**DỰ THẢO HIỆP ĐỊNH KHUNG KẾT NỐI GIAO THÔNG**

**TRÊN ĐƯỜNG SẮT XUYÊN BIÊN GIỚI**

**Cập nhật ngày 30/9/2019**

**Mở đầu:**

Chính phủ các nước Vương quốc Campuchia, Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa, Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Lào, Cộng hòa Liên bang Mi an ma, Vương quốc Thái Lan và Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam, sau đây gọi là “Các Bên ký kết”, gọi riêng là “Bên ký kết”.

**Với nguyện vọng** duy trì, phát triển, tăng cường quan hệ hữu nghị và hợp tác ~~giữa~~ trong các Bên ký kết;

**Mong muốn** đóng góp vào sự phát triển quan hệ thương mại của các bên trong Tiểu vùng sông Mekong mở rộng (GMS);

**Ý thức** được sự cần thiết phải thúc đẩy và phát triển mạng lưới giao thông đường sắt trong Tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng;

**Dựa trên** sự hợp tác giữa các thành viên thuộc tiểu vùng với sự hỗ trợ của Ngân hàng Phát triển Châu Á (ADB) trong việc xây dựng và vận hành của Hiệp hội mạng lưới Đường sắt Mekong Mở rộng (GMRA);

**Quyết tâm** thúc đẩy hợp tác trong vận tải đường sắt;

**Mong muốn** tạo thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa và con người giữa và trong phạm vi các Bên ký kết vì lợi ích chung;

**Ghi nhận** các nước trong khu vực đã thực hiện các bước song phương và đa phương để tham gia vào các thỏa thuận hợp tác nhằm tạo thuận lợi trong vận tải đường sắt;

**Khẳng định** cam kết phát triển, duy trì một hệ thống giao thông và thông tin liên lạc đôi bên cùng có lợi, thông suốt, nhanh chóng, hợp lý và hiệu quả;

**Dựa trên** các Khuyến nghị của Nghiên cứu Chiến lược Ngành Giao thông Vận tải GMS (TSSS), được phê duyệt vào ngày 20 tháng 10 năm 2004 và được các Chính phủ GMS thông qua tại cuộc họp Thượng đỉnh ngày 4-5 tháng 7 năm 2005;

**Xét** rằng, để tăng cường quan hệ, thúc đẩy thương mại và du lịch quốc tế giữa các thành viên của GMS, điều cần thiết là phải phát triển Mạng lưới GMRA, bao gồm các nhà ga và cảng container có tầm quan trọng quốc tế, đáp ứng các yêu cầu và môi trường của vận tải quốc tế;

**Tiếp tục nhìn nhận** vai trò của vận tải đường sắt là một thành phần quan trọng của mạng lưới vận tải đa phương thức quốc tế hiệu quả, đặc biệt trong việc giải quyết các nhu cầu cụ thể của các nước đang phát triển không giáp biển;

**Ghi nhận** sự tán thành của các Bộ trưởng GMS về Khung chiến lược “Kết nối các tuyến đường sắt tiểu vùng Mekong mở rộng” tại Hội nghị Bộ trưởng GMS tại Hà Nội vào tháng 8 năm 2010;

**Nhấn mạnh** Khung chiến lược “Kết nối các tuyến đường sắt tiểu vùng sông Mekong mở rộng” như là bước đầu tiên trong việc phát triển và triển khai hệ thống đường sắt tích hợp thông suốt trong GMS;

**Nhận thức được** năm nhóm hành động ưu tiên trong Khung chiến lược “Kết nối các tuyến đường sắt tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng”;

**Giải quyết** để đảm bảo rằng tất cả các Bên ký kết được kết nối với mạng lưới đường sắt GMS trong tương lai gần;

**Thừa nhận** sự tồn tại của “Hiệp hội Đường sắt Mekong mở rộng”;

**Xác định nhằm** đảm bảo cơ sở hạ tầng, trang thiết bị đường sắt trong GMS hiện đại, đủ đáp ứng nhu cầu dịch vụ đường sắt và được vận hành, điều tiết theo các thông lệ tốt nhất trong vận hành và điều tiết đường sắt.

**Lưu ý** đến thực tế là “Hiệp định khung về kết nối vận tải đường sắt xuyên biên giới trong GMS” sẽ được các Bên ký kết dần dần và từng bước được thực hiện và cải thiện dựa trên sự phát triển cơ sở hạ tầng, quy định, công nghệ và thương mại trong GMS;

Đã đồng ý như sau:

**Phần I: Quy định chung**

***Điều 1: Định nghĩa***

1.1 Hiệp hội: Hiệp hội Đường sắt Mê Kông mở rộng (GMRA).

1.2 Phụ lục: Văn bản đính kèm theo chính văn của Hiệp định khung chứa các quy định kỹ thuật hoặc hướng dẫn và được các Bên ký kết thông qua ~~(Phụ lục là một phần không thể tách rời của Hiệp định khung và sẽ có giá trị ràng buộc như nhau)~~

1.3 HĐQT: Hội đồng quản trị Hiệp hội Đường sắt Mê Kông mở rộng.

1.4 Ga biên giới: ga đường sắt được thiết lập tại hay gần biên giới lãnh thổ của một Bên ký kết hoặc tại bất kỳ địa điểm nào khác có thể được thỏa thuận chung, chưa rõ phân định rõ chủ quyền lãnh thổ nơi ga biên giới được đặt, kết nối với đường sắt khu vực biên giới của Bên ký kết láng giềng nhằm mục đích vận tải hành khách, cũng như vận chuyển hàng hóa và di chuyển các toa xe.

1.5 Cơ quan chức trách có thẩm quyền: (các) cơ quan do Chính phủ các Bên ký kết chỉ định, trao quyền và chịu trách nhiệm về việc xây dựng hoặc thực hiện Hiệp định khung này.

1.6 Kết nối: sự liên kết của mạng lưới đường sắt của các Bên ký kết, phù hợp với mục tiêu của Hiệp hội Đường sắt Mekong Mở rộng, như được nêu trong Điều 3 của Hiệp định Liên chính phủ về GMRA, đảm bảo rằng tất cả các nước GMS được kết nối thông suốt mạng lưới đường sắt liên vận. Kết nối cũng đề cập đến việc thiết lập kết nối hiệu quả với các phương thức vận tải khác, đặc biệt là đường bộ và đường thủy nội địa, và mở rộng đến kết nối cơ sở hạ tầng, các quy định và con người.

1.7 Bên ký kết: tất cả các Quốc gia đã lưu chiểu văn kiện phê chuẩn, phê duyệt hoặc chấp nhận Hiệp định khung này, phù hợp với các thủ tục trong nước của họ, với Ban thư ký GMRA. ~~Tất cả các Quốc gia đã chấp nhận, hoặc thông qua hoặc phê chuẩn Hiệp định khung này, phù hợp với các thủ tục trong nước tương ứng của họ.~~

1.8 Giao thông đường sắt xuyên biên giới: vận chuyển bằng đường sắt qua biên giới của các Bên ký kết.

~~1.9 Hàng hóa nguy hiểm và bị cấm: hàng hóa thuộc các loại được xác định trong Phụ lục 1.~~

1.9 Vận tải đường sắt nội địa: mạng lưới vận tải đường sắt trong lãnh thổ của một Bên ký kết.

1.10 Yêu cầu cơ bản: tất cả các điều kiện liên quan đến an toàn, sức khỏe, bảo vệ môi trường, bảo tồn tài nguyên thiên nhiên và khả năng cạnh tranh phải được đáp ứng bởi hệ thống đường sắt, các hệ thống phụ trợ và các yếu tố cấu thành khả năng tương tác, bao gồm cả các giao diện.

1.11 Khung: Chính văn của Hiệp định khung này, cùng với các Nghị định thư, Phụ lục và Thỏa thuận Kỹ thuật sau này được thông qua giữa các Bên ký kết về kết nối vận tải đường sắt xuyên biên giới trong GMS.

1.12 Hiệp định khung: Văn bản chính của Hiệp định khung này, không bao gồm các Nghị định thư, Phụ lục và các thỏa thuận kỹ thuật trong tương lai sẽ được thông qua giữa các Bên ký kết.

1.13 GMS: Tiểu vùng Mekong mở rộng.

1.14 GMRA: Hiệp hội Đường sắt Mekong mở rộng.

1.15 Hàng hóa: Tài sản ~~cá nhân~~ hữu hình hoặc di động không phải là tiền, hành lý hoặc bưu kiện, đặc biệt là các vật phẩm thương mại hoặc hàng hóa. Đầu máy xe lửa như được định nghĩa trong Hiệp định khung này được loại trừ khỏi định nghĩa về hàng hóa.

1.16 Nước sở tại: cho người dân, quốc gia thường trú; đối với người điều hành vận tải đường sắt, quốc gia thành lập; đối với đầu máy xe lửa nước đăng ký.

1.17 Nước xuất phát gốc: đối với người: là quốc gia nơi người đó thường trú, Đối với nhà khai thác vận tải đường sắt: là quốc gia nơi pháp nhân đó đăng ký thành lập, Đối với đầu máy to axe: là quốc gia nơi nơi đầu máy toa xe đó đăng ký.

1.18 Tích hợp: việc các Bên ký kết tạo ra một mạng lưới đường sắt kết nối trong GMS, cho phép tất cả các tuyến đường sắt quốc gia tham gia vào mạng lưới đường sắt GMS và bao gồm các vấn đề về thể chế, kỹ thuật và vận hành. Hội nhập đòi hỏi phải có các thủ tục xuyên biên giới, chẳng hạn như nhập cư, hải quan và thông quan y tế, đồng thời các tiêu chuẩn kỹ thuật và vận hành phải tương thích và được công nhận lẫn nhau hoặc nếu không thể thực hiện được thì phải có các thủ tục và phương tiện để khắc phục những vấn đề khác biệt tồn tại.

1.19 Khả năng tương tác: tính tương thích của các quy tắc, quy định và thiết bị cho phép toa xe di chuyển qua biên giới vào lãnh thổ của các Bên ký kết. Khả năng của mạng lưới giao thông vận hành các đoàn tàu và cơ sở hạ tầng để cung cấp, chấp nhận và sử dụng các dịch vụ đường sắt mà không có bất kỳ thay đổi đáng kể nào về chức năng hoặc hiệu suất.

1.20 Tài sản chung: các tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt cố định có thể được các Bên ký kết đồng sở hữu, vận hành, bảo trì hoặc thay mới.

1.21 Đa phương thức: việc vận chuyển, bao gồm cả vận tải xuyên biên giới và quá cảnh, của một hàng hoá hoặc một người bằng ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau, đặc biệt liên quan đến vận tải đường sắt và các nút giao thông đường sắt - cảng.

1.22 Mạng lưới: hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt liên kết.

1.23 Người: người tham gia hoạt động giao thông vận tải đường sắt và người không tham gia vận tải đường sắt.

~~1.24 Hàng hóa dễ hư hỏng: hàng hóa thuộc các loại được xác định trong Phụ lục 2.~~

1.24 Nghị định thư: phần đính kèm Văn bản chính văn của Thỏa thuận khung nhằm sửa đổi, bổ sung hoặc làm rõ Văn bản chính văn của Thỏa thuận khung~~. Nghị định thư là một phần không thể tách rời của Hiệp định khung và sẽ có giá trị ràng buộc như nhau.~~ Nghị định thư được phân cấp ở cùng cấp độ với chính văn nhưng được thông qua ở giai đoạn sau để sửa đổi hoặc cụ thể hoá Thỏa thuận khung.

1.25 Đường sắt: toàn bộ hệ thống cơ sở hạ tầng đường sắt, đầu máy toa xe, dịch vụ và các tài sản khác được các Bên ký kết sử dụng cho vận tải đường sắt.

1.26 Nhà khai thác vận tải đường sắt: pháp nhân hoặc người vận tải công cộng thực hiện vận chuyển hàng hóa hoặc người bằng phương tiện giao thông đường sắt.

1.27 Bảo lưu: một tuyên bố đơn phương, mặc dù được chỉ ra hoặc đưa ra bởi một Bên ký kết khi ký, phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập Hiệp định khung, theo đó nó có ý định loại trừ hoặc sửa đổi hiệu lực pháp lý của một số điều khoản của Hiệp định khung trong đơn của họ cho Bên ký kết đó.

1.28 Đầu máy toa xe: toa xe, toa xe, đầu máy và các phương tiện có bánh khác do các Bên ký kết sở hữu, thuê, cho thuê hoặc sử dụng để vận chuyển đường sắt.

1.29 Thoả thuận kỹ thuật: thoả thuận vận hành được các cơ quan có thẩm quyền của các Bên ký kết đồng ý, đính kèm không chính thức vào Văn bản, Phụ lục hoặc nội dung chính của Thỏa thuận khung. Thoả thuận kỹ thuật sẽ bao gồm các quy tắc hoặc hướng dẫn kỹ thuật và thông báo hoạt động, thực hiện Thỏa thuận khung trong hoạt động của mạng.

1.30 Bên thứ ba: một quốc gia không phải là Bên ký kết Hiệp định khung.

1.31 Tàu hỏa: tập hợp các toa xe, toa xe hoặc các phương tiện có bánh khác được kết nối với nhau, có hoặc không có (các) đầu máy, hoạt động trên đường sắt của các Bên ký kết.

1.32 Vận tải sở hữu: hoạt động vận tải là hoạt động phụ trợ của doanh nghiệp, nhằm đưa nhân viên hoặc hàng hóa là đối tượng của hoạt động thương mại của doanh nghiệp, bằng các phương tiện do doanh nghiệp sở hữu và do nhân viên của doanh nghiệp lái.

1.33 Nước quá cảnh: một Bên ký kết có giao thông đường sắt quá cảnh trên lãnh thổ xảy ra.

1.34 Giao thông đường sắt quá cảnh: vận chuyển hàng hóa từ cơ quan hải quan nơi khởi hành đến cơ quan hải quan nơi đến qua lãnh thổ của một hoặc nhiều Bên ký kết theo Hệ thống quá cảnh hải quan hiện hành.

1.35 TSI: thông số kỹ thuật về khả năng tương tác.

1.36 Vận đơn: Chứng từ vận chuyển chính thức do người kinh doanh vận tải đường sắt phát hành xác định người gửi hàng, người nhận hàng, xuất xứ, tuyến đường và điểm đến, đồng thời mô tả hàng hóa, bao gồm trọng lượng và các đặc điểm cụ thể khác.

***Điều 2: Phạm vi áp dụng***

2.1 Hiệp định khung áp dụng cho việc di chuyển xuyên biên giới của toa xe và đường sắt xuyên biên giới vận chuyển hàng hóa và / hoặc con người vào, ra hoặc qua lãnh thổ của các Bên ký kết.

2.2 Trừ khi có quy định rõ ràng khác, Hiệp định khung không giải quyết trực tiếp các vấn đề thương mại và nhập cư. Do đó, trừ khi có quy định khác, điều đó không ảnh hưởng đến quyền của các Bên ký kết áp dụng luật và quy định trong nước đối với việc nhập khẩu / xuất khẩu / quá cảnh hàng hóa và nhập cảnh / xuất cảnh / quá cảnh của con người.

2.3 [Hiệp định khung áp dụng cho Văn bản chính, Nghị định thư, Phụ lục và Bố trí kỹ thuật theo thỏa thuận, hoặc sẽ được các Bên ký kết đồng ý thông qua các cơ quan có thẩm quyền của họ] hoặc [Thỏa thuận khung bao gồm Chính văn được các Bên ký kết đồng ý, như cũng như các Nghị định thư, Phụ lục và Thỏa thuận Kỹ thuật, theo thỏa thuận của các Bên ký kết hoặc cơ quan có thẩm quyền của họ, sau khi ký Thỏa thuận khung] hoặc [Thỏa thuận khung bao gồm Chính văn, các Nghị định thư và Phụ lục, theo thỏa thuận hoặc sẽ được các Bên ký kết đồng ý. Hiệp định khung cũng áp dụng cho các Thoả thuận Kỹ thuật, sẽ được các cơ quan có thẩm quyền của các Bên ký kết thoả thuận]

2.4 Phạm vi và thủ tục của các Nghị định thư, Phụ lục và Bố trí Kỹ thuật được trình bày trong các điều tương ứng của Văn bản chính và / hoặc trong các Nghị định thư, Phụ lục hoặc Bố trí kỹ thuật.

***Điều 3: Mục tiêu***

Các mục tiêu của Hiệp định khung là:

(a) Tạo thuận lợi cho việc di chuyển xuyên biên giới của toa xe và vận chuyển bằng đường sắt xuyên biên giới hàng hóa, con người trong và giữa các Bên ký kết;

(b) Đơn giản hóa và hài hòa hóa luật pháp, quy định, thủ tục và các yêu cầu liên quan đến vận tải hàng hóa và người bằng đường sắt xuyên biên giới;

(c) Thúc đẩy sự phát triển của mạng lưới đường sắt tiểu vùng và liên vùng

(d) Thúc đẩy vận tải đa phương thức.

***Điều 4: Nguyên tắc***

Các Bên ký kết cam kết hợp tác làm việc hướng tới sự phát triển tiến bộ và liên tục của kết nối mạng, tích hợp mạng và khả năng hoạt động giữa các bên.

***Điều 5: Yêu cầu thiết yếu***

Các Bên ký kết nhấn mạnh tầm quan trọng của các yêu cầu thiết yếu về an toàn, sức khỏe, bảo vệ môi trường, bảo tồn tài nguyên thiên nhiên và khả năng cạnh tranh đối với vận tải đường sắt trong nước và xuyên biên giới.

**Phần II: Mạng lưới đường sắt GMS**

***Điều 6: Đặc điểm đường sắt***

6.1 Các Bên ký kết sẽ từng bước phát triển các đặc tính kỹ thuật về khả năng tương thích (TSI). TSI phải tuân theo các quy tắc được nêu trong Phụ lục sau này sẽ được các Bên ký kết thông qua.

6.2 TSI sẽ được từng bước thỏa thuận giữa các Bên ký kết và được quy định trong Phụ lục sau này sẽ được các Bên ký kết thông qua và được cụ thể hóa trong Thỏa thuận kỹ thuật sẽ được các cơ quan có thẩm quyền của các Bên ký kết từng bước chấp nhận.

6.3 Các Bên ký kết sẽ tiến hành các bước thích hợp để đảm bảo rằng các TSI này được thiết kế, triển khai và quản lý theo cách thức đáp ứng các yêu cầu thiết yếu của mạng lưới.

***Điều 7: Tuyên bố về sự tương thích hoặc phù hợp sử dụng***

7.1 Các Bên ký kết sẽ hướng tới việc thiết lập các tờ khai chứng nhận về sự phù hợp hoặc tính phù hợp nếu cần, để chứng minh sự tuân thủ các các yêu cầu thiết yếu và khả năng tương tác.

7.2 Tất cả các khía cạnh của khả năng tương tác phải tuân theo các thủ tục đánh giá sự phù hợp và tính phù hợp để sử dụng được quy định trong TSI liên quan và phải đi kèm với tuyên bố phù hợp được chứng nhận tương ứng.

7.3 Các Bên ký kết sẽ thống nhất với nhau về mức độ các bộ phận và thiết bị, đã được sử dụng khi TSI tương ứng có hiệu lực, có thể được sử dụng mà không phải tuân theo thủ tục nêu tại khoản 2.

7.4 TSI có thể quy định một giai đoạn chuyển tiếp đối với các sản phẩm đường sắt được TSI xác định là quan trọng để đảm bảo khả năng tương tác, nếu các sản phẩm này đã được đưa ra thị trường khi TSI có hiệu lực.

7.5 Các tờ khai chứng nhận về sự tương thích và tính phù hợp để sử dụng được các Bên ký kết đồng ý, cũng như các quy tắc và thủ tục liên quan, được quy định trong một Phụ lục sau này được các Bên ký kết thông qua.

***Điều 8: Chỉ định các tuyến đường và các điểm qua biên giới***

Để tăng cường tính liên thông của mạng lưới đường sắt, các Bên ký kết sẽ thống nhất các tuyến đường, ga biên giới và các điểm qua biên giới được quy định trong Hiệp định khung này cho mục đích vận tải đường sắt xuyên biên giới, như quy định trong một Phụ lục sau này được các Bên ký kết thông qua..

***Điều 9: Chỉ định các tuyến đường sắt***

Các Bên ký kết cũng sẽ đồng ý các tuyến đường, các ga biên giới và các điểm qua biên giới quy định trong Hiệp định khung này cho mục đích vận tải đường sắt quá cảnh, như được chỉ định Phụ lục sau này được các Bên ký kết thông qua. Các quy tắc liên quan đến vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt được quy định tại Điều 21 và 22 của Hiệp định khung.

***Điều 10: Tạm thời tiếp nhận toa xe và xác nhận***

10.1 Các Bên ký kết thỏa thuận tạm tiếp nhận toa xe của các Bên ký kết khác vào mạng lưới đường sắt của mình cho mục đích giao thông đường sắt xuyên biên giới và quá cảnh.

10.2 Các Bên ký kết thống nhất rằng tất cả các toa xe được sử dụng cho giao thông vận tải xuyên biên giới và đường sắt sẽ được kiểm tra và tham gia bởi các nhân kiểm tra đầu máy toa xe và các cơ quan có thẩm quyền khác khi cần thiết.

10.3 Các Bên ký kết sẽ cung cấp các cơ sở vật chất cho việc di chuyển đầu máy của các Bên ký kết khác trên mạng lưới đường sắt tương ứng của mình, bao gồm một hệ thống theo dõi đầu máy hiệu quả, không phải trả phí và thuế nhập khẩu, mà không cần ký quỹ bảo lãnh hải quan và không bị cấm hoặc hạn chế nhập khẩu, phải tái xuất và tuân theo các điều kiện và biện pháp kiểm soát khác được quy định trong định Phụ lục sau này được các Bên ký kết thông qua.

***Điều 11: Tài sản chung***

Các Bên ký kết thừa nhận sự tồn tại của các tài sản chung được sử dụng cho hoạt động của mạng lưới đường sắt GMS. Các quy tắc cụ thể liên quan đến quyền sở hữu và quản lý các tài sản đó được xác định trong Phụ lục dành riêng trong tương lai sẽ được các Bên ký kết thông qua.

***Điều 12: Tình huống khẩn cấp và tai nạn***

12.1 Mỗi Bên ký kết phải thông báo ngay cho các Bên ký kết khác về bất kỳ tình huống khẩn cấp nào liên quan đến hoạt động của mạng lưới đường sắt GMS. Các Bên sẽ hợp tác và hỗ trợ lẫn nhau để giải quyết bất kỳ tình huống nào như vậy.

12.2 Tai nạn xảy ra trong quá trình vận chuyển đường sắt qua lãnh thổ của một Bên sẽ được Bên ký kết nơi xảy ra tai nạn thông báo và kịp thời cho Ban thư ký GMRA và tất cả các Bên ký kết khác; sẽ được điều tra và xử lý phù hợp với luật pháp và quy định của Bên ký kết nơi xảy ra tai nạn. Tất cả các Bên ký kết liên quan sẽ hợp tác để tạo điều kiện thuận lợi cho việc điều tra và giải quyết hậu quả của vụ tai nạn. Sau khi kết thúc điều tra, Bên ký kết điều tra sẽ thông báo cho Ban thư ký GMRA và tất cả các Bên ký kết khác về kết quả điều tra.

**Phần III: Tạo điều kiện thuận lợi cho các thủ tục qua biên giới**

***Điều 13: Tạo điều kiện thuận lợi cho các thủ tục qua biên giới***

Theo một Phụ lục riêng sau này sẽ được các Bên ký kết thông qua và trong phạm vi có thể thực hiện được, các Bên ký kết sẽ từng bước áp dụng các biện pháp sau để đơn giản hóa và đẩy nhanh các thủ tục biên giới:

(a) Kiểm tra một cửa: thủ tục kiểm tra và kiểm soát con người (ví dụ: hộ chiếu/thị thực, ngoại tệ, hải quan, y tế/phòng dịch) và hàng hóa (ví dụ: hải quan, chất lượng, kiểm dịch thực vật / bảo vệ thực vật, vệ sinh và kiểm tra thú y) sẽ do các cơ quan có thẩm quyền như hải quan, cảnh sát / biên phòng, xuất nhập cảnh, thương mại, an toàn sản phẩm, thú y, bảo vệ thực vật và y tế phù hợp với luật pháp và quy định của mỗi Bên ký kết;

(b) Kiểm tra một điểm dừng: các nhân viên công vụ của hai nước sẽ hỗ trợ nhau trong việc thực hiện nhiệm vụ của mình. Hai cơ quan có thẩm quyền của quốc gia liền kề sẽ thực hiện các cuộc kiểm tra chung và đồng thời. Các nhân viên kiểm soát từ một Bên ký kết sẽ được phép thực hiện nhiệm vụ của mình trên lãnh thổ của Bên Ký kết kia; nếu được phép theo luật và các quy định có hiệu lực của nước sở tại;

(c) Phối hợp thời gian làm việc: Các Bên ký kết sẽ phối hợp với nhau về thời gian làm việc của các cơ quan có thẩm quyền kiểm soát qua biên giới liền kề của họ; và;

(d) Trao đổi trước các thông tin và giải quyết thủ tục: các Bên ký kết sẽ tác động cơ chế đồng thời Kiểm tra một điểm dừng ~~cùng nhau~~ cho phép trao đổi trước thông tin và tình hình giải quyết thủ tục đối với hàng hóa và người

(e) Bất kỳ biện pháp nào khác nhằm tạo thuận lợi cho các thủ tục qua biên giới, theo thỏa thuận của các Bên ký kết liên quan.

Phần III.A: Vận tải người qua biên giới bằng đường sắt

***Điều 14: Cấp thị thực***

14.1 Đối với những người hoạt động trong lĩnh vực vận tải đường sắt và phải tuân theo các yêu cầu về thị thực, các Bên ký kết cam kết tạo điều kiện thuận lợi cho việc cấp thị thực nhập cảnh, phù hợp với luật và quy định của mỗi bên. Các điều kiện và thể thức cấp thị thực sẽ được trình bày trong một Phụ lục riêng sau này sẽ được các Bên ký kết thông qua.

14.2 Các Bên ký kết phải đảm bảo rằng các phương tiện di chuyển và thông quan khác cần thiết cho việc di chuyển của người dân qua đường sắt xuyên biên giới luôn sẵn sàng tại các ga biên giới, được chỉ định trong hai Phụ lục riêng sau này sẽ được các Bên ký kết thông qua.

***Điều 15: Vận tải người bằng đường sắt***

Các yêu cầu đối với việc vận chuyển người xuyên biên giới bằng đường sắt, liên quan đến trách nhiệm pháp lý, giải quyết khiếu nại và kiện tụng giữa hành khách và người vận chuyển, các tuyến đường vận tải đường sắt và giá vé sẽ được quy định trong hai Phụ Phụ lục riêng sau này sẽ được các Bên ký kết thông qua.

***Điều 16: Hải quan, Nhập cảnh và Kiểm dịch***

Các yêu cầu và hướng dẫn hoạt động khác liên quan đến hải quan, xuất nhập cảnh, kiểm dịch sức khỏe, kiểm tra hàng hóa, kiểm tra và kiểm dịch động thực vật sẽ được xây dựng trong Thỏa thuận kỹ thuật để được các cơ quan có thẩm quyền của các Bên ký kết thông qua nếu cần.

***Điều 17: Điều kiện chuyên chở đối với người***

Các Bên ký kết sẽ xác định trong Thỏa thuận kỹ thuật được các cơ quan có thẩm quyền của các Bên ký kết thông qua, các điều kiện vận chuyển dưới dạng các điều kiện chung hoặc thuế quan, có hiệu lực pháp lý tại mỗi Bên ký kết. Các điều kiện hoặc thuế quan chung này khi ký kết hợp đồng vận chuyển sẽ trở thành một phần không thể tách rời của nó.

***Điều 18: Sự phù hợp của vé tàu***

18.1 Các Bên ký kết cam kết điều chỉnh dần dần các yêu cầu bán vé, hình thức và nội dung yêu cầu của vé, bao gồm ngôn ngữ và ký hiệu chữ viết, và dữ liệu cần thiết, bao gồm cả ga đi và điểm đến, số chuyến tàu, thời gian khởi hành, ~~thời gian đến~~, tên hành khách, số CMND / hộ chiếu, số vé, tuyến đường, hạng toa xe, giá, thời hạn hiệu lực, ngày cấp, tên đường sắt phát hành.

18.2 Các Bên ký kết sẽ chấp nhận vé mua tại bất kỳ Bên ký kết nào khác.

18.3 Các thông số kỹ thuật khác, bao gồm cả việc phân bổ doanh thu từ vé giữa các Bên ký kết, sẽ được xác định trong Phụ lục sau này sẽ được các Bên ký kết thông qua và trong Thỏa thuận kỹ thuật liên quan giữa các cơ quan có thẩm quyền của các Bên ký kết.

***Điều 19: Tính sẵn có của vé tàu***

Các Bên ký kết cam kết hợp tác về tính sẵn có của vé tàu để đảm bảo hoạt động liên tục của đường sắt và khả năng tiếp cận của khách hàng. Các yêu cầu khác sẽ được xác định trong một Phụ lục riêng sau này sẽ được các Bên ký kết thông qua.

**Phần III.B: Vận chuyển hàng hóa qua biên giới và quá cảnh bằng đường sắt**

**Điều 20: Áp dụng các thủ tục thông quan thông thường để vận chuyển hàng hóa qua biên giới bằng đường sắt**

Các Bên ký kết cam kết thiết lập các cơ sở hải quan, xuất cảnh, y tế và con người, động vật và thực vật ở các ga biên giới để tiến hành các thủ tục qua biên giới sẽ được xác định trong hai Phụ lục riêng sau này sẽ được các Bên ký kết thông qua. Mặc dù việc áp dụng các thủ tục qua biên giới thuận lợi theo Phụ lục riêng sau này, các thủ tục thông quan xuất nhập khẩu thông thường sẽ được áp dụng cho việc vận chuyển động, thực vật và hàng hóa qua biên giới bằng đường sắt

***Điều 21: Vận chuyển hàng hóa quá cảnh bằng đường sắt***

21.1 Các Bên tham gia sẽ cho phép tự do quá cảnh qua lãnh thổ của mình để vận chuyển hàng hóa quá cảnh bằng đường sắt phù hợp với luật pháp của nước quá cảnh.

21.2 Việc vận chuyển hàng hóa quá cảnh bằng đường sắt được miễn ~~các loại~~ thuế hải quan và thuế nhập khẩu.

21.3 Các khoản cước đối với hàng hóa quá cảnh sẽ chỉ là chi phí liên quan như được xác định trong Phụ lục sau này được các Bên ký kết thông qua.

21.4 Trên cơ sở không ảnh hưởng đến quyền đánh thuế đối với đối tượng cư trú của một Bên ký kết, khi một nhà điều hành vận tải đường sắt từ các Bên ký kết khác thực hiện việc vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt xuyên biên giới đến hoặc qua lãnh thổ của một Bên ký kết, thu nhập được miễn thuế thu nhập doanh nghiệp .

***Điều 22: Miễn kiểm tra hải quan chi tiế, ký quỹ bảo lãnh và áp tải hàng hóa quá cảnh bằng đường sắt***

22.1 Cùng với các cam kết của GMS nhằm tạo thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa qua biên giới bằng đường bộ, các Bên ký kết tiếp tục cam kết miễn việc vận chuyển hàng hóa quá cảnh bằng đường sắt từ:

(a) Kiểm tra chi tiết hải quan, không bao gồm kiểm dịch động thực vật, trừ khi xét thấy cần thiết trên cơ sở phân tích rủi ro. ~~Kiểm tra chi tiết hải quan trừ trường hợp quan ngại về rủi ro;~~

(b) Áp tải hải quan trong lãnh thổ quốc gia trừ trường hợp được yêu cầu theo luật và quy định của quốc gia;

(c) Yêu cầu cung cấp bất kỳ khoản bảo đảm hoặc bảo lãnh nào, ngoài yêu cầu được quy định theo chế độ thông quan nội địa và quá cảnh đã thỏa thuận.

22.2 Với mục đích đó, các Bên ký kết cam kết thực hiện chế độ thông quan quá cảnh và nội địa như được quy định trong Phụ lục sau này sẽ được các Bên ký kết thông qua.

***Điều 23: Điều kiện Vận chuyển Hàng hóa***

23.1 Các Bên ký kết sẽ xác định, trong Thỏa thuận Kỹ thuật sẽ được cơ quan có thẩm quyền của các Bên ký kết thông qua, các điều kiện vận chuyển hàng hóa.

23.2 Là một phần của các điều kiện vận chuyển hàng hóa, các Bên ký kết sẽ thiết lập một vận đơn khu vực chung, danh sách, liên vùng, số toa xe và container.

23.3 Các đặc điểm kỹ thuật khác, bao gồm trách nhiệm pháp lý, giải quyết khiếu nại và kiện tụng giữa người gửi hàng, người nhận hàng và người vận chuyển, và phân bổ doanh thu vận chuyển hàng hóa giữa các Bên ký kết, sẽ được xác định trong Phụ lục dành riêng trong tương lai sẽ được các Bên ký kết cũng như các bên liên quan thông qua Các thỏa thuận kỹ thuật giữa các cơ quan có thẩm quyền của các Bên ký kết.

***Điều 24: Thanh tra vệ sinh và kiểm dịch động thực vật***

Các Bên ký kết sẽ tuân thủ các hiệp định quốc tế, hiệp định song phương hoặc đa phương mà họ là thành viên, liên quan đến các quy định của Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO), Tổ chức Y tế Thế giới (WHO), Tổ chức Nông lương (FAO) , Công ước Bảo vệ Thực vật Quốc tế (IPPC), và Tổ chức Thú y Thế giới (OIE) về việc kiểm tra hàng hóa qua biên giới.

***Điều 25: Các chế độ đặc biệt đối với vận chuyển bằng đường sắt đối với các loại hàng hóa cụ thể***

25.1 Khung hiệp định sẽ không áp dụng cho việc vận chuyển hàng hóa nguy hiểm và bị cấm bằng đường sắt, như được định nghĩa trong Phụ lục sau này được các Bên ký kết thông qua.

25.2 Việc vận chuyển hàng hóa dễ hư hỏng bằng đường sắt, như được định nghĩa trong Phụ lục sau này được các Bên ký kết thông qua ~~(Phụ lục 2)~~ sẽ ưu tiên cho các thủ tục thông quan qua biên giới, như quy định trong Phụ lục ~~2~~ này, để tránh mọi sự chậm trễ.

hoặc là

25.1 Các Bên ký kết sẽ không vận chuyển hàng cấm, danh mục hàng cấm sẽ được đàm phán và xác định giữa các cơ quan có thẩm quyền của các Bên ký kết.

25.2 Các quy tắc vận chuyển hàng nguy hiểm trong hoặc giữa các Bên liên hệ phải được quy định trong Phụ lục sau này được các Bên ký kết thông qua và cần áp dụng đầy đủ các biện pháp theo ADR hoặc Quy chế mẫu của Liên hợp quốc.

25.3 Việc vận chuyển hàng hóa dễ hư hỏng bằng đường sắt được xác định Phụ lục sau này được các Bên ký kết thông qua sẽ được hưởng một chế độ ưu tiên giải quyết các thủ tục thông quan qua biên giới, như quy định trong Phụ lục này, để tránh mọi sự chậm trễ không phù hợp.

***Điều 26: Tiếp nhận Container***

~~Theo Công ước Hải quan về Container năm 1972~~, các Bên ký kết sẽ cho phép tạm thời tiếp nhận các công-te-nơ đã đăng ký trên lãnh thổ của một Bên ký kết khác mà không phải trả thuế hải quan và thuế nhập khẩu, không phải ký quỹ bảo lãnh hải quan và không bị hạn chế nhập khẩu, các hạn chế, phải tái xuất và tuân theo các điều kiện khác được quy định trong trong Phụ lục sau này được các Bên ký kết thông qua.

**Phần IV: Khung thể chế**

***Điều 27: Hiệp hội đường sắt Mekong mở rộng***

27.1 Các Bên ký kết thừa nhận sự tồn tại của Hiệp hội Đường sắt Mekong Mở rộng (GMRA), với mục tiêu tăng cường kết nối đường sắt để vận chuyển hàng hóa và con người bằng đường sắt hiệu quả, an toàn và bền vững với môi trường trong và ngoài các nước GMS.

27.2 Các mục đích và chức năng cụ thể của Hội đồng quản trị (HĐQT) và Ban thư ký GMRA được trình bày trong “Biên bản ghi nhớ về việc thành lập Hiệp hội Đường sắt Mekong mở rộng” gắn liền với Thỏa thuận khung như một Phụ lục sau này sẽ được các Bên ký kết thông qua ~~Phụ lục 15.~~

***Điều 28: Nhóm công tác kỹ thuật và hành chính***

28.1 Các Bên ký kết thừa nhận và hỗ trợ các Nhóm Công tác Kỹ thuật và Hành chính trong GMRA. Đặc biệt, các Bên ký kết cam kết hợp tác trong các Nhóm công tác về “Kết nối mạng lưới” và “Tích hợp mạng lưới và khả năng tương tác”. Các Bên ký kết cam kết hỗ trợ Nhóm Công tác về “Hoạt động và hợp tác” và bất kỳ nhóm công tác nào khác được thành lập theo GMRA.

28.2 Sau khi ký kết Hiệp định khung này, các Nhóm công tác liên quan sẽ được thành lập hoặc chỉ định để đàm phán, soạn thảo và ký kết các Phụ lục sau này, được liệt kê cụ thể trong Phụ lục I của Hiệp định khung, theo thỏa thuận của các Bên ký kết.

***Điều 30: Cơ chế tài trợ***

30.1 Các Bên ký kết thừa nhận các cơ chế tài trợ hiện có để phát triển giao thông vận tải đường sắt ở cấp quốc gia và tiểu vùng và vai trò quan trọng mà đầu tư của khu vực tư nhân có thể thực hiện trong bối cảnh này.

30.2 Các Bên ký kết cam kết thực hiện hành động ưu tiên được thiết lập trong “Khung Chiến lược Kết nối Đường sắt Tiểu vùng Mekong Mở rộng - Khung chiến lược” để khu vực tư nhân tham gia vào quy hoạch và phát triển mạng lưới đường sắt GMS.

30.3 Các quy định khác về sự tham gia ~~can thiệp~~ liên quan của khu vực tư nhân vào các cơ chế tài trợ sẽ được xác định trong Phụ lục sau này sẽ được các Bên ký kết Thông ~~qua Phụ lục 16.~~

**Phần V: Điều khoản cuối cùng**

***Điều 31: Các chứng thư pháp lý của Hiệp định khung***

31.1 Chính văn của Hiệp định khung này cung cấp cấu trúc tổng thể và các điều khoản chung áp dụng để thúc đẩy kết nối vận tải đường sắt xuyên biên giới trong GMS. Các Giao thức bổ sung có thể được đàm phán và xác định để xem xét phát triển mới và bổ sung. Chính thư và Nghị định thư sẽ được các Bên ký kết sửa đổi theo các quy tắc nêu tại Điều 32.1.

31.2 Chính văn và các Nghị định thư có thể tham chiếu đến các Phụ lục, mục đích của nó là xác định rõ hơn các quy tắc và yêu cầu có trong Chính văn và các Phụ lục. Các phụ lục sẽ được các Bên ký kết trao đổi và sửa đổi theo các quy tắc nêu tại Điều 32.2. Danh sách các Phụ lục sau này được trình bày trong Phụ lục I của Hiệp định khung, sẽ được Ban Thư ký GMRA cập nhật chính thức khi các Bên ký kết ký kết các Phụ lục mới.

31.3 Các thỏa thuận cấp kỹ thuật và vận hành có thể được thương lượng bởi các cơ quan có thẩm quyền của các Bên ký kết, nếu được yêu cầu. Các điều khoản của các thỏa thuận như vậy sẽ được quy định trong các Thỏa thuận kỹ thuật dành riêng. Các Thoả thuận Kỹ thuật sẽ được thương lượng và sửa đổi bởi các cơ quan có thẩm quyền của các Bên ký kết phù hợp với các quy tắc nêu tại Điều 32.3.

***Điều 32: Sửa đổi các chứng thư pháp lý của Hiệp định khung***

32.1 Việc sửa đổi đối với Chính văn và các Nghị định thư có thể được đề xuất bởi bất kỳ Bên ký kết nào. Lời văn của bất kỳ sửa đổi được đề xuất nào sẽ được chuyển đến tất cả các Bên ký kết khác và được lưu hành giữa các Bên. Những sửa đổi sẽ được thông qua sẽ được thông báo cho Ban thư ký GMRA cho các Bê ký kết để được chấp nhận. Các sửa đổi được thông qua sẽ được Ban Thư ký GMRA thông báo cho các Bên ký kết để chấp nhận. Một sửa đổi được thông qua phù hợp với khoản này sẽ có hiệu lực sau mười hai (12) tháng kể từ ngày các văn bản chấp thuận của tất cả các bên ký kết được gửi tới Ban Thư ký GMRA.

32.2 Các sửa đổi đối với các Phụ lục có thể được đề xuất bởi bất kỳ Bên ký kết nào. Lời văn của bất kỳ đề xuất sửa đổi nào sẽ được lưu hành tới tất cả cá Bên ký kết khác trong HĐQT và được HĐQT xem. Mọi sửa đổi sẽ được thông qua với sự đồng thuận của các Bên ký kết được gửi trong HĐQT. Các sửa đổi được thông qua sẽ được Ban thư ký GMRA thông báo cho các Bên ký kết. Một sửa đổi được thông qua theo quy định tại khoản này sẽ có hiệu lực sau (6) tháng kể từ ngày thông báo, không Bên ký kết nào thông báo cho Ban thư ký GMRA về việc sự phản đối của mình đối với sửa đổi. Một sửa đổi được chấp nhận phù hợp với khoản này sẽ có hiệu lực sau ba (3) tháng sau khi hết thời hạn sáu (6) tháng kể từ ngày nhận được thông báo theo quy định tại khoản này với Ban thư ký GMRA.

***Điều 34: Trao đổi thông tin***

Các Bên ký kết cam kết trao đổi thông tin về mọi vấn đề thuộc phạm vi của Hiệp định khung này. Trong bối cảnh này, các Bên ký kết sẽ tham vấn và hợp tác nếu thích hợp.

***Điều 35: Hỗ trợ lẫn nhau***

Các Bên ký kết đồng ý cung cấp cho nhau sự hỗ trợ lẫn nhau trong bất kỳ vấn đề nào trong phạm vi của Hiệp định khung này.

***Điều 36: Phê chuẩn hoặc Chấp nhận***

36.1 Chính văn, các Nghị định thư và Phụ lục của Hiệp định khung phải được phê chuẩn hoặc chấp nhận của Chính phủ các Bên ký kết.

36.2 Các Thoả thuận kỹ thuật không yêu cầu phê chuẩn hoặc chấp nhận của Chính phủ các Bên ký kết, nhưng sẽ được sự nhất trí giữa các cơ quan chức trách có thẩm quyền của các Bên ký kết liên quan đến đàm phán.

***Điều 37: Tuân thủ và thực thi luật pháp và quy định quốc gia***

37.1 Người, nhà khai thác đường sắt, và đầu máy toa xe phải tuân thủ luật pháp và các quy định hiện hành có hiệu lực trên lãnh thổ nước chủ nhà.

37.2 Việc thi hành luật pháp và các quy định của địa phương là thẩm quyền duy nhất của các cơ quan chức trách có thẩm quyền của nước chủ nhà, trong lãnh thổ mà luật pháp đã bị vi phạm.

37.3 Nước chủ nhà có thể tạm thời hoặc vĩnh viễn từ chối việc tiếp cận lãnh thổ của mình tới một người, một lái xe, một nhà khai thác đường sắt hoặc đầu máy toa xe đã vi phạm các điều khoản của Hiệp định khung hoặc luật pháp và các quy định quốc gia của nước chủ nhà.

***Điều 38: Bảo lưu***

Các Bên ký kết được phép bảo lưu các Phụ lục và Nghị định thư sẽ được các Bên ký kết sau khi ký Chính văn. ~~(Hiệp định khung không cho phép bảo lưu)~~

***Điều 39: Rút khỏi hiệp định***

39.1 Một Bên ký kết có thể rút khỏi Hiệp định khung sau khi hết hạn ~~hai năm (02)~~ - năm năm (05) kể từ ngày Hiệp định có hiệu lực bằng cách thông báo bằng văn bản cho Ban Thư ký GMRA.

39.2 Việc thu hồi sẽ có hiệu lực sau một (1) năm kể từ ngày thông báo.

39.3 Trừ khi các Bên ký kết có thỏa thuận khác, thông báo như vậy sẽ không gây ảnh hưởng đến các Bên ký kết còn lại, cũng như không làm giảm bớt cho Bên rút lại bất kỳ cam kết và nghĩa vụ nào liên quan đến các chương trình, nghiên cứu, dự án và các hoạt động khác đang được thực hiện theo Hiệp định khung.

***Điều 40: Đình chỉ thi hành Khung***

Mỗi Bên ký kết có thể tạm thời đình chỉ việc áp dụng toàn bộ hoặc một phần Hiệp định khung, có hiệu lực ngay lập tức, trong trường hợp khẩn cấp ảnh hưởng đến an ninh quốc gia hoặc sức khỏe cộng đồng. Bên ký kết thích hợp sẽ thông báo cho Ban thư ký GMRA, và sẽ thông báo cho các Bên ký kết khác càng sớm càng tốt về việc đình chỉ thi hành. Việc đình chỉ thi hành Hiệp định khung sẽ kết thúc ngay sau khi tình hình trở lại bình thường, dựa trên thông báo cho Ban thư ký GMRA.

**Điều 41: Đình chỉ hiệu lực**

Hoạt động của Hiệp định khung sẽ bị đình chỉ nếu số lượng các Bên ký kết ít hơn ~~bốn (4)~~ ba (3) trong bất kỳ khoảng thời gian mười hai (12) tháng liên tục nào. Trong tình huống như vậy, Ban Thư ký GMRA sẽ thông báo cho các Bên ký kết. Các điều khoản của Hiệp định khung sẽ lại có hiệu lực nếu số lượng các Bên ký kết lên đến ~~bốn (4)~~ ba (3).

***Điều 44: Hiệu lực thi hành***

44.1 Chính văn của Hiệp định khung sẽ có hiệu lực vào ngày mà tất cả các Bên ký kết đã phê chuẩn, phê duyệt hoặc chấp nhận Hiệp định khung. Các Bên ký kết sẽ thông báo các tài liệu phê chuẩn, phê duyệt hoặc chấp nhận của mình cho Ban thư ký GMRA, nơi sẽ được chỉ định là Cơ quan lưu chiểu Hiệp định khung. Hiệu lực của các Phụ lục và Nghị định thư sẽ kể từ ngày các văn kiện phê chuẩn, phê duyệt hoặc chấp nhận tương ứng được gửi tới Ban thư ký GMRA.

44.2 Hiệp định khung phải được các Bên ký kết phê chuẩn, phê duyệt hoặc chấp nhận. Việc ký, phê chuẩn, phê duyệt hoặc chấp nhận và Chính văn của Hiệp định khung có hiệu lực có thể được thực hiện trước và độc lập với việc ký, phê chuẩn, phê duyệt hoặc chấp nhận và có hiệu lực của các Phụ lục và Nghị định thư.

Để làm chứng, những người ký tên dưới đây, được ủy quyền hợp lệ để ký Hiệp định khung, đã ký Hiệp định khung về kết nối vận tải đường sắt xuyên biên giới trong GMS.

Được ký vào +++, vào Ngày Tháng Năm lưu thành sáu bản gốc bằng tiếng Anh.