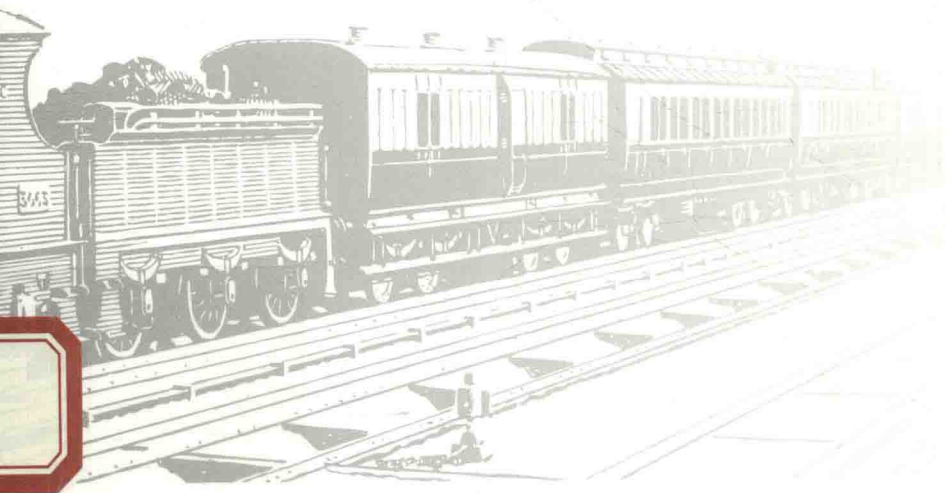


论轨道滚动设备国际利益的保护

——以《卢森堡议定书》为背景

ON THE PROTECTION OF INTERNATIONAL INTERESTS IN
RAILWAY ROLLING EQUIPMENT
—In the Context of “THE LUXEMBOURG PROTOCOL”

◆ 王 平◎著



中国政法大学出版社

论轨道滚动设备国际利益的保护

——以《卢森堡议定书》为背景

ON THE PROTECTION OF INTERNATIONAL INTERESTS IN
RAILWAY ROLLING EQUIPMENT
—In the Context of “THE LUXEMBOURG PROTOCOL”

◆ 王 平◎著



中国政法大学出版社

2017·北京

- 声 明 1. 版权所有, 侵权必究。
2. 如有缺页、倒装问题, 由出版社负责退换。

图书在版编目(CIP)数据

论轨道滚动设备国际利益的保护/王平著. —北京: 中国政法大学出版社,
2017. 11
ISBN 978-7-5620-7895-1

I. ①论… II. ①王… III. ①轨道(铁路)—设备—国际贸易—国际法
IV. ①D996. 1

中国版本图书馆CIP数据核字(2017)第278387号

出 版 者	中国政法大学出版社
地 址	北京市海淀区西土城路 25 号
邮寄地址	北京 100088 信箱 8034 分箱 邮编 100088
网 址	http://www.cuplpress.com (网络实名: 中国政法大学出版社)
电 话	010-58908289(编辑部) 58908334(邮购部)
承 印	北京九州迅驰传媒文化有限公司
开 本	880mm×1230mm 1/32
印 张	9.125
字 数	220 千字
版 次	2017 年 11 月第 1 版
印 次	2017 年 11 月第 1 次印刷
定 价	46.00 元

序 PREFACE

应王平先生的请求，我非常荣幸为此书作序。王平是我在中国政法大学工作时指导的博士生。他一边读书，一边工作，勤奋好学，治学认真。在3年时间内完成了一篇高质量的博士学位论文。毕业后，他仍然坚持学术追求，在论文基础上又完成了这本专著，填补了我国法学研究在轨道滚动设备国际法律保护方面的空白。

中国于2009年批准了《移动设备国际利益公约》(Convention on International Interests in Mobile Equipment)，或称《开普敦公约》(Cape Town Convention)。《卢森堡议定书》(其英文全称是“Luxembourg Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Railway Rolling Stock”)，是《开普敦公约》项下的议定书之一。简言之，《开普敦公约》建立了移动设备



国际利益保护的法律框架，而对不同移动设备的保护是通过专门议定书完成的。到目前为止，《开普敦公约》下面有三个议定书：《航空器议定书》（其英文全称是“Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment”）、《卢森堡议定书》（也翻译为《铁路议定书》）和《空间资产议定书》（其英文全称是“Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Space Assets”）。《航空器议定书》已经生效，中国也签署了该议定书，但尚未签署《卢森堡议定书》，同时该议定书尚未生效。中国已经成为铁路大国。特别是中国最近高铁技术的提高和设备出口不断增长，“一带一路”框架下的中欧列车发展迅猛，已经开通了五十几次班列。随着中国铁路走向世界，铁路或轨道移动设备的国际利益保护是中国必须面对的问题。作为铁路设备的出口和出租大国，中国作为卖方或者出租方的利益在《卢森堡议定书》框架下无疑会受到更有效的保护。因此，《卢森堡议定书》对中国的国际发展战略会愈来愈重要，中国应当尽快签署和批准此议定书。王平先生的这部专著对于加强国内各界对《卢森堡议定书》的理解有非常重要的前瞻意义。

毫无疑问，王平先生是写此类专著的最佳人选之一。因为工作关系，他熟悉中国铁路法规和铁路行业的运作，并多次作为中国代表团成员参加过《卢森堡议定书》的谈判。他丰富的实践经验和扎实的法律功底是这本专著能够取得成功的重要基础。他认真的治学态度和以问题为导向的研究方法使这本专著具有很好的理论和实践价值。

最后，我想引用陆游的诗句：“古人学问无遗力，少壮工夫老始成。纸上得来终觉浅，绝知此事要躬行。”作为我们所有法律人对法律知识追求的共勉。

莫世健

2017年6月于澳门大学

序 | 001

导 言 | 001

一、移动设备国际利益保护法律框架概述 | 001

二、国际利益概念及其保护机制概述 | 013

第一章 轨道滚动设备国际利益保护国际法律

制度的概念 | 021

第一节 轨道滚动设备及其国际利益的概念 | 021

一、轨道滚动设备 | 021

二、轨道滚动设备国际利益的概念 | 026

三、轨道滚动设备国际利益的构成 | 033

第二节 轨道滚动设备国际利益保护国际法律

制度的概念 | 039



- 一、轨道滚动设备国际利益保护国际法律制度的
 界定 | 039
- 二、轨道滚动设备国际利益保护国际法律制度的渊源和
 适用范围 | 045
- 三、轨道滚动设备国际利益保护国际法律制度的价值和
 原则 | 052
- 四、轨道滚动设备国际利益保护国际法律制度的构成
 体系 | 060

第二章 轨道滚动设备国际利益的事前保护国际 法律制度 | 065

第一节 轨道滚动设备国际利益国际登记制度的概念 与功能 | 066

- 一、轨道滚动设备国际利益国际登记制度的概念 | 066
- 二、轨道滚动设备国际利益国际登记制度的功能 | 071

第二节 轨道滚动设备国际利益的国际登记处及其监管机构 和登记官 | 076

- 一、轨道滚动设备国际利益的国际登记处 | 076
- 二、轨道滚动设备国际利益的国际登记处监管机构 | 080
- 三、轨道滚动设备国际利益的国际登记处登记官 | 085

第三节 轨道滚动设备国际利益的国际登记要求和 程序 | 089

- 一、轨道滚动设备国际利益的国际登记要求 | 089
- 二、轨道滚动设备国际利益的国际登记程序 | 094

第三章 违约条件下轨道滚动设备国际利益保护制度 | 104

第一节 实质违约的救济 | 104

一、实质违约的构成 | 106

二、担保权人的救济 | 110

三、附条件的卖方或出租人的救济 | 125

第二节 国际利益转让不履行的救济 | 126

一、国际利益的转让及其效力 | 127

二、担保性转让不履行的救济 | 134

第三节 附加救济与最终裁决前的救济 | 136

第四节 救济的程序要求和违约救济的限定 | 141

一、程序要求 | 142

二、违约救济的限定 | 143

三、公共服务豁免 | 144

第四章 破产事件中轨道滚动设备国际利益保护制度 | 150

第一节 破产事件中的破产财产与国际利益 | 150

一、破产财产的界定 | 150

二、债务人破产与破产财产 | 155

三、债务人破产中的国际利益及其保护形式 | 159

第二节 破产时的具体救济 | 163

一、破产的效力 | 163

二、破产时的救济方案 | 167

第三节 国际利益保护中的债务人 | 179

一、减损 | 179

二、债务人不受干扰的占有和使用的权利 | 181



第五章 “一带一路”视角下加入《卢森堡议定书》 的重要意义和立法选择	186
第一节 对我国相关法律和移动设备国际利益保护机制的 反思性评析	188
第二节 公约及议定书与我国相关法律的具体比较	193
一、物权和债权制度的比较	193
二、破产制度的比较	195
三、救济方式的比较	196
四、公约及议定书之利益保护机制与我国法律 相关规定的总结比较	197
第三节 “一带一路”视角下加入《卢森堡议定书》的 重要意义	198
第四节 我国对公约及议定书的立法应对策略	204
结束语	207
附件一 移动设备国际利益公约（2001·英文版）	217
附件二 有关铁路轨道滚动设备特定问题 卢森堡议定书（2007·英文版）	252
参考文献	278

一、移动设备国际利益保护法律框架概述

据统计,目前全球各国铁路部门每年在铁路轨道滚动设备上投资约 2400 多亿人民币,而且还有更多资金需求未得到满足。各国政府对现有融资需求尚且不能满足,增加投资更是心有余而力不足。但是,近年以来,世界范围内的铁路轨道滚动设备的融资与租赁被下列事实所困扰:因为这些设备通常是可以超越国界的,所以贷方与出租方的权利和利益具有内在的不稳定性。具体来说,在一个国家有效创设的并被保护的利益,在国外却可能是无效的或不被保护的,特别是在那些法律对非占有担保有限制措施的国家。而且,并不是所有国家都拥有一套适当保障债权人在债务人不履行的情况下的权利的法律框架,这是其一。传统国际私法中的冲突法规则也不适合解决移动设备的国际融资与租赁所遇到的所有障碍,这是其二。原因如下:传统的冲突法规则适用财产所在地原则作为调整财产权的法律,但是如此的原则不适合移动设备。因为移动设备经常从一个国家移动到另一个国家,在空间资产的情形下,根本不存在任何国家的边界内的问题。对于移动设备的法律适用问题,不同的



法律体系采取了不同的决定方法。更进一步来说,即使设计一套统一的冲突规则是可能的,它也不能克服依赖于国内法的缺陷,因为对于这个问题,不同国家国内法律的变化是很大的,在某些司法管辖区对担保利益是非常支持的,而在其他管辖区是有限制的或非常反对的。这可能阻止展期信用证的潜在融资人,也可能导致信用成本的巨大增加。因此,制定调整这些设备上的担保、所有权保留和租赁利益的一套国际规则是必要的。这套规则给债权人提供了必要的保障,同时给债务人提供了保障措施。甚至,这套规则有利于那些与不移出国家边界的轨道滚动设备相关的跨边界借贷和租赁。

2001年11月,国际统一私法协会(UNIDROIT)和国际民航组织(ICAO)在开普敦联合主持的外交会通过了《移动设备国际利益公约》(以下简称《开普敦公约》或《公约》)及《移动设备国际利益公约关于航空器设备特定问题的议定书》(以下简称《航空器议定书》)。2007年2月,国际统一私法协会和国际铁路联运组织(OTIF)在卢森堡联合主办了一次外交会议,共有42个国家和12个国际组织参加。^[1]在此次会议上,《有关铁路轨道滚动设备特定问题卢森堡议定书》(以下简称《卢森堡议定书》)获得通过。^[2]另外需要说明的是,笔者之所以将“railway rolling stock”翻译为“铁路轨道滚动设备”(以下简称“轨道滚动设备”)而不是目前国内比较流行的“铁路车辆”,是因为笔者对议定书第1条第2款第5项关于“railway rolling

[1] Roy Goode, *Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol Thereto on Matters Specific to Railway Rolling Stock*, Printed by Capitoline 52 s. a. s. — Rome (Italy) 2008, p. 2.

[2] 该议定书已由5个国家和欧盟作为组织签署,尚未有国家或组织批准,中国也尚未签署该议定书。

stock”的定义的理解，与别人不同。该条款中明确指出，“railway rolling stock”意思是指在固定铁路轨道上的可移动的车辆或者直接在导轨上或下的可移动车辆，该可移动车辆装配有牵引系统、发动机、刹车装置、轴承、转向装置、受电弓、配件和其他部件、设备及零件，以及技术资料、使用手册和相关记录。《卢森堡议定书》是对《开普敦公约》的补充和限定，是为了满足铁路轨道滚动设备的融资和租赁的特殊需要而制定的。公约及其议定书的基本目的是通过增加更低成本的私人融资刺激对铁路轨道滚动设备的多样化需求的投资。这个目的的实现是通过设定一套国际法律体制。这个法律体制给担保人、附条件出卖人和租赁人提供了铁路轨道滚动设备上的一项自治性利益，这项利益通过在国际注册机构的注册而得到保障。而且，这个法律体制为担保人、附条件出卖人和租赁人提供了及时而有效的不履行救济制度，包括债务人处于破产之中或之外的不履行。除了这个基本目的，公约及其议定书所设定的国际法律体制要实现下列五个具体的目的：①有利于移动设备中的具有经济重要性的部分的购置和融资。这个目标的实现是通过下列机制，创设一项所有缔约国都承认的国际利益。②给债权人提供一套违约救济和与破产相关的救济制度。而且如果存在违约的证据，公约提供给债权人快速救济，直到对关于这个争议的主张作出了最终决定。③建立登记国际利益的电子化国际登记处，它通知第三方国际利益的存在，能够使债权人获得对抗后来被登记的国际利益、没有被登记的国际利益的优先权，并且对抗债务人破产中的债权人。④通过相关的议定书，确保工业部门的特殊需要得到满足。⑤通过这些措施，使有意图的债权人有信心作出授予信用的决定，提高可获得设备的信用等



级,降低所有利益方的交易成本。〔1〕

可见,《卢森堡议定书》的通过,极大程度地便利了铁路轨道滚动设备融资与租赁国际法律问题的解决。尤其是在轨道滚动设备上设定国际利益予以保护,为我国铁路事业的引进来走出去,提供了非常良好的国际法律保障。但是,由于《开普敦公约》与《卢森堡议定书》,采取的是双文本的生效结构,又为我们直观地把握轨道滚动设备国际利益保护增添了困难。那么,在我国加入该《公约》与《卢森堡议定书》之前,透彻地把握该国际法律对轨道滚动设备国际利益的设定和保护机制就成了亟需解决的难题。对于笔者本人来说,之所以选了这个题目,是因为笔者本人10年来一直从事铁路法律工作,较为熟悉中国在这个方面的融资法律问题。更为主要的一点是,笔者在2010年参加了《开普敦公约》和《卢森堡议定书》的国际会议,相对来说比较了解该题目所涉及的内容。

整体来看,《开普敦公约》及《卢森堡议定书》规定的内容属于私人交易法(private transactional law)的领域,也是最有雄心的国际经济法工具之一。按照目前中国国际经济法学的框架,例如王传丽教授主编的《国际经济法》,它属于国际经济法中的国际金融法学的内容之一。〔2〕因此,本书的研究不仅追踪了国际经济法律制度的最新发展,而且能够丰富我国国际经济法尤其是国际金融法学的研究内容以及完善其研究体系。

本书的研究不仅具有理论意义,而且具有一定的实践意义。众所周知,目前我国铁路管理体制正处于改革的关键时期,铁

〔1〕〔英〕罗伊·古德:《移动设备国际利益公约和有关航空器设备特定问题议定书——正式注释》,孙仕柱译,任超英审校,中国民航出版社2004年版,第7页。

〔2〕参见王传丽主编:《国际经济法》,法律出版社2009年版。

路建设各项事业处于高速的发展阶段。“2013年3月14日，全国人大通过《国务院机构改革和职能转变方案》，实行铁路政企分开，不再保留铁道部”；^[1]原铁道部的企业职能由新组建的中国铁路总公司承担。按照财政部批复的《中国铁路总公司组建方案》和《中国铁路总公司章程》，铁路总公司负责“铁路运输装备的购置”，享有“对外投融资、对外担保”等经营自主权，承担着“铁路资产保值增值”的责任。按照“十二五”规划，2015年年底铁路营业里程将达到12万公里^[2]；截至2013年，铁路营业里程已超过10万公里，即2013—2015年间需新投产线路2万公里，年均在7000公里左右。车辆购置及更新改造投资将由2012年预计1100亿元上升至2013年计划的1300亿元，同比增长14%，增速可观。由此可见，未来几年，随着新线的大量投产运行，轨道滚动设备购置及更新改造投资将保持强劲的增长势头。根据现有数据分析，2013—2015年轨道滚动设备的市场容量总计可达5000亿元。在高负债率的形势下，节约有限的、宝贵的资本，改变传统的装备观念，充分利用多元化的投融资手段，发挥杠杆效应，以最大限度地实现经营目标，是我国铁路建设面临的急切任务。本书的研究对于解决我国铁路体制改革和铁路建设发展中所面临的问题具有一定的实践前瞻意义。具体来说，在这个背景下，研究《开普敦公约》及《卢森堡议定书》具有如下意义：

[1] http://www.gov.cn/2013lh/content_2353665.htm.

[2] 根据国家《中长期铁路网规划》，2015年，中国高速铁路运营里程将达到1.9万公里；5年后，即到2020年，中国铁路营业里程将达到12万公里以上，快速客运网基本覆盖中国省会及50万以上人口城市。全国人大代表、中国工程院院士王梦恕在接受《中国科学报》记者采访时表示，就目前建设进度来看，2015年底，全国铁路运营里程就将达到12万公里，有望提前5年达到既定目标。



第一,研究《开普敦公约》及《卢森堡议定书》可以为我国加入该议定书提供法律理论上的准备,以及为完善我国相关法律做出贡献,同时促进国内法与国际法的衔接。《开普敦公约》是以一个主公约文本加一系列的议定书为结构的新型国际公约。我国2008年已经批准加入了该《公约》,即《移动设备国际利益公约》和《航空器议定书》,并同时做出了相关法律说明。^[1]那么,根据既定的先例,如果我国要加入《卢森堡议定

[1] 我国加入《公约》时的声明如下:其一,对《公约》第39条第1款(a)项声明:依照中华人民共和国法律优先于有担保的债权人的全部非约定权利或者利益无须登记即可优先于已经登记的国际利益,包括但不限于破产费用和共益债务请求权,职工工资,产生于该民用航空器被抵押、质押或留置之前的税款,援救该民用航空器的报酬请求权,保管维护该民用航空器的必须费用请求权等。对《公约》第39条第1款(b)项声明:《公约》不影响国家或国家实体、政府间组织或者其他公共服务的私人提供者依照中华人民共和国法律扣留或者扣押标的物,以向此种实体、组织或者提供者支付与使用该标的物或者另一标的物的服务直接有关的欠款的权利。对《公约》第39条第4款声明:根据第39条第1款(a)项所作出的声明中所含种类的权利或者利益,优先于批准《航空器议定书》之前已登记的国际利益。其二,对《公约》第40条声明:为执行判决债务而获得的附属于债务人设备的利益为可登记的非约定权利或利益。其三,对《公约》第43条声明:中华人民共和国适用《公约》第43条,其中适用第1款和第2款(a)项的条件是当事方选定的缔约国法院为与协议争议有实际联系的地点的法院。其四,对《公约》第50条第1款声明:《公约》不适用于中华人民共和国的国内交易。其五,对《公约》第53条声明:中华人民共和国各航空公司总部所在地的中级人民法院对《公约》所涉及的航空器设备租赁纠纷具有管辖权。其六,对《公约》第54条第1款声明:用于担保的标的物位于中华人民共和国境内的,担保权人不得在中华人民共和国境内出租该标的物。对《公约》第54条第2款声明:债权人依据《公约》任何条款可以获得但条款中并未明确要求必须向法院申请的任何救济,必须经过中华人民共和国人民法院同意后方可施行。其七,中华人民共和国适用《航空器议定书》第8、12、13条的规定。其八,中华人民共和国适用《航空器议定书》第10条第1~4、6、7款的规定。中华人民共和国法院在收到申请后,对于《公约》第13条第1款(a)、(b)、(c)项规定的救济,在10天内作出裁定并立即开始执行;对于《公约》第13条第1款(d)、(e)项规定的救济,在30天内作出裁定并立即开始执行。其九,中华人民共和国对《航空器议定书》定义的所有破产程序适用《航空器议定书》第11条方案A,等待期为60天。其十,根据《航空器议定书》第19条的规定,中华人民共和国指定中国民用航空局的权利登记机构为接入点。其十一,在中华人民共和国政府另行通知前,《公约》和《航空器议定书》暂不适用于中华人民共和国香港特别行政区和澳门特别行政区。

书》必然也要做出相应的法律说明，并协调国内法律与《卢森堡议定书》的衔接问题，所以对《开普敦公约》及《卢森堡议定书》的国际利益保护机制进行规范和比较研究，具有很强的现实紧迫性和必要性。

第二，研究铁路轨道滚动设备国际利益保护，有助于我国铁路事业更好的实现技术引进和突破。在我国铁路事业的发展过程中，大力吸收借鉴国外的先进经验和购买西方是先进铁路设备必不可少的路径。这条思路，无论是在我国的高铁建设，还是在铁路建设中都是良好的例证。那么，在铁路事业的现代化过程中，如何解决资金紧缺问题，是一个关键问题。而国际融资租赁作为一种比较成熟的资金融通手段，可以大幅节约研发投入，保障具有世界先进技术水平的设备的采用。另外，如何保证我国和国外交易双方的利益也是一个关键问题。要做到通过国际融资的途径解决我国铁路设备建设上的难题，同时还要保障我国在购买、租赁国外先进铁路轨道滚动设备过程中的国家利益，以及使得国外交易方放心我们的融资，这需要法律措施来进行保障。在这个前提下，只有充分理解铁路车辆融资的国际公约才能妥善解决涉及国家间交易的铁路相关移动设备问题，也有利于实现我国的高铁战略。

第三，研究铁路轨道滚动设备的国际利益保护，有助于我国铁路企业更好地实现“走出去”的战略目标。与巨额投资支出相对应的是，经过多年的发展，原铁道部也积累了大量的资源。尤其是2000年以后，我国轨道滚动设备总数以平均每年2万余台的速度增长；截至2011年底，其总量已达72万余台，较1965年增长了近三倍。面对如此庞大的资源，需要通过多种方式合理配置，最大限度地发挥其资产效益。不仅如此，由于坚