

西南交通大学出版社

(实用解释)

苏联铁路条例

国铁道部《苏联铁路条例》翻译组

F535.12

3
3

苏联铁路条例

(实用解释)

В.Г.奥尔洛夫 等著

中国铁道部《苏联铁路条例》翻译组 译

413



西南交通大学出版社

B 547904

内 容 简 介

本书对苏联国内铁路使用的条例和规则作了较为翔实地阐述。内容涉猎的面较宽,如货运、客运及行包运输的组织与计划的制订;收、发货人和铁路管理工作人员之间的关系、职责范围;由于运输所产生的民事诉讼问题的研究事项等。它是铁路管理局、车站和法制部门工作人员用书,也是运输管理学院师生的教学参考书。

В.Г.ОРЛОВ В.Ф.ВАСИЛЬЕВ М.Э.МКРТУМЯН
УСТАВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СОЮЗА ССР
(ПРАКТИЧЕСКИЙ КОММЕНТАРИЙ)

Издание второе
переработанное и дополненное
МОСКВА 《ТРАНСПОРТ》 1978

苏 联 铁 路 条 例 SULIAN TIELU TIAOLI

〔苏联〕 В.Г.奥尔洛夫 В.Ф.瓦西里耶夫 М.Э.姆克尔图缅 著
中国 铁道部 《苏联铁路条例》翻译组 译

西南交通大学出版社出版发行

(四川 峨眉)

西南交通大学唐山分校印刷厂印刷

开本: 787×1092 1/32 印张: 10.5

字数: 231 千字 印数 1~2050册

1988年7月第一版 1988年7月第一次印刷

ISBN 7—81022—044—6
U003

定价: 2.90元

原 书 前 言

本书是学习和应用《苏联铁路条例》的指导手册。作者力求把它编成帮助铁路运输工作人员、收货人和发货人正确解决实际问题的参考书，如运输组织和计划编制；货物承运和交付；铁路和其他运输部门之间的相互关系；专用线内车辆的取送；旅客和行李的运送；铁路，发、收货人由于未履行义务而应担负的责任以及请求赔偿的办法。

本书内容是按《苏联铁路条例》的章节和车站相应的商务作业程序编写的。《苏联铁路条例》本文经苏联部长会议于1964年4月6日以第270号文件批准公布。其后，部分修订由苏联部长会议1976年1月1日公布实行。

作者在编写本书时，引用了《货物运输规则》、《货物装载和加固技术条件》、《旅客运输规则》以及运用《苏联铁路条例》（以下简称《铁路条例》）和上述规则的定型作法。

此外，还参考了苏联政府仲裁机构对铁路部门和收、发货人在运送中发生争执所作出的裁决案例。

为便于使用，所注释的条文，均编有独立的号码。为避免重复，必要时，对其他章节的注释，也作了附注。

译 者 的 话

为了草拟我国解放后第一部《铁路法》，北方交通大学管理科学研究所受铁道部委托，承担了有关的科研任务。在此过程中，为了贯彻“古为今用，洋为中用”的原则，根据《铁路法》起草委员会办公室的部署，北方交大铁路法研究小组组织编辑、翻译了《苏联铁路条例（实用解释）》。

本书是根据苏联维·格·奥尔洛夫、维·费·瓦西里耶夫、姆·埃·姆克尔图缅合著，1978年莫斯科运输出版社出版的《苏联铁路条例（实用解释）》翻译的，并将截止至1983年1月1日增订的条文全部翻译补充了进去。它是一部比较全面地记述和解释苏联铁路基本法规的参考书，不仅可供我国经济法规研究部门、大专院校教学、研究参考，而且也可以作为铁路现场有关客货运输工作人员的参考材料。

本书由北方交通大学陈肇生、刘家汉、徐文述、张文玉、祝甲山，国务院能源规划办公室丁振京，中国铁道出版社蒋传漪、褚书铭翻译，中国铁道出版社蒋传漪、铁道部办公厅王林昌、北方交通大学钱仲侯、项在中校阅。此次出版前，王林昌同志又对照原文对条文及部分解释作了校译，对个别条款的漏译部分作了补译，钱仲侯、郑之玫又通读了全书，作了部分校阅、补正工作。但由于水平所限，不妥和错误之处在所难免，请广大读者批评指正。

译 者

1987年10月

目 录

第一章 总 则	(1)
第二章 货运设备及旅客服务设施	(11)
第三章 货运计划与货运组织	(26)
第四章 铁路专用线	(146)
第五章 铁路同其他运输方式的直达联运	(177)
第六章 旅客和行李、邮件运输	(219)
第七章 铁路、发货人、收货人和旅客的责任。记录、赔偿 请求和诉讼	(242)
《苏联铁路条例》1983年1月止增订部分	(320)

第一章 总 则

1. 苏联铁路运输是国民经济中最重要的部门之一。它同其他运输部门一起，保证国内工业和农业的正常生产及其产品的流通，满足居民运输上的需要和巩固苏联国防。

目前苏联铁路担负着国内货物周转量的70%强，海运占14%强，内河运输占5%强，公路运输占5%，管道运输接近6%。

铁路东西长11000多公里，南北约8000公里。

铁路网与国内经济区、农业区和工业中心相互联结，它保证在严格规定的期限内将货物和重要物资从产地畅通无阻地运到需求者手中，最大限度地缩小企业的物资储备，减少保管费用。

铁路运输工作人员要尽一切努力缩短货物送达时间，加快重要物资的周转，改善旅客服务工作，提高旅客列车速度，满足国民经济对铁路运输的需要。

苏联政府极其重视铁路网的发展，铁路里程不断增长。

边远地区的运输得到了很大改善。贝加尔—阿穆尔铁路干线的兴建，秋明地区铁路的开发，为发展这些地区的经济，开发大量的自然资源以及利用现代化的运输设备、沟通边远地区居民点，提供了极大的可能性。

铁路运输业是国民经济中高度发展的一个部门。目前，铁路充分地保障了我国国民经济和国防的需要。

2. 《铁路条例》规定了铁路和利用铁路运输的企业业

单位、机关团体以及公民个人的义务、权利和责任。

《铁路条例》规定了铁路运输计划的编制与执行办法；货物、旅客、行李及邮件运输的基本条件，铁路专用线管理的基本原则以及铁路与其他运输部门之间的相互关系。

1. 由于铁路工作的特殊性、铁路与国民经济各个部门之间经济关系和法权关系的复杂性，依据国内民事法规来调整铁路与发货人、收货人以及和其他运输部门之间的相互关系是相当困难的。

鉴于上述原因，有必要制订《铁路条例》。执行这一条例，是铁路和其他一切国民经济部门的共同职责。

2. 铁路、收货人和发货人的权利和职责范围以及和其他运输部门之间的相互关系，均由《铁路条例》加以规定，未经苏联部长会议许可，不得更改或增补。

3. 铁路运输计划，应根据《铁路条例》编制。但在《铁路条例》中，只规定了编制运输计划的基本原则。

编制铁路运输计划的详细办法，见1970年1月批准的《货物运输年度和季度计划编制基本原则》和征得国家计委同意，由交通部于1972年10月31日公布并在铁路上实施的《货物运输计划编制规则》中。

4. 铁路货运只有严格遵守规定的要求才能完成。这些要求旨在保证货物完好并及时运到到站，保证列车在运输过程中安全行驶并最大限度地减少运输费用。上述要求综合起来，便构成了货物运送条件，其基本原则要求，已纳入《铁路条例》之内。

上述基本原则的详细内容编入了《货运规则》（以下简称《货运规则》）、《货物装载和加固技术条件》、《货

物、旅客、行李运送规则》以及根据《铁路条例》第六章所公布的其他规则；至于有关货物运输前的准备和若干一般性规定，载于苏联部长会议标准委员会颁布的有关标准（苏联国家标准）中。

5. 根据《铁路条例》第四章（第79—95条）以及《铁路条例》第6条公布的《专用线管理规则》，调整铁路与企事业单位专用线之间的相互关系。

3. 铁路的主要任务是满足国民经济与居民对运输的需要，完成旅客和货物运输计划，保证所运货物的完整并及时运达指定地点。

各铁路运输机构以及各部、各管理部门、各级人民经济委员会*、各企、事业单位、各机关团体的收、发货人，在运送货物时均应严格维护社会主义国家利益，无论是在整体上还是按货物品类，均应全面地、协调地保证各铁路局、铁路分局和车站完成货运计划、合理运用车辆、安全行车和在国民经济中最大限度地节约运输费用。

1. 基本任务，如本条所述，是充分满足国民经济和居民对运输的需要。这就是说，铁路应根据各部门有充分经济依据的申请，将货物运输全部纳入运输计划，并保证完成，旅客运输计划应考虑充分满足居民乘坐铁路旅客列车的需要。

2. 遵守货物运到期限，就是保证货物按《铁路条例》第57条规定的日期运到。这是交通部征得苏联国家计委与商业部同意批准的。

根据该条，公布了运到期限计算规则，这个规刊则载于《苏联铁路运送规则及运价汇编》。

* 人民经济委员会已撤销

3. 要求铁路和发货人协调地全面地完成货物运输计划。如果铁路工作的协调性受到破坏，就会不可避免地使运输能力遭受无法弥补的损失，机车、车辆的运用恶化，专用线卸车在很大程度上会遇到困难，待卸车积压，空车也不能及时配送。

一切从事运输的工作人员遵守这些要求乃是保证铁路正常运营的重要条件之一。

4. 最大限度地运用车辆的载重量和容积是货物运输的重要条件之一，发货人与铁路应共同努力，用一定数量的货车尽可能装载更多的货物。它提倡整车收费办法，即不论车内装载多少货物均按车收费。但是，当装载量低于技术标准时，发货人应向铁路交付欠装的罚款。

5. 在货物运输中，保证列车运行安全是对发货人和铁路提出的最重要的要求。应当了解，货物是在许多地点装车的，仅由铁路一方监督每辆货车的装载和加固，是十分困难的。发货人装载需要在车辆上加固货物时，应该按照《货物装载和加固技术条件》（以下简称《技术条件》）的要求自行严格监督，不允许稍有违反。

铁路应从外观仔细检查货物装载和加固的好坏。货物装载和加固中出现的问题，应由发货人负责消除。铁路工作人员如果从外观检查发现了违反《技术条件》而未向发货人提出改正要求时，铁路不得推卸责任。

6. 发货人应经常注意减少运费支出。运输费用在物资周转费用中应力求达到最小。为此，应尽量缩短运送里程、最合理地运用运输工具、并考虑车辆的容积和载重量，以便最优地选用车辆、利用最短径路、并采取多种运输方式和其他措施改善直达联运。

4. 本条例适用于苏联铁路网内公用铁路运输货物、旅客、行李和邮件，其中包括在铁路专用线内办理货物运送和装卸车。

新建铁路在正式开办营业之前，货物、旅客、行李和邮件的运送，按国家运输工程委员会*和交通部批准并征得全苏工会中央理事会同意的规则办理。

1. 本条文明确地规定了《铁路条例》的适用范围，只有在铁路办理公共客货运输时，可以运用《铁路条例》所阐明的准则。某部门的铁路货运条件是由其所属的主管机关制定，但是，其他主管机关可以运用《铁路条例》中的规定条款，制订本部门有关货运办法的细则。

2. 《铁路条例》适用于从发站至到站的货物运输。如果货物要用汽车送往发站、或从到站运出，《铁路条例》对此未作规定，应另行签订合同协商办理。

3. 如在专用线办理货物装卸，则货物从发站至到站以及到站至专用线或往返运送，均适用于《铁路条例》。

4. 从路网运往新线接轨站，或由新线接轨站运往路网的货物运输，根据《铁路条例》办理。新线内的货物运输，则按本条规定的专门规则和批准的办法办理。

5. 管辖新线的机构为了办理直通联运，征得交通部的同意，可以开通新建线路。为此，可以按照单独的文件办理，通常是《铁路条例》中反映新建铁路特点的若干附件。为直通联运而开通的新建线路，应在《铁路货运规则和运价规程汇编》中予以公布。

6. 新建线路，包括那些在任何情况下，都不可进行直通

* 现今改称苏联运输建筑部

联运的线路，其货物运输按新线机构规定的条款办理。在此情况下，办理营业的铁路按《铁路条例》办法将货物运至靠近新线的接轨站。接轨站根据新线的运送票据，将货物发往新线到站。此时，收货人从接轨站办理领货和往新线车站托运的手续。

7. 铁路营业线的工作人员应尽一切努力协助办理新线的货运工作，应认识到，在新建设过程中，新线与经济区域的开发和发展是密切相关的

8. 接轨站货物的交接、票据传递以及办理货物交接手续等办法，在接轨站的技术作业过程和相应的协定中作出规定。

5. 苏联与其他国家间货物、旅客和行李的铁路运输，根据国际直通铁路联运协定规定的办法办理。

1. 国际直通联运的货物运输，可以认为是在各国铁路车站间以统一的运送票据办理的货物运输。

2. 如果国际直通联运包括几种不同运输方式，则此种运输，比如，可以称之为国际铁路水路直通联运。

3. 货物运输虽可在国际间进行，但也可以不直达。此时，在由一国向另一国转运的指定地点，须另行制票。

4. 国际货物和旅客联运协定，既可是双边的，也可是多边的。

5. 两个相邻国家之间的联运，习惯上称《邻国联运》，即此种联运无过境铁路参加。

6. 苏联铁路是国际货物联运协定（1966年7月1日实行）的参加者，又是国际旅客联运协定的参加者。此外苏联还同芬兰、伊朗、土耳其、奥地利等国家签订了直通联运协

定。同其他国家——非国际旅客联运协定参加者签订了国际直通旅客联运协定。

7. 在国际货物直通联运协定中，附有货物运送条件的说明，各方的责任准则，承运人、发货人和收货人的权利和义务的规定。

以下一些主要的运输条件对于上述协定是通用的：

货物承运按发送国铁路的国内规章办理；

货物可换装运送或不换装运送；（当双方铁路的轨距相同时，车辆可以从某一方直接通往到站；当双方铁路的轨距不同时，车辆从某一方通往到站，需要在边境更换相应的轮对，或采用可以更换车辆轮对的装置）。

办理需要特殊条件的货物运输，而在协定中又并无规定时，仅按相互间事先签订的协议办理。

每个国家开办国际直通联运，可开办若干个车站而不必开办所有车站。开办直通运输的车站站名表，应在相应的协议中予以公布。

考虑到协定中只规定了货物运送的一般条件，因此应在议定书中商定货物包装种类或发送散装货物的具体条件。

货物换装，通常由接受邻国铁路货物的铁路办理。

非换装运送时，敞车类货车的装载和加固根据基本协定的附件一《技术条件》办理。换装运送时，敞车的装载和加固，按国内规章办理。

易腐货物、危险货物、超限货物、集装箱和堆装货物的运输，按照协定附件的专门规则办理。

8. 国境站、财务清算以及审查赔偿和诉讼中所发生的铁路间相互关系的调整，按办事细则、车辆使用规则、国境协定和其他经有关铁路商定的文件处理。

9. 非直通国际联运，发货人和收货人可以委托运输公司办理国境货物的转运手续。这类运输公司可以属于铁路也可以属于其他部门。

6. 交通部根据本《铁路条例》，在《苏联铁路运输规则和运价汇编》中，批准并刊登以下一些规则：

1) 经苏联人民经济委员会*和苏联部长会议 国家仲裁机构同意的《货运规则》，包括各种货物的运送规则条文以及在各车站和铁路专用线进行商务作业的规定。这些规则是会同加盟共和国部长会议和有关部及主管机关制定的。

2) 《货物装载和加固技术条件》(以下简称《技术条件》)是会同加盟共和国部长会议、苏联有关部和主管机关以及苏联工会中央理事会制定的。

3) 经由海与国境站进出口的非国际直通联运货物，其运送规则由交通部会同海上运输部、对外贸易部和苏联部长会议国家对外经济联络委员会制定。

4) 《旅客和行李运送规则》。

1. 由于《铁路条例》只规定了运输的基本原则，而在许多情况下，这些原则规定对实际工作人员是不够用的，为此要求根据《铁路条例》制订补充条文，用以调整每个具体情况下的发货人、铁路和收货人之间的相互关系。在很多情况下，《货运规则》和《技术条件》里的条文引伸了《铁路条例》中某些章节的原则规定，但不能规定与《铁路条例》矛盾的条款。

在这些规则中，也不能规定《铁路条例》中所没有的或未经准许而规定的有关罚款和其他制裁货运参与者的条款。

2. 应当承认，对调整货运参与者之间的相互关系而言，

* 现今经苏联部长会议和国家仲裁机构的同意由交通部、苏联计委和国家供应部批准《货运规则》。

《货运规则》是主要的引伸文件，其中规定了货运准备、计划的编制与执行、货物托运以及到站提取等方面应该遵守的要求。《货运规则》中还包括了对于具有某种特点的货物运输，如集装箱、堆装或散装货物、随车押运员、声明价格、小件物品运输及其他货物运输经路的指示。

《货运规则》，另篇规定了易腐货物、危险货物和集装箱的运输办法。

《货运规则》中还载有新线窄轨铁路的货运规定，有关使用罐车及漏斗车的货运规定。

3.《货运规则》的生效、变更或补充，应在《苏联铁路运输规则和运价汇编》中刊载。如果这些规定未在《苏联铁路运输规则和运价汇编》中刊载，则发货人与收货人概不承担责任。

如某项规定急于发布而又来不及在汇编中刊登，则此项规定必须同时发至有关部门，并使其所属的企业和机关周知。

4.《货物装载和加固技术条件》阐明了货运中保证列车安全运行的问题。其中要特别注意对敞车类货物的装载和加固。应当看到，在铁路运输中，由于各类货物的外形、重量、重心的不同，难以对一切货物的装载和加固方法加以阐述。

《技术条件》说明了对货物加固的一般要求，货物加固的计算方法以及最常见的货物装载和加固方法，例如，装有轮子和履带的机器、金属材料、平面支承货物、集装箱、混凝土制品等。

《技术条件》规定了铁路和发货人在货物运输中对列车安全运行所承担的责任。

如果发货人经常申请托运新品种货物，而在《技术条件》中并未对其作出规定，则必须进行试运。此类货物的试

运方法，在《技术条件》中予以确定。

5.除了国际直通联运以外，大量的非国际直通联运的进出口货物是通过海港和边境站运送的。这类货物在国内运送时，按国内规章办理。但是，由于运送过程适用的规章和技术要求的不同，难以把这类货物全部包括在《货运规则》中。为了调整外贸部门、海港、苏联部长会议对外经济联络委员会、发货人、收货人以及铁路之间的相互关系，专门制定了《进出口货物运输规则》。这类货物经过海港和国境站，但属非国际直通联运。它规定了在国境站、在港口交接进出口货物的办法，以及代表发货人承运货物和向收货人交付货物的一些特定作法，

6.旅客在乘车、托运行李包裹、办理乘车和运送货物的票据手续，随身携带的行李、托运危险货物以及乘坐旅客列车的其他规定，均刊载于《旅客和行李运送规则》。

第二章 货运设备及 旅客服务设施

7. 铁路在各营业站间办理有关货物、旅客、行李、邮件运输等相应业务。

车站办理整车、零担、集装箱等货物的承运、装车、卸车和交付以及与运送旅客行李有关的业务。车站可以开办上述全部业务，也可以开办部分业务。

为了办理运送票据和核收运费，车站设有货运处或货运室、行李房和售票室。在货运室、行李房和售票室应张贴有关货物和行李的承运、交付以及售票的基本规定。必要时，在车站设问事处。

货运室、行李房、售票室货场、仓库等的作业时间，应考虑为收货人、发货人和旅客最优服务并最合理地利用运输设备。

办理全部业务或办理部分业务的车站的开办或封闭，由交通部《苏联铁路货运规则和运价汇编》内公布；封闭某一营业站时，应商得加盟共和国部长会议（非按区域划分的）、自治共和国部长会议或州（边区）劳动者代表执行委员会的同意。

1. 在铁路网内，车站分为办理货运业务和不办理货运业务两类。

在确定开办或封闭某货运站和商务站的经济合理性时，应考虑该站经济吸引区的需求，有无公路和靠近车站的货场能力，以及当地其他条件等因素。