

U294
024

铁路货物保价运输

(第二版)

陈京亮 王 珺 尚尔斌 编

中 国 铁 道 出 版 社

1996年·北京

再 版 序 言

铁路保价运输自 1991 年 5 月 1 日施行以来,经过全路职工的艰苦努力得到了迅速地发展。它已被路内员工所承认,为托运人、收货人及社会各界所理解和接受;它为提高运输和服务质量、改善客货运输设施创造了条件。

《铁路货物保价运输》一书出版于保价运输刚刚起步之际,鉴于五年来形势的变化,及有关规章修改情况,作者对该书的内容全面进行了修改和补充。该书第一版对铁路保价运输的开展曾起到了指导和宣传作用,此次再版亦必将对铁路保价运输发挥积极的作用。借此机会,向路内同仁及各界读者推荐此书,以进一步推动铁路保价运输的发展。

刘国夫

1996 年 6 月

原 序

1991年5月1日实施的《中华人民共和国铁路法》明确规定了铁路运输企业对其承运的货物、行李、包裹办理“保价运输”。这是国家铁路法制建设的一件大事,也是对承运人和托运人、收货人合法权益的法律保护。认真贯彻《铁路法》,做好保价运输工作对促进铁路运输管理,适应我国当前蓬勃发展的经济建设的需要,具有十分重要的意义。

通过保价运输,可以强化铁路负责运输制度,改善铁路客货运输相对落后的状况,保障行包和货物运输的安全,提高客货运输质量,增强社会效益。

通过保价运输,铁道部以及各级运输企业都建立了保价运输的专门机构,层层负责运输质量工作,有力地加强了客货运输的管理工作。

通过保价运输,铁路内部采取了一系列强化管理的措施,对保价货物,特别是重点保价货物实行运输全过程的监管,这将进一步保证行包、货物的安全运输。

通过保价运输,铁路实行一系列特殊的管理措施。保价的行包、货物一旦发生承运人责任造成的事故,能及时地、合理地得到处理或赔偿,从而确保旅客、托运人、收货人的利益。

通过保价运输,促使铁路运输法规、办法、规定的进一步完善,负责运输制度的进一步落实,激发运输部门职工树立起高度的责任心和使命感,勤勤恳恳,兢兢业业的工作,改进服务工作。

自 5 月 1 日《铁路法》生效,铁路开始办理保价运输以来,保价运输有了较快的发展,这充分说明了保价运输这一新生事物的生命力。北方交通大学陈京亮等同志借《铁路法》公布实施之际,总结了我国铁路部门在贯彻负责运输过程中的经验,同时参阅了许多国外的资料,经过整理归纳,编写了《铁路货物保价运输》一书,是难得的,也是适时的。

本书内容丰富、翔实,对涉及保价运输的有关方面都有所介绍和论述,值得一读,特推荐给各界读者。

希望通过本书的发行和传播,能引起各界人士对保价运输的关注,对保价运输有所认识,并给予支持和帮助,使保价运输这一新生事物健康地成长,更好地为国民经济发展服务。

韩光晋

1991 年 8 月

目 录

第一章 货物保价运输的历史和意义	1
第一节 货物运输的现状	1
第二节 国内外开办保价业务的情况	3
第三节 我国铁路保价运输历史的回顾	8
第四节 货物保价运输的意义	16
第二章 货物保价运输的基本理论	20
第一节 货物保价与保险的概念	20
第二节 保价货物的范围	25
第三节 货物保价费率的确定	26
第四节 坚持自愿的原则	29
第三章 货物保价运输的责任和赔偿原则	32
第一节 货物保价运输的责任范围	32
第二节 保价货物损失的赔偿原则	37
第三节 未保价货物损失的赔偿原则	40
第四章 货物保价运输	46
第一节 货物保价运输的办理	46
第二节 保价货物的运输管理	55
第三节 保价货物损失的赔偿	58

第五章 货物保价运输的管理 72

第一节 货物保价运输的管理机构 72

第二节 铁路内部的管理 74

第三节 安全防范措施 77

附 录：

一、铁路货物保价运输办法..... 80

二、铁路货物保价运输管理办法..... 84

三、铁路国际联运货物保价运输办法..... 97

四、个人物品运输办法..... 99

五、铁路货物保价费率表 101

六、铁路行李包裹保价运输办法 125

第一章 货物保价运输的历史和意义

第一节 货物运输的现状

我国的地理结构和工农业布局,决定了铁路在交通运输工具中的主导地位,铁路货物周转量占全国货物周转量的70%左右,货物运输质量的好坏对国民经济有着重大的影响。

一、铁路货运设备的基本状况

建国40多年来,我国铁路运输业有了很大发展,这是有目共睹的事实。但是,也必须看到,相比之下,铁路运输业的发展无论在数量上还是质量上都落后于其他产业部门,使铁路运输业的压力越来越重,人不能畅其行,货不能畅其流,已经成为制约国民经济发展的因素之一。目前铁路运输能力只能满足运输需求的70%左右,其中主要干线限制口通过能力更为紧张,有的只能满足需求的40%左右。近一时期,铁路靠吃老本、超期服役和超负荷运转维持正常的运输,使运输安全受到严重影响。

铁路有限的资金主要用于提高线路的通过能力,对货运设备的投资相对甚少。许多大的货运站仍在使用30年代或40年代的设备,仓库、雨棚、站台的能力严重不足,成为限制发到货运量的主要因素。更多车站的货场连围墙都没有,大量的怕湿货物在雨季无法存放在雨棚或仓库内。

随着国民经济的发展,高精尖产品的比重及运量逐年增加,对货物的运输要求越来越高。由于特种车辆和棚车数量不

足,许多货物不得不用敞车代替运输,再加之社会治安不稳定等因素的影响,运输过程中货物损失和被盗严重,给国家造成巨大的经济损失。

二、危害铁路运输安全的隐患

80年代末期即推行保价运输前夕,严重危害铁路运输安全的隐患主要有以下几方面:

1. 设备超负荷运转。我国6万多公里的营业铁路完成的客货周转量已经超过美国26.5万公里营业铁路完成的客货周转量。1988年我国铁路平均换算运输密度已达到2486万吨/公里,这相当于日本的2.5倍,美国的5倍,英国的8倍,而我国的铁路技术装备却远远落后于这些国家。在这种设备条件下超负荷运转,设备的维护相当困难。如丰沙大(丰台—沙城—大同)电气化铁路,1988年的实际运量超过设计货流量密度的33.3%,把每天的维修时间都挤掉了,维修次数的兑现率只有53.4%。

2. 设备超期服役。全国营业铁路中超期服役的有12990公里,不少桥梁隧道失修,机车老化,质量严重下降,有2千多辆客车、2万多辆货车在超期使用,不能进厂修理。到1988年全路有9.8%的车站无电、19.7%的车站无供水设施。

3. 人为诱发的铁路灾害性事故严重。一些农民和单位在铁路沿线开荒种地、挖渠修塘、开山采石,严重破坏植被,诱发了塌方、滑坡、泥石流等灾害,轻者中断行车搅乱运输秩序,重者导致车毁人亡。

4. 不良路风问题突出。铁路职工队伍总体上是好的。但随着改革开放的深入发展一些不健康的东西也侵入到我们的队伍中,带来了不良的路风问题。如野蛮装卸、野蛮待客及个

别职工内外勾结盗窃铁路运输物资等违章、违纪问题。

5. 沿线治安问题恶化。犯罪分子到铁路上作案呈现逐渐增加趋势,1989年发生刑事案件比1988年增加57.5%,暴力犯罪活动非常猖獗。1989年全路发生农民或社会闲散人员哄抢铁路运输物资事件比1988年上升13.4%,在个别贫困地区,出现了“要想富,偷铁路,一年就成万元户”的偷盗团伙或集团。

据不完全统计,1989年发生的重大、大事故中,因设备不良造成的占42.6%,违章违纪造成的占40.4%,社会治安造成的占17.0%。

如何进一步改变货运设备的现状和消除事故隐患,进而加强运输安全、提高管理质量,是当前急待研究解决的问题。除了国家投资更新运输设备外,关键是通过加强管理,提高职工的责任感,而大力开展保价运输则是有力的措施之一。

第二节 国内外开办保价业务的情况

保价业务具有很长的开办历史。下面依次介绍一下邮电、航空、交通,以及日本、原苏联开办保价业务的情况。

一、邮 电

1979年10月制定的《万国邮政公约》有关保价信函的内容是:内装有价票据证券、有价值的文件或物品的信函,寄件人可以申报内件的价值,办理保价信函。保价信函有保价最高限额。申报的保价额不能超过函件内装物品的实价,但是可以只申报内装物品价值的一部分。

每200法郎或200法郎以下的保价额,最多收取1法郎的保价费。

保价信函,寄件人原则上有权按照遗失、被盗或损毁的实际价值要求补偿。但是,这项补偿在任何情况下不能超过所保法郎的数额。非保价信函发生遗失、被盗或损毁时,每件补偿金额为 60 法郎。

1991 年公布实施的《中华人民共和国邮政法》第三十二条规定:“保价邮件丢失或全部损毁的,按照保价额赔偿;内件短少或者部分损毁的,按照保价额同邮件全部价值的比例对邮件实际损失予以赔偿。非保价邮包按照邮包实际损失价值赔偿,但是最高不超过国务院邮政主管部门规定的限额。”国内邮政保价费,每保 1 元或其零数,保价费 0.1 元,每件最低保价费 0.2 元。国际邮件,每保 200 金法郎^[注]或其零数,保价费 0.8 元,保价包裹另加手续费 0.8 元/件。

非保价邮件在邮递过程中遗失或毁损,每件最多赔偿 30 元,但实际损失低于 30 元时,按实际损失赔偿。

二、航 空

向航空公司托运货物,如发生由于航空公司责任范围内的原因造成货物的损坏、丢失,航空公司对货主负有赔偿责任。倘若货物的价值超过航空公司规定的赔偿金额,货主可考虑声明价值或办理保险。如托运时货主向航空公司声明价值,则在不超过最高赔偿限额的前提下按声明价值赔偿。但航空公司对此要增收一定的费用。保价费(或声明价值费)国际上一般均按承运货物总价值的一定比率计收,各国航空公司收费率不尽相同。中国国际航空公司的规定是:航空运输货物未

注:按 1979 年里约热内卢大会第 29 号决议批准,每 3.061 金法郎等于 1 特别提款权。按我国邮电部《国际邮件处理规则》规定 1 人民币相等于 1.25 金法郎。

办理运输保险时,如发生损坏、丢失等,该公司最多只承担每公斤人民币 10 元的赔偿限额;旅客交运的行李如发生损坏或丢失,该公司赔偿金额,每公斤不超过人民币 40 元,按实际交运重量计算。交运的行李每公斤价值超过人民币 40 元的,可以办理行李声明价值。该公司按声明价值超出规定赔偿限额的部分收取 0.5% 的声明价值附加费。此项行李发生丢失或损坏时,按声明价值赔偿。

对于贵重物品,保险公司为减少自身的风险,鼓励被保险人托运时再向航空公司保价,对于保价运输的货物,一般可给予降低保险费率的优惠。例如中国人民保险公司规定航空手饰至香港,航空公司一切险的保险费率为 1.25%,如货主托运时向航空公司保价,则保险费率减半计收为 0.625%。

三、交 通

我国交通部 1988 年 8 月 1 日施行的《汽车货物运输规则》中有关保价的条款:

第二十条 汽车货物运输实行自愿保价的办法。一张运单托运的货物只能选保价或不保价中的一种。办理保价运输的货物托运人必须在货物运单价格栏内,准确地填写货物的声明价格,声明价格要切合实际,必要时承运人可进行核实。对不具备同品名、同规格、同包装的计件货物,还应向承运人提交货物单件价格的“物品清单”。办理保价运输的货物,应在运单上加盖“保价运输”戳记,承运人按货物保价金额核收 7‰ 的保价费。

.....

第七十六条 货物事故的赔偿价格,按下列规定计算:

1. 执行国家定价的货物,按照各级物价管理部门规定的

价格计算。

2. 执行国家指导价格或市场调节价格的货物,比照前项国家定价货物中相同规格或类似商品价格标准计算;无法比照计价的货物按每公斤不超过 3 元计算。

第七十七条 办理保价运输的货物,按声明价格赔偿,实际损失低于声明价格时,按实际损失赔偿。

1989 年实行的《水路货物运输规则》规定:个人物品分保价与未保价。保价费率为 1%,如系海江河联运货物,应按每个航段(海江河各为一段)各核收 1%。不保价的货物,每公斤至多赔偿人民币 3 元,实际损失不足此标准的,按实际损失赔偿。保价货物按实际损失赔偿,但是,最高不超过保价金额。

四、日本铁路

日本《铁路营业法》和《铁路运输规程》有关保价运输的主要内容是:

旅客和货主在托运行李或货物时,自愿在运单上填写保价或不保价。有关保价费的规定为:

1. 托运的行李,保价费率为 1‰;
2. 贵重物品^{GEI},保价费率为 1‰;
3. 动物,保价费率为 3‰;
4. 其他货物,保价费率为 0.5‰。

每批货物(或每件行李)的最低保价费为 10 元。

注:贵重物品为:

1. 货币、纸币、银行券、税金证书、邮票及公债证书,大藏省证券、股票、债券、商品券及其他有价证券;金、银、白金及其他贵重金属;铱、钨及其他稀有金属;金钢石、红宝石、翠玉、琥珀、珍珠及其他宝石;象牙、龟甲、珊瑚及其制品;
2. 美术品及古玩;
3. 用容器包装的每公斤价值超过四万日元的物品,但不包括动物。

未标明保价额托运的行李、货物,因丢失或被损,铁路方面有责任赔偿时,除铁路有恶意或重大过失者外,其赔偿金额不得超过下列规定:

1. 托运的行李:每件 10 万日元,但对每一旅客的最高限额为 16 万日元;

2. 贵重品(包括容器包装):每公斤 4 万日元,但每件的最高限额为 400 万日元;

3. 其他货物(包括容器包装):每公斤 2 千日元,但每件最高限额为 20 万日元。

未保价的货物,因延期到达造成损失时,每延期一天赔偿运费的 5%,但最高不超过运费的 50%。

保价运输的货物因铁路责任发生损失时,按实际损失赔偿,但最高不超过保价金额。

五、原苏联铁路

《苏联铁路条例》有关保价运输的主要内容是:

贵重金属及其制品,贵重宝石、手工艺制品、名画、木雕、泥塑、艺术品、古玩、没有定价的地毯、无押运人的家用物品托运时,必须办理保价运输,否则承运人可以拒绝承运。其他货物是否办理保价运输,完全由托运人自愿。

在运输过程中,因铁路责任造成损失时,对货物的灭失或短缺,按灭失或短缺实价赔偿。货物价值应根据发货人提出的帐单确定,承运人对货物帐单有疑问时,可以请有关方面核实。属于公民个人所有的货物,按货物交付时的当地该类商品的零售价格赔偿。

货物破损时,铁路按价值降低的数额负责赔偿。如果破损货物还能按原来的用途使用,但价值降低时,则按货物降低价

值的数额赔偿；如果货物只有经过修理或排除故障以后才能按原用途使用时，则要赔偿修复破损所需的费用。仲裁机关可以征收货物破损费，但无权作出责成铁路运输部门修理破损货物或补足货物的裁决。

保价运输的货物发生损失时，按保价额赔偿，若实际损失小于保价额，按实际损失赔偿。

保价运输的行李，如灭失、短少、破损以及逾期运到，按实际损失赔偿，但最高不超过保价金额。未保价运输的行李，如发生灭失、短少、破损时，每一公斤赔偿 50 戈比；逾期运到时，每逾期一天赔偿运费的 10%，但赔款不得超过运费的 50%。

在交通部商务总局和各铁路局商务处设有铁路保险公司，该保险公司与欧洲各大保险公司之间签有业务合同，负责办理非保价货物在原苏联境内或到欧洲国家的运输保险。

第三节 我国铁路保价运输历史的回顾

一、50 年代以来铁路保价运输的情况

1954 年 9 月 16 日实行的《货物运送规则》（见 1954 年第 7 期铁路商务专刊）和《声明价格货物运送规则》（见 1954 年第 5 期铁路商务专刊）中，有关货物保价运输的主要内容是：

1. 规定了下列货物必须办理保价运输，否则站长应拒绝承运。即贵重金属（金、银、白金及其制品）；珍珠、宝石；古董；艺术品（字画、美术制品）；贵重毛皮；

2. 规定了下列货物不得办理保价运输。即散堆装、罐装及其他大宗的货物；易腐货物和危险品；有押运人的货物；敞车装运和由发货人施封的货物；

3. 其他货物发货人自愿办理保价运输；

4. 铁路责任造成的货物损失按实际损失赔偿,非保价货物按承运地的国家计划价格计算赔偿,保价货物的赔偿最高不超过保价金额。

上述内容与 1991 年 5 月 1 日实施的《中华人民共和国铁路法》(以下简称《铁路法》)的区别是:

1. 没有实行限额赔偿;
2. 规定必须办理保价运输的货物属于不易判明价格的贵重物品,需铁路采取特殊的组织、管理和防范措施;
3. 部分货物没有完全坚持货主自愿的原则;
4. 主要是解决贵重物品损失的赔偿价格问题。

当时的声明价格运输与现在的保价运输是有区别的:当时因承运人责任造成的货物损失或丢失,由承运人按货物的实际损失赔偿。凡声明价格运输的货物,实际损失超过国家计划价格的,可按实际价格赔偿,但最高不超过声明价格,没办理声明价格运输的货物,只按承运当地国家计划价格计算赔偿。均没有限额赔偿的规定。

1958 年 12 月 19 日铁道部铁运货余字第 98 号《铁路货物运输规则(草案)简要说明》,解释了即将于 1961 年 1 月 1 日实行的《铁路货物运输规则》中取消保价运输的原因。即“《声明价格货物运送规则》的规定,主要是便于确定赔偿价格。在目前新的形势下,运送不易判明价格的货物不多,而且运送这些货物的发货人都是机关或国营企业,如果发生赔偿事故,毕竟是个别情况,应当根据相互信任的精神解决。因此《声明价格货物运送规则》没有必要继续存在。”当时全国实行严格的计划管理,而且托运人几乎都是国营或集体企业的业务人员(个人物品除外)。所以,在当时的历史条件下,停办货物保价运输体现了“人民铁路为人民”的服务宗旨。

进入 70 年代后,个人物品的托运量有所增加。在当时的社会经济条件下,对托运人来说,这些物品在生活中占有相当大的财产比重。因此,在发生货运事故后,常常因赔偿价格发生纠纷。1979 年 4 月 26 日铁道部公布了《个人物品运输办法》(初稿见 1979 年第 3 期铁路客货运输专刊,修改稿见本书附录四)。规定个人物品运输分声明价格和不声明价格两种,托运人在托运时自愿选择。

不按声明价格运输的个人物品实行限额赔偿,即每重 10 公斤(不满 10 公斤的按 10 公斤计算)最多赔偿人民币 30 元。声明价格运输的个人物品按照货物实际损失赔偿,但最多不能超过该批货物的声明价格。

80 年代初,铁路又恢复了行李、包裹保价运输,并规定保价费率为声明价格的 1%,非保价行李、包裹的赔偿限额为 5 元/公斤(1991 年后改为每公斤 13 元)。

货运个人物品和客运行李包裹的声明价格运输,一直延续到今天与《铁路法》规定的保价运输相衔接。

综上所述,建国后除有短暂期间或少量货物、行李包裹一度实行了声明价格或保价运输外,铁路运输的货物发生事故后,基本是铁路按货物的实际损失赔偿。

二、铁路恢复货物保价运输的原因

铁路责任造成的货物损失,承运人按货物的实际损失赔偿的作法,已不适应当前铁路运输的实际情况,原因如下:

我国铁路长期实行的是低运价,并以货物的重量为计费单位,货物运输收入和货物的价值相差甚大。根据国务院原价格研究中心 1990 年的测算,在 225 类主要商品中,铁路运费在商品销售成本中的比重不到 1%的 161 类,占 71.6%;运费

比重在 1%~2% 的占 12.4%；运费占 2% 以上至 5% 的占 11.6%；5% 以上仅有 10 类，占 4.4%。世界银行的专家认为，中国运费占商品价格的比重比其他国家低得多。

我国铁路 1990 年货物的平均运费是 18.125 元（吨公里运费乘货物平均运程），而当时在途运输的每吨日用百货平均价格为 6500 元，医药为 7500 元，有的货物甚至达几万、几十万元不等。

按货物的实际价格赔偿，货物一旦发生损失时，铁路则负担太重。例如，从昆明东站发往北京东站一车红塔山香烟，价值 480 万元，运费 9485 元，若运输途中货物被盗 5%，承运人向收货人支付 24 万元的赔款，是运费的 25.3 倍，明显出现了不合理。

铁路运输的货物品种万千，价值差异巨大。但铁路运费执行国家统一规定的价格，运费水平是以运输成本为基础结合国家经济政策而制定的，并未考虑货物本身价格的贵贱。货物的运价号虽有区别，但高低相差不过 2~3 倍，远不能适用各种货物的实际价格。故铁路承担的货物价值与铁路所获得的效益是不相适应的。

又如，改革开放以来，物价由原来单一的国家计划价格改变为国家计划价格、国家指导价格、市场调节价格三种形式。同一种货物的购销价格会有三种，并且相互差值很大，大部分货物的市场调节价格高出计划价格一倍或几倍。而铁路运价执行的仍是国家计划价格，这样就出现了同一货物收取相同运费，发生货运事故后赔偿不同价格的不合理现象。

铁路运输的产品是位移，完成一个运输过程往往要贯通全国各地。我国又是一个大国，各地区的自然条件、社会条件都存在着巨大的差异，在运输过程中，不能确定的外部因素极