





**CONVENTION ON THE FACILITATION OF BORDER CROSSING  
PROCEDURES FOR PASSENGERS, LUGGAGE AND LOAD-LUGGAGE  
CARRIED IN INTERNATIONAL TRAFFIC BY RAIL**

---

**CONVENTION RELATIVE À LA FACILITATION  
DU FRANCHISSEMENT DES FRONTIÈRES POUR LES VOYAGEURS,  
LES BAGAGES ET LES BAGAGES NON ACCOMPAGNÉS  
DANS LE CADRE DU TRANSPORT FERROVIAIRE INTERNATIONAL**

---

**КОНВЕНЦИЯ ОБ ОБЛЕГЧЕНИИ УСЛОВИЙ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ  
ПРИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ  
ПАССАЖИРОВ, БАГАЖА, ТОВАРОБАГАЖА**





**CONVENTION ON THE FACILITATION OF BORDER CROSSING  
PROCEDURES FOR PASSENGERS, LUGGAGE AND LOAD-LUGGAGE  
CARRIED IN INTERNATIONAL TRAFFIC BY RAIL**



**UNITED NATIONS  
2019**



## **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 General**

#### **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; signalling, 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 that makes a journey by train using a valid travel document (or ticket), or that has a travel document (or ticket) and is boarding or disembarking at a station, including a passenger platform directly prior to or immediately after travel;

(d) “consignor” means a physical person or a legal entity that transfers luggage or load-luggage for carriage and that is stated in the carriage document as the consignor of the luggage or load-luggage;

(e) “carrier” means a legal entity whose business is the carriage of passengers, luggage and load-luggage and that enters with a passenger (or consignor) into a contract of carriage pursuant to which it undertakes to

deliver the passenger, the passenger's luggage and load-luggage from a railway station of departure to a railway station of destination;

(f) "railway checkpoint" means an area within the province of a railway station, either at or in the vicinity of a border, or another specifically designated area with appropriate infrastructure and where the State control, operational and administrative procedures required for the cross-border passing of passengers, luggage and load-luggage are carried out;

(g) "hand luggage" means passenger belongings carried by embarked passengers and whose carriage is included in the cost of travel, not exceeding standard established for weights and dimension, and whose safekeeping is the responsibility of the passenger;

(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;

(j) "load-luggage" means items accepted by the carrier from a physical person or legal entity in accordance with the procedure for the carriage in a luggage wagon of a passenger train established by the legislation of the Party in whose territory such items are accepted for carriage;

(k) "infrastructure manager" means a legal entity authorized in accordance with the legislation of the Party to provide services to legal entities and/or physical persons for the use of the infrastructure on the territory of such a Party;

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

(m) "State control" means activities carried out by authorized State bodies and officials of the Parties when passengers, luggage or load-luggage cross the border as part of international passenger transport by rail, with the purpose of preventing, detecting and suppressing violations of legislation of the Party, including border, customs, veterinary, quarantine, sanitary, phytosanitary controls and other types of State control established in accordance with legislation of the relevant Party.

## **Article 2**

This Convention regulates the following matters 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;

(b) Defining a set of measures to agree upon conditions for implementing State control, including those for harmonizing the requirements with regard to issuance of documents used during State control, and for State control procedures;



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

(d) Organizing coordination of work of representatives of the Parties' border, customs bodies and other State authorities implementing State controls at the border and of the carriers concerned.

### **Article 3**

1. The Parties may conclude bilateral agreements for achieving this Convention's objectives and developing practical mechanisms for its application.
2. The conditions of bilateral agreements may complement and/or clarify the provisions of this Convention and may not contravene its provisions.
3. The provisions of this Convention shall not prevent the application of greater facilities which the 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 this Convention's provisions.
4. This Convention shall not affect the rights and obligations resulting from other international agreements in which the Parties participate or from their membership in regional organizations for economic integration.

### **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 crossing 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 crossing in international rail traffic.
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 controls.

### **Article 5**

The State control is performed in the following places:

- (a) aboard the train in the stop time at the border station;
- (b) at the railway checkpoint (or checkpoints) of the Party;
- (c) on the train during its movement between the railway checkpoints or between railway stations of the Parties;
- (d) partially at the railway checkpoint and partially when the train is moving.

## **Article 6**

1. 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.
2. The location(s) for carrying out State control, its manner, type, procedures and timing standards for handling State control, the passenger data to be transferred to State control authorities shall be established by legislation of the Parties and separate bilateral or multilateral agreements.
3. The Parties may, through separate bilateral and multilateral agreements, agree on nonstop passing of the passenger train in international railway traffic through the railway checkpoints, including the passenger train passing from and into the territory of one Party by transit via the territory of another Party or other Parties, in view of a possibility to provide effective and sufficient State control of passengers, luggage and load-luggage.
4. Responsibility for monitoring compliance with the prohibition on embarking/disembarking of passengers as well as the loading/unloading of luggage (load-luggage) when the passenger train is en route with its nonstop passing through the railway checkpoints and/or its transit passing via the territory of another Party or other Parties 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 of passenger trains and its changes, composition of sets of passenger trains implementing international railway transportation as well as cancellation and/or allocation of such trains for subsequent notification to the State control authorities, according to the Parties' legislation and separate bilateral or multilateral agreements.

## **Article 8**

The Parties shall seek to simplify procedures for exchange of documents and information by means of use of electronic data exchange systems when they organize and implement international railway transportation within the scope foreseen by legislation of the Parties and bilateral or multilateral agreements.

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

**Article 9**

Officials of State control bodies shall be exempted from the border crossing formalities when they perform State control activities in international carriage by rail in accordance with the documents that are specified by the Parties.

**Article 10**

1. The Parties shall seek to facilitate visa procedures and procedures for the crossing of the Parties' borders for train crew members, staff and employees of border (or transfer) stations of the Parties participating in organization and implementation of international carriage by rail, in accordance with positive experience in this field with regard to all applicants.
2. The border crossing procedure shall be determined for the persons listed in the first paragraph of the present article, including specifications of official documents confirming their status, on the basis of bilateral agreements.

**Chapter 3**  
**Organization of 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 opened for international railway transportation:

- (a) Availability of buildings (premises), facilities, equipment and technical means that make it possible to carry out appropriate, daily, round the clock State control at the Railway checkpoints;
- (b) Technical equipment of Railway checkpoints and adjacent areas must facilitate State control without disrupting the schedule of passenger trains;
- (c) Availability of equipment, devices, information systems and communications systems that make it possible to exchange preliminary information, including that on passenger trains approaching the Railway checkpoints;
- (d) Availability of a required number of skilled personnel of the carriers, infrastructure managers, officials of State control authorities at railway checkpoints, taking into account the volume of traffic;

(e) Carrying and traffic capacities of railway points must satisfy traffic volumes;

(f) Railway checkpoints must be equipped with technical facilities and information technology and communications systems to make it possible to receive and apply information on technical inspection and verification of rolling stock, which are carried out by State control authorities and carriers within their remit prior to the arrival of the rolling stock at such checkpoints, unless the Parties implement alternative measures to perform such functions.

## **Chapter 4 Carrying out State control**

### **Article 12**

1. Information on passengers, luggage, and load-luggage crossing the border shall well in advance (as technologically feasible) be transmitted by the carrier to State control authorities (including digital format). During this transmission, restrictions contained in legislation of the transmitting Party shall be taken into consideration. If information to be transmitted has confidentiality (State, commercial, banking or other) safeguarded by legislation of the Party, the train crew members, officials of State control authorities and staff shall undertake obligations 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.

2. 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 13**

1. The State control may be carried out jointly by the State control authorities of the Parties in accordance with bilateral agreements.

2. The joint State control may be carried out both in the territory of a Party and aboard the train when it moves in accordance with the provisions of this Convention.

3. The Parties shall agree on the procedures and place(s) where the jointly held State control shall be carried out by concluding separate bilateral or multilateral agreements.

### **Article 14**

1. Without regard to the places where State control may be carried out, the list of which appears in article 5 of the present Convention, if such control does not require the use of stationary applied forms and methods and the Parties have not determined specificity of State control to be

conducted by a bilateral agreement, the State control shall be carried out directly in the cars of the train.

2. The carrier shall take measures to make passengers stay at their places as assigned by their travel documents (or tickets) until the end of the State control procedures.

3. When it is necessary to use stationary applied forms and methods of State control as established by the legislation of the Party, such control shall be conducted in specially designated and equipped premises at Railway checkpoints.

4. 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 State control authorities of the Party in whose territory the train is running.

#### **Article 15**

1. The State control aboard the passenger train, when it moves between the Railway checkpoints of the Parties, shall be conducted in accordance with separate bilateral or multilateral agreements between such Parties.

2. In the absence of a separate agreement governing the sequence with which the forms of State control in accordance with paragraph 1 of this Article are to be performed in the territory of one Party, the following sequence shall be applicable:

(a) Customs control and other types of control conducted by State control authorities of the Party of exit;

(b) Border control conducted by State control authorities of the Party of exit;

(c) Border control conducted by State control authorities of the Party of entry;

(d) Customs and other types of control conducted by State control authorities of the Party of entry.

3. Bilateral agreements may determine other sequence of State control and see way for officials of State control authorities of one Party to stay in the territory of another Party.

4. Officials of State control authorities of the Party of entry shall carry out State control only in those parts of the train where State control has already been performed by the officials of State control authorities of the country of exit.

### **Article 16**

1. The Parties shall ensure compliance with the standard timeframes set by bilateral agreements to perform technological operations on reception and transfer of passenger trains at the railway checkpoints, execution of State control, and shall on a permanent basis seek to reduce such standard timeframes by improving operations, introducing new technologies and constantly modernizing them.
2. The Parties shall carry out registration of passenger trains or cars delayed at Railway checkpoints and transmit this information to the Parties concerned, which shall subsequently analyse the situation and propose measures to reduce layovers.

### **Article 17**

1. The Parties shall, on the basis of separate agreements, determine Railway checkpoints located either near the border or in the interior of one of the Parties, in the territory of which the State control is carried out in accordance with item (b) of Article 5 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 crossing the Parties' border in any direction as well as their hand luggage, luggage and load-luggage.
3. The area where officials of State control authorities of the Parties have the right to inspect passengers shall typically include:
  - (a) The buildings, facilities and platforms relating to the railway checkpoint;
  - (b) Passenger trains.

### **Article 18**

The Parties shall endeavour to arrange for State control to be carried out on passenger trains en route in accordance with item (c) of Article 5 of this Convention, in particular 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 that are equipped with automatic gauge changeover systems;
- (c) When high-speed rolling stock is used.

### **Article 19**

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 item (d) of Article 5 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 clauses**

### **Article 20**

The United Nations Economic Commission for Europe shall act as the secretariat of this Convention.

### **Article 21**

1. This Convention shall be open for signature by all States at the United Nations Headquarters in New York.
2. This Convention shall be subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States. It shall be open for accession by any State which has not signed the Convention.
3. Regional economic integration organizations may, on their own or together with some or all of their Member States, also become Parties to this Convention in accordance with the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article.
4. For matters within their competence, regional economic integration organizations shall exercise the rights and fulfil the obligations which this Convention attributes to States Parties to this Convention. In such cases the Member States of the organization shall not be entitled to exercise such rights individually.
5. The instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the Depositary.
6. In its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, any Party may declare that any amendment to this convention shall enter into force for it only upon the deposit of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession with respect thereto.

### **Article 22**

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. For each State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention after deposit of the fifth instrument of ratification, acceptance, approval or accession, the Convention shall enter into force three months after the date of deposit by such State of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

### **Article 23**

1. Any Party may denounce this Convention by a formal notification in writing addressed to the Depositary.
2. Denunciation shall become effective six months after the date of receipt by the Depositary of the notification of denunciation.

### **Article 24**

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

### **Article 25**

1. Any dispute between two or more Parties concerning the interpretation or application of this Convention shall, so far as possible, be settled by negotiation between them.
2. Any dispute between two or more 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 of this Article 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.
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 such parties for judgment to the arbitration tribunal which made the award.
7. Each party to the dispute shall individually 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**

1. Any Party may, at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, declare that it does not consider itself bound by Article 25, paragraphs 2 to 7 of this Convention. Other Parties shall not be bound by these paragraphs in respect of any Party, which has entered such a reservation.
2. Any Party, having entered a reservation as provided for in paragraph 1 of this Article, may at any time withdraw such a reservation by notifying the Depositary.
3. Apart from the reservations set out in paragraph 1 of this Article, no reservation to this Convention shall be permitted.

### **Article 27**

1. Any Party may propose an amendment to the present Convention and submit it to the secretariat of the Convention. The secretariat of the Convention shall communicate any proposed amendments to the Parties with a request to be notified whether they favour a conference of Parties for the purpose of considering and deciding upon the proposals. If within four months from the date of such communication at least one third of the Parties favour such a conference, the secretariat of the Convention shall convene the conference under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe. Any amendment adopted by consensus of the Parties present and voting shall be communicated by the Depositary to Parties for their acceptance.
2. An amendment adopted in accordance with paragraph 1 of this Article shall enter into force for all Parties three months after the number of instruments of ratification, acceptance or approval deposited reaches two thirds of the number of States Parties at the date of adoption of the amendment.
3. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after an amendment has been accepted in accordance with the procedure in this article, 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.
4. Any such instrument deposited after the entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to the Convention as amended.

### **Article 28**

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

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

*Done* at Geneva, on 22 February 2019, in a single copy in the English, French and Russian languages, the three texts being equally authentic.

**CONVENTION RELATIVE À LA FACILITATION  
DU FRANCHISSEMENT DES FRONTIÈRES POUR LES VOYAGEURS,  
LES BAGAGES ET LES BAGAGES NON ACCOMPAGNÉS  
DANS LE CADRE DU TRANSPORT FERROVIAIRE INTERNATIONAL**



**NATIONS UNIES  
2019**



## **Convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs, les bagages et les bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international**

Les États parties à la présente Convention, ci-après dénommés les « Parties »,

*Conscients* de la nécessité de faciliter et d'accélérer le franchissement des frontières dans le cadre du trafic ferroviaire international de voyageurs, de bagages et de bagages non accompagnés, tout en maintenant l'efficacité des contrôles,

*Considérant* qu'il est important d'offrir aux voyageurs un service sûr, pratique, confortable et de grande qualité,

*Considérant* qu'il est important de réduire le temps de circulation des trains afin d'accroître la compétitivité du transport ferroviaire,

*Convient* de ce qui suit :

### **Chapitre premier Dispositions générales**

#### **Article premier**

Aux fins de la présente Convention, on entend par :

a) « Infrastructure ferroviaire » (ci-après « infrastructure »), un ensemble de moyens techniques qui comprend un réseau ferroviaire et diverses installations telles que des gares ferroviaires, des équipements d'alimentation électrique, des réseaux de communication, des systèmes de signalisation, des systèmes de centralisation et de blocage, des systèmes d'information et de contrôle du trafic ferroviaire, ainsi que tous autres bâtiments, ouvrages d'art, installations, équipements et dispositifs assurant le fonctionnement de cet ensemble ;

b) « Transport ferroviaire international », le transport de voyageurs, de bagages et de bagages non accompagnés par voie ferrée, effectué entre deux ou plusieurs gares ferroviaires situées dans des pays différents, ou un tel transport effectué entre deux gares ferroviaires situées dans le même pays en passant par le territoire d'un ou plusieurs autres pays ;

c) « Voyageur », une personne physique voyageant dans un train à l'aide d'un titre de transport (billet) valable, ou munie d'un tel titre de transport et se trouvant dans l'enceinte d'une gare ferroviaire au moment du départ ou de l'arrivée, notamment sur un quai de voyageurs avant de monter à bord d'un train ou après en être descendue ;

d) « Expéditeur », une personne physique ou morale qui a confié un bagage à des fins de transport et qui est mentionnée en tant qu'expéditeur du bagage dans le document de transport ;

e) « Transporteur », une personne morale spécialisée dans le transport de voyageurs, de bagages et de bagages non accompagnés qui, ayant conclu un contrat de transport avec un voyageur ou un expéditeur, s'engage à transporter le voyageur, le bagage du voyageur ou le bagage non accompagné depuis la gare ferroviaire du point de départ jusqu'à la gare ferroviaire du point de destination ;

f) « Poste frontière ferroviaire », lieu, dans l'enceinte d'une gare ferroviaire, se trouvant à une frontière ou à proximité, ou tout autre lieu spécifique doté d'installations permettant de mener à bien les contrôles et les procédures opérationnelles et administratives nécessaires pour laisser passer de l'autre côté de la frontière les voyageurs, leurs bagages et les bagages non accompagnés sur une ligne ferroviaire ;

g) « Bagage à main », les effets personnels qu'un voyageur emporte avec lui dans le wagon, dont le coût du transport est compris dans le coût du voyage, dont le poids et les dimensions ne dépassent pas les limites fixées et dont le voyageur a la responsabilité ;

h) « Bagage accompagné », les effets (objets) personnels qu'un voyageur a confiés à un transporteur aux fins de leur transport dans le fourgon à bagages d'un train de voyageurs ;

j) « Bagage non accompagné », les effets confiés à un transporteur par une personne physique ou morale conformément à la législation établie par la Partie sur le territoire de laquelle ces effets sont admis aux fins de leur transport dans le fourgon à bagages d'un train de voyageurs ;

k) « Gestionnaire de l'infrastructure », une personne morale autorisée, conformément à la législation de la Partie, à fournir à des personnes physiques et/ou morales des services liés à l'utilisation de l'infrastructure sur le territoire de cette Partie ;

l) « Personnel », un groupe d'employés du transporteur ou d'une autre entreprise offrant des services aux passagers à bord du train ;

m) « Contrôle », l'activité menée par les autorités et les agents habilités d'une Partie lors du franchissement d'une frontière par des voyageurs, leurs bagages et les bagages non accompagnés dans le cadre d'un transport ferroviaire international, consistant à prévenir, constater et réprimer toute infraction à la législation de cette Partie, et comprenant le contrôle de la police des frontières, le contrôle douanier, les contrôles vétérinaire, sanitaire et phytosanitaire, ainsi que les autres types de contrôle prévus par la législation des Parties.

## **Article 2**

Les buts de la présente Convention dans le cadre du transport ferroviaire international sont les suivants :

a) Organiser la coopération entre les Parties et coordonner les activités des autorités chargées des contrôles aux fins de la facilitation du franchissement des frontières ;

b) Définir un ensemble de mesures permettant de se mettre d'accord sur les conditions dans lesquelles sont effectués les contrôles notamment les conditions visant à harmoniser les prescriptions relatives à la délivrance des documents utilisés à cette occasion, ainsi que d'arrêter les modalités de ces contrôles ;

c) Accroître l'efficacité des postes frontière ferroviaires et réduire le temps nécessaire pour mener à bien les contrôles lors du franchissement des frontières ;

d) Organiser la coordination entre les représentants des autorités de surveillance des frontières, des autorités douanières et autres autorités chargées des contrôles à la frontière et les représentants des transporteurs concernés.

## **Article 3**

1. Les Parties peuvent conclure des accords bilatéraux en vue de réaliser les objectifs de la présente Convention et de mettre au point des mécanismes pour son application.

2. Les dispositions des accords bilatéraux peuvent compléter et/ou clarifier les dispositions de la présente Convention mais ne peuvent pas les contredire.

3. Les dispositions de la présente Convention ne font pas obstacle à l'application des facilités plus grandes que les Parties accordent ou pourraient vouloir accorder, soit par des dispositions unilatérales, soit en vertu d'accords bilatéraux ou multilatéraux, sous réserve que les facilités ainsi accordées n'entraient pas l'application des dispositions de la présente Convention.

4. La présente Convention ne porte pas atteinte aux droits et obligations découlant pour les Parties de leur participation à d'autres accords internationaux ou de leur qualité de membres d'organisations régionales d'intégration économique.

## **Article 4**

1. Les Parties coopèrent afin d'assurer autant que possible l'uniformité des prescriptions relatives à l'accomplissement des formalités

documentaires et/ou pratiques dans tous les domaines liés au franchissement des frontières dans le cadre du transport ferroviaire international.

2. Les Parties s'efforcent d'appliquer les normes internationales, d'employer les nouvelles technologies et de suivre les meilleures pratiques afin d'améliorer le fonctionnement des postes frontière ferroviaires et de faciliter l'accomplissement des formalités dans tous les domaines liés au franchissement des frontières dans le cadre du transport ferroviaire international.

3. Les Parties manifestent la volonté de mettre en commun leurs réalisations concrètes ayant permis d'accroître l'efficacité des activités aux postes frontière ferroviaires et de réduire le temps nécessaire pour effectuer les contrôles.

#### **Article 5**

Les contrôles s'effectuent dans les lieux suivants :

- a) Dans le train pendant son arrêt au poste frontière ferroviaire ;
- b) Au(x) poste(s) frontière ferroviaires de la Partie ;
- c) Dans le train pendant qu'il circule entre les postes frontière ferroviaires ou les gares ferroviaires des Parties ;
- d) En partie à un poste frontière ferroviaire et en partie dans le train en circulation.

#### **Article 6**

1. Les autorités de contrôle des Parties mènent des actions coordonnées afin de contrôler les documents de voyage des voyageurs, ainsi que leurs bagages à main, leurs bagages et les bagages non accompagnés.

2. Le lieu (les lieux) de contrôle, les méthodes employées, les types de contrôle, les procédures suivies, les délais applicables et les données relatives aux voyageurs à communiquer aux autorités de contrôle sont définis par la législation des Parties et dans des accords bilatéraux ou multilatéraux distincts.

3. Les Parties peuvent convenir, par des accords bilatéraux ou multilatéraux distincts, que les trains internationaux de voyageurs, notamment ceux qui circulent en provenance et à destination du territoire d'une Partie via le territoire d'une ou plusieurs autres Parties, circuleront sans s'arrêter aux postes frontière ferroviaires, compte tenu de l'existence d'une possibilité effective et suffisante de contrôler les voyageurs, leurs bagages et les bagages non accompagnés.

4. Le contrôle du respect des dispositions interdisant le débarquement (ou l'embarquement) des voyageurs et le déchargement (ou le chargement) des bagages (ou des bagages non accompagnés) lorsque le train de



voyageurs passe sans s'arrêter aux postes frontière ferroviaires et/ou via le territoire d'une ou de plusieurs autres Parties relève de la responsabilité du transporteur.

#### **Article 7**

1. Dans l'exercice des contrôles, les Parties prennent des mesures pour faire respecter les horaires des trains.
2. Les gestionnaires de l'infrastructure des Parties informent en temps utile les autorités chargées des contrôles des horaires des trains de voyageurs et de tout changement d'horaire, de la composition des trains de transport international de voyageurs, ainsi que de leur annulation éventuelle et/ou de leur destination, conformément à la législation des Parties et aux accords bilatéraux ou multilatéraux conclus.

#### **Article 8**

Les Parties s'efforcent ensemble de simplifier les procédures de transmission des documents et des informations en employant des systèmes électroniques d'échange de données pour organiser et assurer le transport ferroviaire international, conformément à leur législation nationale et aux accords bilatéraux ou multilatéraux.

### **Chapitre 2**

#### **Franchissement des frontières par les agents des autorités chargées des contrôles et par le personnel de service dans le cadre du transport ferroviaire international**

#### **Article 9**

Les agents des autorités chargées des contrôles sont exemptés des formalités de franchissement des frontières dans les transports ferroviaires internationaux dans le cadre de leurs activités de contrôle, conformément aux documents établis par les Parties.

#### **Article 10**

1. Les Parties s'efforcent de faciliter les formalités de délivrance de visas ainsi que les formalités de franchissement de leurs frontières pour les équipages, le personnel des trains et les agents des gares frontière (d'échange) des Parties participant à l'organisation et à la mise en œuvre des activités de transport ferroviaire international, conformément aux meilleures pratiques applicables à tous les demandeurs de visas.
2. Les procédures de passage des frontières par les personnes visées au paragraphe 1 du présent article, y compris en ce qui concerne les documents officiels confirmant leur statut, sont établis sur la base d'accords bilatéraux.

## **Chapitre 3 Organisation des contrôles**

### **Article 11**

En vue de faciliter et d'accélérer les contrôles, les Parties s'efforcent de respecter les prescriptions minimales ci-après s'agissant des postes frontière ferroviaires ouverts à la circulation ferroviaire internationale :

a) Le poste frontière ferroviaire doit comporter les bâtiments (locaux), installations, équipements et moyens techniques permettant de procéder aux contrôles tous les jours, vingt-quatre heures sur vingt-quatre ;

b) Le poste frontière ferroviaire et les zones environnantes doivent être dotés de moyens techniques permettant de réaliser les contrôles dans le respect des horaires des trains de voyageurs ;

c) Les équipements, installations et systèmes informatiques et de communication nécessaires doivent être en place pour permettre un échange préalable d'informations, y compris concernant les trains de voyageurs à l'approche du poste frontière ferroviaire ;

d) Le poste frontière ferroviaire doit être doté d'un personnel qualifié en nombre suffisant représentant les transporteurs, les gestionnaires d'infrastructures et les agents des autorités chargées des contrôles, compte tenu du volume de trafic ;

e) Les capacités de réception et de débit des postes frontière ferroviaires doivent correspondre au volume du trafic ;

f) Le poste frontière ferroviaire doit être doté des équipements techniques, des systèmes informatiques et des moyens de communication permettant, avant l'arrivée du matériel roulant à ce poste, de recevoir et d'utiliser les données relatives au contrôle technique et aux inspections techniques du matériel roulant qui sont effectués par les autorités de contrôle et les transporteurs dans le cadre de leurs compétences respectives, à moins que les Parties ne mettent en œuvre d'autres arrangements pour ces tâches.

## **Chapitre 4 Contrôles**

### **Article 12**

1. Les informations relatives aux voyageurs, aux bagages et aux bagages non accompagnés devant franchir une frontière doivent être communiquées à l'avance (selon les moyens techniques disponibles) par le transporteur aux autorités de contrôle (sous forme électronique, par exemple). Cette communication doit se faire en tenant compte des limitations énoncées dans la législation de la Partie expéditrice. Si les informations à communiquer

sont confidentielles (secret d'État, commercial, bancaire ou autre) et protégées par la législation de la Partie concernée, les membres de l'équipage du train, les agents des autorités chargées des contrôles et le personnel de service s'engagent à ne pas les divulguer à des tiers sans l'accord préalable écrit du détenteur ou de toute autre personne autorisée à utiliser et à faire connaître ces informations.

2. Les autorités de contrôle des Parties échangent des informations en vue d'accroître l'efficacité des contrôles et d'en choisir en temps utile les modalités.

### **Article 13**

1. Les contrôles peuvent être effectués conjointement par les autorités de contrôle des Parties, conformément aux accords bilatéraux qu'elles ont conclus.

2. Les contrôles conjoints peuvent avoir lieu tant sur le territoire d'une Partie qu'à bord du train en marche, conformément aux dispositions de la présente Convention.

3. Les Parties doivent convenir, dans des accords bilatéraux ou multilatéraux distincts, du lieu (des lieux) où sont effectués les contrôles conjoints, ainsi que de la procédure à suivre.

### **Article 14**

1. Sans tenir compte des lieux où le contrôle peut être effectué, qui sont énumérés à l'article 5 de la présente Convention, si le contrôle ne nécessite pas l'utilisation de méthodes et de moyens exigeant que le train soit immobilisé, et si les Parties n'ont pas défini de modalités particulières dans le cadre d'accords bilatéraux, le contrôle est effectué directement dans les wagons du train.

2. Le transporteur prend les mesures nécessaires pour que les passagers restent assis à la place indiquée sur leur titre de transport (billet) pendant toute la durée du contrôle.

3. Dans le cas où le contrôle nécessite l'utilisation de méthodes et de moyens exigeant que le train soit immobilisé, conformément à la législation de la Partie, ce contrôle s'effectue dans des locaux prévus et équipés à cette fin aux postes frontière ferroviaires.

4. Afin de garantir la sécurité des voyageurs, le transporteur prend toutes les mesures possibles pour empêcher toute intervention non autorisée sur la structure des wagons. S'il constate qu'une telle intervention a eu lieu, le personnel du transporteur en informe les agents des autorités de contrôle de la Partie sur le territoire de laquelle le train circule.

### **Article 15**

1. Les contrôles effectués dans les trains de voyageurs lorsqu'ils circulent entre les postes frontière ferroviaires des Parties, se déroulent conformément aux dispositions des accords bilatéraux ou multilatéraux distincts conclus entre les Parties concernées.
2. En l'absence d'accord distinct concernant la réalisation des types de contrôles successifs sur le territoire d'une Partie conformément au paragraphe 1 du présent article, l'ordre dans lequel ces contrôles sont effectués est le suivant :
  - a) Contrôle douanier et autres types de contrôle effectués par les autorités de contrôle du pays de sortie ;
  - b) Contrôle à la frontière effectué par les autorités de contrôle du pays de sortie ;
  - c) Contrôle à la frontière effectué par les autorités de contrôle du pays d'entrée ;
  - d) Contrôle douanier et autres types de contrôle effectués par les autorités de contrôle du pays d'entrée.
3. Des accords bilatéraux peuvent définir une procédure différente pour la réalisation des contrôles et prévoir notamment que les autorités de contrôle d'une Partie peuvent se trouver sur le territoire de l'autre Partie.
4. Les agents des autorités de contrôle du pays d'entrée ne procèdent aux contrôles voulus que dans les parties du train où ces contrôles ont déjà été réalisés par les agents des autorités de contrôle du pays de sortie.

### **Article 16**

1. Les Parties veillent au respect des délais établis par la voie d'accords bilatéraux pour l'exécution des tâches techniques liées à la réception et à la remise des trains de voyageurs dans les postes frontière ferroviaires, ainsi que pour l'exécution des contrôles, et s'efforcent toujours de réduire ces délais en optimisant les opérations, en introduisant des technologies modernes et en les modernisant constamment.
2. Les Parties enregistrent les retards des trains de voyageurs ou des wagons aux postes frontière ferroviaires et communiquent ces informations aux Parties concernées, lesquelles procèdent ensuite à leur analyse et proposent des mesures visant à réduire les retards.

### **Article 17**

1. Les Parties établissent, sur la base d'accords distincts, la liste des postes frontière ferroviaires situés à proximité de la frontière ou sur le territoire de la Partie où sont effectués les contrôles conformément à l'alinéa b) de l'article 5 de la présente Convention.

2. Dans tous les cas, ces accords distincts doivent préciser la zone dans laquelle les agents des autorités de contrôle des Parties concernées sont autorisés à contrôler les voyageurs franchissant la frontière dans un sens ou dans l'autre, ainsi que leurs bagages à mains, leurs bagages et les bagages non accompagnés.

3. Cette zone inclut généralement :

- a) Les bâtiments, installations et quais qui composent le poste frontière ferroviaire ;
- b) Les trains de voyageurs.

#### **Article 18**

Les Parties s'efforcent de faire en sorte que les contrôles soient effectués en cours de route pour les trains de voyageurs, conformément à l'alinéa c) de l'article 5 de la présente Convention, en particulier dans les cas suivants :

- a) Lorsqu'un train réalise un trajet ininterrompu suffisamment long avant et après les postes frontière ferroviaires de deux Parties voisines ;
- b) Pour les trains internationaux de voyageurs équipés d'un système de changement automatique d'écartement des roues ;
- c) Pour les trains à grande vitesse.

#### **Article 19**

Les Parties s'efforcent de faire en sorte que les contrôles soient effectués en partie à un poste frontière ferroviaire et en partie en cours de route pour les trains de voyageurs, conformément à l'alinéa d) de l'article 5 de la présente Convention, lorsque la durée du trajet ininterrompu réalisé par le train avant ou après les postes frontière ferroviaires de deux Parties voisines ne permet la réalisation des contrôles que sur le territoire d'une seule des Parties concernées.

### **Chapitre 5 Dispositions finales**

#### **Article 20**

La Commission économique pour l'Europe assure le secrétariat de la présente Convention.

#### **Article 21**

1. La présente Convention sera ouverte à la signature de tous les États au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York.

2. La présente Convention est soumise à la ratification, l'acceptation ou l'approbation des États signataires. Elle sera ouverte à l'adhésion de tout État non signataire.
3. Toute organisation ayant pour but une intégration économique régionale peut, seule ou conjointement avec certains ou l'ensemble de ses États membres, devenir Partie à cette Convention conformément aux dispositions des paragraphes 1 et du présent Article.
4. Dans les domaines de leur compétence, ces organisations exerceront les droits et rempliront les obligations que la Convention attribue à leurs États membres Parties à la Convention. Dans de tels cas, les États membres de ces organisations ne pourront exercer ces droits individuellement.
5. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès du Dépositaire.
6. Dans son instrument de ratification, acceptation, d'approbation ou d'adhésion, toute Partie peut déclarer que tout amendement à cette Convention n'entre en vigueur à son égard qu'après le dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation dudit amendement ou d'adhésion à celui-ci.

#### **Article 22**

1. La présente Convention entrera en vigueur trois mois après la date à laquelle cinq États auront déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. Pour chaque État qui ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou qui adhère après le dépôt du cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entre en vigueur trois mois après la date du dépôt, par cet État, de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

#### **Article 23**

1. Toute Partie peut dénoncer la présente Convention par notification formelle adressée par écrit au Dépositaire.
2. La dénonciation prend effet six mois après la date à laquelle le Dépositaire en a reçu notification.

#### **Article 24**

Si, après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le nombre des États Parties se trouve ramené à moins de cinq pendant une période de douze mois consécutifs, la présente Convention cesse de produire ses effets à partir de la fin de la période en question.

## **Article 25**

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention sera, autant que possible, réglé par voie de négociation entre les Parties en litige ou d'une autre manière.
2. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut être réglé de la manière prévue au paragraphe 1 du présent article est soumis, à la requête de l'une d'entre elles, à un tribunal arbitral composé de la façon suivante : chacune des parties au différend nomme un arbitre et ces arbitres désignent un autre arbitre qui sera président. Si, trois mois après avoir reçu une requête, l'une des parties n'a pas désigné d'arbitre, ou si les arbitres n'ont pu choisir un président, l'une quelconque de ces parties peut demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de procéder à la nomination de l'arbitre ou du président du tribunal arbitral.
3. La décision du tribunal arbitral constitué conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article est définitive et a force obligatoire pour les parties au différend.
4. Le tribunal arbitral arrête son propre règlement intérieur.
5. Le tribunal arbitral prend ses décisions à la majorité.
6. Toute controverse qui pourrait surgir entre les parties au différend au sujet de l'interprétation ou de l'exécution de la sentence arbitrale peut être portée par l'une quelconque de ces parties devant le tribunal arbitral qui a rendu la sentence pour être jugée par lui.
7. Chaque partie au différend supporte individuellement les frais de son propre arbitre et de ses représentants dans la procédure arbitrale ; les frais relatifs à la présidence et les autres frais sont supportés à parts égales par les parties au différend.

## **Article 26**

1. Toute Partie peut, au moment où elle signe, ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par les paragraphes 2 à 7 de l'article 25 de la présente Convention. Les autres Parties ne sont pas liées par ces paragraphes envers toute Partie ayant formulé une telle réserve.
2. Toute Partie ayant formulé une réserve conformément au paragraphe 1 du présent article peut à tout moment retirer cette réserve par une notification adressée au Dépositaire.
3. À l'exception des réserves prévues au paragraphe 1 du présent article, aucune réserve à la présente Convention n'est admise.

### **Article 27**

1. Toute Partie peut proposer un amendement à la présente Convention et le soumettre au secrétariat de la Convention. Le secrétariat communique les propositions d'amendements aux Parties, en leur demandant de lui faire savoir si elles sont favorables à la convocation d'une conférence des Parties en vue d'examiner ces propositions et de se prononcer à leur sujet. Si, dans les quatre mois à compter de la date à laquelle cette communication a été faite, un tiers au moins des Parties sont favorables à la tenue d'une conférence, le secrétariat de la Convention la convoque sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe. Tout amendement adopté par consensus des Parties présentes et votantes est communiqué par le Dépositaire aux Parties pour acceptation.
2. Tout amendement adopté conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article entre en vigueur pour toutes les Parties trois mois suivant la date à laquelle le nombre d'instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation déposés atteint les deux tiers du nombre des États Parties à la date d'adoption de cet amendement.
3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'acceptation d'un amendement à la présente Convention, conformément à la procédure prévue au présent article, mais avant l'entrée en vigueur de celui-ci est considéré comme s'appliquant au texte modifié de la présente Convention à la date de l'entrée en vigueur dudit amendement.
4. Tout instrument de cette nature déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention est considéré comme s'appliquant au texte modifié de la présente Convention.

### **Article 28**

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné comme le Dépositaire de la présente Convention.

*En foi de quoi*, les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

*Fait* à Genève, le 22 février 2019, en un seul exemplaire, en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.



**КОНВЕНЦИЯ ОБ ОБЛЕГЧЕНИИ УСЛОВИЙ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ  
ПРИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ  
ПАССАЖИРОВ, БАГАЖА, ТОВАРОБАГАЖА**



**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ  
2019 ГОД**



## **Конвенция об облегчении условий пересечения 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 Общие положения**

#### **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);

в) «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;

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

e) «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;

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

g) «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;

j) «товаробагаж» - предметы, принимаемые перевозчиком от физического или юридического лица в установленном законодательством Стороны, на территории которой такие предметы принимаются к перевозке, порядке для перевозки в багажном вагоне пассажирского поезда;

k) «управляющий инфраструктурой» - юридическое лицо, уполномоченное в соответствии с законодательством Стороны оказывать юридическим и/или физическим лицам услуги по использованию инфраструктуры на территории такой Стороны;

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

m) «государственный контроль» - деятельность уполномоченных органов власти и должностных лиц Сторон, осуществляемая при пересечении пассажирами, багажом, товаробагажом границ при осуществлении международных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом,

направленная на предупреждение, выявление и пресечение нарушений законодательства Стороны, включающая пограничный, таможенный, ветеринарный, санитарно-карантинный, фитосанитарный контроль и иные установленные законодательством соответствующей Стороны виды государственного контроля.

## **Статья 2**

Настоящая Конвенция регламентирует следующие вопросы международных железнодорожных перевозок:

а) организация сотрудничества Сторон и координация работы органов государственного контроля по облегчению условий пересечения границ;

б) определение комплекса мер по согласованию условий проведения государственного контроля, в том числе по гармонизации требований к оформлению документов, используемых при проведении государственного контроля, и проводимых процедур государственного контроля;

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

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

## **Статья 3**

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

2. Условия двусторонних соглашений могут дополнять и/или разъяснять 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.

4. Настоящая Конвенция не затрагивает права и обязательства Сторон, вытекающие из других международных договоров, участниками которых являются Стороны, или из их членства в региональных организациях экономической интеграции.

#### **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.

#### **Статья 5**

Государственный контроль проводится в следующих местах:

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

#### **Статья 6**

1. Органы государственного контроля Сторон осуществляют согласованные действия по контролю документов пассажиров и их ручной клади, багажа, а также товаробагажа.
2. 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.
3. Стороны отдельными двусторонними или многосторонними соглашениями могут договориться о безостановочном проследовании пассажирского поезда при международных железнодорожных перевозках через железнодорожные пункты пропуска, в том числе при следовании такого пассажирского поезда с территории и на

территорию одной Стороны транзитом через территорию другой Стороны или других Сторон, с учетом возможности эффективного и достаточного государственного контроля пассажиров, багажа, товаробагажа.

4. Контроль за соблюдением запрета на осуществление высадки (посадки) пассажиров, а также выгрузки (погрузки) багажа (товаробагажа) в пути следования пассажирского поезда при его безостановочном проследовании через железнодорожные пункты пропуска и/или транзитном проследовании через территорию другой Стороны или других Сторон 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 пассажирских поездов и его изменениях, схемах составов пассажирских поездов, осуществляющих международные железнодорожные перевозки, а также об отмене и/или назначении таких поездов для последующего уведомления органов государственного контроля в соответствии с законодательством Сторон и отдельными двусторонними или многосторонними соглашениями.

#### **Статья 8**

Стороны стремятся к упрощению процедур по обмену документами и сведениями путем использования систем электронного обмена данными при организации и осуществлении международных железнодорожных перевозок в объеме сведений, предусмотренном законодательством Сторон и двусторонними или многосторонними соглашениями.

### **Глава 2**

#### **Пересечение границ должностными лицами органов государственного контроля и служебным персоналом при международных железнодорожных перевозках**

#### **Статья 9**

Должностные лица органов государственного контроля освобождаются от соблюдения формальностей пересечения границы при международных железнодорожных перевозках в рамках проведения государственного контроля по документам, которые определяются Сторонами.

## **Статья 10**

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

2. Порядок пересечения границ лицами, упомянутыми в первом параграфе настоящей статьи, включая служебные документы, подтверждающие их статус, определяется на основе двусторонних соглашений.

## **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 железнодорожных 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 пассажирских поездов;

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

г) наличие на железнодорожных пунктах пропуска необходимого количества квалифицированного персонала перевозчиков, управляющих инфраструктурой, должностных лиц органов государственного контроля с учетом объема перевозок;

е) провозная и пропускная способность железнодорожных пунктов пропуска должна удовлетворять объемам перевозок;

ф) железнодорожные пункты пропуска должны быть оборудованы техническими средствами, системами информационной технологии и связи для обеспечения возможности получать и



применять данные о техническом осмотре и проверке подвижного состава, которые проводятся органами государственного контроля и перевозчиками в пределах своих компетенций, до прибытия подвижного состава в такие пункты пропуска, если Стороны не вводят в действие альтернативные меры, выполняющие эти функции.

## **Глава 4**

### **Проведение государственного контроля**

#### **Статья 12**

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 законодательства Стороны, передающей информацию. 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.
2. Органы государственного контроля Сторон обмениваются информацией между собой в целях повышения эффективности проведения государственного контроля и заблаговременного выбора форм его проведения.

#### **Статья 13**

1. Государственный контроль может проводиться совместно органами государственного контроля Сторон в соответствии с двусторонними соглашениями Сторон.
2. Совместный государственный контроль может проводиться как на территории одной Стороны, так и в поезде во время следования 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 14**

1. Вне зависимости от места проведения государственного контроля, перечень которых указан в статье 5, если это не требует

использования стационарно применяемых форм и методов 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 стационарно применяемых форм и методов государственного контроля, установленных законодательством Стороны, такой контроль должен проводиться в специально отведенных и оборудованных для этого помещениях на железнодорожных пунктах пропуска.

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

#### **Статья 15**

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

2. При отсутствии отдельного соглашения о последовательности проведения видов государственного контроля в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи на территории одной Стороны применяется следующая последовательность:

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 иная последовательность проведения государственного контроля, в том числе, предусматриваться возможность нахождения должностных лиц

органов государственного контроля одной Стороны на территории другой Стороны.

4. Должностные лица органов государственного контроля Стороны въезда проводят государственный контроль только в тех частях поезда, в которых государственный контроль уже проведен должностными лицами органов государственного контроля Стороны выезда.

#### **Статья 16**

1. Стороны обеспечивают выполнение установленных двусторонними соглашениями нормативов времени на выполнение технологических операций по приёму и передаче пассажирских поездов на железнодорожных пунктах пропуска, проведение государственного контроля, и на постоянной основе стремятся к сокращению нормативов времени путем оптимизации совершаемых операций, внедрения современных технологий и их постоянной модернизации.

2. Стороны осуществляют регистрацию задержанных пассажирских поездов или вагонов на железнодорожных пунктах пропуска и передают указанную информацию заинтересованным Сторонам, которые проводят последующий анализ и предлагают меры по сокращению простоя.

#### **Статья 17**

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 с пунктом b) статьи 5 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:

а) здания, сооружения и платформы, относимые к железнодорожному пункту пропуска;

б) пассажирские поезда.

## **Статья 18**

Стороны стремятся организовать проведение государственного контроля в пути следования пассажирского поезда в соответствии с пунктом с) статьи 5 настоящей Конвенции, особенно в следующих случаях:

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

## **Статья 19**

Стороны стремятся организовать проведение государственного контроля частично на железнодорожном пункте пропуска, частично в пути следования пассажирского поезда в соответствии с пунктом d) статьи 5 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 20**

Секретариатом настоящей Конвенции назначается Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций.

### **Статья 21**

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания всеми государствами в центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке.
2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или одобрению подписавшими ее государствами. Настоящая Конвенция открыта для присоединения для всех не подписавших ее государств.
3. Региональные организации экономической интеграции могут самостоятельно или вместе со всеми или некоторыми из своих государств – участников также стать сторонами конвенции в соответствии с положениями параграфов 1 и 2 настоящей статьи.
4. В отношении вопросов, находящихся в их компетенции, региональные организации экономической интеграции имеют те же

права и исполняют те же обязанности, которые предписаны настоящей Конвенцией ее государствам – участникам. В таких случаях государства – участники организации не могут осуществлять такие права индивидуально.

5. Документы о ратификации, принятии, одобрении или присоединении сдаются на хранение Депозитарию.

6. В своем документе о ратификации, принятии, одобрении или присоединении любая Сторона может заявить, что для нее любая поправка к данной Конвенции вступает в силу лишь после сдачи на хранение ее документа о ратификации, принятии, одобрении или присоединении.

### **Статья 22**

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

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

### **Статья 23**

1. Каждая Сторона может денонсировать настоящую Конвенцию путем официального уведомления в письменной форме на имя Депозитария.

2. Денонсация вступает в силу через шесть месяцев после даты получения Депозитарием уведомления о денонсации.

### **Статья 24**

Если после вступления в силу настоящей Конвенции число Сторон будет менее пяти в течение двенадцати месяцев подряд, то по истечении указанного выше двенадцатимесячного периода настоящая Конвенция прекращает действие.

### **Статья 25**

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

2. Любой спор между двумя или более Сторонами в отношении толкования или применения настоящей Конвенции, который не может быть разрешен способами, указанными в пункте 1 настоящей статьи,

по просьбе одной из Сторон направляется в арбитражный суд, составленный следующим образом: каждая сторона в споре назначает арбитра, и эти арбитры назначают другого арбитра, который является председателем. Если по истечении трех месяцев после получения просьбы одна из Сторон не назначила арбитра или если 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 настоящей статьи, являются окончательными и обязательными для сторон в споре.

4. Арбитражный суд определяет свои собственные правила процедуры.

5. Арбитражный суд принимает свои решения большинством голосов.

6. Любые разногласия, которые могут возникнуть между Сторонами в споре в отношении толкования и исполнения решения, могут быть переданы любой из таких Сторон на рассмотрение арбитражного суда, который вынес решение.

7. Каждая Сторона в споре самостоятельно 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 несут в равных частях.

#### **Статья 26**

1. Любая Сторона при подписании, ратификации, принятии, одобрении настоящей Конвенции или присоединении к ней вправе заявить, что освобождает себя от обязательств положений пунктов 2 - 7 статьи 25 настоящей Конвенции. Другие Стороны не связаны настоящими пунктами в отношении любой Стороны, сделавшей такую оговорку.

2. Любая Сторона, сделавшая оговорку, предусмотренную в пункте 1 настоящей статьи, может в любое время снять такую оговорку путем уведомления Депозитария.

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

#### **Статья 27**

1. Любая Сторона может предложить поправку к настоящей Конвенции и представить ее в секретариат Конвенции. Секретариат

Конвенции сообщает любые предлагаемые поправки Сторонам с просьбой уведомить его о том, выступают ли они за проведение конференции Сторон для рассмотрения и принятия решений по этим предложениям. В случае если в течение четырех месяцев с даты такого сообщения не менее трети Сторон выступит за проведение такой конференции, секретариат Конвенции созывает конференцию под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций. Любая поправка принимается на основе консенсуса и направляется Сторонам.

2. Поправка, принятая в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, вступает в силу для всех Сторон через три месяца после даты передачи двумя третями Сторон (*от числа Сторон на дату принятия поправки*) своих документов о ратификации, принятии или одобрении поправки на хранение Депозитарию.

3. Любой документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, сданный на хранение после принятия поправки в соответствии с процедурой, изложенной в настоящей статье, но до ее вступления в силу, считается применимым к Конвенции с внесенными в нее изменениями на дату вступления поправки в силу.

4. Любой такой документ, сданный на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, считается применимым к Конвенции с внесенными в нее поправками.

## **Статья 28**

Депозитарием настоящей Конвенции назначается Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

*В удостоверение чего* нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом на то уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию.

*Совершено* в Женеве, 22 февраля 2019 года, в одном экземпляре на английском, французском и русском языках, три текста являются равно аутентичными.






I hereby certify that the foregoing text is a true copy of the Convention on the Facilitation of Border Crossing Procedures for Passengers, Luggage and Load-luggage Carried in International Traffic by Rail adopted at Geneva on 22 February 2019, the original of which is deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Je certifie que le texte qui précède est une copie conforme de la Convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs, les bagages et les bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international adopté à Genève le 22 février 2019, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies.

For the Secretary-General,  
The Legal Counsel  
(Under-Secretary-General  
for Legal Affairs)

Pour le Secrétaire général,  
Le Conseiller juridique  
(Secrétaire général adjoint  
aux affaires juridiques)



Miguel de Serpa Soares

United Nations  
New York, 18 March 2019

Organisation des Nations Unies  
New York, le 18 mars 2019





Certified true copy (XI-C-7)  
Copie certifiée conforme (XI-C-7)  
March 2019/mars 2019