

国际铁路联运

И·Г·苏 亞 佐 夫
А·А·斯 維 尔 洛 夫 合 著
А·П·齐 霍 米 罗 夫

人 民 鉄 道 出 版 社

國際鐵路联运

И. Г. 苏 亞 佐 夫
А. А. 斯 維 尔 洛 夫 合著
А. П. 齐 霍 米 罗 夫
鐵道部國際联运局 譯

人 民 鐵 道 出 版 社
一 九 五 六 年 · 北 京

本書系根据苏联铁路条例和交通部与外國
鐵路間所訂的國際鐵路協定的基本条文，叙述
國際联运貨物、旅客和行李的运送組織。

本書專供鐵路工作人員和貨主方面工作人
員在辦理國際联运時參考之用。

國 際 鐵 路 联 运

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ
В МЕЖДУНАРОДНЫХ СООБЩЕНИЯХ

И. Г. Суязов

苏联 А. А. Свєрлов 著

А. П. Тихомиров

苏联國家鐵路運輸出版社（一九四九年莫斯科俄文版）

ТРАНСЖЕЛДОРИЗДАТ

Москва 1949

鐵道部國際联运局 譯

責任編輯 郭鍾新

人民鐵道出版社出版

（北京市霞公府17號）

北京市書刊出版營業許可証出字第010號

新 華 書 店 發 行

人民鐵道出版社印刷廠印（北京市建國門外七聖廟）

1956年11月初版第1次印刷平裝印1--1,285冊

書號：646 開本：850×1168 $\frac{1}{2}$ 印張5 $\frac{3}{4}$ 插頁2 字數135千 定價(10)1.00元

目 錄

序言

第一章 國際協定

第一節	國際聯盟	8
第二節	代表大會	9
第三節	鐵路協定	11

第二章 國際聯運

第一節	鐵路聯運	13
第二節	蘇聯與其他國家間的鐵路聯運	16

第三章 國際運送

第一節	鐵路運送的組織	22
第二節	鐵路與水路的混合運送	29
第三節	過境運送	37
第四節	往第三國的貨物運送	39

第四章 商務作業

第一節	運送票據	41
第二節	運送費用	65
第三節	貨物的承運	72
第四節	國際聯運用的車輛	79
第五節	裝車	80

第六節	在运行途中的貨物	80
第七節	运送契約的变更	81
第八節	在到站的貨物作業	84
第九節	旅客和行李的运送	85

第五章 國境交接站

第一節	交接站的工作	88
第二節	國境鐵路協定	89
第三節	列車运行圖和行車時刻表	90
第四節	通信	91
第五節	交接列車的服务	91
第六節	貨物的交接	92
第七節	行李的交接	96
第八節	無票据的貨物和行李	96
第九節	运送用具	98
第十節	換裝設備和貨物的換裝	99
第十一節	輪对的交換	100
第十二節	海關的檢查	100
第十三節	車輛的交付和接收	104
第十四節	事故的調查。行車中斷	109
第十五節	除雪机的服务	111
第十六節	桥梁的維修	111
第十七節	國境的通过	112

第六章 運輸收轉事業

第一節	通論	114
第二節	運輸收轉業務	114

第七章 鐵路對於运送的責任

第一節	對於貨物运送事故應負的責任	116
-----	---------------	-----

第二節	賠償要求	118
第三節	商務記錄	123
第四節	關於車輛狀態的技術記錄	126

第八章 國際聯運運送費用的清算

第一節	通論	126
第二節	運價單位	129
第三節	清算單據的寄送期限	131
第四節	結算表	138
第五節	運輸部門的商務工作人員在爭取安全運送鬥爭中的作用	140

附 錄

1.	蘇聯國際鐵路聯運的現行運價指南	142
2.	蘇聯鐵路與外國鐵路間對於運送及其他鐵路服務辦理清算用的原始單據一覽表	145
3.	各鐵路在國際鐵路聯運協定的基礎上辦理各種業務清算手續用的單據一覽表	152

表格樣本（附填記例子）：

1.	蘇聯—波蘭鐵路聯運快運運單（插頁）	
2.	蘇聯—波蘭鐵路聯運快運運行報單（插頁）	
3.	蘇聯—匈牙利鐵路聯運補充指示書	161
4.	蘇聯—波蘭鐵路聯運貨物交付阻碍通知書	162
5.	運貨回執	164

譯 后 附 言

序 言

国际联运也就是自一國运到另一國的旅客、行李和貨物的运送，在國際間对外經濟和政治的关系上是起着極重要的作用的。鐵路、水路、公路和空路的國際联运，在苏联是为發展和巩固我們社会主义國家与其他國家間的政治、經濟和文化交流事業而服务的。苏联国际联运的組織和發展，無論在与外國的相互关系方面，或在对外政策方面，都是完全按照我們党和政府的指示而實現的。

建筑在我們社会主义國家内部機構上的苏联对外政策的基礎，是：保障各族人民的安全，進行爭取和平的斗争，保衛大、小民族的自由、主权和真正的平等，捍衛各族人民的民族独立，保护他們的权益，不受帝國主义强盜的侵犯。

在苏联对外政策上，在其对國際关系上，鮮明地反映了斯大林憲法中的一个基本条件——民族自决权与各民族的团結友爱。

苏联是一个联合几十个民族的國家。我們的國家就是各族人民間牢不可破的友誼。凡組成我們苏維埃社会主义加盟共和國的各族人民，均享有直到國家分立为止的自主权，苏联各加盟國的自願联盟性質和其充分的权利平等，已反映在苏联与一切大、小國家的國際关系中。

苏联在与其他国家的关系上是一貫地和始終不渝地執行着各民族間和平的和友好合作的政策。

自苏維埃政权成立之日起，我們的國家即始終不变地保衛着各族人民的和平与安全，不受侵略和反动势力的侵害。

一九一七年十一月八日，列寧在提交苏維埃代表大会批准和平法令時曾說：「本政府認為为了各強國如何瓜分它們所侵佔的弱小民族而繼續这次战争便是反人类的莫大罪行，所以鄭重地声

明，決意根據上述對一切民族都是同樣的正義的條件，立刻訂立停止這次戰爭的和平條約。」（註——列寧全集俄文版第二十二卷第十四頁）。

蘇聯國家在一九一七年十一月八日第一個關於對外政策的法令中，曾向所有參加一九一四年至一九一八年帝國主義戰爭的各國呼籲，建議全面的和平，建議沒有割地和賠款的和平。這一個經列寧起草的新成立的蘇聯政府底第一個外交文件，就成了工農國家和平政策無可爭辯的證據。

在蘇維埃政權繼續發展和鞏固的各個階段中，蘇聯國家在其對外相互關係上，始終是擁護和平的。關於全面和充分裁軍以及縮減軍備的建議，從前和現在都是由蘇聯發起的。蘇聯代表在保衛和平與保障人類安全的國際代表大會上公開和直率的發言，勇敢的對於戰爭挑撥者陰謀計劃的揭穿，都最鮮明地反映着已得到全世界勞動人民和進步人類熱烈支持的蘇聯和平政策。我們的社會主義國家，在本質上是這樣的：它在政治方面是專以服從人民大眾的利益為方針的。

蘇聯的對外政策，是各族人民友好、平等與獨立的政策。

在解決國際問題方面，在目前的戰後時期中，斯大林同志在第十八次聯共（布）黨代表大會的報告中所作的指示，是完全適用的。斯大林同志說：黨在對外政策方面的任務是：

「一、今後也實行維護和平並鞏固我國與世界各國間業務聯繫的政策；

二、小心謹慎，決不讓那些慣於假手他人而從中漁利的戰爭挑撥者把我國卷入衝突中去；

三、極力鞏固我國紅軍與紅海軍底戰鬥力量；

四、鞏固我們與需要國際和平友善的世界各國勞動者間的國際友誼聯繫。」註：原文——斯大林著列寧主義問題。第十一版，第574——575頁；譯文——同書外國文書籍出版局一九四九年莫斯科版，第751頁）。

远在一九二七年，斯大林同志在与第一个美國工人代表团的談話中就曾指出：兩種对立的体系即資本主义体系和社会主义体系的存在，在和平發展的环境下，並非不可能与資本主义國家間在「……工業方面、在商業方面」，在「……外交关系方面」簽定協定的。在什么限度內，才能容許这些協定呢？斯大林同志曾說過：「这些協定的限度是由兩個互相競賽和斗争的体系的对立性來規定的。在这兩個体系所容許的範圍內，而且只有在这种範圍內，簽訂協定才是完全可能的。」（註：原文——斯大林著列寧主义問題第十版，第187頁；譯文——斯大林全集第十卷，人民出版社一九五四年北京版，第109頁）。

苏联与各資本主义國家間經濟相互关系的唯一可能的形态是社会主义的對外貿易壟斷制。我們社会主义國家和資本主义國家間思想体系和政治体系上的区别，不可能成为發展對外貿易的一种障碍。在第十八次联共（布）党代表大会上，斯大林同志說過：「我們維護和平並巩固我國与世界各國間的業務联系，只要他們也对苏联維持着这样的关系而不來試圖侵犯我國利益的时候，我們是始終都保持这个立場的。」（註：原文——斯大林著列寧主义問題第十一版，第574頁；譯文——同書外國文書籍出版局一九四九年莫斯科版，第750頁）。斯大林同志的这些話証明了我國的對外貿易在發展着，而且与外國間的對外貿易壟斷制在國際法中得到了承認。

在我們的國家里，是由國家自己來辦理對外貿易，它規定了哪些機構，在哪些部門和在哪些範圍內可以直接辦理對外貿易的業務。

蘇維埃國家根據提高經濟和社会主义建設的任務，以出入口計劃來決定向國外輸出及向國內輸入數量的多寡，用許可証制度和商品數量定額制度，來直接調整輸出輸入和對外貿易機構的業務。對外貿易壟斷制是巩固工人階級專政的工具。

远在一九二七年，斯大林同志在揭發用取消社会主义對外貿

易壟斷制的「建議」來掩護自己真正反對蘇維埃目的的我們社會主義國家敵人的陰謀時曾經指出：「對工人來說，取消對外貿易壟斷制究竟是什麼意思呢？對他們來說，這就是放棄國家工業化，放棄建立新工廠和擴大舊工廠。對他們來說，這就是讓資本主義國家的商品充斥蘇聯市場，使我國比較薄弱的工業萎縮下去，使失業人數增加，使工人階級的物質生活狀況惡化，使他們的經濟地位和政治地位削弱。歸根到底，這就是加強耐普曼和整個新資產階級的勢力。蘇聯無產階級能不能走這條自殺的道路呢？顯然是不能的。

對勞動農民羣眾來說，取消對外貿易壟斷制是什麼意思呢？這就是使我國由獨立的國家變成半殖民地的國家，使農民羣眾貧困化。這就是恢復高爾察克和鄧尼金時期盛行的那種「自由貿易」制度，那時反革命將軍和「同盟者的聯合勢力曾經為所欲為地搶劫和掠奪千百萬農民」。（註：原文——斯大林著列寧主義問題第十版，第179頁；譯文——斯大林全集第十卷人民出版社一九五四年北京版，第99頁）。

對外貿易壟斷制是由蘇聯政府於一九一八年四月二十二日以外對貿易國有化的法令建立的。這一法令是經列寧和斯大林簽署的。

蘇聯憲法規定着建築在國家壟斷制基礎上的對外貿易應由代表蘇維埃社會主義共和國聯盟的最高政權機關和國家管理機關來辦理。

整個蘇聯對外貿易是由蘇聯對外貿易部及其國外機關——蘇聯商務代表處來辦理的。依據政府所批准的商務代表處章程，商務代表處的基本任務，是就其所擔任的對外貿易壟斷制方面，在國外實現蘇聯的主權。商務代表處代表着蘇聯對外貿易方面的利益，促進着貿易和其他的經濟關係的發展並辦理對外貿易，也就是以蘇聯國家的名義締結貿易性的契約。商務代表處是蘇聯駐國外的適當外交代表機關的組成部分。

社会主义对外贸易壟断制，在發展苏維埃政权整个階段中都具有巨大的經濟和政治的意义，它成为我國經濟高漲和社会主义建設以及巩固苏維埃联盟經濟独立最重要的武器。由於实行对外贸易壟断制而消滅了在过去依靠与沙皇俄國進行貿易來發財的資本主义貿易机构底寄生分子的活动。

我國整个國民經濟的空前高漲（特別是在各个五年計劃年代里，此項高漲更为突出），使苏联对外贸易方面的商品流轉起了根本的变化。

在过去沙皇俄國的条件下向國外出口主要是農業產品，而由國外輸入俄國的机器和其他工業裝备竟达到國家需要量的百分之七十五。像水压渦輪机、压延机床等等一类的裝备，在沙皇俄國根本就未曾制造，即或制造也是为数寥寥無几。對於鋁、汽車和橡膠等則完全依靠國外輸入來滿足需要。革命以前的俄國对外贸易方面的商品交流情况反映了本國工業的發展很弱，而依賴於資本主义國家为多的農業國的特征。

第1表很明顯地指出了自十月革命以后，由於我國社会主义工業化和我國由經濟落后的國家轉变为高度工業、經濟独立的強國的結果，我國对外贸易的商品流轉情况起了什么样的变化。表中所載輸出和輸入的变化是第二个斯大林五年計劃末期的情况。

在以后的年代里，与侵略企圖恰恰相反的苏联，憑借着强大的年年增長的社会主义工業，繼續發展和巩固了与世界各國間的經濟和对外贸易上的联系。

在一九四一年至一九四五年的战争以后，苏联、阿尔巴尼亚、保加利亚、匈牙利、波蘭、羅馬尼亚和捷克斯洛伐克各國人民間的友誼發展和巩固起來了。这些國家間經濟关系的發展已經獲得了很顯著的成就。由於一貫不懈地执行緊密的經濟合作政策和相互帮助的結果，各人民民主國家獲得了加速恢复本國的國民經濟和引導其向社会主义道路發展的可能。

苏联給予各人民民主國家的大量和大公無私的援助，在这方

苏联对外贸易商品流轉量的变化 *

(按1936年4月1日当日的牌价計算, 單位千盧布)

第1表

產 品 种 类		1933年	1927/28年	1937年
煤、無煙煤及焦炭	輸入 輸出 差額 **	383,176 3,539 -379,637	2,724 19,360 +16,636	412 30,950 +30,538
生鉄	輸入 輸出 差額	13,508 61 -13,447	1,813 727 -1,086	1 16,260 +16,259
農業机器及工具(拖拉 机不在內)	輸入 輸出 差額	180,583 — 180,583	48,780 1,332 -47,448	107 4,161 +4,054
拖拉机	輸入 輸出 差額	— — —	45,587 — -45,587	223 1,051 + 828
汽車及机器脚踏車	輸入 輸出 差額	78,695 — -78,695	38,934 — -38,934	1,803 24,059 +22,256
縫紉机	輸入 輸出 差額	44,308 — -44,308	13,223 — -13,223	477 1,901 + 1,424
电灯泡	輸入 輸出 差額	21,217 — -21,217	407 — -407	30 439 +409
肥料	輸入 輸出 差額	49,906 7,686 -42,250	43,436 2,348 -41,088	75 28,997 +28,922
棉花	輸入 輸出 差額	499,500 — -499,500	675,462 — -675,462	33,936 55,766 +21,830
毛皮, 鞣制的及塗色的	輸入 輸出 差額	32,202 — -32,202	416 59,993 +59,577	— 47,310 +47,310
塩	輸入 輸出 差額	5,882 696 -5,186	26 2,037 +2,011	4 2,836 +2,832
罐頭食品	輸入 輸出 差額	16,320 368 -15,952	355 25,833 +25,478	524 15,389 +14,865

*—國家出版公司「行情日报彙刊」國家政治書籍出版局92--93頁, 1948年版。

**—輸出超过輸入即出超, 以加号(+)表示, 輸入超过輸出即入超, 以減号(-)表示。

面起了重大的作用。

为了实现各人民民主國家与苏联更廣泛的經濟合作，在一九四九年一月成立了一个由阿尔巴尼亞、保加利亞、匈牙利、波蘭、羅馬尼亞、苏联和捷克斯洛伐克等國代表組成的經濟互助委員會。

經濟互助委員會是一个公开的組織，凡是贊成互助委員會的原則和願意与加入該委員會的各國進行廣泛的經濟合作的欧洲其他各國都可以入会。

苏联和各人民民主國家的相互关系，是建立在完全平等和嚴格尊重这些國家的主权及民族經濟利益的基礎之上的。这是与在美國壟斷者支配下的西欧馬歇尔化國家迥然不同的。由於这一原因，經濟互助委員會的实际任务是：各國間交流經驗，技術和科学上的相互帮助及原料、食粮、机器、装备等的相互帮助。

苏联向各人民民主國家輸出：机床，拖拉机，汽車，主要的工業装备，黑色和有色金屬，鉄、錳和鉻的鑛石，棉花，人造肥料、种籽及其他工業品和食品。但是苏联向人民民主國家的供售和由这些國家所換來的輸入品，是完全符合於每一參加國的經濟利益，並保證了各个利害关系國的民族工業和整個國民經濟很快地提高和進一步的發展。

苏联与东欧和其他國家的對外貿易是在逐年地擴大着。由於苏联始終不渝地執行着公正而真誠的民主合作的政策，在一九四九年里，苏联供售給波蘭的貨物超过兩國間五年協定中所定的每年供售标准的百分之三十五；一九四九年向捷克斯洛伐克的貨物供售量比一九四八年增加百分之四十五，向保加利亞的供售量增加百分之二十，向羅馬尼亞的供售量增加到二·五倍，向匈牙利的供售量增加到三倍（与一九四七年相比較）。

應該特別指出：苏联是嚴格地和徹底地履行着自己所承担的一切國際義務的。苏联尊重國際條約和協定的原則，是被我們整個的政治、經濟和文化制度的素質所決定了的。在这里反映出來：在我們的國家里法制觀念被斯大林憲法提高到空前未有的高度。

第一章 國際協定

第一節 國際聯盟

在前一世紀後半期中，各國間聯系的擴大和複雜化、世界市場的出現、技術的發展，顯著地加強了各國間關於行政—法權各方面的合作。

各國間經濟關係方面的合作，是在條約和協定的基礎上規定和實行的。建立了通常所謂國際聯盟永久性的國際機構（國際鐵路聯盟、全世界郵政聯盟、國際電信聯盟和其他機構）。這些機構所負擔的任務是：監督協定的執行、辦理參加者間的報導工作、執行參加者的委託、實現行政和仲裁的職能。國際鐵路聯運的開始發展和國際鐵路機構的建立，也是屬於前一世紀後半期中的事。

不應忘記在國際專門機構的工作中，常常反映出資本主義世界所固有的由於資本主義不平衡和突躍式的發展而引起的個別國家間和個別國家集團間的矛盾和鬥爭。侵略國曾不斷地利用和利用着這一類的國際聯盟和機構作為強制和壓迫弱小民族的工具。

如果認為國際聯盟、協定或公約在資本主義的條件下，能消滅個別資產階級國家間的矛盾，這一類的國際聯盟和委員會能將資本主義國家引向和平友誼，那是不正確的。如果以為這種協定和公約是符合廣大勞動羣眾的利益，那就是最大的錯誤想法。

有資本主義國家參加的國際鐵路機構，在一定程度上能幫助各參加國間進行交流經驗和簡化運輸的聯系，但它們決不能消滅資本主義世界所固有的矛盾，也不能把滿足勞動人民的需要和改

善他們的生活条件当作自己的任务。

例如：从一八八六年起設立到現在的國際鐵路联盟和其他类似的機構，在資本主义体系的条件下，首先要把憑借压迫和剝削劳动人民來擴大資本家的利潤一事，当作自己的任务。

再一个証明着資本家陣营中矛盾現象的事实是：第一次世界大战以后發起成立國際联盟的國家，虽然曾企圖將一切專屬地区的國際機構隸屬於國際联盟，但未收到成效。个别的國家是反对这种隸屬的，因为它们們恐怕喪失對於此类联盟機構的或信。在國際联盟未成立以前，担任处理各个部門和各項問題的國際事務局和委員會，从成立國際联盟以后仍然保持着自己的「自治」。結果在法权和行政問題的代表大会上僅以交換情报和代表來敷衍了事。

聯合國機構規定了國際機構（其中包括以「專門化机关」的資格來掌握欧洲國際联运問題的运输委員會和伯尔尼委員會）应通过經濟委員會和社会委員會來和聯合國機構取得联系。但直到目前为止情况尚無变化，而且运输部門和其他部門的國際機構仍然單獨地存在着。

第二節 代表大会

为了拟定新的，或者为了重新審查現行的协定或公約（依据此項协定或公約來办理参加公約各國間的客、貨联运），須召集國際运输問題方面代表大会。在國際鐵路代表大会上同样地要審查其他問題——關於國際联运中車輛的使用、相互間的清算、通过各國客貨列車時刻表的商定及改善鐵路技術和管理方法經驗的交流之問題。

代表大会所拟定的各項协定，是經参加國代表根据本國最高国家政权机关的委託來簽字的。國際运输問題方面的协定，一般地是不需要經過批准手續（即由國家最高政权机关批准协定的手續）的，而是由政府授給代表們最后簽字的全权。

斯大林憲法（第四十九條）規定國際條約須由蘇聯最高蘇維埃主席團批准。需要經過批准手續的國際條約和協定是：和平條約、互相防衛防止侵略條約、互不侵犯條約。除政治性質的條約外，凡是在簽訂時由當事各方約定必須經過批准手續的國際條約和協定，亦須經過批准。這一類條約中包括有通商條約等。

其他一切國際協定，其中包括上述運輸問題方面的協定，不需要批准手續而只以蘇聯部長會議名義或有關各部名義來締結。

各國間關於運輸問題的協定，一般地是自簽字時起或自協定中所載期限滿期時起（如簽字後經過三個月）生效。

在締結鐵路聯運協定時，多不規定有效期限。一般是由當事各方約定：在某一方向另一方預先（多半在六個月以前）發出廢除協定的書面通知以前，協定是一直有效的。

各關係國的交通部在締結聯運協定時，須約定以後有必要時可以將協定加以修改和補充。

此項修改和補充可以用各國間交換函件的方式或在有關國的代表大會上來進行。代表大會的召開和工作，是按照國際鐵路聯運事務代表大會章程中所規定的辦法進行的。

代表大會通常是每二年召開一次，以便解決由於實行鐵路聯運協定所發生的不能以書面獲得協議的問題，以及在必要時重新審查協定的一部或全部條文。

為解決迫切的問題，並可依據某一方的請求召開臨時代表大會。代表大會是在每一參加協定國家輪流舉行的。由舉行代表大會所在地的國家代表團主持會議和領導大會的工作。

提交代表大會討論的問題，應在大會召開四十五天以前通知主持大會的一方。主持大會的一方應編制大會會議議程並在開會的三十天以前轉寄給另一方。未按上述手續提出的問題，可以例外地在征得各方同意後在大會上將其加入會議議程。

代表大會的問題，在全体會議上和經全体會議按需要程度所指定的委員會中進行討論。

已被通过的決議應載入大會每次會議的記錄中。關於未能達成協議的各項問題，應在記錄中記載每方的意見。大會記錄應以參加國的正式文字編制。每一種文字的原文都具有同等效力。

大會記錄由各參加國交通部予以批准。

大會的決議自雙方簽署大會記錄之日起在三個月內，任何一方都無異議時即認為已被通過和已被批准。

大會決議在雙方將其批准後即時生效。

第三節 鐵路協定

每一國家在與另一國家協商鐵路聯運時，都希望將本國國內運送辦法尽可能充分地反映到這一協定中。因此在國際聯運發展初期，各國間的協定，相互間是有顯著區別的。這種區別是由於各締約國間的關係不同和經濟聯繫的情況不同而產生的。國際聯運方面與個別國家內部的標準和運送條件的不同給國際聯運進一步的發展造成了困難。如果建立起所有希望參加國際聯運的國家能接受的統一的、同樣的運價標準，運送辦法和條件，那就消除這種障礙，並且更能顯著地簡化運送條件。

國際鐵路貨物運送規則第一次草案是在一八九〇年在伯爾尼（瑞士）舉行的歐洲各國鐵路代表大會上制定和通過的。

這一舉世聞名的伯爾尼貨運公約的文件，是經歐洲各國政府批准後，自一八九三年一月一日起實行的。

在一九一四年至一九一八年第一次世界大戰期間伯爾尼貨運公約的實行曾經中斷。

「國際鐵路貨物運送公約」（簡稱МГК）是一九二四年十月二十三日在伯爾尼代表大會上修正通過的。除貨運公約之外，在這個大會上還制定了國際旅客和行李聯運公約（簡稱МПК）。這兩個公約是自一九二八年十月一日起實行的。

一九三三年在羅馬代表大會上對伯爾尼公約進行了重新審查。但修改後自一九三八年十月一日起才實行。