HIỆP ĐỊNH
GIỮA
CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
VÀ
CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA NHÂN DÂN TRUNG HOA
VỀ VIỆC
XÂY DỰNG CẦU ĐƯỜNG BỘ II TÀ LÙNG - THUỶ KHẨU

Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa (sau đây gọi tắt là "hai Bên");

Căn cứ Nghị định thư phân giới cắm mốc biên giới trên đất liền Việt Nam – Trung Quốc giữa Chính phủ nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa; Hiệp định về quy chế quản lý biên giới trên đất liền Việt Nam – Trung Quốc giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa; Hiệp định về cửa khẩu và quy chế quản lý cửa khẩu biên giới trên đất liền Việt Nam – Trung Quốc giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa ký ngày 18 tháng 11 năm 2009; Hiệp định vận tải đường bộ giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa ký ngày 22 tháng 11 năm 1994; Nghị định thư giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa về việc sửa đổi Hiệp định vận tải đường bộ giữa Chính phủ nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa và Nghị định thư giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa về việc thực hiện Hiệp định vận tải đường bộ giữa Chính phủ nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa ký ngày 11 tháng 10 năm 2011;

Nhằm thúc đẩy phát triển quan hệ kinh tế thương mại giữa Việt Nam và Trung Quốc, đáp ứng nhu cầu qua lại của người và hàng hóa ngày càng tăng giữa hai nước, trên nguyên tắc bình đẳng, cùng có lợi, hai Bên cùng thỏa

thuận ký Hiệp định về việc xây dựng cầu đường bộ II Tà Lùng – Thủy Khẩu qua sông biên giới (sau đây gọi tắt là "Cầu") theo các điều khoản sau:

Điều 1: Quy định chung

1. Vị trí xây dựng Cầu

Vị trí xây dựng cầu phía Việt Nam: thị trấn Tà Lùng, huyện Phục Hòa, tỉnh Cao Bằng, vị trí trục tim Cầu được xác định theo mạng trắc địa tương ứng của hai nước.

Xác định theo mạng trắc địa quốc gia Việt Nam:

i) Điểm trục phía Trung Quốc (B)

Toạ độ trục X = 2486966.820

Toạ độ trục Y = 586001.330

ii) Điểm trục phía Việt Nam (D)

Toạ độ trục X = 2487108.169

Toạ độ trục Y = 585036.125

Vị trí xây dựng Cầu phía Trung Quốc: thị trấn Thủy Khẩu, huyện Long Châu, thành phố Sùng Tả, Khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây, vị trí trục tim Cầu được xác định theo mạng trắc địa tương ứng của hai nước.

Xác định theo mạng trắc địa quốc gia Trung Quốc:

i) Điểm trục phía Trung Quốc (B)

Toạ độ trục X = 2487608.803

Toạ độ trục Y = 354601.503

ii) Điểm trục phía Việt Nam (D)

Toạ độ trục X = 2487764.668

Toạ độ trục Y = 353638.536

2. Cơ quan có thẩm quyền trong việc triển khai thực hiện Hiệp định

Bên Việt Nam là Bộ Giao thông vận tải nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;

Bên Trung Quốc là Bộ Giao thông vận tải nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa.

3. Cơ quan thực hiện được giao xây dựng, bảo trì và quản lý Cầu của hai Bên

Bên Việt Nam là Sở Giao thông vận tải tỉnh Cao Bằng nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam;

Bên Trung Quốc là Ty Giao thông vận tải Khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa.

Điều 2. Các nguyên tắc xây dựng, quản lý và bảo trì

1. Việc xây dựng Cầu không được làm thay đổi hướng dòng chảy, thu hẹp, ảnh hưởng đến lòng sông, bờ sông, không thay đổi hiện trạng đường biên giới giữa hai nước, không ảnh hưởng đến sự an toàn của các công trình vĩnh cửu hiện có trên hai bờ sông, không ảnh hưởng đến việc thoát lũ và môi trường sinh thái của dòng sông.

2. Cầu do hai Bên cùng xây dựng, hai Bên cùng sở hữu; hai Bên lấy đường chia đều nhịp cầu chính vuông góc với trục tim Cầu làm ranh giới quản lý Cầu. Hai Bên tự tiến hành duy tu, bảo trì và quản lý đối với phần Cầu do Bên mình quản lý, cùng đảm bảo việc sử dụng an toàn, bình thường của Cầu. Hai Bên thông báo trước cho nhau về kế hoạch, thời gian và các hạng mục bảo trì, sửa chữa Cầu để không làm ảnh hưởng đến sự đi lại của người và phương tiện hai Bên trong quá trình bảo trì, sửa chữa.

3. Đường chia đều nhịp cầu chính vuông góc với trục tim cầu được xác định là đường ranh giới phân định để quản lý, bảo trì của hai Bên sau khi Cầu xây dựng xong, hai Bên không được lấy đó làm căn cứ xác định đường biên giới.

Điều 3. Quy mô xây dựng

1. Kết cấu kiến trúc của Cầu là cầu dầm liên tục, bê tông cốt thép dự ứng lực với khẩu độ nhịp là 20+40+20m, chiều rộng cầu là 24,5m. Kết cấu nhịp Cầu phía Việt Nam là: 20+ (40/2) m, chiều dài phần Cầu phía Việt Nam là 45m. Kết cấu nhịp cầu phía Trung Quốc là: 20+ (40/2) m, chiều dài phần Cầu phía Trung Quốc là 45m. Tổng chiều dài Cầu là 90m (được tính đến hết đuôi của mố cầu). Tải trọng thiết kế Cầu là: HL93 theo tiêu chuẩn thiết kế cầu của Việt Nam tương đương với tiêu chuẩn đường bộ cấp I của Trung Quốc.

2. Cao độ mặt Cầu tại điểm giữa trục tim Cầu là +149.500m (cao trình Hoàng Hải Trung Quốc), tương đương với cao độ + 149.100m (cao trình Hòn Dấu Việt Nam).

Điều 4. Thiết kế, giám sát và thi công

1. Hai Bên đồng ý thành lập Tổ công tác liên hợp xây dựng Cầu (sau đây gọi tắt là "Tổ công tác"), phụ trách thỏa thuận và thống nhất tiêu chuẩn kỹ thuật, thiết kế, giám sát, thi công. Bên Trung Quốc chịu trách nhiệm thiết kế công trình cầu chính, cơ quan có thẩm quyền của hai Bên cùng nhau thẩm định, phê duyệt. Mỗi Bên tự thực hiện thiết kế phần công trình đường dẫn của mình.

2. Trước khi thi công Cầu, phương án tổ chức thi công của hai Bên phải được Tổ công tác bàn bạc thống nhất.

3. Việc xây dựng phần cầu từ vị trí điểm giữa nhịp Cầu chính tới hai bờ sông của mỗi Bên, đường dẫn và các công trình liên quan của hai Bên được hai Bên thực hiện theo phương án tổ chức thi công do Tổ công tác bàn bạc thống nhất, đồng thời đảm bảo việc xây dựng đồng bộ, phù hợp với tiến độ xây dựng chung.

Điều 5. Kinh phí xây dựng

1. Cầu do hai Bên cùng đầu tư, xây dựng.

2. Kinh phí xây dựng, quản lý và bảo trì phần Cầu kể từ đường chia đều nhịp cầu chính đến bờ sông của mỗi Bên, đường dẫn vào Cầu và các công trình liên quan do mỗi Bên tự đảm nhận.

3. Mỗi Bên chịu 50% kinh phí xây dựng dầm của nhịp Cầu chính. Dự toán kinh phí xây dựng dầm của nhịp Cầu chính do cơ quan có thẩm quyền của hai Bên cùng thẩm định.

Điều 6. Thỏa thuận và thống nhất

1. Do sự khác nhau về tiêu chuẩn kỹ thuật và quy phạm xây dựng giữa hai nước, hai Bên đồng ý lấy nội dung biên bản các cuộc họp của Tổ công tác và tiêu chuẩn kỹ thuật có liên quan được Tổ công tác bàn bạc thống nhất làm cơ sở cho việc thiết kế và thi công Cầu.

2. Thiết kế tổng thể, chi tiết các hạng mục của Cầu do Tổ công tác thỏa thuận và thống nhất.

3. Trong quá trình thiết kế và xây dựng Cầu, các vấn đề kỹ thuật và các công việc liên quan khác do Tổ công tác cùng bàn bạc thống nhất và phải

được trình lên cơ quan thực hiện nêu tại khoản 3 Điều 1 của Hiệp định này, phù hợp với chức năng và nhiệm vụ của mình, cơ quan thực hiện sẽ xem xét, phê duyệt hoặc trình cơ quan có thẩm quyền xem xét, quyết định.

4. Đồng thời với việc xây dựng Cầu, mỗi Bên phải có trách nhiệm thiết kế, xây dựng đồng bộ công trình kiểm soát liên ngành tại cửa khẩu phù hợp với yêu cầu của mỗi Bên để bảo đảm việc sớm thực hiện các chức năng tại cửa khẩu sau khi hoàn thành việc xây dựng Cầu.

Điều 7. Nghị định thư

Nhằm tạo thuận lợi cho việc thi công xây dựng Cầu, đồng thời với việc ký Hiệp định này, hai Bên cùng ký "Nghị định thư về đơn giản hoá thủ tục xuất, nhập cho nhân viên, phương tiện giao thông, thiết bị thi công và vật liệu xây dựng tại cặp cửa khẩu Tà Lùng - Thuỷ Khẩu để cùng xây dựng cầu đường bộ II Tà Lùng - Thuỷ Khẩu". Nghị định thư là một bộ phận không thể tách rời của Hiệp định này.

Điều 8. Sử dụng và quản lý

Cơ quan thực hiện của hai Bên nêu tại khoản 3 Điều 1 của Hiệp định này sẽ bàn bạc thoả thuận về sử dụng và quản lý Cầu cũng như giải quyết các vấn đề có liên quan.

Điều 9. Giải quyết tranh chấp

Mọi bất đồng phát sinh liên quan đến giải thích và thực hiện Hiệp định này, hai Bên sẽ thông qua hiệp thương hữu nghị giải quyết.

Điều 10. Hiệu lực và thời hạn

1. Hiệp định này có hiệu lực kể từ ngày nhận được thông báo của một Bên cuối cùng bằng trao đổi công hàm ngoại giao khẳng định đã hoàn tất các thủ tục pháp lý trong nước của mỗi Bên theo quy định để Hiệp định có hiệu lực.

2. Hiệp định có hiệu lực trong thời gian năm năm kể từ ngày có hiệu lực và mặc nhiên được gia hạn hiệu lực năm năm tiếp theo. Hiệp định này sẽ chấm dứt sau sáu tháng kể từ ngày một Bên thông báo bằng văn bản qua đường ngoại giao cho Bên kia việc chấm dứt hiệu lực của Hiệp định này.

3. Hiệp định này có thể được sửa đổi, bổ sung theo sự thỏa thuận của hai Bên.

Hiệp định này được ký tại Hà Nội, ngày 13 tháng 10 năm 2013 thành hai (02) bản, mỗi bản bằng tiếng Việt và tiếng Trung, cả hai văn bản đều có giá trị pháp lý như nhau.

THAY MẶT CHÍNH PHỦ **NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**	**THAY MẶT CHÍNH PHỦ** **NƯỚC CỘNG HÒA NHÂN DÂN TRUNG HOA**
ĐINH LA THĂNG **BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**	**KHỔNG HUYỄN HỰU** **ĐẠI SỨ ĐẶC MỆNH TOÀN QUYỀN**

越南社会主义共和国政府和中华人民共和国政府关于共同建设驮隆—水口越中界河公路二桥的协定

越南社会主义共和国政府与中华人民共和国政府（以下称双方）：

根据二〇〇九年十一月十八日签订的《越南社会主义共和国政府和中华人民共和国政府关于越中陆地边界的勘界议定书》；《越南社会主义共和国政府和中华人民共和国政府关于越中陆地边界管理制度的协定》；《越南社会主义共和国政府和中华人民共和国政府关于越中陆地边境口岸及其管理制度的协定》；一九九四年十一月二十二日签订的《越南社会主义共和国政府和中华人民共和国政府汽车运输协定》；二〇一一年十月十一日签订的《越南社会主义共和国政府和中华人民共和国政府关于修改<越南社会主义共和国政府和中华人民共和国政府汽车运输协定>的议定书》和《越南社会主义共和国政府和中华人民共和国政府关于实施<越南社会主义共和国政府和中华人民共和国政府汽车运输协定>的议定书》；

为促进越中两国经贸关系的进一步发展，满足两国日益增长的客、货运输需求，本着平等互利的原则，双方就共同建设驮隆-水口界河公路二桥（以下称大桥）达成协议如下：

第一条　基本规定

一、大桥的桥位

越方建桥地点：高平省复和县驮隆镇，桥轴线桩位根据两国相应控制网测定。

根据越南国家测绘网测定：

1. 中方桩位轴点 (B)

X 向坐标 = 2486966.820

Y 向坐标 = 586001.330

2. 越方桩位轴点 (D)

X 向坐标 = 2487108.169

Y 向坐标 = 585036.125

中方建桥地点：广西壮族自治区崇左市龙州县水口镇，桥轴线桩位根据两国相应控制网测定。

根据中国国家测绘网测定：

1. 中方桩位轴点 (B)

X 向坐标 = 2487608.803

Y 向坐标 = 354601.503

2. 越方桩位轴点 (D)

X 向坐标 = 2487764.668

Y 向坐标 = 353638.536

二、双方实施协定的主管部门

越方为越南社会主义共和国交通运输部。

中方为中华人民共和国交通运输部。

三、双方负责大桥的建设、维护和管理的执行机构

越方为越南社会主义共和国高平省交通运输厅。

中方为中华人民共和国广西壮族自治区交通运输厅。

第二条　建设、维护和管理原则

一、大桥的修建，不应改变桥区的水流流向和缩窄、影响河槽河岸，不应改变两国现有边界走向，不影响两岸已建永久性建筑物的安全，不影响河道的泄洪和河道生态环境。

二、大桥由双方共同建设，共同拥有；双方以桥梁主跨垂直于桥轴线的平分线为大桥的分界管理线。双方对各自管理的桥梁部分进行维修、保养和管理，共同保证桥梁的正常、安全使用。为了不影响双方人流和车流在大桥维修、保养过程中的正常往来，双方应提前相互通报大桥维修、保养项目及其计划和时间。

三、桥梁主跨垂直于桥轴线的平分线只作为大桥建成后双方管理和养护的分界线，任何一方不得援引作为各自边界划分的依据。

第三条　建设规模

一、大桥建筑结构为预应力钢筋混凝土连续梁桥，其桥跨为 20+40+20 米，大桥宽度为 24.5 米。越方桥跨布置为：20+(40/2) 米，越方桥长 45 米；中方桥跨布置为：20+(40/2)

米，中方桥长 45 米。桥梁总长 90 米（算到墩台尾部为止）。大桥设计荷载按越南设计标准为 HL93，与中国公路—I 级标准等效。

二、大桥轴线中心点桥面标高为+149.500 米（中国黄海高程），相当于越南标高为+149.100 米（越南柔岛高程）。

第四条　设计、监理与施工

一、双方同意成立大桥建设联合工作组（以下称工作组），并由其负责协商和统一技术标准、设计、监理和施工。由中方完成主桥工程设计，越中双方主管机关共同审定，并各自完成引道工程的设计。

二、大桥施工之前，各方的施工组织设计方案须经工作组商定。

三、大桥自主跨跨中位置至各自河岸的桥段，各方的引道和有关工程由双方依据工作组商定的施工组织方案进行建设，并保证同步建设，进度一致。

第五条　建设费用

一、桥梁由双方共同投资、建设。

二、自大桥主跨平分线至各方河岸的主桥、引道和有关工程的建设、管理、养护费用，由双方各自承担。

三、主跨桥梁的建设费用由越中双方各承担 50%。主跨桥梁的建设预算由双方主管机关共同审定。

第六条　协商与统一

一、考虑到两国建设技术标准和规范有所不同，双方同意将工作组的会谈纪要及其商定的有关技术标准作为大桥的设计和施工依据。

二、大桥总体设计及其项目的详细设计由工作组协商统一。

三、在设计和建设大桥过程中，工作组讨论并统一的技术问题和其他相关事项应提交本协定第一条第三款所述的执行机构，执行机构根据各自职责审查、批准或提交主管机关审查、决定。

四、双方在建设大桥的同时，应各自负责同步设计建设本方一侧符合要求的口岸检查检验设施，以保证大桥建成后尽快实现口岸功能。

第七条 议定书

为确保大桥建设施工的顺利进行，在签订本协定的同时，双方还将签订《越南社会主义共和国政府和中华人民共和国政府关于简化共同建设驮隆-水口越中界河公路二桥的人员、交通工具、施工设备和建筑材料经驮隆-水口口岸出入境手续的议定书》。该议定书是本协定不可分割的组成部分。

第八条 使用与管理

大桥的使用和管理办法及相关问题由本协定第一条第三款所述双方执行机构另行商定。

第九条　争议解决

任何关于本协定解释和履行产生的争议，双方将通过友好协商解决。

第十条　生效与期限

一、本协定应在双方完成各自国内生效所必需的法律程序后，以外交照会相互通知，并自最后一方发出通知之日起生效。

二、本协定自生效之日起有效期 5 年。除非任何一方在期满前 6 个月通过外交途径书面通知另一方要求终止本协定，则本协定将自动延长 5 年，并依此顺延。

三、根据双方的协商，本协定可以被修改和补充。

本协定于二〇一三年十月十四日在河内签订，一式两份，每份均用越文和中文写成，两种文本同等作准。

越南社会主义共和国政府
代　表

中华人民共和国政府
代　表