

**Quy định "Tổ chức, khai thác tàu hàng chuyên tuyến, chuyên luồng thu cước trọn gói"  
Ban hành theo Quyết định số 372/QĐ-ĐS ngày 31/03/2014 của Tổng Công ty Đường Sắt  
Việt Nam**

**CHƯƠNG I – QUY ĐỊNH CHUNG**

**Điều 1. Mục đích:**

- 1.1. Cụ thể hóa nguyên tắc tổ chức, khai thác vận chuyển hàng hóa trên các đoàn tàu hàng chuyên tuyến, chuyên luồng;
- 1.2. Tạo sự thống nhất, từng bước nâng cao chất lượng công tác vận tải hàng hóa và thực hiện biểu đồ chạy tàu hàng;
- 1.3. Sử dụng hiệu quả phương tiện, cơ sở vật chất của đường sắt; khai thác tối đa năng lực vận tải để nâng cao hiệu quả kinh doanh vận tải hàng hóa.

**Điều 2. Đối tượng và phạm vi áp dụng:**

2.1. Đối tượng:

- Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam;
- Các ga có tham gia lập tàu, giải thể tàu, cắt lấy xe dọc đường đối với đoàn tàu hàng chuyên tuyến, tàu chuyên luồng;
- Các Công ty VTHK Đường sắt Hà Nội, Sài Gòn;
- Trung tâm Điều hành vận tải Đường sắt;
- Các khách hàng ký hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đoàn tàu hàng chuyên tuyến, chuyên luồng.

2.2. Phạm vi áp dụng: Quy định này áp dụng cho các đoàn tàu hàng chuyên tuyến, chuyên luồng vận tải hàng hóa trên đường sắt quốc gia; không áp dụng đối với đoàn tàu hàng chuyên luồng vận chuyển quặng apatit từ Xuân Giao A đi các ga.

**Điều 3. Giải thích từ ngữ**

3.1. Tàu hàng chuyên tuyến: là đoàn tàu có quy định cụ thể về thành phần đoàn tàu, số lượng, chủng loại toa xe, tổng trọng cụm xe, có hành trình, lịch trình chạy tàu cố định vận chuyển hàng hóa hai chiều thu cước trọn gói. Tàu hàng chuyên tuyến bao gồm:

3.1.1. Tàu hàng chuyên tuyến chạy suốt: là tàu hàng chuyên tuyến không cắt lấy xe dọc đường;

3.1.2. Tàu hàng chuyên tuyến cắt móc: là tàu hàng chuyên tuyến có cắt, lấy xe dọc đường;

3.2. Tàu hàng chuyên luồng: là đoàn tàu có quy định cụ thể về thành phần đoàn tàu, số lượng, chủng loại toa xe, tổng trọng cụm xe, có hành trình, lịch trình chạy tàu cố định vận chuyển hàng hóa một chiều thu cước trọn gói.

3.3. Khách hàng: là Người thuê vận, Người nhận hàng, Doanh nghiệp.

## **CHƯƠNG II – QUY ĐỊNH CỤ THỂ**

### **Điều 4. Điều kiện tổ chức tàu hàng chuyên tuyến, chuyên luồng:**

#### 4.1. Các ga lập tàu và giải thể trên các tuyến Đường sắt:

- Có đủ điều kiện lập tàu và giải thể tàu;
- Thường xuyên có tác nghiệp xếp dỡ hàng hóa;
- Đủ năng lực xếp dỡ hàng hóa phù hợp với tổ chức tàu hàng chuyên tuyến, chuyên luồng;

#### 4.2. Quy định cắt, lấy toa xe đối với tàu hàng chuyên tuyến:

- Chỉ được phép cắt, lấy toa xe tại 01 ga có tác nghiệp kỹ thuật trong một hành trình; sau khi cắt, lấy phải bảo đảm số lượng, loại toa xe trong ram xe phù hợp quy định trong Hợp đồng đã ký;
- Riêng đối với tàu hàng chuyên tuyến cắt móc từ ga Lào Cai đi các ga và ngược lại:

- + Trường hợp cấp đủ 100% số xe theo thành phần đoàn tàu quy định trong hợp đồng: Để đảm bảo đủ xe xếp hàng chiều ngược lại, đã cắt xe thì cũng phải lấy xe; số lượng xe đến dỡ tại ga cuối cùng của hành trình phải lớn hơn 90% số lượng toa xe theo quy định của thành phần đoàn tàu;
- + Trường hợp tại ga xuất phát số xe trong đoàn tàu không đủ 90% theo thành phần quy định trong hợp đồng (trừ lỗi của đường sắt): không được cắt xe dọc đường.

#### 4.3. Hàng hóa không được vận chuyển trên đoàn tàu hàng chuyên: Các loại hàng sau không được phép vận chuyển trên các đoàn tàu hàng chuyên:

- + Hàng hóa thuộc loại cấm lưu thông;
- + Hàng hóa không phù hợp với quy định trong Luật đường sắt, Quy định Vận tải hàng hóa trên đường sắt quốc gia và quy định của Biểu đồ chạy tàu;
- + Hàng hóa có biện pháp vận chuyển riêng (hàng hóa là chất cháy, chất nổ; hàng dễ cháy; hàng quá khổ, quá dài, quá nặng; hàng có biện pháp vận chuyển riêng khác...).

#### 4.4. Chủng loại và số lượng toa xe trong đoàn tàu: Trên cơ sở chủng loại, số lượng toa xe hiện có, phù hợp với quy định hiện hành của Tổng công ty ĐSVN.

### **Điều 5. Cơ định ram xe, lịch trình; chiều dài, tổng trọng đoàn tàu, hành trình chạy tàu:**

#### 5.1. Quy định ram xe:

- Mỗi mác tàu chuyên tuyến, chuyên luồng chạy theo một lịch trình cụ thể sử dụng cố định một ram xe cho cả hai chiều chẵn, lẻ; chỉ được thay thế bằng toa xe khác cùng chủng loại khi có sự cố kỹ thuật phải cắt để sửa chữa hoặc thiếu xe do lỗi của đường sắt;
- Trường hợp do lỗi khách quan (thiên tai, địch họa, tai nạn, tắc đường vận chuyển,... không do lỗi cả hai bên) đoàn tàu không về ga đến cuối cùng theo đúng lịch trình, không đủ thời gian tác nghiệp xếp, dỡ,... lập tàu cho chuyến kế tiếp; nếu khách hàng có yêu cầu, đường sắt và khách hàng sẽ thương thảo cấp ram xe thay thế hoặc điều chỉnh thời gian xuất phát đoàn tàu;

#### 5.2. Chiều dài, tổng trọng và hành trình đoàn tàu:

### 5.2.1. Tuyến đường sắt Hà Nội – Thành Phố Hồ Chí Minh:

#### 5.2.1.1. Chiều dài và tổng trọng đoàn tàu:

- Chiều dài đoàn tàu không quá 19 xe (kể cả xe trưởng tàu);
- Tổng trọng đoàn tàu tối đa 800 tấn;

#### 5.2.1.2. Hành trình:

- Căn cứ Biểu đồ chạy tàu, năng lực tuyến đường, năng lực xếp, dỡ, lập tàu các ga trên tuyến và nhu cầu vận chuyển; Tổng công ty ĐSVN căn cứ thực tế quy định sử dụng hành trình từng giai đoạn;

### 5.2.2. Tuyến Hà Nội – Lao Cai:

#### 5.2.2.1. Chiều dài, tổng trọng đoàn tàu:

- Lào Cai đi phía Nam: Chiều dài không quá 19 xe (kể các xe trưởng tàu), tổng trọng đoàn tàu không quá 800 tấn;
- Lào Cai – Hải Phòng: Chiều dài đoàn tàu không quá 20 xe (đoàn tàu sử dụng TBTHĐT), tổng trọng đoàn tàu từ 900 tấn đến không quá 1.050 tấn.

#### 5.2.2.2. Hành trình:

- Căn cứ Biểu đồ chạy tàu, năng lực tuyến đường, năng lực xếp, dỡ, lập tàu các ga trên tuyến và nhu cầu vận chuyển; Tổng công ty ĐSVN căn cứ thực tế quy định sử dụng hành trình từng giai đoạn;

### 5.2.3. Các tuyến còn lại:

- Chiều dài, tổng trọng đoàn tàu: Theo công lệnh sức kéo hiện hành;
- Hành trình chạy tàu: Theo đề nghị của khách hàng, Tổng công ty ĐSVN căn cứ tình hình thực tế ban hành Biểu đồ chạy tàu.

### 5.3. Các quy định khác:

- Khi xây dựng lịch trình tàu chuyên tuyến phải đảm bảo thời gian quay vòng toa xe ngắn nhất, đảm bảo thời gian tác nghiệp xếp, dỡ, dồn lập tàu,... tại hai ga đầu, cuối hành trình để thực hiện được việc cố định ram xe;
- Trong các chiến dịch vận tải Tết, vận tải Hè, nếu do hạn chế về sức kéo cũng như hạn chế năng lực tuyến đường, Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam sẽ căn cứ tình hình thực tế để bố trí giảm bớt tàu chuyên tuyến trên nguyên tắc:
  - + Ưu tiên tàu có hành trình dài và doanh thu cao;
  - + Chiều dài và tổng trọng đoàn tàu: có thể được giảm bớt nhưng không nhỏ hơn 650 tấn tổng trọng và chiều dài đoàn tàu (kể cả xe XT) không ít hơn 15 xe.

- Trên cơ sở các hành trình chạy tàu Tổng công ty ĐSVN đã quy định và còn trống, các Công ty VTHK đường sắt Hà Nội, Sài Gòn thương thảo với Người thuê vận tải ký hợp đồng vận chuyển theo lịch trình cụ thể. Số lượng và quy định hành trình Tổng công ty ĐSVN căn cứ tình hình thực tế điều chỉnh BĐCT và công bố thực hiện; việc phân cấp, ủy quyền ký hợp đồng vận chuyển thực hiện theo quy định của Tổng công ty ĐSVN;

## **Điều 6. Thời gian xếp, dỡ:**

### **6.1. Dự báo hàng về, báo tin hàng đến và dồn toa dỡ hàng:**

- Dự báo giờ và thành phần đoàn tàu đến ga: Chậm nhất 2 giờ trước giờ tàu đến ga theo qui định trong biểu đồ, các ga phải dự báo giờ tàu đến và thành phần đoàn tàu đến ga cho Người nhận hàng để chuẩn bị các điều kiện dỡ hàng;
- Giờ báo tin hàng đến là giờ thực tế đoàn tàu hàng chuyên vào ga;
- Chậm nhất 2 giờ trước khi chính thức dỡ hàng, khách hàng phải đăng ký dỡ hàng vào sổ của ga các nội dung: Số hiệu toa xe, tên hàng, địa điểm, thời gian, phương thức dỡ (thủ công hay cơ giới);
- Các ga tổ chức dồn xe ra đường xếp dỡ theo yêu cầu của khách hàng (thời gian, địa điểm) có xác nhận của đại diện khách hàng.

### **6.2. Đăng ký kế hoạch xếp, cấp xe xếp hàng:**

- Chậm nhất trước giờ tàu chạy 18 tiếng đối với các tàu hàng chuyên trên tuyến Bắc – Nam và 12 tiếng đối với các đoàn tàu hàng chuyên khác, khách hàng phải đăng ký kế hoạch xếp hàng với ga: số lượng, chủng loại xe, tên hàng, trọng lượng để ga xếp lập kế hoạch xếp, tránh đọng kéo tại ga;
- Chậm nhất 2 tiếng trước khi chính thức xếp hàng, khách hàng phải đăng ký địa điểm, thời gian, phương thức xếp dỡ (thủ công hay cơ giới) vào sổ yêu cầu, có xác nhận của ga;
- Ga tổ chức dồn xe theo yêu cầu của khách hàng (thời gian, địa điểm...);
- Trường hợp đủ thời gian xếp dỡ, tác nghiệp theo qui định:
  - + Khách hàng bắt buộc phải dỡ hết hàng và dùng chính số toa xe vừa dỡ để xếp hàng, đảm bảo nguyên tắc cố định ram xe;
  - + Trường hợp thiếu xe do cắt xe để sửa chữa hoặc do lỗi đường sắt, căn cứ vào tình hình cụ thể, giao trưởng ga xem xét giải quyết việc cấp xe thay thế.
- Trường hợp do tàu về chậm, không đủ thời gian để dỡ, xếp, tác nghiệp theo quy định: Giao trưởng ga chủ động thương thảo với khách hàng có phương án cấp xe thay thế hoặc lùi thời gian xuất phát của đoàn tàu, báo cáo Công ty vận tải và trung tâm ĐHVTĐS để quyết định.

### **6.3. Thời gian xếp dỡ:**

- Thực hiện theo qui định hiện hành của Tổng Công ty ĐSVN và các nội dung đã thỏa thuận trong Hợp đồng vận tải;
- Riêng các đoàn tàu chuyên luông, khi dỡ hàng còn phải thực hiện theo nguyên tắc: tổng thời

gian tính từ khi toa hàng về ga cho đến khi dỡ xong trả rỗng cho đường sắt không vượt quá 12 tiếng;

#### 6.4. Hoàn thành thủ tục nhận chở, lập tàu:

Chậm nhất 2 tiếng trước giờ tàu chạy, khách hàng phải kết hợp với ga hoàn thành tờ khai hàng hóa, bảng kê thành phần đoàn tàu và hoàn chỉnh các thủ tục, chứng từ nhận chở để tổ chức lập tàu.

### **Điều 7. Giá cước vận chuyển đoàn tàu**

#### 7.1. Cơ sở tính giá cước:

- Bậc cước:

+ Hàng xếp trên xe G, H tính cước bậc 3;

+ Container tính cước bậc 2 theo quy định hiện hành của Tổng Công ty ĐSVN (hoặc quy định riêng tại phục lục kèm theo quy định giá cước hiện hành);

- Trọng lượng tính cước đoàn tàu = Tổng trọng đoàn tàu – (Tổng trọng xe XT + tổng tự trọng toa xe);

+ Tự trọng toa xe (tính bình quân theo từng chủng loại toa xe) quy định như sau: xe G tính 19 tấn; xe H tính 17 tấn; xe M tính 16 tấn;

+ Tổng trọng xe XT tính 25 tấn (đối với loại tàu đường sắt quy định tổ tàu khu đoạn); 38 tấn (đối với loại tàu đường sắt quy định tổ tàu đi suốt);

- Những loại hàng có mức tăng cước vận chuyển khi đi bằng tàu thường hoặc có bậc cước cao, nếu được lập vào đoàn tàu chuyên tuyến, chuyên luồng, Tổng Công ty ĐSVN hoặc các Công ty VTHK ĐS được ủy quyền và khách hàng sẽ thương thảo để điều chỉnh giá cước cho phù hợp.

#### 7.2. Tỷ lệ nặng rỗng:

##### 7.2.1. Đối với tàu hàng chuyên tuyến:

- Tàu hàng chuyên tuyến trên tuyến Bắc – Nam: tính nặng 100% hai chiều;

- Tàu hàng chuyên tuyến trên tuyến Hà Nội – Lào Cai (có kết nối với các tuyến khác):

+ Chiều Lào Cai đi các ga: tính nặng 100%;

+ Chiều từ các ga phía Nam đi Lào Cai: tính nặng tối thiểu 90%; chiều các ga hướng khác đi Lào Cai tính nặng từ 90% đến 100% tùy thuộc luồng hàng và tuyến đường.

##### 7.2.2. Đối với tàu hàng chuyên luồng: tính nặng 100%

#### 7.3. Mức giảm giá chung để khách hàng làm công tác tiếp thị, gom hàng:

##### 7.3.1. Đối với tàu hàng chuyên tuyến:

- Tàu hàng chuyên tuyến chạy suốt (không phân biệt thành phần): giảm tối đa không quá 08% giá cước vận chuyển đoàn tàu;
- Tàu hàng chuyên tuyến cắt móc (không phân biệt thành phần): giảm tối đa không quá 04% giá cước vận chuyển đoàn tàu;
- Trường hợp đặc biệt, để thu hút luồng hàng mới, cạnh tranh với các phương tiện vận tải khác, giữ và ổn định luồng hàng, Tổng giám đốc Tổng công ty ĐSVN căn cứ tình hình thực tế để quy định mức giảm cước đoàn tàu;
- Trong 01 tháng, nếu khách hàng thực hiện không đạt tối thiểu 85% số đoàn tàu đã quy định tại hợp đồng (không tính những trường hợp ngừng chạy tàu đã quy định) thì đường sắt có quyền đơn phương chấm dứt hợp đồng vận chuyển với khách hàng. Giá cước vận chuyển các đoàn tàu đã chạy trong tháng đó sẽ được thu theo giá cước phổ thông nguyên toa và các qui định tăng giảm giá cước hiện hành.

#### 7.3.2. Đối với tàu hàng chuyên luồng:

- Giá cước vận chuyển đoàn tàu tăng tối thiểu 20% trở lên so với mức giá quy định hiện hành;
- Trường hợp có chủ trương phải tổ chức điều rỗng toa xe giá cước vận chuyển đoàn tàu giảm tối đa 10%; nếu có cắt, lấy xe thì mức cước không được giảm;

7.4. Giá cước vận chuyển các đoàn tàu hàng chuyên tuyến, chuyên luồng được xây dựng ổn định hai kỳ trong năm (kỳ 1 từ ngày 01/1 đến hết ngày 30/6 hàng năm; kỳ 2 từ ngày 01/7 đến hết ngày 31/12 hàng năm).

- Khi có sự biến động của giá cả thị trường, sau khi điều chỉnh biểu cước PTNT thì Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam hoặc Công ty Vận tải được ủy quyền sẽ thương thảo và thống nhất với khách hàng để điều chỉnh giá cước vận chuyển đoàn tàu cho phù hợp với tình hình thực tế.

#### Điều 8. Khấu trừ tiền cước vận chuyển:

Việc khấu trừ tiền cước vận chuyển được thực hiện theo quy định cụ thể tại hợp đồng trên nguyên tắc sau:

- Khi cấp thiếu toa xe do lỗi của đường sắt: đường sắt có trách nhiệm khấu trừ tiền cước vận chuyển cho khách hàng. Đơn giá khấu trừ tiền cước vận chuyển cho 01 toa xe lập thiếu bằng đơn giá bình quân 01 toa xe của đoàn tàu;
- Khi số lượng, loại toa xe trong ram xe thiếu do lỗi của khách hàng, khách hàng không được khấu trừ tiền cước vận chuyển. Đường sắt tạo điều kiện bổ sung đủ ram xe theo quy định trong Hợp đồng, khách hàng ngoài trả đủ tiền cước phải trả thêm chi phí cho mỗi toa xe bổ sung bằng 30% đơn giá bình quân 01 toa xe của đoàn tàu;
- Khi đường sắt cấp đủ toa xe nhưng khách hàng thiếu hàng xếp: không được khấu trừ tiền cước vận chuyển hàng hóa;

- Trường hợp do lỗi của khách hàng, khách hàng cố tình không làm hóa đơn gửi hàng để cho tàu chạy, được coi là khách hàng tự ý bỏ tàu:

+ Khách hàng vẫn phải thanh toán trả cho đường sắt toàn bộ số tiền cước vận chuyển của đoàn tàu đó (thu cước lần 1). Các ga lập biên bản xác nhận cùng với khách hàng khi khách hàng cố ý không cho tàu chạy đúng giờ và dùng hóa đơn thu tạp phí hóa vận để thu phạt trong trường hợp này;

+ Sau khi khách hàng làm thủ tục cho tàu chạy, đoàn tàu đó được coi là khách hàng chạy bổ sung, khách hàng phải trả đủ tiền cước vận chuyển cho đoàn tàu chạy bổ sung này cho đường sắt theo quy định (thu cước lần 2). Các ga lập hóa đơn gửi hàng cho khách hàng;

- Trường hợp đoàn tàu xuất phát tại ga không đúng theo lịch trình chạy tàu đã quy định hoặc không lập tàu được do bất cứ lý do nào (do lỗi của ĐS, do lỗi của chủ hàng, do khách quan, ...), hai bên đều phải cùng nhau lập biên bản chậm tàu (ghi rõ nguyên nhân chậm tàu) hoặc biên bản hủy chuyển tàu để quy trách nhiệm.

## **Điều 9. Quy định các trường hợp vi phạm**

### **9.1. Phạt xếp dỡ hàng hóa chậm do lỗi của khách hàng:**

- Trường hợp khách hàng xếp hàng chậm ảnh hưởng đến việc lập tàu hoặc dỡ hàng chậm gây đọng xe, khách hàng phải chịu phạt đọng xe theo quy định hiện hành của ĐSVN. Mức phạt chậm tàu theo quy định của Tổng Công ty ĐSVN;

### **9.2. Phạt xếp hàng bội tải hoặc khai sai tên hàng, khai sai trọng lượng:**

- Khách hàng có trách nhiệm khai đúng tên hàng hóa vận chuyển, khai đúng trọng lượng hàng xếp; xếp hàng đảm bảo tổng trọng đoàn tàu không vượt quá tổng trọng đoàn tàu cho phép theo hợp đồng (kể cả xe XT) và xếp hàng đúng trọng tải kỹ thuật cho phép của toa xe, kể cả hàng xếp tại ga, tại đường nhánh hoặc hàng xếp trong container từ kho của chủ hàng rồi mang đến ga để vận chuyển. Khách hàng phải chịu hoàn toàn trách nhiệm về việc xếp hàng lên toa xe không đúng trọng tải quy định;

- Trường hợp đường sắt phát hiện khách hàng xếp hàng bội tải, khách hàng phải chịu các biện pháp xử lý về phạt bội tải theo quy định hiện hành của Tổng Công ty ĐSVN. Nếu do khách hàng xếp hàng bội tải gây ra tai nạn, khách hàng phải chịu hoàn toàn trách nhiệm trước pháp luật và phải đền bù các thiệt hại cho đường sắt. Trường hợp, khách hàng vi phạm xếp bội tải 03 lần, đường sắt có quyền ngừng thực hiện hợp đồng (kể cả các trường hợp chưa gây ra thiệt hại);

- Trường hợp khách hàng cố ý khai sai tên hàng và khai sai trọng lượng hàng hóa, khách hàng phải chịu các biện pháp xử lý về phạt khai sai tên hàng, khai sai trọng lượng theo quy định hiện hành của Tổng Công ty ĐSVN và chịu trách nhiệm trước pháp luật.

Điều 10. Thanh toán tiền cước vận chuyển đoàn tàu:

- Các khách hàng phải thực hiện thanh toán tiền cước vận chuyển hàng hóa cho đường sắt theo đúng quy định Hợp đồng;

- Trường hợp khách hàng thanh toán tiền cước chậm quá thời hạn thì đường sắt được phép giữ hàng trên các đoàn tàu của khách hàng để làm cơ sở cho việc thanh toán giữa hai bên. Khách hàng phải chịu mọi chi phí phát sinh: phí động xe, xếp, dỡ hàng, phí lưu kho, bãi, hàng mất phẩm chất (nếu có) và phải thanh toán thêm cho đường sắt tiền lãi xuất vay theo quy định của ngân hàng tại thời điểm phát sinh.

**Điều 11. Quy định việc ngừng tổ chức chạy tàu:**

11.1. Ngừng tổ chức chạy tàu trong các trường hợp đường sắt gặp trở ngại bất khả kháng (thiên tai, hỏa hoạn, dịch họa, tai nạn lớn, dịch bệnh hoặc vị lý do đảm bảo trật tự, an ninh xã hội, tắc đường vận chuyển không do lỗi của cả hai bên ...), đường sắt sẽ thông báo cho khách hàng để ngừng tổ chức chạy tàu;

11.2. Các ngày nghỉ Lễ, Tết (Tết Âm lịch, Tết Dương lịch, Giỗ Tổ Hùng Vương, 30/4, 1/5, 2/9), xét thấy cần phải dừng chạy tàu, các bên phải thông báo cho nhau trước 72 tiếng và phải được sự đồng ý của bên kia bằng văn bản;

11.3. Thời hạn đưa ra yêu cầu ngừng tàu của khách hàng:

- Khi muốn tạm ngừng tổ chức chạy tàu, khách hàng phải gửi yêu cầu bằng văn bản cho Đường sắt trước giờ tàu chạy và phải được sự đồng ý của đường sắt bằng văn bản:

+ Khách hàng gửi yêu cầu trước ít nhất 240 tiếng (10 ngày): phải trả tiền phạt hợp đồng 10% giá cước vận chuyển đoàn tàu quy định trong Hợp đồng vận chuyển;

+ Khách hàng gửi yêu cầu trước ít nhất 120 tiếng (05 ngày) đến trước 240 tiếng (10 ngày): Phải trả tiền phạt hợp đồng bằng 30% giá cước vận chuyển đoàn tàu quy định trong Hợp đồng vận chuyển;

+ Khách hàng gửi yêu cầu trước ít nhất 48 tiếng (02 ngày) đến trước 120 tiếng (05 ngày): Phải trả tiền phạt hợp đồng bằng 60% giá cước vận chuyển đoàn tàu quy định trong Hợp đồng vận chuyển;

+ Quá thời hạn trên, khách hàng phải thanh toán 80% giá cước vận chuyển đoàn tàu quy định trong Hợp đồng vận chuyển cho Đường sắt theo hợp đồng đã ký kể cả đoàn tàu đã được Đường sắt giải quyết cho ngừng chạy;

- Trong mọi trường hợp ngừng chạy tàu theo yêu cầu của khách hàng, khi yêu cầu chạy lại các đoàn tàu, khách hàng phải trả cho đường sắt chi phí điều xe rỗng để lập lại ram xe và lịch trình chạy tàu bằng 30% giá cước vận chuyển đoàn tàu quy định trong Hợp đồng vận chuyển;



- Trường hợp trong một tháng, khách hàng đề nghị ngừng tổ chức chạy tàu từ 30% trở lên số đôi tàu chạy quy định trong tháng thì đường sắt được quyền đơn phương ngừng thực hiện hợp đồng với khách hàng;

11.4. Trong các chiến dịch vận tải Tết, vận tải hè, do hạn chế về sức kéo cũng như hạn chế về đường chạy, đường sắt sẽ căn cứ tình hình thực tế bố trí giảm bớt số đôi tàu chuyên tuyến và thông báo cho khách hàng trước 30 ngày để cùng thực hiện;

11.5. Khách hàng thực hiện ngừng tàu tại các điểm 11.1, 11.2, 11.3 không tính vào chất lượng thực hiện tàu chuyên tuyến. Các trường hợp ngừng tàu khác đều được tính để đánh giá thực hiện tàu chuyên tuyến của từng khách hàng.

#### **Điều 12. Thời hạn hợp đồng:**

- Các hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng các đoàn tàu hàng chuyên tuyến, chuyên luồng được ký theo năm kế hoạch;

- Các đoàn tàu hàng chuyên tuyến trên nguyên tắc thời hạn hợp đồng không quá 1 năm;

- Các đoàn tàu hàng chuyên luồng trên nguyên tắc thời hạn hợp đồng không quá 3 tháng;

- Đối với những hợp đồng mới, trước 05 ngày kể từ ngày tổ chức thực hiện chuyến tàu đầu tiên, hợp đồng phải được ký kết xong;

- Trường hợp đặc biệt, Tổng giám đốc Tổng Công ty ĐSVN căn cứ tình hình thực tế đề quy định.

#### **Điều 13. Thứ tự ưu tiên ký kết hợp đồng:**

- Khách hàng truyền thống đang khai thác tàu chuyên tuyến, chuyên luồng;

- Khách hàng đăng ký chạy tàu và các ngày và hành trình trống trong tuần;

- Khách hàng có giá cước thu trọn gói cao, vận chuyển đường dài, chạy suốt;

- Các khách hàng khác.

### **CHƯƠNG III – ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH**

#### **Điều 14. Đơn vị ký hợp đồng có trách nhiệm:**

- Ký Hợp đồng vận tải theo quy định Pháp luật và Quy định phân cấp, ký kết hợp đồng vận tải của Tổng công ty ĐSVN. Sau khi ký Hợp đồng, gửi 02 bộ Hợp đồng (bản chính) về Tổng Công ty để theo dõi thực hiện;

- Thông báo bằng văn bản đến các đơn vị liên quan để phối hợp thực hiện hợp đồng (Các Công ty Vận tải Hành khách đường sắt; Trung tâm Điều hành Vận tải đường sắt; các ga lập tàu, ga giải thể tàu và ga có tác nghiệp cắt lấy xe được quy định trong hợp đồng);

#### **Điều 15. Các đơn vị liên quan:**

15.1. Các ga lập, giải thể tàu, ga có tác nghiệp cắt lấy xe dọc đường:

- Tổ chức thực hiện hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đoàn tàu hàng chuyên tuyến, chuyên luồng Tổng Công ty ĐSVN hoặc đơn vị được ủy quyền đã ký với khách hàng;
- Các ga chủ động xây dựng các quy định chi tiết liên quan đến việc tổ chức thực hiện giữa khách hàng để tổ chức thực hiện hợp đồng theo đúng các quy định hiện hành của Tổng công ty ĐSVN.
- Mở sổ theo dõi chất lượng tổ chức chạy tàu hàng chuyên tuyến.

15.2. Các Ban liên quan của Tổng Công ty ĐSVN, các phòng nghiệp vụ thuộc các Công ty Vận tải căn cứ chức năng nhiệm vụ chỉ đạo các đơn vị triển khai, kiểm tra thực hiện. Trong quá trình tổ chức kiểm tra thực hiện, năng lực khách hàng nào không đảm bảo để tổ chức vận chuyển bằng đoàn tàu hàng chuyên (chân hàng, luồng hàng không ổn định, thường xuyên ngừng tàu vượt quá quy định tại điều 11 của quy định này) tham mưu chấm dứt hợp đồng vận chuyển;

15.3. Trong quá trình tổ chức thực hiện các nội dung phát sinh hoặc cần sửa đổi bổ sung cho phù hợp với tình hình thực tế, các đơn vị báo cáo về Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam để xem xét điều chỉnh./.