

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
TỔNG CÔNG TY
ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM**

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

Số: **03** /ĐS-VT

Hà Nội, ngày 04 tháng 01 năm 2016

V/v triển khai, thực hiện Nghị định
thư đường sắt biên giới Việt-Trung
lần thứ 39

Kính gửi:

- Các Ban: VT, ĐMTX, KHKD, TCKT, QLHT, QTCN, KSNB, ANQP, CBĐT, ATGT;
- Trung tâm ĐHVTT ĐS
- 12 Chi nhánh Khai thác ĐS;
- 05 Chi nhánh Đầu máy;
- Công ty TNHH MTV VTĐS Hà Nội, Sài Gòn;
- 15 Công ty TNHH MTV QLĐS;
- 05 Công ty TNHH MTV TTTH ĐS;
- Ratraco.

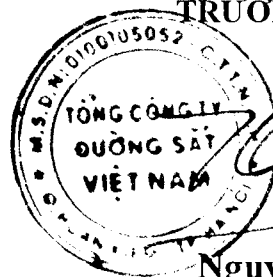
Từ ngày 21 đến 24 tháng 12 năm 2015, Bộ giao thông vận tải Việt Nam và Tổng công ty Đường sắt Trung Quốc đã tổ chức họp và ký kết Nghị định thư Hội nghị đường sắt biên giới Việt – Trung lần thứ 39 tại Nam Ninh, Trung Quốc.

Trong khi chờ bản in chính thức gửi đến các đơn vị, Tổng công ty ĐSVN xin gửi nội dung phần sửa đổi bổ sung Nghị định thư (Phụ lục 1) và toàn văn Nghị định thư đường sắt biên giới Việt – Trung lần thứ 39 (Phụ lục 2) đến các đơn vị để triển khai thực hiện./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch HĐTV TCT (để b/c);
- Tổng giám đốc TCT (để b/c);
- Các Phó TGĐ TCT (để b/c);
- Lưu VT, QTCN, VT.

**TL. TỔNG GIÁM ĐỐC
TRƯỞNG BAN VẬN TẢI**



Nguyễn Hữu Tuyên

Nội dung sửa đổi Nghị định thư đường sắt biên giới Việt – Trung lần thứ 39

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 Trưởng ga biên giới hai Bên phải báo cáo cơ quan chủ quản cấp trên để quyết định.

(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, chiều dài đoàn tàu không quá 60 trục.

(5) Trọng lượng đoàn tàu hàng giữa ga Lào Cai và ga Sơn Yêu do một đầu máy D5H kéo là 380 tấn, do 2 đầu máy D5H kéo 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 80 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. Cát, nôi 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 dùng để dồn 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) Cát, nôi giữa đầu máy và toa xe sát máy.

a) Tại ga Đồng Đăng:

- Việc cắt, nối đầu đám 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 đám 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 đám chính xác giữa đầu máy và toa xe sát máy.

b) Tại các ga Hà Khẩu và Sơn Yêu:

Việc cắt, nối đầu đám 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 đám 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 đám 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.

(2) Nội dung lập tàu hàng khổ đường 1435mm và 1000mm 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) 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).

(4) 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 trưởng 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.

(5) Khi thử hãm (thử độ kín gió đoàn xe) lượng xì hở 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-Băng Tường do đầu máy Trung Quốc kéo không được vượt quá 20 KPa (0,2 Kg/cm²), đoạn Lào Cai-Sơn Yêu do đầu máy Việt Nam kéo không vượt quá 50 KPa (0,5 Kg/cm²), nhưng đối với đoàn tàu bắt

đầu chạy từ ga Lào Cai kéo toa xe chạy vượt quá ga Sơn Yêu 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).

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. Công ty vận tải hành khách đường sắt Hà Nội Đường sắt Việt Nam và Cục Nam Ninh, 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) Công ty vận tải hành khách đường sắt Hà Nội Đường sắt Việt Nam và Cục Nam Ninh, 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, Cục đường sắt Nam Ninh: kyc21872@163.com, Cục đường sắt 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 Trách nhiệm hữu hạn một thành viên vận tải đường sắt Hà Nội: vantaiduongsat130@gmail.com 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 cần phù hợp điều kiện kỹ thuật giao tiếp toa xe khách (Phụ kiện số: 6.3 và 6.4).

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.*

(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 hàng liên vận quốc tế” Phụ lục 13 (điều 6, 11) “Quy tắc sử dụng toa xe hàng trong liên vận quốc tế” (PGV), 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 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 13 PGV hoặc Phụ lục 9 PPV, đường sắt có toa xe thông báo cho phía Bên kia mục lục 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) Những toa xe không thuộc đường sắt mình mà trạng thái kỹ thuật không tốt nhưng không nguy hại đến an toàn chạy tàu thì có thể lập biểu đăng ký toa xe không tốt (Phụ kiện số 8) rồi tiếp nhận. Đợi khi toa xe quay về, kèm theo biểu đăng ký vào giấy giao toa xe rồi trả lại cho đường sắt có toa xe.

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, tùy theo toa xe khách hay toa xe hàng Bên tiếp nhận phải lập biên bản theo Phụ lục số 6 (điều 4) “Quy tắc sử

dụng toa xe khách trong liên vận quốc tế” hoặc Phụ lục số 9 (điều 3) “Quy tắc sử dụng toa xe hàng trong liên vận quốc tế”, do ga lập “Biên bản ga từ chối tiếp nhận toa xe khách” hoặc “Biên bản ga từ chối tiếp nhận toa xe hàng”, viết thành 2 bản, mỗi Bên giữ 1 bản.

(5) Để quay vòng toa xe nhanh, thời gian toa xe ở đường sắt Bên kia với toa xe khổ đường 1435mm và toa xe khổ đường 1000mm đều là 5 ngày.

Hai Bên nên tăng cường tổ chức vận tải, áp dụng các biện pháp tích cực, nỗ lực rút ngắn thời gian quay vòng toa xe, cố gắng để thời gian quay vòng toa xe hàng khổ đường 1000 mm trên đường sắt Bên kia còn dưới 5 ngày.

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

+ Từ 1 đến 7 ngày: 11,50 franc Thụy Sĩ/một xe ngày đêm;

+ *Từ 8 đến 15 ngày đêm: 17,25 franc Thụy Sĩ/một xe ngày đêm*

+ *Từ 16 ngày đêm trở lên: 34,50 franc Thụy Sĩ/một xe ngày đêm.*

b) Phí sử dụng toa xe hàng khổ đường 1000mm dừng ở đường sắt Bên kia tính bằng 82% phí sử dụng toa xe hàng khổ đường 1435mm:

+ Từ 1 đến 7 ngày: 9,430 franc Thụy Sĩ/một xe ngày đêm;

+ *Từ 8 đến 15 ngày đêm: 14,145 franc Thụy Sĩ/một xe ngày đêm;*

+ *Từ 16 ngày đêm trở lên: 28,290 franc Thụy Sĩ/một xe ngày đêm.*

Khi phí sử dụng toa xe hàng khổ đường 1435mm theo PGV điều chỉnh thì phí sử dụng toa xe hàng khổ đường 1000mm cũng điều chỉnh kịp thời theo tỷ lệ trên.

(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, ống mềm, khóa ngắt gió đầu xe, dây điện, dây truyền thanh, *cupler điện* nối giữa hai đầu xe và dây dẫn chính gầm 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 giật đầu 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 chỉnh 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	Tỉnh hình thiết bị	Bên Việt Nam ký	Bên Trung Quốc ký	Ngày tháng	Số tàu	Tỉnh hình thiết bị	Bên Việt Nam ký	Bên Trung Quốc ký	

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 Cục Đường sắt Nam Ninh (Trung Quốc) và *Công ty Trách nhiệm hữu hạn một thành viên Vận tải đường sắt Hà Nội* (Việt Nam) căn cứ vào điều kiện có liên quan để thỏa thuận cụ thể.

“ĐSVN và ĐSTQ 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 Trách nhiệm hữu hạn một thành viên Vận tải đường sắt Hà Nội* chỉ định, đại lý phía Trung Quốc do các Cục đường sắt 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 Trách nhiệm hữu hạn một thành viên Vận tải đường sắt Hà Nội* và Cục đường sắt Bắc Kinh 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 Trách nhiệm hữu hạn một thành viên Vận tải đường sắt Hà Nội* (Đường sắt Việt Nam) và Cục Đường sắt Nam Ninh (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 cụm 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 TNHH MTV vận tải đường sắt Hà Nội Đường sắt Việt Nam* và 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 ĐSVN* và *Tổng công ty DSTQ* mới được chuyên chở.

Khoản 13

Để 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, lễ 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 gô 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 Cục Côn Minh đường sắt Trung Quốc thì cứ 2 toa xe khổ đường 1000mm làm một giấy gửi hàng. ~~nhưng một giấy gửi hàng không được vượt quá 60 tấn.~~

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 của Hiệp định liên vận hàng hóa đường sắt quốc tế 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 chở 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”.*

Trọng tải xếp hàng đi qua hai ga Lào Cai, Sơn Yêu khổ đường 1000mm không vượt quá trọng tải ghi trên thành xe. Đối với hàng rời xếp đồng khối có điều kiện hạ tải tại ga biên giới thì được phép xếp vượt trọng tải nhưng không vượt quá 5% trọng tải ghi trên thành xe. Đối với toa xe thành cao không mui tải trọng 40 tấn và toa xe có mui tải trọng 35 tấn của đường sắt Việt Nam khi chở hàng đi quá ga Lào Cai đến các ga khổ đường 1000mm của đường sắt Trung Quốc trọng tải xếp hàng không được vượt quá 35 tấn.

(Do hạn chế về cầu đường của đường sắt Việt Nam nên đối với những toa xe của đường sắt Trung Quốc có chiều dài 11m, tự trọng 15,6 tấn, trọng tải xếp hàng không vượt quá 30,6 tấn. Đối với hàng rời xếp đồng khối hạ tải tại ga biên giới, cho phép bội tải, nhưng không được vượt quá 31 tấn. Bên Việt Nam nên cố gắng cải tạo chất lượng cầu đường để nhanh chóng khôi phục trọng tải xếp hàng như quy định tại nội dung của đoạn văn thứ 6 của Khoản này).

Về việc ga Sơn Yêu sử dụng toa xe có mui rộng 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 Cục Đường sắt Côn Minh đường sắt Trung Quốc và ngược lại, do *Công ty TNHH MTV Vận tải đường sắt Hà Nội* và Cục Đường sắt Côn Minh đường sắt Trung Quốc trực tiếp trao đổi và thỏa thuận; kế hoạch chuyên chở hàng hoá tháng và kế hoạch bổ sung đối với hàng hoá chuyên chở từ Việt Nam đến các Cục khác của đường sắt Trung Quốc hoặc quá cảnh Trung Quốc đến các nước thứ 3 và ngược lại do Tổng công ty ĐSVN và Tổng công ty ĐSTQ 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 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 Cục Đường sắt Côn Minh (đường sắt Trung Quốc) và ngược lại do *Công ty TNHH MTV Vận tải đường sắt Hà Nội* đường sắt Việt Nam và Cục Đường sắt 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 ~~trong quy định của Phụ lục số 6-SMGS, 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 Trung – Việt nhận chuyên chở container loại 20 feet tiêu chuẩn quốc tế (kích thước không lớn hơn 6058 x 2438 x 2591mm) và nhanh chóng hoàn thiện các thủ tục để thực hiện vận chuyển container loại 40 feet tiêu chuẩn quốc tế (kích thước không lớn hơn 12192x 2438 x 2591mm) trên đường sắt khổ 1000mm qua cửa khẩu Sơn Yêu - Lào Cai. Việc nhận chuyên chở thực hiện theo quy định SMGS.

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. Các biện pháp cụ thể hai bên sẽ bàn sau.

Đường sắt hai nước tiếp tục triển khai các bước tiếp theo để thực hiện Thỏa thuận về vận chuyển container thuộc sở hữu của đường sắt giữa đường sắt Việt Nam và đường sắt Trung Quốc đã ký kết. Đường sắt Việt Nam do *Công ty TNHH MTV Vận tải đường sắt Hà Nội, Công ty TNHH MTV Vận tải đường sắt Sài Gòn* và Công ty Cổ phần vận tải và thương mại đường sắt (Ratracos) ~~Công ty Dịch vụ vận tải đường sắt~~ ký kết hợp đồng vận chuyển container với Công ty vận tải liên quan của đường sắt Trung Quốc. ~~Hai bên thông báo cho nhau biết khi có thêm doanh nghiệp kinh doanh vận tải mới tham gia vận chuyển.~~

Đường sắt Việt Nam và đường sắt Trung Quốc sẽ cùng nỗ lực triển khai việc vận chuyển container, đẩy nhanh tiến độ công việc, thống nhất giữa hai bên về thông số kỹ thuật, phương thức xếp dỡ, kiểm tra giao tiếp, thu phí, lập tàu..., tích cực tạo điều kiện khai thông liên vận, **năm 2016** tổ chức chạy thử tàu container (container thông dụng 20', 40', kể cả container lạnh) trên khổ đường 1435mm giữa Yên Viên – Nam Ninh, trên cơ sở chạy thử thành công sẽ tăng thêm ga tác nghiệp để đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa container giữa Trung Quốc và Việt Nam.

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 dễ thối 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, 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 ký 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 ~~đặc-biệt~~ 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 ~~đặc-biệt~~ của người gửi".

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) Toa xe rỗng chạy sang phía Bên kia bên, khi có bộ phận Hải quan, Bên phòng tiến hành kiểm tra thì bên bàn giao toa xe phải có trách nhiệm phối hợp. Bên trong toa xe rỗng phải được làm vệ sinh sạch sẽ và đóng chặt các thành hai đầu, thành bên, cửa xe và cửa sổ xe, *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 thép 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 liên ngành cửa khẩu kiểm tra toa xe chuẩn bị bàn giao, bên bàn giao toa xe cần cử nhân viên công tác cùng với bên tiếp nhận và bộ phận liên ngành cửa khẩu cùng tiến hành kiểm tra, bên bàn giao toa xe phụ trách việc mở, đóng các cửa sổ, cửa toa xe. Nếu khi giao tiếp phát hiện thấy bên trong 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 cho Hải quan hoặc cơ quan 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 của đường sắt Bên kia. Đối với toa xe hàng sử dụng vải bạt và phụ kiện kèm theo, ga biên giới đường sắt tiếp nhận phụ trách đối 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 đối 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 các quy định tại các Phụ lục số 5 và số 11 của “Quy tắc sử dụng toa xe hàng trong liên vận quốc tế (PGV). 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.

(9) Đối với những xe hàng cùng một giấy xuất nhập khẩu Hải quan, Hai bên có 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.

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.

Hai bên nhận thấy rằng Hiệp định đường sắt biên giới Việt – Trung ký năm 1992 hiện nay đã có một số nội dung không phù hợp cần phải bổ sung, sửa đổi. Trong năm 2016 thông qua hội đàm hoặc thông qua đường công văn, hai bên sẽ tích cực trao đổi, thống nhất với nhau các nội dung bổ sung, sửa đổi Hiệp định đường sắt biên giới Việt – Trung năm 1992. Các nội dung bổ sung, sửa đổi sau khi được hai bên thống nhất sẽ trình cấp có thẩm quyền phê duyệt.

Vấn đề chạy tàu hàng khổ đường 1000mm giữa Đàng Đăng – Bằng Tường đường sắt Việt – Trung do Tổng công ty ĐSVN và Tổng công ty ĐSTQ 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).

Khoản 31. Nghị định thư này và các Phụ kiện kèm theo có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2016, đồng thời Nghị định thư kỳ họp XXXVIII ký tại Đà Nẵng (Việt Nam) ngày 27 tháng 11 năm 2014 chấm dứt hiệu lực.

Nghị định thư này được ký tại Nam Ninh (Trung Quốc) ngày 24 tháng 12 năm 2015 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./.

BẢNG GIỜ TÀU GIAO TIẾP GIỮA ĐỒNG ĐĂNG - BẢNG TƯỜNG

Tên ga	Tốc độ khu gian cho phép (km/h)	Tốc độ qua ghi (km/h)		Thời gian chạy tàu (giờ Hà Nội)						
		Khi vào đường thẳng	Khi vào đường rẽ	Tàu khổ đường 1435mm						
				T8702/MR1	24502	24504	24506	24508	24510	24512
Đồng Đăng		35	15	2.50	19.06	21.33	6.46	9.40	13.10	16.20
Điểm dừng tàu kiểm tra phía Việt Nam	40			3.02	19.18	21.45	6.58	9.52	13.22	16.32
				3.04	19.21	21.48	7.01	9.55	13.25	16.35
Điểm dừng tàu kiểm tra phía Trung Quốc				3.08	19.25	21.52	7.05	9.59	13.29	16.39
Bảng Tường	50			3.10	19.28	21.55	7.08	10.02	13.32	16.42
				3.31	20.02	22.29	7.42	10.36	14.06	17.16

Chú thích:

1. Tàu khách liên vận quốc tế số hiệu **số hiệu MR1/T8702/Z6 Hà Nội (Gia Lâm) – Bắc Kinh Tây** chạy từ Hà Nội (**Gia Lâm**) vào các ngày Thứ Ba và Thứ Sáu hàng tuần. Tàu khách liên vận quốc tế số hiệu **Z6** đến Bắc Kinh Tây vào các ngày Thứ Năm và Chủ Nhật hàng tuần.
2. Áp lực hãm của đoàn tàu hàng không được nhỏ hơn 24 tấn/100 tấn tàu (không kể trọng lượng và áp lực hãm của đầu máy); áp lực hãm của đoàn tàu khách không được nhỏ hơn 32 tấn/100 tấn tàu (kể cả trọng lượng và áp lực hãm của đầu máy). Hai Bên cùng thông báo cho nhau cách tính lực hãm của mỗi nước.
3. Khi cần tăng thêm số đôi tàu hàng giữa các ga biên giới do Trường ga biên giới hai Bên thỏa thuận quyết định.
4. Khi cần tổ chức chạy tàu khách du lịch quốc tế Quế Lâm-Hạ Long, Hạ Long - Quế Lâm do **Công ty TNHH MTV Vận tải đường sắt Hà Nội đường sắt Việt Nam** và Cục Đường sắt Nam Ninh đường sắt Trung Quốc bàn bạc, quyết định.
5. Trong quá trình thực hiện biểu đồ chạy tàu giao cho Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và Cục Đường sắt Nam Ninh căn cứ tình hình thực tế để bàn bạc, điều chỉnh biểu đồ chạy tàu này cho phù hợp.

BẢNG GIỜ TÀU GIAO TIẾP GIỮA BẢNG TƯỜNG - ĐỒNG ĐĂNG

Tên ga	Tốc độ khu gian cho phép (km/h)	Tốc độ qua ghi (km/h)		Thời gian chạy tàu (giờ Hà Nội)						
		Khi vào đường thẳng	Khi vào đường rẽ	Tàu khổ đường 1435mm						
Bảng Tường		35	25	T8701/MR2	24501	24503	24505	24507	24509	24511
Điểm dừng tàu kiểm tra phía Trung Quốc	50			22.41	17.50	20.17	5.30	8.00	11.30	14.40
Điểm dừng tàu kiểm tra phía Việt Nam				23.02	18.24	20.51	6.04	8.34	12.04	15.14
				23.04	18.27	20.54	6.07	8.37	12.07	15.17
				23.08	18.31	20.58	6.11	8.41	12.11	15.21
				23.10	18.34	21.01	6.14	8.44	12.14	15.24
Đồng Đăng	40	35	15	23.22	18.46	21.13	6.26	8.56	12.26	15.36

Chú thích:

1. Tàu khách liên vận quốc tế số hiệu **số hiệu Z5/T8701/MR2 Bắc Kinh Tây – Hà Nội (Gia Lâm)** chạy từ Bắc Kinh Tây vào các ngày Thứ Năm và Chủ Nhật hàng tuần. Tàu khách liên vận quốc tế số hiệu **MR2** đến Hà Nội (**Gia Lâm**) vào các ngày Thứ Ba và Thứ Bảy hàng tuần.
2. Áp lực hãm của đoàn tàu hàng không được nhỏ hơn 24 tấn/100 tấn tàu (không kể trọng lượng và áp lực hãm của đầu máy); áp lực hãm của đoàn tàu khách không được nhỏ hơn 32 tấn/100 tấn tàu (kể cả trọng lượng và áp lực hãm của đầu máy). Hai Bên cùng thông báo cho nhau cách tính lực hãm của mỗi nước.
3. Khi cần tăng thêm số đôi tàu hàng giữa các ga biên giới do Trường ga biên giới hai Bên thỏa thuận quyết định.
4. Khi cần tổ chức chạy tàu khách du lịch quốc tế Quế Lâm - Hạ Long, Hạ Long - Quế Lâm do Công ty **TNHH MTV Vận tải đường sắt Hà Nội đường sắt Việt Nam** và Cục Đường sắt Nam Ninh đường sắt Trung Quốc bàn bạc, quyết định.
5. Trong quá trình thực hiện biểu đồ chạy tàu giao cho Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và Cục Đường sắt Nam Ninh căn cứ tình hình thực tế để bàn bạc, điều chỉnh biểu đồ chạy tàu này cho phù hợp.

BẢNG GIỜ TÀU GIAO TIẾP GIỮA LÀO CAI - SON YÊU

Tên ga	Tốc độ khu gian cho phép (km/h)	Tốc độ qua ghi (km/h)		Thời gian chạy tàu (giờ Hà Nội)							
		Khi vào đường thẳng	Khi vào đường rẽ	LC1/5121	1023	1201	1203	1205	1207	1209	1211
Lào Cai	15	15	15	9.40	7.40	18.20	22.00	1.30	7.15	11.00	13.50
Hà Khẩu		30	20	9.50	7.50	18.34	22.14	1.44	7.29	11.14	14.04
Son Yêu	35	30	20			18.50	22.30	2.00	7.45	11.30	14.20

Chú thích:

1. Tàu khách liên vận quốc tế số hiệu LC1 chạy Hà Nội vào các ngày Thứ Sáu và Chủ Nhật hàng tuần. Tàu khách liên vận quốc tế số hiệu 5121 chạy từ Lào Cai vào các ngày Thứ Bảy và Thứ Hai hàng tuần. Tàu khách liên vận quốc tế số hiệu 5934 đến Cồn Minh Bắc vào các ngày Chủ Nhật và Thứ Ba hàng tuần.
2. Máy đơn 1023 chạy từ Lào Cai đến Hà Khẩu vào các ngày Thứ Bảy và Thứ Hai hàng tuần.
3. Áp lực hãm của đoàn tàu hàng không được nhỏ hơn 22 tấn/100 tấn tàu (không kể trọng lượng và áp lực hãm của đầu máy); áp lực hãm đoàn tàu khách không được nhỏ hơn 32 tấn/100 tấn tàu (kể cả trọng lượng và áp lực hãm của đầu máy). Hai Bên cùng thông báo cho nhau cách tính lực hãm của mỗi nước.
4. Khi cần tăng thêm số đôi tàu hàng giữa các ga biên giới do Trường ga biên giới hai Bên thỏa thuận quyết định.
5. Khi cần chạy tàu du lịch quốc tế do Công ty **TNHH MTV Vận tải đường sắt Hà Nội** và Cục Đường sắt Côn Minh bàn bạc quyết định.

BẢNG GIỜ TÀU GIAO TIẾP GIỮA SON YÊU- LÀO CAI

Tên ga	Tốc độ khu gian cho phép (km/h)	Tốc độ qua ghi (km/h)		Thời gian chạy tàu (giờ Hà Nội)							
		Khi vào đường thẳng	Khi vào đường rẽ	5124/LC4	1022	1202	1204	1206	1208	1210	1212
Son Yêu	35	30	20			19.40	23.20	2.50	9.00	12.20	15.10
Hà Khẩu		30	20	8.40	10.40	19.54	23.34	3.04	9.14	12.34	15.24
Lào Cai	15	15		8.50 10.30	10.50	20.10	23.50	3.20	9.30	12.50	15.40

Chú thích:

1. Tàu khách liên vận quốc tế số hiệu 5933 chạy Côn Minh Bắc vào các ngày Thứ Sáu và Chủ Nhật hàng tuần. Tàu khách liên vận quốc tế số hiệu 5124 chạy từ Hà Khẩu vào các ngày Thứ Bảy và Thứ Hai hàng tuần. Tàu khách liên vận quốc tế số hiệu LC4 chạy Lào Cai và đến Hà Nội vào các ngày Thứ Bảy và Thứ Hai hàng tuần.
2. Máy đơn 1022 chạy từ Hà Khẩu và đến Lào Cai vào các ngày Thứ Bảy và Thứ Hai hàng tuần.
3. Áp lực hãm của đoàn tàu hàng không được nhỏ hơn 22 tấn/100 tấn tàu (không kể trọng lượng và áp lực hãm của đầu máy); áp lực hãm đoàn tàu khách không được nhỏ hơn 32 tấn/100 tấn tàu (kể cả trọng lượng và áp lực hãm của đầu máy). Hai Bên cùng thông báo cho nhau cách tính lực hãm của mỗi nước.
4. Khi cần tăng thêm số đôi tàu hàng giữa các ga biên giới do Trường ga biên giới hai Bên thỏa thuận quyết định.
5. Khi cần chạy tàu du lịch quốc tế do Công ty *TNHH MTV Vận tải đường sắt Hà Nội* và Cục Đường sắt Côn Minh bàn bạc quyết định.

BIỆN PHÁP CHẠY TÀU GIỮA CÁC GA BIÊN GIỚI

Khoản 6. Việc ngừng sử dụng hoặc khôi phục đóng đường nửa tự động do Trực ban hai ga dùng điện thoại hoặc điện báo trao đổi; "Tàu số ... đến ga ... vào lúc ... giờ ... phút". Sau khi xác nhận khu gian đã thanh thoát và ghi vào Nhật ký chạy tàu thời gian *ngừng sử dụng hoặc khôi phục* thì có thể do *Trực ban ga ngừng sử dụng hoặc khôi phục* đóng đường nửa tự động để chạy tàu.

Phụ kiện 4.2

Phiếu thông báo tác nghiệp dồn tàu ga

Sơ đồ vị trí dừng đỗ xe

Nhà ga

STT	Đường	+, -	Số xe	Ghi chú
1				
2				
3				
20				

Tác nghiệp từ giờ phút đến giờ phút

Lãnh đạo dồn (ký tên)

ĐIỀU KIỆN KỸ THUẬT GIAO TIẾP TOA XE HÀNG KHỔ ĐƯỜNG 1435MM

III. Giá chuyển hướng có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế

1. Xà cánh cung, tấm liên kết bị nứt, võng xuống quá 20mm, má bên giá chuyển loại thép đúc bị nứt (song không tính những vết nứt li ti sinh ra do khi đúc và những dấu vết khác).

2. Xà nhún có vết nứt đứng hoặc nứt xiên trong phạm vi 45⁰.

~~3. Các bu-lông khung giá cánh cung, bu-lông hộp bầu dầu bị gãy hoặc ê-cu bị rơi mất.~~

3. Độ hở tổng cộng hai bên bàn trượt trên dưới cùng một giá chuyển: lớn hơn 20mm hoặc nhỏ 2mm đối với xe của đường sắt Trung Quốc (độ hở giữa bàn trượt thường xuyên tiếp xúc lớn hơn 0 mm); lớn hơn 20 mm hoặc nhỏ hơn 10 mm đối với xe của Đường sắt Việt Nam. Trên cùng một toa xe bàn trượt sát khít chéo (trừ loại toa xe có bàn trượt thường xuyên tiếp xúc). Bàn trượt vỡ, hỏng, nứt.

4. Cối chuyển hướng trên hoặc dưới bị nứt đến phân lồi, đến lỗ bu-lông hoặc đỉnh tán, nứt suốt chiều dày. Bu-lông cối hoặc đỉnh tán bị gãy, bị mất quá một chiếc (loại cối có 4 bu-lông không cho phép đứt hoặc mất). Mất ốc cối chuyển, khe hở bu-lông cối trên và cối dưới nhỏ hơn 5mm. Căn gỗ cối chuyển bị vỡ quá 3 mảnh không còn tác dụng.

5. Tấm đỡ lò xo có vết nứt trên mặt phẳng đứng lan ra mặt ngang.

~~7. Hộp kim cut-xi-nê bị chảy hoặc trong hộp trực nhét đầy mỡ cứng.~~

6. Hộp trực bị vỡ hỏng hoặc phân dưới của hộp trực trong phạm vi 150mm có vết nứt theo hướng trên và ke hộp bầu dầu có vết nứt.

7. Mang trượt hộp bầu dầu rộng lỏng, nứt hoặc cong đến mức gây trở ngại cho hộp trực tự do chuyển dịch và làm cho hộp trực kiểu mang trượt bị lệch xiên.

8. Nắp hộp trực mất hoặc rơi xuống.

9. Lò xo xà nhún gãy (trường hợp xe nặng mỗi xe không cho phép gãy quá 1 lò xo ngoài, mỗi tổ lò xo không cho phép gãy quá 1 lò xo trong, song trên cùng một tổ lò xo không cho phép lò xo ngoài và lò xo trong cùng gãy. Đối với toa xe có lò xo đơn thì gãy một lò xo cũng phải thay).

10. Lò xo lá chính bị gãy, đai lò xo bị nứt.

11. Thân giằng chéo bị nứt hỏng, gãy, cáp hoặc quang an toàn bị đứt, rơi, mất, giá đỡ vỡ hỏng, bu lông đầu giằng chéo bị lỏng, mất.

V. Bộ phận hãm có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế

1. Hệ thống ống hãm có vết nứt, vỡ, hỏng hoặc *van hãm, thiết bị hãm trật bánh*, phụ kiện của ống mềm, khóa ngắt gió đầu xe không hoàn chỉnh.

2. Nơi mỏng nhất của guốc hãm không đủ 14mm.

3. Chiều cao từ mặt ray tới các bộ phận thấp nhất dưới 60mm (chốt guốc hãm 25mm).

4. Thiết bị điều chỉnh hãm vỡ, mất tác dụng.

5. Hãm tay hoặc hãm chân tác dụng kém. Hãm tay hoặc hãm chân của toa xe đường sắt Việt Nam chạy vượt quá ga Bằng Tường tác dụng kém.

6. Guốc hãm, biên treo guốc hãm, ốc chốt guốc hãm, giằng hãm và quang an toàn bị gãy hoặc bị rơi.

7. Hành trình pít-tông nôi hãm không phù hợp các hạn độ dưới đây:

(1) 130 đến 180mm đối với xe hàng guốc hãm đơn;

(2) 175 đến 205mm đối với xe khách guốc hãm kép;

(3) Van GK, máy hãm loại 103: xe rộng 85 đến 135mm, xe nặng 110 đến 160mm;

(4) Toa xe hàng của Đường sắt Việt Nam lắp van hãm KNOR có SAB: Xe rộng 105 mm đến 115 mm, xe nặng 125 mm đến 135 mm, khi không còn SAB hành trình pít tông

**ĐIỀU KIỆN KỸ THUẬT GIAO TIẾP
TOA XE HÀNG KHỔ ĐƯỜNG 1000MM**

I. Điều kiện chung

1. Mặt cắt ngang ngoài toa xe không được quá quy định nêu tại Phụ kiện số 10.1 và 10.2.

2. Khoảng cách từ bộ phận thấp nhất tới mặt ray không dưới 50mm, riêng chốt guốc hãm không dưới 25mm.

3. Toa xe chạy giữa các ga biên giới Lào Cai-Sơn Yên phải có hãm tự động và đầu đấm tự động. Khi có toa xe *khóa ngắt gió giữa xe* thì ống gió chính phải tốt đảm bảo thông gió đoàn xe.

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

Gặp trường hợp máy hãm tự động không sử dụng được, khi bàn giao phải thông báo trước cho Bên tiếp nhận và phải dán nhãn "Hãm không tốt" quy định trong Phụ lục số 16 của "Quy tắc sử dụng toa xe hàng trong liên vận quốc tế (PGV)".

4. Cự ly giữa 2 trục liền nhau trên cùng một giá chuyển không được nhỏ hơn 1200mm. Giá chuyển phải phù hợp cho toa xe chạy dễ dàng trên đoạn đường cong có bán kính 100m.

5. Bề rộng vành bánh xe không nhỏ dưới 120mm.

6. Để tiện cho nhân viên có liên quan làm việc, trên thành đầu xe trong phạm vi không gian giữa 2 đầu đấm, từ mặt ray tới độ cao 1900mm không có bất cứ bộ phận nào thò nhô ra (không kể bàn hãm tay và bộ phận kèm theo, giá đỡ cửa đầu xe thành thấp, bộ đỡ cần gạt đầu đấm và dây treo vào đầu xe).

7. Toa xe đưa vào liên vận phải có ký hiệu "MC" hai bên sườn toa xe; xe mặt bằng ghi ở giữa xà cạnh hai bên.

II. Trục bánh xe có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế

1. Trục, bánh xe bất cứ chỗ nào bị nứt.

2. Thân trục có vết mòn, vết lõm sâu từ 2,5mm trở lên.

3. Khi dùng búa tay gõ vào đai bánh xe, tiếng nghe không thanh và có dấu vết long (như thấm dầu, thấm rỉ, dấu sơn bị xê dịch và các dấu hiệu lỏng khác).

4. Chiều dài vết mòn vẹt trên mặt lăn bánh xe vượt quá quy định sau:

(1) Khi mặt lăn bánh xe vết cục bộ sâu quá 1,5mm đối với trục bánh ổ trượt, quá 1mm đối với trục bánh ổ bi;

(2) Khi mặt lăn bánh xe trục ổ trượt vết 1 chỗ dài quá 60mm, 2 chỗ mỗi chỗ dài quá 50mm; mặt lăn bánh xe trục ổ bi vết 1 chỗ dài quá 45mm, 2 chỗ mỗi chỗ dài quá 35mm (đo theo chiều vòng mặt lăn bánh xe, những vết vết có bề rộng dưới 10mm không tính, nếu vết vết dài mà chỗ rộng nhất không đến 20mm cũng không tính). Nếu tính 2 vết thì khoảng cách từ vết này đến vết kia không được dưới 75mm.

Mặt lăn có 2 vết vết, khoảng cách giữa 2 vết dưới 75mm nhưng chiều dài mỗi vết đều quá 30mm.

5. Bề dày lợi bánh xe *dưới 19mm* hoặc trên 30mm đo tại vị trí cách đỉnh lợi bánh xe 17mm (dùng thước đo của đường sắt nước sở tại).

6. Chiều dày vành bánh dưới 21mm. Chiều dày đai bánh dưới 25mm.

7. Khuyết tật mặt lăn:

a. Mặt ngoài bánh xe có khuyết tật:

(1) Cự ly từ chỗ có khuyết tật tới mặt ngoài gờ bánh xe đối diện nhỏ hơn 1057mm (tức chỉ bề rộng của bánh xe sau khi có khuyết tật cộng với cự ly trong giữa 2 bánh xe, cộng với bề dày của gờ bánh xe đối diện)

(2) Chiều dài khuyết tật vượt quá 120mm (đo khoảng cách chỗ dài nhất theo chiều vòng mặt lăn bánh xe).

b. Mặt trong gờ bánh xe có khuyết tật:

(1) Dài quá 25mm (đo khoảng cách chỗ dài nhất theo chiều vòng mặt lăn bánh xe).

(2) Rộng quá 8mm.

8. Cự ly bánh xe: lớn hơn 927mm hoặc nhỏ hơn 921mm; đo 3 điểm độ chênh lệch quá 3mm (dùng thước đo của đường sắt nước sở tại).

9. Mặt lăn bánh xe mòn đều quá 5mm đối với xe của Trung Quốc, 6mm đối với xe của Việt Nam.

IV. Hộp trục, mang trượt hộp trục có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế

1. Hộp trục ổ trượt:

(1) Hộp trục bị vỡ, nứt, cọ sát vào trục bánh hoặc chảy dầu;

(2) Hộp trục bị nóng không thể sờ tay vào được; khi mở nắp kiểm tra thấy cát-xi-nê hoặc tấm đệm cát-xi-nê hỏng, nứt, vỡ hoặc lớp hộp kim trắng vỡ, bong; vòng

~~chấn dầu lỏng, hỏng; dầu trực bị biến màu; thiếu dầu hoặc bị nhớt dầu mỡ cứng; cánh quạt mức dầu bị cong, hỏng;~~

~~(3) Bu-lông nắp hộp trực bị lỏng, lắp không đúng vị trí hay nắp hộp dầu bị rơi mất.~~

1. Hộp trực ổ bi:

(1) Ê-cu nắp trước đầu trực bị lỏng, đế và tấm căn sau của nắp trước bị cọ mài mòn;

(2) Hộp trực chảy dầu nghiêm trọng; joăng ngoài và vành chấn ổ bi bị lỏng, nứt, vỡ;

(3) Nhiệt độ đo ở vòng ngoài hộp trực cao hơn nhiệt độ môi trường 40°C (dùng dụng cụ đo của đường sắt nước sở tại).

2. Mang trượt hộp trực bị nứt, cong.

VII. Bộ phận hãm có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế

1. Hãm tự động tác dụng không tốt hoặc các hệ thống van, ống dẫn bị nứt, vỡ. Lượng xì hở gió vượt quá quy định. Sau khi hãm tự động nhả hãm trong vòng 3 phút.

2. Ống mềm, hàm nối ống mềm, khóa ngắt gió đầu xe bị vỡ hoặc không đủ linh kiện; ống mềm không có đất kiểm tra hoặc đất đã quá hạn kiểm tra quy định. Ống mềm, hàm nối ống mềm, khóa ngắt gió đầu xe bị vỡ do bên tiếp nhận xác nhận

3. Các giằng hãm bị nứt, thiếu linh phối kiện hoặc chốt mở bị gãy, bị mất; hãm tự động, hãm tay tác dụng không tốt.

4. Bộ đỡ hãm tay, tay vịn, chân cầu bị nứt hoặc lắp không tốt gây nguy hiểm cho người thao tác.

5. Guốc hãm, chốt guốc hãm bị mất hoặc thay thế khác với linh kiện toa xe theo quy định toa xe của đường sắt sở hữu; *độ dày guốc hãm toa xe Đường sắt Việt Nam bị mài mòn còn lại dưới 25mm*; Guốc hãm bị gãy, độ dày guốc hãm tổng hợp chịu mài mòn kém còn lại nhỏ hơn 14mm, độ dày guốc hãm chịu mài mòn cao còn lại dưới 12mm.

6. Hành trình pít-tông nôi hãm của hãm tự động vượt quá những hạn độ dưới đây:

(1) Guốc hãm đơn: $155\pm 25\text{mm}$;

(2) Xe mặt võng 6 trục: $95\pm 15\text{mm}$;

(3) Van hãm KNOR, ABSD: xe nặng $130\pm 5\text{mm}$, xe rỗng $110\pm 5\text{mm}$. Loại xe này khi không có bộ phận điều chỉnh khe hở guốc hãm thì hành trình pít-tông 145-155mm.

7. Van hãm khẩn cấp toa xe trưởng tàu hoặc đồng hồ áp suất tác dụng không tốt.
8. Xích hoặc quang treo an toàn xà hãm bị nứt hoặc rơi.

Phụ kiện số 6.3

ĐIỀU KIỆN KỸ THUẬT TOA XE KHÁCH 1000MM TRONG LIÊN VẬN QUỐC TẾ

II. Trục bánh có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế

1. Bất kỳ một bộ phận nào của trục bánh có vết nứt hoặc có hiện tượng lỏng.
2. Trục hãm hoặc các bộ phận khác cọ sát vào trục xe; trên thân trục có vết sây sát hoặc mòn xước mà độ sâu từ 2mm trở lên.

3. Mặt lăn bánh xe mòn vẹt hoặc vết bong có độ dài vượt quá các quy định sau:

(1) Độ sâu mòn vẹt hoặc chỗ lõm cục bộ mặt lăn vượt quá 1mm;

(2) Khi chiều dài một vết bong trên mặt lăn ổ trục trượt vượt quá 60mm, có 2 vết bong mà mỗi vết dài quá 50mm; 1 vết ở ổ trục lăn dài quá 45mm, có 2 vết mà mỗi vết dài quá 35mm (đo kích thước chỗ dài nhất theo vòng mặt lăn bánh xe, nhưng đoạn đầu bong với bề rộng không đến 10mm thì không tính vào chiều dài vết bong, nếu có bong theo chiều dài mà chiều rộng không đến 20mm thì cũng không tính), chỉ tính 2 vết bong khi khoảng cách giữa 2 mép ngoài của chúng quá 75mm.

Khi 2 vết bong mà 2 mép ngoài cách nhau dưới 75mm nhưng chiều dài mỗi vết bong vượt quá 30mm.

4. Bề dày gờ bánh (độ dày lợi) *nhỏ hơn 19mm* hoặc lớn hơn 30mm đo tại vị trí cách đỉnh lợi bánh xe 17mm (dùng thước đo của đường sắt nước sở tại).

5. Bề dày vành bánh nhỏ dưới 21mm.

6. Khuyết tật của mặt lăn:

A. Khuyết tật ở mặt ngoài bánh xe:

(1) Khi khoảng cách từ mép ngoài mặt gờ bánh xe đối diện tới chỗ khuyết tật nhỏ hơn 1057mm (tức chỉ bề rộng của bánh xe sau khi có khuyết tật cộng thêm khoảng cách trong trục bánh, cộng với độ dày bánh xe đối diện);

(2) Chiều dài chỗ khuyết tật vượt quá 120mm (đo kích thước chỗ dài nhất theo vòng mặt lăn bánh xe).

B. Khuyết tật ở mặt trong vành bánh xe, chiều dài vượt quá 25mm (đo kích thước chỗ dài nhất theo vòng mặt lăn bánh xe), chiều rộng lớn hơn 8mm.

7. Cự ly mặt trong bánh xe lớn hơn 927mm hoặc nhỏ hơn 921mm, khi đo sự chênh lệch tại 3 điểm vượt quá 3mm (dùng thước đo của đường sắt nước sở tại).

8. Mặt lăn bánh xe mòn đều có chiều sâu vượt quá 5mm đối với xe Trung Quốc, quá 6mm đối với xe Việt Nam.

IV. Hộp trục, mang trượt hộp trục có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế

1. Hộp trục ổ trượt:

(1) Hộp trục bị nóng không thể sờ tay vào được;

(2) Hộp trục bị nứt, rò rỉ dầu hoặc bị cọ sát vào bánh xe.

1. Hộp trục ổ lăn:

(1) Ê-cu xiết giữ nắp ổ trục bị mất, bị lỏng; tấm hãm bị lỏng, đế và tấm chắn sau của nắp trước bị cọ sát;

(2) Hộp trục bị chảy dầu nghiêm trọng, joăng ngoài và nắp kín bị lỏng, nứt, vỡ hỏng;

(3) Nhiệt độ đo ở vành ngoài hộp trục cao hơn nhiệt độ môi trường 40°C (dùng dụng cụ đo của đường sắt nước sở tại).

2. Mang trượt hộp trục bị nứt hoặc cong.

VII. Bộ phận hãm có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế

1. Hãm tự động không tốt hoặc các van hãm, ống gió bị nứt, vỡ, hỏng. Lượng xì hở gió vượt quá quy định. Sau khi hãm tự động nhả hãm trong vòng 3 phút.

2. Đồng hồ gió, van khẩn cấp bị hỏng hoặc làm việc không tốt; ống mềm, hàm nối ống mềm, khóa ngắt gió đầu xe bị hư hỏng hoặc không đầy đủ linh kiện; ống mềm không có đất kiểm tra hoặc đất đã quá hạn kiểm tra; đồng hồ gió, van khẩn cấp không có cặp chì; tay khóa ngắt gió đầu xe không có dây buộc.

3. Hãm tay làm việc không tốt hoặc các thanh trục hãm bị nứt, thiếu linh kiện hoặc chốt mở bị sút, mất.

4. Guốc hãm, chốt guốc hãm bị mất; guốc hãm *toa xe Đường sắt Việt Nam bị mài mòn còn lại nhỏ hơn 25mm*. Guốc hãm tổng hợp chịu mài mòn kém, bị mài mòn còn lại nhỏ hơn 14mm. Guốc hãm bị gãy.

5. Pít-tông nôi hãm hành trình vượt quá $190\pm 15\text{mm}$; pít-tông của van hãm ABSD trong thiết bị hãm điều chỉnh dùng cho xe khách Việt Nam hành trình vượt quá $125\pm 5\text{mm}$.

VIII. Thùng xe có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế

1. Thành đầu, thành bên, cửa lên xuống, cửa sổ bị hỏng; cửa kính bị vỡ (trừ khi kính cửa sổ toa xe có vết nứt nhưng không dài quá 200mm).

2. Giá bộ toa xe, thân xe bị nứt; súp-lê bị cong, nứt; thanh giảm chấn, lò xo giảm chấn của súp-lê bị đứt gãy.

3. Thùng xe bị nghiêng quá 50mm (cách đo: từ phía trên đầu xe hay bên cạnh đỉnh thân xe dọi dây xuống, rồi đo cự ly theo chiều ngang từ dây dọi đến phần dưới mép ngoài của xà đầu, xà cạnh bộ xe).

4. Máy phát điện và các phụ tùng giá treo của máy phát điện thiếu, hỏng; thiết bị treo giữ máy phát bị nứt, gãy, bu-lông lỏng, lắp ráp không tốt. Máy phát điện dùng cho xe điều hòa mà két dầu bị hỏng, chảy dầu hoặc thiếu phụ tùng.

5. Bộ phận cấp nước bị rò chảy thành dòng hoặc các chi tiết treo két nước lên bộ xe bị hư hỏng, nứt, bu-lông lỏng.

6. Cúp lơ điện thiếu, hỏng.

**CÁC QUY ĐỊNH VÀ ĐIỀU KIỆN KỸ THUẬT
TOA XE KHÁCH 1435MM CỦA TRUNG QUỐC
CHẠY TRÊN ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM**

2.7. Thùng xe xe có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế:

2.7.1. Thành đầu, thành bên, cửa lên xuống, cửa sổ bị hỏng.

2.7.2. Giá bộ toa xe, thùng xe bị nứt, xúp-lê bị cong, nứt, thanh giảm chấn, lò xo giảm chấn của xúp-lê bị nứt, gãy.

2.7.3. Thùng xe bị nghiêng quá 50mm (cách đo: từ phía trên đầu xe hay bên cạnh đỉnh thân xe dọi dây xuống, rồi đo cự ly theo chiều ngang từ dây dọi đến phần dưới mép ngoài của xà đầu, xà cạnh bộ xe).

2.7.4. Máy phát điện và các phụ tùng giá treo của máy phát điện thiếu, hỏng. Thiết bị treo của máy phát điện bị nứt, gãy, bu-lông lỏng, lắp ráp không tốt. Tổ máy phát điện dùng cho xe điều hòa không khí bị hỏng, chảy dầu hoặc thiếu phụ tùng.

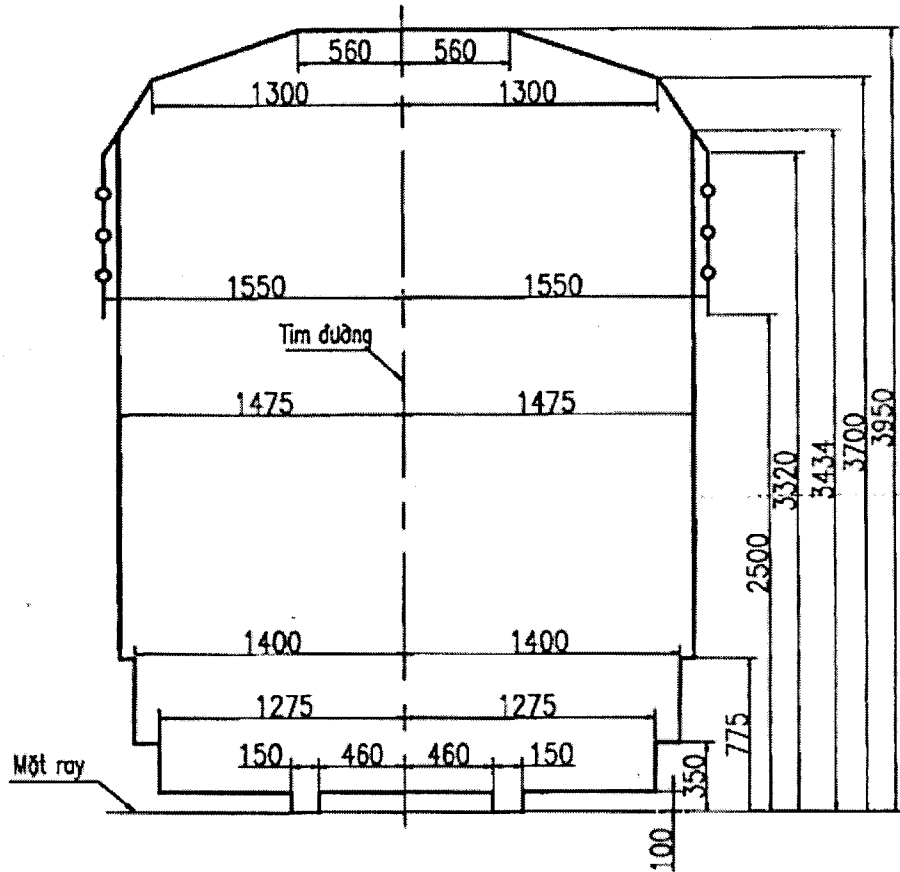
2.7.5. Cúp lơ điện thiếu, hỏng.

2.7.6. Bộ phận cấp nước bị rò chảy thành dòng hoặc các chi tiết treo kết nước lên bộ xe bị hỏng, nứt, bu-lông lỏng.

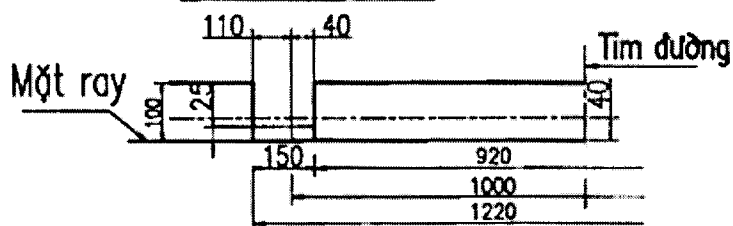
2.8. Toa xe quá hạn sửa chữa, bảo dưỡng định kỳ theo quy định của đường sắt Trung Quốc không được giao cho đường sắt Việt Nam. Đối với toa xe khi quay trở về Trung Quốc tuy đã quá định kỳ kiểm tra nhưng còn có thể vận hành được thì đường sắt Trung Quốc tiếp nhận.

Chú thích: Trong quá trình thực hiện bản Phụ kiện này, nếu phát hiện thấy có vấn đề kỹ thuật đặc biệt cần phải giải quyết mà trong Phụ kiện này chưa có thì các nhân viên của hai Bên cần phải trao đổi các tài liệu kỹ thuật có liên quan, sau đó căn cứ vào quy định của đường sắt nước sở tại để giải quyết.

**KHỔ GIỚI HẠN XẾP HÀNG
VÀ ĐẦU MÁY TOA XE KHỔ ĐƯỜNG 1000MM
CỦA ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM**



Chi tiết giới hạn tiếp giáp ray



- Giới hạn đầu máy, toa xe
- Giới hạn tín hiệu trên đầu máy, toa xe
- - - - - Giới hạn bộ phận chịu ảnh hưởng lên xuống của lò xo
- Giới hạn quốc hãm, ống xả cát

BIỆN PHÁP THANH TOÁN

(13) Đường sắt Việt Nam và đường sắt Trung Quốc gửi cho nhau bản kê các chứng từ liên quan theo quy định (vé hành khách, vé nằm, vé trả lại, chi phí sử dụng toa xe hàng trong liên vận, phí dịch vụ giao tiếp đoàn tàu, phiếu tác nghiệp dồn), đồng thời gửi email đến hộp thư điện tử của đường sắt bên kia. Hộp thư điện tử của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam: bantckt.dsvn@gmail.com, *hộp thư điện tử của Công ty TNHH MTV vận tải đường sắt Hà Nội: vantaiduongsat130@gmail.com*, hộp thư điện tử của Cục đường sắt Nam Ninh: gxntljkk@sina.com, hộp thư điện tử của Cục đường sắt Côn Minh: ktdwhzc@163.com.

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

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 XXXIX đã họp tại Nam Ninh Trung Quốc từ ngày 21 tháng 12 năm 2015 đến ngày 24 tháng 12 năm 2015.

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, 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 chuyến 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 Trưởng ga biên giới hai Bên phải báo cáo cơ quan chủ quản cấp trên để quyết định.

(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, 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 80 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.

(2) Nội dung lập tàu hàng khổ đường 1435mm và 1000mm 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) 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).

(4) 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 trưởng 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.

(5) Khi thử hãm (thử độ kín gió đoàn xe) lượng xì hở 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-Bàng 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).

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. Công ty vận tải hành khách đường sắt Hà Nội Đường sắt Việt Nam và Cục Nam Ninh, 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) Công ty vận tải hành khách đường sắt Hà Nội Đường sắt Việt Nam và Cục Nam Ninh, 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, Cục đường sắt Nam Ninh: kyc21872@163.com, Cục đường sắt Côn Minh: ktdwhzc@163.com, ga Sơn Yên: ktsyjzjs@163.com. Phía Đường sắt Việt Nam: Hộp thư của Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam: vr.hn.irstd@fpt.vn, Công ty Trách nhiệm hữu hạn một thành viên vận tải đường sắt Hà Nội: vantaiduongsat130@gmail.com 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 cần phù hợp điều kiện kỹ thuật giao tiếp toa xe khách (Phụ kiện số: 6.3 và 6.4).

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 rõ ràng, 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.

(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 hàng liên vận quốc tế” Phụ lục 13 (điều 6, 11) “Quy tắc sử dụng toa xe hàng trong liên vận quốc tế” (PGV), 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 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 13 PGV hoặc Phụ lục 9 PPV, đường sắt có toa xe thông báo cho phía Bên kia mục lục 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) Những toa xe không thuộc đường sắt mình mà trạng thái kỹ thuật không tốt nhưng không nguy hại đến an toàn chạy tàu thì có thể lập biểu đăng ký toa xe không tốt (Phụ kiện số 8) rồi tiếp nhận. Đợi khi toa xe quay về, kèm theo biểu đăng ký vào giấy giao toa xe rồi trả lại cho đường sắt có toa xe.

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, tùy theo toa xe khách hay toa xe hàng Bên tiếp nhận phải lập biên bản theo Phụ lục số 6 (điều 4) “Quy tắc sử dụng toa xe khách trong liên vận quốc tế” hoặc Phụ lục số 9 (điều 3) “Quy tắc sử dụng toa xe hàng trong liên vận quốc tế”, do ga lập “Biên bản ga từ chối tiếp nhận toa xe khách” hoặc “Biên bản ga từ chối tiếp nhận toa xe hàng”, viết thành 2 bản, mỗi Bên giữ 1 bản.

(5) Để quay vòng toa xe nhanh, thời gian toa xe ở đường sắt Bên kia với toa xe khổ đường 1435mm và toa xe khổ đường 1000mm đều là 5 ngày.

Hai Bên nên tăng cường tổ chức vận tải, áp dụng các biện pháp tích cực, nỗ lực rút ngắn thời gian quay vòng toa xe, cố gắng để thời gian quay vòng toa xe hàng khổ đường 1000 mm trên đường sắt Bên kia còn dưới 5 ngày.

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

+ Từ 1 đến 7 ngày: 11,50 franc Thụy Sĩ/một xe ngày đêm;

+ Từ 8 đến 15 ngày đêm: 17,25 franc Thụy Sĩ/một xe ngày đêm

+ Từ 16 ngày đêm trở lên: 34,50 franc Thụy Sĩ/một xe ngày đêm.

b) Phí sử dụng toa xe hàng khổ đường 1000mm dừng ở đường sắt Bên kia tính bằng 82% phí sử dụng toa xe hàng khổ đường 1435mm:

+ Từ 1 đến 7 ngày: 9,430 franc Thụy Sĩ/một xe ngày đêm;

+ Từ 8 đến 15 ngày đêm: 14,145 franc Thụy Sĩ/một xe ngày đêm;

+ Từ 16 ngày đêm trở lên: 28,290 franc Thụy Sĩ/một xe ngày đêm.

Khi phí sử dụng toa xe hàng khổ đường 1435mm theo PGV điều chỉnh thì phí sử dụng toa xe hàng khổ đường 1000mm cũng điều chỉnh kịp thời theo tỷ lệ trên.

(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, ống mềm, khóa ngắt gió đầu xe, dây điện, dây truyền thanh, cupler điện nối giữa hai đầu xe và dây dẫn chính gầm 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 chỉnh bị kỹ thuật và kịp thời tiến hành chỉnh 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 Nội được nối sát sau đầu máy; ở chiều Hà Nội - 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	Tỉnh hình thiết bị	Bên Việt Nam ký	Bên Trung Quốc ký	Ngày tháng	Số tàu	Tỉnh 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 hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Bộ Đường sắt nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa ký tại Bắc Kinh ngày 8 tháng 3 năm

1992". Đường sắt hai nước Việt-Trung ủy quyền cho Trường 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 Cục Đường sắt Nam Ninh (Trung Quốc) và Công ty Trách nhiệm hữu hạn một thành viên Vận tải đường sắt Hà Nội (Việt Nam) căn cứ vào điều kiện có liên quan để thỏa thuận cụ thể.

“ĐSVN và ĐSTQ 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 Trách nhiệm hữu hạn một thành viên Vận tải đường sắt Hà Nội chỉ định, đại lý phía Trung Quốc do các Cục đường sắt 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 Trách nhiệm hữu hạn một thành viên Vận tải đường sắt Hà Nội và Cục đường sắt Bắc Kinh 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 Trách nhiệm hữu hạn một thành viên Vận tải đường sắt Hà Nội (Đường sắt Việt Nam) và Cục Đường sắt Nam Ninh (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 cụm 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 TNHH MTV vận tải đường sắt Hà Nội Đường sắt Việt Nam và 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 ĐSVN và Tổng công ty ĐSTQ 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 cụm xe liên vận kịp thời xác báo số hành khách nhập cảnh cho ga biên giới nước đến theo mẫu biểu sau:

GIẤY XÁC BÁO 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, mác 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).

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

Khoản 13

Để 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 Cục Côn Minh đường sắt Trung Quốc thì cứ 2 toa xe khổ đường 1000mm làm một giấy gửi hàng.

Phân 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”.

Trọng tải xếp hàng đi qua hai ga Lào Cai, Sơn Yêu khổ đường 1000mm không vượt quá trọng tải ghi trên thành xe. Đối với hàng rời xếp đồng khối có điều kiện hạ tải tại ga biên giới thì được phép xếp vượt trọng tải nhưng không vượt quá 5% trọng tải ghi trên thành xe. Đối với toa xe thành cao không mui tải trọng 40 tấn và toa xe có mui tải trọng 35 tấn của đường sắt Việt Nam khi chở hàng đi quá ga Lào Cai đến các ga khổ đường 1000mm của đường sắt Trung Quốc trọng tải xếp hàng không được vượt quá 35 tấn.

(Do hạn chế về cầu đường của đường sắt Việt Nam nên đối với những toa xe của đường sắt Trung Quốc có chiều dài 11m, tự trọng 15,6 tấn, trọng tải xếp hàng không vượt quá 30,6 tấn. Đối với hàng rời xếp đồng khối hạ tải tại ga biên giới, cho phép bội tải, nhưng không được vượt quá 31 tấn. Bên Việt Nam nên cố gắng cải tạo chất lượng cầu đường để nhanh chóng khôi phục trọng tải xếp hàng như quy định tại nội dung của đoạn văn thứ 6 của Khoản này).

Về việc ga Sơn Yêu sử dụng toa xe có mui rộng 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 Yên có trọng tải thành xe là 30 tấn có thể xếp 31 tấn.

Khoản 15. Kế hoạch chuyên chở hàng hoá thặng và kế hoạch bổ sung đối với hàng hoá vận chuyển từ đường sắt Việt Nam đến các ga thuộc Cục Đường sắt Côn Minh đường sắt Trung Quốc và ngược lại, do Công ty TNHH MTV Vận tải đường sắt Hà Nội và Cục Đường sắt Côn Minh đường sắt Trung Quốc trực tiếp trao đổi và thoả thuận; kế hoạch chuyên chở hàng hoá thặng và kế hoạch bổ sung đối với hàng hoá chuyên chở từ Việt Nam đến các Cục khác của đường sắt Trung Quốc hoặc quá cảnh Trung Quốc đến các nước thứ 3 và ngược lại do Tổng công ty ĐSVN và Tổng công ty DSTQ bàn bạc quyết định.

Kế hoạch chuyên chở hàng hoá thặng 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 thặng 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 thặng phải được thông báo trước 10 ngày khi bắt đầu thực hiện kế hoạch. Trả lời về việc tiếp nhận kế hoạch thặng 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 thoả thuận kế hoạch chuyên chở hàng hoá thặng 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 hoá

Khoản 16. Khi vận chuyển hàng hoá 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 thoả 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 thoả 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 thoả thuận để giao tiếp hàng hoá.

Khoản 17. Khi vận chuyển hàng hoá giữa đường sắt Trung Quốc và Việt Nam, điều kiện kỹ thuật gia cố xếp hàng làm theo “Quy tắc gia cố xếp hàng hoá 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 TNHH MTV vận tải đường sắt Hà Nội đường sắt Việt Nam và Cục Côn Minh đường sắt Trung Quốc bàn bạc thoả 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 TNHH MTV vận tải đường sắt Hà Nội đường sắt Việt Nam và Cục Nam Ninh đường sắt Trung Quốc phải trao đổi, bàn bạc và thỏa thuận trước.

Khi xếp và vận chuyển hàng rời chất đóng 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 TNHH MTV Vận tải đường sắt Hà Nội Đường sắt Việt Nam với Cục Đường sắt Nam Ninh hoặc Cục Đường sắt 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 Cục Đường sắt Côn Minh (đường sắt Trung Quốc) và ngược lại do Công ty TNHH MTV Vận tải đường sắt Hà Nội đường sắt Việt Nam và Cục Đường sắt 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 Trung – Việt nhận chuyên chở container loại 20 feet tiêu chuẩn quốc tế (kích thước không lớn hơn 6058 x 2438 x 2591mm) và nhanh chóng hoàn thiện các thủ tục để thực hiện vận chuyển container loại 40 feet tiêu chuẩn quốc tế (kích thước không lớn hơn 12192x 2438 x 2591mm) trên đường sắt khổ 1000mm qua cửa khẩu Sơn Yêu - Lào Cai. Việc nhận chuyên chở thực hiện theo quy định SMGS.

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. Các biện pháp cụ thể hai bên sẽ bàn sau.

Đường sắt hai nước tiếp tục triển khai các bước tiếp theo để thực hiện Thỏa thuận về vận chuyển container thuộc sở hữu của đường sắt giữa đường sắt Việt Nam và

đường sắt Trung Quốc đã ký kết. Đường sắt Việt Nam do Công ty TNHH MTV vận tải đường sắt Hà Nội, Công ty TNHH MTV vận tải đường sắt Sài Gòn và Công ty Cổ phần vận tải và thương mại đường sắt (Ratracos) ký kết hợp đồng vận chuyển container với Công ty TNHH vận tải container đường sắt Trung Quốc.

Đường sắt Việt Nam và đường sắt Trung Quốc sẽ cùng nỗ lực triển khai việc vận chuyển container, đẩy nhanh tiến độ công việc, thống nhất giữa hai bên về thông số kỹ thuật, phương thức xếp dỡ, kiểm tra giao tiếp, thu phí, lập tàu..., tích cực tạo điều kiện khai thông liên vận, năm 2016 tổ chức chạy thử tàu container (container thông dụng 20', 40', kể cả container lạnh) trên khổ đường 1435mm giữa Yên Viên – Nam Ninh, trên cơ sở chạy thử thành công sẽ tăng thêm ga tác nghiệp để đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa container giữa Trung Quốc và Việt Nam.

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, 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 ký 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".

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) Toa xe rỗng chạy sang phía Bên kia bên, khi có bộ phận Hải quan, Biên phòng tiến hành kiểm tra thì bên bàn giao toa xe phải có trách nhiệm phối hợp. Bên trong toa xe rỗng phải được làm vệ sinh sạch sẽ và đóng chặt các thành hai đầu, thành bên, cửa xe và cửa sổ xe, 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 tháp 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 liên ngành cửa khẩu kiểm tra toa xe chuẩn bị bàn giao, bên bàn giao toa xe cần cử nhân viên công tác cùng với bên tiếp nhận và bộ phận liên ngành cửa khẩu cùng tiến hành kiểm tra, bên bàn giao toa xe phụ trách việc mở, đóng các cửa sổ, cửa toa xe. Nếu khi giao tiếp phát hiện thấy bên trong 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 cho Hải quan hoặc cơ quan 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 của đường sắt Bên kia. Đối với toa xe hàng sử dụng vải bạt và phụ kiện kèm theo, ga biên giới đường sắt tiếp nhận phụ trách đôi 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 đôi 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 các quy định tại các Phụ lục số 5 và số 11 của "Quy tắc sử dụng toa xe hàng trong liên vận quốc tế (PGV). 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.

(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.

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-Sơn 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 thỏa thuận thống nhất mới được thực hiện.

Hai bên nhận thấy rằng Hiệp định đường sắt biên giới Việt – Trung ký năm 1992 hiện nay đã có một số nội dung không phù hợp cần phải bổ sung, sửa đổi. Trong năm 2016 thông qua hội đàm hoặc thông qua đường công văn, hai bên sẽ tích cực trao đổi, thống nhất với nhau các nội dung bổ sung, sửa đổi Hiệp định đường sắt biên giới Việt – Trung năm 1992. Các nội dung bổ sung, sửa đổi sau khi được hai bên thống nhất sẽ trình cấp có thẩm quyền phê duyệt.

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 ĐSTQ 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 chuyên 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).

Khoản 31. Nghị định thư này và các Phụ kiện kèm theo có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2016, đồng thời Nghị định thư kỳ họp XXXVIII kỳ tại Đà Nẵng (Việt Nam) ngày 27 tháng 11 năm 2014 chấm dứt hiệu lực.

Nghị định thư này được ký tại Nam Ninh (Trung Quốc) ngày 24 tháng 12 năm 2015 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

**DANH SÁCH ĐOÀN ĐẠI BIỂU
HỘI NGHỊ ĐƯỜNG SẮT BIÊN GIỚI LẦN THỨ XXXIX**

ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM

Trưởng đoàn:

Ông Vũ Quang Khôi Cục trưởng Cục Đường sắt Việt Nam, Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam.

Phó trưởng đoàn:

1. Ông Nguyễn Văn Hà Trưởng phòng Vận tải – An toàn giao thông, Cục Đường sắt Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải Việt Nam;
2. Ông Nguyễn Hữu Tuyên Trưởng Ban Vận tải, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam;

Thành viên:

1. Ông Nguyễn Hồng Trường Chuyên viên chính Vụ Vận tải, Bộ Giao thông vận tải;
2. Ông Nguyễn Anh Tuấn Chuyên viên Vụ Hợp tác quốc tế, Bộ Giao thông vận tải;
3. Ông Lê Hoàng Chuyên viên Vụ Pháp chế, Bộ Giao thông vận tải;
4. Ông Nguyễn Tiến Thịnh Trưởng phòng Kế hoạch đầu tư và Hợp tác quốc tế, Cục Đường sắt Việt Nam
5. Ông Trần Trường Giang Phó Chánh văn phòng phụ trách, Cục Đường sắt Việt Nam;
6. Ông Nguyễn Văn Hiến Phó trưởng phòng Vận tải – ATGT, Cục Đường sắt Việt Nam;
7. Ông Nguyễn Vĩnh Phúc Trưởng phòng Thanh tra An toàn I, Cục Đường sắt Việt Nam;
8. Bà Trần Thị Thanh Mai Chuyên viên chính phòng Kế hoạch đầu tư và Hợp tác quốc tế, Cục Đường sắt Việt Nam;
9. Ông Lê Phương Chuyên viên phòng Vận tải – ATGT, Cục Đường sắt Việt Nam;
10. Ông Nguyễn Ngọc Toàn Phó trưởng ban Đầu máy – toa xe, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam;
11. Ông Tăng Văn Dũng Phó Trưởng ban Hợp tác quốc tế - Khoa học công nghệ, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam;
12. Ông Hàn Minh Việt Chuyên viên ban Vận tải, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam;
13. Bà Trần Thúy Ngọc Chuyên viên Ban Hợp tác quốc tế - Khoa học công nghệ, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam;
14. Ông Đỗ Văn Hoan Phó Tổng Giám đốc Công ty TNHH MTV vận tải đường sắt Hà Nội;

15. Ông **Lê Quang Dân** Phó trưởng phòng Kinh doanh, Công ty TNHH MTV vận tải đường sắt Hà Nội;
16. Ông **Phạm Đức Thái** Phó trưởng phòng Đầu máy – toa xe, Công ty TNHH MTV vận tải đường sắt Hà Nội;
17. Bà **Phan Thị Mỹ Hảo** Phó trưởng phòng Tài chính kế toán, Công ty TNHH MTV vận tải đường sắt Hà Nội;
18. Bà **Vũ Kim Ngân** Giám đốc chi nhánh Tổng công ty ĐSVN, kiêm trưởng ga Đồng Đăng;
19. Ông **Hoàng Đình Tứ** Phó giám đốc chi nhánh khai thác Lào Cai, Tổng công ty ĐSVN, kiêm Trưởng ga Lào Cai;
20. Ông **Nguyễn Anh Thiện** Phóng viên Báo Giao thông.

ĐƯỜNG SẮT TRUNG QUỐC

Trưởng đoàn:

Ông Trương Thiên Lý, Cục trưởng Cục Đường sắt Nam Ninh

Phó trưởng đoàn:

Ông Nhiệm Thiếu Khanh Phó Cục trưởng Cục Đường sắt Nam Ninh;

Thành viên:

1. Ông Vương Quốc Quân Phó trưởng ban Liên vận OSJD Ban Hợp tác quốc tế, Tổng công ty ĐSTQ;
2. Ông Viên Quang Tuyên Phó trưởng ban Toa xe, Cục Đường sắt Côn Minh;
3. Bà Chu Khiết Trưởng phòng Liên vận, Ban Hợp tác đối ngoại, Cục Đường sắt Côn Minh;
4. Ông Tông Gia Trí Phó trưởng phòng nhà ga Ban Vận chuyển, Cục Đường sắt Côn Minh;
5. Ông Châu Giang Công trình sư, Phòng Quản lý hàng hóa, Ban Vận tải hàng hóa, Cục Đường sắt Côn Minh;
6. Ông Đào Tuấn Công trình sư, Trung tâm kinh doanh vận tải hàng hóa, Cục Đường sắt Côn Minh;
7. Ông Dương Đình Vũ Phiên dịch, Ban Hợp tác đối ngoại, Cục Đường sắt Côn Minh;
8. Ông Xa Nam Trưởng ga Sơn Yêu, Đoạn Xa vụ Khai Viễn, Cục Đường sắt Côn Minh;
9. Ông Kha Hướng Hỷ, Trưởng ban vận tải Cục đường sắt Nam Ninh;
10. Ông Ma Hán Tùng, Trưởng ban vận tải hành khách, Cục Đường sắt Nam Ninh;
11. Ông Lương Quân, Trưởng ban vận tải hàng hóa, Cục đường sắt Nam Ninh;
12. Ông Trần Chiêu Chí Trưởng ban toa xe, Cục đường sắt Nam Ninh;
13. Ông Lý Ninh Tân Tổng Giám đốc chi nhánh Nam Ninh, Công ty vận tải container Đường sắt Trung Quốc;
14. Ông Lao Chính Xương, Phó đoạn trưởng Đoạn Xavụ Nam Ninh, Cục Đường sắt Nam Ninh;
15. Ông Trần Lương Nhân Công trình sư Ban vận tải hàng hóa, Cục đường sắt Nam Ninh;
16. Ông Liêu Lăng Phiên dịch Cục Đường sắt Nam Ninh.

BẢNG GIỜ TÀU GIAO TIẾP GIỮA ĐÔNG ĐĂNG - BẢNG TUỜNG

Tên ga	Tốc độ khu gian cho phép (km/h)	Tốc độ qua ghi (km/h)		Thời gian chạy tàu (giờ Hà Nội)							
		Khi vào đường thẳng	Khi vào đường rẽ	Tàu khổ đường 1435mm							
				T8702/MR1	24502	24504	24506	24508	24510	24512	
Đông Đăng		35	15	2.50	19.06	21.33	6.46	9.40	13.10	16.20	
Điểm dừng tàu kiểm tra phía Việt Nam	40			3.02 3.04	19.18 19.21	21.45 21.48	6.58 7.01	9.52 9.55	13.22 13.25	16.32 16.35	
Điểm dừng tàu kiểm tra phía Trung Quốc	50			3.08 3.10	19.25 19.28	21.52 21.55	7.05 7.08	9.59 10.02	13.29 13.32	16.39 16.42	
Bảng Tường		35	25	3.31	20.02	22.29	7.42	10.36	14.06	17.16	

Chú thích:

- Tàu khách liên vận quốc tế số hiệu **MR1/T8702/Z6** Hà Nội (Gia Lâm) – Bắc Kinh Tây chạy từ Hà Nội (Gia Lâm) vào các ngày Thứ Ba và Thứ Sáu hàng tuần. Tàu khách liên vận quốc tế số hiệu **Z6** đến Bắc Kinh Tây vào các ngày Thứ Năm và Chủ Nhật hàng tuần.
- Áp lực hãm của đoàn tàu hàng không được nhỏ hơn 24 tấn/100 tấn tải (không kể trọng lượng và áp lực hãm của đầu máy); áp lực hãm của đoàn tàu khách không được nhỏ hơn 32 tấn/100 tấn tải (kể cả trọng lượng và áp lực hãm của đầu máy). Hai Bên cùng thông báo cho nhau cách tính lực hãm của mỗi nước.
- Khi cần tăng thêm số đôi tàu hàng giữa các ga biên giới do Trường ga biên giới hai Bên thỏa thuận quyết định.
- Khi cần tổ chức chạy tàu khách du lịch quốc tế Quế Lâm-Hạ Long, Hạ Long - Quế Lâm do Công ty TNHH MTV Vận tải đường sắt Hà Nội đường sắt Việt Nam và Cục Đường sắt Nam Ninh đường sắt Trung Quốc bàn bạc, quyết định.
- Trong quá trình thực hiện biểu đồ chạy tàu giao cho Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và Cục Đường sắt Nam Ninh căn cứ tình hình thực tế để bàn bạc, điều chỉnh biểu đồ chạy tàu này cho phù hợp.

BẢNG GIỜ TÀU GIAO TIẾP GIỮA BẢNG TƯỜNG - ĐỒNG ĐĂNG

Tên ga	Tốc độ khu gian cho phép (km/h)	Tốc độ qua ghi (km/h)		Thời gian chạy tàu (giờ Hà Nội)						
		Khi vào đường thẳng	Khi vào đường rẽ	Tàu khổ đường 1435mm						
Bảng Tường		35	25	T8701/MR2	24501	24503	24505	24507	24509	24511
Điểm dừng tàu kiểm tra phía Trung Quốc	50			22.41	17.50	20.17	5.30	8.00	11.30	14.40
Điểm dừng tàu kiểm tra phía Việt Nam				23.02	18.24	20.51	6.04	8.34	12.04	15.14
Điểm dừng tàu kiểm tra phía Việt Nam	40			23.10	18.27	20.54	6.07	8.37	12.07	15.17
Đông Đăng		35	15	23.22	18.46	21.13	6.26	8.56	12.26	15.36

Chú thích:

1. Tàu khách liên vận quốc tế số hiệu số **Z5/T8701/MR2** Bắc Kinh Tây – Hà Nội (Gia Lâm) chạy từ Bắc Kinh Tây vào các ngày Thứ Năm và Chủ Nhật hàng tuần. Tàu khách liên vận quốc tế số hiệu **MR2** đến Hà Nội (Gia Lâm) vào các ngày Thứ Ba và Thứ Bảy hàng tuần.
2. Áp lực hãm của đoàn tàu hàng không được nhỏ hơn 24 tấn/100 tấn tàu (không kể trọng lượng và áp lực hãm của đầu máy); áp lực hãm của đoàn tàu khách không được nhỏ hơn 32 tấn/100 tấn tàu (kể cả trọng lượng và áp lực hãm của đầu máy). Hai Bên cùng thông báo cho nhau cách tính lực hãm của mỗi nước.
3. Khi cần tăng thêm số đôi tàu hàng giữa các ga biên giới do Trường ga biên giới hai Bên thỏa thuận quyết định.
4. Khi cần tổ chức chạy tàu khách du lịch quốc tế Quế Lâm - Hạ Long, Hạ Long - Quế Lâm do Công ty TNHH MTV Vận tải đường sắt Hà Nội đường sắt Việt Nam và Cục Đường sắt Nam Ninh đường sắt Trung Quốc bàn bạc, quyết định.
5. Trong quá trình thực hiện biểu đồ chạy tàu giao cho Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và Cục Đường sắt Nam Ninh căn cứ tình hình thực tế để bàn bạc, điều chỉnh biểu đồ chạy tàu này cho phù hợp.

BẢNG GIỜ TÀU GIAO TIẾP GIỮA LÀO CAI - SON YÊU

Tên ga	Tốc độ khu gian cho phép (km/h)	Tốc độ qua ghi (km/h)		Thời gian chạy tàu (giờ Hà Nội)							
		Khi vào đường thẳng	Khi vào đường rẽ	LC1/5121	1023	1201	1203	1205	1207	1209	1211
Lào Cai	15	15	15	9.40	7.40	18.20	22.00	1.30	7.15	11.00	13.50
Hà Khẩu	15			9.50	7.50	18.34	22.14	1.44	7.29	11.14	14.04
	35	30	20			18.36	22.16	1.46	7.31	11.16	14.06
Son Yêu	35	30	20			18.50	22.30	2.00	7.45	11.30	14.20

Chú thích:

- Tàu khách liên vận quốc tế số hiệu LC1 chạy Hà Nội vào các ngày Thứ Sáu và Chủ Nhật hàng tuần. Tàu khách liên vận quốc tế số hiệu 5121 chạy từ Lào Cai vào các ngày Thứ Bảy và Thứ Hai hàng tuần. Tàu khách liên vận quốc tế số hiệu 5934 đến Côn Minh Bắc vào các ngày Chủ Nhật và Thứ Ba hàng tuần.
- Máy đơn 1023 chạy từ Lào Cai đến Hà Khẩu vào các ngày Thứ Bảy và Thứ Hai hàng tuần.
- Áp lực hãm của đoàn tàu hàng không được nhỏ hơn 22 tấn/100 tấn tàu (không kể trọng lượng và áp lực hãm của đầu máy); áp lực hãm đoàn tàu khách không được nhỏ hơn 32 tấn/100 tấn tàu (kể cả trọng lượng và áp lực hãm của đầu máy). Hai Bên cùng thông báo cho nhau cách tính lực hãm của mỗi nước.
- Khi cần tăng thêm số đôi tàu hàng giữa các ga biên giới do Trường ga biên giới hai Bên thỏa thuận quyết định.
- Khi cần chạy tàu du lịch quốc tế do Công ty TNHH MTV Vận tải đường sắt Hà Nội và Cục Đường sắt Côn Minh bàn bạc quyết định.

BẢNG GIỜ TÀU GIAO TIẾP GIỮA SON YÊU- LÃO CAI

Tên ga	Tốc độ khu gian cho phép (km/h)	Tốc độ qua ghi (km/h)		Thời gian chạy tàu (giờ Hà Nội)							
		Khi vào đường thẳng	Khi vào đường rẽ	5124/LC4	1022	1202	1204	1206	1208	1210	1212
Son Yêu	35	30	20			19.40	23.20	2.50	9.00	12.20	15.10
Hà Khẩu		30	20	8.40	10.40	19.54 19.56	23.34 23.36	3.04 3.06	9.14 9.16	12.34 12.36	15.24 15.26
Lào Cai	15	15		8.50 10.30	10.50	20.10	23.50	3.20	9.30	12.50	15.40

Chú thích:

1. Tàu khách liên vận quốc tế số hiệu 5933 chạy Côn Minh Bắc vào các ngày Thứ Sáu và Chủ Nhật hàng tuần. Tàu khách liên vận quốc tế số hiệu 5124 chạy từ Hà Khẩu vào các ngày Thứ Bảy và Thứ Hai hàng tuần. Tàu khách liên vận quốc tế số hiệu LC4 chạy Lào Cai và đến Hà Nội vào các ngày Thứ Bảy và Thứ Hai hàng tuần.
2. Máy đơn 1022 chạy từ Hà Khẩu và đến Lào Cai vào các ngày Thứ Bảy và Thứ Hai hàng tuần.
3. Áp lực hãm của đoàn tàu hàng không được nhỏ hơn 22 tấn/100 tấn tàu (không kể trọng lượng và áp lực hãm của đầu máy); áp lực hãm đoàn tàu khách không được nhỏ hơn 32 tấn/100 tấn tàu (kể cả trọng lượng và áp lực hãm của đầu máy). Hai Bên cùng thông báo cho nhau cách tính lực hãm của mỗi nước.
4. Khi cần tăng thêm số đôi tàu hàng giữa các ga biên giới do Trường ga biên giới hai Bên thỏa thuận quyết định.
5. Khi cần chạy tàu du lịch quốc tế do Công ty TNHH MTV Vận tải đường sắt Hà Nội và Cục Đường sắt Côn Minh bàn bạc quyết định.

BIỆN PHÁP CHẠY TÀU GIỮA CÁC GA BIÊN GIỚI

Khoản 1. Những quy định trong biện pháp này xây dựng trên cơ sở Khoản 1 Nghị định thư hội nghị đường sắt biên giới Việt-Trung. Những điều chưa Quy định trong biện pháp này thì tàu chạy trên đường sắt nước nào làm theo quy chương của đường sắt nước đó.

Khoản 2. Hướng chạy tàu chẵn và lẻ giữa các ga biên giới quy định như sau:

Tàu chạy theo hướng từ ga Bằng Tường đến ga Đồng Đăng và từ ga Lào Cai đến ga Sơn Yêu gọi là tàu số lẻ (số tàu mang số lẻ).

Tàu chạy theo hướng từ ga Đồng Đăng đến ga Bằng Tường và từ ga Sơn Yêu đến ga Lào Cai gọi là tàu số chẵn (số tàu mang số chẵn).

Khoản 3. Phương pháp đóng đường cơ bản dùng cho chạy tàu trong các khu gian giữa các ga biên giới quy định là "Đóng đường nửa tự động". Bằng chứng chạy tàu là biểu thị cho phép của tín hiệu ra ga (cũng là tín hiệu vào khu gian).

Khi làm thủ tục chạy tàu:

1. Ga gửi, trước khi gửi tàu dùng điện thoại yêu cầu ga đón tàu thống nhất bằng câu "Yêu cầu đóng đường cho đoàn tàu số ..." rồi ấn nút đóng đường.

2. Ga đón, sau khi xác nhận khu gian thanh thoát đồng ý đón tàu thì trả lời "Đồng ý đón tàu số ..." rồi ấn nút đóng đường.

3. Sau khi gửi tàu đi phải lập tức thông báo cho ga đón tàu biết thời gian gửi tàu "Tàu số ... xuất phát (thông qua) hồ ... giờ ... phút", rồi kéo nút đóng đường và ghi vào Nhật ký chạy tàu. Nếu gặp trường hợp tàu quá dài, hàng quá nặng, quá khổ giới hạn, phía sau có máy đẩy và hàng đặc biệt, xe có chở người thì Trực ban ga hai Bên phải thông báo cho nhau.

4. Ga đón tàu, sau khi xác nhận đoàn tàu đã đến nguyên vẹn, thông báo cho ga gửi tàu biết thời gian tàu đã đến "Tàu số ... đến lúc ... giờ ... phút", kéo nút đóng đường và ghi vào Nhật ký chạy tàu.

Khoản 4. Giữa Đồng Đăng-Bằng Tường, Lào Cai-Hà Khẩu đổi sang phương pháp đóng đường bằng điện tín để chạy tàu, bằng chứng chiếm dụng khu gian của đoàn tàu là phiếu đường; nghiêm cấm chạy đoàn tàu phải ngừng làm việc trong khu gian (trừ tàu cứu viện), nghiêm cấm tất cả các đoàn tàu, đầu máy đẩy dọc đường trở về ga xuất phát (xem mẫu ở Phụ kiện số 3.1).

Khoản 5. Khi toàn bộ thông tin bị gián đoạn thì dùng phương pháp chạy tàu bằng thông tri; bằng chứng chạy tàu là giấy phép màu đỏ (xem mẫu ở Phụ kiện số 3.2).

Khi chạy tàu theo phương pháp liên lạc bằng thông tri, những ga sau đây được theo thứ tự ưu tiên gửi tàu:

1. Ga đã làm xong thủ tục đóng đường nhưng chưa gửi tàu;

2. Ga có tàu số lẻ mà chưa làm xong thủ tục đóng đường.

Quyền gửi đoàn tàu đầu tiên thuộc ga có quyền ưu tiên gửi tàu. Nếu ga ưu tiên không có tàu gửi đi thì phải chủ động cử nhân viên chạy tàu đeo băng đỏ (băng đỏ rộng

100mm trên có in bằng hai thứ chữ Việt-Trung dòng chữ "Nhân viên liên lạc chạy tàu"), đeo băng trên cánh tay trái, dùng giấy thông tri (xem mẫu ở Phụ kiện số 3.3) để thông báo cho ga không ưu tiên biết. Ga không ưu tiên nếu có tàu đợi gửi, nhất thiết phải đợi sau khi nhận được giấy thông tri mới được phép gửi tàu đi. Thông tri phải được chuyển bằng phương pháp nhanh nhất.

Ga gửi đoàn tàu đầu tiên trước khi gửi tàu cần kiểm tra rõ khu gian đã thực sự thanh thoát hay chưa, đồng thời ghi rõ trên bằng chứng chạy tàu quyền gửi tàu tiếp sau. Những đoàn tàu chạy sau đều căn cứ vào quyền gửi tàu ghi trên bằng chứng vật chạy tàu. Nếu gửi tiếp đoàn tàu vào cùng hướng thì thời gian gián cách giữa hai đoàn tàu là thời gian chạy tàu trong khu gian cộng thêm 3 phút, nhưng không được ít hơn 13 phút.

Khi chạy tàu bằng phương pháp thông tri, nghiêm cấm cho chạy các tàu có ngừng làm việc ở khu gian (trừ tàu cứu viện), nghiêm cấm tất cả các đoàn tàu, đầu máy đẩy dọc đường trở về ga xuất phát.

Khoản 6. Việc ngừng sử dụng hoặc khôi phục đóng đường nửa tự động do Trực ban hai ga dùng điện thoại hoặc điện báo trao đổi; "Tàu số ... đến ga ... vào lúc ... giờ ... phút". Sau khi xác nhận khu gian đã thanh thoát và ghi vào Nhật ký chạy tàu thời gian ngừng sử dụng hoặc khôi phục thì có thể do Trực ban ga ngừng sử dụng hoặc khôi phục đóng đường nửa tự động để chạy tàu.

Khoản 7. Cầu lớn trong khu gian Lào Cai-Hà Khẩu là cầu đường sắt chuyên dùng. khi đóng đường cho từng đoàn tàu, mỗi Bên tự thông báo cho nhân viên gác chắn của mình thực hiện theo quy định của đường sắt mỗi nước.

Khoản 8. Biểu thị của tín hiệu:

1. Tín hiệu đèn màu báo trước:

(1) Một ánh đèn màu lục-biểu thị tín hiệu vào ga ở trạng thái mở.

(2) Một ánh đèn màu vàng- biểu thị tín hiệu vào ga ở trạng thái đóng.

2. Tín hiệu đèn màu vào ga:

(1) Một ánh đèn màu lục-cho phép đoàn tàu thông qua ga trên đường chính theo tốc độ quy định.

(2) Một ánh đèn màu vàng-cho phép đoàn tàu tiến vào ga và chuẩn bị đỗ ở đường chính.

(3) Hai ánh đèn màu vàng- cho phép đoàn tàu tiến vào ga theo đường phụ và chuẩn bị đỗ lại.

(4) Một ánh đèn màu đỏ-không được cho đoàn tàu vượt qua tín hiệu đó.

(5) Một ánh đèn màu đỏ và một ánh đèn màu sữa – cho phép đoàn tàu tiến vào ga với tốc độ không quá 15 km/h và phải sẵn sàng dừng lại khi có chướng ngại.

3. Tín hiệu đèn màu ra ga:

(1) Một ánh đèn màu lục-cho phép đoàn tàu xuất phát từ ga chạy vào khu gian.

(2) Một ánh đèn màu đỏ-không được cho đoàn tàu vượt qua tín hiệu đó.

(3) Khi dùng tín hiệu ra ga kiêm tín hiệu dồn tàu: một ánh đèn màu sữa cho phép đoàn tàu vượt qua tín hiệu đó để dồn tàu.

4. Tín hiệu đèn màu dồn tàu:

(1) Một ánh đèn màu sữa-cho phép dồn tàu vượt qua tín hiệu đó.

(2) Một ánh đèn màu xanh lam-cắm đèn tàu vượt qua tín hiệu đó.

5. Khi tín hiệu đèn màu bị trở ngại phải đình chỉ sử dụng hoặc khi đón, gửi tàu trên đường không có khoá liên động thì biện pháp đón tàu hoặc gửi tàu thực hiện theo Quy chương của nước có nhà ga.

Khoản 9. Khi cần phong tỏa khu gian để thi công hay xử lý trở ngại giữa ga Đồng Đăng và ga Bằng Tường, giữa ga Lào Cai và ga Hà Khẩu, Bên thi công thông báo cho ga Bên mình dùng điện báo yêu cầu phong tỏa khu gian cho ga Bên kia: "Ga ... điện ga ..., vì lý do ..., yêu cầu phong tỏa khu gian từ ... giờ ... phút, ngày ... đến ... giờ ... phút, ngày ...". Ga nhận được điện báo, nếu đồng ý với yêu cầu của ga Bên kia thì trả lời: "Ga ... điện ga ..., đồng ý phong tỏa khu gian từ ... giờ ... phút, ngày ... đến ... giờ ... phút, ngày ...".

Sau khi kết thúc thi công, ga của Bên có thi công lập tức thông báo cho ga Bên kia biết để giải tỏa khu gian và làm theo các quy định sau: "Ga ... điện ga ..., đề nghị bãi bỏ điện tín số ..., khai thông khu gian từ ... giờ ... phút, ngày ...".

Ga Bên kia điện trả lời: "Ga ... điện ga ..., đồng ý bãi bỏ điện tín số ..., khai thông khu gian từ ... giờ ... phút, ngày ...".

Giữa ga Lào Cai và ga Hà Khẩu, nếu địa điểm thi công gần sát với đường biên giới quốc gia mà khoảng cách phòng vệ cần đặt trong địa phận phía Bên kia của đường biên giới, thì theo yêu cầu của đường sắt thi công, phía Bên kia cử người đến nơi đặt tín hiệu phòng vệ và canh gác cho đến khi thi công xong.

Giữa ga Đồng Đăng và ga Bằng Tường, nếu địa điểm thi công gần sát điểm nối ray mà khoảng cách phòng vệ cần đặt trên đường sắt do phía đường sắt Bên kia quản lý, thì theo yêu cầu của đường sắt thi công, phía Bên kia cử người đến nơi đặt tín hiệu phòng vệ và canh gác cho đến khi thi công xong.

Khoản 10. Việc yêu cầu cấp cảnh báo do Trục ban hai ga liên hệ với nhau giải quyết, lấy đường biên giới quốc gia (giữa Lào Cai-Sơn Yên) hoặc điểm nối ray (giữa Đồng Đăng-Bằng Tường) làm mốc, và làm theo quy định của từng Bên đối với Trục ban ga, khi ở bên đường sắt phía Trung Quốc quản lý do đường sắt Việt Nam cấp giấy cảnh báo hoặc khi ở bên đường sắt phía Việt Nam quản lý do đường sắt Trung Quốc cấp giấy cảnh báo. Cảnh báo (xem mẫu ở Phụ kiện số 3.4) do ga gửi tàu điện bằng chữ viết của hai nước Việt-Trung, giao cho Tài xế và Trưởng tàu của đoàn tàu xuất phát ký nhận.

Khoản 11. Trục ban ga biên giới của hai Bên có thể dùng ngôn ngữ chính thức của hai Bên để trao đổi về mọi việc liên quan đến chạy tàu.

Khoản 12. Hai Bên nhất trí cấm những người không có nhiệm vụ lên các đoàn tàu và đầu máy chạy giữa các ga biên giới.

PHIẾU ĐƯỜNG	
Bản ghi điện thoại số	
Tàu số	
Từ ga	đến ga
Ngày tháng năm	
Ga	Trực ban ga
(Dấu ga)	(Ký tên)

Chú thích:

1. Giấy màu trắng, viết một lần thành 2 bản, một bản giao cho Tài xế, một bản lưu.
2. Gạch bỏ những chữ không cần thiết

GIẤY PHÉP	
Số	
Do điện thoại bị hỏng, cho phép tàu số xuất phát từ ga	
đến ga	
1. Tôi đồng ý đón tàu số xuất phát từ ga đến ga	
2. Sau khi gửi tàu số tôi sẽ gửi tiếp tàu số đến ga vào	
lúc giờ phút, ngày tháng năm	
Ngày tháng năm	
Ga	Trực ban ga
(Dấu ga)	(Ký tên)

Chú thích:

1. Giấy màu đỏ, viết một lần thành 3 bản, giao cho Tài xế và Trưởng tàu mỗi người một bản, một bản lưu.
2. Gạch bỏ những chữ không cần thiết.

THÔNG TRI	
Số	
Ngày tháng năm	
Thông báo về phương pháp chạy tàu đơn tuyến giữa hai ga khi toàn bộ thông tin bị gián đoạn:	
.....	
.....	
Kính báo	
Trực ban ga	
đồng ý đón tàu xuất phát từ ga đến ga	
Ga	Trực ban ga
(Dấu ga)	(Ký tên)

Chú thích:

Giấy màu trắng, viết một lần thành 2 bản, một bản giao cho ga Bên, một bản lưu.

CẢNH BÁO	
Số	
Cấp cho Tài xế và Trưởng tàu số ngày tháng năm	
1. Địa điểm cảnh báo: từ kilômét đến kilômét	
2. Nguyên nhân cảnh báo:	
3. Biện pháp chạy tàu:	
.....	
Ngày tháng năm	
Ga	Trực ban ga
(Dấu ga)	(Ký tên)

Chú thích:

1. Giấy màu trắng, có gạch chéo màu vàng, viết một lần thành 3 bản, giao cho Lái tàu và Trưởng tàu mỗi người một bản, một bản lưu.
2. Gạch bỏ những chữ không cần thiết.
3. Khi giao cảnh báo phải yêu cầu Lái tàu và Trưởng tàu ký nhận vào bản tồn căn.

Đường sắt Ga

PHIẾU DÒN

Số

Ngày tháng năm

Loại đầu máy Số hiệu đầu máy

Lái tàu

Phụ lái tàu

Từ		Đến		Thời gian dòn		Tên công việc
Giờ	Phút	Giờ	Phút	Giờ	Phút	

Lái tàu

Trưởng ga

Phụ kiện 4.2

Phiếu thông báo tác nghiệp dòn tàu ga

Sơ đồ vị trí dồng đỗ xe









Nhà ga

STT	Đường	+, -	Số xe	Ghi chú
1				
2				
3				
20				

Tác nghiệp từ giờ phút đến giờ phút

Lãnh đạo dòn (ký tên)









**BIỂU CÁCH LY LẬP TÀU KHỔ ĐƯỜNG 1435 MM
GIỮA CÁC GA BIÊN GIỚI**

Loại hàng		Ký hiệu cách ly	Số toa cách ly	Đối tượng cách ly tối thiểu	Cách đầu máy diesel, đầu máy điện kéo, đầu máy đẩy, toa xe có bếp lò	Cách toa xe chờ khách	Cách toa xe chờ ngòi nổ và chất dẫn nổ 	Cách chất nổ không kê ngòi nổ và chất dẫn nổ 	Cách toa xe mặt bằng, toa xe không mui chờ hàng dễ cháy thông thường	Cách toa xe chờ hàng dễ xô đẩy xếp cao hơn thành toa	Ghi chú
Thê khí	Khí dễ cháy; Khí không độc không dễ cháy; Khí có tính độc.				4	4	4	4	2	2	Xem Chú thích 2
	Chất lỏng dễ cháy cấp 1; Chất rắn dễ cháy cấp 1; Chất dễ tự cháy cấp 1; Chất có tính ô xy hoá cấp 1; Chất dioxide hữu cơ Chất có tính độc cấp 1 (chất cực độc); Chất ăn mòn tính axit cấp 1; Chất ăn mòn tính kiềm cấp 1; Chất ăn mòn khác cấp 1.				2	3	3	4	2		Xem Chú thích 3
	Chất có tính phóng xạ (không kê quãng thời và bột quãng)				2	4	x	X	2	1	Xem Chú thích 4
	Hàng dễ cháy phổ thông xếp trên toa không mui, toa bằng; lưu huỳnh rời xếp trên toa không mui				2	2	2	2			Xem Chú thích 5
Chất nổ	Ngòi nổ và chất dẫn nổ				4	4		4	2	2	
	Chất nổ không gồm ngòi nổ và chất dẫn nổ				4	4	4		2	2	

Chú thích:

- Tên hàng cụ thể để phân biệt loại hàng lấy tên loại hàng ghi trong Phụ lục số 2 của SMGS. Các hàng không ghi trong Phụ lục số 2 SMGS thì cách ly theo Quy chương trong nước của đường sắt giao.
- Khi vận chuyển xe G nặng, rỗng chờ hàng nguy hiểm thê khí, mỗi đoàn tàu không được lập quá 3 cụm, xe cách ly giữa các cụm không được ít hơn 10 xe.
- Khi vận chuyển dầu thô không phải cách ly đầu máy và toa xe có bếp lò. Khi vận chuyển Nitrat Amon phải cách ly đầu máy và toa xe bếp lò ít nhất 4 toa.
- Ký hiệu x biểu thị không thể lập cùng một đoàn tàu.
- Toa xe xếp vật liệu gỗ mục nát chưa được phun chất chống cháy, chạy trong khu đoạn và mùa quy định phải được cách ly 10 toa xe với đầu máy kéo. Khi cách ly khó khăn thì các Cục đường sắt thoả thuận quy định biện pháp cách ly với Cục đường sắt lân cận.

CÁCH LY LẬP TÀU KHỔ ĐƯỜNG 1000 MM GIỮA CÁC GA BIÊN GIỚI

Loại hàng		Số toa cách ly	Đối tượng cách ly	Cách đầu máy diesel, đầu máy máy điện kéo, đầu máy đẩy, toa xe có bếp lò	Cách toa xe chờ khách	CÁCH TOA XE CHỜ NGỒI NỔ VÀ CHẤT DẪN NỔ 	CÁCH CHẤT NỔ KHÔNG KÈ NGỒI NỔ VÀ CHẤT DẪN NỔ 	CÁCH TOA XE MẶT BẰNG, TOA XE KHÔNG MUI CHỜ HÀNG ĐỂ CHÁY THÔNG THƯỜNG	CÁCH TOA XE CHỜ HÀNG ĐỂ XÒ Đẩy xếp cao hơn thành toa	Ghi chú
Thẻ khí	Khí dễ cháy; Khí không độc không dễ cháy; Khí có tính độc.			1	4	4	4	2	2	Xem Chú thích 2
	Chất lỏng dễ cháy cấp 1; Chất rắn dễ cháy cấp 1; Chất dễ tự cháy cấp 1; Chất có tính ô xy hoá cấp 1; Chất dioxide hữu cơ; Chất có tính độc cấp 1 (chất cực độc); Chất ăn mòn tính axit cấp 1; Chất ăn mòn tính kiềm cấp 1; Chất ăn mòn khác cấp 1.			1	3	3	4	2		Xem Chú thích 3
	Chất có tính phóng xạ (không kể quặng thô và bột quặng)			1	4	x	X	2	1	Xem Chú thích 4
	Hàng dễ cháy phổ thông xếp trên toa không mui, toa bằng; lưu huỳnh rời xếp trên toa không mui			1	2	2	2			Xem Chú thích 5
Chất nổ	Ngòi nổ và chất dẫn nổ			1	4		2	2	2	
	Chất nổ không gồm ngòi nổ và chất dẫn nổ			1	4	4	2	2	2	

Chú thích:

- Tên hàng cụ thể để phân biệt loại hàng lấy tên loại hàng ghi trong Phụ lục số 2 của SMGS. Các hàng không ghi trong Phụ lục số 2 SMGS thì cách ly theo Quy chương trong nước của đường sắt giao.
- Khi vận chuyển xe G nặng, rỗng chờ hàng nguy hiểm thẻ khí, mỗi đoàn tàu không được lập quá 3 cụm, xe cách ly giữa các cụm không được ít hơn 10 xe.
- Khi vận chuyển dầu thô không phải cách ly đầu máy và toa xe có bếp lò. Khi vận chuyển Nitrat Amon phải cách ly đầu máy và toa xe bếp lò ít nhất 4 toa.
- Ký hiệu x biểu thị không thể lập cùng một đoàn tàu, không được dồn trong cùng một đoàn xe, không được dừng đỗ trên cùng 1 đường.
- Toa xe xếp vật liệu gỗ mục nát chưa được phun chất chống cháy, chạy trong khu đoạn và mùa quy định phải được cách ly 10 toa xe với đầu máy kéo. Khi cách ly khó khăn thì các Cục đường sắt thoả thuận quy định biện pháp cách ly với Cục đường sắt lân cận.

ĐIỀU KIỆN KỸ THUẬT GIAO TIẾP TOA XE HÀNG KHỔ ĐƯỜNG 1435MM

I. Toa xe hàng dùng trong liên vận quốc tế phải có ký hiệu "MC" ở vị trí quy định (trừ các toa xe do hai Bên thương lượng để sử dụng tạm thời trong liên vận quốc tế).

II. Trục bánh có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế:

1. Trục, bánh bất cứ chỗ nào bị nứt.
2. Phần trục giữa 2 bánh xe có sây sật, vết mòn hoặc xước độ sâu quá 2,5mm (trong phạm vi 20mm tính từ mép ổ trục bánh không cho phép có vết sây sật).
3. Ổ trục bị lỏng.
4. Bánh xe có đai. Tải trọng toa xe của đường sắt Việt Nam nhỏ hơn 50 tấn, bánh đúc liên chạy vượt quá ga Nam Ninh của Trung Quốc.
5. Mặt lăn bánh xe có mòn xước hoặc vết bong:
 - (1) Chiều dài vết bong trên mặt lăn:
 - a. Trục bánh ổ trượt có 1 vết bong dài trên 70mm, 2 vết bong mỗi vết dài trên 60mm;
 - b. Trục bánh ổ lăn có 1 vết dài trên 50mm, 2 vết mỗi vết dài trên 40mm;
 - c. Phương pháp đo chiều dài vết bong: đo theo chiều vòng mặt lăn bánh xe, bề rộng vết ở 2 đầu rộng không đến 10mm không tính vào chiều dài vết bong. Trong vết bong chỗ rộng nhất không đến 20mm không tính. Khi khoảng cách giữa hai vết bong nhỏ hơn 75mm, chiều dài mỗi vết không lớn hơn 35 mm, bong nhiều chỗ ngắn hơn 35mm mà tổng độ dài bong liên tục không lớn hơn 350mm. Phần chưa bong tróc thuộc giai đoạn mới bong không tính.
 - (2) Mặt lăn bị xước. Bánh thép độ sâu quá 2mm (loại bầu dầu ổ trượt), 1mm (loại ổ lăn).
6. Mặt lăn bánh xe mòn đều sâu quá 8mm hoặc mòn cục bộ lõm vượt quá 1mm.

Phương pháp đo độ sâu vết mòn đều trên mặt lăn bánh xe: đo tại vị trí cách mặt trong gờ bánh xe thép 70mm.
7. Khuyết tật mặt lăn:
 - (1) Khi khoảng cách từ mép ngoài gờ bánh đối diện tới chỗ khuyết tật nhỏ hơn 1508mm đối với bánh xe bằng thép (tức chỉ bề rộng của bánh xe sau khi có khuyết tật, cộng với cự ly trong của 2 bánh, cộng với bề dày của gờ bánh xe đối diện) đo tại vị trí cách đỉnh gờ 15mm.
 - (2) Khuyết tật trên bánh thép dài hơn 150mm (trừ khuyết tật ở phía ngoài mặt lăn).
8. Bề dày lợi nhỏ dưới 23mm hoặc lớn hơn 32mm (không nắm được loại dày lợi bánh xe trục giữa các giá chuyển hướng 3 trục hoặc 5 trục), đo tại vị trí cách đỉnh lợi bánh xe 15mm (dùng thước đo của đường sắt nước sở tại).

9. Vết mòn đứng trên lợi bánh vượt quá chiều cao: 18mm-xe của đường sắt Việt Nam, 15mm-xe của đường sắt Trung Quốc. Dùng thước đo kiểm tra độ mòn đứng lợi bánh để đo (dùng thước đo của đường sắt nước sở tại).

10. Chiều dày vành bánh thép nhỏ hơn 22mm, chiều rộng bánh xe nhỏ hơn 135mm.

11. Cự ly trong giữa hai vành bánh: vượt quá 1356mm hoặc nhỏ dưới 1350mm đo ở 3 điểm chênh lệch quá 3mm (dùng thước đo của đường sắt nước sở tại).

12. Khuyết tật mặt trong lợi bánh xe: đối với bánh thép chiều dài khuyết tật quá 30mm, rộng quá 10mm.

13. Hộp trục ổ lăn qua kiểm tra có một trong những khuyết tật sau:

(1) Bu lông vặn chặt nắp trước đầu trục bị lỏng, tấm hãm bị lỏng, đế và tấm chắn sau của nắp trước có tiếp xúc với nhau;

(2) Chảy dầu nghiêm trọng, vành ngoài và vành chặn ổ bi bị nứt, vỡ, hỏng;

(3) Nóng ổ bi, đo ở vành ngoài nhiệt độ cao hơn nhiệt độ môi trường 40⁰C (dùng dụng cụ đo của đường sắt nước sở tại).

III. Giá chuyên hướng có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế

1. Xà cánh cung, tấm liên kết bị nứt, võng xuống quá 20mm, má bên giá chuyên loại thép đúc bị nứt (song không tính những vết nứt li ti sinh ra do khi đúc và những dấu vết khác).

2. Xà nhún có vết nứt đứng hoặc nứt xiên trong phạm vi 45⁰.

3. Độ hở tổng cộng hai bên bàn trượt trên dưới cùng một giá chuyên: lớn hơn 20mm hoặc nhỏ 2mm đối với xe của đường sắt Trung Quốc (độ hở giữa bàn trượt thường xuyên tiếp xúc lớn hơn 0 mm); lớn hơn 20 mm hoặc nhỏ hơn 10 mm đối với xe của Đường sắt Việt Nam. Trên cùng một toa xe bàn trượt sát khít chéo (trừ loại toa xe có bàn trượt thường xuyên tiếp xúc). Bàn trượt vỡ, hỏng, nứt.

4. Cối chuyên hướng trên hoặc dưới bị nứt đến phần lõi, đến lỗ bu-lông hoặc đỉnh tán, nứt suốt chiều dày. Bu-lông cối hoặc đỉnh tán bị gãy, bị mất quá một chiếc (loại cối có 4 bu-lông không cho phép đứt hoặc mất). Mất ốc cối chuyên, khe hở bu-lông cối trên và cối dưới nhỏ hơn 5mm. Căn gỗ cối chuyên bị vỡ quá 3 mảnh không còn tác dụng.

5. Tấm đỡ lò xo có vết nứt trên mặt thẳng đứng lan ra mặt ngang.

6. Hộp trục bị vỡ hỏng hoặc phần dưới của hộp trục trong phạm vi 150mm có vết nứt theo hướng trên và ke hộp bầu dầu có vết nứt.

7. Mang trượt hộp bầu dầu rộng lỏng, nứt hoặc cong đến mức gây trở ngại cho hộp trục tự do chuyển dịch và làm cho hộp trục kiểu mang trượt bị lệch xiên.

8. Nắp hộp trục mất hoặc rơi xuống.

9. Lò xo xà nhún gãy (trường hợp xe nặng mỗi xe không cho phép gãy quá 1 lò xo ngoài, mỗi tổ lò xo không cho phép gãy quá 1 lò xo trong, song trên cùng một tổ lò xo không cho phép lò xo ngoài và lò xo trong cùng gãy. Đối với toa xe có lò xo đơn thì gãy một lò xo cũng phải thay).

10. Lò xo lá chính bị gãy, đai lò xo bị nứt.

11. Thân giằng chéo bị nứt hỏng, gãy, cáp hoặc quang an toàn bị đứt, rơi, mất, giá đỡ vỡ hỏng, bu lông đầu giằng chéo bị lỏng, mất.

IV. Bộ phận đầu đấm tự động có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế

1. Chiều cao tâm đầu đấm so với mặt ray: xe rỗng dưới 835mm hoặc trên 890mm, xe nặng nhỏ dưới 815mm.
2. Độ lệch tâm đầu đấm giữa 2 xe móc vào nhau vượt quá 75mm.
3. Thân, tai, lưỡi, đuôi đầu đấm có vết nứt ngang hoặc ác đầu đấm và lò xo đầu đấm bị gãy, bộ giảm chấn bị vỡ, chốt đuôi đầu đấm, lò xo tâm đỡ đuôi đầu đấm bị gãy, roi mát hoặc bánh dày và bộ đỡ đấm bị nứt, vỡ.
4. Bệ xung kích nứt quá 30mm.

V. Bộ phận hãm có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế

1. Hệ thống ống hãm có vết nứt, vỡ, hỏng hoặc van hãm, thiết bị hãm trật bánh, phụ kiện của ống mềm, khóa ngắt gió đầu xe không hoàn chỉnh.
2. Nơi mỏng nhất của guốc hãm không đủ 14mm.
3. Chiều cao từ mặt ray tới các bộ phận thấp nhất dưới 60mm (chốt guốc hãm 25mm).
4. Thiết bị điều chỉnh hãm vỡ, mất tác dụng.
5. Hãm tay hoặc hãm chân tác dụng kém. Hãm tay hoặc hãm chân của toa xe đường sắt Việt Nam chạy vượt quá ga Bằng Tường tác dụng kém.
6. Guốc hãm, biên treo guốc hãm, ác chốt guốc hãm, giăng hãm và quang an toàn bị gãy hoặc bị rơi.
7. Hành trình pit-tông nôi hãm không phù hợp các hạn độ dưới đây:
 - (1) 130 đến 180mm đối với xe hàng guốc hãm đơn;
 - (2) 175 đến 205mm đối với xe khách guốc hãm kép;
 - (3) Van GK, máy hãm loại 103: xe rỗng 85 đến 135mm, xe nặng 110 đến 160mm;
 - (4) Toa xe hàng của Đường sắt Việt Nam lắp van hãm KNOR có SAB: Xe rỗng 105 mm đến 115 mm, xe nặng 125 mm đến 135 mm, khi không còn SAB hành trình pit tông 145 mm đến 155 mm.

VI. Thùng, bệ xe có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế

1. Xà dọc giữa bị nứt ngang hay nứt xiên, xà cạnh, xà đầu, xà gối, xà kéo có vết nứt từ mặt trên, mặt dưới lan đến mặt đứng, khi vết nứt xà ngang lớn hơn 50% mặt cắt ngang.
2. Độ võng xà dọc giữa, xà cạnh vượt quá 40mm khi xe rỗng, 80mm khi xe nặng (độ võng lớn nhất bằng cách lấy đường trung tâm của hai xà gối đo ở vị trí võng nhất của xà bệ xe).
3. Tám ván đầu, tám ván cạnh, nóc xe, sàn xe, cửa chính và cửa sổ xe không tốt, gây rơi vãi hoặc ẩm ướt hàng hóa.
4. Thùng xe nghiêng quá 75mm (từ điểm trên cột đứng góc đầu thân xe đo dọc từ trên xuống lấy độ nghiêng lớn nhất ngang đầu bệ xe).
5. Thùng xi-téc bị dịch chuyển, xi-téc hoặc bộ phận tháo đầu bị rò rỉ, có nguy cơ gây hỏa hoạn.

6. Nắp đậy lỗ rót, xả dầu của xe xi-téc bị rơi mất.

7. Độ phình của thùng xe: xe có mui mỗi bên vượt quá 50mm; xe không mui, xe rỗng mỗi bên vượt quá 100mm; xe nặng mỗi bên vượt quá 150mm (bao gồm cả độ lệch thân xe).

VII. Toa xe đã quá hạn sửa chữa định kỳ (theo quy định của đường sắt có toa xe), đường sắt có toa xe không được bàn giao cho đường sắt Bên kia.

Đối với toa xe khi quay trở về nước tuy đã quá hạn sửa chữa định kỳ nhưng vẫn còn có thể vận hành được, thì Bên chủ sở hữu toa xe phải tiếp nhận.

Trường hợp đặc biệt do Trường ga biên giới hai Bên thương lượng giải quyết.

Chú thích: Trong quá trình thực hiện bản Phụ kiện này, nếu phát hiện thấy có vấn đề kỹ thuật đặc biệt cần phải giải quyết mà trong Phụ kiện này chưa có thì các nhân viên của hai Bên cần phải trao đổi các tài liệu kỹ thuật có liên quan, sau đó căn cứ vào quy định của đường sắt nước sở tại để giải quyết.

**ĐIỀU KIỆN KỸ THUẬT GIAO TIẾP
TOA XE HÀNG KHỔ ĐƯỜNG 1000MM**

I. Điều kiện chung

1. Mặt cắt ngang ngoài toa xe không được quá quy định nêu tại Phụ kiện số 10.1 và 10.2.

2. Khoảng cách từ bộ phận thấp nhất tới mặt ray không dưới 50mm, riêng chốt guốc hãm không dưới 25mm.

3. Toa xe chạy giữa các ga biên giới Lào Cai-Sơn Yên phải có hãm tự động và đầu đấm tự động. Khi có toa xe khóa ngắt gió giữa xe thì ống gió chính phải tốt đảm bảo thông gió đoàn xe.

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

Gặp trường hợp máy hãm tự động không sử dụng được, khi bàn giao phải thông báo trước cho Bên tiếp nhận và phải dán nhãn "Hãm không tốt" quy định trong Phụ lục số 16 của "Quy tắc sử dụng toa xe hàng trong liên vận quốc tế (PGV)".

4. Cự ly giữa 2 trục liền nhau trên cùng một giá chuyển không được nhỏ hơn 1200mm. Giá chuyển phải phù hợp cho toa xe chạy dễ dàng trên đoạn đường cong có bán kính 100m.

5. Bề rộng vành bánh xe không nhỏ dưới 120mm.

6. Để tiện cho nhân viên có liên quan làm việc, trên thành đầu xe trong phạm vi không gian giữa 2 đầu đấm, từ mặt ray tới độ cao 1900mm không có bất cứ bộ phận nào thò nhô ra (không kể bàn hãm tay và bộ phận kèm theo, giá đỡ cửa đầu xe thành thấp, bộ đỡ cần gạt đầu đấm và dây treo vào đầu xe).

7. Toa xe đưa vào liên vận phải có ký hiệu "MC" hai bên sườn toa xe; xe mặt bằng ghi ở giữa xà cạnh hai bên.

II. Trục bánh xe có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế

1. Trục, bánh xe bất cứ chỗ nào bị nứt.

2. Thân trục có vết mòn, vết lõm sâu từ 2,5mm trở lên.

3. Khi dùng búa tay gõ vào đai bánh xe, tiếng nghe không tưng tưng và có dấu vết long (như thấm dầu, thấm rỉ, dấu sơn bị xê dịch và các dấu hiệu lỏng khác).

4. Chiều dài vết mòn vẹt trên mặt lăn bánh xe vượt quá quy định sau:

(1) Khi mặt lăn bánh xe vệt cục bộ sâu quá 1,5mm đối với trục bánh ổ trượt, quá 1mm đối với trục bánh ổ bi;

(2) Khi mặt lăn bánh xe trục ổ trượt vệt 1 chỗ dài quá 60mm, 2 chỗ mỗi chỗ dài quá 50mm; mặt lăn bánh xe trục ổ bi vệt 1 chỗ dài quá 45mm, 2 chỗ mỗi chỗ dài quá 35mm (đo theo chiều vòng mặt lăn bánh xe, những vết vệt có bề rộng dưới 10mm không tính, nếu vết vệt dài mà chỗ rộng nhất không đến 20mm cũng không tính). Nếu tính 2 vết thì khoảng cách từ vết này đến vết kia không được dưới 75mm.

Mặt lăn có 2 vết vết, khoảng cách giữa 2 vết dưới 75mm nhưng chiều dài mỗi vết đều quá 30mm.

5. Bề dày lợi bánh xe dưới 19mm hoặc trên 30mm đo tại vị trí cách đỉnh lợi bánh xe 17mm (dùng thước đo của đường sắt nước sở tại).

6. Chiều dày vành bánh dưới 21mm. Chiều dày đai bánh dưới 25mm.

7. Khuyết tật mặt lăn:

a. Mặt ngoài bánh xe có khuyết tật:

(1) Cự ly từ chỗ có khuyết tật tới mặt ngoài gờ bánh xe đối diện nhỏ hơn 1057mm (tức chỉ bề rộng của bánh xe sau khi có khuyết tật cộng với cự ly trong giữa 2 bánh xe, cộng với bề dày của gờ bánh xe đối diện)

(2) Chiều dài khuyết tật vượt quá 120mm (đo khoảng cách chỗ dài nhất theo chiều vòng mặt lăn bánh xe).

b. Mặt trong gờ bánh xe có khuyết tật:

(1) Dài quá 25mm (đo khoảng cách chỗ dài nhất theo chiều vòng mặt lăn bánh xe).

(2) Rộng quá 8mm.

8. Cự ly bánh xe: lớn hơn 927mm hoặc nhỏ hơn 921mm; đo 3 điểm độ chênh lệch quá 3mm (dùng thước đo của đường sắt nước sở tại).

9. Mặt lăn bánh xe mòn đều quá 5mm đối với xe của Trung Quốc, 6mm đối với xe của Việt Nam.

III. Giá chuyển hướng có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế:

1. Xà cánh cung, xà bên thép đúc, xà đỡ, khung giá cánh cung, xà nhún và mang trượt hộp trục của giá chuyển có vết nứt.

2. Lò xo xà nhún gãy hoặc đế lò xo xô dịch, lò xo tròn nghiêng lệch (trường hợp xe nặng mỗi xe không cho phép gãy quá 1 lò xo ngoài, mỗi tổ lò xo không cho phép gãy quá 1 lò xo trong, song trên cùng một tổ lò xo không cho phép lò xo ngoài và lò xo trong cùng gãy. Đối với toa xe có lò xo đơn thì gãy một lò xo cũng phải thay).

3. Tổng độ hở bàn trượt hai bên cộng lại trên cùng một giá chuyển vượt quá 20mm hoặc nhỏ hơn 2mm.

Đối với xe lắp giá chuyển hướng QC (giá chuyển hướng xà bên thép đúc) của Việt Nam, tổng độ hở bàn trượt hai bên trên cùng một giá chuyển nhỏ hơn 2mm hoặc quá 12mm.

Độ hở 2 bàn trượt chéo trên cùng một toa xe bằng 0.

Bàn trượt bị vỡ, nứt, hỏng.

4. Cối chuyển hướng trên hoặc dưới bị nứt đến phần lõi, đến lỗ bu-lông hoặc đỉnh tán nứt suốt chiều dày. Bu-lông cối hoặc đỉnh tán bị gãy, bị mất quá 1 chiếc (loại cối có 4 bu-lông không cho phép đứt hoặc mất). Mất ốc cối chuyển, khe hở bu-lông cối trên và cối dưới nhỏ hơn 5mm. Căn gỗ cối chuyển bị vỡ quá 3 mảnh không còn tác dụng.

5. Bu-lông khung giá cánh cung, bu-lông hộp trục bị gãy, ê-cu bị mất.

IV. Hộp trục, mang trượt hộp trục có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế

1. Hộp trục ổ bi:

- (1) Ê-cu nắp trước đầu trục bị lỏng, đế và tấm căn sau của nắp trước bị cọ mài mòn;
- (2) Hộp trục chảy dầu nghiêm trọng; joăng ngoài và vành chắn ổ bi bị lỏng, nứt, vỡ;
- (3) Nhiệt độ đo ở vòng ngoài hộp trục cao hơn nhiệt độ môi trường 40°C (dùng dụng cụ đo của đường sắt nước sở tại).

2. Mang trượt hộp trục bị nứt, cong.

V. Bệ xe có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế

1. Xà giữa, xà cạnh, xà đầu, xà gối bị gãy hoặc bị nứt.

2. Độ võng xà giữa, xà cạnh vượt quá 80mm đối với toa xe nặng, 40mm đối với toa xe rỗng (đo khoảng cách lớn nhất giữa mặt phẳng đường trung tâm xà gối với chỗ bị võng nhất của xà giữa).

VI. Bộ phận đầu đấm tự động có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế

1. Cự ly từ mặt ray đến trung tâm đầu đấm:

- (1) Cao quá 835mm hoặc thấp dưới 780mm đối với xe rỗng;
- (2) Thấp dưới 760mm đối với xe nặng.

2. Chênh lệch độ cao tâm đầu đấm 2 toa xe móc liền nhau vượt quá 75mm.

3. Bộ phận giảm chấn đầu đấm tác dụng không tốt, thiếu linh kiện, bị nứt hoặc gãy.

4. Xà kéo, bệ xung kích, bệ đỡ đấm bị nứt hoặc xà kéo bị cong vượt quá 10mm.

5. Khoảng cách trong giữa lưỡi móc đầu đấm với hàm móc ở vị trí đóng lớn hơn 135mm hoặc ở vị trí mở lớn hơn 250mm. Riêng toa xe hàng lắp đầu đấm AAR Mỹ của đường sắt Việt Nam ở vị trí đóng lớn hơn 138mm, ở vị trí mở lớn hơn 252mm.

6. Cần gạt đầu đấm không thể lọt vào trong rãnh của bệ đỡ cần gạt.

VII. Bộ phận hãm có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế

1. Hãm tự động tác dụng không tốt hoặc các hệ thống van, ống dẫn bị nứt, vỡ. Lượng xì hở gió vượt quá quy định. Sau khi hãm tự động nhả hãm trong vòng 3 phút.

2. Ống mềm, hàm nối ống mềm, khóa ngắt gió đầu xe bị vỡ hoặc không đủ linh kiện; ống mềm không có đất kiểm tra hoặc đất đã quá hạn kiểm tra quy định. Ống mềm, hàm nối ống mềm, khóa ngắt gió đầu xe bị vỡ do bên tiếp nhận xác nhận

3. Các giằng hãm bị nứt, thiếu linh phối kiện hoặc chốt mở bị gãy, bị mất; hãm tự động, hãm tay tác dụng không tốt.

4. Bệ đỡ hãm tay, tay vịn, chân cầu bị nứt hoặc lắp không tốt gây nguy hiểm cho người thao tác.

5. Guốc hãm, chốt guốc hãm bị mất hoặc thay thế khác với linh kiện toa xe theo quy định toa xe của đường sắt sở hữu; độ dày guốc hãm toa xe Đường sắt Việt Nam bị mài mòn còn lại dưới 25mm; Guốc hãm bị gãy, độ dày guốc hãm tổng hợp chịu mài mòn kém còn lại nhỏ hơn 14mm, độ dày guốc hãm chịu mài mòn cao còn lại dưới 12mm.

6. Hành trình pít-tông nôi hãm của hãm tự động vượt quá những hạn độ dưới đây:

- (1) Guốc hãm đơn: $155\pm 25\text{mm}$;

(2) Xe mặt võng 6 trục: 95 ± 15 mm;

(3) Van hãm KNOR, ABSD: xe nặng 130 ± 5 mm, xe rỗng 110 ± 5 mm. Loại xe này khi không có bộ phận điều chỉnh khe hở guốc hãm thì hành trình pít-tông 145-155mm.

7. Van hãm khẩn cấp toa xe trưởng tàu hoặc đồng hồ áp suất tác dụng không tốt.

8. Xích hoặc quang treo an toàn xà hãm bị nứt hoặc rơi.

VIII. Thùng xe có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế

1. Cửa chính, cửa sổ, trần và sàn xe, hai sườn đầu xe không tốt làm cho hàng hóa bị rơi vãi, mất mát, ẩm ướt.

2. Thùng xe nghiêng lệch quá 75mm (cách đo: từ phía trên đầu xe hay bên cạnh đỉnh thân xe dọi dây xuống, rồi đo cự ly theo chiều ngang từ dây dọi đến phần dưới mép ngoài của xà đầu, xà cạnh bên xe).

3. Hai bên thùng xe có độ phình mỗi bên vượt quá 100mm đối với xe nặng, 50mm đối với xe rỗng; khi hàng hóa xếp không tốt có khả năng rơi vãi hoặc vượt quá khổ giới hạn toa xe; những toa xe của đường sắt Việt Nam chạy đến ga Sơn Yên mà độ phình mỗi bên vượt quá 150mm.

4. Thùng xi-téc có hiện tượng xô dịch, nắp rót, nắp xả bị mất, hở, lắp đặt không tốt, nắp đậy không kín, hỏng hoặc xi-téc chở dầu bị rò có thể gây hỏa hoạn.

IX. Toa xe đã quá hạn sửa chữa định kỳ (theo quy định của đường sắt có toa xe), đường sắt có toa xe không được bàn giao cho đường sắt Bên kia.

Đối với toa xe khi quay trở về nước tuy đã quá hạn sửa chữa định kỳ, quá hạn kiểm tra dầu mỡ nhưng vẫn còn có thể vận hành được, thì Bên chủ sở hữu toa xe phải tiếp nhận.

Trường hợp đặc biệt do Trưởng ga biên giới hai Bên thương lượng giải quyết.

Chú thích: Trong quá trình thực hiện bản Phụ kiện này, nếu phát hiện thấy có vấn đề kỹ thuật đặc biệt cần phải giải quyết mà trong Phụ kiện này chưa có thì các nhân viên của hai Bên cần phải trao đổi các tài liệu kỹ thuật có liên quan, sau đó căn cứ vào quy định của đường sắt nước sở tại để giải quyết.

**ĐIỀU KIỆN KỸ THUẬT TOA XE KHÁCH 1000MM
TRONG LIÊN VẬN QUỐC TẾ**

I. Điều kiện chung

1. Kích thước bên ngoài mặt cắt ngang toa xe không được phép vượt quá quy định trong Phụ kiện số 10.1 và 10.2.
2. Giá chuyển hướng, giá bệ xe và thân xe bao gồm cả giá chính phải là kết cấu kim loại. Giá chuyển phải phù hợp với khả năng thông qua đường cong có bán kính 100m.
3. Toàn bộ các bộ phận phía dưới phải cách mặt ray không ít hơn 50mm; riêng chốt guốc hãm không được dưới 25mm.
4. Chiều rộng bánh xe không nhỏ hơn 120mm. Chiều dài toàn bộ toa xe chạy trên tuyến Hà Nội-Côn Minh Bắc không vượt quá 16.700mm.
5. Toa xe khách liên vận quốc tế phải được trang bị đầu đấm tự động, hãm tự động, bộ phận cấp điện, bộ phận cấp nước.
6. Trục bánh toa xe khách liên vận quốc tế phải là bánh thép cán liền.
7. Trường hợp có toa xe khách không thuộc đường sắt nước sở tại bị hư hỏng phải cắt ra khỏi đoàn tàu thì Bên đường sắt có toa xe bàn giao cho Bên đường sắt nước sở tại và đường sắt nước sở tại cử người trông coi, bảo quản cho tới khi toa xe được sửa chữa xong và bàn giao trả lại cho đường sắt có toa xe.
8. Toa xe khách liên vận quốc tế phải có ký hiệu "MC" vào cuối dãy số cơ bản từ vị trí 1-4 của toa xe khách Việt Nam (tương ứng với vị trí 2-3 của toa xe khách Trung Quốc).
9. Phương pháp thử hãm đoàn tàu tiến hành theo quy định của đường sắt nước sở tại.

II. Trục bánh có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế

1. Bất kỳ một bộ phận nào của trục bánh có vết nứt hoặc có hiện tượng lỏng.
2. Trục hãm hoặc các bộ phận khác cọ sát vào trục xe; trên thân trục có vết sây sát hoặc mòn xước mà độ sâu từ 2mm trở lên.
3. Mặt lăn bánh xe mòn vẹt hoặc vết bong có độ dài vượt quá các quy định sau:
 - (1) Độ sâu mòn vẹt hoặc chỗ lõm cục bộ mặt lăn vượt quá 1mm;
 - (2) Khi chiều dài một vết bong trên mặt lăn ổ trục trượt vượt quá 60mm, có 2 vết bong mà mỗi vết dài quá 50mm; 1 vết ở ổ trục lăn dài quá 45mm, có 2 vết mà mỗi vết dài quá 35mm (đo kích thước chỗ dài nhất theo vòng mặt lăn bánh xe, nhưng đoạn đầu bong với bề rộng không đến 10mm thì không tính vào chiều dài vết bong, nếu có bong theo chiều dài mà chiều rộng không đến 20mm thì cũng không tính), chỉ tính 2 vết bong khi khoảng cách giữa 2 mép ngoài của chúng quá 75mm.
Khi 2 vết bong mà 2 mép ngoài cách nhau dưới 75mm nhưng chiều dài mỗi vết bong vượt quá 30mm.

4. Bề dày gờ bánh (độ dày lợi) nhỏ hơn 19mm hoặc lớn hơn 30mm đo tại vị trí cách đỉnh lợi bánh xe 17mm (dùng thước đo của đường sắt nước sở tại).

5. Bề dày vành bánh nhỏ dưới 21mm.

6. Khuyết tật của mặt lăn:

A. Khuyết tật ở mặt ngoài bánh xe:

(1) Khi khoảng cách từ mép ngoài mặt gờ bánh xe đối diện tới chỗ khuyết tật nhỏ hơn 1057mm (tức chỉ bề rộng của bánh xe sau khi có khuyết tật cộng thêm khoảng cách trong trục bánh, cộng với độ dày bánh xe đối diện);

(2) Chiều dài chỗ khuyết tật vượt quá 120mm (đo kích thước chỗ dài nhất theo vòng mặt lăn bánh xe).

B. Khuyết tật ở mặt trong vành bánh xe, chiều dài vượt quá 25mm (đo kích thước chỗ dài nhất theo vòng mặt lăn bánh xe), chiều rộng lớn hơn 8mm.

7. Cự ly mặt trong bánh xe lớn hơn 927mm hoặc nhỏ hơn 921mm, khi đo sự chênh lệch tại 3 điểm vượt quá 3mm (dùng thước đo của đường sắt nước sở tại).

8. Mặt lăn bánh xe mòn đều có chiều sâu vượt quá 5mm đối với xe Trung Quốc, quá 6mm đối với xe Việt Nam.

III. Giá chuyển hướng có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế

1. Giá kết cấu thép đúc, giá đỡ, xà nhún, biên treo xà nhún, mang trượt hộp trục, xà hãm, biên treo xà hãm, biên treo gốc hãm bị nứt, lò xo điều chỉnh bị nứt hỏng.

2. Lò xo gối, lò xo ổ trục gãy hỏng hoặc lò xo tròn bị biến dạng lệch, bộ phận giảm chấn thủy lực bị mất tác dụng.

3. Tổng khe hở bàn trượt hai bên của cùng một giá chuyển lớn hơn 6mm hoặc nhỏ hơn 2mm (trừ bàn trượt chịu lực của toa xe khách Việt Nam).

4. Độ hở bàn trượt chéo trên cùng một toa xe bằng 0 (trừ bàn trượt chịu tải của toa xe khách Việt Nam).

5. Cối chuyển, bàn trượt bị nứt rạn hoặc vỡ hỏng. Cối chuyển, bàn trượt, hộp trục, mang trượt, lò xo và các bộ bu-lông lắp ráp bị lỏng, thiếu chốt cối hoặc khe hở giữa bu-lông cối trên và cối dưới nhỏ hơn 5mm.

6. Tấm đệm cối bị lòi ra hoặc bị vỡ hỏng.

IV. Hộp trục, mang trượt hộp trục có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế

1. Hộp trục ổ lăn:

(1) Ê-cu xiết giữ nắp ổ trục bị mất, bị lỏng; tấm hãm bị lỏng, đế và tấm chắn sau của nắp trước bị cọ sát;

(2) Hộp trục bị chảy dầu nghiêm trọng, gioăng ngoài và nắp kín bị lỏng, nứt, vỡ hỏng;

(3) Nhiệt độ đo ở vành ngoài hộp trục cao hơn nhiệt độ môi trường 40°C (dùng dụng cụ đo của đường sắt nước sở tại).

2. Mang trượt hộp trục bị nứt hoặc cong.

V. Bộ xe có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế

1. Xà giữa, xà cạnh, xà đầu, xà gối bị nứt ngang hoặc cong quá quy định của đường sắt nước sở tại.

2. Phụ tùng bộ xe có hiện tượng cọ mòn với các chi tiết xà đầu giá chuyển hướng.

VI. Bộ phận đầu đấm tự động có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế

1. Chiều cao tính từ mặt ray đến trung tâm móc nối lớn hơn 835mm hoặc nhỏ hơn 760mm.

2. Chênh lệch móc nối của 2 toa xe nối liền nhau vượt quá 75mm.

3. Bộ phận giảm chấn của đầu đấm thiếu chi tiết hoặc tác dụng không tốt, nứt hoặc gãy.

4. Xà kéo, bộ xung kích, bộ đỡ bị nứt, cong; các bu-lông lỏng.

5. Cự ly mặt trong của lưỡi móc đầu đấm đến hàm móc ở vị trí đóng sập hết lớn hơn 135mm đối với xe Trung Quốc, 138mm đối với xe Việt Nam; khi mở hết lớn hơn 250mm đối với xe Trung Quốc, 252mm đối với xe Việt Nam.

6. Cần giạt đầu đấm không thể lọt vào trong rãnh của bộ đỡ cần giạt hoặc cần giạt đầu đấm không có dây buộc.

VII. Bộ phận hãm có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế

1. Hãm tự động không tốt hoặc các van hãm, ống gió bị nứt, vỡ, hỏng. Lượng xì hở gió vượt quá quy định. Sau khi hãm tự động nhả hãm trong vòng 3 phút.

2. Đồng hồ gió, van khản cấp bị hỏng hoặc làm việc không tốt; ống mềm, hàm nối ống mềm, khóa ngắt gió đầu xe bị hư hỏng hoặc không đầy đủ linh kiện; ống mềm không có đất kiểm tra hoặc đất đã quá hạn kiểm tra; đồng hồ gió, van khản cấp không có cặp chì; tay khóa ngắt gió đầu xe không có dây buộc.

3. Hãm tay làm việc không tốt hoặc các thanh trục hãm bị nứt, thiếu linh kiện hoặc chốt mở bị sút, mất.

4. Guốc hãm, chốt guốc hãm bị mất; guốc hãm toa xe Đường sắt Việt Nam bị mài mòn còn lại nhỏ hơn 25mm. Guốc hãm tổng hợp chịu mài mòn kém, bị mài mòn còn lại nhỏ hơn 14mm. Guốc hãm bị gãy.

5. Pít-tông nôi hãm hành trình vượt quá 190 ± 15 mm; pít-tông của van hãm ABSD trong thiết bị hãm điều chỉnh dùng cho xe khách Việt Nam hành trình vượt quá 125 ± 5 mm.

VIII. Thùng xe có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế

1. Thành đầu, thành bên, cửa lên xuống, cửa sổ bị hỏng; cửa kính bị vỡ (trừ khi kính cửa sổ toa xe có vết nứt nhưng không dài quá 200mm).

2. Giá bộ toa xe, thân xe bị nứt; súp-lê bị cong, nứt; thanh giảm chấn, lò xo giảm chấn của súp-lê bị đứt gãy.

3. Thùng xe bị nghiêng quá 50mm (cách đo: từ phía trên đầu xe hay bên cạnh đỉnh thân xe dọi dây xuống, rồi đo cự ly theo chiều ngang từ dây dọi đến phần dưới mép ngoài của xà đầu, xà cạnh bên xe).

4. Máy phát điện và các phụ tùng giá treo của máy phát điện thiếu, hỏng; thiết bị treo giữ máy phát bị nứt, gãy, bu-lông lỏng, lắp ráp không tốt. Máy phát điện dùng cho xe điều hòa mà kết cấu bị hỏng, chảy dầu hoặc thiếu phụ tùng.

5. Bộ phận cấp nước bị rò chảy thành dòng hoặc các chi tiết treo kết nước lên bên xe bị hư hỏng, nứt, bu-lông lỏng.

6. Cúp lơ điện thiếu, hỏng.

IX. Toa xe quá hạn sửa chữa bảo dưỡng định kỳ theo quy định, đường sắt nước có toa xe không được giao cho đường sắt phía Bên kia

Đối với toa xe khi quay trở về nước có toa xe, tuy đã quá hạn định kỳ kiểm tra nhưng còn có thể vận hành được thì Bên chủ sở hữu toa xe phải tiếp nhận.

Chú thích: Trong quá trình thực hiện bản Phụ kiện này, nếu phát hiện thấy có vấn đề kỹ thuật đặc biệt cần phải giải quyết mà trong Phụ kiện này chưa có thì các nhân viên của hai Bên cần phải trao đổi các tài liệu kỹ thuật có liên quan, sau đó căn cứ vào quy định của đường sắt nước sở tại để giải quyết.

**CÁC QUY ĐỊNH VÀ ĐIỀU KIỆN KỸ THUẬT
TOA XE KHÁCH 1435MM CỦA TRUNG QUỐC
CHẠY TRÊN ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM**

1. Quy định chung

1.1. Giao tiếp toa xe:

- (1) Ga giao tiếp: ga Đồng Đăng đường sắt Việt Nam (cả hai chiều đi và về).
- (2) Giao tiếp toa xe trên đường đón gửi tàu.
- (3) Nội dung giao tiếp: thực hiện theo mục 7 Khoản 6 Nghị định thư và mục 2 Phụ kiện này.

1.2. Khám chữa, thử hãm, cấp nước, vệ sinh, cấp điện, cấp dầu:

1.2.1. Khám chữa toa xe: tại các ga Đồng Đăng, Gia Lâm, Hạ Long, Yên Viên do Kiểm tu theo tàu đường sắt Trung Quốc đảm nhiệm.

1.2.2. Thử hãm đoàn tàu căn cứ quy định dưới đây do nhân viên đường sắt Việt Nam đảm nhiệm, phối hợp với Kiểm tu theo tàu của Trung Quốc:

A. Thử hãm toàn bộ: tiến hành trước khi chạy và kết thúc hành trình tại các ga Đồng Đăng, Gia Lâm, Hạ Long, Yên Viên và khi thay đầu máy kéo tàu.

(1) Chuẩn bị: khi áp lực ống gió đoàn xe đạt 600KPa (6Kgf/cm²) kiểm tra đồng hồ áp lực trên toa xe cuối cùng với đồng hồ thử nghiệm, chênh nhau không quá 20KPa (0,2Kgf/cm²).

(2) Thử nghiệm độ xi hờ: khi áp lực ống gió đoàn xe đạt 600 KPa (6Kgf/cm²) khóa tay khóa của xe về phía sát máy lại và bảo áp 1 phút, ống gió đoàn tàu không được giảm quá 20 KPa (0,2Kgf/cm²).

(3) Thí nghiệm độ nhạy hãm: đưa tay hãm đầu máy về vị trí hãm thường, giảm áp 50KPa (0,5Kgf/cm²) các toa xe đều phải có tác dụng hãm, giữ trong 1 phút không được tự động nhả hãm. Sau đó đưa tay hãm về vị trí vận chuyển và xác nhận toàn bộ đoàn tàu sau 1 phút phải nhả hãm xong.

(4) Thử độ ổn định hãm: khi ống gió đoàn tàu đạt quy định 600KPa (6Kgf/cm²) đưa tay hãm về vị trí hãm thường, tiếp tục giảm áp 170KPa (1,7Kgf/cm²) kiểm tra các van hãm không xảy ra hãm khẩn cấp, đồng thời hành trình pít-tông phù hợp quy định 190±15mm (175÷205mm).

B. Thử hãm đơn giản trước lúc tàu chạy: tiến hành khi thay ban lái máy mà không thay đầu máy kéo tàu; khi vòi hãm bị rời ra; khi đoàn tàu dừng quá 20 phút; khi nối đầu máy đẩy hoặc khi hãm tự động của đầu máy kéo tàu hỏng phải giao cho đầu máy phía sau thao tác.

Khi áp lực ống gió đoàn tàu đạt 600KPa (6Kgf/cm²) đưa tay hãm về vị trí hãm thường, tiếp tục giảm áp 100KPa (1Kgf/cm²). Trưởng tàu an ninh cùng Kiểm tu theo tàu kiểm tra đợi đến toa xe cuối cùng phát sinh hãm, sau đó ra tín hiệu cho Tài xế nhả hãm, xác định đoàn tàu nhả hãm tốt.

C. Thử hãm giữ thời gian:

- Tại Đồng Đăng (hướng Đồng Đăng-Hạ Long);

- Tại Hạ Long (hướng Hạ Long-Đồng Đăng);

- Tại Yên Viên hoặc Gia Lâm (hướng Gia Lâm-Yên Viên-Đồng Đăng). Đồng thời với thử hãm toàn bộ khi áp lực ống gió đoàn xe đạt 600KPa (6Kgf/cm²) đưa tay hãm về vị trí hãm thường giảm áp 100KPa (1Kgf/cm²) giữ áp trong 3 phút không tự động nhả hãm.

1.2.3. Cấp nước: tại Đồng Đăng, Hạ Long, Gia Lâm do nhân viên đường sắt Việt Nam đảm nhiệm.

1.2.4. Vệ sinh: bên ngoài toa xe do nhân viên đường sắt Việt Nam đảm nhiệm, bên trong toa xe do nhân viên đường sắt Trung Quốc đảm nhiệm.

1.2.5. Cấp điện: do phía đường sắt Trung Quốc đảm nhiệm.

1.2.6. Cấp dầu xe điều hòa không khí do Trung Quốc đảm nhiệm. Trường hợp đặc biệt có thể cấp bổ sung dầu tại Đồng Đăng, Gia Lâm, Yên Viên, các chỉ tiêu kỹ thuật dầu do Trung Quốc cấp, kinh phí do đường sắt Trung Quốc chịu.

1.2.7. Trong quá trình vận dụng trên đường sắt Việt Nam gặp trường hợp đặc biệt nếu đường sắt Trung Quốc yêu cầu thì đường sắt Việt Nam có trách nhiệm giúp đỡ.

1.3. Cắt, nối đầu máy với toa xe Trung Quốc:

Công việc cắt, nối giữa đầu máy của Trung Quốc và toa xe Trung Quốc do nhân viên đường sắt Trung Quốc đảm nhiệm.

Công việc cắt, nối giữa đầu máy của đường sắt Việt Nam với toa xe Trung Quốc do nhân viên đường sắt Việt Nam đảm nhiệm theo quy định hiện hành của đường sắt Việt Nam.

1.4. Gác hãm tay: tiến hành khi tàu bắt đầu chạy vào khu gian Bản Thí-Bắc Thủy và Bắc Thủy-Bản Thí.

1.4.1. Trưởng tàu an ninh đường sắt Việt Nam thông báo cho Trưởng tàu khách Trung Quốc biết để thông báo cho nhân viên phục vụ theo tàu Trung Quốc ở từng toa xe đứng tại vị trí hãm tay để thường trực gác hãm.

1.4.2. Khi cần xiết hãm tay, Trưởng tàu an ninh đường sắt Việt Nam thông báo ngay cho Trưởng tàu khách Trung Quốc để lập tức thông báo tới các nhân viên phục vụ theo tàu Trung Quốc ở từng toa xe tiến hành xiết hãm.

1.4.3. Khi tàu đã thông qua khu gian cần phải gác hãm, Trưởng tàu an ninh đường sắt Việt Nam thông báo Trưởng tàu khách Trung Quốc để thông báo tới các nhân viên ở từng toa xe kết thúc việc gác hãm.

1.4.4. Cả hai Bên đều dùng tiếng phổ thông của Trung Quốc để thông báo cho nhau.

1.5. Khi đoàn tàu vận hành, an toàn chạy tàu do Trưởng tàu Việt Nam phụ trách.

2. Các điều kiện kỹ thuật của toa xe khách khổ đường 1435 mm đường sắt Trung Quốc chạy trên đường sắt Việt Nam.

2.1. Điều kiện chung:

2.1.1. Kích thước bên ngoài mặt cắt ngang toa xe không được phép vượt quá quy định trong Phụ kiện số 10.3 và 10.4 của Nghị định thư lần này.

2.1.2. Giá chuyển hướng và các giá chính của thùng xe phải là kết cấu kim loại. Toa xe phù hợp với khả năng thông qua đường cong có bán kính 145m.

Tải trọng trục không được quá 19 tấn/trục.

Chiều dài toàn bộ toa xe (khoảng cách tính từ hai tâm móc nối) không vượt quá 26.600mm. Định cự (cự ly giữa hai tâm cối chuyên) không quá 17.000mm. Cự ly tâm 2 trục trên cùng một giá chuyển không vượt quá 2400mm. Toa xe lắp các loại giá chuyển hướng 202, 206, 209 hoặc các loại giá chuyển hướng có tính năng tương tự.

2.1.3. Toàn bộ các bộ phận phía dưới phải cách mặt ray không ít hơn 50 mm, riêng đối với chốt guốc hãm không ít hơn 25mm.

2.1.4. Chiều rộng bánh xe không được nhỏ hơn 135mm.

2.1.5. Toa xe khách liên vận quốc tế phải được trang bị đầu đấm tự động, hãm tự động, bộ phận cấp điện, bộ phận cấp nước.

2.1.6. Trục bánh xe liên vận quốc tế phải là bánh thép cán liền.

2.1.7. Trường hợp có toa xe khách trạng thái kỹ thuật không tốt phải cắt ra khỏi đoàn tàu, đường sắt Trung Quốc lập biên bản giao tiếp với đường sắt Việt Nam. Đường sắt Việt Nam cử người trông coi, bảo quản, sửa chữa cho tới khi toa xe được sửa chữa xong và bàn giao trả lại cho đường sắt Trung Quốc (việc bảo dưỡng, sửa chữa toa xe thực hiện theo Điều 12 Phần I của Quy tắc sử dụng toa xe khách trong liên vận quốc tế "PPV").

2.1.8. Toa xe khách liên vận quốc tế phải có ký hiệu "MC" và bảo đảm nguyên tắc theo mục 1.5 Phụ lục số 1 của Quy tắc sử dụng toa xe khách trong liên vận quốc tế "PPV").

2.1.9. Áp lực hãm của đoàn tàu không được nhỏ hơn 320 KN (32 tấn/100 tấn tàu). Lực hãm tính toán một xe:

Hãm tự động 330 KN (33 tấn/xe).

Hãm tay 80 KN (8 tấn/xe).

2.1.10. Toa xe cuối cùng của đoàn tàu phải có hãm tốt.

2.2. Trục bánh có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế:

2.2.1. Bất kỳ một bộ phận nào của trục xe, vành bánh, thân bánh, moay-ơ bánh xe có vết nứt hoặc có hiện tượng lỏng giữa trục và bánh xe.

2.2.2. Trục hãm và các bộ phận khác cọ sát vào trục xe, trên thân trục có vết sây sát hoặc mòn xước mà độ sâu từ 2mm trở lên.

2.2.3. Mặt lăn bánh xe mòn vẹt hoặc có vết bong có độ dài vượt quá các quy định sau:

(1) Độ sâu mòn vẹt hoặc chỗ lõm cục bộ trên mặt lăn vượt quá 1mm.

(2) Khi chiều dài một vết bong trên mặt lăn (loại ổ trục lăn) dài quá 30mm, có 2 vết mà mỗi vết quá 20mm (đo kích thước chỗ dài nhất theo vòng mặt lăn bánh xe, nhưng đoạn đầu bong với bề rộng không đến 10mm thì không tính vào chiều dài vết bong. Nếu có bong theo chiều dài mà chiều rộng không đến 20mm thì cũng không tính), chỉ tính 2 vết bong khi khoảng cách giữa 2 mép ngoài của chúng không ít hơn 75mm.

2.2.4. Bề dày gờ bánh xe (độ dày lợi) nhỏ hơn 23mm hoặc lớn hơn 34mm (đo tại vị trí cách đỉnh gờ 15mm, dùng thước đo của nhân viên làm nhiệm vụ kiểm tra).

2.2.5. Bề dày vành bánh nhỏ dưới 25mm.

2.2.6. Khuyết tật của mặt lăn:

A. Khuyết tật ở mặt ngoài bánh xe:

(1) Khi khoảng cách từ mép ngoài mặt gờ bánh xe đối diện tới chỗ khuyết tật nhỏ hơn 1505mm (tức chỉ bề rộng của bánh xe sau khi có khuyết tật cộng thêm khoảng cách trong trục bánh, cộng với độ dày gờ của bánh xe đối diện).

(2) Chiều dài chỗ khuyết tật vượt quá 150mm (đo kích thước chỗ dài nhất theo vòng mặt lăn bánh xe).

B. Khuyết tật ở mặt trong vành bánh xe: chiều dài vượt quá 30mm (đo kích thước chỗ dài nhất theo vòng mặt lăn bánh xe), chiều rộng lớn hơn 10mm.

2.2.7. Cự ly mặt trong bánh xe lớn hơn 1356mm hoặc nhỏ hơn 1350mm đo tại 3 điểm (cách nhau 120°), chênh lệch cự ly vượt quá 3mm (dùng thước đo của đường sắt nước sở tại).

2.2.8. Mặt lăn bánh xe mòn đều có chiều sâu vượt quá 8mm (đo tại vị trí cách mặt trong gờ bánh xe 70mm).

2.2.9. Nhiệt độ đo ở vành ngoài hộp trục cao hơn nhiệt độ môi trường 40°C (dùng dụng cụ đo của đường sắt Trung Quốc).

2.2.10. Gu-giông xiết giữ nắp hộp trục bị mất, lỏng. Nắp hộp trục bị nứt, vỡ.

2.3. Giá chuyển hướng có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế:

2.3.1. Giá kết cấu thép đúc, giá đỡ, xà nhún, biên treo xà nhún, mang trượt hộp trục, xà hãm, biên treo xà hãm, biên treo guốc hãm bị nứt; lò xo điều chỉnh bị nứt hỏng.

2.3.2. Lò xo gối, lò xo ổ trục gãy hỏng hoặc lò xo tròn bị biến dạng lệch, bộ phận giảm chấn thủy lực bị mất tác dụng.

2.3.3. Tổng khe hở bàn trượt 2 bên của cùng một giá chuyển hướng lớn hơn 6mm hoặc nhỏ hơn 2mm.

2.3.4. Cối chuyển bàn trượt bị nứt rạn hoặc vỡ hỏng. Cối chuyển bàn trượt, hộp trục, mang trượt, lò xo và các bu-lông lắp ráp bị lỏng mỗi xe vượt quá 2 con, thiếu ốc cối chuyển hoặc khe hở giữa bu-lông cối trên và cối dưới nhỏ hơn 5mm.

2.4. Bộ xe có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế:

2.4.1. Xà giữa, xà cạnh, xà đầu, xà gối bị nứt ngang hoặc cong quá quy định của đường sắt nước sở tại.

2.4.2. Phụ tùng bộ xe có hiện tượng cọ mòn với các chi tiết xà đầu giá chuyển.

2.5. Bộ phận đầu đấm tự động có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế:

2.5.1. Chiều cao tính từ mặt ray đến trung tâm móc nối lớn hơn 890mm hoặc nhỏ hơn 815mm.

2.5.2. Chênh lệch móc nối của 2 toa xe liền nhau vượt quá 75mm.

2.5.3. Bộ phận giảm chấn của đầu đấm thiếu chi tiết hoặc tác dụng không tốt. Hộp đựng lò xo bị nứt, chiều dài vết nứt vượt quá $1/4$ chu vi.

2.5.4. Xà kéo, bệ xung kích, bệ đỡ bị nứt; các bu-lông bị lỏng, các bộ phận tác dụng không tốt.

2.5.5. Cự ly giữa hàm móc và lưỡi móc:

- Ở vị trí đóng móc lớn hơn 135mm;

- Ở vị trí mở móc lớn hơn 250mm.

2.5.6. Cản giạt đầu đấm không để lọt vào trong rãnh của bệ đỡ cản giạt hoặc cản giạt đầu đấm không có dây buộc.

2.6. Bộ phận hãm xe có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế:

2.6.1. Hãm tự động có tác dụng không tốt hoặc các hệ thống van, ống dẫn bị nứt, vỡ, hỏng. Lượng xì hở gió vượt quá quy định. Sau khi hãm thực hiện không phù hợp tiêu chuẩn thử hãm đã quy định tại mục 1.

2.6.2. Đồng hồ gió, van khản cấp bị hỏng hoặc làm việc không tốt, ống mềm, hàm nối ống mềm, khóa ngắt gió đầu xe bị hư hỏng hoặc không đủ linh kiện; ống mềm không có đất kiểm tra hoặc đất đã quá hạn kiểm tra, đồng hồ gió, van khản cấp không có viên chì; tay khóa ngắt gió đầu xe không có dây buộc.

2.6.3. Hãm tay làm việc không tốt hoặc các thanh trụ hãm bị nứt, thiếu linh kiện hoặc chốt chế bị sứt, mất.

2.6.4. Guốc hãm, chốt hãm mất, guốc hãm bị mài mòn chiều dày còn lại nhỏ hơn 13mm. Guốc hãm bị gãy.

2.7. Thùng xe có những khuyết tật sau đây, không được sử dụng trong liên vận quốc tế:

2.7.1. Thành đầu, thành bên, cửa lên xuống, cửa sổ bị hỏng.

2.7.2. Giá bệ toa xe, thùng xe bị nứt, xúp-lê bị cong, nứt, thanh giảm chấn, lò xo giảm chấn của xúp-lê bị nứt, gãy.

2.7.3. Thùng xe bị nghiêng quá 50mm (cách đo: từ phía trên đầu xe hay bên cạnh đỉnh thân xe dọi dây xuống, rồi đo cự ly theo chiều ngang từ dây dọi đến phần dưới mép ngoài của xà đầu, xà cạnh bệ xe).

2.7.4. Máy phát điện và các phụ tùng giá treo của máy phát điện thiếu, hỏng. Thiết bị treo của máy phát điện bị nứt, gãy, bu-lông lỏng, lắp ráp không tốt. Tổ máy phát điện dùng cho xe điều hòa không khí bị hỏng, chảy dầu hoặc thiếu phụ tùng.

2.7.5. Cúp lơ điện thiếu, hỏng.

2.7.6. Bộ phận cấp nước bị rò chảy thành dòng hoặc các chi tiết treo kết nước lên bệ xe bị hỏng, nứt, bu-lông lỏng.

2.8. Toa xe quá hạn sửa chữa, bảo dưỡng định kỳ theo quy định của đường sắt Trung Quốc không được giao cho đường sắt Việt Nam. Đối với toa xe khi quay trở về Trung Quốc tuy đã quá định kỳ kiểm tra nhưng còn có thể vận hành được thì đường sắt Trung Quốc tiếp nhận.

Chú thích: Trong quá trình thực hiện bản Phụ kiện này, nếu phát hiện thấy có vấn đề kỹ thuật đặc biệt cần phải giải quyết mà trong Phụ kiện này chưa có thì các nhân viên của hai Bên cần phải trao đổi các tài liệu kỹ thuật có liên quan, sau đó căn cứ vào quy định của đường sắt nước sở tại để giải quyết.

Đường sắt Ga

BIÊN BẢN
VỀ TRẠNG THÁI HƯ HỎNG CỦA TOA XE
LÚC GIAO TIẾP VÀ XÁC ĐỊNH GIÁ TRỊ CỦA NHỮNG HƯ HỎNG ĐÓ

Từ đường sắt sang đường sắt
 căn cứ giấy giao tiếp toa xe số ngày tháng năm

Tên tắt đường sắt	Toa xe		Tên linh kiện thiếu và hư hỏng	Số lượng	Đơn giá từng chiếc	Cộng	Ghi chú
	Chủng loại	Số xe					
			Tổng cộng				

Chữ ký của nhân viên kỹ thuật

Bên giao

Bên nhận

Ngày tháng năm

Đường sắt Ga

Ngày tháng năm

Phiếu giao tiếp toa xe số

BIỂU LIỆT KÊ NHỮNG TOA XE KHÔNG TỐT

1. Toa xe số thuộc đường sắt

2. Loại toa xe

3. Trạng thái kỹ thuật toa xe không tốt:

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

Chữ ký của nhân viên kỹ thuật

Bên giao

Bên nhận

Ga.....

BÁO CÁO VỀ GIAO NHẬN TOA XE

Thuộc đường sắt..... Tháng.....năm.....

(Lấy toa xe hiện có làm đơn vị)

Tổng số toa xe giao tiếp		Số toa xe ở trên đường lúc 18h00 (giờ Bắc kinh)	Trong đó xe hàng (phân theo loại xe)										Số xe còn đọng ở trên đường lúc 18h00 (giờ Bắc kinh)																
Nhận của đường sắt	Giao cho đường sắt		Loại xe tiếp nhận					Loại xe bàn giao					Xe có mui	Xe mất băng	Xe có thành	Xe xi téc	Xe giữ nhiệt, xe làm lạnh	Xe khác	Ghi chú										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	
Số còn đọng trước tháng... năm																													
1																													
.																													
.																													
.																													
31																													
Cộng																													
tháng																													

Dấu ngày của ga

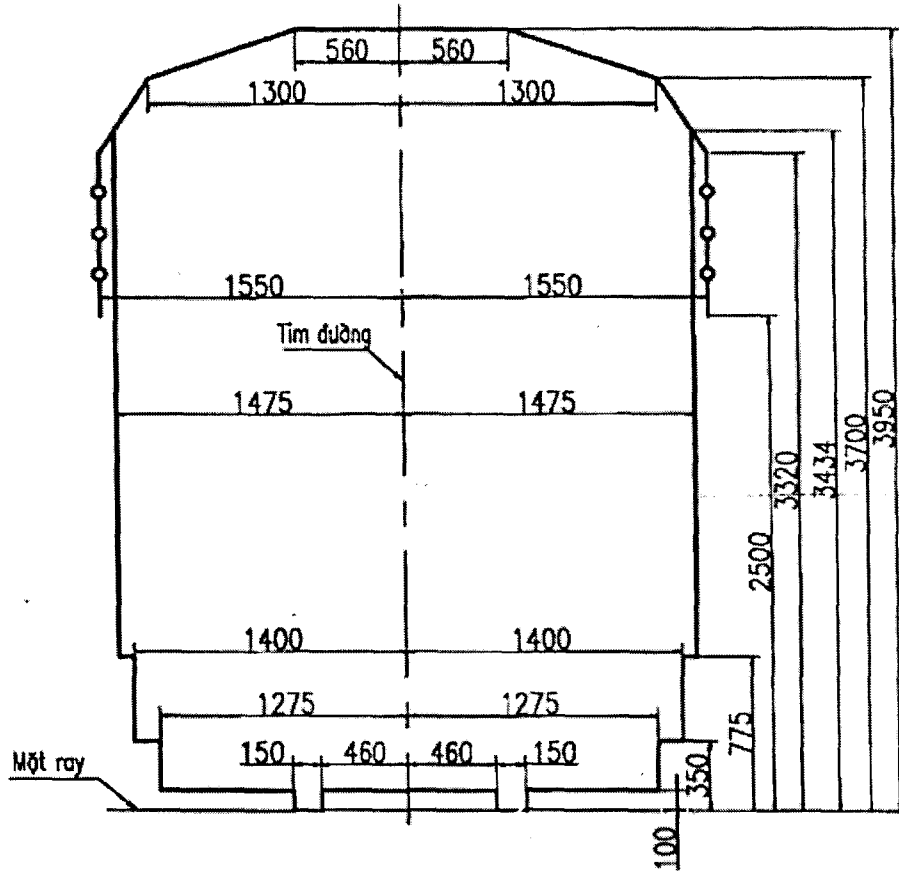
Đường sắt nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam
Chữ ký của nhân viên đường sắt Việt Nam

Dấu ngày của ga

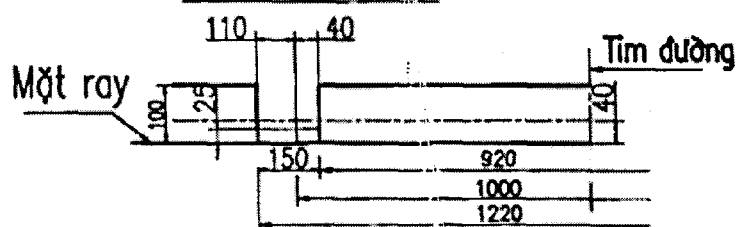
Đường sắt nước Cộng hòa nhân dân Trung hoa
Chữ ký của nhân viên đường sắt Trung Quốc

Chú thích: Trong cột “Toa xe khách” ghi số lượng toa xe khách nối trong đoàn tàu khách và tàu hàng.

**KHỔ GIỚI HẠN XẾP HÀNG
VÀ ĐẦU MÁY TOA XE KHỔ ĐƯỜNG 1000MM
CỦA ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM**



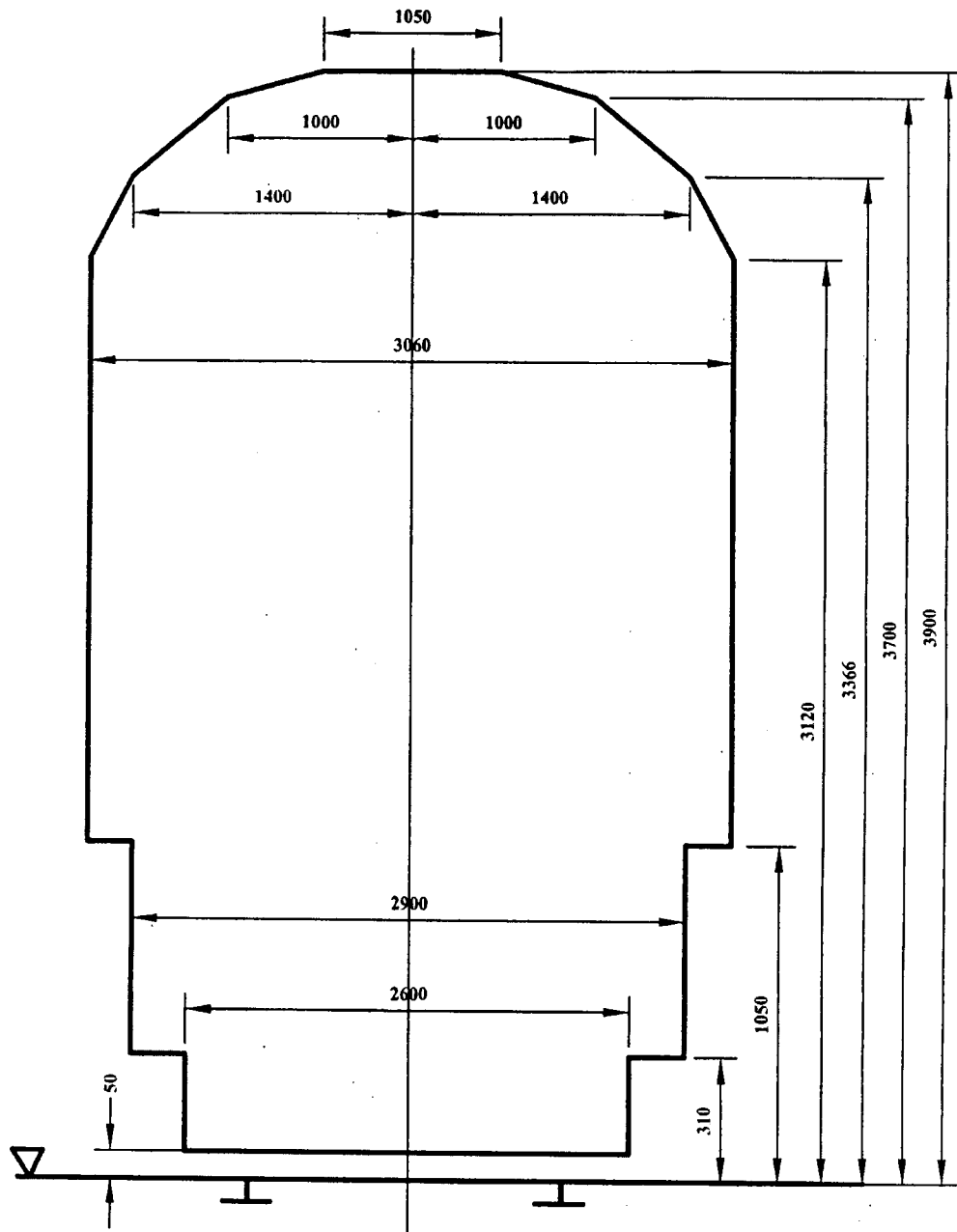
Chi tiết giới hạn tiếp giáp ray



- Giới hạn đầu máy, toa xe
- Giới hạn tín hiệu trên đầu máy, toa xe
- - - - - Giới hạn bộ phận chịu ảnh hưởng lên xuống của lò xo
- Giới hạn quốc hãm, ống xả cát

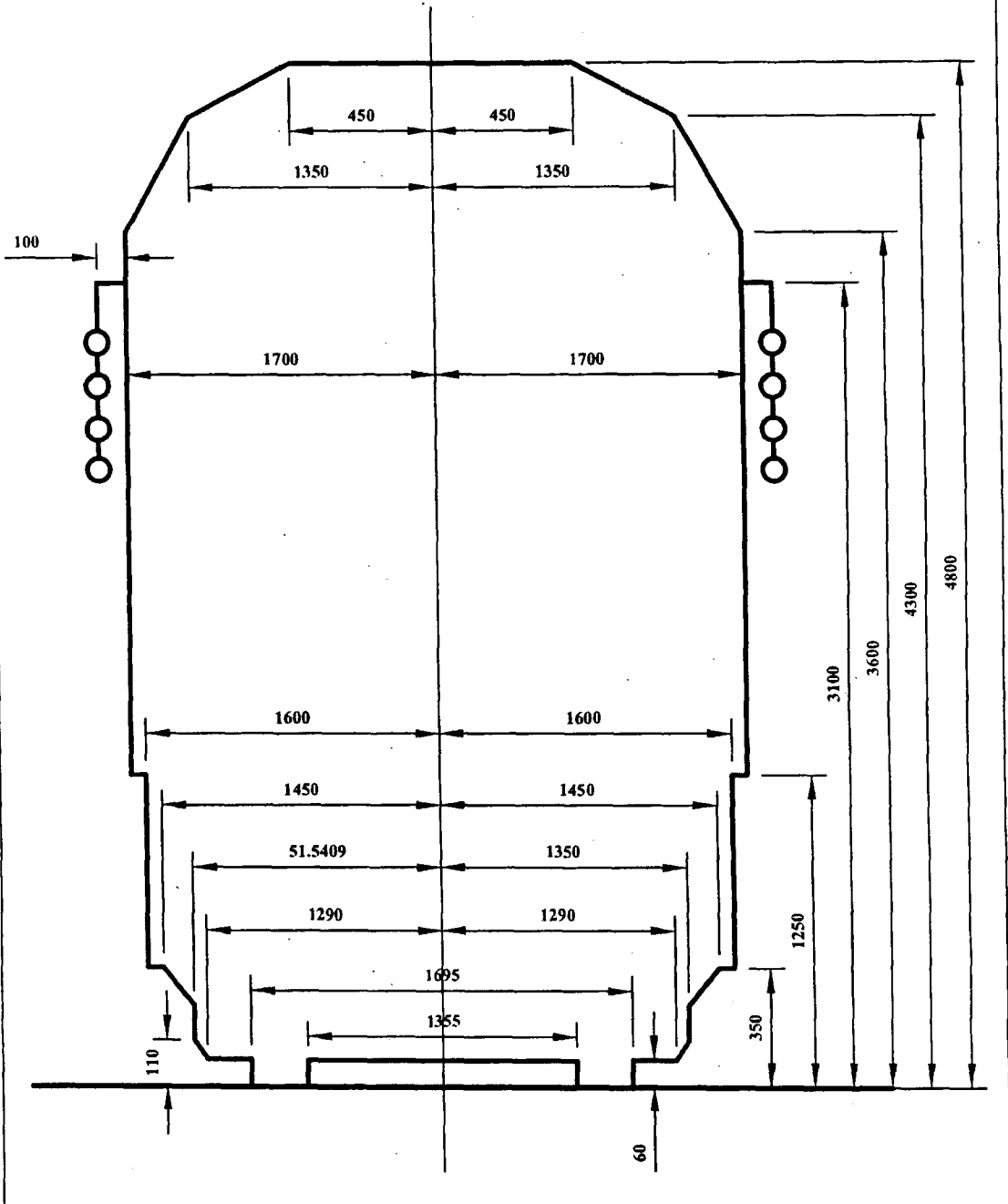
Phụ kiện số 10.2

**KHỔ GIỚI HẠN XẾP HÀNG
VÀ ĐẦU MÁY TOA XE KHỔ ĐƯỜNG 1000MM
CỦA ĐƯỜNG SẮT TRUNG QUỐC**



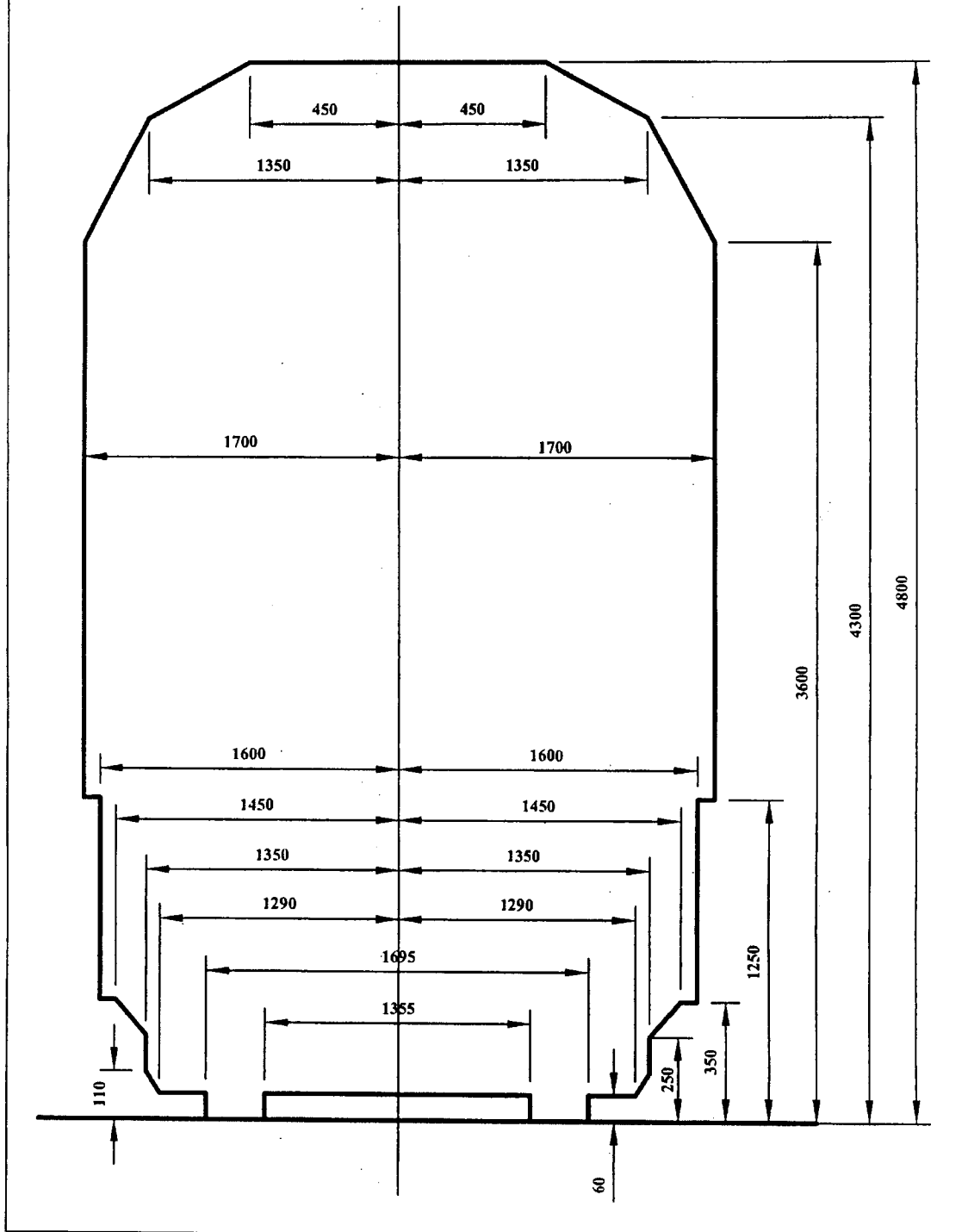
Phụ kiện số 10.3

**KHỔ GIỚI HẠN XẾP HÀNG
VÀ ĐÀU MÁY TOA XE KHỔ ĐƯỜNG 1435MM
CỦA ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM**



Phụ kiện số 10.4

**KHỔ GIỚI HẠN XÉP HÀNG
VÀ ĐẦU MÁY TOA XE KHỔ ĐƯỜNG 1435MM
CỦA ĐƯỜNG SẮT TRUNG QUỐC**



BIỆN PHÁP THANH TOÁN

(1) Tất cả các khoản thanh toán phát sinh trong liên vận đường sắt quốc tế giữa đường sắt Việt Nam và đường sắt Trung Quốc đều căn cứ vào SMGS, SMPS, "Hiệp định về bản giá cước quá cảnh thống nhất (ETT)", "Hiệp định về bản giá cước hành khách quốc tế (MPT)", "Hiệp định về quy tắc sử dụng toa xe khách trong liên vận quốc tế (PPV)", "Hiệp định về quy tắc sử dụng toa xe hàng trong liên vận quốc tế (PGV)" "Hiệp định về quy tắc thanh toán trong liên vận hành khách và hàng hóa quốc tế", được thanh toán bằng Franc Thụy Sĩ.

(2) Tiền vé hành khách, tiền vé nằm và phí vận chuyển hành lý, bao gửi ... thu được trong liên vận hành khách quốc tế từ Việt Nam đến Trung Quốc và quá cảnh Trung Quốc hoặc từ Trung Quốc đến Việt Nam, do Ban Tài chính kế toán Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và Trung tâm thanh toán liên vận quốc tế Tổng Công ty đường sắt Trung Quốc thực hiện thanh toán theo quy định của "Hiệp định về quy tắc thanh toán trong liên vận hành khách và hàng hóa quốc tế".

(3) Đối với hàng hóa quá cảnh đường sắt Trung Quốc đến Việt Nam và từ Việt Nam quá cảnh đường sắt Trung Quốc đến một nước khác, cước phí vận chuyển quá cảnh do Trung tâm thanh toán liên vận quốc tế Tổng Công ty đường sắt Trung Quốc lập theo mẫu biểu quy định trong "Hiệp định về quy tắc thanh toán trong liên vận hành khách và hàng hóa quốc tế", căn cứ theo nội dung ghi trên vận đơn gửi hàng gửi cho Tổng công ty Đường sắt Việt Nam trả tiền quá cảnh để thực hiện thanh toán hoặc do Công ty đại lý trả tiền cho đường sắt Trung Quốc.

(4) Việc thanh toán cước phí vận chuyển đối với hàng hóa quá cảnh do đường sắt Trung Quốc gửi qua đường sắt Việt Nam do Ban Tài chính kế toán Tổng công ty Đường sắt Việt Nam lập chứng từ theo mẫu biểu quy định trong "Hiệp định về quy tắc thanh toán trong liên vận hành khách và hàng hóa quốc tế", gửi cho Trung tâm thanh toán liên vận quốc tế Tổng Công ty đường sắt Trung Quốc mới được thanh toán.

(5) Việc thanh toán tiền sử dụng toa xe hàng, toa xe hành lý căn cứ vào các biểu báo của các ga biên giới ghi chép theo quy định của "Hiệp định về quy tắc thanh toán trong liên vận hành khách và hàng hóa quốc tế" gửi cho cơ quan cấp trên mỗi Bên thẩm hạch để thực hiện thanh toán cho Bên kia.

(6) Tiền sửa chữa toa xe hàng:

Khi các toa xe từ nước ngoài quay trở về mà bị hư hỏng phải sửa chữa do nước sở tại chịu trách nhiệm thì nhân viên giao tiếp kỹ thuật toa xe ga biên giới căn cứ vào biên bản đã được hai Bên ký nhận lập biểu báo cáo theo quy định trong "Hiệp định về quy tắc thanh toán trong liên vận hành khách và hàng hóa quốc tế" gửi cho cơ quan cấp trên mỗi Bên để thẩm hạch và thực hiện thanh toán.

Đối với các phụ tùng không có giá trong Phụ lục 13 của Quy tắc sử dụng toa xe hàng trong liên vận quốc tế (PGV) và "Bảng đơn giá sửa chữa toa xe hàng khổ đường 1000mm LVQT" (xem ở Phụ kiện số 11.1) thì nhân viên giao tiếp hai Bên chỉ lập biên bản không ghi giá những phụ tùng đó. Giá thanh toán phụ tùng do cơ quan trung ương đường sắt hai nước quy định.

(7) Chi phí phục vụ giao tiếp đoàn tàu: Ga biên giới căn cứ phiếu giao tiếp toa xe lập biểu theo quy định trong "Hiệp định về quy tắc thanh toán trong liên vận hành khách

và hàng hóa quốc tế" báo cho cơ quan thanh toán cấp trên, cứ mỗi một trục-km là 0,07 Franc Thụy Sĩ mà tính chỉ phí phục vụ giao tiếp đoàn tàu, thông qua cơ quan thanh toán của đường sắt Bên mình để thực hiện thanh toán.

(8) Chi phí cho các tác nghiệp mà ga biên giới tiến hành theo sự ủy thác của Bên kia như phí sang toa hàng hóa, phí gia cố, phí quét rửa toa xe hàng, phí cọ rửa tiêu độc, phí qua cầu cân, phí chỉnh lý hàng, phí xếp lại hàng, phí sửa chữa bao bì, phí sửa chữa dụng cụ chuyên chở ... tính theo biểu giá quy định của Quy chương liên vận quốc tế. Trong trường hợp Quy chương liên vận quốc tế chưa quy định thì được tính theo Quy chương trong nước của Bên đã làm những tác nghiệp này theo từng khoản mục cụ thể quy đổi ra Franc Thụy Sĩ, do Bên thực hiện tác nghiệp lập chứng từ theo mẫu số 11 "Hiệp định về quy tắc thanh toán trong liên vận hành khách và hàng hóa quốc tế" được hai Bên ký xác nhận để thực hiện thanh toán.

(9) Phí tác nghiệp dồn tàu: cứ 30 phút tính là 10 Franc Thụy Sĩ, không đủ 30 phút cũng tính là 30 phút.

Phí sử dụng đoàn tàu cứu viện: cứ 30 phút tính là 23 Franc Thụy Sĩ, không đủ 30 phút cũng tính là 30 phút (Bên nào gây ra tai nạn thì Bên đó phải trả tiền thuê tàu cứu viện; thời gian tính từ khi đoàn tàu cứu viện xuất phát từ ga sở tại, hoàn thành xong nhiệm vụ trở về đến ga biên giới của nước mình).

(10) Khi thẩm hạch tờ phiếu theo biểu 11 của "Hiệp định về quy tắc thanh toán trong liên vận hành khách và hàng hóa quốc tế", nếu phát hiện sai sót, Bên được thu lập biểu đính chính làm thành 4 bản giống nhau. Sau khi được ga biên giới ký tên đóng dấu thì điều chỉnh biểu số 11 trong tổng biểu tháng sau, đồng thời gửi cho đường sắt Bên kia một bản để tiến hành đính chính.

Tính theo biểu 11						Tính theo thực tế				
Số TT	Số hiệu lô hàng	Ngày tháng	Số hóa đơn giao tiếp	Loại chi phí	Thành tiền	Loại chi phí	Thành tiền	Đường sắt Trung Quốc thu	Đường sắt Việt Nam thu	Lý do
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										
Tổng cộng										

Tổng cộng (viết bằng chữ):

.....

Dấu ga giao

(Ký tên)

Dấu ga nhận

(Ký tên)

(11) Biểu thanh toán và tờ phiếu của đường sắt hai Bên gửi cho nhau phải theo từng hạng mục chi phí mà thanh toán bằng Franc Thụy Sĩ, đồng thời trong văn kiện ghi rõ số tiền thanh toán và ký nhận.

(12) Dựa theo mục 2 Điều 4 của "Hiệp định về quy tắc thanh toán trong liên vận hành khách và hàng hóa quốc tế", Trung tâm thanh toán liên vận quốc tế Tổng Công ty đường sắt Trung Quốc sẽ lập biểu thanh toán.

(13) Đường sắt Việt Nam và đường sắt Trung Quốc gửi cho nhau bản kê các chứng từ liên quan theo quy định (vé hành khách, vé nằm, vé trả lại, chi phí sử dụng toa xe hàng trong liên vận, phí dịch vụ giao tiếp đoàn tàu, phiếu tác nghiệp dồn), đồng thời gửi email đến hộp thư điện tử của đường sắt bên kia. Hộp thư điện tử của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam: bantckt.dsvn@gmail.com, hộp thư điện tử của Công ty TNHH MTV vận tải đường sắt Hà Nội: vantaiduongsat130@gmail.com, hộp thư điện tử của Cục đường sắt Nam Ninh: gxntljkk@sina.com, hộp thư điện tử của Cục đường sắt Côn Minh: ktdwhzc@163.com.

Bảng giá sửa chữa toa xe hàng LVQT khổ đường 1000mm

Bộ phận	STT	Tên phụ tùng	Đơn vị	Giá tiền Franc Thụy Sĩ	
				Không lắp đặt	Kể cả lắp đặt
I. Giá chuyên hướng	1	Cối chuyên trên, dưới	Chiếc	62.16	69.33
	2	Ắc cối chuyên	Chiếc	11.5	12.65
	3	Thân hộp trục	Chiếc	10.72	14.32
	4	Con lăn bàn trượt	Chiếc	5	6.02
	5	Lò xo gôi (ngoài)	Chiếc	23.43	24.46
	6	Lò xo gôi (trong)	Chiếc	12	13.15
	7	Má giá thép đúc	Chiếc	592.48	600.49
	8	Xà nhún (thép đúc)	Chiếc	556.6	564.61
	9	Xà nhún (tổng hợp)	Chiếc	489.9	497.91
	10	Ổ trục 197720	Bộ	234.88	239.43
	11	Adapter ổ bi	Bộ	35.88	38.15
	12	Nắp hộp trục	Chiếc	8.6	9.53
	13	Sửa gờ bánh	Đôi	33.09	36.4
II. Bộ phận đầu đấm	14	Đầu đấm tự động	Chiếc	178.71	187.68
	15	Lưỡi móc	Chiếc	50.05	51.58
	16	Ắc lưỡi móc	Chiếc	6.88	7.24
	17	Khóa móc	Chiếc	5.11	5.65
	18	Chốt đẩy	Chiếc	2.58	3.31
	19	Khung đuôi đấm	Chiếc	89.38	93.86
	20	Chốt khóa trên dưới	Chiếc	2.07	2.62
	21	Cần chốt khóa dưới	Chiếc	5.11	5.84
	22	Vòng treo cần gạt móc	Bộ	1.2	1.74
	23	Vòng móng ngựa	Chiếc	0.32	0.5
	24	Bệ gạt móc	Chiếc	4.6	5.87
	25	Cần gạt móc	Chiếc	14.72	15.45
	26	Bệ xung kích (thép đúc)	Chiếc	54.28	59.86
	27	Bệ xung kích (bản đúc)	Chiếc	21.62	27.2
	28	Đòn gánh (thép đúc)	Chiếc	19.32	20.85
	29	Bản đỡ đầu đấm (thép góc)	Chiếc	9.2	10.77
	30	Ắc đuôi đầu đấm (tròn)	Chiếc	25.76	31.07
	31	Ắc quả xoài (đẹt)	Chiếc	22.54	27.87
	32	Bu lông chốt ắc quả xoài	Chiếc	0.25	0.43
	33	Đầu đấm	Bộ	345.18	350.04
	34	Bản đỡ đầu đấm 3#	Miếng	17.39	22.85
	35	Bản ma sát đầu đấm	Miếng	0.32	0.87
	36	Lò xo đầu đấm	Chiếc	18.1	19.91
	37	Chốt sắt	Chiếc	2.27	2.5
	38	Bản thép che tay cầm	Chiếc	1.36	1.5
	39	Bản đệm chịu ma sát trên	Miếng	5.45	6.00
	40	Bu lông điều chỉnh	Chiếc	0.36	0.4
	41	Trục trượt giá đỡ	Chiếc	0.86	0.95
	42	Bộ tay cầm chốt cửa	Bộ	5	5.5
	43	Bánh dày	Miếng	17.4	22.15

	44	Bệ đỡ dầm	Miếng	38.32	48.51
	45	Yêm đỡ dầm	Miếng	7.22	8.9
III. Bộ phận hãm	46	Ống mềm	Bộ	9.46	16
	47	Khóa ngắt gió đầu xe	Bộ	19.26	19.99
	48	Khóa ngắt gió đầu xe (hình cầu)	Bộ	32.6	33.39
	49	Tay cầm khóa ngắt gió đầu xe	Chiếc	1.06	1.35
	50	Đai ngắt gió	Bộ	22.08	24.34
	51	Bộ lọc bụi	Bộ	16.79	19.05
	52	Bộ lọc bụi kèm đai ngắt gió	Bộ	49.08	53.09
	53	Tay cầm khóa thứ quán	Chiếc	0.41	0.96
	54	Ống hãm chính	m	3.31	4.99
	55	Ống hãm nhánh	m	2.58	3.53
	56	Cút nối	Chiếc	2.39	2.88
	57	Thanh nẹp tiếp đầu	Chiếc	2.07	2.45
	58	Ống trực tiếp	Chiếc	0.78	1.35
	59	Đầu nối tam thông	Chiếc	2.58	3.73
	60	Nồi hãm	Bộ	180.27	193.73
	61	Bộ piston nồi hãm	Bộ	23.23	26.34
	62	Ty piston nồi hãm	Chiếc	5.75	6.67
	63	Lò xo nồi hãm	Chiếc	10.72	13.83
	64	Nồi hãm phụ	Bộ	67.94	75.69
	65	Van xả gió	Bộ	6.33	7.00
	66	Van tam thông	Bộ	177.7	179.97
	67	Đệm bệ van tam thông	Chiếc	1.1	2.28
	68	Gioăng nồi hãm	Chiếc	4.69	5.78
	69	Bánh xe hãm tay	Chiếc	13.8	14.47
	70	Tay quay của hãm tay	Chiếc	11.87	15.82
	71	Chụp ngoài hãm tay	Chiếc	3.5	3.96
	72	Bánh răng của hãm tay	Chiếc	5.24	6.05
	73	Cần hãm tay	Chiếc	2.44	2.61
	74	Quả búa palăng hãm tay	Chiếc	1.43	1.6
	75	Giá đỡ trực hãm tay	Chiếc	8.19	10.67
	76	Giá dẫn hướng trực của hãm tay	Chiếc	4.46	6.86
	77	Xích dừng trực của hãm tay	Chiếc	2.07	2.86
	78	Xích hãm tay	Dây	9.84	10.29
	79	Van phân phối 104	Chiếc	230	253
	80	Van khản cấp	Chiếc	70	77
	81	Bệ lắp van	Chiếc	183.3	201.6
82	Thùng gió công tác	Chiếc	75	82.5	
83	SAB	Bộ	170	187	
84	Van xả nước	Chiếc	4.09	4.5	
85	Van xả gió (van 104)	Chiếc	3.38	3.72	
86	Ròng rọc xích hãm tay	Chiếc	3.77	4.49	
87	Thanh giăng hãm tay	Chiếc	8.42	9.4	
88	Bản đế chân (bằng sắt)	Miếng	16.42	18.23	
89	Bản đế chân (bằng gỗ)	Miếng	2.3	3.17	
90	Đòn bẩy di động	Chiếc	12.6	14.29	
91	Đòn bẩy cố định	Chiếc	15.11	16.79	
92	Điểm đỡ đòn bẩy cố định	Chiếc	4.05	4.68	
93	Suốt hãm giá chuyên	Chiếc	9.52	11.28	
94	Quang treo an toàn suốt hãm giá	Chiếc	0.55	1.48	

		chuyển				
	95	Xà hãm	Chiếc	88.92	92.48	
	96	Chốt treo xà hãm	Chiếc	1.93	2.39	
	97	Xích an toàn xà hãm	Chiếc	1.98	2.65	
	98	Khuyên an toàn của xà hãm	Chiếc	0.55	0.93	
	99	Đệm giá dẫn hướng	Chiếc	4.09	4.5	
	100	Thanh kéo gió	Chiếc	2.91	3.2	
	101	Tay cầm, vòng đệm và chốt cài hãm	Bộ	14.89	16.38	
	102	Vòng đệm chốt của xe có mui	Chiếc	4.27	4.7	
	103	Guộc hãm	Chiếc	4.46	7.02	
	104	Chốt guộc hãm	Chiếc	0.41	0.62	
	105	Bộ thanh kéo gió biến dạng		4.5		
	106	Giá đỡ đòn bẩy di động biến dạng		2.5		
	107	Giá đỡ đòn bẩy pit tổng hãm		7.2		
	108	Chốt đòn bẩy	Chiếc	1.93	2.81	
IV. Bộ phận thân xe	109	Cửa phía dưới xe không mui	Cánh	26.6	29.3	
	110	Tấm chống cháy của xe có mui	Miếng	20	22	
	111	Sửa chữa không phải vào xưởng của xà cạnh	Thanh		72.69	
	112	Sửa chữa không phải vào xưởng của xà đầu	Thanh		74.96	
	113	Sửa chữa không phải vào xưởng của xà kéo	Thanh		67.63	
	114	Sửa chữa không phải vào xưởng của xà gối	Thanh		74.96	
	115	Sửa chữa không phải vào xưởng của xà giữa	Thanh		74.96	
	116	Sửa chữa không phải vào xưởng của xà ngang	Thanh		48.76	
	117	Xà ngang sàn xe (bằng sắt)	Thanh	47.15	49.02	
	118	Xà ngang sàn xe (bằng gỗ)	Thanh	2.39	3.54	
	119	Trụ góc	Thanh	73.72	80.39	
	120	Bản lề cửa xe	Thanh	5.29	7.58	
	121	Trục cửa xe	Thanh	9.89	10.45	
	122	Yêm khóa cửa	Bộ	1.61	2.7	
	123	Chốt cửa	Thanh	2.67	3.76	
	124	Tay nắm cửa xe C30	Chiếc	12		
	125	Chốt trên hoặc chốt dưới cửa giữa C30	Thanh	8.38		
	126	Cửa xe có mui	Cánh	181.7	188.25	
	127	Cửa xe không mui, xe mặt bằng (bằng gỗ)	Cánh	69.46	73.83	
	128	Cửa giữa xe không mui (bằng sắt)	Cánh	86.58	89.86	
	129	Cửa bên xe không mui (bằng sắt)	Cánh	82.14	85.42	
	130	Pa lăng cửa xe có mui (bao gồm cả đĩa đệm)	Chiếc	12.24	14.42	
	131	Chặn cửa xe có mui	Chiếc	6.26	8.97	
	132	Bộ cấm	Chiếc	9.2	11.28	
	133	Hộp dây thùng	Chiếc	4.6	7.58	
		134	Tấm gỗ sàn xe	Miếng	14.58	15.11
		135	Tấm gỗ thành xe	Miếng	12.65	13.74
		136	Bản nóc xe (bằng sắt)	m ²	21.11	23.3

137	Bàn nóc xe (bằng gỗ)	m ²	13.8	15.62
138	Xà gỗ phía trên thành toa có mui	Thanh	16.88	20.52
139	Bàn sắt thành, sàn xe	m ²	33.4	37.77
140	Sắt thanh ở thành xe không mui	Thanh	45.31	48.37
141	Sắt thanh ở hai đầu xe không mui	Thanh	10.81	13.65
142	Thanh giằng chéo toa xe	Thanh	19	21.91
143	Sắt góc sàn xe	Thanh	18.12	21.04
144	Bàn sắt sàn xe vị trí cửa xe có mui	Thanh	13.34	15.63
145	Bàn đạp (bằng sắt)	Chiếc	15.46	18.12
146	Tay vịn	Chiếc	2.96	3.64
147	Tay vịn cửa xe	Chiếc	2.44	3.18
148	Xà đỡ bàn đầu xe mặt bằng	Chiếc	5.57	7.96
149	Lò xo hoãn xung cửa bên của xe mặt bằng	Chiếc	4.92	6.84
150	Khung vé	Chiếc	0.92	1.32
151	Sửa cửa xe không mui	cánh		40.14
152	Cửa sổ xe	Chiếc	9.2	11.29
153	Khung rãnh cửa sổ xe	Chiếc	7.96	9.75
154	Khóa cửa xe	Chiếc	1.84	2.51

BIỆN PHÁP ĐO THỬ THIẾT BỊ THÔNG TIN VÀ ĐIỆN BÁO CÔNG VỤ GIỮA CÁC GA BIÊN GIỚI

1. Việc thông báo bằng điện báo công vụ giữa các ga biên giới, ngoài các khoản quy định sau đây, đều làm theo "Quy tắc sử dụng điện báo đường sắt quốc tế" để trao đổi điện báo công vụ giữa các nước tham gia Tổ chức hợp tác đường sắt (OSZD).

2. Những điện báo qua lại giữa hai đường sắt Việt Nam-Trung Quốc đều được phát đi bằng chữ của nước mình. Đường sắt Việt Nam sử dụng Việt văn, đường sắt Trung Quốc căn cứ vào điện mã quy định trong "Bản điện mã tiêu chuẩn" của Bộ Bru điện nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa, dùng chữ Ả Rập phát Trung văn. Chữ cái La tinh, ký hiệu, chữ số của hai loại văn tự trên đều thực hiện theo quy định trong Phụ kiện số 1 của "Quy tắc chi tiết điện báo công vụ đường sắt quốc tế".

3. Hai Bên đảm bảo thông báo liên tục suốt 24 giờ.

4. Tên tắt các ga:

Đồng Đăng - DG, Bằng Tường - PS, Lào Cai - LC, Sơn Yên - SO, Hà Nội - HN, Bắc Kinh - BJ.

5. Để đảm bảo chất lượng thông tin của điện thoại và điện báo công vụ quốc tế, hai Bên phải tiến hành đo thử thiết bị và đường dây theo quy định dưới đây:

(1) Hàng ngày vào lúc 6 giờ 00-giờ Hà Nội (7 giờ 00-giờ Bắc Kinh) thử gọi chuông và thông thoại một lần đối với máy tải ba, thử thông báo một lần với máy điện báo trí năng, đánh một dòng "JY"; truyền thử một lần bản điện báo mẫu đối với máy fax.

(2) Ngày 16 hàng tháng, vào lúc 21 giờ 00 đến 21 giờ 30-giờ Hà Nội (22 giờ 00 đến 22 giờ 30-giờ Bắc Kinh) đo thử điều chỉnh một lần suy hao tĩnh (tăng ích tĩnh) mạch điện đầu máy tải ba.

(3) Ngày 15, 16 các tháng 3, 6, 9 vào lúc 21 giờ 00 đến 1 giờ 00-giờ Hà Nội (22 giờ 00 đến 2 giờ 00-giờ Bắc Kinh) tiến hành đo thử điều chỉnh một lần trên máy tải ba về mức điện thu phát từng điểm, mức điện tải tần, lọt tải, tạp âm vốn có, xuyên âm phi tuyến tính, suy hao tĩnh của mạch điện.

(4) Hàng năm, từ ngày 15 đến 19 tháng 12 vào lúc 21 giờ 00 đến 1 giờ 00-giờ Hà Nội (22 giờ 00 đến 2 giờ 00-giờ Bắc Kinh) bố trí đóng máy một lần để kiểm tra và tiến hành đo thử hệ thống tự động điều chỉnh mức điện, sau đó ngoài việc đo thử theo mục (3) còn phải đo thử đồng hồ tải tần, đặc tính tần số đường thông, đặc tính biên độ đường thông, xuyên tạp âm khi bận, giới hạn chuông đường thông, độ phòng vệ xuyên âm hiểu được và soát xét độ cân bằng suy hao tĩnh.

(5) Hàng năm, ngày 18 và 19 tháng 9, vào lúc 21 giờ 00 đến 1 giờ 00 - giờ Hà Nội (22 giờ 00 đến 2 giờ 00-giờ Bắc Kinh) thực hiện đo thử đặc tính một chiều và xoay chiều của đường dây.

(6) Chỉ tiêu kỹ thuật máy tải ba căn cứ vào quy định trong thuyết minh của nhà máy chế tạo. Bắt đầu từ năm 1997, cứ 2 năm đo thử điều chỉnh máy tải ba một lần. Thời gian tiến hành trong khoảng từ ngày 1 đến 15 tháng 6 vào lúc 21 giờ 00 đến 1 giờ 00-giờ Hà

Nội (22 giờ 00 đến 2 giờ 00-giờ Bắc Kinh). Ngày tiến hành đo thử điều chỉnh do hai trạm tải ba xác định.

(7) Khi đường dây và thiết bị có trở ngại, mỗi Bên tự kiểm tra, soát xét phần mình quản lý, khi cần thiết phối hợp với phía Bên kia để kiểm tra, nếu không sửa chữa được ngay, tìm cách đổi mạch điện, đồng thời tích cực sửa chữa.

Thứ tự khôi phục đường dây bị gián đoạn như sau:

- a) Dây đóng đường;
- b) Dây trung kế;
- c) Dây liên lạc trực thông;
- d) Các dây khác.

Sau khi giải quyết xong trở ngại, hai Bên thông báo cho nhau biết.

(8) Để nâng cao độ chính xác đo thử, trước khi đo mỗi Bên cần hiệu chỉnh máy đo. Hàng năm hai Bên gặp nhau một lần để đối chiếu hiệu chỉnh máy đo. Ngày, giờ, địa điểm cụ thể do hai Bên trao đổi xác định.

(9) Sau khi đo thử xong, hai Bên thông báo số liệu ghi chép khôi phục lại bình thường, tiến hành thử gọi chuông và thông thoại, đồng thời thử thông báo một lần đối với máy điện báo trí năng, đánh một dòng "JY"; truyền thử một lần bản điện báo mẫu đối với máy fax.
