ hãm.....Số.....
 Hội đồng kiểm tra hãm đoàn tàu số: do đầu máy số:
 Kéo tại ga: lúc giờ..... phút.....
 Ngày tháng năm

TÌNH HÌNH ĐOÀN TÀU THỦ HĂM	KẾT QUẢ
1. Tổng trọng đoàn tàu
2. Tổng số toa xe của đoàn tàu
3. Số lượng toa xe chỉ có ống thông gió
(Số hiệu xe)
4. Số lượng toa xe không nối vào hệ thống hãm
(Số hiệu xe)
5. Số lượng toa xe sử dụng hãm gió tốt
6. Số lượng toa xe hòng hãm tay
(Số hiệu xe)
7. Áp suất ống gió đoàn xe KG/cm ²
8. Số tấn áp lực guốc hãm gió cần thiết
9. Số tấn áp lực guốc hãm gió hiện có trong đoàn tàu
10. Số trục hãm tay cần thiết chống trôi
11. Số trục hãm tay hiện có trong đoàn tàu.....

Kết luận: Sau khi kiểm tra và tính toán hội đồng xác nhận đoàn tàu có hãm tốt và có đủ lực hãm theo quy định và bảo đảm chạy tàu an toàn.

CÁC ỦY VIÊN			CHỦ TỊCH HỘI ĐỒNG	
TRƯỞNG TÀU	KIỂM TU	NHÂN VIÊN	LÁI TÀU	TRỰC BAN CHẠY
An ninh	Áp tải	Khám xe		TÀU GA
(Ký)	(Ký)	(Ký)	(Ký)	(Ký tên, đóng dấu Ga)
Họ và tên	Họ và tên	Họ và tên	Họ và tên	Họ và tên

Ngày.....tháng.....năm.....

(Phần tồn căn lưu ở ga)

GIẤY CHO PHÉP THI CÔNG số:.....

*(Dùng cho thiết bị cơ giới thi công sửa chữa đường
trong khu gian không phải phong tỏa)*

- Căn cứ mệnh lệnh số ngày
của điều độ chạy tàu (Tên điều độ).....

1 - Cho phép đơn vị..... Thi công sửa chữa đường bằng
thiết bị cơ giới trong khu gian Tại Km.....

Từ giờ đến.....giờ Hết giờ quy định trên
phải đưa thiết bị cơ giới ra khỏi giới hạn tiếp giáp kiến trúc đảm bảo
khu gian thanh thoát.

2 - Đơn vị thi công phải thực hiện đầy đủ các quy định tại văn
bản số ngày..... của ĐSVN.

Người nhận của ĐV thi công
(ghi rõ họ tên)

TBCT ga
Ký tên đóng dấu

Phản trả đường của đơn vị thi công

(Do đơn vị thi công ghi)

"Lúc..... giờ..... Thiết bị cơ giới tại Km..... đã đưa ra khỏi giới
hạn tiếp giáp kiến trúc đường sắt. Khu gian đã thanh thoát".

TBCT ga
(Ký tên)

Người trả đường
(ghi rõ họ tên)

Ngày.....tháng.....năm.....

(Phần giao đơn vị thi công)

GIẤY CHO PHÉP THI CÔNG số:.....

*(Dùng cho thiết bị cơ giới thi công sửa chữa đường
trong khu gian không phải phong tỏa)*

- Căn cứ mệnh lệnh số ngày
của điều độ chạy tàu (Tên điều độ).....

1 - Cho phép đơn vị..... Thi công sửa chữa đường bằng
thiết bị cơ giới trong khu gian Tại Km.....

Từ giờ đến.....giờ Hết giờ quy định trên
phải đưa thiết bị cơ giới ra khỏi giới hạn tiếp giáp kiến trúc đảm bảo
khu gian thanh thoát.

2 - Đơn vị thi công phải thực hiện đầy đủ các quy định tại văn
bản số ngày..... của ĐSVN.

Người nhận của ĐV thi công
(ghi rõ họ tên)

TBCT ga
Ký tên đóng dấu

Phản trả đường của đơn vị thi công

(Do đơn vị thi công ghi)

"Lúc..... giờ..... Thiết bị cơ giới tại Km..... đã đưa ra khỏi giới
hạn tiếp giáp kiến trúc đường sắt. Khu gian đã thanh thoát".

TBCT ga
(Ký tên)

Người trả đường
(ghi rõ họ tên)

ĐƯỜNG SẮT **GIẤY XIN PHÉP LÙI TÀU VỀ GA SỐ.....**
VIỆT NAM **(Dùng cho trưởng tàu)**
Phần lưu tồn căn của trưởng tàu

ĐƯỜNG SẮT **GIẤY XIN PHÉP LÙI TÀU VỀ GA SỐ.....**
VIỆT NAM **(Dùng cho trưởng tàu)**
Phần gửi TBCT ga xin lùi

Kính gửi: TBCT ga.....

Kính gửi: TBCT ga.....

Vì (Nêu lý do phải lùi tàu)

Vì (Nêu lý do phải lùi tàu)

Đề nghị TBCT ga (tên ga) cho phép tàu số
được lùi về ga (tên ga).....

Đề nghị TBCT ga (tên ga) cho phép tàu số
được lùi về ga (tên ga).....

Ngày.....tháng.....năm
TBCT ga
(Ký và ghi rõ họ tên)

Ngày... ..tháng.....năm
TBCT ga
(Ký và ghi rõ họ tên)

Mẫu số: 20

Mẫu số: 20

Mẫu số: 20

ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM
Ga:.....
GIẤY CHO PHÉP LÙI TÀU VỀ GA SỐ
(Dùng cho TBCT ga)
Phần lưu tồn căn tại ga

ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM
Ga:.....
GIẤY CHO PHÉP LÙI TÀU VỀ GA SỐ
(Dùng cho TBCT ga)
Phần giao cho lái tàu

ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM
Ga:.....
GIẤY CHO PHÉP LÙI TÀU VỀ GA SỐ
(Dùng cho TBCT ga)
Phần giao cho trưởng tàu

TBCT ga (tên ga) ... Cấp cho trưởng tàu, lái tàu của tàu số

TBCT ga (tên ga) ... Cấp cho trưởng tàu, lái tàu của tàu số

TBCT ga (tên ga) ... Cấp cho trưởng tàu, lái tàu của tàu số

Cho phép tàu số..... được lùi về ga (tên ga)..... theo các biện pháp sau: (nêu rõ các biện pháp chạy tàu khi lùi tàu vào trong ga)

Cho phép tàu số..... được lùi về ga (tên ga)..... theo các biện pháp sau: (nêu rõ các biện pháp chạy tàu khi lùi tàu vào trong ga)

Cho phép tàu số..... được lùi về ga (tên ga)..... theo các biện pháp sau: (nêu rõ các biện pháp chạy tàu khi lùi tàu vào trong ga)

.....

.....

.....

Ngày..... tháng..... năm.....
TBCT ga
(Ký và ghi rõ họ tên)

Ngày..... tháng..... năm.....
TBCT ga
(Ký và ghi rõ họ tên)

Ngày..... tháng..... năm.....
TBCT ga
(Ký và ghi rõ họ tên)

ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM

Ga (đầu ga)

GIẤY CHO PHÉP VÀO GA số.....

Cho phép tàu số:..... ngày..... tháng.....năm.....
chạy vào ga theo dẫn đường vì:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

TBCT ga
(Ký tên)

ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM

Ga (đầu ga)

GIẤY CHO PHÉP VÀO GA số.....

Cho phép tàu số:..... ngày..... tháng.....năm.....
chạy vào ga theo dẫn đường vì:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

TBCT ga
(Ký tên)

MỤC LỤC

	<i>Trang</i>
Chương I. Quy định chung	8
Chương II. Chạy tàu với phương pháp đóng đường tự động	12
Mục 1. Quy định chung	12
Mục 2. Đóng đường chạy tàu	12
Mục 3. Chạy tàu khi thiết bị đóng đường tự động bị hỏng	13
Chương III. Chạy tàu với phương pháp đóng đường nửa tự động	16
Mục 1. Quy định chung	16
Mục 2. Đóng đường chạy tàu	17
Mục 3. Chạy tàu giữa ga với đường nhánh khu gian	18
Mục 4. Chạy tàu khi thiết bị đóng đường nửa tự động bị hỏng	19
Chương IV. Chạy tàu với phương pháp đóng đường bằng máy thẻ đường	
Mục 1. Quy định chung	21
Mục 2. Đóng đường chạy tàu giữa hai ga	22
Mục 3. Chạy tàu giữa ga với đường nhánh trong khu gian	25
A. Đường nhánh không có trạm hỗ trợ	25
B. Đường nhánh có trạm hỗ trợ	25
Mục 4. Chạy tàu khi thiết bị đóng đường bằng máy thẻ đường bị hỏng	28
Chương V. Chạy tàu với phương pháp đóng đường bằng điện tín	31
Mục 1. Quy định chung	31
Mục 2. Đăng ký điện tín chạy tàu	32
Mục 3. Đóng đường chạy tàu giữa hai ga	33
Mục 4. Chạy tàu giữa ga với đường nhánh trong khu gian	35
A. Đường nhánh không có trạm hỗ trợ	35
B. Đường nhánh có trạm hỗ trợ	36
Chương VI. Chạy tàu với phương pháp đóng đường bằng thông tri	40
Mục 1. Quy định chung	40

Mục 2. Biện pháp chạy tàu	40
Mục 3. Phương pháp đóng đường bằng thông tri đối với khu gian có trạm hỗ trợ	43
Mục 4. Phục hồi phương pháp đóng đường chạy tàu	44
Chương VII. Biện pháp chạy tàu cứu viện và biện pháp giải quyết khi tàu bị dừng trong khu gian	45
Mục 1. Phong tỏa khu gian để chạy tàu cứu viện	45
Mục 2. Giải tỏa khu gian	49
Mục 3. Kéo từng phần của tàu bị dừng trong khu gian tới ga	51
Mục 4. Biện pháp cho tàu chạy lùi	53
A. Chạy lùi trong khu gian	53
B. Chạy lùi về ga	55
C. Chạy lùi khẩn cấp	55
Chương VIII. Biện pháp chạy tàu khi tiến hành công tác sửa chữa thiết bị và công trình kiến trúc	56
Mục 1. Thi công phải phong tỏa khu gian	56
Mục 2. Thi công không phải phong tỏa khu gian	57
Mục 3. Thi công ở ga	59
Mục 4. Chạy tàu công trình	60
Chương IX. Biện pháp cho tàu dừng trong khu gian, biện pháp chạy goòng	63
Mục 1. Biện pháp cho tàu dừng trong khu gian	63
Mục 2. Biện pháp chạy goòng	65
A. Quy định chung	65
B. Biện pháp tổ chức chạy goòng do người đẩy	66
Chương X. Biện pháp đón gửi tàu	67
Mục 1. Quy định chung	67
Mục 2. Công tác chuẩn bị đường đón gửi tàu	70
A. Đón tàu	70
B. Biện pháp đón tàu vào ga khi tín hiệu vào ga ở trạng thái biểu thị ngừng	73
C. Gửi tàu	75

Chương XI. Công tác đồn	78
Mục 1. Quy định chung	78
Mục 2. Đồn trong phạm vi ga	82
Mục 3. Đồn ra ngoài giới hạn ga và trên đường nhánh trong khu gian	83
A. Đồn ra ngoài giới hạn ga	83
B. Đồn ở đường nhánh trong khu gian	87
Mục 4. Đồn đẩy tay	89
Chương XII. Công tác điều độ chạy tàu	90
Chương XIII. Cấp cảnh báo	93
Chương XIV. Tổ chức thực hiện	97
Các phụ bản	98