

NGHỊ ĐỊNH THƯ
HỘI NGHỊ ĐƯỜNG SẮT BIÊN GIỚI VIỆT NAM – TRUNG QUỐC
LẦN THỨ XLII

Căn cứ “Hiệp định đường sắt biên giới giữa Bộ Giao thông vận tải nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Bộ Đường sắt nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa” ký ngày 08/03/1992 tại Bắc Kinh, Hội nghị đường sắt biên giới giữa Bộ Giao thông vận tải nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Tổng Công ty Đường sắt Trung Quốc nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa lần thứ XLII đã họp tại Đà Nẵng (Việt Nam) từ ngày 04 tháng 12 năm 2018 đến ngày 06 tháng 12 năm 2018.

Tham dự hội nghị có đoàn đại biểu Bộ Giao thông vận tải nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và đoàn đại biểu Tổng Công ty Đường sắt Trung Quốc nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa (danh sách hai Đoàn xem ở Phụ kiện số 1). Hai đoàn đại biểu qua bàn bạc hữu nghị đã đạt được các thỏa thuận sau:

I. Tổ chức vận tải

Khoản 1. Số đôi tàu và thời gian chạy tàu giữa các ga biên giới quy định ở Phụ kiện số 2, theo nguyên tắc ưu tiên tàu liên vận quốc tế, ưu tiên đón gửi tàu liên vận quốc tế rồi mới đón gửi các tàu trong nước khác, không vì việc giao tiếp chuyển tàu trước, chờ đợi tập kết luồng xe hay tác nghiệp dồn tàu mà thay đổi việc chạy tàu bình thường của chuyển tàu tiếp theo. Biện pháp chạy tàu giữa các ga biên giới quy định ở Phụ kiện số 3.

Khoản 2. Trọng lượng và chiều dài đoàn tàu (không tính đầu máy kéo, đẩy) giữa các ga biên giới được quy định như sau:

(1) Trọng lượng đoàn tàu khách do một đầu máy diesel có trọng tải trục từ 23 tấn trục trở xuống kéo giữa ga Đồng Đăng và ga Bằng Tường là 750 tấn, chiều dài không quá 48 trục. Khi cần thiết, việc lập tàu sẽ quy định trong Nghị định thư Hội nghị giờ tàu khách quốc tế.

(2) Trọng lượng đoàn tàu hàng do một đầu máy diesel có trọng tải trục từ 23 tấn trục trở xuống kéo giữa ga Đồng Đăng và ga Bằng Tường là 1000 tấn; chiều dài của đoàn tàu không quá 100 trục.

(3) Giữa hai ga Đồng Đăng và Bằng Tường trường hợp trong đoàn tàu có 2 đầu máy loại 23 tấn trục trở xuống thì phải bố trí một đầu máy phía đầu đoàn tàu và một đầu máy ở cuối đoàn tàu. Trọng lượng và số trục của đầu máy cuối đoàn tàu phải được tính vào trọng lượng và chiều dài đoàn tàu.

(4) Trọng lượng cụm xe khách hoặc đoàn tàu khách giữa ga Hà Khẩu và ga Lào Cai do một đầu máy D5H kéo là 380 tấn; do hai đầu máy D5H kéo là 760 tấn, hoặc một đầu máy D10H kéo là 760 tấn, chiều dài đoàn tàu không quá 60 trục.

(5) Trọng lượng đoàn tàu hàng giữa ga Lào Cai và ga Sơn Yên do một đầu máy D5H kéo là 380 tấn, do 2 đầu máy D5H kéo là 760 tấn hoặc do một đầu máy D10H kéo: chiều Lào Cai – Sơn Yên là 720 tấn và chiều Sơn Yên – Lào Cai là 760 tấn hoặc do một đầu máy D10H (động cơ CAT) kéo: chiều Lào Cai – Sơn Yên và ngược lại là 825 tấn. Chiều dài đoàn tàu không quá 100 trục.

(6) Khi đoàn tàu hàng có chiều dài vượt quá quy định hoặc trọng lượng vượt quá 5% quy định phải được Trưởng ga biên giới hai Bên đồng ý mới được cho tàu chạy.

Khoản 3. Công việc dồn xe. Cắt, nối giữa đầu máy và toa xe sát máy.

(1) Trong thời gian đầu máy dừng theo quy định của Biểu đồ chạy tàu, sau khi được ga biên giới của đường sắt có đầu máy đồng ý, có thể dùng đầu máy kéo tàu của phía Bên kia để tiến hành dồn xe ở ga biên giới và khi dồn phải thực hiện theo Quy chương trong nước của nước sở tại, và theo phiếu thông báo tác nghiệp dồn tàu (phụ lục số 4.2) do nhà ga cung cấp, nội dung bao gồm sơ đồ bãi ga, tuyến đường đi, vị trí dừng đỗ đoàn tàu trên đường. Phía đường sắt sử dụng sẽ chịu tiền chi phí sử dụng đầu máy.

(2) Khi sử dụng đầu máy của phía Bên kia để dồn ở ga biên giới phải điền vào biểu mẫu quy định của việc dồn xe (Phụ kiện số 4.1). Trục ban ga điền thành 4 bản, mỗi Bên giữ 2 bản để dùng làm căn cứ thanh toán chi phí.

Thời gian dùng đầu máy để dồn tính từ lúc đầu máy rời vị trí đỗ ban đầu đến khi trở lại đỗ tại vị trí đó.

(3) Cắt, nối giữa đầu máy và toa xe sát máy.

a) Tại ga Đồng Đăng:

- Việc cắt, nối đầu đấm và ống gió giữa đầu máy và toa xe sát máy trong đoàn tàu khách Trung Quốc do nhân viên kiểm tu và Tài xế đường sắt Trung Quốc đảm nhiệm. Đồng thời quy cách, kiểu loại của bộ phận liên kết ống hãm mềm đầu máy Việt Nam và bộ phận liên kết ống hãm mềm toa xe Trung Quốc phải thống nhất với nhau.

- Việc cắt, nối đầu đấm và ống gió trong đoàn tàu hàng do nhân viên kiểm tu đường sắt sở tại đảm nhiệm. Tài xế đầu máy đường sắt Trung Quốc phụ trách kiểm tra việc nối đầu đấm chính xác giữa đầu máy và toa xe sát máy.

b) Tại các ga Hà Khẩu và Sơn Yêu:

Việc cắt, nối đầu đấm và ống gió do nhân viên kiểm tu sở tại đảm nhiệm, tàu khách do nhân viên kiểm tu theo tàu đảm nhiệm. Tại ga không có trạm khám xe do nhân viên ga sở tại đảm nhiệm. Lái tàu đầu máy Việt Nam phụ trách kiểm tra việc nối đầu đấm chính xác giữa đầu máy và toa xe sát máy. Đồng thời quy cách, loại hình liên kết ống mềm hãm toa xe Việt Nam và liên kết ống mềm hãm đầu máy, toa xe Trung Quốc phải thống nhất.

c) Việc cắt, nối các đầu đấm và ống gió khác trong đoàn tàu do nhân viên của ga sở tại đảm nhiệm.

Khoản 4. Điều kiện kỹ thuật lập tàu.

(1) Đường sắt Việt Nam và Đường sắt Trung Quốc thống nhất không sử dụng toa xe ổ trượt trong liên vận quốc tế giữa hai nước. Hai bên đồng ý sử dụng đoàn tàu khách không xả thải trực tiếp ra môi trường trong liên vận quốc tế giữa hai nước Việt Nam và Trung Quốc. Hai bên tăng cường hợp tác trao đổi thực hiện nội dung này trong năm 2019.

(2) Nội dung lập tàu hàng khổ đường 1435mm đường sắt Việt – Trung: theo toa xe của mỗi bên đường sắt, toa nặng theo cụm xe và ga đến, toa rỗng theo cụm xe và chủng loại xe.

(3) Nội dung lập tàu hàng khổ đường 1000mm đường sắt Việt – Trung: toa nặng theo cụm xe và ga đến, toa rỗng theo cụm xe và chủng loại xe (với điều kiện ống mềm hãm toa xe Việt Nam phù hợp tiêu chuẩn Trung Quốc).

(4) Những toa xe chở hàng cần cách ly phải được cách ly theo quy định của "Bảng cách ly lập tàu giữa các ga biên giới" (Phụ kiện số 5: 5.1 và 5.2).

(5) Số lượng toa xe đóng hãm tự động nối liền nhau trong đoàn tàu hàng không được vượt quá 2 toa. Sau đầu máy khổ đường 1435mm phải nối ít nhất 3 toa xe có hãm tốt, sau đầu máy khổ đường 1000mm phải nối ít nhất 2 toa xe có hãm tốt. Ngay trước toa

trường tàu không được có toa xe đóng hãm tự động. Trong đoàn tàu khách không được có toa xe đóng hãm tự động. Trong mọi trường hợp phải bảo đảm áp lực guốc hãm đoàn tàu cần thiết quy định ở Phụ kiện số 2: 2.1 và 2.2.

(6) Khi thử hãm (thử độ kín gió đoàn xe) lượng xi hờ gió của ống hãm đoàn tàu tính ở phút thứ nhất sau khi đoàn tàu đã bơm đủ gió, tay hãm đầu máy để ở vị trí bảo áp, áp lực trong ống hãm giảm: đoạn Đồng Đăng-Bằng Tường do đầu máy Trung Quốc kéo không được vượt quá 20 KPa (0,2 Kgf/cm²), đoạn Lào Cai-Sơn Yên do đầu máy Việt Nam kéo không vượt quá 50 KPa (0,5 Kgf/cm²), nhưng đối với đoàn tàu bắt đầu chạy từ ga Lào Cai kéo toa xe chạy vượt quá ga Sơn Yên không vượt quá 20 KPa (0,2 Kgf/cm²); đoàn tàu khách kéo dưới 5 toa không vượt quá 10 KPa (0,1 Kgf/cm²); đoàn tàu khách kéo từ 5 toa xe khách trở lên không vượt quá 20 KPa (0,2 Kgf/cm²).

(7) Toa xe khách (bao gồm toa xe khách dùng làm toa xe trường tàu) không được nối với đầu có hãm tay của toa xe hàng (trừ toa xe mặt bằng, toa xe mặt bằng chở container có hãm tay đang ở trạng thái không làm việc).

Phương pháp thử hãm được tiến hành theo quy định của đường sắt sở tại.

Phương pháp thử hãm đoàn tàu khách 1435mm du lịch Quế Lâm - Hạ Long, Hạ Long - Quế Lâm làm theo quy định tại Phụ kiện số 6.4.

Khoản 5. Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và Công ty HH tập đoàn Cục Nam Ninh Đường sắt Trung Quốc, Công ty HH tập đoàn Cục Côn Minh Đường sắt Trung Quốc và Trường ga biên giới hai bên theo thời gian quy định dưới đây thông báo cho nhau:

(1) Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và Công ty HH tập đoàn Cục Nam Ninh Đường sắt Trung Quốc, Công ty HH tập đoàn Cục Côn Minh Đường sắt Trung Quốc theo giờ thông thoại quy định hàng ngày trao đổi và thống nhất tình hình công tác đường sắt biên giới và thương lượng giải quyết các vấn đề tồn tại.

Để thuận lợi cho việc gửi thư điện qua lại giữa đường sắt Trung Quốc và Việt Nam, hai bên thông báo cho nhau địa chỉ email trên mạng Internet. Phía Đường sắt Trung Quốc: Hộp thư của Tổng Công ty Đường sắt Trung Quốc: goshawang@hotmail.com, Công ty HH tập đoàn Cục Nam Ninh: kyc21872@163.com, Công ty HH tập đoàn Cục Côn Minh: ktdwhzc@163.com, ga Sơn Yên: ktsyzjjs@163.com. Phía Đường sắt Việt Nam: Hộp thư của Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam: vr.hn.irstd@fpt.vn, Công ty Cổ phần vận tải đường sắt Hà Nội: vantaiduongsat130@gmail.com, Công ty Cổ phần vận tải đường sắt Sài Gòn: vtdssaigon@saigonrailway.vn, Công ty Cổ phần vận tải và thương mại đường sắt (Ratrac): Info@ratrac.com.vn và ga Lào Cai: galaocaicnlc@gmail.com.

(2) Trường ga biên giới hai Bên:

Hàng ngày vào 16 giờ 00-giờ Hà Nội (17 giờ 00 - giờ Bắc Kinh), trên cơ sở khối lượng chuyên chở hàng hóa tháng đã được thỏa thuận, Trường ga biên giới hai Bên trao đổi và thống nhất kế hoạch chạy tàu ngày hôm sau về nội dung: số lượng đôi tàu, số hiệu tàu, loại và số hiệu đầu máy, loại toa xe, số lượng toa nặng, toa rỗng, hàng quá khổ giới hạn và những điều cần chú ý ảnh hưởng đến an toàn chạy tàu.

Hàng ngày vào 7 giờ 00-giờ Hà Nội (8 giờ 00 - giờ Bắc Kinh) cùng nhau điều chỉnh kế hoạch chạy tàu trong ngày.

Kế hoạch ngày, sau khi hai Bên đã trao đổi và thống nhất, xác định không được tùy ý thay đổi mà phải có biện pháp chạy tàu đúng theo Biểu đồ chạy tàu.

30 phút trước khi tàu xuất phát, căn cứ thứ tự lập tàu tiến hành xác báo loại toa xe, số hiệu toa xe, số lượng và số hiệu toa xe có phủ bạt, số lượng bạt trả, xe nặng, xe rỗng, tên hàng, ga đến, người nhận hàng, loại đầu máy, số hiệu đầu máy phụ đẩy và hàng quá khổ giới hạn.

Phương thức truyền xác báo: ở ga biên giới hai Bên lắp đặt máy fax phù hợp khuyến nghị G3 của Ủy ban tư vấn điện thoại, điện báo quốc tế, theo nội dung của biểu thứ tự lập tàu tiến hành truyền fax.

Khoản 6. Giao tiếp, bảo dưỡng và duy tu toa xe.

(1) Thủ tục giao tiếp toa xe tiến hành trên đường đón gửi. Trong thời gian kiểm tra kỹ thuật theo quy định, Bên bàn giao phải gặp Bên tiếp nhận để cùng nhau xác nhận trạng thái kỹ thuật toa xe.

Vận chuyển hàng hoá mà tự bánh nó chạy được như đầu máy toa xe đường sắt thì chỉ cần làm thủ tục giao tiếp hàng hóa mà không làm thủ tục giao tiếp toa xe.

(2) Việc giao tiếp toa xe hàng cần phù hợp điều kiện kỹ thuật giao tiếp toa xe hàng (Phụ kiện số: 6.1 và 6.2). Việc giao tiếp toa xe khách (bao gồm toa xe khách dùng làm toa xe trường tàu) cần phù hợp điều kiện kỹ thuật giao tiếp toa xe khách (Phụ kiện số: 6.3 và 6.4).

Khi xảy ra hư hỏng toa xe (giá chuyển hướng), trong thời gian một ngày đêm công ty đường sắt bên sử dụng phải gửi thông báo hư hỏng toa xe cho ga giao tiếp nước sở hữu toa xe (giá chuyển hướng). Đối với những toa xe đã bị sự cố, trong vòng 24 giờ đồng hồ trước khi qua biên giới, Bên bàn giao phải dùng điện thoại và văn bản thông báo cho Bên tiếp nhận về trạng thái rỗng, nặng, hiện trạng hàng hóa và phương pháp cứu chữa, kết quả kiểm tra khi xảy ra sự cố. Trường hợp toa xe bị lật hoặc toa nặng bị trật bánh thì đường sắt nước phát sinh sự cố có trách nhiệm bảo đảm an toàn khi đưa toa xe bị sự cố về ga giao tiếp nước sở hữu toa xe.

Khi giao toa xe, công ty đường sắt Bên giao lập phiếu giao tiếp toa xe theo Phụ kiện số 6.5 Nghị định thư (tham chiếu Phụ lục 2 PGV) thành bốn bản (in giấy A4 và bằng hai thứ tiếng Trung, Việt); công ty đường sắt Bên giao và Bên nhận mỗi bên giữ hai bản. Phiếu giao nhận toa xe phải lập số sê ri theo năm dương lịch; dấu lịch ngày phải gồm có ngày tháng (ngày, tháng, năm), tên viết tắt của công ty đường sắt, viết tắt của tên ga và đơn vị đường sắt đóng dấu.

Khi không tiếp nhận toa xe, công ty đường sắt từ chối tiếp nhận toa xe phải lập "Biên bản từ chối tiếp nhận toa xe" theo Phụ kiện số 6.6 Nghị định thư (tham chiếu Phụ lục 4 PGV) (in giấy A4 và bằng hai thứ tiếng Trung, Việt); ghi rõ nguyên nhân không tiếp nhận toa xe và ước tính ngày trả lại toa xe cho công ty đường sắt Bên giao hoặc ngày xử lý xong các khiếm khuyết nguyên nhân không tiếp nhận toa xe (biên bản lập thành 2 bản, mỗi bên giữ 1 bản, trong phiếu giao tiếp toa xe phải gạch đi số toa xe chưa được tiếp nhận, trong cột Ghi chú ghi rõ "Từ chối, biên bản số...", nội dung bị gạch vẫn phải đọc được rõ ràng).

Khi toa xe bị trật bánh, công ty đường sắt Bên sử dụng phải lập tức thông báo việc trật bánh cho ga giao tiếp nước sở hữu toa xe (giá chuyển hướng) và công ty đường sắt Bên nhận. Nếu công ty đường sắt Bên sử dụng cho rằng mình không phải là người có lỗi gây ra trật bánh, thì phải thông báo cho ga giao tiếp nước sở hữu toa xe (giá chuyển hướng) để cùng cử đại diện tiến hành điều tra.

(3) Trong khi giao tiếp nếu phát hiện trạng thái kỹ thuật toa xe không tốt thì do Bên giao sửa chữa, khi Bên giao không thể sửa chữa ủy thác Bên nhận sửa chữa hoặc gửi cho

đường sắt sở hữu toa xe, Bên nhận phải lập biên bản theo Phụ kiện số 7 “Nghị định thư” này, viết thành 4 bản (mỗi Bên giữ 2 bản) để làm căn cứ thanh toán. Chi phí trên của toa xe khổ 1435mm tính theo “Biểu giá sửa chữa toa xe” Phụ lục 10 (điều 12.2 và 12.3) “Quy tắc sử dụng toa xe hàng trong liên vận quốc tế”, hoặc “Biểu giá sửa chữa toa xe khách liên vận quốc tế” Phụ lục 9 (điều 12) “Quy tắc sử dụng toa xe khách trong liên vận quốc tế” (PPV), do Bên có trách nhiệm thanh toán. Đối với toa xe khổ đường 1000mm thanh toán theo “Bảng đơn giá sửa chữa toa xe hàng LVQT khổ đường 1000mm” Phụ kiện 11.1 của Nghị định thư lần này. Đối với các phụ tùng và đơn giá chưa được đưa vào Phụ lục 10 PGV, Phụ lục 9 PPV và “Bảng đơn giá sửa chữa toa xe hàng LVQT khổ đường 1000mm”, đường sắt có toa xe thông báo cho phía Bên kia danh mục đơn giá phụ tùng để làm căn cứ thanh toán.

Trong quá trình kiểm tra, sửa chữa trên đường sắt trong ga cần đặt thiết bị tín hiệu phòng vệ và làm theo quy định về tín hiệu của đường sắt nước sở tại.

(4) Khi giao toa xe, công ty đường sắt Bên nhận phát hiện toa xe không tốt hoặc bị hư hỏng, nhưng không gây nguy hiểm đến an toàn chạy tàu hay sự nguyên vẹn của hàng hóa thì trạng thái toa xe do công ty đường sắt Bên giao lập “Biên bản giao tiếp toa xe không tốt/hư hỏng” theo Phụ kiện số 8 Nghị định thư (tham chiếu Phụ lục 3 PGV) (in giấy A4 và bằng hai thứ tiếng Trung, Việt) được nhân viên công ty đường sắt hai Bên giao, nhận ký tên để làm bằng chứng. Ghi rõ trong cột “Ghi chú” phiếu giao tiếp toa xe “Toa xe không tốt, biên bản số...” hoặc “Toa xe hư hỏng, biên bản số...”.

Đối với những toa xe không thuộc đường sắt mình mà trạng thái kỹ thuật không tốt ảnh hưởng đến an toàn chạy tàu không tiếp nhận được, đối với toa xe khách Bên nhận phải lập biên bản theo Phụ lục số 6 (điều 4) “Quy tắc sử dụng toa xe khách trong liên vận quốc tế”, do ga lập “Biên bản ga từ chối tiếp nhận toa xe khách”, viết thành 2 bản, mỗi Bên giữ 1 bản.

(5) Để quay vòng toa xe nhanh, hai Bên tăng cường tổ chức vận tải, áp dụng các biện pháp tích cực, nỗ lực rút ngắn thời gian quay vòng toa xe trên đường sắt Bên kia.

Thông kê phí sử dụng toa xe hàng tính theo giờ. Phí sử dụng toa xe bắt đầu và kết thúc tính từ giờ tiếp theo giờ giao tiếp (Ví dụ: từ 23h00 đến 23h59 sẽ được tính từ 24h00, 0h00 đến 0h59 sẽ được tính từ 01h00).

Nếu dữ liệu thông kê của công ty đường sắt hai Bên giao nhận có sự sai lệch, thì lấy dữ liệu của đường sắt Bên tiếp nhận xác định và chứng minh là chuẩn.

a) Phí sử dụng toa xe hàng khổ đường 1435mm dừng ở đường sắt Bên kia:

+ Từ 1 đến 360 giờ: 0,615 franc Thụy Sĩ/ một xe một giờ;

+ Trên 360 giờ: 0,705 franc Thụy Sĩ/một xe một giờ.

b) Phí sử dụng toa xe hàng khổ đường 1000mm dừng ở đường sắt Bên kia:

+ Từ 1 đến 360 giờ: 0,3929 franc Thụy Sĩ/ một xe một giờ;

+ Trên 360 giờ: 1,1786 franc Thụy Sĩ/một xe một giờ.

5.1 Nếu do xảy ra tình huống bất khả kháng dẫn đến đọng xe vì không thể giao hoặc từ chối tiếp nhận, thì theo quy định tại điều 17.8.1 PGV, miễn chi phí sử dụng toa xe và dụng cụ chuyên chở trong thời gian dừng chạy tàu nhưng không vượt quá 10 ngày. Lấy văn bản của công ty đường sắt bên xảy ra tình huống bất khả kháng làm chuẩn.

5.2 Khi công ty đường sắt Bên nhận yêu cầu đưa toa xe rỗng sang công ty đường sắt Bên giao để nhận hàng hóa do Bên nhận chỉ định, gây ra đọng toa xe thuộc sở hữu của

công ty đường sắt Bên nhận trên đường sắt Bên giao, thì tính phí sử dụng toa xe là 3 ngày.

5.3 Khi công ty đường sắt Bên nhận từ chối tiếp nhận toa xe vì các lý do khác, gây ra đọng toa xe thuộc sở hữu của công ty đường sắt Bên nhận trên đường sắt Bên giao, thì lấy điện văn làm căn cứ để miễn, giảm phí sử dụng toa xe theo thời gian thực tế.

5.4 Khi phát sinh tình huống ở các điểm 5.2, 5.3 trên đây, lấy điện văn của công ty đường sắt Bên nhận làm chuẩn.

5.5 Các trường hợp miễn thanh toán phí sử dụng toa xe thực hiện theo Điều 17.8 PGV.

(6) Trưởng ga biên giới hai Bên phải chỉ định người chuyên trách lập báo cáo giao tiếp toa xe (Phụ kiện số 9) và hàng ngày đối chiếu ký nhận với nhau.

(7) Toa xe khách trong đoàn tàu khách chỉ tiến hành giao tiếp trạng thái bề mặt. Phạm vi trạng thái bề mặt gồm: 4 bề mặt thành xe, cửa kính, tay vịn, quốc huy và biển mác tàu, ống mềm, khóa ngắt gió đầu xe, dây điện, dây truyền thanh, cupler điện nối giữa hai đầu xe và dây dẫn chính gãm xe, dây cua-roa của máy phát điện, bề mặt hòm ắc-quy và tổ máy phát điện diesel dùng cho máy điều hòa nhiệt độ, van thùng nước, guốc hãm, cần gạt dầu đấm, chốt guốc hãm có mất hoặc hư hỏng hay không.

Giao tiếp đoàn tàu khách do nhân viên kiểm tu theo tàu và nhân viên giao tiếp phía Bên kia tiến hành (tại ga Đồng Đăng và Bằng Tường), do nhân viên giao tiếp toa xe hai Bên cùng với nhân viên kiểm tu theo tàu tiến hành (tại ga Lào Cai và ga Hà Khẩu); giải quyết xong trong vòng 30 phút sau khi tàu đến và trong vòng 30 phút trước khi đoàn tàu xuất phát. Trong trường hợp phát sinh sự cố sau khi giao tiếp xong, hai Bên cùng lập biên bản giao tiếp toa xe hư hỏng (Phụ kiện số 8), nếu không ảnh hưởng đến an toàn chạy tàu, cho tàu chạy đúng giờ.

Trước khi đoàn tàu khách bắt đầu chạy từ các ga giao tiếp nói trên, nhân viên kiểm tu theo tàu cùng với Trưởng tàu an ninh, Tài xế tiến hành thử hãm.

Việc kiểm tra kỹ thuật, sửa chữa đoàn tàu khách hay cụm xe khách trên lãnh thổ phía Bên kia do nhân viên kiểm tu trên tàu nước có toa xe phụ trách. Khi gặp phải những tình huống đặc biệt, theo yêu cầu của tổ nhân viên theo tàu đường sắt có toa xe thì nhân viên kiểm tu của đường sắt sở tại có trách nhiệm hỗ trợ kịp thời với khả năng của mình. Chi phí phát sinh trong việc hỗ trợ sửa chữa làm theo mục (3) và (4) của Khoản này.

Cụm xe khách khi đến ga cuối cùng của đường sắt Bên kia phải kịp thời đưa vào khu chính bị kỹ thuật và kịp thời tiến hành chính bị theo quy định. Những sự cố phát sinh trong lúc vận hành đoàn tàu khách không ảnh hưởng đến an toàn chạy tàu, khi nhân viên theo tàu của đường sắt có toa xe không tiến hành xử lý thì đường sắt sở tại có thể điền vào "Biểu liệt kê những toa xe không tốt" (ở Phụ kiện số 8), sau khi ký mỗi Bên giữ một bản.

Việc mất, hỏng phụ tùng toa xe khách nguyên nhân do đường sắt nước nào gây ra thì đường sắt nước đó phải chịu trách nhiệm, chi phí thực hiện theo mục (3) của Khoản này.

(8) Đối với toa xe liên vận quốc tế chạy trong biên giới của nước bên kia, không được tự ý thay phụ tùng toa xe không phù hợp với quy định của đường sắt sở hữu toa xe.

(9) Đối với cụm xe khách liên vận quốc tế chạy giữa Hà Nội - Côn Minh Bắc ngoài các quy định đó có trong liên vận quốc tế, thì ở phần giữa hai bên thành xe phải có biển hiệu hướng liên vận Hà Nội - Côn Minh Bắc, Côn Minh Bắc - Hà Nội.

Cụm xe khách liên vận quốc tế Hà Nội - Côn Minh Bắc là cụm xe nằm mềm có điều hòa không khí. Khi đoàn tàu chạy trên đường sắt Trung Quốc, cụm xe của đường sắt Việt Nam ở chiều Côn Minh - Hà Khẩu được nối sát sau đầu máy; ở chiều Hà Khẩu - Côn Minh được nối ở phía cuối đoàn tàu; khi đoàn tàu chạy trên đường sắt Việt Nam, cụm xe của đường sắt Việt Nam đều được nối sát sau đầu máy.

Khi chạy tàu khách du lịch quốc tế Côn Minh Bắc - Hà Nội - Hải Phòng, số lượng toa chở khách trong đoàn tàu qua biên giới nhiều nhất là 8 toa, căn cứ theo yêu cầu của Bên gửi tàu, Bên đón tàu có thể nối thêm một toa ăn trên đường sắt nước mình để phục vụ hành khách dùng bữa ăn trên tàu.

Hai bên cung cấp chỗ ở miễn phí cho nhân viên tổ tàu phía Bên kia trong thời gian lưu trú tại nước mình.

Hai Bên thành xe các toa trưởng tàu sử dụng giữa các ga giao tiếp, phải ghi những chữ "Chuyên dụng giữa ga và ga". Trong toa xe cần có các thiết bị như bàn ghế để nhân viên giao tiếp hai Bên và nhân viên theo tàu làm việc và trực công tác. Trạng thái kỹ thuật các toa xe này làm theo điều kiện kỹ thuật giao tiếp toa xe hàng.

Hai Bên dựng "Sổ đăng ký giao tiếp toa trưởng tàu" để giao tiếp theo mẫu dưới đây:

Số hiệu Toa trưởng tàu	Đến					Đi					Chú Thích
	Ngày tháng	Số tàu	Tình hình thiết bị	Bên Việt Nam ký	Bên Trung Quốc ký	Ngày tháng	Số tàu	Tình hình thiết bị	Bên Việt Nam ký	Bên Trung Quốc ký	

Khoản 7. Để đảm bảo chạy tàu bình thường giữa các ga biên giới, đường sắt đảm nhận đầu máy phải bảo đảm luôn luôn có một toa trưởng tàu tại ga biên giới phía Bên kia. Khi khối lượng hàng hóa tăng lên cần có thêm một toa trưởng tàu tại ga biên giới phía Bên kia. Công việc cụ thể sẽ do Trưởng ga biên giới hai Bên bàn bạc quyết định.

Khoản 8. Khi xảy ra tai nạn chạy tàu tại ga biên giới hoặc khu gian biên giới thì việc xử lý và xác định trách nhiệm áp dụng quy định tại Điều 4 "Hiệp định đường sắt biên giới giữa Bộ Giao thông vận tải nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Bộ Đường sắt nước Cộng hoà nhân dân Trung Hoa ký tại Bắc Kinh ngày 8 tháng 3 năm 1992". Đường sắt hai nước Việt-Trung ủy quyền cho Trưởng ga biên giới hai Bên tổ chức cứu viện và báo cáo cấp trên để xử lý.

II. Chuyên chở hành khách

Khoản 9. Việc bán vé lượt về và khứ hồi đối với tàu khách Quốc tế chạy giữa ga Nam Ninh (Trung Quốc) và Hà Nội (ga Gia Lâm) Việt Nam do Công ty HH tập đoàn Cục Nam Ninh Đường sắt Trung Quốc và Công ty Cổ phần Vận tải đường sắt Hà Nội (Việt Nam) căn cứ vào điều kiện có liên quan để thỏa thuận cụ thể và sau khi thực hiện xong trình tự mới triển khai thực hiện.

“Đường sắt Việt Nam và Đường sắt Trung Quốc thỏa thuận hai bên có thể dành chỗ chiều về thông qua các đại lý của mình, đại lý phía Việt Nam do Công ty Cổ phần Vận tải đường sắt Hà Nội chỉ định, đại lý phía Trung Quốc do các Công ty HH tập đoàn Cục tương ứng chỉ định.

Hàng năm ĐSVN dành sẵn cho ĐSTQ từ số 1 đến số 4 trong toa xe giường nằm mềm L1 mác tàu MR1/T8702 và số 1 đến số 4 tương ứng toa xe giường nằm mềm số 9 tàu Z6 chiều Hà Nội (Gia Lâm) – Bắc Kinh Tây. Hàng năm ĐSTQ dành sẵn cho ĐSVN từ số 9 đến số 12 trong toa xe giường nằm mềm số 9 tàu Z5 và từ số 9 đến số 12 tương ứng trong toa xe giường nằm mềm L1 mác tàu T8701/MR2 chiều Bắc Kinh Tây - Hà Nội (Gia Lâm). Hai bên thống nhất ủy quyền cho Công ty Cổ phần Vận tải đường sắt Hà Nội và Công ty HH tập đoàn Cục Bắc Kinh Đường sắt Trung Quốc thỏa thuận về biện pháp dành chỗ nêu trên.

Đường sắt Việt Nam và Đường sắt Trung Quốc thỏa thuận việc bán vé cho hành khách có nguyện vọng đi nước thứ 3 quá cảnh qua Bắc Kinh (ĐSTQ) được thực hiện theo Biên bản hội đàm giữa Đường sắt Việt Nam và Đường sắt Trung Quốc tại Bắc Kinh ngày 27 tháng 12 năm 2001.”

Việc bán vé cho hành khách quốc tế đi tàu thực hiện theo các quy định của Hiệp định liên vận hành khách đường sắt quốc tế (SMPS) và Quy tắc chi tiết làm việc của SMPS.

Trên cơ sở đảm bảo cho hành khách quốc tế đi tàu, đối với tàu liên vận MR1/2 nhà ga có thể bán vé trong ngày cho hành khách đi đoạn Gia Lâm – Đồng Đăng mà không cần hộ chiếu, nhưng không được bố trí chung khoang với hành khách xuất nhập cảnh.

Hàng ngày tổ chức chạy một đôi tàu khách Quốc tế không đổi toa giữa Hà Nội (ga Gia Lâm) Việt Nam và ga Nam Ninh (Trung Quốc).

Khi tạm thời tăng chuyến hoặc nối thêm toa xe khách giữa Hà Nội – Nam Ninh do Công ty Cổ phần Vận tải đường sắt Hà Nội (Đường sắt Việt Nam) và (Đường sắt Trung Quốc) bàn bạc thỏa thuận đồng thời báo cáo cơ quan cấp trên của mỗi bên.

Để tạo điều kiện cho hành khách đi tàu khách quốc tế Gia Lâm – Nam Ninh (MR1/2) hai bên sẽ phối hợp với các cơ quan chức năng của nước mình: Hải quan, Bộ đội biên phòng, Kiểm dịch của 2 nước kiện toàn quy trình kiểm tra thông quan tại ga xuất phát và ga cuối cùng thay cho các ga biên giới như hiện nay để giảm bớt thời gian dừng đỗ, kiểm tra, làm các thủ tục tại các ga biên giới. Về nội dung trên hai bên căn cứ tình hình thực tế của mỗi bên để triển khai.

Khoản 10. Tạm thời không thực hiện chuyên chở hành lý bao gửi đối với cùm toa xe khách liên vận chạy giữa Bắc Kinh Tây-Hà Nội (Gia Lâm).

Tạm thời chưa nhận chở hành lý và bao gửi trên tuyến Hà Nội - Côn Minh Bắc và ngược lại; khi có điều kiện chuyên chở sẽ do Công ty Cổ phần vận tải đường sắt Hà Nội Đường sắt Việt Nam và Công ty HH tập đoàn Cục Côn Minh Đường sắt Trung Quốc bàn bạc quyết định.

Khoản 11. Khi đột xuất gặp trường hợp số khách vượt quá quy định trong Nghị định thư Hội nghị giờ tàu khách liên vận quốc tế, cần phải qua sự bàn bạc quyết định và được sự đồng ý của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và Tổng công ty Đường sắt Trung Quốc mới được chuyên chở.

Khoản 12. Một giờ đồng hồ trước khi tàu khách liên vận chạy từ ga biên giới nước mình, ga đó dùng điện thoại và fax báo cho ga biên giới Bên kia về số người, quốc tịch, loại chỗ, ga đến, số kiện, trọng lượng hành lý, bao gửi của những hành khách đi vượt quá ga biên giới Bên kia. Sau khi đoàn tàu đến ga biên giới Bên kia, Trưởng tàu phụ trách cùm xe liên vận kịp thời xác báo số hành khách nhập cảnh cho ga biên giới nước đến theo mẫu biểu sau:

GIẤY XÁC BẢO HÀNH KHÁCH NHẬP CẢNH

Cụm xe				Ngày tháng năm	
Loại chỗ	Số người	Quốc tịch	Ga đến	Hành lý (kiện/trọng lượng)	Bao gửi (kiện/trọng lượng)

Khi chạy tàu du lịch quốc tế giữa hai nước Việt Nam - Trung Quốc, trước khi tàu chạy không ít hơn 7 ngày làm việc, Bên gửi tàu phải thông báo cho Bên đón tàu các nội dung sau đây:

Ngày chạy tàu, tuyến đường chạy tàu;

Giờ chạy, máy tàu, ga đi, ga đến, ga dừng dọc đường và giờ dừng, ga cấp nước;

Số xe lập tàu, loại toa, số hành khách, số nhân viên tổ tàu;

Tên Công ty du lịch đón tàu.

Trong vòng 48 giờ đồng hồ sau khi nhận được thông báo, Bên tiếp nhận phải trả lời kịp thời cho Bên kia (nếu gặp ngày nghỉ, lễ tết thì lùi lại đến ngày làm việc tiếp theo).

Bên tiếp nhận cung cấp chỗ ở miễn phí cho nhân viên tổ tàu khách liên vận quốc tế (gồm tàu cố định theo biểu đồ và tàu chuyên du lịch) trong thời gian lưu trú trong biên giới Bên tiếp nhận: chia phòng Nam, Nữ, đảm bảo mỗi người một giường, giường có đủ bộ chăn ga gối và thay giặt miễn phí ít nhất 4 lần/tháng, đảm bảo phòng lưu trú của nhân viên tổ tàu ngăn nắp, sạch sẽ.

Khoản 13

Đề chuyên chở hành khách liên vận giữa Hà Nội (Gia Lâm) - Bắc Kinh Tây, tàu MR1/T8702 chạy từ Gia Lâm các ngày thứ Ba và thứ Sáu hàng tuần lập tàu giảm bớt toa số 4, tăng thêm toa L1; tàu T8701/MR2 chạy từ Nam Ninh các ngày thứ Hai và thứ Sáu hàng tuần lập tàu giảm bớt toa số 4, tăng thêm toa L1. Hai chiều chẵn, lẻ đều không bán vé đi tàu có ga đi, ga đến cùng nằm trong khu đoạn Nam Ninh - Gia Lâm (gồm cả ga Nam Ninh, Gia Lâm).

Biện pháp tương ứng số chỗ sang toa của hành khách tàu liên vận quốc tế Z5/T8701/MR2 và MR1/T8702/Z6: Số chỗ 1 - 36 toa số 9 tàu Z5 chuyển sang số chỗ 1-36 toa L1 tàu T8701/MR2, chiều ngược lại cũng thực hiện như vậy.

III. Chuyên chở hàng hóa

Khoản 14. Đối với hàng nguyên toa, ga nhận gửi chuyên chở lập mỗi toa một giấy gửi hàng. Đối với hàng xếp lán, xếp gói và sử dụng toa đệm cho phép chuyên chở theo mỗi cụm xe (không quá 5 toa) được làm một giấy gửi hàng. Căn cứ theo yêu cầu của chủ gửi, cho phép chuyên chở bằng một cụm toa xe đi suốt chở cùng một loại hàng theo một vận đơn, có cùng một ga đến, theo địa chỉ của một chủ nhận, tuy nhiên mỗi cụm không được vượt quá 6 toa. Trong các trường hợp này, việc ghi chép vận đơn và lập bản kê toa xe đính kèm vận đơn thực hiện theo quy định tại mục 7.5 Phụ lục 1 của SMGS. Trước mắt áp dụng thực hiện cho hướng Lào Cai - Sơn Yêu. Đối với đường khổ 1435 mm sẽ thực hiện khi có điều kiện.

Khi sang toa giữa khổ đường 1435mm và khổ đường 1000mm thuộc Công ty HH tập đoàn Cục Côn Minh Đường sắt Trung Quốc thì cứ 2 toa xe trở lên khổ đường 1000mm làm một giấy gửi hàng. Đường sắt Việt Nam sử dụng toa xe tải trọng 40 tấn

ĐSVN xếp hàng nguyên toa đến ga khổ đường 1435mm ĐSTQ thì xếp hàng lên toa, móc nối và giao tiếp theo cụm 3 toa xe; các toa xe tải trọng 31 tấn, 35 tấn, 37,2 tấn thì xếp hàng lên toa, móc nối và giao tiếp theo cụm 2 toa xe.

Phần địa chỉ chủ gửi, chủ nhận trong giấy gửi hàng làm theo quy định tại Khoản 1 Điều 15 và Khoản 8 Chương II Phụ lục 1 SMGS (ghi rõ số fax, số điện thoại của chủ gửi và chủ nhận nếu có).

Ga gửi phải dựa vào tính chất của hàng hóa để lựa chọn những toa xe có thùng xe, nóc xe, sàn xe, cửa xe, cửa sổ xe tốt để xếp hàng. Khi xếp hàng cần lợi dụng hết sức chỗ hoặc dung tích của toa xe.

Khi sử dụng toa xe có mui chuyên chở hàng hoá quá cảnh Trung Quốc qua cửa khẩu Alashankou - Dostyk đến Cadactan và xa hơn nữa, thì thể tích xếp hàng trong toa xe không được vượt quá 120 m³. Khi sử dụng toa xe có dung tích lớn hơn 120 m³ để xếp hàng thì xác định thể tích xếp hàng phù hợp quy định nêu trên và trong mục 30 “Ghi chú của người nhận chuyên chở” tại tờ 3, tờ 6 của vận đơn phải ghi rõ “Thể tích hàng hóa không vượt quá 120 m³”.

Toa xe H của ĐSVN tải trọng 37,2 tấn, khối lượng xếp hàng không được vượt quá 35 tấn, hai bên đều tính phí theo 35 tấn. Các toa xe khổ đường 1000mm khác của ĐSTQ và ĐSVN, khối lượng xếp hàng không được vượt quá tải trọng thành xe, đối với hàng rời xếp đóng khó khăn khi hạ tải tại ga biên giới thì cho phép tăng tải, nhưng không được vượt quá 5% tải trọng thành xe và không vượt quá tải trọng cầu đường cho phép của Đường sắt Việt Nam là 4,2 tấn/m.

Đối với những toa xe của đường sắt Trung Quốc và đường sắt Việt Nam có chiều dài 11m, tự trọng 15,6 tấn, trọng tải xếp hàng không vượt quá 31 tấn.

Về việc ga Sơn Yêu sử dụng toa xe có mui rỗng của Đường sắt Việt Nam để sang toa, Đường sắt Việt Nam nên tổ chức một cách cân đối mỗi ngày kéo xe có mui sang ga Sơn yêu do phía Trung Quốc tổ chức sang toa hàng hóa thích hợp vận chuyển về Việt Nam.

Áp dụng phương thức sang toa giữ nguyên vận đơn, tức là chỉ thay số xe (một xe đổi một xe). Toa xe hàng của Đường sắt Việt Nam chạy giữa hai ga Lào Cai và Sơn Yêu có trọng tải thành xe là 30 tấn có thể xếp 31 tấn.

Khoản 15. Kế hoạch chuyên chở hàng hoá tháng và kế hoạch bổ sung đối với hàng hoá vận chuyển từ đường sắt Việt Nam đến các ga thuộc Công ty hữu hạn tập đoàn Cục Côn Minh Đường sắt Trung Quốc và ngược lại, do Công ty Cổ phần Vận tải đường sắt Hà Nội (Đơn vị đại diện cho các Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt trên đường sắt Việt Nam) và Công ty hữu hạn tập đoàn Cục Côn Minh Đường sắt Trung Quốc trực tiếp trao đổi và thoả thuận; kế hoạch chuyên chở hàng hoá tháng và kế hoạch bổ sung đối với hàng hoá chuyên chở từ Việt Nam đến các Công ty hữu hạn tập đoàn Cục khác của Đường sắt Trung Quốc hoặc quá cảnh Trung Quốc đến các nước thứ 3 và ngược lại do Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và Tổng công ty Đường sắt Trung Quốc bàn bạc quyết định.

Kế hoạch chuyên chở hàng hoá tháng và kế hoạch bổ sung phải được thông báo bằng fax hoặc e-mail (Internet) giữa các cơ quan hữu quan của đường sắt hai bên. Trong kế hoạch tháng và kế hoạch bổ sung đề nghị ghi cụ thể các thông tin: Chủ gửi, chủ nhận, ga đi, ga đến, tên hàng, khối lượng vận chuyển, điện thoại liên hệ của chủ từng lô hàng để các bên chủ động liên hệ với chủ hàng. Trước mắt thực hiện trên tuyến đường sắt khổ 1000mm, khi có điều kiện sẽ thực hiện trên tuyến đường khổ 1435 mm. Kế hoạch chuyên chở tháng phải được thông báo trước 10 ngày khi bắt đầu thực hiện kế hoạch. Trả lời về

việc tiếp nhận kế hoạch tháng trong thời hạn 3 ngày sau khi nhận được yêu cầu. Đối với kế hoạch bổ sung phải cố gắng trả lời cho phía bên kia trong 2 ngày làm việc.

Sau khi các cơ quan hữu quan của đường sắt hai Bên đã thỏa thuận kế hoạch chuyên chở hàng hóa tháng và kế hoạch bổ sung phải thông báo kịp thời cho các ga biên giới của mỗi Bên và cố gắng cân đối việc đưa hàng đến các ga biên giới để thuận lợi cho công tác giao tiếp hàng hóa.

Khoản 16. Khi vận chuyển hàng hóa dễ thối, nát và hàng nguy hiểm, đường sắt bên gửi phải thương lượng với đường sắt hữu quan trước khi xếp hàng lên toa xe.

Khi thỏa thuận kế hoạch vận chuyển hàng hoá nguy hiểm, phải làm theo quy định của SMGS, thông báo cho nhau các nội dung như tên hàng, mã tên hàng của Liên hợp quốc (UN), bao gói và đặc tính lý hoá của hàng nguy hiểm này.

Trong khi thỏa thuận kế hoạch vận chuyển hàng hoá nguy hiểm, Đường sắt Bên nhận căn cứ theo quy định trong nước mình, phối hợp với cơ quan quản lý giám sát hữu quan của nhà nước để xác định điều kiện cho phép vận chuyển hàng hoá nguy hiểm vào nước mình, khi đã trả lời đồng ý tiếp nhận cho Đường sắt Bên gửi, ga biên giới căn cứ vào kế hoạch vận chuyển đã được thỏa thuận để giao tiếp hàng hoá.

Khoản 17. Khi vận chuyển hàng hóa giữa đường sắt Trung Quốc và Việt Nam, điều kiện kỹ thuật gia cố xếp hàng làm theo “Quy tắc gia cố xếp hàng hóa đường sắt” và các quy định có liên quan của đường sắt Bên nhận”.

Khi điều kiện kỹ thuật gia cố xếp có thay đổi thì hai Bên kịp thời thông báo các quy định thực hiện hữu quan cho phía Bên kia bằng văn bản.

Việc chuyên chở một kiện hàng có trọng lượng vượt quá 8 tấn trên khổ đường 1000mm giữa hai Bên phải được Công ty Cổ phần Vận tải đường sắt Hà Nội và Công ty HH tập đoàn Cục Côn Minh Đường sắt Trung Quốc bàn bạc thỏa thuận.

Khi chuyên chở hàng nguyên toa trên toa xe có mui giữa đường sắt Việt Nam và đường sắt Trung Quốc trọng lượng tối đa mỗi kiện hàng không vượt quá 200kg (gồm cả trọng lượng bao bì của hàng hoá). Nếu vượt quá quy định trên, Công ty Cổ phần Vận tải đường sắt Hà Nội và Công ty HH tập đoàn Cục Nam Ninh Đường sắt Trung Quốc phải trao đổi, bàn bạc và thỏa thuận trước.

Khi xếp và vận chuyển hàng rời chất đồng có dạng tảng, miếng thì trọng lượng mỗi tảng, miếng không được vượt quá 500kg.

Khi dùng xe có mui chuyên chở hàng rời như than, than cốc, quặng các loại, phải có sự bàn bạc đồng ý giữa Công ty Cổ phần Vận tải đường sắt Hà Nội với Công ty HH tập đoàn Cục Nam Ninh Đường sắt Trung Quốc hoặc Công ty HH tập đoàn Cục Côn Minh Đường sắt Trung Quốc mới được chuyên chở.

Khoản 18. Đối với hàng hóa chuyên chở đến Việt Nam cũng như hàng hóa chuyên chở đến Trung Quốc, đều không được vượt quá quy định nêu tại Phụ kiện số 10.1, 10.2, 10.3, 10.4.

Khi chuyên chở hàng hoá có những quy định đặc biệt vượt quá những quy định ở trên như hàng quá khổ giới hạn, hàng quá dài, hàng quá nặng và hàng có bánh xe tự chạy từ đường sắt Việt Nam đến các ga thuộc Công ty HH tập đoàn Cục Côn Minh (Đường sắt Trung Quốc) và ngược lại do Công ty Cổ phần Vận tải đường sắt Hà Nội và Công ty HH tập đoàn Cục Côn Minh Đường sắt Trung Quốc trực tiếp bàn bạc giải quyết. Khi chuyên chở những hàng hoá trên từ đường sắt Việt Nam đến các ga thuộc các Cục khác của Đường sắt Trung Quốc hoặc quá cảnh Trung Quốc đến nước thứ 3 và ngược lại do Tổng

công ty ĐSVN và Tổng công ty ĐSTQ bàn bạc quyết định. Khi ga gửi nhận chuyên chở, phải ghi rõ vào giấy gửi hàng số công điện đã thương lượng đồng ý chuyên chở. Khi hàng quá khổ giới hạn, quá dài, quá nặng và hàng có bánh xe tự chạy đến ga biên giới, Bên tiếp nhận phải kịp thời tiếp nhận để chuyên chở tiếp.

Khoản 19. Những hàng hóa chuyên chở giữa đường sắt Việt Nam và Đường sắt Trung Quốc, trên toa xe không cấm biển biểu thị toa xe, ở khu đoạn Bên nào thì Bên đó làm theo quy định của Quy chương trong nước.

Khoản 20. Chuyên chở hàng lẻ.

Việc vận chuyển hàng lẻ giữa ĐSVN và ĐSTQ do Tổng công ty ĐSVN và Tổng công ty ĐSTQ bàn bạc, thỏa thuận biện pháp thực hiện.

Khoản 21. Chuyên chở container.

Đường sắt Việt - Trung nhận chuyên chở container loại 20 feet (kích thước không lớn hơn 6058 x 2438 x 2896mm), container loại 40 feet tiêu chuẩn quốc tế (kích thước không lớn hơn 12192x 2438 x 2896mm), container loại 45 feet (kích thước không lớn hơn 13716x 2438 x 2896mm) trên đường sắt khổ 1000mm qua cửa khẩu Lào Cai - Sơn Yếu. Việc nhận chuyên chở thực hiện theo quy định SMGS.

Nhằm xúc tiến chạy thường xuyên tàu chuyên tuyến container xuyên biên giới Nam Ninh Trung Quốc - Hà Nội Việt Nam, hai bên đường sắt Việt - Trung tiếp tục phối hợp với nhau để tối ưu hóa thời gian chạy tàu, đưa ra các biện pháp khuyến khích giá cước, ưu tiên đảm bảo công suất chuyên chở của đường sắt, và làm việc với các cơ quan Hải quan, Biên phòng, Kiểm dịch của mỗi Bên, nâng cao hiệu suất thông quan, rút ngắn thời gian hành trình chạy tàu.

Hai bên đường sắt Việt - Trung cùng cố gắng tăng cường mở rộng công tác, thúc đẩy phát triển vận chuyển container (gồm liên vận đường biển, đường sắt) từ Việt Nam qua cảnh Trung Quốc tới nước thứ ba (và ngược lại).

Đường sắt Việt - Trung nhận chuyên chở container loại 20 feet và 40 (45) feet tiêu chuẩn quốc tế (kể cả container lạnh) trên đường sắt khổ đường 1435mm qua cửa khẩu Đồng Đăng - Bằng Tường. Việc nhận chuyên chở thực hiện theo quy định ở Điều 15 Chương 4 Phụ lục số 1 SMGS.

Hai bên chuyên chở container bằng đường sắt, thủ tục giao tiếp thực hiện theo quy định liên quan đến giao tiếp hàng hóa giữa những người chuyên chở Điều 10 "Quy tắc chi tiết SMGS".

Nhằm thích ứng với nhu cầu vận chuyển container lạnh đang ngày càng tăng giữa Việt Nam và Trung Quốc, hai bên đường sắt Trung Việt cần nhanh chóng nghiên cứu và hoàn thiện biện pháp tổ chức vận tải container lạnh và các biện pháp đảm bảo an toàn, để sớm thực hiện vận chuyển container lạnh giữa hai nước.

Khoản 22. Giao tiếp hàng hóa.

(1) Việc giao tiếp hàng hóa làm theo Khoản này. Những nội dung chưa quy định trong Khoản này thì làm theo các quy định có liên quan của "Quy tắc chi tiết làm việc của SMGS".

(2) Giao tiếp toa xe hàng có niêm phong thì căn cứ vào dấu niêm phong. Những toa xe có mui và toa xe ướp lạnh có niêm phong thì giao tiếp bằng niêm phong (khóa hoặc vòng niêm phong) ở then cửa dưới (nếu then cửa dưới hỏng thì niêm phong ở phía trên cửa). Tại ga biên giới của đường sắt tiếp nhận, Bên giao phải ghi vào giấy xếp toa (thanh đơn xếp toa) số lượng và ký hiệu niêm phong, tên ga có ghi trong giấy gửi hàng. Khi then cửa dưới ở trạng thái tốt, những toa xe hàng chưa niêm phong ở then cửa dưới hoặc niêm phong chưa đúng quy định hay mất niêm phong thì Bên giao phải niêm phong thêm; nếu

không thể niêm phong thêm ở then cửa phía dưới được thì hai Bên căn cứ niêm phong ở then cửa phía trên để giao tiếp. Việc niêm phong thêm hoặc không thể niêm phong thêm, Bên giao phải lập biên bản phổ thông để xác nhận.

(3) Dùng toa xe không mui để xếp hàng nguyên toa mỗi lô hàng không quá 60 kiện, hai Bên giao tiếp theo cách đếm kiện. Khi không thể đếm số kiện nguyên toa được (do các kiện to, nhỏ khác nhau, khi xếp không theo hàng, theo chồng, bao bì hàng hóa bị nứt, vỡ v.v...), cũng như khi dùng xe có mui để xếp hàng để thổi nát không có niêm phong, đều giao tiếp theo trọng lượng. Khi có sự thay đổi phương thức giao tiếp, Bên giao phải lập biên bản phổ thông để xác nhận.

(4) Đối với hàng lẻ nguyên toa giữa Đường sắt Việt Nam và Đường sắt Trung Quốc, toa xe niêm phong tiến hành giao tiếp theo quy định tại mục (2) khoản này, toa xe thành cao giao tiếp theo thực tế. Những xe hàng lẻ nguyên toa từ nước gửi quá cảnh Đường sắt Trung Quốc đến đường sắt Việt Nam, nếu dấu niêm phong của đường sắt gửi còn nguyên thì căn cứ dấu niêm phong để giao tiếp.

(5) Hàng hóa giao tiếp theo trọng lượng phải được kiểm tra lại trọng lượng bằng cầu cân tại ga biên giới của đường sắt Bên nhận, nếu trọng lượng cân lại không phù hợp với vận đơn thì thực hiện theo tiêu chuẩn chênh lệch cho phép tại Điều 43 của SMGS, ghi trọng lượng cân lại vào vận đơn và hạch thu phí qua cân. Bên nhận trong thời gian đang sửa chữa cầu cân đường sắt thì sử dụng cầu cân của đường sắt Bên giao để kiểm cân. Nếu ở ga biên giới không thể kiểm cân được thì Bên giao lập biên bản phổ thông làm 03 bản ghi rõ trạng thái hàng hoá trên toa xe, mỗi bên giữ 01 bản, 01 bản kèm theo giấy tờ chuyên chở để tiến hành giao tiếp theo cách không kiểm cân.

Phía Đường sắt Việt Nam cần nhanh chóng lắp đặt cầu cân ở ga Đồng Đăng, Lào Cai, tuy nhiên trong thời gian chưa lắp đặt cầu cân ở ga Đồng Đăng, hàng hóa nhập vào Việt Nam cho phép tạm thời dùng cầu cân của ga Bằng Tường Đường sắt Trung Quốc để kiểm cân, tuy nhiên đối với những toa xe chở loại hàng bách hóa, hàng gia dụng sẽ kiểm cân theo xác suất (tỷ lệ xác suất không ít hơn 50%). Chi phí kiểm cân và liên quan đến kiểm cân tính theo quy định ở điểm (2) Khoản 23. Hai bên thống nhất giao cho 2 trường ga biên giới Đồng Đăng và Bằng Tường thống nhất mẫu biên bản kiểm cân.

(6) Trong quá trình hai Bên giao tiếp phát hiện có dấu vết hàng hóa ướt, hỏng v.v... cần có cả hai Bên cùng kiểm tra, thì phải tiến hành kiểm tra xác nhận kịp thời và do ga biên giới đường sắt sở tại lập biên bản và hai bên cùng ký. Những chi phí phát sinh trong quá trình kiểm tra thực hiện theo quy định tại điểm 10.16 của "Quy tắc chi tiết làm việc (SI) của SMGS".

Chủ gửi chịu trách nhiệm về tính đúng đắn của các dữ liệu và yêu cầu của chủ gửi ghi trong vận đơn. Ga của đường sắt gửi có trách nhiệm kiểm tra, giám sát và hướng dẫn chủ gửi khai đúng dữ liệu (trọng lượng, tên hàng v.v...) thực tế. Ga của đường sắt đến có quyền kiểm tra tính đúng đắn của các dữ liệu và yêu cầu do chủ gửi ghi trong vận đơn. Những chi phí, tiền phạt phát sinh liên quan tính theo quy định ở Điểm (2) Khoản 23.

(7) Khi chủ gửi yêu cầu sử dụng toa xe thành cao không mui khổ đường 1000mm để xếp và vận chuyển hàng hoá kỵ ướt trong liên vận quốc tế, ga gửi phải ký cam kết an toàn với chủ gửi và áp dụng các biện pháp chống ướt bắt buộc. Chủ gửi phải ghi vào cột "Những thuyết minh của người gửi" trên vận đơn liên vận quốc tế cam kết: "Những hàng hoá hỏng do bị ướt mà không thuộc trách nhiệm của đường sắt thì chủ gửi chịu trách nhiệm và chịu các chi phí phát sinh tương ứng", sau khi ga gửi đóng dấu xác nhận thì được tiếp nhận vận chuyển. Khi phát sinh trở ngại trong việc vận chuyển hoặc giao hàng thì thực hiện theo hướng dẫn đã ghi trong cột "Những thuyết minh của người gửi".

(8) Hàng hóa xếp trong container thực hiện giao tiếp theo dấu niêm phong. Khi giao tiếp phải kiểm tra xem có niêm phong hay không, trạng thái của niêm phong, ký hiệu trên niêm phong có phù hợp với nội dung ghi trên phiếu giao tiếp và giấy tờ chuyên chở hay không, đồng thời kiểm tra vỏ container, số hiệu container và số toa xe, không kiểm tra hàng hóa trong container. Nếu phát hiện niêm phong có trạng thái không tốt, không nguyên vẹn, ký hiệu trên niêm phong không phù hợp với nội dung ghi trên phiếu giao tiếp và vận đơn, vỏ container bị hư hỏng v.v... phải lập biên bản theo quy định để chứng minh. Nếu vì nguyên nhân xếp container trên toa xe mà khiến cho việc kiểm tra đối chiếu dấu niêm phong không thể thực hiện được thì tiến hành lập biên bản xác nhận không kiểm tra được niêm phong và giao tiếp theo ký hiệu niêm phong ghi trên vận đơn.

Khoản 23. Thủ tục thương vụ.

(1) Toa xe xếp súc vật, chim muông và xếp những loại hàng ghi trong Phụ lục số 2 của SMGS từ biểu 3 đến biểu 6, cột 9 có ghi chữ "Độc" và từ biểu 7 đến biểu 10 có liệt kê, thì ga dỡ hàng phải cọ rửa hoặc khử độc toa xe vừa được dỡ hàng. Nếu không cọ rửa hoặc khử độc toa xe được thì ga dỡ hàng lập biên bản (Phụ kiện số 8) và có ghi chú rõ trong cột "Trạng thái kỹ thuật không tốt của toa xe", ghi rõ tên loại hàng mà toa xe đã chở, gửi trả toa xe lại cho đường sắt có toa xe, ủy nhiệm cho đường sắt có toa xe cọ rửa và khử độc. Không được sử dụng toa xe chưa cọ rửa và khử độc để xếp hàng.

(2) Những chi phí phát sinh khi ga biên giới làm thay cho Bên kia về việc quét dọn, cọ rửa, khử độc, kiểm cân hoặc xếp dỡ chỉnh lý lại các toa xe hàng không được tốt và các chi phí tác nghiệp khác, đều do Bên ủy thác chịu. Trường hợp những chi phí đó chưa quy định trong Quy chương liên vận quốc tế thì tính theo Quy chương trong nước của nước làm thay.

Những chi phí phát sinh liên quan đến việc phát hiện thấy các dữ liệu do chủ gửi ghi trong vận đơn không chính xác, không chuẩn hoặc không đầy đủ khi tiến hành kiểm tra hàng trên đường đi hoặc tại ga đến thì trong trường hợp này, số tiền chi phí liên quan đến việc kiểm tra được ghi vào vận đơn và sẽ thu của chủ gửi nếu việc kiểm tra do đường sắt gửi thực hiện, hoặc thu của chủ nhận nếu việc kiểm tra do đường sắt nhận thực hiện. Nếu việc kiểm tra thực hiện trên đường sắt quá cảnh, thì các chi phí đó sẽ thu của người có trách nhiệm trả tiền chuyên chở trên đường sắt quá cảnh này. Tiền phạt trong trường hợp này được tính toán chi trả theo quy định tại Điều 16 và Điều 31 SMGS."

(3) Tại ga biên giới khi giao tiếp hàng hóa phát hiện bao bì bị hỏng, hàng hóa bị hao hụt, hư hỏng do Bên đường sắt tiếp nhận lập biên bản thương vụ có sự tham gia của đường sắt Bên giao. Nếu vì điều kiện kỹ thuật hạn chế, ngay lúc đó không thể xác nhận được trạng thái bên trong hàng hóa có hoàn chỉnh hay không, cho phép ghi nội dung sau đây vào biên bản thương vụ: "Vì điều kiện kỹ thuật hạn chế, không thể xác nhận được trạng thái bên trong của hàng hóa tại ga biên giới, đồng ý giám định tại ga đến".

(4) Tại ga biên giới khi giao tiếp cùng một loại hàng hóa, cùng một ga gửi, ga đến và cùng một người gửi hàng, cùng một người nhận hàng, sau khi kiểm tra phát hiện số kiện, trọng lượng hàng hóa thừa hay thiếu, có thể lập biên bản thương vụ cho nhiều lô hàng cùng một ngày. Trong các cột 14.1, 14.2 và 14.3 của biên bản thương vụ phải ghi rõ số hiệu mỗi trang vận đơn, số kiện và trọng lượng hàng ghi trong giấy gửi hàng gốc, số kiện và trọng lượng thực tế của từng lô hàng.

(5) Đối với container rỗng, toa xe rỗng chạy sang phía Bên kia, hai Bên phải cùng kiểm tra từng xe một, việc mở, đóng và buộc cửa toa xe (container) đối với container rỗng, toa xe rỗng do Bên sở tại giao tiếp chịu trách nhiệm. Khi sử dụng 1 toa xe mặt bằng xếp 2 container 20 feet, để thuận lợi cho việc kiểm tra giao tiếp, phải xếp cửa container hướng ra ngoài. Khi có bộ phận hải quan, biên phòng, kiểm dịch tiến hành kiểm tra thì Bên sở tại địa điểm giao tiếp phải có trách nhiệm phối hợp. Bên trong container rỗng và

toa xe rỗng phải được làm vệ sinh sạch sẽ, đóng chặt các thành hai đầu, thành bên, cửa xe và cửa sổ toa xe. Đối với toa xe rỗng thành cao khổ 1000mm: chốt cửa giữa, chốt cửa bên có trạng thái tốt có thể đóng chặt được cửa thì không cần thiết buộc thêm dây thép, nhưng đối với toa xe nặng thành cao tại vị trí chốt cửa và chốt cửa nhỏ, toa xe rỗng thành cao có chốt cửa và chốt cửa nhỏ có chỗ bị hư hỏng biến dạng phải sử dụng dây thép số từ 10 trở lên để buộc, dùng dây thép số 10 (đường kính 3,2mm) để buộc chốt cửa đối với toa xe có mui, dây thép buộc phải quấn 3 đến 4 vòng, độ dài đuôi dây thép từ 30mm đến 50mm. Đối với toa xe khổ 1435mm: dùng dây thép số 10 (đường kính 3,2mm) buộc chốt cửa và con lăn cửa lộ ngoài đối với toa xe có mui, chốt cửa và chốt cửa nhỏ đối với toa xe thành cao không mui, dây thép buộc phải quấn từ 3 vòng trở lên, độ dài đuôi dây thép không được quá 30mm. Khi bộ phận hải quan, biên phòng, kiểm dịch kiểm tra toa xe (kể cả container rỗng) chuẩn bị bàn giao, bên bàn giao cần cử nhân viên công tác cùng với bên tiếp nhận và bộ phận hải quan, biên phòng, kiểm dịch cùng tiến hành kiểm tra, Bên sở tại địa điểm giao tiếp phụ trách việc mở, đóng các cửa sổ, cửa toa xe và cửa container. Nếu khi giao tiếp phát hiện thấy bên trong container, toa xe chưa được làm vệ sinh sạch sẽ và đóng chưa chặt thì Bên giao phải xử lý xong rồi mới giao tiếp. Nếu Bên giao không xử lý được, ủy thác cho Bên nhận xử lý thì các chi phí phát sinh sẽ do Bên ủy thác chịu.

(6) Tại ga biên giới, khi mở toa xe, container cho các bộ phận Hải quan, Biên phòng, Kiểm dịch kiểm tra hàng hóa, thì việc mở niêm phong và niêm phong lại do ga biên giới đường sắt sở tại làm và cần phải lập biên bản để chứng minh. Đường sắt không kiểm tra trạng thái bên trong của hàng hóa.

(7) Hai Bên khi viết giấy giao tiếp hành lý, bao gửi và hàng hóa phải để cách dòng.

(8) Hai bên không sử dụng vải bạt che và phụ kiện kèm theo vải bạt khổ đường 1435mm của đường sắt Bên kia. Đối với toa xe hàng sử dụng vải bạt và phụ kiện khổ đường 1435mm kèm theo, ga biên giới đường sắt tiếp nhận phụ trách đổi và đảm bảo tốt trạng thái vốn có của vải bạt và phụ kiện kèm theo. Vải bạt và phụ kiện kèm theo mà ga biên giới đổi cần phải được gấp ngay ngắn, sao cho số hiệu nằm ở phía mặt ngoài (sau khi gấp xong phải thấy rõ được logo đường sắt và số hiệu in trên vải bạt) được cung cấp miễn phí công lao động và bảo quản, rồi gửi trả lại vào ngày hôm sau ngày giao tiếp hoặc sớm hơn cho đường sắt có vải bạt; thủ tục giao tiếp này làm theo mẫu quy định tại Phụ kiện số 6.7 Nghị định thư và “Quy tắc sử dụng toa xe hàng liên vận quốc tế”. Hai Bên cần chuẩn bị đầy đủ số lượng vải bạt che để đảm bảo nhu cầu che đậy hàng tiếp nhận. Bạt che hàng phải tốt, số hiệu rõ ràng, đảm bảo không để hàng bị ướt trong quá trình chuyên chở.

Vải bạt và cán bạt toa xe hàng khổ đường 1000mm Việt - Trung phải được sử dụng đồng bộ, được che phủ đến ga đến hoặc ga sang toa, hai bên đều phải cung cấp vải bạt có chất lượng tốt, nếu do chất lượng vải bạt gây ra hàng hóa bị hỏng thì Bên giao chịu trách nhiệm. Khi giao tiếp tại ga biên giới, phải kiểm tra xác nhận số lượng cán bạt, chất lượng vải bạt và dây thừng, tình trạng buộc bạt che phủ, nếu không đạt yêu cầu thì Bên giao xử lý; nếu Bên giao ủy thác cho Bên nhận xử lý thì Bên giao chịu tất cả các chi phí phát sinh. Hai bên sử dụng mẫu phiếu quy định tại Phụ kiện số 6.7 Nghị định thư để giao tiếp bạt và cán bạt toa xe hàng. Đối với vải bạt không thuộc sở hữu của mình, hai bên phải kịp thời tổ chức giao trả, vải bạt phủ toa xe vận chuyển trên đường sắt không sở hữu vải bạt có lý trình dưới 200km thì phải trả cho đường sắt sở hữu trong vòng 10 ngày kể từ ngày tiếp nhận, 200 đến 500km phải trả cho đường sắt sở hữu trong vòng 15 ngày kể từ ngày tiếp nhận, trên 500km thì phải trả cho đường sắt sở hữu trong vòng 20 ngày kể từ ngày tiếp nhận. Nếu giao trả chậm trễ, mỗi tấm vải bạt tính phí đọng 5CHF/ngày. Vải bạt và phụ kiện kèm theo được dỡ ra, thay ra cần phải được gấp ngay ngắn, sao cho số hiệu nằm ở phía mặt ngoài (sau khi gấp xong phải thấy rõ được logo đường sắt và số hiệu in trên vải

bạt), phụ kiện kèm theo được bó chặt theo quy định, và được cung cấp miễn phí công lao động và bảo quản.

Đối với các toa xe khổ đường 1000mm, khi các doanh nghiệp vận tải có nhu cầu sử dụng bạt có đánh số của mình để che phủ đảm an toàn lượng hàng hóa trong quá trình vận chuyển và yêu cầu chuyển trả lại cho doanh nghiệp, hai ga biên giới tổ chức giao tiếp bạt của doanh nghiệp như việc giao tiếp bạt của hai đường sắt, điều kiện kỹ thuật giao tiếp và mẫu phiếu giao tiếp giao cho trường hai ga biên giới nghiên cứu phù hợp với thực tế.

(9) Đối với những xe hàng cùng một giấy xuất nhập khẩu Hải quan, Hai bên cố gắng tổ chức kéo bằng một chuyến tàu giao cho bên nhận. Nếu do hạn chế sức kéo hoặc chiều dài đoàn tàu mà không giao hết bằng một chuyến tàu thì bên giao cần nhanh chóng tổ chức kéo các toa xe còn lại giao cho bên nhận bằng các chuyến tàu gần nhất tiếp theo.

Khoản 24. Việc thanh toán giữa hai đường sắt Việt-Trung tiến hành theo quy định trong "Hiệp định về quy tắc thanh toán trong liên vận hành khách và hàng hóa quốc tế" và Biện pháp thanh toán của Nghị định thư này (Phụ kiện số 11).

Khoản 25. Những toa xe hàng khổ đường 1435mm của đường sắt Việt Nam bánh thép đúc có trọng tải từ 50 tấn trở lên được phép xếp hàng hóa tới các ga từ Bằng Tường đến Nam Ninh Đường sắt Trung Quốc.

Các toa của ĐSVN khổ đường 1000 mm trong bộ số đã được đường sắt hai nước Việt Nam và Trung Quốc tổ chức vận chuyển thử nghiệm thành công trên và đủ tiêu chuẩn toa xe liên vận quốc tế được sử dụng vận chuyển hàng hóa liên vận quốc tế từ ga Lào Cai sang các ga Sơn Yêu, Hà Khẩu, Hà Khẩu Bắc và ngược lại.

IV. Thiết bị thông tin.

Khoản 26. Hai Bên đánh điện báo và đo thử thiết bị thông tin làm theo biện pháp thông báo điện báo công vụ và biện pháp đo thử thiết bị thông tin giữa các ga biên giới (Phụ kiện số 12).

Khoản 27. Giữa hai ga biên giới hai Bên lắp đặt thiết bị thông tin cùng chủng loại. Thiết bị truyền dẫn kỹ thuật số SDH 622Mb/s (STM-4) và tổng đài kỹ thuật số 48 số ở Đồng Đăng-Bằng Tường do Đường sắt Trung Quốc cung ứng, hai bên phụ trách việc kiểm tra, bảo dưỡng thiết bị và đường dây thông tin nằm trong địa phận biên giới của nước mình, các chi phí phát sinh ở bên nào thì do bên đó chịu; liên quan đến việc sửa chữa các bản mạch bị hỏng hoặc mua các bản mạch dự phòng, phía Trung Quốc có trách nhiệm giúp phía Việt Nam liên hệ nhà sản xuất, các chi phí do phía Việt Nam chịu; máy tải ba đầu cuối 12 kênh lắp ở Lào Cai-Sơn Yêu do Đường sắt Việt Nam cung ứng, phía Việt Nam là đầu A, phía Trung Quốc là đầu B; hai Bên căn cứ nhu cầu bảo dưỡng có trách nhiệm cung ứng phụ tùng thay thế cho nhau.

Điện báo công vụ dùng loại điện báo trí năng theo điện mã quốc tế, giữa Đồng Đăng-Bằng Tường, Lào Cai-Sơn Yêu dùng máy fax; dự xác báo đoàn tàu dùng máy fax phù hợp với khuyến nghị G3 của Ủy ban tư vấn điện thoại, điện báo quốc tế. Điện thoại đóng đường, điện thoại trực thông dùng máy điện thoại kiểu rung chuông. Việc liên lạc nghiệp vụ giữa Đồng Đăng- Bằng Tường sử dụng máy điện thoại của tổng đài kỹ thuật số.

Đường dây thông tin hướng Đồng Đăng-Bằng Tường, đường sắt Việt Nam dùng dây trần và cáp điện thông tin cao tần dẫn tới gần điểm nối ray phía Việt Nam và lắp đặt thiết bị ngắt nối; Đường sắt Trung Quốc dùng cáp điện thông tin cao tần kéo đến gần điểm nối ray phía Trung Quốc và lắp đặt thiết bị ngắt nối; đoạn dây nối giữa hai thiết bị ngắt nối do đường sắt Việt Nam kết nối và bảo dưỡng. Thiết bị và đường dây thuộc bên nào do bên đó tự chịu trách nhiệm bảo dưỡng.

Đường dây cáp quang hướng Đồng Đăng - Bằng Tường, phía Việt Nam lắp đặt bệ cáp gần điểm nối ray ở phía Việt Nam việc kết nối và bảo dưỡng tại bệ cáp do phía Việt

Nam chịu trách nhiệm. Phía Trung Quốc lắp đặt bệ cáp gần điểm nối ray ở phía Trung Quốc việc kết nối và bảo dưỡng tại bệ cáp do phía Trung Quốc chịu trách nhiệm. Đường dây cáp quang giữa hai bệ cáp do phía Việt Nam chịu trách nhiệm bảo dưỡng.

Đường dây thông tin hướng Lào Cai-Son Yêu hai Bên dùng cáp thông tin cao tần có tính năng giống nhau. Ở hai bên của điểm nối ray hai Bên đều lắp thiết bị ngắt nối đường dây của mình, đoạn dây nối giữa hai thiết bị ngắt nối do Đường sắt Trung Quốc kết nối và bảo dưỡng.

Thiết bị và đường dây thuộc bên nào do bên đó tự chịu trách nhiệm bảo dưỡng.

Khoản 28. Khi thiết bị thông tin có trở ngại, sự liên hệ công vụ giữa đường sắt hai Bên thực hiện bằng bản ghi chép nội dung điện báo hoặc điện thoại, do ga biên giới hoặc Sở giao tiếp Bên kia làm và chuyển đi.

Khoản 29. Thiết bị đóng đường giữa hai ga biên giới đường sắt Việt-Trung dùng máy đóng đường nửa tự động rơ-le loại 64D phối hợp với thiết bị liên khoá, tín hiệu.

V. Các vấn đề khác

Khoản 30.

Nếu gặp phải thiên tai bất ngờ làm ảnh hưởng đến việc vận hành bình thường tàu khách liên vận quốc tế, đường sắt có toa xe đang chạy trên đường căn cứ theo tình hình thực tế, tiến hành xử lý ổn thỏa, bố trí cho đoàn tàu tạm thời dừng tại ga, về nguyên tắc bố trí dừng tại ga lớn hoặc ga có điều kiện tương đối tốt, nhà ga làm tốt công tác đón tàu. Nếu cần thiết phải có biện pháp dừng chạy, quay đầu trở lại, đường sắt sở tại phải kịp thời thông báo bằng văn bản cho đường sắt liên quan, đường sắt liên quan phải ủng hộ và nhanh chóng trả lời bên kia. Đồng thời, phương án tổ chức cho đoàn gặp trở ngại được thực hiện theo mệnh lệnh điều độ của đường sắt nước sở tại, sao gửi trưởng tàu, nhà ga phối hợp thực hiện.

Trong quá trình thực hiện Nghị định thư, những vấn đề phát sinh về nghiệp vụ và kỹ thuật vận tải khi cần điều chỉnh, phải được cơ quan chủ quản đường sắt hai Bên thông báo cho nhau và thoả thuận thống nhất mới được thực hiện.

Vấn đề chạy tàu hàng khổ đường 1000mm giữa Đồng Đăng – Bằng Tường đường sắt Việt – Trung do Tổng công ty ĐSVN và Tổng công ty DSTQ bàn bạc quyết định sau khi ga Bằng Tường đủ điều kiện kiểm nghiệm, kiểm dịch hoa quả nhập khẩu khẩu và căn cứ theo tình hình tăng khối lượng.

Sau khi ga Hà Khẩu Bắc đủ điều kiện chuyển tải hành khách giữa khổ đường 1435mm và 1000mm, tiếp tục nghiên cứu việc chạy tàu khách liên vận quốc tế Hà Nội – Côn Minh đường sắt Việt – Trung.

Hiện nay, tuyến đường sắt khổ 1435 mm giữa Côn Minh – Hà Khẩu Bắc (Đường sắt Trung Quốc) đã chính thức đưa vào khai thác. Hai bên đường sắt Việt – Trung cần tích cực thúc đẩy chính quyền và các đơn vị hữu quan của hai bên để tìm ra phương thức vận tải đường sắt tốt hơn để vận chuyển hàng hóa và hành khách giữa ga Hà Khẩu Bắc (Đường sắt Trung Quốc) – ga Lào Cai (Đường sắt Việt Nam).

Hai bên thống nhất tiếp tục tích cực khai thác hiệu quả đoàn tàu chuyên tuyến hai chiều Hải Phòng (Việt Nam) – Khai Viễn (Trung Quốc).

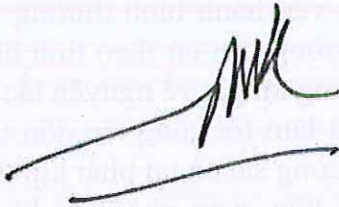
Nhằm tăng năng lực chuyên chở, rút ngắn thời gian tác nghiệp chạy tàu từ ga Lào Cai ĐSVN đến ga Son Yêu DSTQ và ngược lại; hai Bên thống nhất sớm thử nghiệm dùng 01 đầu máy D19E của ĐSVN tham gia kéo các đoàn tàu LVQT khổ đường 1000mm giữa ga Lào Cai và ga Son Yêu.

Để tạo điều kiện cho việc giao tiếp hàng hóa được thông suốt, hai bên sẽ phối hợp với các cơ quan chức năng của nước mình: Hải quan, Biên phòng, Kiểm dịch của 2 nước thực hiện chế độ làm việc 24/7.

Khoản 31. Nghị định thư này và các Phụ kiện kèm theo có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2019, đồng thời Nghị định thư kỳ họp XLI ký tại Côn Minh (Trung Quốc) ngày 14 tháng 12 năm 2017 chấm dứt hiệu lực.

Nghị định thư này được ký tại Đà Nẵng (Việt Nam) ngày 06 tháng 12 năm 2018 gồm 02 bản, mỗi Bên giữ 01 bản. Mỗi bản đều lập bằng chữ Việt Nam và chữ Trung Quốc và có hiệu lực như nhau./.

**ĐẠI DIỆN
BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA
VIỆT NAM**



**ĐẠI DIỆN
TỔNG CÔNG TY ĐƯỜNG SẮT TRUNG QUỐC
NƯỚC CỘNG HÒA NHÂN DÂN
TRUNG HOA**

