

Reference: C.N.518.2023.TREATIES-XI.C.5.a (Depositary Notification)

AMENDMENTS TO THE MAIN TEXT OF THE INTERGOVERNMENTAL
AGREEMENT ON THE TRANS-ASIAN RAILWAY NETWORK
BANGKOK, 15 SEPTEMBER 2023

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE MAIN TEXT OF THE AGREEMENT

The Secretary-General of the United Nations, acting in his capacity as depositary, communicates the following:

At its eighth meeting, held in Bangkok and online on 14 and 15 September 2023, the Working Group on the Trans-Asian Railway Network adopted amendments, proposed by the Islamic Republic of Iran, to the main text of the Agreement in accordance with its Article 7.

The procedure for amending the main text of the Agreement is set forth in its article 7 which reads as follows:

- “1. The main text of this Agreement may be amended by the procedure specified in this Article.
2. Amendments to this Agreement may be proposed by any Party.
3. The text of any proposed amendment shall be circulated to all members of the Working Group by the secretariat at least forty-five (45) days before the Working Group meeting at which it is proposed for adoption.
4. An amendment shall be adopted by the Working Group by a two-thirds majority of the Parties present and voting. The amendment as adopted shall be communicated by the secretariat to the Secretary-General of the United Nations, who shall circulate it to all Parties for acceptance.
5. An amendment adopted in accordance with paragraph 4 of the present Article shall enter into force twelve (12) months after it has been accepted by two-thirds of the Parties. The amendment shall enter into force with respect to all Parties except those which, before it enters into force, declare that they do not accept the amendment. Any Party that has declared that it does not accept an amendment adopted in accordance with this paragraph may at any time thereafter deposit an instrument of acceptance of such amendment with the Secretary-General of the United Nations. The amendment shall enter into force for that State twelve (12) months after the date of deposit of the said instrument.”

.... The texts of the adopted amendments in the Chinese, English and Russian languages are contained in the annex to this notification.

21 December 2023



C.N.518.2023.TREATIES-XLC.5.a

Annex/Annexe

关于其《泛亚铁路网政府间协定》新附件的提案，对《协定》第 9 条做出如下修改(新案文以灰色粗体字标示)：

第 9 条

修订附件二和附件三的程序

1. 对本协定附件二和附件三可根据本条所规定的程序进行修订。
2. 任何缔约方均可提出修订建议。
3. 秘书处须在召开拟通过修正案的会议至少四十五(45)天之前将任何修订建议的案文通报工作组所有成员。
4. 修正案须获得工作组出席并投票的缔约方中的多数通过。秘书处须将业经通过的修正案转交联合国秘书长，并由后者通报所有缔约方。
5. 根据本条第四款通过的修正案，若在自通知之日起六(6)个月内向联合国秘书长通报反对该修正案的缔约方不到三分之一，该修正案则被视为接受。
6. 根据本条第五款被接受的修正案得在本条第五款提及的六(6)个月期满后三(3)个月后对所有缔约方生效。

Amend Article 9 of the Agreement as follows (new text is indicated using grey bold font):

Article 9

Procedures for amending annexes II and III

1. **Annexes II and III** to the Agreement may be amended by the procedure specified in this Article.
2. Amendments may be proposed by any Party.
3. The text of any proposed amendment shall be circulated to all members of the Working Group by the secretariat at least forty-five (45) days before the Working Group meeting at which it is proposed for adoption.
4. An amendment shall be adopted by the Working Group by a majority of the Parties present and voting. The amendment as adopted shall be communicated by the secretariat to the Secretary-General of the United Nations, who shall circulate it to all Parties.
5. An amendment adopted in accordance with paragraph 4 of the present Article shall be deemed accepted if during a period of six (6) months from the date of the notification, less than one third of the Parties notifies the Secretary-General of the United Nations of their objection to the amendment.
6. An amendment accepted in accordance with paragraph 5 of the present Article shall enter into force for all Parties three (3) months after the expiry of the period of six (6) months referred to in paragraph 5 of the present Article.

Внести следующие поправки в статью 9 Соглашения (новый текст выделен жирным шрифтом серого цвета):

Статья 9

Процедура внесения поправок в приложения II и III

1. В приложения II и III к Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.
2. Поправки могут предлагаться любой Стороной.
3. Текст любой предлагаемой поправки распространяется секретариатом среди всех членов Рабочей группы, по крайней мере за сорок пять (45) дней до совещания Рабочей группы, на котором ее предлагается утвердить.
4. Поправка утверждается Рабочей группой большинством присутствующих и участвующих в голосовании Сторон. Утвержденная поправка направляется секретариатом Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который распространяет ее среди всех Сторон.
5. Поправка, утвержденная в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, считается принятой, если в течение шести (6) месяцев со дня уведомления менее одной трети Сторон представляют Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций свои возражения против этой поправки.
6. Поправка, принятая в соответствии с пунктом 5 настоящей статьи, вступает в силу для всех Сторон через три (3) месяца со дня истечения шести (6) месяцев, указанных в пункте 5 настоящей статьи.

附件三

泛亚铁路网沿线铁路之间以及铁路和监管机构之间电子信息交换/数据交换的一般原则

一. 总体情况

1. 这些原则的目的是为进一步协调铁路之间以及铁路与监管机构之间的电子信息交换/数据交换奠定基础，以便高效地完成泛亚铁路网沿线国际铁路运输的监管和运营要求。
2. 这些原则的主要目的是为《泛亚铁路网政府间协定》缔约方提供一般性指导，以协调统一电子信息交换的做法，总体目标是提高泛亚铁路网沿线国际铁路运输的竞争力。
3. 缔约方应尽一切努力遵守这些原则，因为这些原则范围广泛，可用于不同法律制度和不同发展水平的缔约方。
4. 这些原则鼓励泛亚铁路网成员使用国际铁路组织制定的现有电子信息交换/数据交换标准和做法。
5. 这些原则还可以作为制定关于协调统一铁路之间以及铁路和监管机构之间电子信息交换/数据交换的诸边、多边和区域协定的基础。

二. 铁路之间的电子信息交换/数据交换

6. 《协定》缔约方铁路之间的电子信息交换/数据交换应遵循以下原则：
 - (a) 为完成国际铁路运输的作业要求，铁路之间可以交换与以下信息有关的电子数据：(一)铁路运单；(二)列车信息；(三)车皮的移动和追踪；
 - (b) 可在考虑到国际铁路组织为确保泛亚铁路网沿线电子互操作性而制定的现有标准和做法的情况下，对电文和/或电子数据的结构和格式加以协调统一；
 - (c) 泛亚铁路网各成员之间电子信息/数据的无缝流动可以基于协调一致的办法，其中可包括：(一)使用共同接口将不同的铁路系统连接起来；(二)兼容的电子通信方法；以及(三)共同的数据保护和安标准；
 - (d) 电子数据交换和电文交换所涉的确切内容可根据双边或多边协定或安排予以确定。在这方面，铁路不妨使用各铁路组织已经开发的电子信息交换/数据交换的双边或多边协定的范本；
 - (e) 鼓励铁路尽早交换电子信息/交换数据，最好是在列车到达之前，以最大限度地缩短完成铁路过境手续所需的时间。

三. 铁路和监管机构之间的电子信息交换/数据交换

7. 《协定》缔约方铁路和监管机构之间的电子信息交换/数据交换应遵循以下原则：

(a) 缔约方可酌情建立由铁路、海关和其他边境机构代表组成的特别工作队，讨论和商定电子信息交换/数据交换的最佳方式，以满足监管机构的数据要求；

(b) 铁路部门收到的用于完成监管手续的电子信息和数据(见上文第6(a)段)可酌情通过电子方式与海关和其他边境机构共享；

(c) 铁路、海关和其他边境机构可酌情订立体制安排，最好是通过谅解备忘录或类似的法律文书，明确说明将以电子方式交换的数据和相关方式，包括在可行和符合国家规定的情况下接受铁路运单作为报关单；

(d) 铁路和海关机构可以开发统一的电子接口，以共享数据并交换办理监管手续所需的信息；

(e) 在可能的情况下，应在铁路过境点和边境转运站使用新技术和非侵入性检查，以电子方式收集关于机车车辆和货物的数据和信息，铁路和边境机构(包括海关)应酌情共享信息和数据。

Annex III

General principles on electronic information exchange/data interchange among railways and between railways and control agencies along the Trans-Asian Railway Network

I. General

1. These principles aim to provide grounds for the further harmonization of electronic information exchange/data interchange among railways and between railways and control agencies for the efficient completion of regulatory and operational requirements in international railway transport along the Trans-Asian Railway Network.

2. The main objective of the principles is to provide general guidance to the Parties to the Intergovernmental Agreement on the Trans-Asian Railway Network on harmonizing electronic information exchange practices with the overarching objective of increasing the competitiveness of international railway transport along the Trans-Asian Railway Network.

3. Parties shall make every possible effort to conform to these principles, as they are broad in scope and can be used in Parties with diverse legal regimes and at different levels of development.

4. The principles encourage the members of the Trans-Asian Railway Network to use existing standards and practices on electronic information exchange/data interchange developed by international railway organizations.

5. The principles could also serve as a basis for developing plurilateral, multilateral and regional agreements on harmonizing electronic information exchange/data interchange among railways and between railways and control agencies.

II. Electronic information exchange/data interchange among railways

6. Electronic information exchange/data interchange among railways of the Parties to the Agreement shall be guided by the following principles:

(a) For completing the operational requirements in international railway transport, electronic data related to the following information may be exchanged between railways: (i) consignment notes; (ii) train information; and (iii) movement and tracking of wagons;

(b) The structure and format of messages and/or electronic data may be harmonized taking into account existing standards and practices that have already been developed by international railway organizations to ensure electronic interoperability along the Trans-Asian Railway Network;

(c) The seamless flow of electronic information/data among the members of the Trans-Asian Railway Network could be based on a harmonized approach that could include: (i) the use of common interfaces for linking different railway systems; (ii) compatible methods for electronic communication; and (iii) common data protection and security standards;

(d) The exact content of the electronic data and messages exchanged could be determined on the basis of bilateral or multilateral agreements or arrangements. In this regard, railways may use the model bilateral or multilateral agreements for electronic information exchange/data interchange that have already been developed by railway organizations;

(e) Railways are encouraged to exchange electronic information/interchange data as early as possible, preferably before the arrival of trains, to minimize the time required to complete railway border-crossing formalities.

III. Electronic information exchange/data interchange between railways and control agencies

7. Electronic information exchange/data interchange between railways and control agencies of the Parties to the Agreement shall be guided by the following principles:

(a) Parties could establish a special task force consisting of representatives of railways, customs and other border agencies, as appropriate, to discuss and agree on optimum ways of engaging in electronic information exchange/data interchange to meet the data requirements of regulatory agencies;

(b) The electronic information and data received by railways (see para. 6 (a) above) for the completion of regulatory formalities could be shared electronically with customs and other border agencies, as appropriate;

(c) Railways, customs and other border agencies, as appropriate, may enter into institutional arrangements, preferably through memorandums of understanding or similar legal instruments, clearly indicating the data to be exchanged

electronically and the related modalities, including on the acceptance of consignment notes as customs documents where feasible and consistent with national regulations;

(d) Railways and customs agencies may develop a harmonized electronic interface to share data and exchange the information required for completing regulatory formalities;

(e) Wherever possible, new technologies and non-intrusive inspections at railway border crossings and border interchange stations should be used to electronically collect data and information on the rolling stock and goods, and the information and data should be shared among railways and border agencies, including customs, as appropriate.

Приложение III

Общие принципы электронного обмена информацией/данными между железными дорогами, а также между железными дорогами и контрольными органами в рамках сети Трансазиатских железных дорог

I. Общая информация

1. Целью этих принципов является формирование основы для дальнейшей гармонизации электронного обмена информацией/данными между железными дорогами, а также между железными дорогами и контрольными органами в интересах эффективного выполнения нормативных и операционных требований, касающихся международных железнодорожных перевозок в рамках сети Трансазиатских железных дорог.

2. Основная цель принципов – дать Сторонам Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог общее руководство по гармонизации практики электронного обмена информацией, а главной целью при этом является повышение конкурентоспособности международных железнодорожных перевозок в рамках сети Трансазиатских железных дорог.

3. Стороны прилагают всемерные усилия для соблюдения этих принципов, поскольку эти принципы имеют широкую сферу применения и могут использоваться в Сторонах, действующих в рамках различных правовых режимов и находящихся на разных уровнях развития.

4. Принципы стимулируют членов сети Трансазиатских железных дорог использовать существующие стандарты и практику электронного обмена информацией/данными, разработанные международными железнодорожными организациями.

5. Принципы могли бы также служить основой для разработки плюрилатеральных, многосторонних и региональных соглашений о гармонизации электронного обмена информацией/данными между железными дорогами, а также между железными дорогами и контрольными органами.

II. Электронный обмен информацией/данными между железными дорогами

6. Электронный обмен информацией/данными между железными дорогами Сторон Соглашения должен основываться на следующих принципах:

a) для выполнения операционных требований, касающихся международных железнодорожных перевозок, между железными дорогами может осуществляться обмен электронными данными, относящимися к следующей информации: i) накладным; ii) поездной информации; и iii) движению и отслеживанию перемещения вагонов;

b) структура и формат сообщений и/или электронных данных могут быть гармонизированы с учетом существующих стандартов и практики, которые уже разработаны международными железнодорожными организациями, с тем чтобы обеспечить электронную интероперабельность в рамках сети Трансазиатских железных дорог;

c) беспрепятственный ход электронного обмена информацией/данными между членами сети Трансазиатских железных дорог мог бы основываться на гармонизированном подходе, который мог бы включать: i) использование общих интерфейсов для связи между различными железнодорожными системами; ii) совместимые методы электронной связи; и iii) общие стандарты защиты и безопасности данных;

d) конкретное содержание электронных данных и сообщений в рамках обмена могло бы определяться на основе двусторонних или многосторонних соглашений или договоренностей. В этой связи железные дороги могут использовать типовые двусторонние или многосторонние соглашения об электронном обмене информацией/данными, которые уже разработаны железнодорожными организациями;

e) железным дорогам рекомендуется осуществлять обмен электронными информацией/данными на возможно более раннем этапе, предпочтительно до прибытия поездов, с тем чтобы свести к минимуму время, необходимое для выполнения формальностей при пересечении границ железнодорожным транспортом.

III. Электронный обмен информацией/данными между железными дорогами и контрольными органами

7. Электронный обмен информацией/данными между железными дорогами и контрольными органами Сторон Соглашения должен основываться на следующих принципах:

a) Стороны могли бы создать специальную целевую группу, состоящую из представителей железных дорог, таможенных и других пограничных органов, сообразно обстоятельствам, для обсуждения и согласования оптимальных способов осуществления электронного обмена информацией/данными, с тем чтобы удовлетворять требованиям в плане данных, предъявляемым регулирующими органами;

b) электронные информация и данные, получаемые железными дорогами (см. пункт б а) выше) для выполнения регулятивных формальностей, могли бы передаваться в электронном виде таможенным и другим пограничным органам, сообразно обстоятельствам;

с) железные дороги, таможенные и другие пограничные органы, сообразно обстоятельствам, могут заключать институциональные договоренности, предпочтительно на основе меморандумов о взаимопонимании или аналогичных правовых документов, четко указывая данные, подлежащие электронному обмену, и соответствующие механизмы, в том числе в отношении принятия накладных в качестве таможенных документов, когда это осуществимо и соответствует национальным нормам;

d) железные дороги и таможенные органы могут разработать гармонизированный электронный интерфейс для обмена данными и информацией, необходимыми для выполнения регулятивных формальностей;

e) во всех случаях, когда это представляется возможным, следует использовать новые технологии и неинтрузивный досмотр на железнодорожных пограничных переходах и пограничных передаточных станциях для осуществления электронного сбора данных и информации, касающихся подвижного состава и товаров, и следует осуществлять обмен информацией и данными между железными дорогами и пограничными органами, включая таможенные органы, сообразно обстоятельствам.