



# Экономический и Социальный Совет

Distr.: General  
7 March 2022  
Russian  
Original: English

## Европейская экономическая комиссия

### Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Группа экспертов по железнодорожным узлам  
для международных пассажирских перевозок

#### Третья сессия

Женева, 23–25 мая 2022 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**Выявление правового документа или инструмента,  
который следует использовать применительно  
к железнодорожным узлам для международных  
пассажирских перевозок, и разработка необходимых  
правовых положений**

### **Определение правового документа: обновление Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях**

Представлен секретариатом

## I. Введение

1. Настоящий документ подготовлен в соответствии с решением, принятым на втором совещании Группы экспертов (ECE/TRANS/SC.2/HUBS/2021/6, пункт 22). В нем представлен дополнительный анализ в отношении обновления Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ). Настоящий документ представлен в качестве дополнительного справочного материала для содействия обсуждению в кругу экспертов. Он по-прежнему подлежит дальнейшему правовому анализу и рассмотрению Управлением по правовым вопросам Организации Объединенных Наций.

2. В дополнение к информации об обновлении СМЖЛ в разделе III ниже приводятся комментарии, полученные от Бельгии и касающиеся более широкого подхода к определению правового документа.

## II. Обновление СМЖЛ

3. В документе ECE/TRANS/SC.2/HUBS/2021/10 был представлен перечень возможных вариантов правовых документов, которые должны стать основой работы по выявлению железнодорожных узлов для международных пассажирских перевозок. В ходе второй сессии Группы экспертов делегаты решили, что в данный момент будет полезно сосредоточиться на потенциальном правовом документе, касающемся



изменения или обновления СМЖЛ. Дополнительной информации в отношении этого варианта в указанном разделе не представлено. Эксперты решили продолжить рассмотрение этого варианта, считая, что он обеспечит надлежащий баланс между наличием правового документа, имеющего обязательную силу, и потенциально более простым процессом, связанным со вступлением в силу изменений.

### **Потенциальные шаги по обновлению СМЖЛ**

4. Как указано в документе ECE/TRANS/SC.2/HUBS/2021/10, включение в СМЖЛ изменений, связанных с отражением железнодорожных узлов для международных пассажирских перевозок, потребует внесения изменений в основной текст и, возможно, включения дополнительных приложений. Дополнительные приложения будут необходимы, поскольку, учитывая конкретный характер текущего приложения I («Железнодорожные линии, наиболее важные с международной точки зрения») и текущего приложения II («Параметры объектов инфраструктуры на наиболее важных с международной точки зрения железнодорожных линиях»), представляется нецелесообразным изменять эти приложения непосредственно путем добавления станций и соответствующих технических и эксплуатационных параметров.

5. Более целесообразным решением могло бы стать добавление приложения III («Железнодорожные узлы для международных пассажирских перевозок») и IV («Технические и эксплуатационные параметры железнодорожных узлов для международных пассажирских перевозок»). В этом случае текст будет выстроен в определенной степени аналогично структуре и положениям Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), в котором «Железнодорожные линии, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок» (приложение I) и «Объекты, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок» (приложение II) вынесены в отдельные приложения.

6. Подобный вариант также позволит вносить независимые предложения по поправкам в отношении отдельных приложений к СМЖЛ.

7. В ходе работы группы в рамках ранее обсуждавшихся пунктов 3 и 4 повестки дня будут сформулированы рекомендации для Рабочей группы по железнодорожному транспорту о том, каким должно быть содержание новых приложений.

### **Потенциальные поправки к СМЖЛ**

8. Если будет выбран и рекомендован подход к внесению изменений в СМЖЛ путем добавления двух приложений, то необходимо будет предложить ряд изменений основного текста. В соответствии с предварительным анализом текста изменить потребуется как минимум статьи 1, 2 и 13, а также включить дополнительные статьи, отражающие появление новых приложений. Если в дальнейшем будет согласован именно такой подход, то секретариат сможет оказать помощь экспертам и договаривающимся сторонам в определении возможных предложений по поправкам.

### **Процедура внесения поправок**

9. Для внесения указанных изменений необходимо следовать положениям статьи 10 СМЖЛ:

Статья 10 (Процедуры внесения поправок в основной текст)

1. В основной текст настоящего Соглашения могут вноситься поправки в соответствии с любой из процедур, указанных в настоящей статье.

2. а) по просьбе какой-либо Договаривающейся стороны любое ее предложение о внесении поправок в основной текст настоящего Соглашения

рассматривается Рабочей группой по железнодорожному транспорту Европейской экономической комиссии.

б) в случае одобрения поправки большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании и если такое большинство включает большинство в две трети присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон, Генеральный секретарь направляет поправку всем Договаривающимся сторонам для ее принятия.

с) в случае принятия поправки большинством в две трети Договаривающихся сторон Генеральный секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся стороны, и поправка вступает в силу по истечении 12 месяцев со дня такого уведомления. Поправка вступает в силу в отношении всех Договаривающихся сторон, за исключением тех, которые перед вступлением ее в силу заявили о том, что они не принимают эту поправку.

3. По просьбе по крайней мере одной трети Договаривающихся сторон Генеральный секретарь созывает конференцию, на которую приглашаются Государства, указанные в статье 5. Процедура, описанная в подпунктах а) и б) пункта 2 настоящей статьи, применяется в отношении любой поправки, представленной на рассмотрение такой конференции.

10. В данной статье указано, что инициировать любые предложения по внесению таких поправок должна существующая договаривающаяся сторона СМЖЛ. Далее предложения по поправкам передаются Рабочей группе по железнодорожному транспорту для рассмотрения членами Рабочей группы и договаривающимися сторонами. Все подобные предложения по поправкам должны быть направлены в секретариат за три месяца до начала соответствующей сессии, чтобы обеспечить возможность их перевода на все три официальных языка ЕЭК ООН. Если в соответствии с вышеуказанной процедурой поправки принимаются, то Генеральный секретарь уведомляет о них договаривающиеся стороны, а по истечении 12 месяцев со дня такого уведомления, при условии отсутствия возражений, они вступают в силу.

11. В пункте 3 статьи 10 также отмечается, что конференция может быть созвана не менее чем одной третьей договаривающихся сторон. На такой конференции применяются те же процедуры, что и в пункте 2 указанной статьи.

12. В качестве отдельного вопроса важно отметить, что СМЖЛ открыто для подписания и присоединения тех государств, «которые либо являются членами Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, либо допущены к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 Положения о круге ведения этой Комиссии, с 1 сентября 1985 года до 1 сентября 1986 года». Это полностью совместимо с текущей организацией сети СМЖЛ, которая охватывает только государства — члены ЕЭК ООН, но при необходимости может быть пересмотрена в будущем, если одно или несколько приложений к СМЖЛ будут охватывать государства, не являющиеся членами ЕЭК ООН.

### **III. Комментарии Бельгии, касающиеся определения правового документа**

13. В связи с выявлением правового документа или инструмента, который следует использовать применительно к железнодорожным узлам для международных пассажирских перевозок, и разработкой необходимых правовых положений (документ: ECE/TRANS/SC.2/HUBS/2021/10) правительство Бельгии уже выразило общую заинтересованность в развитии Брюсселя в качестве международного железнодорожного узла. Целью является получение конкретных результатов, а это значит, что время играет решающую роль. По этой причине вариант В — разработку новой конвенции — желательно рассматривать как самый крайний вариант и по возможности избегать, поскольку создание новой конвенции будет сопряжено с задержками.

14. С другой стороны, следует отметить, что прочные общие рамки, которые могут появиться благодаря конвенции, могут способствовать упрощению и усовершенствованию процесса создания системы железнодорожных узлов для международных пассажирских перевозок, обеспечивая преимущество в долгосрочной перспективе.

15. В этом отношении вариант С — создание нового протокола к СМЖЛ — лучше всего соответствует потребностям/желаниям правительства Бельгии. Кроме того, протокол обладает всеми преимуществами новой конвенции, но при этом внедрение его пройдет быстрее и проще, поскольку он будет прилагаться к уже существующему СМЖЛ. Основа конвенции останется прежней, поэтому в случае выбора протокола ЕЭК ООН сможет просто добавить к этой основе документ, стиль и структура которого будут аналогичны СЛКП. Хотя он и не станет новой конвенцией, на него будет распространяться юридический вес уже существующей конвенции (СМЖЛ), что представляется желательным в данном случае.

16. Что касается варианта внесения изменений в СМЖЛ, то мы не уверены, что простое изменение основного текста и приложений будет достаточным для достижения поставленной цели. Хотя этот вариант, вероятно, потребует меньше времени, чем варианты В и С, в свете серьезности задачи данной Рабочей группы он представляется не вполне удовлетворительным. Такой вариант может оказаться простым и менее затратным по времени, но при этом недостаточно эффективным с точки зрения классификации железнодорожных узлов для международных пассажирских перевозок.

17. Наконец, вариант подготовки рекомендаций в качестве потенциального решения является неприемлемым. По всей видимости, это самый быстрый способ, однако он не обладает желаемой эффективностью в силу своего необязательного характера. Целью проекта является согласование развития железнодорожных узлов для международных пассажирских перевозок, но в данном случае нет гарантии, что выбранный подход приведет к такому результату. Следовательно, по изложенным выше причинам Бельгия выступает против вынесения рекомендаций.

18. Рекомендуется дополнительно изучить вариант, сочетающий создание нового протокола к СМЖЛ в качестве первоочередной задачи и дополнительно разработку нового договора — на тот случай, если первого документа окажется недостаточно.

#### **IV. Последующие шаги**

19. Эксперты, возможно, пожелают ознакомиться с информацией, содержащейся в настоящем документе, и обсудить ее на третьей сессии Группы.

---