联 合 国 E/ESCAP/MCT(3)/L.4

经济及社会理事会

Distr.: Limited
8 December 2016
Chinese
Original: English

亚洲及太平洋经济社会委员会
交通运输部长级会议

第三届会议
2016 年 12 月 5 日至 9 日，莫斯科
临时议程* 项目 11
通过亚洲及太平洋区域关于可持续交通运输互联互通的部长级宣言，包括亚洲及太平洋区域促进可持续交通运输互联互通行动方案第一阶段(2017-2021 年)

关于亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通的部长级宣言草案

我们，出席于2016年12月5日至9日在莫斯科举行的交通运输部长级会议的亚洲及太平洋经济社会委员会成员及准成员的交通运输部长和代表，

申明我们承诺落实联大2015年9月25日题为“变革我们的世界：2030年可持续发展议程”的第70/1号决议，联大在该决议中通过了一套共同大目标和具体目标，以便均衡统筹地实现经济、社会和环境三个方面的可持续发展，

承认《内陆发展中国家2014-2024年十年行动纲领》、[1] 《2011-2020十年期支援最不发达国家行动纲领》[2] 和《小岛屿发展中国家快速行动方式》，[3]

回顾联大2016年4月15日关于改善全球道路安全的第70/260号决议，

欢迎《巴西利亚道路安全宣言》[4] 和其中所载关于加强道路安全管理及改进立法和执法的决定，

---

* E/ESCAP/MCT(3)/L.1。

1 联大第 69/137 号决议，附件二。

2 《第四次联合国最不发达国家会议的报告，2011 年 5 月 9 至 13 日，土耳其伊斯坦布尔》(A/CONF.219/7)，第二章。

3 联大第 69/15 号决议，附件。

4 在 2015 年 11 月 18 日至 19 日于巴西利亚举办的第二次全球道路安全高级别会议上获得通过，以审查《2011-2020 道路安全行动十年全球计划》的执行进展情况。可查阅：www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Brasilia_Declaration/en/。

请回收

赞赏《亚洲及太平洋发展交通运输部长级宣言》，[5] 包括《亚洲及太平洋发展交通运输区域行动方案第二阶段(2012-2016年)》[6] 和《国际道路运输便利化区域战略框架》[7] 的执行进展情况，

认识到《亚洲公路网政府间协定》、[8] 《泛亚铁路网政府间协定》、[9] 《政府间陆港协定》、[10] 《国际道路运输便利化区域战略框架》以及《国际铁路运输便利化区域合作框架》[11] 为加强亚太区域交通运输互联互通提供了一套体制框架，

欢迎中国、蒙古和俄罗斯联邦在交通运输部长级会议期间签署《关于沿亚洲公路网国际道路运输的政府间协定》，这是利用亚洲公路网促进互联互通的一项重要举措，并注意到这项协定开放供《亚洲公路网政府间协定》所有缔约方加入，

注意到举行了旨在推进国际南北运输走廊的双边会谈和多边会谈，包括2016年8月[12] 在阿塞拜疆巴库举行的阿塞拜疆、伊朗伊斯兰共和国和俄罗斯联邦三国总统三边会议，

又注意到作为国际南北运输走廊一部分的哈萨克斯坦—土库曼斯坦—伊朗伊斯兰共和国铁路线于2014年12月通车，

深信可持续交通运输互联互通是包容和可持续发展的主要推动力，通过民众与机遇联通及企业与市场联通释放潜力，而且只有通过健全的政策、适当的体制以及协调统一的规范、标准和实践建设交通运输基础设施并提供服务才能实现，

承认交通运输和过境通道在确保国际合作促进可持续发展方面的重要作用，[13] 所有交通运输方式之间需要全面合作，以推动建设可持续多式过境通道，[14]

强调需要通过优化资源、改善模式选择并确保安全、环保和价格可负担的方式，发展结合公路、铁路、水路和航空运输的一体化多式联运和物流系统，并支持可持续发展，

重点指出需要通过基础设施和运营上的无缝互联互通推动建设安全、智能和环保的多式联运通道，

---

[5] 经社会第 68/4 号决议，附件。

[6] 经社会第 68/4 号决议，附件，附录一。

[7] 同上，附录二。

[8] 联合国，《条约汇编》，第 2323 卷，第 41607 号。

[9] 同上，第 2596 卷，第 46171 号。

[10] 经社会第 69/7 号决议，附件。

[11] 经社会第 71/7 号决议，附件。

[12] http://www.mfa.gov.az/news/909/4259。

[13] 联大第 69/213 号决议。

[14] 联大第 70/197 号决议。

重申我们承诺改善亚洲及太平洋的道路安全，[15]

强调进一步发展城市公共交通系统和促进非机动交通便利化对营造更加公平、健康和较少拥堵的城市环境的重要性，

认识到新技术，包括智能交通系统，对提高交通系统效率、安全性和有效性的作用，

注意到2016年11月26日至27日在阿什哈巴德举行的全球可持续交通大会的成果，

还注意到需要加强海上、农村和偏远社区与本区域更广泛交通运输系统的互联互通，

1. **通过**：

(a) 本文件附件一中所载的《亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021年)》；[16]

(b) 本文件附件二中所载的《交通运输便利化次区域协定范本》；

(c) 本文件附件三中所载的《国际道路运输双边协定范本》；

(d) 本文件附件四中所载的《多边国际道路运输行车许可证范本》；

(e) 本文件附件五中所载的《物流信息系统标准范本》；

(f) 本文件附件六所载的《2016-2020年亚洲及太平洋区域道路安全目标和具体目标》；

2. **同意**着手设立一个负责亚洲与欧洲间交通运输问题的跨区域协调委员会，并要求秘书处在委员会的运作方面寻求欧洲经济委员会的合作，以进一步推动亚欧交通运输通道沿线的区域间和区域内交通运输互联互通；

3. **请**执行秘书：

(a) 优先落实《亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021年)》，包括筹集和配置预算外资源；

(b) 在向成员和准成员提供技术援助以落实《亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021年)》的过程中确保与其他机构、组织和部门进行有效协调；

(c) 与国际和区域金融机构、多边和双边捐助方和私营部门投资者以及国际组织开展有效协作，为实现一体化多式联运系统筹集更多的资金和技术支持，从而推动亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通；

(d) 定期评估国家和次区域层面在落实《亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021年)》方面取得的进展情况，在经社会交通运输委员会范围内分析各项成果，并就推动和加速执行进程拟订相关

[15] 联大第 70/260 号决议；经社会第 66/6 号决议和第 68/4 号决议。

[16] 在部长通过宣言之前，附件一将作为文件 E/ESCAP/MCT(3)/WP.1 单独分发。

政策和建议；

(e) 2021年举行一次交通运输部长级会议，以评估《亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021年)》的执行情况，并审议以后的工作方案。

附件一

亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段（2017-2021 年）草案

本文件的内容摘自关于区域行动方案草案组成部分的实质性文件，以便介绍该方案的概况。

1. 区域交通运输基础设施的互联互通

亚洲公路网政府间协定》《泛亚铁路网政府间协定》以及《陆港政府间协定》为区域范围实现互联互通奠定了基础，然而整个区域而言这种基础设施的质量及能力并不均衡，而且有些连接依然缺失。据认为，开发国际多式联运走廊将提供一种框架，便于协调行动解决所有方式之间存在的发展问题、包括互可操作及技术创新。

近期目标：应继续开发、升级改造、规划交通运输基础设施网络并投入运营，包括为此采用新技术及必要的区域标准，以便加强区域互联互通。

产出：

1. 亚洲公路网工作组会议、泛亚铁路网工作组会议以及陆港工作组会议；
2. 关于基础设施联通区域框架的研究，以促进包括陆运、海运和航空运输在内的一体化多式联运走廊；
3. 通过进一步开发亚洲公路网、泛亚铁路网、陆港网络以及包括航空和海上基础设施在内的其他区域交通运输基础设施网络，开展关于不同交通运输方式的基础设施一体化的研究；
4. 关于协调统一交通运输基础设施的各种技术标准及其升级改造的研究；
5. 关于采用新技术推动改进基础设施以实现可持续的交通运输的研究；
6. 关于本区域交通运输基础设施互联互通的进展报告；
7. 关于交通运输基础设施互联互通的讲习班/研讨会/会议/咨询服务。

绩效指标：

1. 成员国继续利用亚洲公路网工作组、泛亚铁路网工作组及陆港工作组各次会议对相应政府间协定进行修订，并讨论有关网络开发的事项。
2. 更多的成员国成为《亚洲公路网政府间协定》《泛亚铁路网政府间协定》及《陆港政府间协定》的缔约方。
3. 成员国采用有利于多式联运走廊的开发及运营的框架。

4. 成员国采取措施在其境内对亚洲公路网、泛亚铁路网及国际认可的陆港进行升级改造和扩建，包括采取措施协调统一技术标准并引进新型交通管理技术。

5. 成员国采取措施吸收区域及区域间关于多式联运走廊的研究建议。

2. 区域交通运输运营上的互联互通

众多国家的经济高度增长导致本区域对交通运输互联互通的需求迅速增加。在开发交通运输基础设施方面取得了进展，但还需要在其运营方面开展更多的工作。支离破碎的做法、缺乏一体化、物流成本高昂以及交通运输效率低下都是妨碍实现无缝区域交通运输运营互联互通的主要障碍。

消除国际交通运输面临的无形障碍，在国家、次区域和区域层面开发一体化多式联运系统，将各种运输方式的优势最佳组合，同时降低交通运输物流成本，都将有助于本区域实现交通运输运营互联互通。

近期目标：

1. 通过加强运输便利化措施提高区域交通运输运营互联互通，包括协调运输的技术和运营标准、管理条例及实践；了解并采用新技术；采用运输便利化工具和框架；

2. 通过更为行之有效地利用现有能力和基础设施，开发并运营一体化多式联运系统，通过在整个区域改善相互关联和兼容的交通运输网络加深网络互联互通，中转设施，协调统一技术标准及界定共同立法框架；

3. 增加本区域运输物流服务，为此开展能力建设并设立物流信息系统以提高物流效率并降低成本。

产出：

1. 关于落实《国际道路运输便利化区域战略框架》和《国际铁路运输便利化区域合作框架》的研究/讲习班/技术援助；

2. 为评估、设计及执行一体化多式联运系统作为可持续交通运输互联互通的要素（包括海运、陆运和航空运输）的研究/讲习班/咨询服务；

3. 关于制订和执行法律文书以及协调统一运输互联互通运营的技术标准，包括车辆轴荷控制系统的援助/咨询服务/讲习班；

4. 关于采用新技术以协助开展国际海上、公路、铁路、航空及多式联运的便利化工作的研究/讲习班；

5. 更新运输便利化工具以反映技术进步及运营互联互通不断演变的需求及其应用的相关研究/讲习班/咨询服务；

6. 关于陆港、联运码头、海港及机场加强联运接点、以及一体化多式联运走廊的运营的研究/讲习班；

7. 关于为物流服务专业人员开展能力培训以及为高效率物流服务设立高效力机制（包括物流服务提供商及其国家协会区域会议）的技术援助/讲习班/研讨会/培训班；

8. 关于提高海上运营互联互通的研究/讲习班/咨询服务。

绩效指标：

1. 在国际公路和铁路运输便利化区域框架之下采取更多的措施/举措以便建立高效率的一体化多式联运系统，支助区域经济合作及一体化。

2. 区域层面一体化多式联运系统投入运营以作为可持续交通运输互联互通的要素之一，包括海运、陆运和航空运输。

3. 成员和准成员就制订和实施有关区域交通运输互联互通运营的法律文书和技术标准、区域运输运营联通（包括运输便利化）、一体化多式联运、海上运输互联互通及物流事宜丰富知识并提高技能。

4. 增加支助成员和准成员采用反映技术进步及运营互联互通不断演变需求的运输便利化工具。

5. 更多地采用信息和通信技术及相关新技术以便协助开展国际海上、公路、铁路、航空及多式联运便利化工作。

6. 区域运输运营互联互通得到加强，包括运输便利化、一体化多式联运、海上运输互联互通及物流。

7. 通过提高货运代理商、多式联运服务商及物流服务提供商及其国家协会的技能，成员和准成员更有能力设立切实有效机制以提供高效的物流服务。

8. 海上运营互联互通得到改进。

3. 欧亚交通运输互联互通

虽然亚洲和欧洲依然是彼此的主要贸易伙伴，但通过改善交通运输互联互通，或有望进一步提高这两大区域间的往来贸易量。双方认识到这一点，并于近期采取大量的倡议活动以试图解决相关问题，包括在基础设施发展以及进一步统一技术标准等领域的问题。我们认为，通过建立一个机构以协同现有授权任务，激发行动并检查进度，可以最大程度地发挥这些倡议的潜力。

近期目标：争取设立亚欧交通运输跨区域协调委员会，以促进亚欧之间人员与货物的无缝可持续交通运输互联互通。

产出：

1. 关于与发展亚欧间运输走廊相关的倡议、交通运输基础设施规划和机构安排的研究；

2. 关于协调规则和条例以消除阻碍两个区域间运输效率的无形障碍的研究；

3. 关于亚欧交通运输走廊沿线应用技术标准的研究；

4. 设立亚欧交通运输跨区域协调委员会，包括拟订职权范围和治理范围，以帮助加强亚欧之间的交通运输连接；

5. 关于加强亚欧交通运输互联互通的讲习班/研讨会/会议/咨询服务；

6. 关于改善亚欧交通运输互联互通的进展报告。

绩效指标：

1. 成员国支持和参加亚欧交通运输跨区域协调委员会。

2. 成员国为制订并落实亚欧交通运输走廊而采取的措施。

3. 成员国为采用关于加强亚欧互联互通的研究建议而采取的措施。

4. 发布关于增强亚欧交通运输互联互通的进展报告。

4. 最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家的交通运输互联互通

在本区域具有特殊需求的国家(最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家)中，交通运输基础设施和运营互联互通、城乡交通运输以及道路安全问题都是主要的考虑因素。交通运输基础设施和服务在制订和实施政策和方案方面面临与高成本、性能差以及缺乏体制专业知识等问题相关的挑战。为了加强与更广泛网络之间的互联互通并利用它所提供的经济机会，有必要加强对最佳交付办法的理解，并且建设能力来实施交通运输政策。需要制定适合于具有特殊需求国家的创新的、包容的政策和框架，以发展可持续的区域交通运输互联互通，包括城乡互联互通，并加强道路安全。

尽管本区域多数国家已在加强与其邻国间交通运输互联互通方面取得进展，但最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家由于其地理位置和经济特点，继续面临特殊的发展挑战。应当作出新的努力来应对这些挑战，这样相关国家就可以与本区域的港口等主要交通运输基础设施网络轻而易举地连接起来，从而以安全、可靠和负担得起的方式实现全球市场准入。

近期目标：具有特殊需求的国家（最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家）在制订和实施创新政策和框架方面获得协助，以改进和加强可持续交通运输互联互通，并适当结合城乡交通运输以及道路安全的问题。

产出：

1. 关于最不发达国家和内陆发展中国家运输便利化、一体化多式联运和物流系统的研究；

2. 关于最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家与本区域港口等基础设施网络之间连接方式的研究；

3. 关于在最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家发展铁路网络和加强城乡交通运输以及道路安全和保障等问题的研究；

4. 关于加强小岛屿发展中国家海运和空运互联互通的研究；

5. 在规划/设立/运行高效的一体化多式联运走廊方面为内陆发展中国家及其相邻的发展中国家提供技术援助；

6. 为《2014-2024 年支援内陆发展中国家维也纳行动纲领》执行情况中期审查全球报告提供交通运输部门的区域意见；[a]

7. 为支持最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家加强交通运输互联互通、加强道路安全和发展城乡交通运输而举办讲习班/研讨会/会议/提供咨询服务。

绩效指标：

1. 关于最不发达国家和内陆发展中国家运输便利化、一体化多式联运和物流系统问题的报告。

2. 关于最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家与区域基础设施网络连接情况的报告。

3. 关于最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家城乡交通运输及道路安全的现状和改进情况的报告。

4. 关于加强小岛屿发展中国家海运互联互通的报告。

5. 成员和准成员采取措施在其国家政策和计划中采用用以加强区域互联互通的政策建议。

6. 关于《维也纳行动纲领》在交通运输部门执行情况的报告。

7. 关于交通运输互联互通、道路安全和城乡交通运输的能力建设讲习班/研讨会/会议。

5. 可持续的城市交通

本区域城市的快速机动化导致交通拥堵不断恶化，道路交通碰撞事故频发，而且排放和空气污染加剧。此外，越来越多的弱势群体居住在城区，进一步加大了对负担得起的城市公共交通系统的需求。尽管本区域城市均呈现多姿多彩的城市交通方式-例如辅助交通、公共交通、出租车和非机动车交通-但依然有很大改进余地。亚太区域各国和城市面临的主要挑战是扩大覆盖面、管理拥堵、降低排放和污染、提高安全性、确保负担得起。

近期目标：本区域各国和城市应启动并实施创新政策和框架以评估、规划、发展、改善并维护可持续城市交通系统和服务。

[a] 在《内陆发展中国家 2014-2024 年十年维也纳行动纲领》(A/CONF.225/L.1)的第 78 段中，联大受邀审议举办《维也纳行动纲领》执行情况的全面的高级别中期审查。依照《阿拉木图行动纲领》所采取的做法，即根据第 63/5 号决议经社会请执行秘书为《阿拉木图行动纲领》执行情况中期审查的筹备进程提供必要的支持，已将本产出纳入为《维也纳行动纲领》中期审查提出的区域意见。

产出：

1. 关于城市交通方式一体化与城市交通系统评估的研究；
2. 部署智能交通系统的区域框架和工具；
3. 发展可持续城市交通的国家政策框架指南；
4. 关于改善城市交通系统的区域进展报告；
5. 讲习班/研讨会/会议/咨询服务以支持成员国发展并改善城市交通系统。

绩效指标：

1. 发布一份关于城市交通系统一体化与评估的报告。
2. 制定关于部署智能交通系统的区域政策框架和工具。
3. 拟订关于制定国家城市交通政策的准则。
4. 城市交通的章节收录于《亚洲及太平洋交通运输发展动态审评》中。
5. 举办关于可持续城市交通的能力建设讲习班/研讨会。

6. 农村与更广泛网络间的交通运输互联互通

农村与更广泛网络的互联互通无论在数量上还是在质量上都存在很大差异，而且面临成本高和性能差等相关挑战。本区域对农村互联互通的需求是巨大的，但现有资金和项目经济收益不足以满足这一需求。需要寻找额外的融资手段和评估方法，使农村互联互通工程可负担、可行、可持续。为了改善农村与更广泛网络的互联互通，需要制定有效的政策和战略，并提高利益攸关方和地方社区规划和实施农村互联互通方案的能力。创新而包容的政策已给本区域带来巨大回报，有必要把这些政策记录下来并加以推广，以便发展与亚洲公路网、泛亚铁路网和陆港网络连通的、真正的综合交通运输网络。

近期目标：各成员国在发展和提高农村互联互通覆盖率以及与更广泛的交通运输网络实现连通的过程中得到协助。

产出：

1. 关于改善农村交通运输互联互通及其对减贫、卫生、教育和创造就业的影响的研究；
2. 区域战略/总体规划/政策框架，以便改善农村与更广泛的地方、国家和区域交通运输网络（亚洲公路网、泛亚铁路网和陆港网络）的交通运输互联互通；
3. 关于促进农村交通运输互联互通的融资办法的研究；
4. 关于改善农村交通运输互联互通的区域进展情况的报告；

5. 讲习班/研讨会/会议/咨询服务，支持成员国发展农村交通运输互联互通。

绩效指标：

1. 发布报告以记录提高农村交通覆盖率对减贫、卫生、教育和创造就业的影响。
2. 成员国制定并采用改善农村互联互通的战略/总体规划，以便制定本国将农村道路纳入区域互联互通网络的政策和计划。
3. 发布关于农村互联互通融资办法的研究并使成员国了解相关问题。
4. 编写关于本区域农村互联互通发展情况的审查报告。
5. 举办能力建设研讨会/讲习班并提高交通运输政策制定者、规划者和方案执行者规划和改善农村互联互通的能力。

7. 加强道路安全

考虑到道路安全问题的重要性以及它对于经济、公共卫生和人们的总体福祉所随之产生的不利影响，道路安全问题在全球和本区域关系重大。本区域应作出更大的努力实现“到 2020 年将全球道路交通事故造成的死伤人数减半”的可持续发展目标的具体目标。可以采取区域一级的努力，以便帮助成员和准成员建设能力，为此目的可以对现状、政策和技术建议、工具以及培训进行评估。

近期目标：本区域各国在改善道路安全状况以及兑现其在“2011-2020 年道路安全行动十年”和可持续发展目标 3 和 11 作出的各项承诺方面得到协助。

产出：

1. 关于用以加强道路安全的措施的研究，例如涉及关键风险因素的规章制度（例如超速驾驶、醉驾）；
2. 关于用以加强道路安全的技术标准的研究；
3. 关于加强本区域道路安全的进展情况报告；
4. 有关在国家一级加强道路安全的道路安全工具/手册；
5. 为支持成员国加强道路安全而举办讲习班/研讨会/会议/提供咨询服务，包括为创建数据收集系统提供技术援助。

绩效指标：

1. 成员国为依照“2011-2020 年道路安全行动十年”的各项目标以及可持续发展目标 3 和 11 中的道路安全具体目标执行关于道路安全的政策和方案而采取的措施。

2. 成员国为改进涉及关键风险要素的道路安全规章制度而采取的措施。

3. 通过由亚洲及太平洋经济社会委员会主办的会议和主管的网站，交流在国家一级加强道路安全的道路安全研究和工具/手册。

附件二

交通运输便利化次区域协定范本*

导言

《交通运输便利化次区域协定范本》是在对亚太经社会各成员国作为当事方的交通运输便利化方面的重要次区域协定进行对比研究的基础上精心拟订的。

研究的目的是：

一、对选定的交通运输便利化次区域协定的各项条款进行比较；

二、找出主要次区域协定各项条款之间的共同点和差异，主要针对加入一项以上次区域协定的当事方；

三、提出协调各项次区域协定条款的办法，尤其针对加入一项以上次区域协定的当事方；

四、提出交通运输便利化次区域协定的共同框架，总体目标是协调这些协定的各项条款，便于协定的落实和执行。

有关次区域协定规划的建议摘要

为了加快次区域协定的谈判进程，并推进其后的切实执行，潜在缔约方可考虑以下建议。

一、在规划新的次区域协定时，潜在缔约方可针对是否有能力在合理时间内谈判次区域协定、其后是否有能力切实执行次区域协定中的具体条款以及通过计划或谈判中的次区域协定能够应对哪些挑战等问题开展现实的初步评估。

二、潜在缔约方可用“模块法”设计次区域协定，根据在这些问题上达成共识(尤其重要的是切实落实各项商定条款)的实际可行性评估，选出计划加入协定的“模块”。有可能需要对互相关联的不同议题筹划多项次区域协定。

三、潜在缔约方可用逐步解决的办法建立执行机制，在此机制下设计落实所拟订的次区域协定条款的实际步骤。有关国家可制定逐步落实次区域协定实质性条款的计划。前期可安排比较容易落实的措施(例如需要一个主管部门与其他各个缔约方对应部门之间合作的执行安排)，而需作较为复杂安排的条款落实工作(例如，需要国家间开展合作及多个主管部门之间进行内部协调)可放在较后阶段。

四、为了确立运输权发放条件并建立行车许可证制度，潜在缔约方应考虑到互相之间缔结的关于国际道路运输的现有双边协定，以避免双边协定的条款与所谈判的次区域协定的条款发生法律冲突，并设法使这两种类型的法律文书互相兼容。

---

* 目前印发的本附件未经正式编辑。

五、希望次区域协定范本成为拟订交通运输便利化次区域协定的一个通用框架。该范本可用于起草和谈判新的次区域协定，也可用于修订现有的协定。

六、次区域协定范本对交通运输便利化次区域协定涉及的典型问题列出了一个清单。此范本的重点是国际道路运输；因此，清单中的问题更大程度上涉及道路运输，而非其他运输模式。

七、此范本提供了一个构架，并对次区域协定可能涵盖的结构性要素和具体实质性问题作了简要说明，侧重点是国际道路运输。其中不包含适用于协定涵盖的所有问题的统一措辞。

八、此范本列出了因复杂性或特定性质而建议通过更多次区域协定解决的问题。

交通运输便利化次区域协定范本

次区域协定的结构元素和内容

一、 序言

次区域协定的序言中通常申明协定参与方合作实现协定战略目标的政治意愿和承诺。序言中可逐一列出协定缔约方。在保持简短的同时，序言中还可指出缔结该项协定的理由及其法律依据。

二、 定义和缩写

为清楚起见，也为确保所有利益攸关方(包括次区域协定用户)充分理解，协定所使用的全部术语应在文件开头加以解释。各项定义应尽可能与相应的国际法律文书保持一致，从而提高协调统一程度。

三、 目标和宗旨，一般性条款

这一部分应载有次区域协定的重要政策目标。根据协定所涉及的特定领域或较为一般性的领域，目标不求详尽，可简要提及通过发展经济关系、贸易和交通运输的联系实现次区域经济一体化；在次区域建立一个高效力、高效率、统筹兼顾、协调统一的多式联运系统，通过简化和协调交通运输、贸易和海关条例实现货物过境运输便利化；推动次区域内和次区域外贸易，并改善国际货运市场准入；实现基础设施和设备技术特点的统一和标准化。

四、 范围

这一部分中应说明次区域协定的专题领域和各项活动。鉴于此份拟议次区域协定范本的重点是国际道路运输，这里最常见的内容可以是国际道路货物和/或乘客过境运输。

对于无法通过次区域协定进行协调并达成共识的部分，可在这一部分中阐明对这些问题的法律立场，例如可表示，这些问题仍需取决于国内立法而定。

五、 次区域协定涵盖的实质性问题

(一) 交通运输问题

1. 交通运输的主要事项

介绍性说明

国际道路运输的运输权发放条件和行车许可证制度仍然是次区域协定应该解决的主要交通运输问题，因为亚太区域许多国家的国际运输业务仅限于边境地区数量有限的几条道路，而且对从事此类运输业务的每一辆车发行单次入境的行车许可证。国际道路运输的另一个制约因素是对过境运输业务的限制。

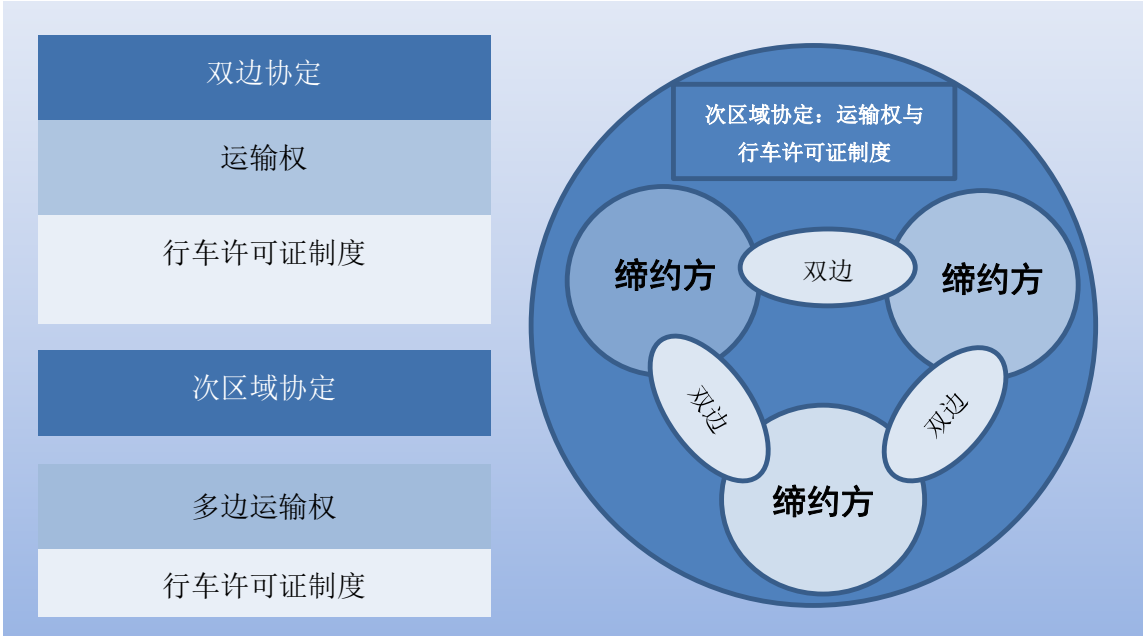
有关国际道路运输便利化的协定(包括次区域协定和双边协定)应以尽可能放宽国际道路运输的条件为宗旨。

目前，亚太经社会成员国主要采用双边协定中对运输权、行车许可证和配额的各项安排。次区域协定即使在实施之后也仅起到辅助作用(见下图一)。

图一

通过双边协定(作为主要工具)和次区域协定(作为辅助工具)确定的运输权和行车许可证制度

双边协定加上次区域协定的辅助利用(现状)

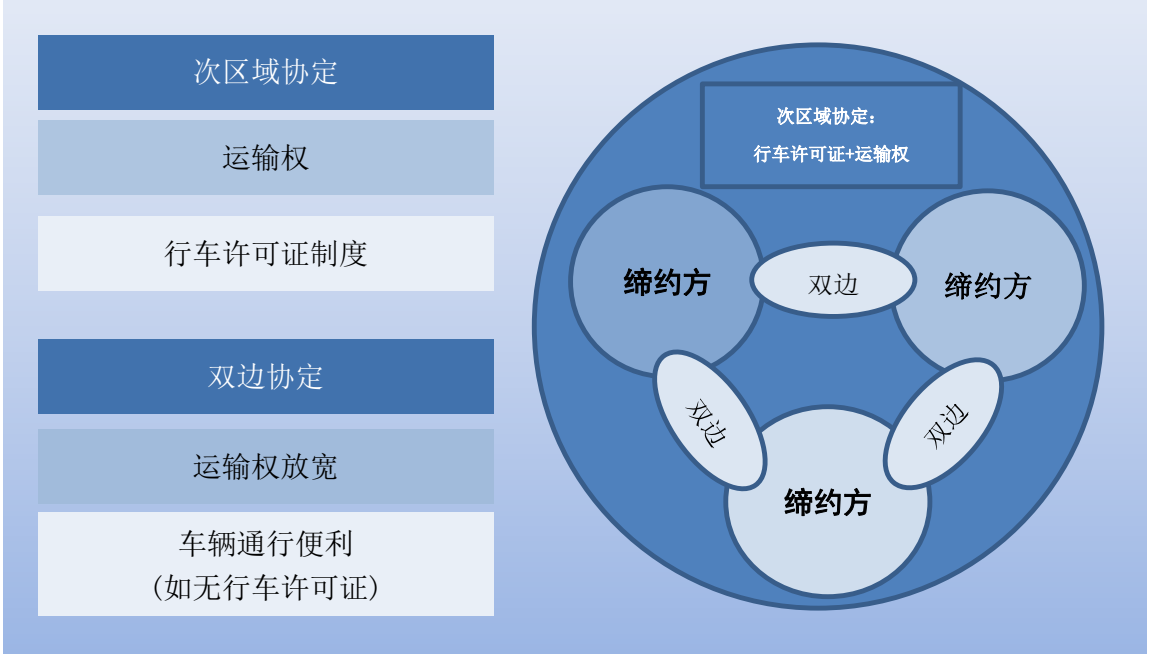


次区域协定范本提议的方法是确立多边运输权和多边行车许可证制度，为缔约各方的实际商定留出了一定程度的宽松余地。与此同时，次区域协定的缔约方可通过互相之间缔结双边协定而在运输权和行车许可证要求方面提供更大的便利并建立更宽松的制度(见下图二)。

图二

通过次区域协定确定的运输权和行车许可证发放制度，双边协定可提供更多便利。

次区域制度加上双边层面提供更大便利(推荐选项)



运输权

在次区域协定的这一节中，缔约各方可确定允许外国承运人在其领土上从事国际运输业务的条件。这里应列出协定中允许的国际货物和/或乘客运输的种类，其中可包括：

(1) 涉及两个缔约方领土(双边或国家间)的运输业务；

(2) 过境运输业务；

(3) 抵达/启始/跨越第三国的运输；

经缔约各方同意，也可按互相之间商定的条件开放境内营运。

道路运输许可证

本区域的目标是要更加广泛地采用一年有效、多次入境、适用于多条线路或道路网络的运输许可证，向承运人车队中任何符合规定的车辆发放，可用于从事双边(国家间)和过境运输业务。

这一节中应说明协定允许从事的每一种运输业务所需的行车许可证的类别，还可说明豁免行车许可证的运输业务类型。

可在这一节中确立一种机制，以提供足够数量的行车许可证，并确定向承运人发放行车许可证的标准。行车许可证制度的运作细节可载于次区域协定的附件和/或议定书中。

线路和边境口岸的指定

亚太经社会区域的许多国家要求车辆按指定的运输线路运行并从特定的边界口岸通过，而其他国家则将所有道路网络向国际道路运输开放。

如果次区域协定的缔约各方倾向于限制国际运输业务的线路和边境口岸，可在此写明选定的线路和边境口岸。这项内容可放在协定正文中，或单独作为附件或协议书。同时，还应确定对线路和边境口岸清单作简化修订的灵活程序。

这一节中还可说明指定线路的技术参数和/或设计标准。从逻辑上讲，这些参数应与现有的区域交通运输基础设施网络(如亚洲公路网)相吻合。

2. 交通运输的其他事项

驾驶证的互认

次区域协定可在这一节中规定相互承认缔约方的驾驶证，也可以确定一种次区域范围内接受的驾驶证。关于次区域范围内接受的驾驶证签发和验证的详细条件和/或最低要求可在次区域协定的附件和/或议定书中具体规定。

《道路交通公约》(1968 年)载有关于驾驶证各个方面的详细规定，包括(但不限于)对专业驾驶指导的最低要求(针对驾驶教练)、专业驾驶指导指南(指导范围)、专业指导方法指南以及对 C 类、D 类和 E 类车辆专业驾驶员的建议(培训方案)。

如果谈判次区域协定的国家已是该《公约》的缔约方，则不需要这一部分内容，或仅提及上述《公约》的条款。

道路车辆证件要求的协调统一

技术检验证书

次区域协定可在这一节中表明，缔约各方承诺要互相承认对方的技术检验证书，或采用一种技术检验标准/示范证书，并承认车辆登记国所作的初步检验。这样做可避免具有有效检验证书、从事国际运输的车辆在过境国和目的地国接受进一步检验。

登记证书

此小节中可规定：

(1) 如果缔约方根据各自国内法律签发的车辆登记证附有经认证的、所有缔约方均认可的一种语言的翻译件，则对此种车辆登记证予以互相承认；或者

(2) 拟定车辆登记的标准化要求，包括缔约方主管部门为其国内车辆签发登记证时可采用的车辆登记证范本。拟定登记证范本的详细条件可载于次区域

协定的附件和/或议定书中。

《道路交通公约》(1968 年)规定互相承认按该公约条款签发的车辆登记证。如果谈判次区域协定的国家已是该《公约》的缔约方，则不需要这一部分内容，或仅提及上述《公约》的条款。

《道路交通公约》(1968 年)的条款也可用于次区域层面有关车辆登记要求的系统设计。

重量和尺寸要求的协调统一

当技术标准因国而异时，外国车辆可能因此而被拒入境，或被迫支付额外费用。因此，统一技术标准是实现国际运输/过境(还可能包括贸易)便利化的一个关键因素。出于多种积极考虑，特别是为了推动统一，加强道路安全，防止加速道路损坏和减缓环境退化，次区域协定可在这一节中对从事国际运输/过境业务的车辆规定最低要求和标准。这些要求通常指：a)可允许的最大轴距和总重量；b)车辆的最大尺寸；c)排放标准和制动效能。

称重证书的相互承认

次区域协定可在这一节中规定，缔约各方互相承认对方的证书，或所有缔约方采用一种称重标准/范本证书，并承认始发地的初次称重。可采用《协调统一货物边境监管国际公约》(《协调统一公约》，1982 年，附件八)框架中拟订的范本。

车辆第三方保险制度

次区域协定可在这一部分中表明，参与各方愿意/承诺/决定在次区域层面拟订机动车辆强制保险计划，鼓励次区域各保险公司参加。应该让公共部门和私营部门都参与机动车辆第三方责任保险计划的谈判及随后的实施工作。各国政府和次区域各保险公司必须对建立这一制度所需的必要措施和行动进行协调。例如，“绿卡制度”可作为次区域协定起草人起草机动车辆第三方责任保险计划的依据。

承运人许可制度

次区域协定可在这一节中提及按各国法规获授权(获行业准入许可)从事国际运输业务的承运人的义务。作为选项，可将运输经营商授权的具体通用最低标准列入次区域协定。

客运条款

这一部分的内容可包括定期和不定期客运业务的条款，例如授予客运经营权(如不同于货运经营权)和建立行车许可证制度等。鉴于次区域协定的结构，这些条款可分别列入有关运输权和行车许可证的章节。

建议在关于私法问题的单独协定中处理有关客运规则(包括承运人法律责任)的问题(此建议同样适用于货运规则)。

特种货物条款

次区域协定可在这一节中提出运输超大尺寸/超重/危险货物须获得特别行车许可证的要求。

对于危险货物，次区域协定还可列出国际道路运输允许的危险货物清单以及运输这些货物的条件。

在确定此类条件时，可参考《欧洲国际公路运输危险货物协定》(1957 年)以及《联合国运输危险货物建议书：示范条例》。

(二) 财政和海关问题

收费和其他财政义务

次区域协定可在这一部分中确立对运输业务收取业务费、通行费、税费和其他征税的非歧视原则，还可表示缔约各方承诺，要采用标准要素计算成本，确保税费的透明度并对外公开，以及采取措施或至少努力(包括利用现代化技术等)简化付款方法。

暂准进口

次区域协定可在这一节中规定暂准某些货物和运输工具入境的条件。在理想的情况下，次区域协定缔约各方可考虑设计一种简单程序，对应复出口的货物，无须支付进口关税，无须缴付海关担保押金，但缔约方也可要求出示海关单据并提供暂准进口担保。

在这一节中，缔约各方还可承诺，将次区域协定中规定的各项设施所需的海关手续减至最低，并及时公布与此类手续相关的所有条例。

在起草和谈判这一小节内容时可参考的国际法律文书包括《关于商用公路车辆临时进口的海关公约》(1956 年)和/或世界海关组织《关于暂准进口的公约》(《伊斯坦布尔公约》)(1990 年)。

海关程序和手续的统一和简化

次区域协定可在这一部分中提出缔约各方为简化和统一其海关管制程序以促进国际运输业务便利化将要采取的步骤。这里可根据缔约各方的准备程度规定采取(但不限于)以下具体措施(或其中某些措施)：

1. 根据风险管控技术进行海关管制；
2. 起始国和终点国应在内陆办事处而非边境口岸办理海关手续；
3. 限制单据的数量并减少过境运输所需的程序和手续；
4. 各种单据应与联合国贸易单据统一格式对接；

5. 加入现有的国际海关过境系统或建立一个次区域系统；[a]

6. 取消任何不再具有重要意义的单据和正式要求；

7. 规定对牲畜和易腐货物的运输进行特殊而快速的处理。

（三） 其他的便利化问题

管控部门之间的行政援助与合作

次区域协定可在这一节中作一般性声明，表示缔约各方愿意管控部门之间开展合作和行政互援。这里还可以根据缔约各方在落实管控部门之间实际合作步骤方面的准备情况规定具体手段，如交换信息和文件，使用现代海关技术，在调查涉及违反次区域协定条款和适用国家法律的案件时开展互助等。

这一节还可包括有关在国际道路运输过程中发生交通事故情况下缔约各方主管部门提供协助、包括向相关承运人提供协助并通知承运人所属国主管部门的条款。

杂项

设立办事处

这一节中可允许在缔约一方注册的承运人在另一缔约方设立代表处。这样做有助于承运人熟悉当地法律，迅速适应当地法律的变化，为其车辆提供担保，协助处理涉及其车辆或车队人员的交通事故，向生病的司乘人员提供协助并处理运输过程中发生的任何问题。

关于直接参与商业运营的外国承运人设立分支机构的内容或对市场竞争的顾虑也可放在这一节中。

这一节是否有必要，很大程度上取决于缔约各方的适用国家法律是否对外国承运人设立分支机构或代表处进行限制或提出特殊条件。

这一部分可视缔约各方同意加入其他杂项条款。

（四） 与国家立法的关系

这一部分中可确定缔约各方对次区域协定范围内的国际道路运输业务进行国家立法的主要原则。这些原则一般包括：

1. 东道缔约方在实施国家立法时对国内外承运人一视同仁；

2. 外国承运人有义务遵守东道缔约方适用国家立法的规定；

3. 以次区域协定正式语文提供的缔约各方的国家立法(法律、条例、程序和技术信息)具有透明度和可用性；

[a] 如有意建立次区域海关过境系统，建议就此事项拟定一份单独的协定(见以下“建议通过单独的次区域协定解决的问题”部分)。

4. 声明，一旦受次区域协定约束，缔约各方不得援引其国家法律的条款作为不履行协定的理由(例如在过境运输费方面)。

(五) 与其他国际条约的关系

国际法律文书基础上的统一

次区域协定可在这一节中援引可用以解决次区域协定范围某些问题的国际法律文书(条约、公约和协定)。如果次区域协定的所有缔约方都是某项国际公约或协定的缔约方，为清楚起见，可在此处引用后者的条款。

或者，如果次区域协定的缔约各方未加入相关的国际法律文书，可在这一节中声明缔约方愿意加入和实施与次区域协定所涉领域相关的某些国际法律文书。

援引缔约方参加的其他国际条约

此处可指出，本协定不会影响任何缔约方因加入现有国际条约而产生的权利和义务。

提供更大便利

这一节中可指出，如果缔约各方加入的其他现有国际条约能为国际道路运输提供更大便利(例如授予运输权等)，则拟议中的次区域协定不能损害现有国际条约相关条款的适用。

(六) 体制安排、执行和监督机制

政府间架构

这里可定义次区域协定缔约各方商定的政府间构架，例如由缔约各方代表组成的联合委员会等，其中还可包括委员会运作的条件以及关于会议频率或会议地点的原则。这些机构的具体职权范围和议事规则可作为附件或议定书纳入次区域协定。

国家执行和监测结构

次区域协定的复杂性和多边性要求开展有效的跨机构合作才能在国家层面予以落实。次区域协定可在此处提及或鼓励设立国家协调机构(如国家贸易和交通运输便利化委员会等)。

主管部门的指定

此处可列出参与实施次区域协定的相关主管部门清单，并确定一旦某一缔约方的国家主管部门发生变更时通知所有缔约方的程序。

秘书处的支持

如果某个自设秘书处的次区域经济一体化集团的成员签署了次区域协定，则现有秘书处也可为本协定提供服务，包括作为协定的保存人。在此情形下，本小节中应确定协定秘书处的任务和职责。

如果协定缔约各方不是某个次区域经济一体化集团的成员，有两个选项可供考虑：

1. 某个国家主动提出永久性或一定时间内担任协定秘书处的东道国，由东道国提供所有经费或与参与方分担费用。此种情形下，本小节中应明确提出关于秘书处设立和运作的所有条件以及在为协定提供服务方面的任务和职责；或者

2. 本协定可由缔约各方轮流负责。此种情形下，此处应明确提出为本协定提供服务的所有条件。

争端解决安排

这一节中应确定缔约各方的权利和义务、包括发生争端时的索赔程序。大多数次区域协定都希望缔约各方通过协商来解决因对协定的解释或实施而产生的争端。但是本小节中也可提出解决争端的其他手段，如在协定下设的政府间构架中进行谈判，或任命仲裁员。

六、 最后条款

生效

这一部分中应规定次区域协定生效的方式和日期，还可作具体说明，例如：如一国在次区域协定生效后的某日同意接受次区域协定的约束，则协定自该日起对其生效，除非条约另有规定。

协定有效期

此处可说明协定的有效期。次区域协定一般无期限。

国内生效程序

本节可说明协定生效所需的国内程序。最为常见的程序是缔约方政府的批准、接受或核准。然而，在某些情况下对某些国家来说签署协定则足以接受协定约束。

修订程序

本节可说明对次区域协定本身及其附件和议定书进行修订的规则。鉴于修订主要协定的程序通常更为复杂，需要每个缔约方最高国家机构批准，因此似宜对附件和议定书作出简化的修正程序规定。

其他国家加入的可能性

次区域协定可能属于次区域集团，只有该集团的成员国才可成为该协定的缔约方。本节应就起初没有签署协定的次区域集团成员国的推迟加入程序作出规定。

如果次区域协定并不限于次区域集团成员加入，本节可说明其他国家可加入该协定并对加入时应遵守的条件和相关程序作出具体规定。

暂时中止

本节可说明次区域协定缔约方暂时中止协定的可能情况，例如由于影响到国家安全的紧急情况。本节应说明该缔约方有义务及时通知其他缔约方有关暂时中止的开始生效日期以及暂时中止的结束生效日期。

废止

本节可包括关于缔约方废止协定的程序条款，包括通知其他缔约方并说明发出通知后的时间段，在该时间段后废止可开始生效。

语言及其真实性

次区域协定通常采用一种语言进行认证，但缔约方也可以决定以两种或多种语言进行认证。在这种情况下，本节应明确说明，当次区域协定以两种或多种语言认证时，每种语言的文本具有同等权威，除非缔约方商定在出现分歧时应以特定文本为准。

以上与最后条款相关的问题清单是通用的，但并非详尽无遗。起草和谈判次区域协定这一部分的内容时可参照的国际法律文书是 1969 年《维也纳条约法公约》。

七、 附件和议定书

次区域协定在补充主要协定的附件和议定书中涵盖某些问题，这种情况很常见。可涵盖具体技术问题、实施安排、程序问题等。

建议由单独的次区域协定予以解决的问题

一、为道路车辆专业驾驶人和车组人员提供签证便利

理想情况下，协定可为道路车辆专业驾驶人和车组人员提供免签证制度。但是，如果参加次区域协定谈判的国家无法实行这点，那么签发有效期至少一年的多次入境签证不失为很好的实际解决办法，并且由国家主管部门或专业道路运输协会作为担保机构。

每个国家的国家担保机构可编制专业驾驶人(和车组人员)名单并送交其他国家外交部。根据协定规定的程序，该名单将转送给大使馆或领事馆，这将加快为列入名单上的驾驶人和车组人员签发签证。

作为替代办法，当驾驶人在大使馆/领事馆申请签证时，国家担保机构可提供证明信并附有承运人保函。

通过这种安排，一个承运人雇用的多个驾驶人可视作集体申请签证并免于本人到场的规定。

领事条约属于外交部职权范围，因此，运输部门应请求外交部、以及可能的其他主管部门参加运输便利化次区域协定的谈判进程。

二、海关过境系统

使用统一单据和集中管理的次区域担保制度，可有助于承运人免于缴纳现金或担保押金或费用。这种系统对于穿越多国运输可能特别有用。

次区域协定缔约方如果尚未加入某个现有国际过境系统，可能愿意就此加入。

如果在次区域层面建立较小规模的过境系统的做法看来可以更容易地达成协商一致，那么有关这类系统的谈判就需要海关主管部门参与，而且因此建议就此事项订立单独的协定。

同样重要的是，设计这类海关过境系统时应注意避免其特征妨碍未来可能实施较大规模或全球性系统。

三、过境手续和检查便利化

为了便利对人员、车辆和货物进行多次和不同的检查和管控，各自政府部门和主管机构必须参与工作，因此最好能就这些问题谈判订立单独的次区域协定。

这种协定可包括一个确定要逐渐实现的主要目标的一般论述部分，例如初期开展联合管控，然后协助实行一站式和单一窗口的检查。截止日期或至少是暂定截止日期也可纳入一般论述。

然后，可有若干部分涵盖有助于国际运输便利化的主要跨境活动：

(一) 海关管控和边境管理(协调单据和手续，同步边境关卡的工作时间，实行单一窗口、一站式检查、综合边境管理、联合管控，应用信通技术协助开展边境检查和其他可能措施)；

(二) 卫生和动植物检疫控制(向所有利益攸关方提供有关卫生和动植物检疫控制的现行法律法规、条例和程序；协调这类管控程序)；

(三) 警方管控(确保警方不带歧视地执行管控，以及采取步骤协调国际运输标准和做法，并且相互承认运输工具、机组人员、货物和乘客的相关文件)；

(四) 有形基础设施(列出各个指定过境点，并采用适当类型和级别的有形基础设施和设备协助在这些指定过境点开展国际运输业务，缔约方应采取这些步骤以便向其他地点逐步提供充足设施)。

四、私法(承运细则)

货物和乘客运输细则，包括承运人的赔偿责任及其限额，均属于私法，其性质和做法不同于公法并可能需要专家就这些问题进行谈判。因此建议就运输细则另行订立协定。关于这一主题的协定可同时涵盖货物和乘客/行李的运输细则，也可分列在两个对应的协定中。

运输细则通常包括运输乘客或货物的合同义务，承运人及承运合同其他行为者的民事责任，包括承运人赔偿责任限额、合同文件、定价、索赔和行动。

关于货物运输细则，可建议参照的国际法律文书是 1956 年《国际公路货物运输合同公约》及其附加议定书(1978 年和 2008 年)。

附件三

国际道路运输双边协定范本*

导言

《国际道路运输双边协定范本》系根据对亚洲和太平洋区域各国间签订的现有双边协定进行比较研究之后而精心编写。这些研究的主要目的在于确定这些协定的共同要素，并就如何采用一种双边协定范本协调其各项规定提出建议办法，以便亚太经社会成员国以后谈判新的双边协定或修订现有协定时有所遵循。

研究得出的一个结论是，亚太经社会区域各国对安排国际道路运输业务采取了差异很大的做法，特别是在运输权方面。这些业务的自由化程度不一，从把业务的地理范围限制在边境地区的线路，到给予在某一国家全境开展国际道路运输业务而无须任何行车许可证的权利。

因此，短期内几乎无法提出一个本区域所有国家均愿意遵守的、有关运输权的统一双边协定范本。

从长远来看，应考虑实现的目标是，国际道路运输业务的自由化，以及采用市场准入定性标准取代定量限制(如行车许可证配额)。然而，可能需要很长时间才能让本区域所有国家接受这种做法，因此应建议采取渐进步骤放开国际道路运输业务。

铭记长期目标以及目前在运输权和行车许可证制度方面存在的差异，《国际道路运输双边协定范本》提供了三个备选案文。

范本备选案文 1 针对尚未准备普遍准许国际道路运输业务进入其境内，并仍然倾向于将这种业务范围限定在指定线路和过境点的国家。该选项还规定多数类型运输业务需要行车许可证。

范本备选案文 2 没有提及指定线路和过境点，但规定多数类型国际运输业务需要行车许可证并有数量限制(配额)。这种方法本地区很常见。

范本备选案文 3 对于临时运送乘客以及双边和过境运输货物，规定了免除行车许可证的法律制度。只有定期运送乘客及第三国运输货物才需要行车许可证。目前本区域若干国家在其国际道路运输双边协定中采取了类似的做法。

在所有三个备选方案中，范本其他条款的措词均保持一致，以便各国在谈判新的双边协定或修订现有协定时作为参照。

* 目前印发的本附件未经正式编辑。

国际道路运输双边协定范本

备选案文 1：指定线路和过境点、而且多数类型运输业务需要行车许可证的情况

_____(国家)政府与_____(国家)政府，以下称为缔约方，

渴望发展两国间和穿越两国境内的国际货物和乘客运输，并促进两国间和对外道路运输互联互通，

[其他必要案文]

商定如下：

一、总则

第一条(适用范围)

根据本协定，在缔约方之一的国家领土上登记的车辆，负责承运缔约双方国家之间及穿越其境内而过境、以及往返第三国的国际乘客和货物运输。

第二条(术语和定义)

为本协定的目的：

“主管部门”是指：

_____(缔约方 1 的名称) – _____(主管部门的名称)

_____(缔约方 2 的名称) – _____(主管部门的名称)

“国际道路运输”是指装载或空载车辆越过缔约方国界和(或)穿越其领土的运输；

“定期运送乘客”是指在指定线路、按照时刻表、以固定票价并在预定停靠点供乘客上下车的方式运送乘客；

“临时运送乘客”是指“定期运送乘客”定义范围以外的任何其他运送乘客方式；

“承运人”是指在缔约方之一的国家境内设立并且按照该国国家法律法规允许承担货物或乘客国际道路运输的个人或法人；

“车辆”是指在缔约方之一的国家登记并且由承运人作为自有财产或通过租用或租赁合同所掌管的机动车辆；

- 用于乘客运输 – 任何包括驾驶座在内超过九座、用于载客的机动车辆，包括承运地点的行李挂车，而且这类行李挂车不受禁止；

• 用于货物运输 – 任何用于运输货物的机动车辆，包括卡车、带挂车的卡车、牵引车和带半挂车的牵引车；

“挂车”是指根据设计由驱动车所牵引的挂车，包括半挂车；

“驾驶人”是指经缔约方主管部门授权驾驶车辆的个人；

“驾驶证”是指缔约方主管部门签发的准许驾驶人驾驶车辆的文件；

“行车许可证”是指由一个缔约方主管部门签发的允许在另一缔约方国家设立的承运人在本缔约方国家境内从事国际道路运输的文件；

“特别行车许可证”是指根据一个缔约方国家法律法规而签发的允许在另一缔约方国家设立的承运人运载超大尺寸、超重或危险货物的车辆在本国境内行驶的额外一次性行车许可证；

“第三国行车许可证”是指允许一个缔约方的承运人从另一缔约方国家境内驾驶车辆进入第三国境内或从第三国境内进入另一缔约方国家境内的一次性行车许可证；

“卫生检疫”是指卫生和动植物检疫。

[缔约方可增加相关的或对澄清协定有必要的任何定义]

二、运输权

第三条(线路和过境点)

一、根据缔约方商定、并按照本《协定》附件所确定的线路和国家过境点，在缔约方国家境内(以及穿越其境内过境)以车辆从事货物和乘客运输。

二、根据缔约方主管部门之间的安排对线路和国家过境点清单进行修订。

乘客运输

第四条(定期运输乘客)

一、根据缔约方主管部门签发的行车许可证从事乘客的定期运输。

二、关于线路、时刻表、票价、承运人供乘客上下车的停靠地点及运输的运行期和班次，以及缔约方主管部门商定的其他规定，在行车许可证或行车许可证的附件中均有说明，并应由设立承运人的缔约方主管部门核准。

三、缔约方主管部门相互提交关于定期运送乘客的建议书。关于批准或拒绝批准行车许可证的决定应在建议书提交后的___个月内作出。

四、定期运输乘客行车许可证有效期为___年。缔约方主管部门可根据双方商定修改这一期限。

第五条(临时运输乘客)

一、须根据缔约方主管部门签发的行车许可证从事乘客的临时运输，但本协定第六条所列运输业务除外。

二、每一次临时运送乘客均须签发单独的行车许可证，给予单次往返行程的权利，除非行车许可证中另有规定。

三、缔约方主管部门每年就临时运输乘客免费交换共同商定数量的空白行车许可证。空白行车许可证具有相关官员的签字和签发行车许可证的主管部门的印章。

四、缔约方主管部门商定实际交换空白行车许可证的程序。

第六条（临时运送乘客的行车许可证豁免）

一、如果在整个行程中，同一批乘客由同一辆客车承运并符合以下情况，临时运送乘客则不需要行车许可证。

（一） 行程的起点和终点在客车登记的缔约方国家领土上；

（二） 行程起点在客车登记的缔约方国家的领土上，终点在另一缔约方国家的领土上，且该客车在离开该缔约方国家时为空载；

（三） 客车进入另一缔约方国家的领土，以运送同一承运人先前带来的一批乘客。

二、对于本条第一款下的临时运输，客车驾驶人应持有以缔约方主管部门商定格式编制的乘客名单。

三、同样，用客车来替换在临时运送乘客的过程中发生故障的客车，其通行不需要行车许可证。

货物运输

第七条（货物运输行车许可证）

一、须根据缔约方主管部门签发的行车许可证开展缔约方国家领土之间和通过其领土过境的货物运输，但本协定第八条所列运输业务除外。进入另一缔约方国家领土空载车辆的行驶也需要行车许可证。

二、各缔约方主管部门负责签发多次往返或单次往返的行车许可证。

三、多次往返行车许可证给予在行车许可证中规定的时间段内进行一次以上往返行程的权利。缔约方主管部门应共同确定签发多次往返行车许可证的条件。

四、单次往返行车许可证给予一次往返行程的权利。

五、一个缔约方国家的承运人可将货物从另一缔约方国家领土运到第三国领土，并从第三国领土运到另一缔约方国家的领土，但须持另一缔约方主管部门签发的第三国行车许可证。

[缔约方可将与有关第三国签署运输协定作为开展此种运输业务的条件]

六、缔约方主管部门每年免费交换共同商定数量的各种类型货物运输的空白行车许可证。空白行车许可证具有相关官员的签字和签发行车许可证的主管部

门的印章。每一年中签发的行车许可证的有效期至下一年一月三十一日或缔约方商定的日期截止。

七、缔约方主管部门商定实际交换空白行车许可证的程序。

第八条(货物运输行车许可证豁免)

一、以下类型的运输不需要本协定第七条第一款所述的行车许可证：

(一) 运输车辆的最大允许重量(包括挂车或半挂车)不超过6吨或其允许载荷(包括挂车或半挂车)不超过3.5吨；[须遵守缔约方国家的相关国家法规]

(二) 运送牵引车，以更换在运输过程中出现故障的牵引车；

(三) 用于紧急医疗援助的医疗设备、器具和药物的运输，尤其是应对自然灾害和人道主义需求；

(四) 用于交易会和展览会的展品、作品和艺术品、设备和材料的运输；

(五) 用于戏剧、音乐、运动或马戏的表演、交易会和电影展的装饰物、其他财物和动物以及用于广播录音或电影或电视节目的物品的运输；

(六) 死者尸体、遗骸和骨灰的运输；

(七) 邮政运输；

(八) 搬迁期间可移动财物的运输。

二、同样，用于修理或拖曳故障车辆的技术援助车辆的通行，也不需要本协定第七条第一款所述的行车许可证。

三、本条第一款第“五”和“六”项所述的例外情形，仅在装载物运回车辆登记国或装载物运到第三国领土的情况下才适用。

第九条(禁止境内营运)

不允许在一个缔约方国家领土上登记的承运人在另一缔约方国境内的两点之间从事装卸货物或上下乘客的运输作业。

三、共同条款

第十条(车辆和驾驶人的单证)

一、车辆驾驶人应持有对依本协定从事国际道路运输所使用车辆类型有效的驾驶证和该车辆的登记文件。

二、用于依本协定从事国际道路运输的车辆应有车辆所登记的缔约方国家的车辆号牌和识别标志。挂车和半挂车可有其他国家的登记车牌和识别标志，前提是卡车或挂车有这些缔约方国家的登记车牌和识别标志。

三、本协定要求持有的行车许可证和其他证件应随车携带，并在缔约方有关监管机构要求时出示。

四、缔约方相互承认其主管部门签发的有效驾驶证、车辆登记文件和车辆号牌。

第十一条（重量和外廓尺寸）

一、依本协定从事国际道路运输的车辆重量、外廓尺寸和其它指标，包括轴荷，应符合运输发生地所在缔约方国家的法律法规规定。

二、如车辆的外廓尺寸或空载或运载时的重量超过另一缔约方国家的标准，承运人应取得另一缔约方主管部门按照其国家的法律法规签发的特别行车许可证。

[关于车辆重量、最大轴荷和外廓尺寸的国家规定可纳入本协定附件]

[关于排放标准的条款可由缔约方纳入本协定，作为单独的条款，或作为本协定附件]

第十二条（危险货物）

一、承运危险货物应按照缔约方参加的国际条约，以及该缔约方国家的法律法规进行。

二、如根据国际条约或缔约方国家法律法规，危险货物运输需要特别行车许可证，承运人应在国际道路运输开始前从该缔约方主管部门获得特别行车许可证。

三、缔约方主管部门应在根据本协定设立的联合委员会框架内交换其各自国家法律法规规定的危险货物清单及其运输条件的信息。

第十三条（海关费用豁免）

一、根据本协定从事国际道路运输时，由一个缔约方的承运人通过其车辆进口到另一缔约方国家领土的下列物品对等免除海关关税、收费和税收：

（一） 技术上和结构上与发动机的动力系统相关的、制造商制造的标准燃料箱中所装的燃料，以及由挂车和半挂车制造商安装的用于车辆加热或冷却系统的燃料箱中的燃料；

（二） 在国际道路运输期间，用于车辆维护通常所需数量的润滑油；

（三） 在国际道路运输过程中，临时进口的用于故障车辆维修的备件和工具。

二、本条第一款第三项所述未使用的备件和工具应复出口。根据在其境内有关备件的海关制度正在发生改变的缔约国适用的法律法规，替换下的部件应复出口，或按照海关销毁程序处置，或按照另一海关程序处置。

第十四条（车辆和道路的使用）

一、缔约各方对依本协定从事国际道路运输的承运人相互免征与拥有或使用车辆有关的税费。

二、如果两者中任一缔约方对其国家领土上道路、桥梁和隧道的通行征收税费，则这一缔约方的承运人和另一缔约方的承运人的付费金额应相同。

第十五条条(保险)

在本协定下乘客和货物的承运人应持有其车辆的有效的第三方民事责任保险证明。承运人应事先为其每辆车辆取得这样的证明。

第十六条(遵守和违反法律)

一、从事国际道路运输的承运人和车组人员应遵守本协定的规定以及国家法律法规，包括东道缔约国的交通规则。如有违反，应根据违反行为发生地的缔约国国家法律法规处罚。

二、如承运人或其车辆车组人员违反本协定的规定或适用的国内法律法规，违反行为发生地的缔约方主管部门应通知另一缔约方的主管部门，另一缔约方的主管部门应根据其国家的国家立法采取必要措施。缔约方主管部门应适时相互通报已采取的措施。

第十七条(查验)

一、边境、海关、运输和卫生查验须遵守对缔约方有约束力的国际协定的规定。应根据所述查验发生地国家的国内法规解决不受国际协定约束的事项。

二、边境、海关、运输和卫生应优先查验需要紧急医疗援助的人员运送、乘客定期运送以及动物和易腐货物运输。

[缔约方可纳入应予优先查验的其他类别运输业务]

[缔约方可将签证便利化条款作为单独条款或本协定附件纳入本协定]

第十八条(联合委员会)

缔约方主管部门应设立一个联合委员会，以审议本协定的解释和执行事项。

第十九条(争端解决)

与本协定的解释和执行有关的任何分歧应通过缔约方主管部门之间的谈判和协商解决。

四、最后条款

第二十条(缔约方的其他义务)

本协定不影响每一缔约方因_____(国家)或_____(国家)加入其他条约而产生的权利和义务。

第二十一条(生效和修订)

一、本协定须经缔约方履行协定生效所需国内程序并通过外交渠道相互书面通知，且自最后一份书面通知发出之日起30天内生效。

二、缔约方可通过达成一致意见对本协定进行修订，修订应按照本条第一款所述程序生效。

三、本协定无限期有效，直至一个缔约方通过外交渠道将其终止本协定有效性的意向通知另一缔约方之日起_____个月后终止。

本协定于二〇____年____月____日在_____签署，原件一式两份，每份用_____语言[和一种国际通用的语言]书就，所有文本同等作准。(如果有任何分歧，应以[通常用作国际语言的]_____文本解释本协定的规定)。

附录

国际道路运输线路和国家边境口岸一览表

1. 城市 - 城市 - 边境口岸(国家)/边境口岸(国家) - 城市 - 城市。

2. 城市 - 城市 - 边境口岸(国家)/边境口岸(国家) - 城市 - 城市。

国际道路运输双边协定范本

备选案文2：没有指定线路和边境口岸，但多数类型国际运输业务需要有数量限制(配额)的行车许可证。

_____(国家)政府与_____(国家)政府，以下称为缔约方，

渴望发展两国间和穿越两国境内的国际货物和乘客运输，并促进两国间和对外道路运输互联互通，

[其他必要案文]

商定如下：

一、总则

第一条(适用范围)

根据本协定，在缔约方之一的国家领土上登记的车辆，负责承运缔约双方国家之间及穿越其境内而过境、以及往返第三国的国际乘客和货物运输。

第二条(术语和定义)

为本协定的目的：

“主管部门”是指：

_____(缔约方 1 的名称) – _____(主管部门的名称)

_____(缔约方 2 的名称) – _____(主管部门的名称)

“国际道路运输”是指装载或空载车辆越过缔约方国界和(或)穿越其领土的运输；

“定期运送乘客”是指在指定线路、按照时刻表、以固定票价并在预定停靠点供乘客上下车的方式运送乘客；

“临时运送乘客”是指“定期运送乘客”定义范围以外的任何其他运送乘客方式；

“承运人”是指在缔约方之一的国家境内设立并且按照该国国家法律法规允许承担货物或乘客国际道路运输的个人或法人；

“车辆”是指在缔约方之一的国家登记并且由承运人作为自有财产或通过租用或租赁合同所掌管的机动车辆；

- 用于乘客运输 – 任何包括驾驶座在内超过九座、用于载客的机动车辆，包括承运地点的行李挂车，而且这类行李挂车不受禁止；
- 用于货物运输 – 任何用于运输货物的机动车辆，包括卡车、带挂车

的卡车、牵引车和带半挂车的牵引车；

“挂车”是指根据设计由驱动车所牵引的挂车，包括半挂车；

“驾驶人”是指经缔约方主管部门授权驾驶车辆的个人；

“驾驶证”是指缔约方主管部门签发的准许驾驶人驾驶车辆的文件；

“行车许可证”是指由一个缔约方主管部门签发的允许在另一缔约方国家设立的承运人在本缔约方国家境内从事国际道路运输的文件；

“特别行车许可证”是指根据一个缔约方国家法律法规而签发的允许在另一缔约方国家设立的承运人运载超大尺寸、超重或危险货物的车辆在本国境内行驶的额外一次性行车许可证；

“第三国行车许可证”是指允许一个缔约方的承运人从另一缔约方国家境内驾驶车辆进入第三国境内或从第三国境内进入另一缔约方国家境内的一次性行车许可证；

“卫生检疫”是指卫生和动植物检疫。

[缔约方可增加相关的或对澄清协定有必要的任何定义]

二、运输权

第三条（定期运输乘客）

一、根据缔约方主管部门签发的行车许可证从事乘客的定期运输。

二、关于线路、时刻表、票价、承运人供乘客上下车的停靠地点及运输的运行期和班次，以及缔约方主管部门商定的其他规定，在行车许可证或行车许可证的附件中均有说明，并应由设立承运人的缔约方主管部门核准。

三、缔约方主管部门相互提交关于定期运送乘客的建议书。关于批准或拒绝批准行车许可证的决定应在建议书提交后的___个月内作出。

四、定期运输乘客行车许可证有效期为___年。缔约方主管部门可根据双方商定修改这一期限。

第四条（临时运输乘客）

一、须根据缔约方主管部门签发的行车许可证从事乘客的临时运输，但本协定第五条所列运输业务除外。

二、每一次临时运送乘客均须签发单独的行车许可证，给予单次往返行程的权利，除非行车许可证中另有规定。

三、缔约方主管部门每年就临时运输乘客免费交换共同商定数量的空白行车许可证。空白行车许可证具有相关官员的签字和签发行车许可证的主管部门的印章。

四、缔约方主管部门商定实际交换空白行车许可证的程序。

第五条(临时运送乘客的行车许可证豁免)

一、如果在整个行程中，同一批乘客由同一辆客车承运并符合以下情况，临时运送乘客则不需要行车许可证。

(一) 行程的起点和终点在客车登记的缔约方国家领土上；

(二) 行程起点在客车登记的缔约方国家的领土上，终点在另一缔约方国家的领土上，且该客车在离开该缔约方国家时为空载；

(三) 客车进入另一缔约方国家的领土，以运送同一承运人先前带来的一批乘客。

二、对于本条第一款下的临时运输，客车驾驶人应持有以缔约方主管部门商定格式编制的乘客名单。

三、同样，用来替换在临时运送乘客的过程中发生故障的客车的客车的通行，不需要行车许可证。

货物运输

第六条(货物运输行车许可证)

一、在缔约方国家领土之间和通过其领土过境的货物运输，除本协定第七条所列运输业务之外，在缔约方主管部门签发的行车许可证的基础之上开展。进入另一缔约方国家领土的空载车辆的运行也需要行车许可证。

二、各缔约方主管部门负责签发多次往返或单次往返的行车许可证。

三、多次往返行车许可证给予在行车许可证中规定的时间段内进行一次以上往返行程的权利。缔约方主管部门应共同确定签发多次往返行车许可证的条件。

四、单次往返行车许可证给予进行一次往返行程的权利。

五、一个缔约方国家的承运人可将货物从另一缔约方国家领土运到第三国领土，并从第三国领土运到另一缔约方国家的领土，但须持另一缔约方主管部门签发的第三国的行车许可证。

[缔约方可以将与有关第三国签有运输协定作为开展这样的运输业务的条件]

六、缔约方主管部门每年免费交换共同商定数量的所有类型货物运输的空白行车许可证。空白行车许可证具有相关官员的签字和签发行车许可证的主管部门的印章。每一年中签发的行车许可证的有效期至下一年一月三十一日或缔约方商定的日期截止。

七、缔约方主管部门商定实际交换空白行车许可证的程序。

第七条(货物运输行车许可证豁免)

一、以下类型的运输不需要本协定第六条第一款所述的行车许可证：

(一) 运输车辆的最大允许重量(包括挂车或半挂车)不超过6吨或其允

许载荷(包括挂车或半挂车)不超过3.5吨；[须遵守缔约方国家的相关国家法规]

（二） 运送牵引车，以更换在运输过程中出现故障的牵引车；

（三） 用于紧急医疗援助的医疗设备、器具和药物的运输，尤其是应对自然灾害和人道主义需求；

（四） 用于交易会和展览会的展品、作品和艺术品、设备和材料的运输；

（五） 用于戏剧、音乐、运动或马戏的表演、交易会和电影展的装饰物、其他财物和动物以及用于广播录音或电影或电视节目的物品的运输；

（六） 死者尸体、遗骸和骨灰的运输；

（七） 邮政运输；

（八） 搬迁期间可移动财物的运输。

二、同样，用于修理或拖曳故障车辆的技术援助车辆的通行，也不需要本协定第六条第一款所述的行车许可证。

三、本条第一款第“五”和“六”项所述的例外情形，仅在装载物运回车辆登记国或装载物运到第三国领土的情况下才适用。

第八条(禁止境内营运)

不允许在一个缔约方国家领土上登记的承运人在另一缔约方国境内的两点之间从事装卸货物或上下乘客的运输作业。

三、共同条款

第九条(车辆和驾驶人的单证)

一、车辆驾驶人应持有对依本协定从事国际道路运输所使用车辆类型有效的驾驶证和该车辆的登记文件。

二、用于依本协定从事国际道路运输的车辆应有车辆所登记的缔约方国家的车辆号牌和识别标志。挂车和半挂车可有其他国家的登记车牌和识别标志，前提是卡车或挂车有这些缔约方国家的登记车牌和识别标志。

三、本协定要求持有的行车许可证和其他证件应随车携带，并在缔约方有关监管机构要求时出示。

四、缔约方相互承认其主管部门签发的有效驾驶证、车辆登记文件和车辆号牌。

第十条(重量和外廓尺寸)

一、依本协定从事国际道路运输的车辆重量、外廓尺寸和其它指标，包括轴荷，应符合运输发生地所在缔约方国家的法律法规规定。

二、如车辆的外廓尺寸或空载或运载时的重量超过另一缔约方国家的标准，承运人应取得另一缔约方主管部门按照其国家的法律法规签发的特别行车许可

证。

[关于车辆重量、最大轴荷和外廓尺寸的国家规定可纳入本协定附件]

[关于排放标准的条款可由缔约方纳入本协定，作为单独的条款，或作为本协定附件]

第十一条(危险货物)

一、承运危险货物应按照缔约方参加的国际条约，以及该缔约方国家的法律法规进行。

二、如根据国际条约或缔约方国家法律法规，危险货物运输需要特别行车许可证，承运人应在国际道路运输开始前从该缔约方主管部门获得特别行车许可证。

三、缔约方主管部门应在根据本协定设立的联合委员会框架内交换其各自国家法律法规规定的危险货物清单及其运输条件的信息。

第十二条(海关费用豁免)

一、根据本协定从事国际道路运输时，由一个缔约方的承运人通过其车辆进口到另一缔约方国家领土的下列物品对等免除海关关税、收费和税收：

(一) 技术上和结构上与发动机的动力系统相关的、制造商制造的标准燃料箱中所装的燃料，以及由挂车和半挂车制造商安装的用于车辆加热或冷却系统的燃料箱中的燃料；

(二) 在国际道路运输期间，用于车辆维护通常所需数量的润滑油；

(三) 在国际道路运输过程中，临时进口的用于故障车辆维修的备件和工具。

二、本条第一款第三项所述未使用的备件和工具应复出口。根据在其境内有关备件的海关制度正在发生改变的缔约国适用的法律法规，替换下的部件应复出口，或按照海关销毁程序处置，或按照另一海关程序处置。

第十三条(车辆和道路的使用)

一、缔约各方对依本协定从事国际道路运输的承运人相互免征与拥有或使用车辆有关的税费。

二、如果两者中任一缔约方对其国家领土上道路、桥梁和隧道的通行征收税费，则这一缔约方的承运人和另一缔约方的承运人的付费金额应相同。

第十四条条(保险)

在本协定下乘客和货物的承运人应持有其车辆的有效的第三方民事责任保险证明。承运人应事先为其每辆车辆取得这样的证明。

第十五条(遵守和违反法律)

一、从事国际道路运输的承运人和车组人员应遵守本协定的规定以及国家法律法规，包括东道缔约国的交通规则。如有违反，应根据违反行为发生地的缔约国国家法律法规处罚。

二、如承运人或其车辆车组人员违反本协定的规定或适用的国内法律法规，违反行为发生地的缔约方主管部门应通知另一缔约方的主管部门，另一缔约方的主管部门应根据其国家的国家立法采取必要措施。缔约方主管部门应适时相互通报已采取的措施。

第十六条(查验)

一、边境、海关、运输和卫生查验须遵守对缔约方有约束力的国际协定的规定。应根据所述查验发生地国家的国内法规解决不受国际协定约束的事项。

二、边境、海关、运输和卫生应优先查验需要紧急医疗援助的人员运送、乘客定期运送以及动物和易腐货物运输。

[缔约方可纳入应给予优先查验的其他类别运输业务]

[缔约方可将签证便利化条款作为单独条款或本协定附件纳入本协定]

第十七条(联合委员会)

缔约方主管部门应设立一个联合委员会，以审议本协定的解释和执行事项。

第十八条(争端解决)

与本协定的解释和执行有关的任何分歧应通过缔约方主管部门之间的谈判和协商解决。

四、最后条款

第十九条(缔约方的其他义务)

本协定不影响每一缔约方因_____(国家)或_____(国家)加入其他条约而产生的权利和义务。

第二十条(生效和修订)

一、本协定须经缔约方履行协定生效所需国内程序并通过外交渠道相互书面通知，且自最后一份书面通知发出之日起30天内生效。

二、缔约方可通过达成一致意见对本协定进行修订，修订应按照本条第一款所述程序生效。

三、本协定无限期有效，直至一个缔约方通过外交渠道将其终止本协定有效性的意向通知另一缔约方之日起_____个月后终止。

本协定于二〇____年____月____日在_____签署，原件一式两份，每份用_____语言[和一种国际通用的语言]书就，所有文本同等作准。(如果有任何分歧，应以[通常用作国际语言的]_____文本解释本协定的规定)。

国际道路运输双边协定范本

备选案文3：临时运送乘客及双边和过境货物运输不需要行车许可证。只有定期运送乘客和为第三国运输货物才需要行车许可证。

_____(国家)政府与_____(国家)政府，以下称为缔约方，

渴望发展两国间和穿越两国境内的国际货物和乘客运输，并促进两国间和对外道路运输互联互通，

[其他必要案文]

商定如下：

一、总则

第一条(适用范围)

根据本协定，在缔约方之一的国家领土上登记的车辆，负责承运缔约双方国家之间及穿越其境内而过境、以及往返第三国的国际乘客和货物运输。

第二条(术语和定义)

为本协定的目的：

“主管部门”是指：

_____(缔约方 1 的名称) – _____(主管部门的名称)

_____(缔约方 2 的名称) – _____(主管部门的名称)

“国际道路运输”是指装载或空载车辆越过缔约方国界和(或)穿越其领土的运输；

“定期运送乘客”是指在指定线路、按照时刻表、以固定票价并在预定停靠点供乘客上下车的方式运送乘客；

“临时运送乘客”是指“定期运送乘客”定义范围以外的任何其他运送乘客方式；

“承运人”是指在缔约方之一的国家境内设立并且按照该国国家法律法规允许承担货物或乘客国际道路运输的个人或法人；

“车辆”是指在缔约方之一的国家登记并且由承运人作为自有财产或通过租用或租赁合同所掌管的机动车辆；

- 用于乘客运输 – 任何包括驾驶座在内超过九座、用于载客的机动车辆，包括承运地点的行李挂车，而且这类行李挂车不受禁止；
- 用于货物运输 – 任何用于运输货物的机动车辆，包括卡车、带挂车

的卡车、牵引车和带半挂车的牵引车；

“挂车”是指根据设计由驱动车所牵引的挂车，包括半挂车；

“驾驶人”是指经缔约方主管部门授权驾驶车辆的个人；

“驾驶证”是指缔约方主管部门签发的准许驾驶人驾驶车辆的文件；

“行车许可证”是指由一个缔约方主管部门签发的允许在另一缔约方国家设立的承运人在本缔约方国家境内从事国际道路运输的文件；

“特别行车许可证”是指根据一个缔约方国家法律法规而签发的允许在另一缔约方国家设立的承运人运载超大尺寸、超重或危险货物的车辆在本国境内行驶的额外一次性行车许可证；

“第三国行车许可证”是指允许一个缔约方的承运人从另一缔约方国家境内驾驶车辆进入第三国境内或从第三国境内进入另一缔约方国家境内的一次性行车许可证；

“卫生检疫”是指卫生和动植物检疫。

[缔约方可增加相关的或对澄清协定有必要的任何定义]

二、运输权

第三条（运输乘客）

一、根据缔约方主管部门签发的行车许可证从事乘客的定期运输。

二、关于线路、时刻表、票价、承运人供乘客上下车的停靠地点及运输的运行期和班次，以及缔约方主管部门商定的其他规定，在行车许可证或行车许可证的附件中均有说明，并应由设立承运人的缔约方主管部门核准。

三、缔约方主管部门相互提交关于定期运送乘客的建议书。关于批准或拒绝批准行车许可证的决定应在建议书提交后的___个月内作出。

四、定期运输乘客行车许可证有效期为___年。缔约方主管部门可根据双方商定修改这一期限。

五、临时运送乘客不需要行车许可证。

第四条（货物运输）

一、在缔约方国家领土之间和通过其领土过境的货物运输不需要行车许可证。

二、一个缔约方国家的承运人可将货物从另一缔约方国家领土运到第三国领土，并从第三国领土运到另一缔约方国家的领土，但须持另一缔约方主管部门签发的第三国的行车许可证。

[缔约方可以将与有关第三国签有运输协定作为开展这样的运输业务的条件]

三、缔约方主管部门每年免费交换共同商定数量的空白第三国行车许可证。空白第三国行车许可证上有相关主管官员的签字和签发第三国行车许可证的主

管部门的印章。每一年中签发的第三国行车许可证的有效期至下一年一月三十一日或缔约方商定的日期截止。

四、缔约方主管部门商定实际交换空白第三国行车许可证的程序。

第五条（禁止境内营运）

不允许在一个缔约方国家领土上登记的承运人在另一缔约方国境内的两点之间从事装卸货物或上下乘客的运输作业。

三、共同条款

第六条（车辆和驾驶人的单证）

一、车辆驾驶人应持有对依本协定从事国际道路运输所使用车辆类型有效的驾驶证和该车辆的登记文件。

二、用于依本协定从事国际道路运输的车辆应有车辆所登记的缔约方国家的车辆号牌和识别标志。挂车和半挂车可有其他国家的登记车牌和识别标志，前提是卡车或挂车有这些缔约方国家的登记车牌和识别标志。

三、本协定要求持有的行车许可证和其他证件应随车携带，并在缔约方有关监管机构要求时出示。

四、缔约方相互承认其主管部门签发的有效驾驶证、车辆登记文件和车辆号牌。

第七条（重量和外廓尺寸）

一、依本协定从事国际道路运输的车辆重量、外廓尺寸和其它指标，包括轴荷，应符合运输发生地所在缔约方国家的法律法规规定。

二、如车辆的外廓尺寸或空载或运载时的重量超过另一缔约方国家的标准，承运人应取得另一缔约方主管部门按照其国家的法律法规签发的特别行车许可证。

[关于车辆重量、最大轴荷和外廓尺寸的国家规定可纳入本协定附件]

[关于排放标准的条款可由缔约方纳入本协定，作为单独的条款，或作为本协定附件]

第八条（危险货物）

一、承运危险货物应按照缔约方参加的国际条约，以及该缔约方国家的法律法规进行。

二、如根据国际条约或缔约方国家法律法规，危险货物运输需要特别行车许可证，承运人应在国际道路运输开始前从该缔约方主管部门获得特别行车许可证。

三、缔约方主管部门应在根据本协定设立的联合委员会框架内交换其各自国家法律法规规定的危险货物清单及其运输条件的信息。

第九条(海关费用豁免)

一、根据本协定从事国际道路运输时，由一个缔约方的承运人通过其车辆进口到另一缔约方国家领土的下列物品对等免除海关关税、收费和税收：

（一） 技术上和结构上与发动机的动力系统相关的、制造商制造的标准燃料箱中所装的燃料，以及由挂车和半挂车制造商安装的用于车辆加热或冷却系统的燃料箱中的燃料；

（二） 在国际道路运输期间，用于车辆维护通常所需数量的润滑油；

（三） 在国际道路运输过程中，临时进口的用于故障车辆维修的备件和工具。

二、本条第一款第三项所述未使用的备件和工具应复出口。根据在其境内有关备件的海关制度正在发生改变的缔约国适用的法律法规，替换下的部件应复出口，或按照海关销毁程序处置，或按照另一海关程序处置。

第十条(车辆和道路的使用)

一、缔约各方对依本协定从事国际道路运输的承运人相互免征与拥有或使用车辆有关的税费。

二、如果两者中任一缔约方对其国家领土上道路、桥梁和隧道的通行征收税费，则这一缔约方的承运人和另一缔约方的承运人的付费金额应相同。

第十一条条(保险)

在本协定下乘客和货物的承运人应持有其车辆的有效的第三方民事责任保险证明。承运人应事先为其每辆车辆取得这样的证明。

第十二条(遵守和违反法律)

一、从事国际道路运输的承运人和车组人员应遵守本协定的规定以及国家法律法规，包括东道缔约国的交通规则。如有违反，应根据违反行为发生地的缔约国国家法律法规处罚。

二、如承运人或其车辆车组人员违反本协定的规定或适用的国内法律法规，违反行为发生地的缔约方主管部门应通知另一缔约方的主管部门，另一缔约方的主管部门应根据其国家的国家立法采取必要措施。缔约方主管部门应适时相互通报已采取的措施。

第十三条(查验)

一、边境、海关、运输和卫生查验须遵守对缔约方有约束力的国际协定的规定。应根据所述查验发生地国家的国内法规解决不受国际协定约束的事项。

二、边境、海关、运输和卫生应优先查验需要紧急医疗援助的人员运送、乘客定期运送以及动物和易腐货物运输。

[缔约方可纳入应给予优先查验的其他类别运输业务]

[缔约方可将签证便利化条款作为单独条款或本协定附件纳入本协定]

第十四条(联合委员会)

缔约方主管部门应设立一个联合委员会，以审议本协定的解释和执行事项。

第十五条(争端解决)

与本协定的解释和执行有关的任何分歧应通过缔约方主管部门之间的谈判和协商解决。

四、最后条款

第十六条(缔约方的其他义务)

本协定不影响每一缔约方因_____(国家)或_____(国家)加入其他条约而产生的权利和义务。

第十七条(生效和修订)

一、本协定须经缔约方履行协定生效所需国内程序并通过外交渠道相互书面通知，且自最后一份书面通知发出之日起30天内生效。

二、缔约方可通过达成一致意见对本协定进行修订，修订应按照本条第一款所述程序生效。

三、本协定无限期有效，直至一个缔约方通过外交渠道将其终止本协定有效性的意向通知另一缔约方之日起_____个月后终止。

本协定于二〇____年____月____日在_____签署，原件一式两份，每份用_____语言[和一种国际通用的语言]书就，所有文本同等作准。(如果有任何分歧，应以[通常用作国际语言的]_____文本解释本协定的规定)。

附件四

多边国际道路运输行车许可证范本*

导言

亚太经社会成员国在2012年3月在曼谷举行的交通运输部长级会议上通过了《国际道路运输便利化区域战略框架》，这一框架为应对本区域国际道路交通运输的各种挑战，提出了战略愿景和具体目标。这一框架确定了本区域国际道路运输便利化基本要素的共同具体目标，并确定了实现这些具体目标的进程。

关于运输权，《区域战略框架》旨在推广应用有效期一年、适用多条线路或道路网络的多次入境运输行车许可证，这些运输行车许可证签发给承运人，供其车队所有合规车辆使用，用来开展跨国和过境运输业务。此外，《框架》建议，应在推广双边运输行车许可证的同时，并行推广多边运输行车许可证。

在交通运输便利化措施不足仍是一个最为严重的问题之际，我们提出了《多边国际道路运输行车许可证范本》。而那些纳入了运输便利化条款的现有区域、次区域、双边和多边协定尚未得到最佳落实。车辆技术标准或驾驶人资格标准的协调统一程度仍然较低，而且由于存在行政(官僚)障碍，如缺乏运输权和过境权，边界仍然难以跨越。跨境运输的主要特点是，在出/入境边检站一定要将外国车辆上的货物转载到目的地国或过境国的车辆。这种转载做法与所有运输物流合理性以及当今互连世界的经济效率要求背道而驰、相互矛盾。为特定单辆车辆沿指定线路进行单次往返运输签发运输行车许可证(如有)。由于这些复杂的问题，贸易和经济合作的长期利益受到损害。

在达成在全区域范围使用多边行车许可证的可能共识之前，各国可以遵循《国际道路运输便利化区域战略框架》中所述的进程：当成员国制定或更新其关于国际道路运输的双边或多边协定，或就执行这些协定开展协商时，它们不妨考虑采用一年有效和(或)适用多条线路或道路网络的多次入境运输行车许可证，并允许其主管部门向其承运人而不是特定车辆签发行车许可证。

采用多边国际道路运输行车许可证的预期效益

采用多边国际道路运输行车许可证的直接好处将是：放弃现有低效的边境转载做法，目前的这种做法增加了运输和物流成本。直接完成运输业务，即由于采用多边运输行车许可证，不需要转载，同样有助于确定及时无损地最终交付货物的不间断的、明确的合同责任。从装货点到最终目的地卸货点，由最初签约承运人的驾驶人全程完全掌控。因此，运输将更加安全，商业伙伴之间的信任关系将大大改善。

运作良好的多边行车许可证肯定会产生一个良性循环：解决了运输权问题，就会增加对亚洲公路网沿线及更多地区国际道路货运市场的进入。作为运输便利化措施的行车许可证可促进车队现代化，推动应用更高的车辆技术、环

* 目前印发的本附件未经正式编辑。

境和安全标准，减少边境口岸官僚主义和可能的非法活动(寻租、贿赂等)的风险，加强实物货物安全。

在通过交换行车许可证促进道路运输便利化的同时，各国政府将继续全面掌控向国内和外国承运人签发行车许可证事宜；他们有权定期检查行车许可证的使用情况，并对违规承运人采取具体的惩处行动。

A. 单次往返多边国际道路运输行车许可证范本

在第一阶段，在伙伴之间建立信任和树立自信之前，采用单次往返多边行车许可证可能是一个很好的解决方案，以便使所有利益攸关方都熟悉新的条件和要求。虽然并非很理想，但在采用后，多边行车许可证可适用于在有限的短时间(例如六个月)内在规定线路上运输货物。将禁止境内营运。

行车许可证应适用于参与这一安排的国家之间和通过其领土过境的道路货运。行车许可证将签发给记名的承运人，不得转让给其他承运人。

行车许可证应涵盖卡车、或卡车加挂车或牵引车加半挂车的列车(汽车列车)，如果此种列车符合国家法规。在后两种情况下，行车许可证应涵盖原动车，而挂车或半挂车无需行车许可证。

行车许可证应包括填写方式、使用条件、有效期、提交查验的程序方面的详细情况。

建议采用的单次往返《多边国际道路运输行车许可证范本》如下。

正面印页

[行车许可证中使用何种语言将由缔约方决定]

多边国际道路运输行车许可证 **单次往返有效(去程和返程)**	
编号：(国家代码)00000000	
本行车许可证系根据[适用协定的标题]签发，可在其有效期内用于单次往返。 有效年份：[公历年]	
本行车许可证适用于[国家名称]之间和通过其领土过境的货物运输。	
签发机关签章 (有关缔约方主管部门签字和部门印章) 日期：　　地点：	
承运人名称和地址	
卡车/牵引车牌号/国家	
卡车/牵引车型号/自重(公斤)	
挂车牌号/国家/自重(公斤)	
货物概述及毛重(公斤) [在必须随车携带的其他运输或商业文件中已含有这些信息的国家，不需要这些信息]	- 去程： - 返程：
使用线路的识别号(如果规定)	- 去程： - 返程：
出发国查验机关的查验和签字(盖章)	- 去程：日期和地点 - 返程：日期和地点
过境国查验机关的查验和签字(盖章) (这一部分须根据与缔约方数量和组成相对应的可能过境的国家的数量，重新填进表格。)	- 去程：日期和地点 - 返程：日期和地点
目的地国查验机关的查验和签字(盖章)	- 去程：日期和地点 - 返程：日期和地点
- 安全要素，例如带有与条形码对应的字母数字、每个缔约方主管部门的印章样本、水印、压印标志、特种纸张和油墨。	

反面印页

使用须知

(1) 本行车许可证适用于[国家名称]之间和通过其领土过境的公路货物运输。

(2) 本行车许可证可以在有效期内用于单次往返运输。

(3) 本行车许可证涵盖卡车、或卡车加挂车或牵引车加半挂车的列车(汽车列车)。本行车许可证涵盖原动车，而挂车或半挂车无需行车许可证。

(4) 本行车许可证适用于在规定线路上[如适用]进行货物运输。

(5) 本行车许可证不能用于一个国家领土内两点之间的道路运输(禁止境内营运)。

(6) 本行车许可证将签发给记名的承运人，不得转让给其他承运人。

(7) 行车许可证应填写完整，不得更改。往返信息可在行前填写。未正确填写的行车许可证即视为无效。

(8) 使用伪造行车许可证属非法，将根据适用法律受到惩处。

(9) 行车许可证在其标明的一个公历年内有效直至车辆返回到该行车许可证签发缔约方国家领土为止，但无论如何不得晚于次年一月三十一日。

(10) 行车许可证须由驾驶人随身携带，并在授权官员要求时出示。

(11) 承运人应恪守运输发生地所在缔约方国家的法律、道路运输法规和交通规则。

(12) 行车许可证须于有效期满后两周内归还至发证机关。

B. 多次有效多边国际道路运输行车许可证范本

多边行车许可证推行的第二阶段包括推行并交换多次有效行车许可证。单次有效行车许可证则可在签发后短时间(例如六个月)内用于沿规定线路的货物运输，但将禁止境内营运。

行车许可证应适用于参与这一安排的国家之间和通过其领土过境的道路货运。该行车许可证在有效期内往返次数不限。行车许可证将签发给记名的承运人，不得转让给其他承运人。

行车许可证应涵盖卡车、或卡车加挂车或牵引车加半挂车的列车(汽车列车)，如果此种列车符合国家法律。在后两种情况下，行车许可证应涵盖原动车，而挂车或半挂车无需行车许可证。

行车许可证应包括填写方式、使用条件、有效期、提交查验的程序方面的详细情况。

与单次有效行车许可证相比，多次有效行车许可证的主要区别在于应始终附有日志，以便记录行程。日志应包括每次行程的详细信息，如：

- 启程日期
- 抵达日期
- 装运地点和国家
- 卸载地点和国家
- 牵引车登记号和登记国
- 车辆总重量，其中：
    - 卡车
    - 挂车/半挂车
        - 启程时公里数
        - 抵达时公里数
- 货物概述及毛重(公斤)[在部分国家,若此信息已包含在必须随车携带的其他运输或商业文件中，则无需填写]
- 将使用的线路的识别号[如适用]
- 启始国查验机关检验签章
- 过境国查验机关检验签章
- 抵达国查验机关检验签章

建议的多次有效《多边国际道路运输行车许可证范本》(包括日志)如下。

正面印页

[行车许可证中使用何种语言将由缔约方决定]

多边国际道路运输行车许可证 **多次有效**
编号：(国家代码)00000000
本行车许可证依照[适用协定之标题]签发。供有效期内使用，行程次数不限(多次往返许可)。 有效年份：[公历年]
此行车许可证发给[承运人名称和地址]
适用于在以下国家之间和通过其领土过境进行道路运输作业：[参加国名称]
发证机关签章 (有关缔约方主管部门签字和部门印章) 日期：　　地点：
安全要素，例如带有与条形码对应的字母数字、每个缔约方主管部门的印章样本、水印、压印标志、特种纸张和油墨。

反面印页

使用须知

(1) 本行车许可证适用于[国家名称]之间和通过其领土过境的道路货物运输。

(2) 行车许可证在有效期内使用次数不限。

(3) 行车许可证应始终附有日志(见附件)。

(4) 该行车许可证涵盖卡车、或卡车加挂车或牵引车加半挂车的列车(汽车列车)。本行车许可证涵盖原动车，而挂车或半挂车无需行车许可证。

(5) 该行车许可证适用于按照规定线路运输货物[如适用]。

(6) 该行车许可证不可用于一国境内两点之间的道路运输(禁止境内营运)。

(7) 该行车许可证将签发给记名的承运人，不得转让给其他承运人。

(8) 行车许可证和所附日志应完整填写，不得更改。未能正确填写的行车许可证和/或日志即视为无效。

(9) 使用伪造行车许可证和/或日志为违法行为，将依法追究责任。

(10) 行车许可证在其标明的一个公历年内有效直至车辆返回到该行车许可证签发缔约方国家领土为止，但无论如何不得晚于次年一月三十一日。

(11) 行车许可证和随附日志须由驾驶人随身携带，并在授权官员要求时出示。

(12) 承运人应恪守运输发生地所在缔约方国家的法律、道路运输法规和交通规则。

(13) 行车许可证须于有效期满后两周内归还至发证机关。

附件

国际道路货运日志	
日志编号	
国家名称[与本日志对应行车许可证上国家名称一致]	
行车许可证编号	
承运人	• 姓名： • 地址：
发证机关盖章签字	签发地点_____日期_____ [签发地点和日期] 签章
安全要素，例如带有与条形码对应的字母数字、每个缔约方主管部门的印章样本、水印、压印标志、特种纸张和油墨。	

日志表格 1[a]

(1) a) 启程日期 b) 抵达日期	(2) a) 装运地点和国家 b) 卸载地点和国家	(3) 牵引车登记号和登记国	(4) 车辆总重量，其中： -卡车 -挂车/半挂车	(5) a) 启程时公里数 b) 抵达时公里数	(6) 货物概述及其毛重(公斤)	(7) 线路识别号(如指定)	(8) 启始国查验机关检验签章	(9) 过境国查验机关检验签章[b]	(10) 抵达国查验机关检验签章	(11) 备注
a) b)										
a) b)										
a) b)										
a) b)										

[a] 发证机关可根据需要添加日志表格。发证机关可在每张表格上盖章或使用其他防伪手段。

[b] 可根据需要添加列。

使用须知

1. 该日志和对应的行车许可证必须随车携带。每张行车许可证仅对应一本日志。

2. 日志编号应与其指定的行车许可证编号相同，可根据需要编列子编号，因为仅当第一本日志填满后，承运人方可申领新的日志。若编号不匹配，行车许可证可视为无效。

3. 运输业务记录应由运输公司在开始任何行程之前起草完成，以便按照时间顺序显示装运点和卸载点之间的每段负载行程以及每次跨境时的空载行程。可写明过境点，但非强制性要求。

4. 在一次行程中，若货物装卸地点不同，应反映在相应栏(1、2、3、5、6)中。

5. 任何更改均须保证原文字或数字清晰可辨。

6. 在行车许可证中注明的有效期满之前，填好的记录表均须保存在日志中。应撕下记录表的副本并于每个自然月结束后两周内将其呈送主管部门。

附件五

物流信息系统标准范本*

导言

信息和通信技术的发展带来了物流信息系统的建立，为提高效率和效力并确保国家层面和跨国层面物流部门的持续发展提供了良机。然而此类系统的建设和应用技术难度颇高。关于物流信息系统标准模型，技术详情应参照题为“区域研究：采用物流信息系统提高效率和效力”的报告，可在亚太经社会官网下载：http://www.unescap.org/resources/regional-study-use-logistics-information-systems-increased-efficiency-and-effectiveness。

在建设新的物流信息系统或开发现有物流信息系统时，值得考虑的主要因素和技术建议如下。

在建立物流信息系统之前须考虑的主要因素

- 系统特点，如：
  - 国家和/或跨国；
  - 单一窗口或信息平台；
- 参与的公共部门/机构以及相关私人利益攸关方的责任/职能/作用(包括系统的开发、运营、牵头机构)。
- 为系统互通而进行的数据统一：
  - 设置数据类型，即商业—政府、公共/私人数据，包括数据安全；
  - 采用国际标准和规范(如 UN/CEFACT 建议书、ISO、UBL、ebXML 等)来设定数据/信息标准；
  - 仅在必要时，可设计国家代码作为补充。

一般性建议

作为国家和跨国层面公共平台(公共部门提供的一项服务)的物流信息系统的发展，是促进跨境运输并提高国际供应链无缝化的可行方案，将对贸易产生积极影响。此类系统的应用可以统一并简化相关国家政府机关和私人利益攸关方之间交流的信息。

然而，建立这一系统是一项复杂的工作，其效率和效力取决于诸多因素。本准则和建议由代表国家政府和私营部门的专家编写，供有意建立或开发物流信息系统的公私方使用。旨在帮助以上各方了解实际情况和主要挑战，并提供

* 目前印发的本附件未经正式编辑。

在实施和运营过程中避免不必要成本的战略和方法。对物流服务有广泛需求的国家在规划开发物流信息系统时应考虑以下一般性建议：

- 利用物流信息技术系统或与物流服务有关的其他信通技术资源，以便建立物流信息系统，作为提供高效率、高效力的国家信息服务以及未来跨国转运的公共平台。
- 建立促进国家间在开发国家物流信息系统方面合作的区域机制；最好包括通过法律框架协调标准并促进合作。
- 考虑政府投资或政府和社会资本合作，以资助物流信息系统的开发。
- 在国家系统开发过程中应用**物流信息系统标准模型**。

1. 物流信息系统标准模型

1.1 导言

国家政府机关和商业公司之间在物流运营前中后阶段会产生大量的信息传输。各国政府的监管和信息要求，加上不同贸易伙伴间广泛的文件和数据交换，可能给公共和私人利益攸关方带来巨大的行政负担，并增加数据出错的几率。大公司可能通过充足的人力资源和内部信息系统来应对行政负担，但大多数中小企业依靠极为精简的人力资源运营，不具备实施复杂的信息系统的财力。

单点架构是一种为所有物流服务特别是中小企业提供单一接入点的低成本解决方案。该架构增强了信息的可访问性和处理能力，加快并简化了信息流，因而促进了公司和政府间的数据共享。

强烈建议建立国家信息系统，同时适当考虑本区域其他国家的兼容共同标准。这将有助于后续的系统互连工作。

有关政府部门的政治意愿以及商界的全力支持和参与，是成功实施单一接入点设施最重要的先决条件。同样重要的是基本法律框架，其中应包括有关数据交换安全和数据保护/隐私的规定。

1.2 总体架构

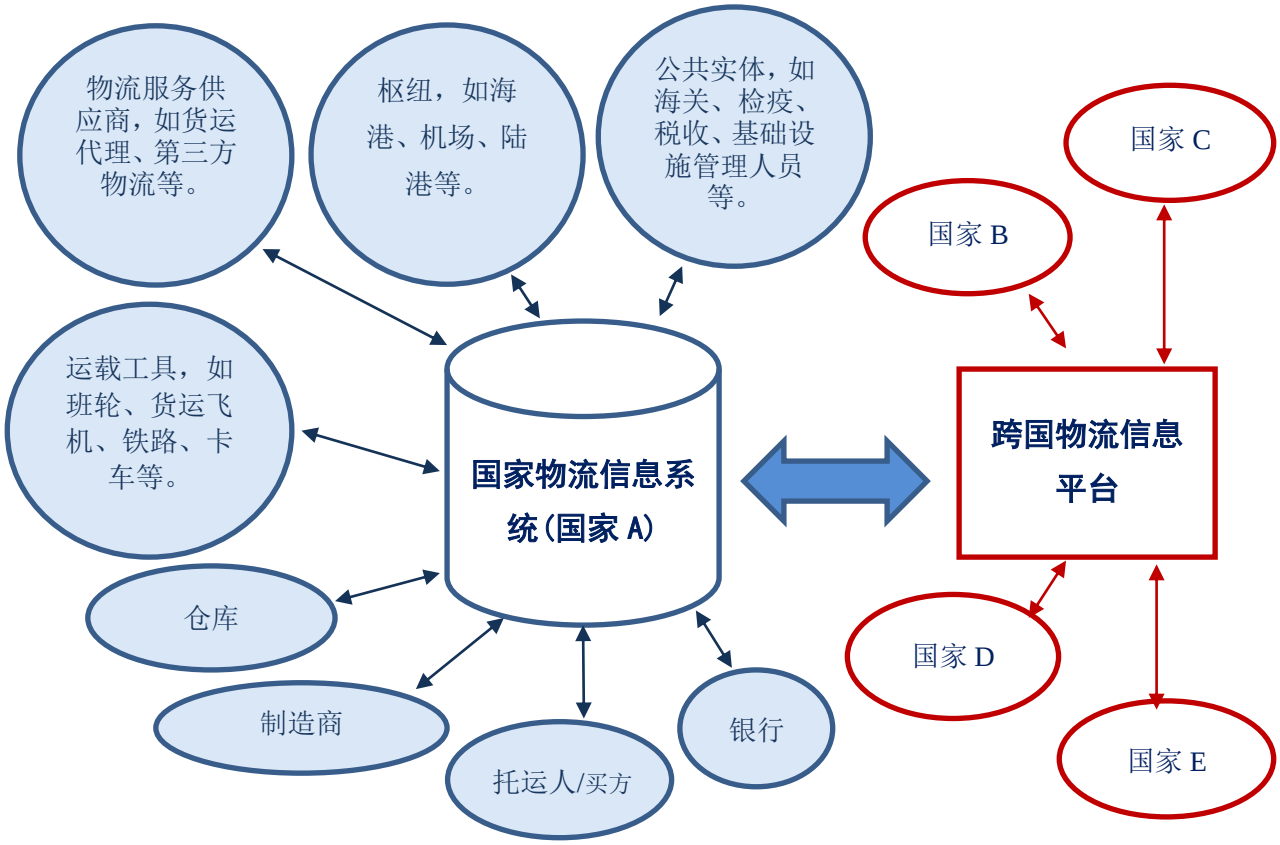
必须建立国家物流信息系统作为基础设施投入运营，以履行下文建议的职能和服务，以便这些国家系统可以使用统一的标准和接口，根据确定信息共享机制的共同协定进行相互沟通。

单一接入点设施提供允许业务伙伴传输贸易和运输文档的端到端解决方案，从而简化业务流程。单一窗口就是单一入境点设施的范例，它允许参与贸易和运输的各方仅向政府管理机构一次性提交与贸易相关的信息和文件，即可满足与进出口和过境相关的监管要求。国家物流信息系统可以为商业各方提供通过互联网链接或接口接入单一窗口的渠道，使该缔约方不仅可以更加高效地与合作伙伴进行沟通，而且可以更加便捷地完成管理机构要求的各项跨境手续。

从系统架构来看，国家物流信息系统的设计应考虑到满足潜在的未来跨国级别信息共享机制的要求。还应在国家和跨国系统之间进行数据统一和标准化。

图 1

物流信息系统总体结构图解



资料来源： 联合国亚太经社会。

职能

物流信息系统应能够执行以下建议的核心职能，以便为进口商/出口商、托运人、海关经纪人、货运代理、仓库经营方、承运人和码头经营方等用户提供必要的服务。

系统应执行所有类型的数据交换(B2B、B2G 和 G2G)，并应涵盖所有运输方式(海运、公路、铁路、航空和内河航道)，以提供多模式服务。为此，建议在系统内置以下主要功能：

- 用户管理

确保数据安全性和保密性对于任何业务流程都至关重要。因此用户管理功能应包括用户和服务注册和认证，以及各种级别的权限或数据和服务访问能力。

- 数据交换

所有文件均应以电子方式传送。用户交换业务数据，离不开数据交换网络和路由。

- 信息查询

系统允许用户通过网络搜索或调用系统服务，从互联网访问来自各服务提供商的服务资源。鉴于信息资源目录可以帮助用户轻松地跨网络访问标准化信息，目录应基于标准构建并定期维护。

- 信息服务

该系统通过国家平台门户，为用户提供了法律法规、行政服务、统计数据等所有相关信息。

- 标准化

应该开发数据交换标准，特别是语义标准，包括数据元素、代码集、业务文档、业务流程模型。强烈建议采用广泛应用的国际标准，包括数据统一规范。维护标准也必不可少。

- 数据完整性、安全性和保密性

各系统应使用足够的信息技术和操作管理来保证数据的完整性、安全性和保密性。数据所有方对来自系统范围之外的数据质量和真实性应当责任自负。

物流信息系统的实施方应考虑现有的信息安全技术，以确保系统安全；还需要采用电子签字等方法确保交换和交易的安全性和保密性。他们应参考表 1 所列的联合国贸易便利与电子商务中心(UN/CEFACT)建议书。

表 1

电子商务安全建议

UN/CEFACT 建议书
建议 14 用非签署方式对贸易单证认证
建议 31 电子商务协议
建议 32 电子商务自律办法(行为准则)
建议 26 电子数据交换用商用交换协议
通用商业语言(UBL)2.1 版，结构信息标准促进组织(OASIS)

这些核心功能支持业务合作伙伴和国家政府机关在系统间共享和交换业务文件和监管信息。根据基础设施能力和财政资源，系统可选用电子数据交换 EDI 架构或 web 服务系统。但若传统基础设施的负担并不太大且可以克服，基于 web 的架构可能是新系统实施的较佳选择。在这种情况下，建议实施人员使用现有的 XML 标准(如 UBL 2.1 和空运协会 Cargo-XML)开发系统，或者利用 UN/CEFACT 建模方法和 UN/CCL 及相关标准和规范自行开发 XML 标准。

表 2

行政、商业和运输电子数据交换(UN/EDIFACT)的实施建议

UN/CEFACT 建议书

- 建议 14 用非签署方式对贸易单证认证
- 建议 25 行政、商业和运输业电子数据交换的使用
- 建议 26 电子数据交换用商用交换协议
- 建议 31 电子商务协议
- 建议 32 电子商务自律办法(行为准则)

推荐技术规格

UN/CEFACT 技术规格

- 核心组件数据类型目录
- 核心组件技术规格
- 核心组件业务文件汇编
- 核心组件 UML 配置文件
- UN/CEFACT 建模方法
- XML 命名和设计规则

W3C 建议

- 可扩展标记语言(XML)1.0(第二版)，W3C 建议，2000 年 10 月 6 日
- XML 格式第一部分：结构第二版
- XML 格式第二部分：数据类型第二版
- XML 签名语法和处理

统一建模语言第 1.5 版

推荐标准

ISO 标准

- ISO 9735 行政、商业和运输业电子数据交换(EDIFACT)应用级语法规则(语法版本号：行政、商业和运输业电子数据交换(EDIFACT)应用级语法规则(语法版本号：4，语法发布号：1)第 1-10 部分
- ISO/IEC 19757-2，信息技术-- 文献格式定义语言(DSDL)第二部分：基于语法规则的有效性 -- RELAX NG，信息技术文献格式定义语言(DSDL) -- 第二部分：基于语法规则的有效性 --

RELAX NG，修改件 1：简明句法

- ISO/IEC 11179-1:1999 信息技术数据元的规范与标准化第一部分：数据元的规范与标准化框架

UN/CEFACT 标准

- 联合国贸易数据交换目录(UNTDID)
- 核心组件库(UN/CCL)
- 商业需求规格(BRS)
- 需求规范映射(RSM)
- XML 格式

通用商业语言 2.1 版，OASIS

物流信息系统可能不包括用户所需的所有功能。然而，系统可以通过提供到其他相关系统的互联网链接或通过系统接口的自动连接来实现这些功能。

进出口清关

系统允许用户查询清关状态，并通过互联网链接或系统连接向外贸、海关、检疫等国家政府机关提交报关文件(货物清单、乘客名单、船员名单)。

根据国家，参与进出口管制的政府机关可能有自己的系统或可能有单一窗口设施。在这些情况下，可能要求用户使用 UN/EDIFACT 标准报文或 XML 格式，具体选择哪种取决于系统是 EDI 架构还是 Web 服务系统。

物流信息系统实施方应根据表 3 所列的 UN/CEFACT 建议书、国际公约和手续来增强进出口清关这一职能。

表 3

建立海港/机场清关职能的相关建议

建议程序、国际公约、手续
UN/CEFACT 建议书
• 建议 1　联合国贸易单证样式
• 建议 12　海运单证简化程序措施
• 建议 13　在进口清关程序中确定法律问题的简化措施
• 建议 18　有关国际贸易程序简化措施
• 建议 27　装运前检验
• 建议 33　建立国际贸易单一窗口及指南

- 建议 34　国际贸易数据简化和标准化
- 建议 35　建立国际贸易单一窗口的法律框架

世界海关组织(WCO)

- 《关于简化和协调海关业务制度的国际公约》(《京都公约》修订版)
- 单一窗口概要
- 海关《全球贸易安全与便利标准框架》
- 海关《综合供应链管理准则》

联合国/亚太经社会

- 《简化贸易手续业务程序分析指南》
- 《单一窗口环境的数据统一和建模指南》

推荐的数据元素标准

联合国贸易数据要素目录(ISO7372)

UN/CCL(核心组件库)

世界海关组织数据模型

UBL 通用库，OASIS

UN/CEFACT 推荐代码

建议 3　ISO 国家代码：国家名称的代码表示

建议 5　国际贸易术语解释通则(INCOTERMS)缩写：2000 国际贸易术语解释通则(INCOTERMS)字母代码表

建议 7　日期、时间和时间期限的数字表示

建议 8　统一标识编码方法(UNIC)

建议 9　表示货币的字母代码

建议 16 联合国贸易及运输地点代码(UN/LOCODE)：口岸及相关地点代码

建议 17 PAYTERMS：付款条款缩写

建议 19 运输方式代码

建议 20 国际贸易计量单位代码

建议 21 货物、包装以及包装类型代码

世界海关组织协调制度编码

表 4

进出口清关手续和建议的文件和标准示例

业务流程		数据和文件	推荐标准
进口	**登记** 用户： - 托运人、货运代理、进口商/出口商 - 国家政府机关	**提交：** • 商业登记号码(外贸、海关、检疫和税务)申请表 • 身份证件 • 其他有关文件或记录 **获得：** • 商业登记号码	**UN/EDIFACT 标准报文：** - REGENT 企业登记报文 - PARTIN 参与方信息报文 - MEDPID 个人身份报文
	获得进口执照/许可证 用户： - 进口商/出口商 - 国家政府机关	**提交：** • 进口许可证申请表 • 销售合同 • 形式发票 • 其他有关文件或记录 **获得：** • 进口执照/许可证	**UN/EDIFACT 标准报文：** - SANCRT 国际物流政府管理报文 - ORDERS 采购订单报文 - ORDERS 采购订单响应报文 - INVOIC 发票报文 **XML 格式** - UN/CEFACT XML Schema CrossIndustryInvoice_10p1.xsd - UBL 2.1 版模式：合同通知、发票 - 空运协会 XML 发票
	进入海港/机场	见“海港/机场清关”	见“海港/机场清关”
	转运至进口仓储设施/保税仓库/货柜堆场	见“海港/机场清关”	见“海港/机场清关”

	提供进口报关 用户： - 托运人、货运代理、进口商/出口商 - 国家政府机关	**提交：** • 进口执照/许可证 • 进口报关证书 • 提单或出货单/航空托运单 • 装箱单 • 商业发票 • 价格申报证书 • 检疫证书 • 植物检疫证书 • 原产地证书 • 其他有关文件或记录	**UN/EDIFACT 标准报文：** - CUSDEC (报关报文) - CUSREP (海关运输报告报文) - CUSCAR (海关货物报告报文) - GOVCBR (政府跨境监管报文) - IFTMCS 指令合同状态报文 - DESADV 发货通知报文 - INVOIC 发票报文 - PRIHIS 定价记录报文 - SANCRT 国际物流政府管理报文 **XML 格式：** - UBL 2.1 版模式：提单、运单、装箱单、发票、原产地证书 - 空运协会 XML 运单(XFWB)、XML 航空分运单(XFZB) - 空运协会 XML 装箱单(XPCL) - 空运协会 XML 发票(XINV) - 空运协会 XML 原产地证书(XCOO) - 空运协会 XML 海关状态通知(XCSN)
	货物清关	清关活动，核查已提交文件并现场检查货物	《关于简化和协调海关业务制度的国际公约》(京都)，世界海关组织
	安排收件	见“海港/机场清关”	见“海港/机场清关”

出口	**登记** 用户： - 托运人、货运代理、进口商/出口商 - 国家政府机关	**提交：** • 商业登记号码(外贸、海关、检疫和税务)申请表 • 身份证件 • 居民登记证件 • 企业登记证书(存根) • 其他有关文件或记录 **获得：** • 出口执照/许可证	**UN/EDIFACT 标准报文：** - REGENT 企业登记报文 - PARTIN 参与方信息报文 - MEDPID 个人身份报文
	获得出口执照/许可证 用户： - 进口商/出口商 - 国家政府机关	**提交：** • 出口许可证申请表 • 销售报告 • 采购订单/销售合同 • 其他有关文件或记录 **获得：** • 商业登记号码	**UN/EDIFACT 标准报文：** - SANCRT 国际物流政府管理报文 - SLSRPT 销售数据报告报文 - ORDERS 采购订单报文 - ORDERS 采购订单响应报文 **XML 格式：** - UBL 2.1 版模式：合同通知、发票
	安排运输	见“海港/机场清关”	见“海港/机场清关”
	获得货物保险 用户： - 进口商/出口商、托运人、货运代理 - 保险公司	**提交：** • 货物保险申请表 • 商业登记证书 • 信用证 • 商业发票 • 装箱单 • 提单草稿	**UN/EDIFACT 标准报文：** - PARTIN 参与方信息报文 - DOCADV 跟单信用证通知报文 - INVOIC 发票报文 - DESADV 发货通知报文(或 IFTMCA) - IFTMCS 指令合同状态报文 - IPPOAD 保险单管理报文

		获得： • 保险单	**XML 格式** - UBL 2.1 版模式：发票、装箱单、提单 - 空运协会 XML 发票(XINV) - 空运协会 XML 装箱单(XPCL)
	提供报关服务 用户： - 托运人、货运代理、进口商/出口商 - 国家政府机关	**提交：** • 出口报关证书 • 出口配额 • 商业发票 • 提单或出货单/航空托运单 • 装箱单 • 原产地证书 • 检验检疫证书， • 植物检疫证书 • 出口执照/许可证 • 其他有关文件或记录	**UN/EDIFACT 标准报文：** CUSCAR(海关货物报告报文) CUSDEC(报关报文) CUSREP(海关运输报告报文) QUOTES 报价报文 INVOIC 发票报文 IFTMCS 指令合同状态报文 DESADV 发货通知报文 SANCRT 国际物流政府管理报文 **XML 格式：** - UBL 2.1 版模式：发票、提单、运单、装箱单、原产地证书 - 空运协会 XML 运单(XFWB)、XML 航空分运单(XFZB) - 空运协会 XML 装箱单(XPCL) - 空运协会 XML 发票(XINV) - 空运协会 XML 原产地证书(XCOO) - 空运协会 XML 海关状态通知(XCSN)
	运输至出口仓储设施/保税仓库/货柜堆场	见“海港/机场清关”	见“海港/机场清关”
	转运至海港/机场准备出发	见“海港/机场清关”	见“海港/机场清关”

	货物清关	清关活动，核查已提交文件并现场检查货物	《关于简化和协调海关业务制度的国际公约》（《京都公约》修订版），世界海关组织
	理货，装船/机	见“海港/机场清关”	见“海港/机场清关”
	为进口商制定文件 执行方： - 出口商、进口 - 国家政府机关	**提交：** • 植物检疫证书申请表 • 原产地证书申请表 • 提单 • 商业发票 • 信用证 • 原产地证书草稿 • 其他有关文件或记录 **获得：** • 植物检疫证书 • 原产地证书)	**UN/EDIFACT 标准报文：** - SANCRT 国际物流政府管理报文 - IFTMCS 指令合同状态报文 - INVOIC 发票报文 - DOCADV 跟单信用证通知报文 **XML 格式：** - UBL 2.1 版模式：原产地证书、提单、发票， - 空运协会 XML 发票(XINV) - 空运协会 XML 原产地证书(XCOO)

海港/机场清关

该系统允许用户通过互联网链接或系统连接向港口部门提交货物清单、乘客名单、船员名单和船舶装载计划等文件。

大多数海港/机场部门配有自己的系统或可能是单一窗口设施的一部分；上述系统的用户可以使用 UN/EDIFACT 标准报文或 XML 格式，具体选择哪种取决于系统是 EDI 架构还是 Web 服务系统。

物流信息系统实施方应根据表 5 所列的 UN/CEFACT 建议、国际公约和手续来增强这一职能。

表 5

建立海港/机场职能的相关建议

建议程序、国际公约、手续

UN/CEFACT 建议书

- 建议 1　联合国贸易单证样式
- 建议 12　海运单证简化程序措施
- 建议 15　简单运输标志
- 建议 27　装运前检验
- 建议 33　建立国际贸易单一窗口及指南
- 建议 34　国际贸易数据简化和标准化
- 建议 35　建立国际贸易单一窗口的法律框架

国际海事组织便利化和电子商务纲要修订版，国际海事组织

国际航空运输协会(IATA)

货物信息交换报文手续

Cargo-XML 和 CARGO-IMP 之间转换准则

联合国/亚太经社会

- 《简化贸易手续业务程序分析指南》
- 《单一窗口环境的数据统一和建模指南》

推荐的数据元素标准

UNTDED(ISO7372)

UN/CCL(核心组件库)

世界海关组织数据模型

UBL 通用库，OASIS

UN/CEFACT 推荐代码

建议 3　ISO 国家代码：国家名称的代码表示

建议 7　日期、时间和时间期限的数字表示

建议 8　统一标识编码方法(UNIC)

建议 9　表示货币的字母代码

建议 10 船舶名称代码

建议 16 联合国贸易及运输地点代码(UN/LOCODE)：口岸及相关地点代码

建议 17 PAYTERMS：付款条款缩写

建议 20 国际贸易计量单位代码

建议 21 货物、包装以及包装类型代码

建议 23 运费代码-FCC；运费和其他费用的统一描述

建议 24 贸易和运输状态代码

表 6

海港/机场清关过程以及推荐标准和代码实例

业务流程		数据和文件	推荐标准和代码
到达	**进入海港/机场** 用户： - 航运公司 - 港口管理局，码头经营方	**提交：** • 到货通知 • 总申报单 • 货物舱单 • 乘客名单 • 船员名单 • 海船装载图 • 危险品通知 • 保险凭证 • 液化天然气/液化石油气的海事组织适装证书 • 其他有关文件或记录	**UN/EDIFACT 标准报文：** - CALINF 船舶挂靠信息报文 - CUSREP 海关运输工具报告报文 - CUSCAR 海关货物报告报文 - PAXLST 乘客清单报文 - BAPLIE 船图/积载图报文 - IFTDGN 危险品通知报文 - IPPOAD 保险单管理报文 - 海事组织便运表格 1-7 **XML 格式：** - 空运协会 XML 分舱单(XFHL)，XML 舱单(XFFM) - 空运协会 XML 危险品运输文件(XSDG)
	运至进口仓储设施/货柜堆场/保税仓库 用户： - 仓库、货柜堆场经营方 - 货运代理、发货人/收货人	从船舶卸货： • 卸货指导 • 集装箱载位指示 • 货柜堆场信息	**UN/EDIFACT 标准报文：** - COPRAR 集装箱装/卸指示报文 - MOVINS 装载指示报文 - COEDOR 集装箱堆存报告报文
	报关	见“进出口清关”	见“进出口清关”
	安排收件 用户：	• 交货单 • 集装箱装箱单	**UN/EDIFACT 标准报文：** - IFTMCS 指令合同状态报文

	- 仓库、货柜堆场经营方 - 货运代理、发货人/收货人、内陆运输	• 设备交接单	- COSTCO 装箱/拆箱确认报文 - CODECO 集装箱进/出场站报告报文 **XML 格式：** - UBL 2.1 版格式：提货单、装箱单 - 空运协会 XML 货运单(XFWB) - 空运协会 XML 装箱单(XPCL)
出发	**安排运输** 用户： - 航运公司 - 发货人，货运代理	• 订舱申请 • 集装箱空箱的交付 • 订舱 • 订舱确认	**UN/EDIFACT 标准报文：** - IFTMBP 临时订舱报文 - COREOR 集装箱放行指示报文 - IFTMBF 正式订舱报文 - IFTMBC 订舱确认报文 **XML 格式：** - 空运协会 XML 订舱报文(XFFR) - 空运协会 XML 订舱列表(XFBL)
	报关	见“进出口清关”	见“进出口清关”
	运至出口仓储设施/保税仓库/货柜堆场 用户： - 仓库、货柜堆场经营方 - 货运代理、发货人/收货人	• 场站收据 • 集装箱装箱单 • 设备交接单 • 装卸详情 • 货柜堆场信息	**UN/EDIFACT 标准报文：** - COPARN 集装箱通知报文 - COSTCO 装箱/拆箱确认报文 - CODECO 集装箱进/出场站报告报文 - COEDOR 集装箱堆存报告报文 **XML 格式：** - UBL 2.1 版格式提货单、装箱单 - 空运协会 XML 托运人说明书 (XSLI)

	转运至海港/机场准备出发 用户： - 仓库、货柜堆场经营方 - 港口管理局，码头经营方	装船： • 集装箱载位指示 • 装舱报告 • 向港口管理局提交以下信息： • 总申报单 • 货物清单 • 乘客名单 • 船员名单 • 海船装载图 • 危险品通知 • 保险凭证 • 液化天然气/液化石油气的海事组织适装证书 • 出发通知 • 其他有关文件或记录	**UN/EDIFACT 标准报文：** - COPRAR 集装箱装/卸指示报文 - MOVINS 装载指示报文 - COARRI 集装箱装/卸报告报文 - TANSTA 液舱状态报告报文 - BAPLIE 船图/积载图报文 - PAXLST 乘客清单报文 - IFTDGN 危险品通知报文 - IPPOAD 保险单管理报文 - 海事组织便运表格 1-7 **XML 格式：** - 空运协会 XML 危险品运输文件(XSDG)

支付

该系统应当允许进口商/出口商通过互联网链接或系统连接向海关、税务局和港口管理局在线支付关税、税款和其他交通运输相关费用。物流信息系统的实施方应参考 UN/CEFACT(联合国电子商务中心)的建议书、国际公约和表 7 所列手续增强这一职能。

表 7
建立支付职能的相关建议

建议程序、国际公约、手续
UN/CEFACT 建议书
• 联合国建议 1　联合国贸易单证样式
• 联合国建议 12　海运单证简化程序措施
• 联合国建议 13　在进口清关程序中确定法律问题的简化措施
• 建议 22　标准托运指示单证样式
• 建议 31　电子商务协议
• 建议 32　电子商务自律办法(行为准则)
• 联合国建议 33　建立国际贸易单一窗口及指南
世界海关组织
• 《关于简化和协调海关业务制度的国际公约》(《京都公约》修订版)，世界海关组织
• 《世界海关组织单一窗口概要》
联合国/亚太经社会
• 《简化贸易手续业务程序分析指南》
• 《单一窗口环境的数据统一和建模指南》
推荐的数据元素标准
联合国贸易数据要素目录(ISO7372)
UN/CCL(核心组件库)
世界海关组织数据模型
通用商业语言通用元件库
UN/CEFACT 推荐代码
建议 3　ISO 国家代码：国家名称的代码表示
建议 5　国际贸易术语解释通则(INCOTERMS)缩写：2000 国际贸易术语解释通

则(INCOTERMS)字母代码表

建议 7　日期、时间和时间期限的数字表示

建议 9　表示货币的字母代码

建议 16 联合国贸易及运输地点代码(UN/LOCODE)：口岸及相关地点代码

建议 17 PAYTERMS：付款条款缩写

建议 20 国际贸易计量单位代码

建议 23 运费代码-FCC；运费和其他费用的统一描述

海关在收到和审查所提交的申报文件之后将要求缴纳关税。依照适用的国家规定，在办理这些手续期间也可能提出支付其他可能费用的要求，可参考表 8 中所列的流程和推荐标准。

表 8

流程以及建议单据和标准举例

业务流程	数据和文件	推荐标准
通知缴纳关税、税款和其他相关收费 用户： - 政府部门，港口管理局 - 进口/出口，托运人	• 付款通知	**UN/EDIFACT 标准报文：** - JUPREQ 确认的支付要求报文 **XML 格式：** –
付清款项 用户： - 进口/出口，托运人 - 政府部门，港口管理局	• 付款指示 • 关税和相关税款的付款收据 • 税务发票	**UN/EDIFACT 标准报文：** - PAYORD 付款指示报文 - REMADV 汇款通知报文 - VATDEC 增值税申报报文 **XML 格式：** - UN/CEFACT 的 XML 格式 CrossIndustryInvoice_10p1.xsd - UBL 2.1 版格式的发票、汇款通知单 - 空运协会 XML 发票(XINV)

跟踪与追踪

系统应当提供在多式联运和端到端物流的过程中有关货物、托盘和集装箱过去和当前的位置和状态。为了使用户查询关于其托运货物的位置的信息，实

施方或可在系统中建立这项职能，或可确保与相关行政部门的系统以及与交通运输运营商和承运人所运营的货物跟踪与追踪系统建立连接或联系。

有关跟踪与追踪信息，可以通过商业伙伴之间或商业公司与政府部门之间传送的数据和文件中提取，或可通过查询企业和行政系统所生成的状态获得。

物流信息系统的实施方应当参考以下 UN/CEFACT 建议书、国际公约和表 9 中列出的手续增强这一职能。

表 9

建立跟踪与追踪职能的相关建议

UN/CEFACT 建议书
建议 1　联合国贸易单证样式
建议 15 简单运输标志
建议 18 有关国际贸易程序简化措施
推荐的数据元素标准
联合国贸易数据要素目录(ISO7372)
UN/CCL(核心组件库)
世界海关组织数据模型
通用商业语言通用元件库
国际物品编码协会/全球电子产品代码：核心业务词汇(CBV，ISO/IEC 19987)
东北亚物流信息服务网络：船舶动态共享服务 - 词汇；集装箱状态共享服务 - 词汇
UN/CEFACT 推荐代码
建议 3　ISO 国家代码：国家名称的代码表示(ISO 3166)
建议 7　日期、时间和时间期限的数字表示(ISO 8601)
建议 8　统一标识编码方法(UNIC)
建议 10 船舶名称代码 (海事组织船舶识别号码)
建议 16 联合国贸易及运输地点代码(UN/LOCODE)：口岸及相关地点代码
建议 19 运输方式代码
建议 24 贸易和运输状态代码
建议 28　运输工具类型代码

建议单据

UN/EDIFACT 标准报文

- IFTSTA 国际多式联运状态报告报文
- IFTSTQ 国际多式联运状态请求报文
- HANMOV 货物装卸和搬移报文
- CODECO 集装箱进/出场站报告报文
- CUSRES 海关回执报文
- MEQPOS 运输工具和设备位置报文

UBL 2.1 版 XML 格式

- 运输进度状态请求
- 运输进度状态
- 运输状态请求
- 运输状态

其他标准

国际物品编码协会/全球电子产品代码 货物电子标签信息系统信息服务标准 (EPCIS，ISO/IEC 19987)

东北亚物流信息服务网络

- 船舶动态共享服务 – 事件列表
- 动态集装箱状态共享服务– 事件列表

服务

基于物流信息系统的内设职能、或者与政府部门或与第三方服务提供方的互联网链接，该系统应当在整个物流运营过程中网上传输所有相关商业单据和信息服务，包括：

- 申请和接受提交
- 在买家与供应商之间交换单据
- 许可证信息
- 通用报告机制
- 运输服务介绍
- 运输执行计划
- 货运行程表
- 运输进度状态(关于运输工具)
- 运输状态

- 报告和统计

应当将物流信息系统作为可以为物流业内的相关利益攸关方提供服务的单一网关而设计和实施。系统应当能够使用户满足与一站式物流服务有关的所有要求，从提交数据和文件，申请某个许可证和许可，报告手续的履行情况，到提出服务请求。可以提供申请和接受提交、在买家与供应商之间交换单据、提供许可证信息以及通用报告格式等服务来做到这一点。

- 申请和接受提交

商业实体应当能够在线通过互联网的网上表格向其伙伴发出指令或提出请求。

- 在买家与供应商之间交换单据

商业实体应当能够以通过 XML 格式和 EDIFACT 报文传输其商业单据。

物流信息系统的实施方可以参考 UN/CEFACT 建议书、国际公约和手续以及数据元件、单据和代码的国际标准完成申请和接受提交、在买家与供应商之间交换单据等服务。

- 许可证信息

用户应当能够向相关部门申请或提交由政府部门签发的出口许可证和其他证书等相关信息。

- 通用报告机制

用户应当能够以电子格式报告手续的履行情况并且使用与单一窗口设施的链接传输这些信息。

物流信息系统的实施方可以参考 UN/CEFACT 建议书、国际公约和手续，以及在“进出口清关职能(表 3)和建立海港/机场清关职能(表 5)”中列出的关于数据元件、单据和代码的国际标准，完成许可证信息和通用报告机制等服务。

物流信息系统主要涵盖运输规划和执行、跟踪和追踪等流程。系统应当能够通过完成运输服务介绍、运输执行计划、货运行程表、运输进度状态和运输状态的流程，提供与商品实物流程相应的信息流程服务。

- 运输服务介绍

这份文件介绍了可提供的运输服务，运输服务介绍信息往往是由运输服务提供方提供的。

- 运输执行计划

这项计划是运输用户与运输服务提供方之间商定的，它旨在记录所需运输服务提供情况的详情。商业实体可以将这份文件传送至其伙伴。

- 货运行程表

商业实体可以将一种或多种运送物品的线路和时间表传送给其伙伴；通常由运输服务的提供方通知运输用户。

- 运输进度状态(关于运输工具)

商业伙伴可以报告和收集有关运输工具状态的信息。

- 运输状态

这份文件中包含一组在参与者之间共享的有关运输状态或状态变化(事件)的报告。

物流信息系统的实施方可以参考 UN/CEFACT 建议书、国际公约和手续，以及跟踪和追踪职能(表 9)下列出的国际标准和代码。

表 10

运输服务流程、建议单据和标准举例

业务流程	数据和文件	推荐标准
确定运输服务的需求 用户： - 托运人，发货人/收货人 - 货运代理，运输公司（各种运输模式）	• 运输服务请求的描述 • 运输服务介绍	**UN/EDIFACT 标准报文：** - REQDOC 文件请求报文 - IFTSAI 运输计划及实施信息报文 **XML 格式：** - UBL 2.1 版 XML 格式：运输服务描述请求，运输服务介绍
订舱运输服务 - 货运代理，托运人，发货人/收货人 - 运输公司(各种运输模式)	• 运输计划的请求 • 运输计划 • 货物行程表	**UN/EDIFACT 标准报文：** - REQDOC 文件请求报文 - IFTRIN 转运和运输费率信息报文 - IFTMBP 临时订舱报文 **XML 格式：** - UBL 2.1 版 XML 格式：运输执行计划请求，运输执行计划；货物行程表
运输与监测 - 托运人，发货人/收货人 - 货运代理，运输公司（各种运输模式）	• 运输状态请求 • 运输工具和设备状态 • 运输状态	**UN/EDIFACT 标准报文：** - IFTSTQ 国际多式联运状态请求报文 - IFTSTA 国际多式联运状态报告报文 - MEQPOS 运输工具和设备位置报文 - 请见“跟踪和追踪职能”中的其他报文 **XML 格式：** - UBL 2.1 版 XML 格式：运输进度状态请求，运输进度状态，运输状态请求，运输状态 **其他标准：** - 国际物品编码协会/全球电子产品代码：货物电子标签信息系统信息服务标准 (EPCIS，ISO/IEC 19987) - 东北亚物流信息服务网络 船舶动态共享服务 - 事件列表； 动态集装箱状态共享服务 - 事件列表

物流信息系统应当能够收集和发布物流统计数据，通过提供报告和统计服务，供公共用户使用。

- 报告和统计

物流相关信息和统计数据应易于物流信息系统的用户访问。

为了增强这一职能，物流信息系统的实施方可以参考 UN/CEFACT 建议书、国际公约和手续以及表 11 列出的国际标准(数据元件和单据)和代码。

表 11
建立报告和统计职能的相关建议

推荐的数据元素标准
联合国贸易数据要素目录(ISO7372)
UN/CCL (核心组件库)
UN/CEFACT 推荐代码
建议 3　ISO 国家代码：国家名称的代码表示
建议 5　国际贸易术语解释通则(INCOTERMS)缩写：2000 国际贸易术语解释通则
(INCOTERMS)字母代码表
建议 7　日期、时间和时间期限的数字表示
建议 9　表示货币的字母代码
建议 16 联合国贸易及运输地点代码(UN/LOCODE)：口岸及相关地点代码
建议 19 运输方式代码
建议 20 国际贸易计量单位代码
建议 21 货物、包装以及包装类型代码
建议 28 运输工具类型代码
建议单据
GESMES 一般统计报文
RDRMES 原始数据报告报文
CLASET 分类信息集合报文

数据标准

为落实数据标准，推荐作为参考的国际标准：

表 12

关于实施数据标准的建议

UN/EDIFACT 报文	由 UN/CEFACT 发布的、在联合国贸易数据交换目录中详细说明和列出的标准报文
欧洲经委会关于代码的建议	在 UN/CEFACT 建议书 3、5、7、8、9、10、16、17、19、20、21、23、24、28 中建议的标准代码。
联合国贸易数据要素目录和核心组件库	在联合国贸易数据要素目录中详细说明和列出标准数据元件和用户代码列表。在核心组件库中详细说明和列出标准核心组件、商业实体和数据类型。
东北亚物流信息服务网络	在东北亚物流信息服务网络中详细介绍标准化船舶时刻表的状态、集装箱状态和查询界面。
世界海关组织数据模型	世界海关组织数据模型包括业务流程模型、信息模型、国际标准代码、统一的数据集和 XML 格式/报文。
世界海关组织协调制度	《商品名称及编码协调制度国际公约》中详细介绍商品代码(协调制度)。
海事组织船舶名称代码	在 UN/CEFACT 建议书 10 中描述了海事组织船舶名称代码。
海事组织便运表格	海事组织便运表格是标准化的便运表格，包括“总申报单”、“货物申报单”、“船用物料申报单”、“船员物品申报单”、“船员名单”、“乘客名册”、“危险品舱单”。
空运协会：货运信息管理平台(IMP)和货运 XML	在《报文规范》中详细介绍航空货运业所广泛应用的 77 个 EDI (电子数据交换)报文，包括嵌入式数据元件、缩略语代码、强化的搜索功能打印能力。强烈推荐使用货运 XML。
环球银行间金融电信协会	由 SWIFT (环球银行间金融电信协会)确定的标准化金融报文。
国际物品编码协会/全球电子产品代码	在国际物品编码协会货物电子标签信息系统信息服务(ISO/IEC 19987)中详细介绍的标准 XML 事件，以及在国际物品编码协会货物电子标签信息系统核心业务词汇(ISO/IEC 19987)中详细介绍的标准词汇元素。
通用商业语言	通用商业语言是由“地址”、“项目”和“付款”等数据元件的 XML 格式库、以及“指令”、“发货通知”和“发票”等通用商业单据的一套 XML 格式组成的。

合作机制

在国家层面，政府机构间的有效合作对于实施物流信息系统而言非常重要。为了支持这一过程，应当设立一个指定的机构主导实施工作，其主要作用是协调所有参与的部门和实体，以确保成功实施物流信息系统。

政府间的合作对于其各自国家物流信息系统之间的相互联系从而建立跨国/国际系统是至关重要的。在这样的情况下，参与国的牵头机构将开展合作，以落实和维护跨国/国际平台。可以通过区域机制的形式开展合作，围绕与平台运行和演变相关的各个方面定期举行专家会议。

为了确保在国家和跨国/国际这两个层面实现系统的高效运行和不断演变，应当划拨充足的资源：提供专业技术、定期举行工作会议、实现公共部门与私营部门间积极、持续和定期的交流。

2. 供审议的要素

2.1 系统/数据的统一

统一和相互承认标准的做法可以加强对信息的利用和处理，简化私营伙伴与政府间的信息流和降低在合规方面的复杂性，为此目的可以精简流程，避免采用冗余和相互矛盾的标准。高效力和高效率的物流可使各方总成本降低。

应当简化和统一国家层面的手续、程序、运作和单据，以加强系统间的互可操作性。公共部门和私营部门应当调整各自的现有系统，以期遵守国际公约、标准和实践。

在国家层面，可以通过“搭桥平台”将政府部门和私营部门现有的不同系统联系起来，以创建可访问的单一网关。与之相类似的是，可以开发此种“搭桥平台”，以便连接不同国家的国家物流信息系统，从而确保国际/跨国系统的互联互通。

实施系统/数据的统一过程涉及大致三个阶段：

- **分析框架：**第一阶段通过勾画目标的发展蓝图，集中精力考虑和制定一个广泛的系统框架。应当确定和定义这些蓝图的范围、作用和关系。积极鼓励与相关政府和私营部门利益攸关方开展交流和协作，从而可以确定和考虑所有利益攸关方在特殊性和技术性方面的差别。
- **业务流程和商业规则的建模：**在第二阶段，系统开发方/实施方应当将重点放在商业模型的统一上，例如业务流程和商业规则的标准化。

业务流程是指一系列的任务/活动，从而为实现服务或产品的增值(直接或间接)做出贡献。业务流程可以是跨职能的，范围包括若干商业职能。商业规则是对运营、定义和约束因素的一系列说明，可以适用于一个组织中的人员、流程、企业行为和信息系统。

商业规则是从业务流程中提取出来的，为适应瞬息万变的商业环境，它可以以灵活和可组配的方式确定活动。相对稳定的业务流程和灵活的商业规则可

以使商业建模者和实施者更容易修改业务流程的执行工作，而不会改变和重新部署业务流程。

“再利用”可以成为实施某一系统或确定标准化基础的高效和简单的方式。可以利用一套商业规则为可再利用的构件模块提供标准元件，以便使供应链的参与者在同样的标准业务流程基础上发展其信息系统。业务流程和商业规则的标准化还可简化系统/数据的映射，同时推动互可操作性。

商业建模和提取商业规则的主要参考规范和工具是 UN/CEFACT 建模方法、世界海关组织数据模型、UN/CEFACT 业务需求规范(BRS)和需求规范映射(RSM)。还可以使用由国际组织开发的统一建模语言等其他工具。

- **信息的标准化：**协调统一的第三个层次涉及信息模型的标准化。信息模型是一个表示概念和关系、约束因素、规则和操作的概念化格式，以用于详细描述具体应用域中具体数据的语义。它可以在语义的基础上为数据的含义和相互关系提供一致的定义，从而分享、整合和管理数据。应当建立信息模型，从而将工作流程转变为各项活动之间的数据流或数据交换。

信息建模包括范围的确定、信息需求分析以及将信息需求转换为一个概念化模型。在建立信息模型方面建议采用 UML(统一建模语言)和 XML 格式。

2.2 标准设定组织与行业之间的合作

在设计、设立和运行物流信息系统方面，应当考虑到欧洲经委会、贸发会议、海关组织、海事组织、民航组织和国际商会等政府间机构和国际组织所制定的现有的建议、标准和工具。与这些组织间的合作也是非常重要的，这是由于㈠ 确保所有感兴趣的机构了解最新情况，㈡ 可以为将电子货运和东北亚物流信息服务网络标准等一些新出现的区域标准纳入现有的或新的国际标准化组织标准和联合国标准提供可能性。

在统一标准方面，实施方与相关利益攸关方之间的合作对于避免国家标准与跨国标准之间出现不一致或重复而言非常关键，可以使国际贸易、物流和供应链中的所有伙伴从中受益。

附件六

2016-2020 年亚太区域道路安全目标、具体目标和指标*

目标和具体目标	监测各项绩效的指标
总体目标：2011 至 2020 年间将亚太区域的道路事故死亡和严重受伤率降低 50%	
(a) 2011 至 2020 年将死亡率降低 50%。	(1) 道路事故死亡人数(以及每 10 万居民的死亡率)。[a]
(b) 2011 至 2020 年将道路事故严重受伤率降低 50%。	(2) 道路事故严重受伤人数(以及每 10 万居民的受伤率)。
目标 1： 将道路安全作为政策中的优先事项	
(a) 制订一项道路安全政策(战略)，指定一家牵头机构，并执行一项行动计划。	(3) 有关现行国家道路安全政策、战略、行动计划及其实施情况的信息。[a]
	(4) 指定的道路安全问题牵头机构的名称。[a] 地方、区域和国家政府组织、包括国家一级相关协调机制的责任说明。
	(5) 国家道路安全报告或政府方案的影响评估报告。
(b) 划拨充足的财政和人力资源，用以加强道路安全。	(6) 关于为创造更加安全的道路环境划拨给道路安全项目和方案(公共、私营和捐助方)和研发的金额和能胜任的人力资源数目的信息。
目标 2： 为弱势的道路使用者(其中包括儿童、老人、行人、非机动车使用者、骑摩托车的人和残疾人)营造更为安全的道路环境	
(a) 将道路碰撞事故中行人死亡率降低 50%。	(7) 行人死亡数目。[a]
(b) 为行人建造更多的安全通道(例如：地下通道、过街天桥或交通信号灯)。	(8) 新的安全通道数目，或改进现有的安全通道或计划建设新的安全通道。
(c) 规定必须要佩戴头盔并确保头盔的最低质量标准，以期将骑摩托车的人的死亡率降低 50%(或降至低于亚太经社会区域骑摩托车的人的平均死亡率以下)。	(9) 骑摩托车的人的死亡数和每 10 万居民的骑摩托车的人死亡数。[a]

* 目前印发的本附件未经正式编辑。

目标和具体目标	监测各项绩效的指标
	(10) 强制要求使用头盔并规定头盔质量最低标准的现行法律或行政规则。有关头盔使用的信息(百分比)。[a]
(d) 确保采取符合最低标准的儿童安全措施，从而将儿童死亡率减少 50%。	(11) 道路碰撞事故中的儿童死亡人数。
	(12) 含确保乘坐汽车(儿童约束系统)和摩托车(儿童佩戴头盔)的儿童安全措施的现行法律或行政规则。[a]
	(13) 儿童约束系统和儿童头盔的使用(百分比)。[a]
(e) 向所有在校儿童教授基本的道路安全知识。	(14) 学校开展或计划开展的道路安全教育课程、开设这些课程的起始年级和课程的覆盖范围。
(f) 确保老年人和残疾人安全地使用交通运输工具。	(15) 关于老年人和残疾人安全地使用交通运输工具的信息。
目标 3： 提高道路安全性，降低道路碰撞事故的严重程度(“一目了然”和“具有容忍度的道路”)	
(a) 将道路安全审计纳入道路发展各个阶段之中， 从设计阶段开始， 开展道路安全检验，开展必要的道路改良工作，改良危险路段。	(16) 为道路设计、新路建设和重大的改良工程所开展的道路安全审计的次数和信息。[a]
	(17) 实现“具有容忍度的道路”的改良方案数目(例如消除事故多发地段、消除路旁障碍物或缓冲其受到碰撞时产生的伤害程度)。
(b) 在城市和郊区为行人和骑自行车的人增加单独的/安全的道路空间(在空间允许的情况下)。	(18) 每10万人或每1万公里道路(在公路和城市道路沿线)中现有的人行道和自行车道的长度(以公里计)。建设人行道和自行车道的方案。
目标 4： 提高车辆的安全性，鼓励以负责任的方式从事车辆广告	
(a) 强制开展定期的道路车辆检验，确保检验切实得到执行(从市区开始)。	(19) 有关车辆检验、检验频率(年检)、车辆检验设施和机构数目的现行法律或行政规则。
(b) 确保关于新车的安全规定符合国际标准。	(20) 规定车辆安全标准及其执行的现行法律和法规。
目标 5： 改进国家和区域道路安全系统、管理和执法	
(a) 加入/批准和实施联合国关于道路安全问题的文书。	(21) 关于加入/批准联合国关于道路安全问题的文书的信息。[a]

目标和具体目标	监测各项绩效的指标
(b) 运行一个提供有关道路碰撞事故信息的国家数据库(基于计算机管理的)，其中尽可能采用移动报告系统。	(22) 关于现有道路安全综合数据库和负责此项工作组织的信息。
	(23) 用于数据收集的关于道路死亡和严重受伤的定义的制订情况，说明它们是否是以国际公认的定义为基础的。
(c) 旨在在道路网络规划阶段确保道路安全。	(24) 有关将道路安全问题纳入道路网络规划阶段的信息。
(d) 采用有关强制要求佩戴头盔和使用安全带、关于酒驾、驾车时使用手机以及限速行驶方面的法律和规定。	(25) 有关佩戴头盔规定的法律或行政规则的信息(包括使用的百分比)。[a]
	(26) 有关安全带使用和手机使用规定的法律或行政规则的信息(包括使用的百分比)。[a]
	(27) 有关酒驾和限速规定的法律或行政规则的信息。[a]
(e) 为提起诉讼而允许进行酒精检测(酒精检测仪和(或)行为检测)。	(28) 有关现行酒精含量检测规则和检测类型、可提起和用于提起诉讼的酒精浓度限值的信息。[a]
(f) 使骑摩托车的人始终开启摩托车前灯成为普遍的做法。	(29) 有关骑摩托车的人驾驶时始终开启摩托车前灯的现行法律和行政规则的信息。
(g) 加强应对碰撞事故后紧急状态的反应能力，提高卫生和其他系统的能力，从而为碰撞事故受害者提供适当的紧急治疗和早期康复。	(30) 关于在道路碰撞等紧急情况发生时全国范围使用的唯一电话号码的信息。[a]
	(31) 关于康复服务的信息。
(h) 在交通管理和智能交通运输系统中采用新技术，包括采用导航系统，以缓解道路交通碰撞事故的风险和尽可能提高反应的效率。	(32) 关于在加强道路安全方面采用智能交通运输系统的信息。
目标 6： 加强合作和构建伙伴关系	
(a) 鼓励和认可由私营部门倡导开展的举措。	(33) 在道路安全、提供资金领域结成的主要伙伴关系(私营部门和公私营的倡议)数目。
(b) 与非政府组织建立新的伙伴关系，深入发展已有的伙伴关系。	(34) 与非政府组织建立的主要伙伴关系的数目、范围和资金提供情况。
目标 7： 将亚洲公路网发展为道路安全的典范	
(a) 降低亚洲公路的死亡人数和道路碰撞事故总数。	(35) 每年各国在其亚洲公路网道路上人员死亡和道路碰撞事故总数。[a]

目标和具体目标	监测各项绩效的指标
(b) 将亚洲公路网全部路段的死亡人数降至每 10 亿行车公里 100 以下。	(36) 每年亚洲公路网各路段每 10 亿行车公里的死亡人数。[a]
(c) 增加用于亚洲公路网沿线道路安全相关措施的资源。	(37) 政府和捐助方为亚洲公路网各路段相关安全工作划拨的资源数。
(d) 改进亚洲公路网的各相关路段，以期在发生碰撞事故时，使其对道路使用者具有容忍度；展示最佳做法。	(38) 有关亚洲公路网道路安全评估和评级方案的信息。
目标 8： 向公众、年轻人和驾驶人提供切实教育，帮助他们提高道路安全意识	
(a) 开展具有针对性的、提高认识的宣传活动和培训方案。	(39) 有关已开展的提高国家道路安全认识的宣传活动和培训方案数目的信息。
(b) 采用减少与工作有关的道路交通碰撞的政策。	(40) 有关监管和改善专业驾驶人工作条件的政策的信息。

资料来源：亚洲及太平洋经济社会委员会。

[a] 全部或部分内容来源于《2015 年道路安全全球现状报告》、亚洲公路网数据库或联合国记录。