

Distr.: General  
8 February 2017

English/Russian only

---

## **Economic Commission for Europe**

Inland Transport Committee

**Working Party on Customs Questions affecting Transport**

**145th session**

Geneva, 14-17 February 2017

Item 6 of the provisional agenda

**International Convention to Facilitate the Crossing**

**of Frontiers for Passengers and Baggage carried by Rail, of 10 January 1952**

## **International Convention to Facilitate the Crossing of Frontiers for Passengers and Baggage carried by Rail, of 10 January 1952**

**Transmitted by the Government of the Russian Federation**

### **Introduction**

In Annex, the secretariat reproduces (in Russian) a letter by Mr. Sergei Aristov, State-Secretary and Deputy Minister of Transport of the Russian Federation of 7 February 2017, with the text of and comments to the draft Convention on the Facilitation of border crossing procedures for passengers, luggage and load-luggage carried in international traffic by rail (in Russian and English). Please be advised that the text of the draft Convention used, both in Russian and English, deviates from the official translation, as contained in document ECE/TRANS/SC.2/2016/3.



Our ref

Наш №

9-142

Date

Дата

07.02.17

Госпоже Еве Молнар  
Директору Отдела устойчивого  
транспорта Европейской  
экономической комиссии ООН

г. Женева

Уважаемая госпожа Молнар,

В целях подготовки к заседанию Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом, (14-17 февраля 2017 г.) и сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН (21-24 февраля 2017 г.) Министерство транспорта Российской Федерации направляет предложения по проекту Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, грузобагажа, доработанный с учетом мнений участников неформальной рабочей группы.

Также направляем в приложении таблицу учета поступивших комментариев. Документы представлены на русском языке с приложением неофициального перевода на английский язык.

Приложение: на 36 л., в 1 экз.

Статс-секретарь –  
заместитель Министра

С.А. Аристов

**КОНВЕНЦИЯ**  
**об облегчении условий пересечения государственных границ**  
**при международной железнодорожной перевозке**  
**пассажиров, багажа, товаробагажа**

Государства — участники настоящей Конвенции, в дальнейшем именуемые Сторонами,

*признавая* необходимость облегчения и ускорения пересечения границ при осуществлении международных железнодорожных перевозок пассажиров, багажа, товаробагажа при сохранении эффективности проведения государственного контроля,

*учитывая* важность обеспечения безопасности, удобства, комфорта и высокого качества обслуживания пассажиров,

*отмечая* значимость сокращения времени следования поездов для повышения конкурентоспособности железнодорожных перевозок,

*согласились* о нижеследующем:

## **Глава 1**

### **Определения**

#### **Статья 1**

Для целей настоящей Конвенции используются следующие основные понятия:

а) «инфраструктура железнодорожного транспорта» (далее инфраструктура) технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование;

б) «международная железнодорожная перевозка» — железнодорожная перевозка пассажиров, багажа и товаробагажа, осуществляемая между двумя и более железнодорожными станциями, расположенными на территории различных государств, а также перевозка между станциями одного государства через территорию других (другого) государств(а);

с) «пассажир» - физическое лицо, совершающее поездку в поезде с действительным проездным документом (билетом) либо имеющее проездной документ (билет) и находящееся при посадке или высадке на территории железнодорожного вокзала, в том числе на пассажирской платформе, непосредственно перед поездкой или непосредственно после нее;

д) «отправитель» – физическое или юридическое лицо, предъявившее багаж, товаробагаж к перевозке и указанное в перевозочном документе в качестве отправителя багажа, товаробагажа;

е) «перевозчик» — юридическое лицо, осуществляющее деятельность по перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа и заключившее с пассажиром или отправителем договор перевозки, в соответствии с которым обязалось доставить пассажира, багаж пассажира и товаробагаж от железнодорожной станции пункта отправления до железнодорожной станции пункта назначения;

ф) «железнодорожный пункт пропуска» — территория в пределах железнодорожной станции, находящаяся на линии границы или вблизи от нее, а также иной специально выделенный в непосредственной близости от границы участок местности с соответствующей инфраструктурой, на котором производятся государственный контроль, эксплуатационные и административные процедуры, необходимые для пропуска пассажиров, багажа, товаробагажа по железной дороге;

г) «ручная кладь» — вещи пассажира, перевозимые пассажиром в вагоне, стоимость перевозки которых включена в стоимость проезда, и не превышающие по весу и габаритам установленные нормы, сохранность которых обеспечивается пассажиром;

h) «багаж» — вещи (предметы) пассажира, принимаемые перевозчиком для перевозки в багажном вагоне пассажирского поезда;

і) «товаробагаж» — предметы, принимаемые перевозчиком от физического или юридического лица в установленном законодательством Сторон порядке для перевозки в багажном вагоне пассажирского поезда;

ј) «управляющий инфраструктурой» — юридическое лицо, уполномоченное в соответствии с законодательством Сторон оказывать юридическим или физическим лицам услуги по использованию инфраструктуры;

к) «служебный персонал» — сопровождающая поезд группа работников перевозчика, либо иных организаций, осуществляющих обслуживание пассажиров в пути следования;

l) «государственный контроль» — деятельность уполномоченных органов власти и должностных лиц Сторон, осуществляемая при пересечении пассажирами, багажом, товаробагажом государственных границ при осуществлении международных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, направленная на предупреждение, выявление и пресечение нарушений, включающая пограничный, таможенный и иные установленные законодательством Сторон виды государственного контроля.

m) «специальный контроль» — ветеринарный, санитарно-карантинный, фитосанитарный и другие виды государственного контроля, требующие использования особых форм и методов их проведения.

## Статья 2

Настоящая Конвенция регламентирует следующие вопросы международных железнодорожных перевозок:

a) организация сотрудничества Сторон и координация работы органов государственного контроля по облегчению условий пересечения границ при международных железнодорожных перевозках;

b) определение комплекса мер по согласованию условий проведения государственного контроля, гармонизации требований в отношении оформления документов, используемых при проведении государственного контроля, и проводимых процедур государственного контроля;

c) повышение эффективности работы железнодорожных пунктов пропуска и сокращение времени -проведения государственного контроля на границах;

d) организация скоординированной работы представителей пограничных, таможенных, иных государственных органов, которые проводят государственный контроль на границах, и перевозчиков Сторон.

### **Статья 3**

1. Стороны могут заключать двусторонние соглашения для достижения целей настоящей Конвенции и отработки практических механизмов её применения.

2. Условия двухсторонних соглашений дополняют и (или) разъясняют положения настоящей Конвенции и не могут противоречить ее положениям.

3. Положения настоящей Конвенции не препятствуют применению больших льгот, которые Стороны предоставляют или пожелают предоставить либо на основании односторонних положений, либо в соответствии с двусторонними или многосторонними соглашениями, при условии, что такие льготы не препятствуют применению положений настоящей Конвенции.

### **Статья 4**

1. Стороны сотрудничают в целях обеспечения наиболее полного единообразия требований к оформлению документов и/или проводимых процедур во всех сферах, связанных с пересечением границ в ходе международных железнодорожных перевозок.

2. Стороны прилагают все усилия по использованию международных стандартов, новых технологий и наилучшей практики для улучшения работы железнодорожных пунктов пропуска и облегчения проводимых процедур во всех областях, связанных с пересечением границ в ходе международных железнодорожных перевозок.

3. Стороны выражают готовность к обмену практическими достижениями по повышению эффективности работы железнодорожных пунктов пропуска и сокращению времени проведения государственного контроля на границах.

### **Статья 5**

1. При пересечении границ Сторон могут осуществляться следующие виды государственного контроля:

- a) пограничный контроль;
- b) таможенный контроль;
- c) иные установленные законодательством Сторон виды государственного контроля.

2. Государственный контроль проводится в следующих местах:

- a) на железнодорожном пункте пропуска (пунктах пропуска) Стороны;
- b) в поезде во время следования между железнодорожными пунктами пропуска Сторон;
- c) частично на железнодорожном пункте пропуска, частично во время следования поезда;
- d) в поезде во время следования между станциями Стороны.

### **Статья 6**

Органы государственного контроля Сторон осуществляют согласованные действия по контролю документов пассажиров и их ручной клади, багажа, а также товаробагажа.

Место (места) проведения государственного контроля, его способ, вид, порядок, нормативы времени проведения государственного контроля, данные о пассажирах, подлежащие передаче в органы государственного контроля, определяются законодательством Сторон и отдельными двусторонними или многосторонними соглашениями.

Стороны могут договориться о безостановочном проследовании международного пассажирского поезда через железнодорожные пункты пропуска с учетом возможности эффективного государственного контроля.

Стороны отдельными соглашениями могут договориться о безостановочном следовании пассажирского поезда без проведения пограничного, таможенного и иных установленных законодательством Сторон видов государственного контроля при следовании пассажирского поезда с территории и на территорию одной Стороны транзитом через территорию другой Стороны.

Контроль за соблюдением запрета на осуществление высадки (посадки) пассажиров, выгрузки (погрузки) багажа является обязанностью перевозчика.

### **Статья 7**

1. При проведении государственного контроля Стороны принимают меры по недопущению нарушения графика движения поездов.

2. Управляющие инфраструктурой Сторон своевременно обмениваются информацией о расписании движения поездов и его изменениях, схемах составов международных пассажирских поездов, а также об отмене и (или) назначении поездов для последующего уведомления органов государственного контроля в соответствии с законодательством

Сторон и отдельными двухсторонними или многосторонними соглашениями».

3. Стороны обеспечивают исполнение установленных законодательством Сторон и отдельными двусторонними или многосторонними соглашениями нормативов времени проведения государственного контроля, стремятся к сокращению таких нормативов времени путем упрощения и совершенствования методов, технологий и технических средств проведения государственного контроля.

### **Статья 8**

Стороны в отношениях друг с другом стремятся к сокращению использования бумажных документов и упрощению процедур по оформлению документов, используя при этом системы электронного обмена данными в объёме сведений в соответствии с законодательством Сторон и двусторонними или многосторонними соглашениями.

## **Глава 2 Пересечение границ сотрудниками органов государственного контроля и служебным персоналом при международных железнодорожных перевозках.**

### **Статья 9**

Должностные лица органов государственного контроля освобождаются от соблюдения визовых формальностей при международных железнодорожных перевозках в рамках проведения государственного контроля. Предоставление ими своих официальных документов на право проведения государственного контроля считается достаточным для удостоверения личности, должности и полномочий.

### **Статья 10**

1. Стороны стремятся к облегчению процедуры выдачи виз, а также процедур пересечения границ Сторон работниками поездных бригад и служебным персоналом и работникам пограничных (передаточных) станций Сторон, участвующим в международных железнодорожных перевозках, в соответствии с положительным опытом в данной области в отношении всех заявителей.

Порядок пересечения границ лицами, упомянутыми в части первой настоящего пункта, включая служебные документы, подтверждающие их статус, определяется на основе двусторонних соглашений.

2. При проведении контроля сотрудники пограничных, таможенных и других органов, осуществляющих контрольные функции на пограничных (передаточных) станциях, при выполнении своих служебных обязанностей пересекают государственную границу по документам, которые определяются Сторонами для их граждан.

## **Глава 3**

### **Организация государственного контроля**

#### **Статья 11**

Для упорядоченного и ускоренного проведения государственного контроля Стороны стремятся соблюдать следующие минимальные требования к железнодорожным пунктам пропуска, открытым для международных пассажирских перевозок:

а) наличие зданий (помещений), сооружений, оборудования и технических средств, позволяющих на железнодорожных пунктах пропуска проводить соответствующий ежедневный круглосуточный государственный контроль;

б) техническое обеспечение железнодорожных пунктов пропуска и прилегающих к ним участков должно способствовать проведению государственного контроля без нарушения графика движения поездов;

с) наличие оборудования, устройств, информационных систем и средств связи, позволяющих обмениваться предварительной информацией, в том числе о подходе пассажирских поездов к железнодорожным пунктам пропуска;

д) наличие на железнодорожных пунктах пропуска необходимого количества квалифицированного персонала перевозчиков, пограничных, таможенных и иных государственных органов с учетом объема перевозок. Железнодорожные пункты пропуска, на которых производится специальный контроль, оборудуются техническими средствами;

е) провозная и пропускная способность должна удовлетворять объемам перевозок и прилегающих к ним участков;

ф) железнодорожные пункты пропуска должны быть оборудованы техническими средствами, системами информационной технологии и связи, с тем, чтобы была возможность получать и применять данные о техническом осмотре и проверке подвижного состава, которые проводятся официальными органами и железными дорогами в пределах своих компетенций, до прибытия подвижного состава на эти станции, если Стороны не вводят в действие альтернативные меры, выполняющие эти функции.

#### **Статья 12**

В целях подтверждения полномочий должностные лица органов государственного контроля должны носить форменную одежду и (или) знаки отличия, установленные законодательством Сторон, о которых своевременно информируют друг друга.

## **Глава 4**

### **Проведение государственного контроля**

#### **Статья 13**



1. Информация о пассажирах, багаже, товаробагаже, пересекающих границу, заблаговременно (в соответствии с технологическими особенностями) передается перевозчиком в органы государственного контроля (в том числе в электронном виде). При данной передаче должны приниматься в расчёт ограничения, содержащиеся в положениях национального законодательства или международных соглашениях, обязывающих одну из Сторон.

2. В случае если передаваемая информация содержит охраняемую законодательством Стороны тайну (государственную, коммерческую, банковскую и (или) иную), работники поездных бригад, должностные лица органов государственного контроля и служебный персонал, принимают на себя обязательства по неразглашению такой информации третьим лицам без письменного согласия лица, являющегося владельцем или обладающего правами по пользованию и распоряжению такой информацией, в соответствии с двусторонними соглашениями.

3. Органы государственного контроля Сторон обмениваются информацией между собой в целях повышения эффективности проведения государственного контроля и заблаговременного выбора форм государственного контроля.

#### **Статья 14**

1. Государственный контроль может проводиться совместно органами государственного контроля Сторон в соответствии с двусторонними соглашениями Сторон.

2. Государственный контроль может проводиться как на территории одной Стороны, так и в поезде во время следования между железнодорожными пунктами пропуска Сторон в соответствии с положениями настоящей Конвенции.

3. Стороны должны согласовывать место (места) и порядок проведения совместного государственного контроля путем заключения отдельных двусторонних или многосторонних соглашений.

#### **Статья 15**

1. Вне зависимости от места проведения государственного контроля, перечень которых указан в статье 5 (2), если это не требует использования форм и методов специального контроля и Стороны не определили особенности проведения государственного контроля двусторонним соглашением, государственный контроль проводится непосредственно в вагонах поезда.

2. Перевозчик принимает меры для обеспечения нахождения пассажира на месте, занимаемом в соответствии с проездным документом (билетом), до окончания проведения государственного контроля».

3. В случаях необходимости использования форм и методов специального контроля, установленных законодательством Сторон, такой

контроль может проводиться в специально отведенных и оборудованных для этого помещениях на железнодорожных пунктах пропуска и (или) в вагонах.

4. В целях обеспечения безопасности пассажиров Перевозчик принимает все возможные меры по недопущению несанкционированного вмешательства в конструкцию вагона. В случае, если такое вмешательство обнаружено, обслуживающий персонал Перевозчика предоставляет информацию должностным лицам органов государственного контроля Стороны, по территории которой следует поезд.

### **Статья 16**

1. Государственный контроль в поезде во время следования между железнодорожными пунктами пропуска Сторон проводится в соответствии с отдельными двусторонними или многосторонними соглашениями Сторон.

2. При отсутствии отдельного соглашения о последовательности проведения государственного контроля на территории одной Стороны применяется следующий порядок:

а) таможенный и иные виды контроля, проводимые органами государственного контроля Стороны выезда;

б) пограничный контроль, проводимый органами государственного контроля Стороны выезда;

с) пограничный контроль, проводимый органами государственного контроля Стороны въезда;

д) таможенный и иные виды контроля, проводимые органами государственного контроля Стороны въезда.

3. Двусторонними соглашениями может определяться иной порядок проведения государственного контроля, в том числе, предусматриваться возможность нахождения должностных лиц контролирующих органов одной Стороны на территории другой Стороны.

4. Органы государственного контроля Стороны въезда проводят государственный контроль только в тех частях поезда, в которых государственный контроль уже проведен органами государственного контроля Стороны выезда.

### **Статья 17**

1. Стороны обеспечивают выполнение установленных двухсторонними соглашениями нормативов времени на выполнение технологических операций по приёму и передаче поездов на железнодорожных пунктах пропуска, в том числе на все виды государственного контроля, и стремятся к сокращению нормативов времени путем оптимизации совершаемых операций, внедрения современных технологий и их постоянной модернизации. Стороны предпринимают меры по сокращению временных нормативов в течение последующих лет.

2. Стороны осуществляют регистрацию задержанных поездов или вагонов на железнодорожных пунктах пропуска и передают указанную

информацию причастным Сторонам, которые проводят последующий анализ и предлагают меры по сокращению простоя.

### **Статья 18**

1. Стороны на основе отдельных соглашений определяют железнодорожные пункты пропуска, находящиеся вблизи от границы либо внутри одной из Сторон, на территории которых проводится государственный контроль в соответствии со статьей 5(2) (а) настоящей Конвенции.

2. Во всех случаях определения таких железнодорожных пунктов пропуска в отдельных соглашениях указывается зона, в которой должностные лица органов государственного контроля Сторон имеют право досматривать пассажиров, пересекающих границу Сторон в любом направлении, их ручную кладь, багаж, а также товаробагаж.

3. К зоне, в которой должностные лица органов государственного контроля Сторон имеют право досматривать пассажиров, обычно относятся:

- a) здания, сооружения и платформы, относимые к железнодорожному пункту пропуска;
- b) пассажирские поезда.

### **Статья 19**

Стороны стремятся организовать проведение государственного контроля в пути следования пассажирского поезда в соответствии со статьей 5(2) (b) настоящей Конвенции, особенно в следующих случаях:

- a) когда продолжительность безостановочного проследования такого поезда до и после железнодорожного пункта пропуска каждой сопредельной Стороны достаточна для проведения государственного контроля;
- b) при осуществлении международной перевозки пассажирскими поездами с системами автоматического изменения ширины тележки в зависимости от используемой колеи;
- c) при использовании высокоскоростного подвижного состава.

### **Статья 20**

Стороны стремятся организовать проведение государственного контроля частично на железнодорожном пункте пропуска, частично в пути следования пассажирского поезда в соответствии со статьей 5(2) (c) настоящей Конвенции в случаях, когда продолжительность безостановочного проследования поезда до или после железнодорожного пункта пропуска достаточна для проведения государственного контроля на территории только одной из Сторон.

## **Глава 5**

### **Заключительные положения**

## **Статья 21 Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединен**

1. Настоящая Конвенция, которая сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, открыта для участия всех государств.

2. Государства могут стать Сторонами настоящей Конвенции:

а) путем сдачи на хранение документа о ратификации, принятии или утверждении после ее подписания или

б) путем сдачи на хранение документа о присоединении.

3. Настоящая Конвенция будет открыта для подписания всеми государствами в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве с ... года по ... года включительно.

4. С ... года она будет также открыта для присоединения.

5. Документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

## **Статья 22**

### **Вступление в силу**

1. Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении трех месяцев с того дня, когда пять государств сдадут на хранение свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

2. После того как пять государств сдадут на хранение свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу для всех последующих Сторон по истечении трех месяцев со дня сдачи ими на хранение своих документов о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

3. Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после вступления в силу какой-либо поправки к настоящей Конвенции, считается относящимся к измененному тексту настоящей Конвенции.

4. Любой такой документ, сданный на хранение после принятия в соответствии с процедурой, предусмотренной в статье 27, какой-либо поправки, но до вступления ее в силу, считается относящимся к измененному тексту настоящей Конвенции со дня вступления в силу этой поправки.

## **Статья 23**

### **Денонсация**

1. Каждая Сторона может денонсировать настоящую Конвенцию посредством нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

2. Денонсация вступает в силу по истечении шести месяцев со дня получения Генеральным секретарем этой нотификации.

## **Статья 24**

### **Прекращение действия**

Если после вступления в силу настоящей Конвенции число государств, являющихся Сторонами, будет менее пяти в течение любого периода, состоящего из последовательных двенадцати месяцев, по истечении указанного выше двенадцатимесячного периода настоящая Конвенция прекращает действие.

## **Статья 25**

### **Разрешение споров**

1. Любой спор между двумя или более Сторонами в отношении толкования или применения настоящей Конвенции по возможности разрешается путем переговоров между ними или другими средствами урегулирования.

2. Любой спор между двумя или более Сторонами в отношении толкования или применения настоящей Конвенции, который не может быть разрешен способами, предусмотренными в пункте 1 настоящей статьи, передается по просьбе одной из них арбитражному суду, составленному следующим образом: каждая сторона в споре назначает арбитра, и эти арбитры назначают другого арбитра, который становится председателем. Если по истечении трех месяцев со дня получения просьбы одна из сторон не назначила арбитра или арбитры не смогли избрать председателя, любая из сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой назначить арбитра или председателя арбитражного суда.

3. Решение арбитражного суда, назначенного в соответствии с положениями пункта 2, является окончательным и имеет обязательную силу для сторон в споре.

4. Арбитражный суд устанавливает свои правила процедуры.

5. Арбитражный суд принимает свои решения большинством голосов на основе договоров, существующих между сторонами в споре, и общего международного права.

6. Любые разногласия, которые могут возникнуть между сторонами в споре в отношении толкования и выполнения арбитражного решения, могут быть переданы любой из сторон на рассмотрение арбитражного суда, который вынес это решение.

7. Каждая сторона в споре несет расходы, связанные с использованием услуг назначенного ею арбитра и своих представителей при арбитражном разбирательстве; расходы, связанные с использованием услуг председателя, и другие расходы стороны в споре несут в равных частях.

## **Статья 26 Оговорки**

1. Любая Сторона может в момент подписания, ратификации, принятия или утверждения настоящей Конвенции или присоединения к ней

заявить, что она не считает себя связанной пунктами 2 -7 статьи 25 настоящей Конвенции. Другие Стороны не будут связаны этими пунктами в отношении любой Стороны, сделавшей такую оговорку.

2. Любая Сторона, сделавшая оговорку в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, может в любое время снять эту оговорку путем уведомления Генерального секретаря Организации Объединенных Наций.

3. За исключением оговорок, предусмотренных в пункте 1 настоящей статьи, никакие другие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются.

### **Статья 27 Процедура внесения поправок в настоящую Конвенцию**

1. Поправки к настоящей Конвенции, включая приложения к ней, могут вноситься по предложению любой Стороны в соответствии с процедурой, установленной в настоящей статье.

2. Поправка вступает в силу для каждой Стороны, передающей на хранение документ о ратификации, принятии или одобрении поправки, на тридцатый день после даты передачи двумя третями Сторон своих документов о ратификации, принятии или одобрении на хранение депозитарию. После этого поправка вступает в силу для любой другой Стороны в день передачи этой Стороной на хранение своего документа о ратификации, принятии или одобрении поправки.

3. В случае возражения против предложенной поправки, представленного в соответствии с положениями пункта 3 настоящей статьи, поправка считается непринятой и в связи с ней не принимается никаких мер.

### **Статья 28**

#### **Запросы, сообщения и возражения**

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций информирует все Стороны и все государства обо всех запросах, сообщениях или возражениях, сделанных в соответствии со статьей 27, и о сроке вступления в силу каждой поправки.

### **Статья 29**

#### **Конференция по пересмотру**

По истечении пяти лет после вступления настоящей Конвенции в силу любая Сторона может путем уведомления, направляемого Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, просить о созыве конференции с целью пересмотра настоящей Конвенции, указав предложения, которые должны быть рассмотрены этой конференцией. В этом случае:

i) Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет об этом все Стороны и предлагает им представить в трехмесячный срок свои замечания в отношении первоначальных предложений, а также другие предложения, рассмотрение которых на конференции представляется им желательным;

ii) Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает также всем Сторонам текст любых других сделанных предложений и созывает конференцию по пересмотру, если в течение шести месяцев после уведомления по крайней мере третья часть Сторон уведомляет его о своем согласии на созыв такой конференции;

iii) однако если Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций полагает, что предложение о пересмотре можно рассматривать как предложение о внесении поправки в соответствии с пунктом 1 статьи 27, то с согласия Стороны, сделавшей предложение, он может вместо процедуры пересмотра прибегнуть к процедуре внесения поправок, предусмотренной в статье 27.

### **Статья 30 Уведомления**

Помимо уведомлений и сообщений, предусмотренных в статьях 28 и 29, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет все государства:

- a) о подписании, ратификации, принятии, утверждении и присоединении в соответствии со статьей 21;
- b) о датах вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии со статьей 22;
- c) о денонсациях в соответствии со статьей 23;
- d) о прекращении действия настоящей Конвенции в соответствии со статьей 24;
- e) об оговорках, сделанных в соответствии со статьей 26.

### **Статья 31**

#### **Заверенные копии**

После ... года Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций препровождает две надлежащим образом заверенные копии настоящей Конвенции каждой из Сторон и всем государствам, не являющимся Сторонами.

Совершено в \_\_\_\_\_ в \_\_\_\_\_ экземпляров \_\_ \_\_\_\_, дата в \_\_\_\_\_ подлиннике, английский, русский, \_\_\_\_\_ тексты которого являются равно аутентичными.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные с этой целью, подписали настоящую Конвенцию.

## CONVENTION

### on the facilitation of border crossing procedures for passengers, luggage and load-luggage carried in international traffic by rail

The States that are parties to this Convention, hereinafter referred to as the “Parties”,  
*Recognizing* the need to facilitate and expedite the crossing of borders in the international carriage by rail of passengers, luggage, and load-luggage, while maintaining the effectiveness of State control,

*Given the importance* of the safety, convenience, comfort and high quality of passenger service,

*Noting* the importance of reducing the running times of trains to increase the competitiveness of rail transport,

*Have agreed* as follows:

#### Chapter 1 Definitions

##### Article 1

For the purposes of this Convention, the following terms are used:

- (a) “rail transport infrastructure” (hereinafter “infrastructure”) means the technical facilities, including the rails and other structures; railway stations; electrical power supply equipment; communication networks; signaling, centralized control and blocking systems; information systems; traffic control system; and other systems ensuring the operation of such buildings, constructions, installations, devices and equipment;
- (b) “international carriage by rail” means the carriage of passengers, luggage and load-luggage by rail between two or more railway stations in different States, as well as transportation between the stations of a single State passing through the territory of another State or States;
- (c) “passenger” means a physical person who makes a journey by train using a valid travel document (or ticket), or who has a travel document (or ticket) and is boarding or disembarking at a station, including on a passenger platform directly prior to or immediately after travel;
- (d) “consignor” means a physical person or a legal entity who transfers luggage or load-luggage for carriage and who is stated in a carriage document as the consignor of luggage or load-luggage;
- (e) “carrier” means a legal entity whose business is the carriage of passengers, luggage and load-luggage and who enters with a passenger (or consignor) into a contract of carriage pursuant to which it undertakes to deliver the passenger, the passenger’s luggage or load-luggage from a railway station of departure to a railway station of destination;
- (f) “railway checkpoint” means an area within a railway station, either at or in the



vicinity of a border, or another specifically designated area in the direct vicinity of the border, with appropriate infrastructure and where the State control, operational and administrative procedures required for the passage by rail of passengers, luggage and load-luggage are carried out;

(g) “hand luggage” means passenger’s belongings carried by embarked passengers and whose carriage is included in the fare, not exceeding standard established weights and dimensions, and whose safekeeping is the responsibility of the passengers;

(h) “luggage” means items or objects belonging to a passenger and accepted by a carrier for carriage in a luggage wagon of a passenger train;

(i) “load-luggage” means items accepted by the carrier from a physical person or legal entity in accordance with a procedure established by the legislation of the Parties for carriage in a luggage wagon of a passenger train;

(j) “infrastructure manager” means a legal entity authorized in accordance with the legislation of the Parties to provide services to legal entities or physical persons for the use of the infrastructure;

(k) “staff” means employees of the carrier or of other organizations aboard the train engaged in passenger service en route;

(l) “State control” means activities carried out by authorized State bodies and officials of the Parties when passengers, luggage or load-luggage cross a State border as part of international passenger transport by rail, with the purpose of preventing, detecting and suppressing infractions, including border, customs controls and other types of control established in accordance with the legislation of the Parties;

(m) “special control” means veterinary, health and quarantine, phytosanitary and other types of State control requiring the use of special forms and methods of implementation.

## **Article 2**

This Convention regulates the following in relation to international carriage by rail:

a) Organizing cooperation between the Parties and coordinating the work done by State control authorities to facilitate border crossing in international carriage by rail;

b) Defining a range of measures to agree upon conditions for implementing State control and harmonize requirements for the documentation used therein and for State control procedures;

c) Improving the efficiency of railway checkpoints and reducing the time needed for State controls at borders;

d) Organizing coordination of the work of representatives of the Parties’ border, customs and other State authorities implementing State controls at borders and of the Parties’ carriers.

### **Article 3**

1. The Parties may enter into bilateral agreements with the aim of achieving the Convention's objectives and developing practical mechanisms for its application.
2. The conditions of the bilateral agreements shall complement and/or clarify the provisions of this Convention and shall not be at variance with its provisions.
3. The provisions of this Convention shall not prevent the application of greater facilities which the Contracting Parties grant or may wish to grant either by unilateral provisions or by virtue of bilateral or multilateral agreements provided that such facilities do not impede the application of the Convention's provisions.

### **Article 4**

1. The Parties shall cooperate in order to ensure the greatest possible uniformity of requirements for documentation and/or procedures in all areas related to border crossings in international carriage by rail.
2. The Parties shall make every effort to use international standards, new technologies and best practices to improve the performance of railway checkpoints and to facilitate the procedures in all areas connected with border crossings in international carriage by rail.
3. The Parties express their willingness to exchange information on practical achievements in improving the efficiency of railway checkpoints and in reducing the time required to carry out State control at borders.

### **Article 5**

1. The following types of State control may be performed during the crossing of the Parties' borders:
  - (a) border controls;
  - (b) customs controls;
  - (c) other types of State control established by the legislation of the Parties.
2. State control may be carried out at the following locations:
  - (a) at a railway checkpoint (or checkpoints) of a Party;
  - (b) on the train during its run between the Parties' railway checkpoints;
  - (c) partially at the railway checkpoint and partially during the train's run;
  - (d) in the train en route between the stations of a Party.

### **Article 6**

The State control authorities of the Parties shall carry out agreed upon actions for the control of passengers' documents and their hand luggage, luggage and load-luggage.

A location (locations) for carrying out the State control, the manner, type, procedures and timing standards for the handling of State controls, and the passenger data to be transferred to State control authorities shall be established by the legislation of the Parties and separate bilateral or multilateral agreements.

The Parties, taking into account the possibilities for effective State control, may agree that international passenger trains may travel through railway checkpoints without stopping.

The Parties may agree, through separate agreements, that a passenger train may run without stopping and without border, customs and other types of State control established by the national legislation of the Parties if the passenger train is transiting from the territory of one Party through the territory of another.

Responsibility for monitoring compliance with a prohibition of embarking/disembarking of passengers or the loading/unloading of baggage shall rest with the carrier.

#### **Article 7**

1. When carrying out State controls, the Parties shall take measures to prevent disruptions in the train schedule.
2. The Parties' infrastructure managers shall promptly exchange information on the train schedule and changes thereto, the composition of international passenger trains and the cancellation and/or designation of new trains, for subsequent notification to the State control authorities according to the Parties' legislation and separate bilateral or multilateral agreements.
3. The Parties shall ensure compliance with the timeframes established for carrying out State control in their legislation and in separate bilateral or multilateral agreements and shall seek to reduce such timeframe standards by simplifying and improving the methods, technologies and technical means used to carry out State control.

#### **Article 8**

The Parties shall, when dealing with each other, seek to reduce the use of paper documents and to simplify documentation procedures, using electronic data interchange systems to exchange information, within the scope foreseen by the legislation of the Parties and bilateral or multilateral agreements.

### **Chapter 2 Border crossing by officials of State control authorities and staff engaged in international carriage by rail**

#### **Article 9**

Officials of State control authorities shall be exempted from visa formalities when performing State control activities in international carriage by rail. Their presentation of official documents authorizing them to carry out State control shall be considered sufficient to authenticate their identity, position and authority.

#### **Article 10**

1. The Parties shall seek to facilitate visa procedures and procedures for the crossing of the Parties' borders for train crews, staff and employees of border (or transfer) stations of the Parties engaged in international carriage by rail, in

accordance with positive experience in this field with regard to all applicants.

The border crossing procedure for the persons listed in the first paragraph of the present item, including specifications of official documents confirming their status, shall be determined on the basis of bilateral agreements.

2. When a control is carried out, the officials of the border or customs authorities or of other authorities carrying out controls at border (or transfer) stations shall, in the performance of their official duties, cross the State border presenting the documents stipulated by the Parties for their citizens.

### **Chapter 3**

#### **Providing for State control**

##### **Article 11**

To ensure the orderly and prompt performance of State control, the Parties shall endeavour to observe the following minimum requirements for railway checkpoints used for international passenger rail transport:

- a) presence of the buildings (premises), facilities, equipment and technical means allowing to carry out at railway checkpoints appropriate daily, round-the-clock State control ;
- b) The technical equipment at the railway checkpoints and adjacent areas must facilitate State control without disrupting the train schedule;
- c) presence of equipment, devices, information systems and communication means to allow for the exchange of advance information, including on passenger trains approaching railway checkpoints;
- d) At railway checkpoints, the presence of the required numbers of skilled personnel of the carriers and the border, customs and other State authorities must be ensured, taking into account the volume of traffic. Railway checkpoints where special controls are carried out must be provided with the necessary technical means;
- e) The through-put and traffic capacities and those of adjacent areas must be sufficient for the volume of traffic;
- f) The railway checkpoints must be equipped with technical means and information technology and communications systems enabling them to receive and apply data on technical inspection and verification of rolling stock carried out by official authorities and railways within their spheres of competence prior to the arrival of the rolling stock at such stations, if the Parties do not implement alternative measures to perform such functions.

##### **Article 12**

In order to confirm the authority of the State control officials, they shall wear uniforms and/or insignia, as established by the legislation of the Parties, which shall provide one another with information about them in a timely manner.

## **Chapter 4**

### **Carrying out State control**

#### **Article 13**

1. Information on passengers, luggage, and load-luggage crossing the border shall be transmitted by the carrier to the State control authorities, including electronically, well in advance (as technologically feasible). In the transmission of such information, restrictions contained in national legislation or in international agreements that are binding on one of the Parties shall be taken into consideration.
2. If the transmitted information contains secrets (State, commercial, banking and/or other) protected by the legislation of a Party, train crews, officials of State control authorities and staff shall undertake according to bilateral agreements not to disclose such information to third parties without the written consent of the person who owns such information or who has the right to use and dispose of it.
3. The State control authorities of the Parties shall exchange information in order to improve the effectiveness of the State control and to select in advance the forms it will take.

#### **Article 14**

1. According to separate bilateral or multilateral agreements between the Parties, State control may be carried out jointly by their State control authorities.
2. The State control may be carried out either in the territory of one Party or in the train during its run between the railway checkpoints of the Parties, in accordance with the provisions of this Convention.
3. The Parties shall agree on the place(s) where the jointly held State control shall be carried out and its procedure by concluding separate bilateral or multilateral agreements.

#### **Article 15**

1. Without regard to the places where the State control may be carried out, the list of which appears in paragraph 5 (2), if such control does not require the use of forms and methods of special control and the Parties do not determine particularities of the State control by a bilateral agreement, it shall be carried out directly in the cars of the train.
2. The carrier shall take measures in order that passengers stay at their places as assigned by their travel documents (tickets) until the end of the State control procedures.
3. Where necessary, forms and methods of special control, as established by the legislation of the Parties, may be used in specially designated and equipped premises at railway checkpoints and/or in train cars.
4. In order to ensure safety of passengers, the carrier shall take all possible measures to prevent unauthorized tampering with the structure of the car. In the event that such tampering is discovered, the carrier's staff shall inform officials of the State control authorities of the Party over the territory of which the train runs.

## **Article 16**

1. State control on the train during its run between the railway checkpoints of the Parties shall be conducted in accordance with separate bilateral or multilateral agreements between the Parties.
2. In the absence of a separate agreement governing the sequence in which State control is to be performed in the territory of one Party, the following procedure shall be applicable:
  - a) Customs and other checks implemented by the State control authorities of the Party of exit;
  - b) Border control by the State control authorities of the Party of exit;
  - c) Border control by the State control authorities of the Party of entrance;
  - d) Customs and other checks implemented by the State control authorities of the Party of entrance.
3. Bilateral agreements may determine a different sequence of State control as well as provide for that officials of State control authorities of one Party may stay in the territory of another Party.
4. The State control authorities of the country of entrance shall carry out State control only in those parts of the train where State control has already been performed by the State control authorities of the country of exit.

## **Article 17**

1. The Parties shall ensure compliance with the standard timeframes set by bilateral agreements for the performance of technical operations for the reception and transfer of trains at railway checkpoints, including for all types of State control, and shall seek to reduce such times by improving operations, introducing new technologies and constantly updating them. The Parties shall take measures to reduce the standard times in coming years.
2. The Parties shall carry out registration of trains or cars delayed at railway checkpoints and transmit this information to the Parties involved, which shall subsequently analyze the situation and propose measures to reduce layovers.

## **Article 18**

1. The Parties shall determine, on the basis of separate agreements, the railway checkpoints either near the border or in the interior of one of the Parties where the State control is carried out in accordance with article 5 (2) (a) of this Convention.
2. In all cases where such railway checkpoints are determined, separate agreements shall specify the area in which the State control officials of the Parties shall have the right to inspect passengers, their hand luggage, luggage, and load-luggage crossing the Parties' border in any direction.
3. The area where officials of the State control authorities of the Parties have the right to inspect passengers shall typically include:

- (a) The buildings, facilities and platforms of the railway checkpoint;
- (b) Passenger trains.

### **Article 19**

The Parties shall endeavour to arrange for State control to be carried out in accordance with article 5 (2) (b) of this Convention during the run of passenger trains, especially in the following cases:

- (a) When the duration of the non-stop run of such trains before and after the railway checkpoint of each of the bordering Parties is sufficient to carry out the State control procedures;
- (b) When the international traffic is carried out with passenger trains having variable gauge systems;
- (c) When high-speed trains are used.

### **Article 20**

The Parties shall endeavour to arrange for State control to be carried out partially at a railway checkpoint and partially during the run of a passenger train in accordance with article 5 (2) (c) of this Convention where the duration of the non-stop run of the train before or after the railway checkpoint is sufficient to carry out the State control in the territory of only one of the Parties.

## **Chapter 5**

### **Final provisions**

#### **Article 21**

##### **Signature, ratification, acceptance, approval and accession**

1. This Convention, which shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, shall be open to the participation of all States.
2. States may become Contracting Parties to this Convention:
  - (a) By depositing an instrument of ratification, acceptance or approval after signature; or
  - (b) By depositing an instrument of accession.
3. This Convention shall be open for signature at the United Nations Office at Geneva by all the States from ... until ..., inclusive.
4. From ... it shall also be open for their accession.
5. The instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

#### **Article 22 Entry into force**

1. This Convention shall enter into force three months after the date on which five States have deposited their instruments of ratification, acceptance, approval or

accession.

2. After the five States have deposited their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention shall enter into force for all subsequent Contracting Parties three months after the date of the deposit of their instruments of ratification, acceptance, approval or accession.

3. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to the Convention as amended.

4. Any such instrument deposited after an amendment has been accepted in accordance with the procedure in article 27, but before it has entered into force, shall be deemed to apply to the Convention as amended on the date when the amendment enters into force.

### **Article 23 Denunciation**

1. Any Contracting Party may denounce this Convention by so notifying the Secretary- General of the United Nations.

2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the Secretary- General of the notification of denunciation.

### **Article 24 Termination**

If, after the entry into force of this Convention, the number of States which are Contracting Parties is reduced to less than five for a period of 12 consecutive months, the Convention shall cease to have effect from the end of the 12-month period in question.

### **Article 25**

#### **Settlement of disputes**

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Convention shall, so far as possible, be settled by negotiation between them or by other means of settlement.

2. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled by the means indicated in paragraph 1 of this article shall, at the request of one of the Parties, be referred to an arbitration tribunal composed as follows: each party to the dispute shall appoint an arbitrator, and these arbitrators shall appoint another arbitrator, who shall be the chair. If, three months after receipt of a request, one of the Parties has failed to appoint an arbitrator or if the arbitrators have failed to elect the chair, any of the Parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint an arbitrator or the chair of the arbitration tribunal.

3. The decision of the arbitration tribunal established under the provisions of paragraph 2 shall be final and binding on the parties to the dispute.

4. The arbitration tribunal shall determine its own rules of procedure.

5. The arbitration tribunal shall take its decisions by majority vote and on the



basis of the treaties existing between the parties to the dispute and general international law.

6. Any controversy which may arise between the parties to the dispute as regards the interpretation and execution of the award may be submitted by any of the parties for judgment to the arbitration tribunal which made the award.

7. Each party to the dispute shall bear the costs of its own appointed arbitrator and of its representatives in the arbitral proceedings; the costs of the chair and the remaining costs shall be borne in equal parts by the parties to the dispute.

#### **Article 26 Reservations**

1. Any Contracting Party may, at the time of signing, ratifying, accepting or approving this Convention or acceding to it, declare that it does not consider itself bound by article 25 (2) to (7) of this Convention. Other Contracting Parties shall not be bound by these paragraphs in respect of any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. Any Contracting Party having entered a reservation as provided for in paragraph 1 of this article may at any time withdraw such reservation by notifying the Secretary-General of the United Nations.

3. Apart from the reservations set out in paragraph 1 of this article, no reservation to this Convention shall be permitted.

#### **Article 27**

##### **Procedure for amending this Convention**

1. This Convention, including its annexes, may be amended upon the proposal of a Contracting Party by the procedure specified in this article.

2. An amendment shall come into effect with respect to any Contracting Party which has deposited an instrument on its ratification, acceptance or approval, thirty days after two third of Parties have deposited their instruments on its ratification, acceptance or approval. Upon this, the amendment will come into effect with respect to any other Party on the day when such Party have deposited its instrument on ratification, acceptance or approval of the amendment.

3. If an objection to the proposed amendment has been communicated in accordance with paragraph 3 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

#### **Article 28**

##### **Requests, communications and objections**

The Secretary-General of the United Nations shall inform all Contracting Parties and all States of any request, communication or objection under article 27, and of the date on which any amendment enters into force.

#### **Article 29 Review Conference**

After this Convention has been in force for five years, any Contracting Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a

conference be convened for the purpose of reviewing the Convention, indicating the proposals which should be dealt with by the conference. In such a case:

(i) The Secretary-General of the United Nations shall notify all the Contracting Parties of the request and invite them to submit, within a period of three months, their comments on the original proposals and such other proposals as they may wish the conference to consider;

(ii) The Secretary-General of the United Nations shall also communicate to all the Contracting Parties the text of any other proposals made and shall convene a review conference if, within a period of six months from the date of that communication, not less than one third of the Contracting Parties notify him of their concurrence with the convening of such a conference;

(iii) However, if the Secretary-General of the United Nations considers that a review proposal may be regarded as a proposed amendment under article 27 (1), he may, by agreement with the Contracting Party which has made the proposal, implement the amendment procedure provided for by article 27, instead of the review procedure.

## **Article 30**

### **Notifications**

In addition to the notifications and communications provided for in articles 28 and 29, the Secretary-General of the United Nations shall notify all States of the following:

(a) Signatures, ratifications, acceptances, approvals and accessions under article 21;

(b) The dates of entry into force of this Convention in accordance with article 22;

(c) Denunciations under article 23;

(d) The termination of this Convention under article 24;

(e) Reservations under article 26.

(f) **Article 31**

### **Certified true copies**

After ... the Secretary-General of the United Nations shall transmit two certified true copies of this Convention to each of the Contracting Parties and to all States which are not Contracting Parties.

Done at \_\_\_\_\_ in \_\_\_\_\_ copies, on \_\_\_\_\_, in the \_\_\_\_\_ language, the English, Russian and \_\_\_\_\_ texts being equally authentic.

In Witness Whereof, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto, have signed this Convention.

Таблица замечаний к тексту новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товарабагажа	
Содержание и автор замечания	Комментарий неофициальной рабочей группы
<b>Общие замечания</b>	
<p>Термин «перевозчик» не соответствует нормативным документам, принятым в рамках ОСЖД, фактически это договорной перевозчик, то есть тот, кто заключает договор перевозки и не участвует в самой перевозке. В связи с этим, предлагается изложить понятие «перевозчик» в следующей редакции:</p> <p>«перевозчик - организация, железнодорожного транспорта, осуществляющая деятельность по перевозкам пассажиров, грузов, багажа и грузабагажа на основании договора перевозки».</p>	<p><b>Замечание рассмотрено.</b></p> <p><b>Прилагаемая редакция.</b></p> <p>«перевозчик» — юридическое лицо, осуществляющее деятельность по перевозке пассажиров, багажа и товарабагажа и заключившее с пассажиром или отправителем договор перевозки, в соответствии с которым обязалось доставить пассажира, багаж пассажира и товарабагаж от железнодорожной станции пункта отправления до железнодорожной станции пункта назначения;</p>
<p><b>Автор – Белорусская железная дорога</b></p> <p>Предлагается статью 1 дополнить термином «государственный контроль» в следующей редакции:</p> <p>«государственный контроль - пограничный контроль, таможенный контроль и иные установленные национальным законодательством Стороны виды контроля в отношении физических лиц, транспортных средств, товаров при пересечении государственной границы».</p> <p><b>Автор – Белорусская железная дорога</b></p>	<p><b>Замечание рассмотрено.</b></p> <p>Предлагаемая редакция перечисляет виды государственного контроля, но не раскрывает его содержание.</p> <p>Считаем целесообразным сохранить существующую редакцию.</p> <p>1) «государственный контроль» — деятельность уполномоченных органов власти и должностных лиц Сторон, осуществляемая при пересечении пассажирами, багажом, товарабагажом государственных границ при осуществлении международных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, направленная на предупреждение, выявление и пресечение нарушений, включающая пограничный, таможенный и иные установленные законодательством Сторон виды государственного контроля.</p>
<p>Термин «служебный персонал» нуждается в доработке. Не понятно о проезде в поезде какого служебного персонала идет речь в определении указанного термина. В нормативных документах ОСЖД отсутствует термин «поездная бригада», поэтому предлагаем исключить «, не входящая в состав поездной бригады».</p> <p><b>Автор – Белорусская железная дорога</b></p> <p>- из пункта j статьи 1 проекта, исключить слова «не входящая в состав поездной бригады»</p>	<p><b>Замечание рассмотрено.</b></p> <p><b>Прилагаемая редакция.</b></p> <p>«Служебный персонал» — сопровождающая поезд группа работников перевозчика, либо иных организаций, осуществляющих обслуживание пассажиров в пути следования»</p>

<p><b>Автор – Таджикская железная дорога</b></p> <p>В глоссарий необходимо добавить термин «поездная бригада». Конвенция возлагает на поездную бригаду определенные обязанности, но ни в тексте Конвенции ни в глоссарии отсутствует определение «поездная бригада».</p>	
<p><b>Автор – АО «ЛКП Интерсити»</b></p> <p>Подпункт с) части 1 статьи 5 записать в следующей редакции «иные установленные законодательством Сторон виды контроля в отношении физических лиц, транспортных средств, товаров при пересечении государственной границы».</p>	<p><b>Замечание рассмотрено.</b></p> <p>Понятие «государственный контроль» для целей проекта Конвенции изложено в пункте (I) статьи 1.</p>
<p><b>Автор – Белорусская железная дорога</b></p> <p>Подпункт а) части 2 статьи 5 записать в следующей редакции «в железнодорожном пункте пропуска Стороны».</p>	<p><b>Замечание принято.</b></p>
<p><b>Автор – Белорусская железная дорога</b></p> <p>В целях сокращения времени поездки и роста эффективности пассажирских перевозок, предлагается часть 2 статьи 5 дополнить подпунктом d) следующего содержания «d) в поезде, во время следования между станциями Стороны», а также статью 5 дополнить частью 3 следующего содержания: «Приоритетной формой осуществления государственного контроля - является контроль в пути следования пассажирских поездов».</p>	<p><b>Замечание принято частично.</b></p> <p>Возможность проведения контроля в пути следования предусмотрена проектом Конвенции. Стороны определяют место (места) проведения государственного контроля в соответствии со статьей 6 проекта Конвенции.</p>
<p><b>Автор – Белорусская железная дорога</b></p> <p>В части первой статьи 6 слово «согласованные» заменить словом «совместные».</p>	<p><b>Замечание рассмотрено.</b></p> <p>Порядок проведения совместного контроля полностью урегулирован статьей 14 проекта Конвенции.</p>
<p><b>Автор – Белорусская железная дорога</b></p> <p>Часть вторую статьи 6 изложить в новой редакции: «Места осуществления государственного контроля, его способ, вид и порядок определяется законодательством Стороны или соглашениями Сторон».</p>	<p><b>Замечание рассмотрено.</b></p> <p><b>Предлагаемая редакция.</b> «Место (места) проведения государственного контроля, его способ, вид, порядок, нормативы времени проведения государственного контроля, данные о пассажирах, подлежащие передаче в органы государственного контроля, определяются законодательством</p>

<p>Часть четвертую статьи 6 дополнить словами: «В этом случае перевозчик обеспечивает безостановочное проследование международного пассажирского поезда в случаях, предусмотренных частями три и четыре настоящей статьи.».</p> <p><i>Автор – Белорусская железная дорога</i></p> <p>В пункте 2 статьи 7 конкретизировать порядок информирования государственных органов Стороны, а не Сторон, либо исключить данный пункт. Информирование о расписании движения и других изменениях в расписании движения поезда должно регулироваться между государственными органами, осуществляющими контроль на государственной границе и перевозчиком в соответствии с национальным законодательством.</p> <p><i>Автор – Белорусская железная дорога</i></p>	<p>Сторон и отдельными двусторонними или многосторонними соглашениями»</p> <p><b>Замечание рассмотрено.</b></p> <p>Неофициальная рабочая группа отмечает, что перевозчик не обладает соответствующими полномочиями для обеспечения безостановочного проследования международного пассажирского поезда.</p>
<p>В пункте 2 статьи 7 конкретизировать порядок информирования государственных органов Стороны, а не Сторон, либо исключить данный пункт. Информирование о расписании движения и других изменениях в расписании движения поезда должно регулироваться между государственными органами, осуществляющими контроль на государственной границе и перевозчиком в соответствии с национальным законодательством.</p> <p><i>Автор – Белорусская железная дорога</i></p>	<p><b>Замечание рассмотрено.</b></p> <p>Неофициальная рабочая группа полагает целесообразным исключить дополнительные детали данного пункта, сохранив общую обязанность владельца инфраструктуры.</p> <p><b>Предлагаемая редакция.</b></p> <p>«2. Управляющие инфраструктурой Сторон своевременно обмениваются информацией о расписании движения поездов и его изменениях, схемах составов международных пассажирских поездов, а также об отмене и (или) назначении поездов для последующего уведомления органов государственного контроля в соответствии с законодательством Сторон и отдельными двусторонними или многосторонними соглашениями»</p>
<p>В пункте 3 статьи 7 исключить слова «законодательством Сторон и отдельными двусторонними или многосторонними соглашениями.».</p> <p><i>Автор – Белорусская железная дорога</i></p>	<p><b>Замечание рассмотрено.</b></p> <p>Неофициальная рабочая группа полагает, что нормативы времени должны быть установлены со ссылкой на нормативные документы.</p>
<p>Статью 9, часть 2 статьи 10 и статью 12 считаем возможным исключить, так как обозначенные в них вопросы не входят в предмет регулирования проекта Конвенции и, на наш взгляд, затрагивают обязательства сторон, вытекающие из уже существующих международных договоров о деятельности органов пограничного, таможенного и иного контроля.</p> <p><i>Автор – Белорусская железная дорога</i></p>	<p><b>Замечание рассмотрено.</b></p> <p>Неофициальная рабочая группа считает вопрос освобождения от соблюдения визовых формальностей уполномоченных сотрудников органов государственного контроля при международных железнодорожных перевозках необходимым для рассмотрения. Также неофициальная рабочая группа считает необходимым оставить указание на наличие опознавательных знаков государственных служащих сторон.</p>
<p>В наименовании главы 2 исключить слова «поездных бригад».</p>	<p>Пункт 2 статьи 10 изложен в соответствии с положениями статьи 3 приложения 9 Международной Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (21 октября 1982 г.).</p> <p><b>Замечание принято.</b></p>

<p><i>Автор – Белорусская железная дорога</i> В части второй статьи 10 слова «пункте 1» заменить словами «части первой настоящего пункта».</p>	<p><b>Замечание принято.</b></p>
<p><i>Автор – Белорусская железная дорога</i> В подпункт d) статьи 11 необходимо конкретизировать, какой квалифицированный персонал перевозчика необходим при проведении государственного контроля в пунктах пропуска.</p>	<p><b>Замечание рассмотрено.</b> Неофициальная рабочая группа полагает целесообразным отказаться от излишней детализации положений Конвенции.</p>
<p><i>Автор – Белорусская железная дорога</i> В пункте f) статьи 11 проекта, слова «по технической аттестации и проверке» заменить на «для технического осмотра и проверки».</p>	<p><b>Замечание принято.</b></p>
<p><i>Автор – Таджикская железная дорога</i> В тексте Конвенции нельзя употреблять заменимо термины «Сторона» и «Перевозчик» из-за того, что Стороны в Конвенции это государства (Статья 13, абзац 1, Статья 15, абзац 4).</p>	<p><b>Замечание рассмотрено.</b> В абзаце 1 статьи 13 говорится об обязанностях перевозчика в соответствии с национальным законодательством Сторон, или заключенными Сторонами международными соглашениями.</p>
<p><i>Автор – АО «ПКП Интерсити»</i></p>	<p><b>Предлагаемая редакция абзаца 4 статьи 15.</b> 4. В целях обеспечения безопасности пассажиров Перевозчик принимает все возможные меры по недопущению несанкционированного вмешательства в конструкцию вагона. В случае, если такое вмешательство обнаружено, обслуживающий персонал Перевозчика предоставляет информацию должностным лицам органов государственного контроля Стороны, по территории которой следует поезд.</p>
<p>Нормы статьи 14 предлагается перенести в статью 5 проекта Конвенции, исключив часть 3 статьи 14, так как она дублирует нормы статьи 5.</p>	<p><b>Замечание рассмотрено.</b> <b>Предлагаемая редакция статьи 14.</b> «1. Государственный контроль может проводиться совместно органами государственного контроля Сторон в соответствии с двусторонними соглашениями Сторон. 2. Государственный контроль может проводиться как на территории одной Стороны, так и в поезде во время следования между железнодорожными пунктами пропуска Сторон в соответствии с положениями настоящей Конвенции. 3. Стороны должны согласовывать место (места) и порядок проведения совместного государственного контроля путем заключения отдельных двусторонних или многосторонних</p>
<p><i>Автор – Белорусская железная дорога</i></p>	

<p>Часть 2 статьи 15 предусматривает обязанности пассажира, что выходит за рамки правового регулирования проекта Конвенции, в связи с чем, предлагается ее исключить.</p> <p><i>Автор – Белорусская железная дорога</i></p>	<p>соглашений.»</p> <p><b>Замечание рассмотрено.</b></p> <p><b>Предлагаемая редакция.</b></p> <p>«Перевозчик принимает меры для обеспечения нахождения пассажира на месте, занимаемом в соответствии с проездным документом (билетом), до окончания проведения государственного контроля».</p>
<p>Пункты 3,4 статьи 16 исключить, так как указанные нормы регулируются национальным законодательством.</p> <p><i>Автор – Белорусская железная дорога</i></p>	<p><b>Замечание рассмотрено.</b></p> <p><b>Предлагаемая редакция статьи 16.</b></p> <p>«1. Государственный контроль в поезде во время следования между железнодорожными пунктами пропуска Сторон проводится в соответствии с отдельными двусторонними или многосторонними соглашениями Сторон.</p> <p>2. При отсутствии отдельного соглашения о последовательности проведения государственного контроля на территории одной Стороны применяется следующий порядок:</p> <p>а) таможенный и иные виды контроля, проводимые органами государственного контроля Стороны выезда;</p> <p>б) пограничный контроль, проводимый органами государственного контроля Стороны выезда;</p> <p>в) пограничный контроль, проводимый органами государственного контроля Стороны выезда;</p> <p>д) таможенный и иные виды контроля, проводимые органами государственного контроля Стороны выезда.</p> <p>3. Двусторонними соглашениями может определяться иной порядок проведения государственного контроля, в том числе, предусматриваться возможность нахождения должностных лиц контролирующих органов одной Стороны на территории другой Стороны.</p> <p>4. Органы государственного контроля Стороны выезда проводят государственный контроль только в тех частях поезда, в которых государственный контроль уже проведен органами государственного контроля Стороны выезда».</p>
<p>В тексте Конвенции предлагаем употребление термина «перевозчик» в единственном числе так, как оно описано в глоссарии.</p> <p><i>Автор – АО «ПКП Интерсити»</i></p> <p><b>Статья 21 Подписание, ратификация, принятие, утверждение и</b></p>	<p><b>Замечание принято.</b></p> <p><b>Статья 21 Подписание, ратификация, принятие, утверждение и</b></p>

<p><b>присоединен</b></p> <p>1. Настоящая Конвенция, которая сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, открыта для участия всех государств и региональных организаций в области экономической интеграции, состоящих из суверенных государств, компетентных в отношении ведения переговоров, заключения и применения международных соглашений, касающихся вопросов, предусмотренных в настоящей Конвенции.</p> <p>2. В отношении вопросов, входящих в их компетенцию, региональные организации в области экономической интеграции, упомянутые в пункте 1, могут от своего имени осуществлять права и выполнять обязательства, предусмотренные настоящей Конвенцией для государств - членов, которые являются Договаривающимися сторонами данной Конвенции. В этих случаях государства — члены таких организаций не могут самостоятельно осуществлять эти права, включая право голосования.</p> <p>3. Государства и вышеупомянутые региональные организации в области экономической интеграции могут стать Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции:</p> <p>а) путем сдачи на хранение документа о ратификации, принятии или утверждении после ее подписания или</p> <p>б) путем сдачи на хранение документа о присоединении.</p> <p>4. Настоящая Конвенция будет открыта для подписания всеми государствами и упомянутыми в пункте 1 региональными организациями в области экономической интеграции в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве с ... года включительно.</p> <p>5. С ... года она будет также открыта для присоединения.</p> <p>6. Документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.</p>	<p><b>присоединен</b></p> <p>1. Настоящая Конвенция, которая сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, открыта для участия всех государств.</p> <p>2. Государства могут стать Сторонами настоящей Конвенции:</p> <p>а) путем сдачи на хранение документа о ратификации, принятии или утверждении после ее подписания или</p> <p>б) путем сдачи на хранение документа о присоединении.</p> <p>3. Настоящая Конвенция будет открыта для подписания всеми государствами в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве с ... года по ... года включительно.</p> <p>4. С ... года она будет также открыта для присоединения.</p> <p>5. Документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.</p> <p><i>Примечание:</i> Уполномоченные органы российской стороны полагают, что регулирование пересечения государственных границ относится к компетенции отдельных государств, а не региональных организаций в области экономической интеграции.</p>
---	--



Table of comments to the text of a new Convention on the facilitation of border crossing procedures for passengers, luggage and load-luggage carried in international traffic by rail	
Contents and author of a comment	Comment of the informal working group
<b>General comments</b>	
<p>The term "carrier" doesn't correspond to the normative documents adopted within the framework of OSZHD, in fact it's a contractual carrier, i.e. the one who concludes the contract of carriage and is not involved in the carriage. In this connection, it is proposed to define the concept of "carrier" as follows:</p> <p>"carrier - an organization of rail transport, carrying out activities on transporting the passengers, cargo, luggage and load-luggage on the basis of the contract of carriage".</p> <p><i>by Belarusian railway</i></p>	<p><b>The comment has been considered.</b></p> <p><b>The accompanying edition.</b></p> <p>"carrier" is a legal entity whose business is the carriage of passengers, luggage and load-luggage and who enters with a passenger (or consignor) into a contract of carriage pursuant to which it undertakes to deliver the passenger, the passenger's luggage or load-luggage from a railway station of departure to a railway station of destination</p>
<p>It is proposed to supplement article 1 with a term "State control" defined as follows:</p> <p>"the State control - border control, customs control and other kinds of control established by the national legislation of the party in respect of physical persons, vehicles, goods at crossing the State border".</p> <p><i>by Belarusian railway</i></p>	<p><b>The comment has been considered.</b></p> <p>The proposed edition lists the types of State control, but did not disclose its contents.</p> <p>We find appropriate to maintain the actual edition.</p> <p>(I) "State control" — activities carried out by authorized State bodies and officials of the Parties when passengers, luggage or load-luggage cross a State border as part of international passenger transport by rail, with the purpose of preventing, detecting and suppressing infractions, including border, customs controls and other types of control established in accordance with the legislation of the Parties</p>
<p>The term "staff" needs further elaboration. It is not clear in the definition of the term the travel of what staff in train it refers to. In normative documents of OSJD there is no term "train crew", therefore, we propose to delete "who are not a part of the train crew".</p> <p><i>by Belarusian railway</i></p> <p>- delete from paragraph (j) of article 1 the words "who are not a part of the train crew".</p> <p><i>by Tajik railway</i></p>	<p><b>The comment has been considered.</b></p> <p><b>The accompanying edition.</b></p> <p>«Staff» — employees of the carrier or of other organizations aboard the train engaged in passenger service en route»</p>
<p>In the glossary a term "train crew" needs to be added.</p>	

<p>The Convention places responsibilities on the train crew, but neither in the text of the Convention nor in the Glossary there is a definition of "train crew".</p> <p><i>by PKP Intercity</i></p>	<p><b>The comment has been considered.</b> The concept of "State control" for the purposes of the draft Convention is contained in item (l) of article 1.</p>
<p><i>by Belarusian railway</i> Expose subparagraph (a) of item 2 of article 5 as follows: "at a railway checkpoint of a Party".</p> <p><i>by Belarusian railway</i></p>	<p><b>Comment accepted.</b></p>
<p>In order to reduce the journey time and increase efficiency of passenger carriage, it is proposed to supplement item 2 of article 5 with a subparagraph (d) exposed as follows: "(d) in the train en route between the stations of a Party", as well as to supplement article 5 with an item 3 exposed as follows: "The priority form for implementation of State control - is the control of passenger trains en route".</p> <p><i>by Belarusian railway</i></p>	<p><b>Comment accepted partially.</b> The ability to control en route is envisaged in the draft Convention. The parties determine the location(s) of State control in accordance with article 6 of the draft Convention.</p>
<p>In paragraph 1 of article 6, the word "agreed" should be replaced by the word "joint".</p> <p><i>by Belarusian railway</i></p>	<p><b>The comment has been considered.</b> The procedure for conducting joint controls is fully settled by article 14 of the draft Convention.</p>
<p>Expose paragraph 2 of article 6 in a new version: "Locations for carrying out the State control, the manner, type, procedures shall be established by the legislation of the Party or agreements between Parties".</p> <p><i>by Belarusian railway</i></p>	<p><b>The comment has been considered.</b> <b>The proposed edition.</b> "A location (locations) for carrying out the State control, the manner, type, procedures and timing standards for the handling of State controls, and the passenger data to be transferred to State control authorities shall be established by the legislation of the Parties and separate bilateral or multilateral agreements".</p>
<p>Supplement paragraph 4 of article 6 with the words: "In this case, the carrier provides nonstop running of an international passenger train in cases stipulated in paragraphs 3 and 4 of this article".</p>	<p><b>The comment has been considered.</b> The informal working group notes that the carrier does not have adequate powers to ensure non-stop running of international passenger train.</p>

<p><i>by Belarusian railway</i> Specify in item 2 of article 7 how to inform public bodies of a Party, rather than Parties, or remove the item. Notifying about traffic schedule and other changes in schedule of the train must be regulated between State authorities exercising control at the State border and the carrier in accordance with national legislation.</p> <p><i>by Belarusian railway</i></p>	<p><b>The comment has been considered.</b> The informal working group finds appropriate to exclude additional details for the item, while retaining the general duty of the owner of the infrastructure.</p> <p><b>The proposed edition.</b> "2.The Parties' infrastructure managers shall promptly exchange information on the train schedule and changes thereto, the composition of international passenger trains and the cancellation and/or designation of new trains, for subsequent notification to the State control authorities according to the Parties' legislation and separate bilateral or multilateral agreements."</p>
<p>In article 7, item 3, delete the words "their legislation and in separate bilateral or multilateral agreements ".</p> <p><i>by Belarusian railway</i></p>	<p><b>The comment has been considered.</b> The informal working group believes that the time standards should be set with reference to the normative documents.</p>
<p>We believe possible to delete article 9, item 2 of article 10 and article 12 as the matters outlined therein do not fall within the subject of the draft Convention and, in our opinion, affect the obligations of the parties arising out of the already existing international treaties on the activities of authorities responsible for border, customs and other controls.</p> <p><i>by Belarusian railway</i></p>	<p><b>The comment has been considered.</b> The informal working group considers that the question of exemption from visa formalities for authorized officials of State control authorities in international carriage by rail needs consideration. Also, the informal working group believes that it is necessary to leave an indication of the presence of insignia of State officials of the parties. Item 2 of article 10 is set out in accordance with the provisions of article 3 of Annex 9 of the International Convention on the harmonization of control of goods at borders (October 21, 1982).</p> <p><b>Comment accepted.</b></p>
<p>In the title of Chapter 2, delete the words "train crews" .</p> <p><i>by Belarusian railway</i></p>	<p><b>Comment accepted.</b></p>
<p>In the second part of article 10 replace the words "item 1" with the words "the first paragraph of this paragraph".</p> <p><i>by Belarusian railway</i></p>	<p><b>Comment accepted.</b></p>
<p>In subparagraph (d) of article 11 it should be specified what qualified carrier's staff is required when performing State control at checkpoints.</p> <p><i>by Belarusian railway</i></p>	<p><b>The comment has been considered.</b> The informal working group considers it worthwhile to forgo excessive details in the provisions of the Convention.</p>
<p>In subparagraph (f) of article 11 of the draft, replace the words "technical</p>	<p><b>Comment accepted.</b></p>

<p>assessment and verification" with "for technical inspection and verification".</p> <p><i>by Tajik railway</i></p> <p>In the Convention text the terms "Party" and "Carrier" cannot replace each other because the Parties of the Convention are States (Article 13 paragraph 1, Article 15 paragraph 4).</p> <p><i>by PKP Intercity</i></p>	<p><b>The comment has been considered.</b></p> <p>Paragraph 1 of article 13 refers to the obligations of the carrier in accordance with the national legislation of the Parties, or international agreements concluded between the Parties.</p> <p><b>The proposed edition of the paragraph 4 of article 15.</b></p> <p>4. In order to ensure safety of passengers, the carrier shall take all possible measures to prevent unauthorized tampering with the structure of the car. In the event that such tampering is discovered, the carrier's staff shall inform officials of the State control authorities of the Party over the territory of which the train runs.</p>
<p>It is proposed to move dispositions of Article 14 to article 5 of the draft Convention, by deleting part 3 of article 14, because it duplicates the provisions of article 5.</p> <p><i>by Belarusian railway</i></p>	<p><b>The comment has been considered.</b></p> <p><b>The proposed edition of article 14.</b></p> <p>"1. According to separate bilateral or multilateral agreements between the Parties, State control may be carried out jointly by their State control authorities.</p> <p>2. The State control may be carried out either in the territory of one Party or in the train during its run between the railway checkpoints of the Parties, in accordance with the provisions of this Convention.</p> <p>3. The Parties shall agree on the place(s) where the jointly held State control shall be carried out and its procedure by concluding separate bilateral or multilateral agreements."</p>
<p>Part 2 of article 15 stipulates the responsibilities of the passenger, that is beyond the scope of the legal regulation of the draft Convention, in connection with which it is proposed for deletion.</p> <p><i>by Belarusian railway</i></p> <p>Delete items 3 and 4 of Article 16 because these provisions are governed by national law.</p> <p><i>by Belarusian railway</i></p>	<p><b>The comment has been considered.</b></p> <p><b>The proposed edition.</b></p> <p>"The carrier shall take measures in order that passengers stay at their places as assigned by their travel documents (tickets) until the end of the State control procedures".</p> <p><b>The comment has been considered.</b></p> <p><b>The proposed wording of article 16.</b></p> <p>"1. State control on the train during its run between the railway checkpoints of the Parties shall be conducted in accordance with separate bilateral or multilateral agreements between the Parties.</p> <p>2. In the absence of a separate agreement governing the sequence in which State control is to be performed in the territory of one Party, the</p>

<p>following procedure shall be applicable:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Customs and other checks implemented by the State control authorities of the Party of exit;</li> <li>b) Border control by the State control authorities of the Party of exit;</li> <li>c) Border control by the State control authorities of the Party of entrance;</li> <li>d) Customs and other checks implemented by the State control authorities of the Party of entrance.</li> </ul> <p>3. Bilateral agreements may determine a different sequence of State control as well as provide for that officials of State control authorities of one Party may stay in the territory of another Party.</p> <p>4. The State control authorities of the country of entrance shall carry out State control only in those parts of the train where State control has already been performed by the State control authorities of the country of exit.</p>	
<p><b>Comment accepted.</b></p>	<p>It is proposed use in text of the Convention the term "carrier" in singular as it is described in the glossary.</p> <p><i>by PKP Intercity</i></p>
<p><b>Article 21</b> Signature, ratification, acceptance, approval and accession</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. This Convention, which shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, shall be open to the participation of all States.</li> <li>2. Item deleted.</li> <li>3. States may become Contracting Parties to this Convention:             <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) By depositing an instrument of ratification, acceptance or approval after signature; or</li> <li>(b) By depositing an instrument of accession.</li> </ul> </li> <li>4. This Convention shall be open for signature at the United Nations Office at Geneva by all the States from ... until ..., inclusive.</li> <li>5. From ... it shall also be open for their accession.</li> <li>6. The instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.</li> </ul> <p><i>Note.</i> The Russian authorized bodies consider that the regulation of border</p>	<p><b>Article 21</b> Signature, ratification, acceptance, approval and accession</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. This Convention, which shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, shall be open to the participation of all States and of regional economic integration organizations of sovereign States competent for the negotiation, conclusion and application of international agreements relating to the matters covered herein.</li> <li>2. For the matters within their competence, the regional economic integration organizations referred to in paragraph 1 may on their own behalf exercise the rights and fulfil the obligations set out by this Convention for member States which are Contracting Parties to this Convention. In such cases, the member States of the organizations in question shall not be entitled to individually exercise such rights, including the right to vote.</li> <li>3. States and the regional economic integration organizations referred to above may become Contracting Parties to this Convention:             <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) By depositing an instrument of ratification, acceptance or approval after signature; or</li> <li>(b) By depositing an instrument of accession.</li> </ul> </li> </ul>

<p>4. This Convention shall be open for signature at the United Nations Office at Geneva by all the States and the regional economic integration organizations referred to in paragraph 1 from ... until ... inclusive.</p> <p>5. From ... it shall also be open for their accession.</p> <p>6. The instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.</p>	<p>crossing falls within the competence of sovereign States, not the regional economic integration organizations.</p>
---	---