Study on
Convention on Direct International Railway Traffic from Organisation for Railways Cooperation

铁路合作组织《国际铁路直通联运公约》研究

王夏昊　宇培峰　程笑男◎著

出版社
HING HOUSE

图书在版编目(CIP)数据

铁路合作组织《国际铁路直通联运公约》研究 / 王夏昊，宇培峰，程笑男著. —北京：中国法制出版社，2019.11

ISBN 978-7-5216-0647-8

Ⅰ. ①铁… Ⅱ. ①王… ②宇… ③程… Ⅲ. ①铁路运输—国际联合运输—国际条约—研究 Ⅳ. ①F531.6

中国版本图书馆CIP数据核字（2019）第253462号

责任编辑：王雯汀　　封面设计：杨鑫宇

铁路合作组织《国际铁路直通联运公约》研究

TIELU HEZUO ZUZHI《GUOJI TIELU ZHITONG LIANYUN GONGYUE》YANJIU

著者 / 王夏昊　宇培峰　程笑男

经销 / 新华书店

印刷 / 北京京华虎彩印刷有限公司

开本 / 880毫米×1230毫米　32开　　印张 / 7.75　字数 / 160千

版次 / 2019年11月第1版　　2019年11月第1次印刷

中国法制出版社出版

书号ISBN 978-7-5216-0647-8　　定价：35.00元

北京西单横二条2号　邮政编码100031　　传真：010-66031119

网址：http://www.zgfzs.com　　**编辑部电话：010-66060794**

市场营销部电话：010-66033393　　**邮购部电话：010-66033288**

（如有印装质量问题，请与本社印务部联系调换。电话：010-66032926）

目录

CONTENTS

导　论 / 001

第 1 章　《国际铁路直通联运公约》的历史沿革

1.1　1951 年国际铁路联运客货运输第一批基本文件 / 005

1.2　1956 年索菲亚（保加利亚）铁路运输部长会议 / 008

1.3　21 世纪后铁组公约的发展与《国际铁路直通联运公约》的编制 / 009

第 2 章　《国际铁路直通联运公约》的特征

2.1　《国际铁路直通联运公约》的特征 / 018

2.2　《铁组公约》的性质与特征 / 020

2.3　《国际铁路直通联运公约》的体例安排与文本结构 / 093

2.4　《国际铁路直通联运公约》的基本原则 / 095

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com

第 3 章 《国际铁路直通联运公约》的法律关系

3.1 《国际铁路直通联运公约》的法律主体 / 107

3.2 《国际铁路直通联运公约》的权利义务关系 / 114

第 4 章 《国际铁路直通联运公约》的法律制度

4.1 国际联运货物运输合同中承运人的责任制度 / 129

4.2 国际联运货物运输合同中的运费支付制度 / 134

4.3 国际联运货物运输与旅客运输合同中的赔偿请求前置制度 / 137

4.4 国际联运旅客运输合同中承运人的责任制度 / 142

4.5 公约的特权与豁免制度 / 152

第 5 章 《国际铁路直通联运公约》存在的问题

5.1 公约整体架构不够合理 / 161

5.2 部分名词使用不清、指代不明 / 162

5.3 相关成员、组织机构的职责设定不清、规定不明 / 167

5.4 公约对部分情况考虑不全面、规定不完善 / 168

5.5 公约有些表述不够精确 / 169

第 6 章　完善《国际铁路直通联运公约》的中国立场与中国方案

6.1 《国际铁路直通联运公约》对中国的意义 / 171

6.2 我国对完善《国际铁路直通联运公约》的基本态度与立场 / 172

6.3 《国际铁路直通联运公约》中具体规定的中国方案 / 173

6.4 《国际铁路直通联运公约》与中国签署的其他铁路联运公约（COTIF）的适用关系 / 182

6.5 《国际铁路直通联运公约》与中国国内法律的适用关系 / 197

结　论 / 210

参考文献 / 212

附　录　涉外铁路运输调研报告

一、调研背景 / 216

二、调研对象 / 217

三、调研方法 / 218

四、调研结果 / 218

导 论

第二次世界大战后，由于欧亚地缘政治格局的变化，为满足欧亚国家间日益增长的客货运输需求，并保证国际铁路客货联运，部分欧亚国家就国际铁路运输做出了相当的努力，并于1956年在索菲亚（保加利亚）举办了由保加利亚人民共和国、中华人民共和国、德意志民主共和国、苏维埃社会主义共和国联盟等国家主管铁路运输的部长会议。会议上，各国一致决定成立铁路合作组织（以下简称铁组）。

《国际铁路直通联运公约》[①]是铁组拟定的一组从规范铁组组织架构，到规范国际货运、客运、基础设施建设、机车车辆使用中法律关系的全方位的国际铁路联运公约，包括一个框架性公约与八个附件文件。由于框架性公约文件标题同为《国际铁路直通联运公约》，为明确指代，下文中以《国际铁路直通联运公约》指代整个公约体系，而以《铁组公约》指代公约体系中的第一个框架

① http://zh.osjd.org/doco/public/zh?STRUCTURE_ID=79&layer_id=6073&refererLayerId=6076&id=92，最后访问时间：2019年10月24日。

性公约文本（公约正文）。《国际铁路直通联运公约》旨在发展国际货物和旅客运输，建立欧亚地区统一的铁路运输空间，提高洲际铁路运输通道的竞争能力，以及促进铁路运输领域的技术进步和科技合作。2015 年，铁组对其包括国际客协和国际货协在内的基本文件进行了全面的重审工作，并对《国际铁路直通联运公约》草案进行了编制。

本书将《国际铁路直通联运公约》草案作为规范研究对象。同时，根据公约草案第八条第二款、公约草案第五十六条第二款的规定，公约的八个附件（《国际联运货物运输合同一般规定》《国际联运旅客运输合同一般规定》《国际联运危险货物运送一般规定》《国际联运铁路基础设施一般规定》《国际联运铁路机车车辆一般规定》《国际联运货车使用一般规定》《国际联运客车使用一般规定》《铁组特权和豁免权议定书》）也是公约不可分割的部分，因此本书除《铁组公约》外，还将对公约体系下的八个公约附件展开分析。同时根据《维也纳条约法公约》第三十一条、第三十二条的条约解释规则[①]，除公约草案正文及附件文本外，解释分析公约还应结合当事国间因缔结条约所订与公约有关的任何协定、一个以上当事国因缔结条约所订并经其他当事国接受为条约有关文书之任何文书、当事国嗣后所订关于条约之解释或其规定之适用之任何协定、嗣后在条约适用方

① Vienna Convention on the Law of Treaties art. 31, 32, *opened for signature* May 23, 1969, 1155 U.N.T.S. 331.

面确定各当事国对条约解释之协定之任何惯例、适用于当事国间关系之任何有关国际法规则、公约订立的准备工作与缔约情况等内容。综上，本书将对公约的性质与特征、基本原则、其中所涉法律关系、设立的法律制度、存在的问题以及完善该公约的中国立场及中国方案进行深入研究和探讨，力求对中国在国际铁路运输中的实践有所裨益。

第 1 章
《国际铁路直通联运公约》的历史沿革

国际铁路联运公约的签订不是一蹴而就的，自 20 世纪 50 年代起，《国际铁路直通联运公约》的主要参加国就为促成国际铁路联运做出了不懈的努力，从最开始的部门协定，仅涉及运输领域的单一客运、货运协定，到现在的由铁路合作组织促进的政府间协定，覆盖客运、货运及基础设施建设的多方位框架性公约体系，国际铁路联运公约经历了重大的变迁与发展。对国际铁路联运公约的历史沿革进行研究不仅可以厘清缔约方之间国际铁路联运关系的发展脉络，同时可以明晰各国历来关心的利益与争议点，从而更好地对《国际铁路直通联运公约》进行阐释，并对未来的国际铁路联运关系的发展有更为清晰和明确的认识。

1.1　1951 年国际铁路联运客货运输第一批基本文件

20 世纪 50 年代初，为保证国际联运客货运送，各国迫切需要制定统一的法律和经济标准。基于此，阿尔巴尼亚人民共和国、保加利亚人民共和国、匈牙利人民共和国、德意志民主共和国、

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com

波兰人民共和国、罗马尼亚社会主义共和国、苏维埃社会主义共和国联盟及捷克斯洛伐克社会主义共和国等国的铁路事务局在华沙（1950 年 12 月 22 日）、布拉格（1951 年 4 月 23 日）、布达佩斯（1951 年 7 月 10 日）等地举行的会议上，编制并商定了办理国际客货运送的第一批基本文件，包括：《国际铁路直通联运旅客及行李运送协定（国际客运协定）及其办事细则》《国际铁路直达联运货物运送协定（国际货运协定）及其办事细则》《国际铁路直通联运旅客、行李、包裹运送运价规程》《国际铁路直达联运货物运送协定参加国铁路货物运送统一过境运价规程》《国际联运车辆互用规则（车规）》《国际客运协定和国际货运协定清算规则》。由各国铁路事务局通过的上述协定、规则及运价规程自 1951 年 11 月 1 日起施行。

之后，与会各国的铁路事务局于莫斯科（1953 年）与柏林（1955 年）分别举行了上述协定定期会议。会议对上述协定、运价规程和规则文本进行了根本性修改，协定名称定为《国际货物联运协定》（以下简称《国际货协》）和《国际旅客联运协定》（以下简称《国际客协》）。这次会议后，协定参加方数量明显增加。1953 年，中华人民共和国、朝鲜民主主义人民共和国、蒙古人民共和国三国铁路事务局加入上述协定，1955 年，越南民主共和国铁路事务局也加入了该协定。至此，参加上述协定的铁路机构总数达到了 12 个。《国际货协》与《国际客协》主要就铁路运输法和运价问题，以及与运送过程直接相关的技术运营等问题进行了规定，旨在加强各国在相关领域的合作。在协定参加铁路所在国

首都每两年一次举行的会议上，对协定及其指南进行了重审。为此，波兰国家铁路事务局受托管理《国际货协》与《国际客协》调整的事务，并为履行这一职能设立了专门的事务所，其经费由参与协定的主体以会费的形式支付。

之后，随着各国铁路运输间合作的不断发展，各国客、货运输量均显著增长，除此之外，将铁路运输领域的合作扩大到技术、科研、设计及经济等其他领域的需求也更加迫切。为满足上述现实的需求，1956 年上半年，在以各国铁路事务局之间达成协议及早期组织框架内，成立了下列专门技术委员会：

第一技术专门委员会——关于车辆和建筑接近限界、车辆及车辆配件统一化问题；

第二技术专门委员会——关于信号问题；

第三技术专门委员会——关于电气化问题；

第四技术专门委员会——关于线路上部建筑和桥隧建筑物问题。

首先，这一时期的国际铁路联运合作建立在各国铁路事务局之间，而非各国中央政府之间，《国际货协》与《国际客协》作为部门间协定而不是政府间协定，其适用等级低于政府间的国际旅客运输公约及国际货物运输公约；其次，最初几年适用统一货价和车规的经验表明，国际旅客和货运运输领域的矛盾越来越多。无论是在统一货价运价费率水平问题上，还是在他路车辆使用费费率水平问题上，各国利益上的分歧直接影响和激化了各国铁路事务局在意见和观点上的分歧。这对采用《国际客协》和《国际货协》的铁路事务局所在国之间的经济合作造成了负面影响。这一问题

不仅对这些国家间的经济合作带来严重危害，而且还削弱了相应国家在政治层面开展合作的可能性。另外，由于仅由各国铁路事务局单方面制定货物及旅客运输协定，导致早期的运输协定调整范围相对局限，没有适当地统筹协调其他部门的规范内容，上述问题成为在实践中适用《国际客协》及《国际货协》出现不良现象的原因。同时，由于铁路间开展科技合作的需要及国际铁路联运的发展，必须创建新的组织形式，才能保证这一合作持续发展。

鉴于上述原因，有必要成立新的组织机构，负责铁路运输领域的合作。该机构的级别应高于各国铁路事务局，并能全面涵盖铁路业务的方方面面，最为重要的是，这一合作应在有关国家部长的直接监督下进行，代表各国中央政府的利益。为此，各有关国家的部长应定期在一年一度的部长会议上聚首，就政府间铁路运输事项进行商讨，并结合各国铁路运输领域的发展和需求对现有的铁路运输协定进行及时的调整。

1.2 1956 年索菲亚（保加利亚）铁路运输部长会议

出于上述考虑，1956 年 6 月，第一届部长会议在索菲亚举行，与会部长一致决定成立铁路合作组织。这次会议被视为铁组历史上的第一届部长会议。这次会议通过了铁路合作组织章程，并委托事务所编制部长会议议事规则草案和铁组执行机关——铁组委员会的办事细则。

1957 年在北京举行的第二届部长会议上，各国部长一致决定

任命波兰铁路代表德伦什克维奇·汉利克担任铁组委员会主席，苏联铁路代表担任副主席，捷克斯洛伐克铁路代表担任委员会秘书。与此同时，根据苏联运输部部长别谢夫的提议，为了扩大铁组部长会议及铁组委员会通过的决议的影响，并为了铁组参加国之间交流铁路工作经验和成就的方便，铁组官方杂志《铁组通讯》将用中文、德文和俄文出版。[①]

在这一阶段铁组长达 50 年的工作中，既存在积极和富有成果的工作阶段，也遇到过 1966—1984 年由于不能召开领导机关会议（部长会议）的困难时期。尽管领导机关会议的召开存在困难，铁组委员会仍照常运转，其工作不仅没有受到束缚，反而在这一阶段采取一切措施扩大了自身的活动范围。铁路合作组织秉持着集体解决铁路运输领域发生的问题的态度和立场，这使得铁组在近年来欧亚各国政治剧烈动荡的背景下，仍然能够积极履行其职责，并享有相当的国际组织的威望。

1.3 21 世纪后铁组公约的发展与《国际铁路直通联运公约》的编制

20 世纪 90 年代初，新的地缘政治形势对国际铁路运输提出了新的要求，而这些要求需要国际铁路运输中的所有参与方协调

① http://zh.osjd.org/statico/public/zh?STRUCTURE_ID=77&，最后访问时间：2019 年 10 月 24 日。

合作，才能保证在欧亚各国间开展定期的洲际铁路联运活动。这一时期的运输困难主要表现在如下方面：首先，由于新的国家的出现，国界线的长度相应增加，同时，各国过境手续日趋繁复，这一情况对压缩货物运输时间产生了相当的负面影响。其次，铁组成员方之间铁路联运呈现运送经路漫长（8000—10000km），且途经不同的气候带（包括酷寒地区）的特点，列车在单方向运行途中要进行两次变换轨距（1435—1520—1435mm）。铁组成立之初，铁组成员方铁路线路全部营业里程约227000km。而目前该长度达到276376km，运输长度的增加一方面体现了国际铁路运输领域的发展，但另一方面也对国际铁路运输领域的合作提出了新的挑战。最后，欧亚运送中存在一些与西欧不同的法定标准，如运送条件、运价问题、海关手续、车辆互用规则、铁路间财务清算等问题。这些法定标准的制定需结合各国的铁路运输实体经济、政治等情况，经各国部长谈判商讨以确定或调整。在分析了铁路运输过程的上述特点的基础上，铁路合作组织对各成员方商定的决定进行协调，协助完善铁组成员方间的铁路运输，并考虑使其与欧洲现有运输系统在技术、工艺、法律和运价方面实现兼容。

苏联解体后，在铁组原本的13个成员方之外，又增加了白俄罗斯共和国、拉脱维亚共和国、立陶宛共和国、爱沙尼亚共和国、摩尔多瓦共和国和乌克兰。经过1992年的变革，铁组成员达到了19个。德国的统一影响了德国铁路继续参加铁组的形式——其以铁组观察员的身份加入铁路合作组织。

基于上述历史、现实背景的考量，根据部长会议成员授权代表对一系列研究工作结果的讨论，以及委员会对研究工作结果的分析，第十九届部长会议于 1991 年在布达佩斯召开，会议通过了关于完善铁路合作组织活动的主要方向，并强调了下列工作的重要性和必要性：将西欧国际铁路联运延伸到亚洲东海岸，并推广现代化的技术手段和工艺；发展中东欧和亚洲国家铁路间的合作，并交流经验；逐步创建统一的国际运输法；在运输政策和生态方面开展合作。

不仅如此，1992 年在乌兰巴托举行的铁组第二十届部长会议决定成立新的铁组领导机关——铁路总局长（负责代表）会议（总局长会议）。成立新的领导机关的目的是吸引铁路运输中的其他国家及铁路公司参与铁组的工作。其主要任务是对下列问题开展工作：在欧洲和亚洲国家间国际铁路运送（包括多式联运）方面开展合作；相互交换关于预期外贸运量的信息，并据此制定有竞争力的联合提案；制定车辆、集装箱、托盘和运送用具的使用规则及其养护方法；组织各路间的清算；发展同其他国际组织的合作；解决铁路经济和财务问题；研究技术和科研课题。会议确定的铁组活动的主要方向是：为组织欧亚国家间的国际铁路运送，包括多式联运创造条件并开展合作；就运输政策、铁路运输法律和生态等问题开展合作；掌管《国际旅客联运协定》（国际客协）、《国际货物联运协定》（国际货协）、《国际联运车辆使用规则（车规）协约》、《国际铁路客运运价规程（国际客价）协约》、《统一过境运价规程（统一货价）协约》、《国际铁路过境运价规程（国际货

价）协约》、《国际旅客联运和铁路货物联运清算规则协约》，以及与国际联运相关的其他法律文件；制定统一的国际运输法一般原则；制定措施，提高铁路运输对其他运输方式的竞争力；在完善运营规则和技术条件，以及对办理国际联运的线路进行现代化改造方面加强合作；解决铁路成员铁路国际合作中的经济问题；与从事铁路运输和多式联运问题的其他国际组织开展合作。其中，铁组部长会议是铁组最高领导机关。部长会议参考铁组铁路总局长（负责代表）会议的建议，在政府一级审查与铁组活动方向相关的所有问题，并就这些问题通过决议。部长会议一般每年举行一次。总局长会议的成立，进一步扩大了铁组解决问题的范围，同时也提高了工作质量。根据对欧亚各国所发生的变革的分析，同时考虑到必须提高铁路运输的竞争力，重新确立了铁组活动的战略方向——完善欧亚铁路联运。这已作为铁组活动的主要宗旨，体现在新的铁组基本文件中。

铁路合作组织的第二活动阶段是从1993年到现在，在这一阶段，为适应常设专门委员会数量减少、改组及其办事细则的制定引起的变化，铁组贯彻新的铁组基本文件，使委员会新的组织机构适应新时代的需求。在这一时期，委员会于1994年通过了有关完善欧亚铁路联运工作纲要，该纲要是编制铁路合作组织年度工作计划的重要依据。在1993年于华沙举行的铁组第二十一届部长会议对铁路合作组织章程进行了修改，扩大了各国加入铁组的可能性，并允许那些直接从事铁路活动的公司和企业作为观察员或加入企业参加铁组工作。在这一阶段，铁组成员共有27个国家，

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com