



铁路保价

Insured Transport of China Railway

TIELU BAOJIA YUNSHU

铁路保价运输

TIELU BAOJIA YUNSHU

柳 华 主编

中国铁道出版社

CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

铁路保价运输

柳 华 主编

中国铁道出版社

2013年·北京

内 容 简 介

本书介绍了我国铁路保价运输的发展历史和经营管理现状,内容分为理论篇和实作篇。理论篇包括铁路保价运输概论、我国铁路保价运输的发展、铁路保价运输的经营管理、铁路保价运输安全防范、铁路货运与行包事故处理、铁路货物与行包保价运输事故赔偿、保价运输与货物运输保险;实作篇包括铁路货物保价运输业务办理、铁路货运事故处理作业、铁路保价运输管理系统。

全书内容丰富,叙述清楚,兼具理论和实作,对铁路保价从业人员有较好的指导作用。可作为铁路保价运输工作相关人员的学习、培训用书。

书 名: 铁路保价运输

作 者: 柳 华 主编

责任编辑: 杨 哲 聂宏伟 编辑部电话: 010-51873024

编辑助理: 曹 旭

封面设计: 郑春鹏

责任校对: 孙 玫

责任印制: 陆 宁

出版发行: 中国铁道出版社 (100054, 北京市西城区右安门西街 8 号)

网 址: <http://www.tdpress.com>

印 刷: 化学工业出版社印刷厂

版 次: 2013 年 1 月第 1 版 2013 年 1 月第 1 次印刷

开 本: 880 mm × 1230 mm 1/32 印张: 10 字数: 290 千

统一书号: 15113 · 3714

定 价: 28.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版的图书,如有印制质量问题,请与本社读者服务部联系调换。

电话: (010) 51873170 (发行部)

打击盗版举报电话: 市电 (010) 63549504, 路电 (021) 73187

前 言

保价运输是承运人按照托运人声明的货物价值承运货物,在发生货物损害时,承运人按照货物声明价值承担赔偿责任的法律制度。保价运输作为承运人的运输责任法律制度,体现了民法公平原则的基本要求,平衡了承运人与托运人权利、义务和责任,维护了货运合同当事人双方合法权益。因此,在货物运输立法方面,各国普遍采用了这种责任制度来解决高风险与低运费并存的运输风险配置问题。我国 1991 年 5 月 1 日颁布实施的《中华人民共和国铁路法》,首次从法律上确立了铁路货物保价运输法律制度,奠定了我国铁路开展保价运输的法律基础,确定了铁路保价运输的法律地位。

最早的运输责任是全额赔偿责任,即承运人要按照货物的实际价值赔偿托运人的损失。由于承运人通常是按照货物重量计算运费的,并没有按照货物的价值计算费用,因此,价值昂贵的货物与普通货物按同样标准收费,一旦发生货损,承运人要承担不同的赔偿数额。从合同的权利义务对等角度出发,这是不公平的。因此,在运输立法上逐步采纳了限额赔偿制度,即明确承运人按照重量承运时货物损失的最高赔偿限额。同时明确托运人可以声明货物的实际价值,承运人按声明价值运输的,则按照声明价值赔偿,但托运人须交纳相应的费用,这就是保价运输制度。在运输责任法律制度上,限额赔偿与保价运输是两种最基本的运输责任制度,不仅保障了承运人和托运人双方的合法权益,而且也体现了货运法律关系上的平等、公平的原则。

因此,保价运输是运输业发展到一定阶段的产物,是针对限额赔偿制度而产生的一种法律制度,发挥着激励承托双方采取措施提高社会安全生产水平的积极作用。铁路部门依据《中华人民共和国铁路法》第十七条为基本法律依据,制定了规范铁路保价运输发展的规章文件并建立保价运输专门管理机构。铁路保价运输开办 20 多年来,经过全体铁路保价工作人员的努力,实现了保价收入的持续稳定增长,并通过保价收入的合

理运用有效地降低了货主的运输风险和损失。铁路保价运输在促进安全运输,提高事故处理和理赔质量,维护货主利益方面起到了积极作用,已成为我国铁路运输管理的重要内容。

铁路保价运输工作是铁路运输服务的重要组成部分,关系货主切身利益,关系铁路运输安全,关系铁路自身发展,关系铁路社会形象。从这个意义上讲,保价运输既是一项法律性和专业性很强的工作,也是一项复杂的、具有挑战性的工作。经过长期发展,我国铁路保价工作积累了丰富的经验,在专业化管理、加强安全防范、提高理赔质量、拓展保价业务等方面取得了突出成效和显著成绩。随着社会经济的发展,运输市场结构、货主对运输及衍生产品的需求都发生一定程度的变化,货物运输保险市场拓展力度的不断增大,铁路保价运输面临着新的市场环境和严峻的挑战。提高对铁路保价运输发展的认识水平,是提高保价运输经营管理水平和市场竞争力的重要举措。加大保价运输干部职工的培训力度,对保价运输干部职工更好地坚持“有利于履行法律责任、有利于维护铁路根本利益、有利于塑造铁路良好形象”的基本原则,进一步坚定信心,顺应形势、抓住机遇、勇于创新、求真务实,加快铁路保价运输发展步伐具有重要的意义。

本书分为理论篇和实作篇,既考虑了提高保价运输干部职工对保价运输工作的观念与认识水平,又强调对保价基层实际工作的指导,可作为铁路保价干部职工培训教材,也可作为有关技术和管理人员的学习资料。

本书由柳华主编,杨宇栋、李津京副主编,参加编写的人员有孙林、李英敏、朱筱红、陆益、唐国良、叶建新、江立、李方、张玉福、杨伟宏、黄健、王聚钢、黄启营、罗晓燕、蒋磊、陈华宋、栾瑞芳。本书在编写过程中,蔡碧珺、张锦提供了大量资料,给予了大力帮助和支持,在此表示衷心的感谢。

鉴于编者水平有限,其中难免存在缺陷和不足之处,敬请批评指正。

编 者

2012 年 12 月

目 录

理 论 篇

第一章 铁路保价运输概论.....	3
第一节 运输风险问题.....	3
第二节 保价运输与运输风险分配.....	6
第三节 保价运输的性质与基本功能.....	8
第二章 我国铁路保价运输的发展	14
第一节 保价运输的法律基础	14
第二节 保价运输的管理机构	17
第三节 保价运输的机遇与挑战	20
第三章 铁路保价运输的经营管理	25
第一节 保价运输的费率管理	25
第二节 保价宣传与营销	27
第三节 保价从业人员激励	33
第四节 保价运输的财务管理	34
第四章 铁路保价运输安全防范	38
第一节 保价运输设备投资与管理	38
第二节 保价运输安全管理	40
第五章 铁路货运与行包事故处理	43
第一节 铁路货运事故种类与等级	43

第二节	铁路货运事故调查与处理程序	44
第三节	事故责任划分与赔偿	48
第四节	铁路行包事故处理与赔偿	51
第六章	铁路货物与行包保价运输事故赔偿	57
第一节	货物保价运输事故赔偿基本要求与流程	57
第二节	铁路货物保价运输事故理赔服务	61
第三节	铁路货物保价运输事故赔偿与保险理赔的比较分析	68
第四节	铁路行包保价运输事故理赔	71
第七章	保价运输与货物运输保险	73
第一节	风险管理概述	73
第二节	货物运输保险概述	77
第三节	货物运输保险与保价运输的关系	81
实 作 篇		
第八章	铁路货物保价运输业务办理	87
第一节	货物保价运输的办理条件	87
第二节	铁路货物运输服务订单和货物运单的填写	88
第三节	货物保价运输受理	91
第四节	货物保价费的计算核收	92
第五节	货物保价费率	93
第六节	委托代办货物保价运输	94
第七节	代办货物运输保险	96
第八节	铁路国际联运货物保价运输	97
第九章	铁路货运事故处理作业	99
第一节	货运安全室管理	99

第二节	货运事故处理有关概念	104
第三节	货运事故处理有关要求	107
第四节	货运事故处理作业程序图	107
第五节	货运事故处理作业内容	109
第十章	铁路保价运输管理系统	150
第一节	保价运输管理系统概述	150
第二节	铁路货运事故处理系统(车站级)	151
第三节	铁路货运事故处理系统(部/局级)	231
第四节	保价收入统计分析系统	258
附录一	铁路货物保价运输办法	282
附录二	铁路货物保价运输管理办法	299

理

论

篇

第一章 铁路保价运输概论

第一节 运输风险问题

保价运输,又称声明价值运输(declared-value transportation),是在世界范围内各种运输方式中广泛存在的一种特殊运输契约关系,是承托双方进行运输风险配置的一种方式。因此,要想准确理解保价运输问题,首先要对运输风险及其配置有个基本了解。

一、运输活动的风险

运输活动是一项较高风险的活动,要克服各种自然条件及技术与管理水平局限,实现人和物的有效位移。交通运输系统是一个复杂的系统,即使在当前的科技水平下,运输生产过程中依然存在众多不可预测的因素,如在运输过程中存在的外部因素以及运输系统自身的缺陷等等,这使得当事人很难预见到所有的或然状态,运输风险不可避免。

货物运输活动中的风险主要来源于三个方面:第一,源于托运人的风险,如货物或其包装存在不适宜运输活动的潜在缺陷或货物交运时即存在短缺等。第二,源于承运人的风险,如承运人在处置、运输货物过程中的行为或运输环境的不确定性所导致的货物损失。第三,源于不可抗力的风险,如自然灾害、意外事故等。虽然人类科学技术发展以及生产管理水平不断提高,但也不可能完全消除运输活动中的各种风险。

二、货物运输风险的分配

货物运输活动中最基本的合同关系是承运人与托运人的运输合同关系,货物运输风险分配中的核心问题是运输合同中承托双方的风险配置。货物运输合同是承运人收取运费据以将货物从一个地点运送至另一地点,交付给指定收货人的契约。承托双方在运输活动中的权利、义务、责

任及风险的分配都根据运输合同及相关运输法律予以确定。根据一般经济规律,当货物运抵目的地后实现的价值高于其托运时的价值与运费之和,才存在运输货物的必要性,因而承运货物的预期价值必然高于承运人所收取的运费。现实的运输过程中存在很多可能导致货物损失或运输延迟的因素,其中一些可以通过增加投资加以控制:例如改进运输设施、优化运输管理、增派押运人员等等,一定程度上可以降低运输途中的某些不确定性从而保证运输安全;另外一些因素却是无法完全消除的,于是损失发生后如何保障当事人的经济利益就成为难以回避的问题。运输活动中的高风险与低运费并存导致了承运人与托运人之间的风险分配难题。

由于交易成本、有限理性及非对称信息的存在导致货物运输合同无法规定各种或然状态下的承托双方的权责,是典型的不完全契约。在没有相应的激励的条件下,当事人均倾向以最小的成本签订和履行合同,以实现各自的效益最大化。如果运输法律规定承运人对货物在运输途中发生的损失进行全额赔偿,则承运人可能会承担远超出其运输收入的赔偿责任;若承运人不承担或仅承担限额赔偿责任,则托运人将蒙受经济损失。在运输业的发展过程中,先后衍生出了风险自理、风险共担、限额赔偿、保价运输及运输保险等风险分配方式。

在运输业发展的不同阶段,运输活动所涉及的主体和风险分配方式也在发展演化。在运输业发展的早期,虽然社会经济活动需要通过运输活动实现货物的空间位移,但运输业尚没有从商业活动中分离出来,这一阶段属于商人自办或帮办运输阶段。运输活动主体主要包括商队、车马帮队、镖局等等。由于运输活动和商业活动的合一,不存在风险分配问题,运输风险完全由商人自理。商人可以通过雇佣镖师押运等增加安全投入的方式来降低风险。随着社会分工进一步发展,运输业从商业活动中分离出来进入了新的发展期。从这一阶段开始出现了专门从事运输活动的承运人,随之产生了商人(托运人)和承运人之间运输风险的分配问题,进入了风险共担阶段。随着运输业进一步发展,运输业主体由商人、承运人进一步分化为托运人、收货人和承运人,运输风险分配进一步复杂化。经过运输合同中承托双方的长期博弈,运输法律逐步确立承运人限额赔偿制度作为运输风险配置的基本原则并发展了保价运输制度作为例

外和补充。无论是限额赔偿制度还是保价运输制度,仍都属于运输合同安排,是运输合同当事主体对源于承运人责任的运输风险的配置。

运输活动中还存在大量由于托运人原因以及不可抗力原因导致的运输风险,这是限额赔偿制度和保价运输制度所无法解决的。为响应这一制度需求,专门的风险管理机构——保险公司介入运输业,从此货物运输保险成为运输风险配置的重要形式之一。货物运输保险是财产保险的一种,是指保险人承保货物运输过程中自然灾害和意外事故引起的财产损失。托运人在托运货物时或之前与保险公司订立货物运输保险合同,缴纳相应额度的保费,当发生保险合同中的特定情况时,由保险公司向投保人赔偿损失。运输风险配置延伸到运输合同主体之外的第三方机构。保险以确定性的费用代替不确定的损失,通过分散风险、补偿经济损失和减少忧虑来增加效用。保险的本质属性是对小概率事件所致损失的经济补偿,其作用是帮助遭受损失的经济主体尽快恢复到损失发生前的经济状态,以此维护社会经济的正常有序运行。随着多式联运、现代物流的发展,运输主体和中间商增多,契约关系不断复杂化,也对风险配置提出了新的挑战。运输业发展的不同阶段及风险配置见表 1-1。

表 1-1 运输业发展的不同阶段及风险配置

阶段	相关主体	特 征	风险分配方式
一	商队、车马帮队、镖局、官运	自办或帮办运输	风险自理
二	商人、承运人	运输与商业分离	风险共担
三	托运人、承运人、收货人	托运人与收货人分离	风险共担 限额赔偿/保价运输
四	托运人、承运人、保险公司、收货人	保险公司介入	风险共担 第三方分担
五	托运人、承运人 1、承运人 2、保险公司、收货人	方式内与方式间联运形成	风险共担 第三方分担
六	托运人、代理人、方式承运人、集成商、保险公司、收货人	运输中间商发挥越来越大的作用	风险共担 第三方分担 复杂契约安排

第二节 保价运输与运输风险分配

保价运输是承运人与托运人之间共同确认以托运人对货物声明价值为基础的一种特殊运输方式。按保价方式运输的货物,托运人除缴纳运输费用外,须按照规定缴纳保值附加费,此后若因承运人的责任造成货物损失,承运人将按照实际损失给予保价额度以内的赔偿。为了更好地把握保价运输与运输风险分配的关系,我们首先梳理一下运输风险配置方式的关系。

图 1-1 简要从风险来源、运输难题、责任划分、赔偿方式、契约形式几个方面勾画了运输风险配置的不同方式。“高风险、低收费”为特征的运输难题,可能的风险来源包括托运人原因(如货物的潜在缺陷或不适当的包装)、承运人原因(如承运人在处置及运输货物中的行为的疏忽或过失)及无法预料无法避免的不可抗力事件。由于托运人原因导致的运输风险通常由托运人或收货人承担,具体由买卖双方在买卖合同中予以约定,货物买卖法通常对货物品质有明示或默示的要求;由于不可抗力原因所导致的运输风险,通常不在承运人责任范围内,托运人或收货人为了避免风险通常通过第三方保险机构来分散风险,相关费用由托运人和收货人在买卖合同中约定;由于承运人责任导致的运输风险,各国运输法律通常规定了承运人限额赔偿制度以保护公共承运人的利益,适用于一般运输合同关系。在保护承运人利益的同时为平衡货主利益,法律通常规定运输合同双方当事人可以通过保价运输作为一般运输合同的补充,形成保价运输合同关系,作为承运人限额赔偿制度的例外。可以说,经过运输合同中承托双方的长期博弈,运输法律逐步确立承运人限额赔偿制度作为运输风险配置的基本原则并发展了保价运输制度作为例外和补充。限额赔偿制度是指按照运输法律的规定,承运人对运输过程中造成的货损货差承担责任,按照实际损失进行赔偿,但最高不超过法律规定赔偿限额,只有当承运人有故意或重大过失时,才按照货物的实际价值赔偿。在限额赔偿制度下,如果承运货物的价值远远大于规定的赔偿限额,托运人将承担损失。限额赔偿制度是民法过失责任的一种例外,是对承运人利益

的保护。作为限额赔偿制度的例外与补充,各国运输法律通常都允许托运人于装货前就货物的性质和价值提出声明并根据声明的价值缴纳额外保价费用,以取得按声明价值赔偿的权利。可以说,运输合同是买卖合同的实现条件;保险合同是运输合同的保障条件;保价运输合同则是一般运输合同的补充。

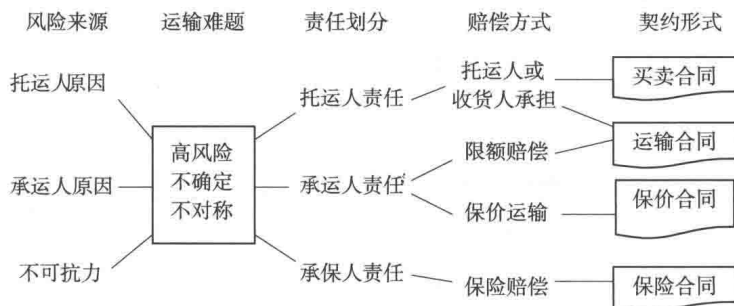


图 1-1 运输风险与相关合同关系

因此,运输活动中不同来源的风险通过不同的风险分配及分散机制,即不同的合同形式来加以解决。针对自然灾害、意外事故等不可抗力导致的运输难题,保险以确定性的费用代替不确定的损失,帮助遭受损失的经济主体尽快恢复到发生损失前的经济状态;针对源于承运人责任的运输难题,限额赔偿和保价运输可以通过剩余索取权的合理分配激励承托双方进行运输安全投资,有效修正运输合同的不完全性。可以说,保价运输和货物运输保险都是对运输合同不完全性的修正,前者是承托双方通过运输合同(保价合同)的自我修正,后者则是引入第三方通过独立保险合同的外部修正。从运输风险的整体看,保价运输仍属于承托双方针对承运人责任所产生的运输风险而做出的合同安排,是由于限额赔偿制度难以满足托运人风险管理需求而做的例外性和补充性安排。技术的提高和竞争的加剧均无法彻底改变运输活动高风险的本质,而道德风险的存在降低了保险对承运人责任的管理效率,保价却通过承托双方的协议,激励承运人自治以降低货损风险,有效解决了保险制度难以解决的道德风险和逆向选择问题,因而保价制度和保险制度得以并行不悖。

第三节 保价运输的性质与基本功能

一、保价运输的产生与发展

(一) 保价运输的产生: 承运人限额责任制度的补充

按保价方式运输的货物, 托运人除缴纳运输费用外, 须按照规定缴纳保值附加费, 此后若因承运人的责任造成货物损失, 承运人将按照实际损失给予保价额度以内的赔偿。

保价运输起源于 19 世纪初的航运业, 是世界航海贸易和经济发展的产物。19 世纪之前, 受通讯技术限制, 托运人在货物交运后即失去对货物的联系与控制, 而承运人却能够有效地控制并了解货物运输中发生的具体情况。因此, 在发生货物灭失、短少或延迟等意外情况后, 托运人很难甚至不可能证明承运人或其代理人是否存在过失行为。由于存在严重的信息不对称, 法律对公共承运人的要求十分严格。例如, 当时英国法律规定: 因天灾、公敌行为、货物的内在瑕疵及托运人的过失所造成的损失, 公共承运人可以免除责任, 除此之外, 对于货物在运输途中的一切损坏与灭失, 承运人都要承担责任。作为平衡, 英国法律同时允许承运人按照“契约自由”原则, 在提单上列入免责条款来解脱他们在海运过程中对货物损失的赔偿责任。

进入 19 世纪后, 英国垄断了世界海运业。在船东势力的强大压力下, 航运界盛行承运人“不负过失责任制度”, 航运资本家利用“契约自由”原则在海运提单条款中任意规定免责条款, 提单上加列的免责条款有时多达六七十条, 几乎到了无责可免的程度, 托收货人被迫承担了货物在海上运输过程中的绝大部分风险。在当时的贸易环境下, 海运提单不仅是一纸运输合同而且是可转让的物权凭证, 承运人的这种行为损害了与提单业务有关的托收货人、银行和保险公司的利益, 提单的流通也受到影响, 不仅妨碍国际贸易的健康发展, 亦影响世界航运业的进步, 引起了贸易界、银行界和保险界的强烈不满。

当时各国民法均视过失责任为经典理论, 即行为人须对自己有过失的致害行为负责。承运人通过在提单中加列免责条款从而不负过失责任

的制度不仅使得贸易界与航运界的矛盾更加尖锐,也悖于当时民法的主流经典理论,以美国为代表的货运大国更是强烈反对。为改变这一状况,1921年《海牙规则》开始限制承运人通过提单条款任意免除责任,规定:“运输合同中的任何条款、约定或协议,凡是解除承运人或船舶对由于疏忽、过失或未履行本条规定的责任和义务,因而引起货物或关于货物的灭失或损害的责任的,一律无效。”该条款限制了承运人在提单中滥用免责条款的做法,转而以限额赔偿制度来保护承运人的利益:“承运人或是船舶,在任何情况下对货物或与货物有关的灭失或损害,每件或每计费单位超过一百英镑或与其等值的其他货币的部分,都不负责。”为了满足托收货人和承运人的实际需要,又订立了例外性规定:“但托运人于装货前已就该项货物的性质和价值提出声明,并已在提单中注明的,不在此限。”此规定即声明价值运输,又称保价运输。

综上,历史上关于承运人责任制度的演进是围绕着确认各种或然状态下的权责而展开的,而归责问题的核心就是经济利益的安排,即如何保证货物安全到达后托运人和承运人经济利益的实现。于是产生了承运人限额赔偿制度和保价运输制度。

(二) 保价运输的发展:承运人责任加强的发展趋势

《海牙规则》生效实施后,得到国际航运界普遍接受,基本上缓和了当时承运方和托运方之间的矛盾,一定程度上促进了国际贸易和海上运输事业的发展。尽管《海牙规则》对承运人利用缔约优势在提单中任意免责进行了限制,并规定了限额赔偿和保价运输来协调承运人与托运人利益,但仍规定了大量免责条款,从而明显偏袒船方利益。随着修改《海牙规则》的呼声日渐强烈,国际海事委员会根据各国代表的建议,于1968年通过了修订后的《海牙规则》,又称为《维斯比规则》。这次修订主要有两点改变:第一,加大了承运人的赔偿限额,从原来的每件或每单位不超过100英镑,变更为每件或每单位1万金法郎(当时约合431英镑)或每公斤30金法郎,两者以高者计算;第二,规定了若承运人存在重大过失则不适用限额赔偿规定。但是受历史条件限制,《维斯比规则》只是对《海牙规则》进行了一些修补,对承运人责任制度方面的基本原则并未作实质性的修改,未能从根本上改变对托运人不利的处境。