

# HIỆP ĐỊNH ĐƯỜNG SẮT BIÊN GIỚI

giữa Bộ Giao thông vận tải và bưu điện nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam  
và Bộ Đường sắt nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa.

\*\*\*\*\*

Bộ Giao thông vận tải và bưu điện nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Bộ Đường sắt nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa (dưới đây gọi tắt là "Hai bên") thông qua bản hiệp nghị đã thỏa thuận như sau:

## ĐIỀU I

### Ga biên giới

- Ga Đông Đăng đường sắt nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam cách điểm nối ray 4,6 km;
- Ga Bằng Tường đường sắt nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa cách điểm nối ray 13,2 km;
- Ga Phó Mới đường sắt nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam cách đường biên giới 2,4 km;
- Ga Sơn Yên đường sắt nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa cách đường biên giới 6,5 km.

Hai bên xác nhận điểm nối ray đã có giữa Đông Đăng-Bằng Tường đường sắt Việt-Trung. Đường sắt Trung Quốc chịu trách nhiệm sửa chữa, quản lý tuyến đường và thiết bị liên quan từ điểm nối ray đã có về phía Bắc; đường sắt Việt Nam chịu trách nhiệm sửa chữa, quản lý tuyến đường và thiết bị liên quan từ điểm nối ray đã có về phía Nam. Hai bên nhận thức về đoạn đường biên giới này còn khác nhau, để lại chờ hai Nhà nước giải quyết khi đàm phán về biên giới.

Tại ga biên giới và giữa các ga biên giới phải có những trang thiết bị kỹ thuật để đảm bảo chạy tàu bình thường. Trang thiết bị kỹ thuật ở địa phận bên nào ray dựng theo qui định của bên đó.

Thiết bị cấp nước, cầu cạn, đường tam giác ở các ga biên giới cho phép bên kia sử dụng không phải trả tiền.

Hành khách liên vận quốc tế tuyến Đông Đăng-Bằng Tường chuyên tàu, sang toa, giao tiếp hành lý, bao gửi và tiếp toa xe khách, xe hành lý tại ga Đông Đăng.

Việc giao tiếp hàng hóa và toa xe liên vận quốc tế đều tiến hành tại ga biên giới của đường sắt tiếp nhận. Việc sang toa giữa xe 1 mét và xe tiêu chuẩn đối với hàng giữa nguyên toa đều tiến hành tại địa phận Việt Nam.

Tạm thời chưa nhận vận chuyển hàng lẻ (trừ hàng lẻ nguyên toa).

## ĐIỀU II

### Thời gian dừng ở ga biên giới và trọng việc chạy tàu.

Hai bên làm nghiệp vụ có liên quan đến chạy tàu và giao tiếp đều làm 24 giờ một ngày theo giờ Bắc Kinh.

"Ngày báo cáo" tính từ 18 giờ, giờ Bắc Kinh (17 giờ, giờ Hà Nội) đến 18 giờ, giờ Bắc Kinh (17 giờ, giờ Hà Nội) ngày hôm sau.

## ĐIỀU III

### Chạy tàu

Đoạn tàu chạy giữa các ga biên giới thực hiện theo Nguyên định của Hội nghị đường sắt biên giới giữa Bộ Giao thông vận tải và bưu điện nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Bộ Đường sắt nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa.

Trưởng tàu và nhân viên đầu máy khi làm nhiệm vụ trên đường sắt bên kia phải chấp hành các qui định có liên quan đến chạy tàu của đường sắt bên kia. Hai bên phải thực hiện những qui định có liên quan đến chạy tàu của bên kia đối và bổ sung phía thông báo kịp thời cho bên kia biết.

13,2  
4,6  
-----  
17,8

Khi đoàn tàu hoặc đầu máy chạy tới trạm gác biên giới phải đỗ tại nơi có tín hiệu đỗ tàu để nhân viên có thẩm quyền làm nhiệm vụ tại biên giới lên xuống.

Nhân viên phục vụ đoàn tàu, toa trưởng tàu và đầu máy chạy giữa ga Bằng Tường và ga Đông Đàng do đường sắt Trung Quốc đảm nhiệm; giữa ga Phố Mới và ga Sơn Yêu do đường sắt Việt Nam đảm nhiệm. Các giấy tờ của đoàn tàu hàng từ ga Sơn Yêu tới ga Phố Mới do đường sắt Trung Quốc cử người mang đi theo toa trưởng tàu; từ ga Đông Đàng tới ga Bằng Tường do đường sắt Việt Nam cử người mang đi theo toa trưởng tàu.

Tiền phục vụ đoàn tàu giao tiếp giữa các ga biên giới do bên phục vụ đoàn tàu được thu.

Toa xe rỗng dùng để cách ly hoặc để bảo đảm áp lực hãm, toa công vụ, toa trưởng tàu và toa xe từ chối tiếp nhận đều không tính tiền phục vụ đoàn tàu và tiền sử dụng toa xe.

Đường sắt sở tại chịu trách nhiệm bảo vệ bên ngoài đoàn tàu.

#### ĐIỀU IV

##### Xử lý tai nạn chạy tàu và xác định trách nhiệm.

Tại ga biên giới hoặc khu gian biên giới khi xảy ra tai nạn chạy tàu thì đường sắt sở tại có trách nhiệm kịp thời cứu viện và sửa chữa. Khi cần thiết, đường sắt bên kia phải cử đoàn tàu cứu viện đến cứu viện theo yêu cầu của đường sắt sở tại có tai nạn.

Việc xác minh và xử lý trách nhiệm tai nạn làm theo pháp luật của Nhà nước và quy định của đường sắt sở tại.

Mọi thiệt hại do tai nạn gây nên và phí tổn cứu viện do bên gây ra tai nạn chịu trách nhiệm bồi thường; nếu không thể xác minh được thì cả hai bên cùng chịu. Đối với những thiệt hại do tai nạn thiên nhiên bất khả kháng gây nên đều được miễn trách nhiệm.

Tai nạn có liên quan đến trách nhiệm của bên kia thì phải báo ngay cho bên đó biết và do đại diện hai bên tiến hành điều tra, xác minh mức độ thiệt hại và trách nhiệm bồi thường. Nếu trách nhiệm tai nạn có liên quan đến bưu kiện, bưu phẩm thì phải mời ngành bưu điện hữu quan cử đại diện tham gia điều tra.

#### ĐIỀU V

##### Lập kế hoạch chuyên chở hàng hóa và kế hoạch chạy tàu.

Trước khi bắt đầu thực hiện kế hoạch tháng, Cục Liễu Châu, Cục Thành Đô Đường sắt Trung Quốc và Xi nghiệp liên hợp vận tải đường sắt khu vực I Liên hiệp đường sắt Việt Nam, căn cứ vào kế hoạch chuyên chở hàng hóa xuất nhập khẩu do cơ quan quản lý đường sắt hai bên đã thương lượng mà lập kế hoạch chạy tàu hàng tháng giữa các ga biên giới.

#### ĐIỀU VI

##### Áp dụng các quy định liên vận quốc tế.

Việc vận chuyển hành khách, vận chuyển và giao tiếp hành lý, bao gửi, hàng hóa, sử dụng và giao tiếp toa xe cũng như mọi việc thanh toán liên quan đến các việc trên đều thực hiện theo "Hiệp định liên vận hành khách quốc tế", "Hiệp định liên vận hàng hóa đường sắt quốc tế", "Hiệp định về giá cước hành khách quốc tế", "Hiệp định về giá cước quá cảnh thông nhất", "Hiệp định về quy tắc sử dụng toa xe trong liên vận hành khách và hàng hóa đường sắt quốc tế" và "Quy tắc thanh toán trong liên vận hành khách và hàng hóa đường sắt quốc tế", cũng như Hiệp định này và "Nghị định thư Hội nghị đường sắt biên giới giữa Bộ Giao thông vận tải và bưu điện nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Bộ Đường sắt nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa".

## ĐIỀU VII

Lưu trú của nhân viên đường sắt ở ga biên giới bên kia.

Để làm nhiệm vụ công tác liên vận đường sắt, hai bên có thể cử một số nhân viên đường sắt cần thiết có liên quan sang lưu trú làm việc tại ga biên giới bên kia.

Những nhân viên được phép sang ga biên giới bên kia gồm Cục trưởng Cục đường sắt biên giới, Phó Cục trưởng, Nữ trưởng hoặc Trưởng phòng: vận chuyển hành khách, vận chuyển hàng hóa, liên vận quốc tế, toa xe, Trưởng ga biên giới, Đoàn trưởng Đoàn toa xe, Đoàn trưởng khách vận, Đoàn trưởng Đoàn đầu máy, Sở trưởng, Sở giao tiếp hoặc các cấp tương ứng của Liên hiệp đường sắt Việt Nam và Nghiệp liên hợp vận tải đường sắt khu vực (Đường sắt Việt Nam) tại cả các chức danh nói trên bao gồm cả chức phó; nhân viên làm công tác liên vận của Phòng liên vận, Phòng Vận chuyển Cục đường sắt và Ga biên giới; các tổ phục vụ làm công tác giao tiếp: hành lý, hàng gửi, hàng hóa, đầu máy, toa xe, đoàn tàu, đoàn tàu cứu viện, toa công vụ; phiên dịch, nhân viên duy tu và kiểm tra thiết bị kỹ thuật và chạy tàu, đầu máy, toa xe, thông tin, cầu cân; những người làm công tác liên lạc chạy tàu và điều tra sự cố; cấp dưỡng.

Các nhân viên nói trên xuất nhập biên giới dùng "Giấy chứng nhận nhân viên đường sắt xuất nhập biên giới" theo mẫu sau đây:

### GIẤY CHỨNG NHẬN

nhân viên đường sắt xuất nhập biên giới.

Số: .....

Tới ga biên giới: ..... Đường sắt: .....

Đi bộ hoặc đi theo chuyến tàu số: ..... ngày ..... tháng ..... năm .....

Số TT	Họ và Tên	Năm sinh	Chức vụ	Số hiệu Thẻ nhân viên đường sắt

Ngày ..... tháng ..... năm .....

TRƯỞNG GA BIÊN GIỚI

(ký tên, đóng dấu)

Khi các nhân viên nói trên xuất nhập biên giới phải xuất trình "Thẻ nhân viên đường sắt" có dán ảnh và "Giấy chứng nhận nhân viên đường sắt xuất nhập biên giới" còn giá trị cho Cơ quan biên phòng kiểm tra.

Nhân viên dùng "Giấy chứng nhận nhân viên đường sắt xuất nhập biên giới" để xuất nhập biên giới phải tuân theo pháp luật và quy định khác của nước sở tại, đồng thời chỉ được lưu trú trong phạm vi ga biên giới hoặc địa điểm chỉ định trong khu gian ga biên giới bên kia. Nhân viên tổ phục vụ đoàn tàu trong khu gian giữa ga biên giới không được rời khỏi toa xe và đầu máy, tại trường hợp phải bảo đảm an toàn chạy tàu.



Hai bên cung cấp nhà làm việc, nghỉ ngơi cần thiết cho nhân viên lưu trú bên kia và chữa bệnh khi ốm đau bất thường không phải trả tiền. Bên có nhà cửa chịu trách nhiệm về quét dọn, sưởi ấm và ánh sáng.

Giữa Xí nghiệp liên hợp vận tải đường sắt khu vực I Đường sắt Việt Nam và Cục đường sắt Thành Đô, Cục đường sắt Liễu Châu Đường sắt Trung Quốc bất kỳ bên nào đều phải rút về ngay những nhân viên của mình theo yêu cầu của bên kia.

## ĐIỀU VII

### Thiết bị thông tin.

Giữa các ga biên giới phải đặt những thiết bị điện thoại, điện báo chuyên dùng để cơ quan chủ quản, Cục đường sắt biên giới tương ứng hoặc các cơ quan tương ứng hai bên, Trường ga biên giới và Sở trưởng Sở giao tiếp sử dụng vào việc công không phải trả tiền.

Việc lắp đặt, bảo quản, sửa chữa thiết bị thông tin mỗi bên phải chịu trách nhiệm phần của mình.

Phương thức thông tin và biện pháp quản lý sẽ thực hiện theo quy định của Nghị định thư Hội nghị đường sắt biên giới giữa Bộ Giao thông vận tải và bưu điện nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Bộ Đường sắt nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa.

Điện báo và điện thoại đường sắt hai bên sử dụng vào việc công thực hiện theo "Quy tắc sử dụng điện thoại trao đổi điện báo công vụ đường sắt quốc tế" của các đường sắt tham gia Tổ chức hợp tác đường sắt. Biện pháp cụ thể sẽ quy định trong "Nghị định thư Hội nghị đường sắt biên giới giữa Bộ Giao thông vận tải và bưu điện nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Bộ Đường sắt nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa".

## ĐIỀU IX

### Chuyên chở vật phẩm công vụ.

Việc chuyên chở thiết bị, vật dụng của ngành đường sắt giữa hai ga biên giới có liên quan dùng trong liên vận quốc tế đều miễn cước phí vận chuyển, không thu thuế hải quan và các loại thuế khác.

## ĐIỀU X

### Việc ghi chép và in giấy tờ.

Hai bên ghi chép các giấy tờ, điện báo và công văn trao đổi giữa hai bên đều dùng chữ chính thức của nước mình.

Các biểu mẫu giấy tờ dùng ở ga biên giới in bằng chữ Việt Nam và chữ Trung Quốc.

## ĐIỀU XI

### Triệu tập Hội nghị đường sắt biên giới.

Hội nghị đường sắt biên giới do đường sắt hai bên tổ chức mỗi năm một lần. Ngày triệu tập hội nghị do cơ quan chủ quản tương ứng hai bên thỏa thuận trước 60 ngày và nội dung hội nghị phải trao đổi trước 30 ngày.

Hội nghị đường sắt biên giới họp luân phiên ở mỗi nước. Kinh phí hội nghị và sinh hoạt phí của các đại biểu do đường sắt bên triệu tập hội nghị đài thọ.

Hội nghị đường sắt biên giới do Trường đoàn đại biểu đường sắt bên triệu tập chủ trì và Trường đoàn hai bên ký "Nghị định thư Hội nghị đường sắt biên giới giữa Bộ Giao thông vận tải và bưu điện nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Bộ Đường sắt nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa".

Để thực hiện Hiệp định và Nghị định thư, Trường ga biên giới hai bên mỗi tháng họp một lần để trao đổi công tác và giải quyết những vấn đề tồn tại. Các cuộc họp đó luân phiên tại ga biên giới mỗi bên; ngày giờ cụ thể do hai bên có liên quan thương lượng với nhau.

## ĐIỀU XII

Sửa đổi và bổ sung Hiệp định.

Việc sửa đổi và bổ sung Hiệp định này có thể nêu ra trong Hội nghị đường sắt biên giới xem xét hoặc trao đổi bằng văn bản nhưng phải được cấp ký Hiệp định phê chuẩn mới có hiệu lực.

## ĐIỀU XIII

Hiệu lực của Hiệp định

Hiệp định này có hiệu lực trong thời hạn 5 năm kể từ ngày ký.

Sáu tháng trước khi Hiệp định hết hiệu lực nếu không một bên ký kết nào thông báo cho phía bên ký kết kia bằng văn bản yêu cầu chấm dứt hiệu lực của Hiệp định thì Hiệp định này đương nhiên được kéo dài thêm từng 3 năm một.

Hiệp định này làm tại Bắc Kinh ngày 08 tháng 03 năm 1992 thành hai bản, mỗi bản bằng tiếng Việt Nam và tiếng Trung Quốc. Cả hai văn bản đều có giá trị như nhau.

Từ ngày Hiệp định này có hiệu lực thì "Hiệp định đường sắt biên giới Việt-Trung" ký ngày 12 tháng 04 năm 1971 hết hiệu lực.

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

ĐẠI DIỆN  
BỘ ĐƯỜNG SẮT  
NƯỚC CỘNG HÒA NHÂN DÂN TRUNG HOA

