

中华人民共和国铁道部

铁路鲜活货物运输 规则解释

铁道部《鲜规解释》编写组

中 国 铁 道 出 版 社

1995年·北京

前 言

1982 年颁布的《铁路鲜活货物运输规程》(以下简称《鲜规》),已实施十多年了,对加强和改善铁路鲜活货物运输工作,发挥了极为重要的作用。随着时间的推移,我国改革、开放不断深化,人民生活水平正从温饱型向小康型转变,对鲜活货物的需求也正从数量消费型向质量消费型转变;铁路鲜活货物运输任务日益增长,技术设备不断更新和扩充,运输技术水平逐步上升。这一切都对铁路鲜活货物运输工作提出了新的要求。

为了进一步加强和完善铁路鲜活货物运输组织工作,建立、健全有关的规章制度,以适应铁路外部和内部形势发展变化的需要,铁道部组织了有关专家和现场技术干部,在多次研讨并广泛征求各方面意见的基础上,对《鲜规》作了进一步的修改和补充,重新编写了《鲜规》。同时,为帮助铁路员工和托运人、收货人准确理解《鲜规》的内涵,更好地掌握规章规定,正确办理铁路鲜活货物运输,以利于《鲜规》的贯彻实施,铁道部还相应组织重新编写了《铁路鲜活货物运输规则解释》一书,供有关人员学习和参考。

铁道部《铁路鲜活货物运输规则解释》编写组

1994 年 11 月

(京)新登字 063 号

内 容 简 介

本书对《铁路鲜活货物运输规则》全部条文内容、附件、格式均进行了解释,对条文的基本精神、制定依据、执行中应注意的问题作了说明,对广大铁路职工学习和执行规章有一定帮助。

本书可供铁路货运职工、外贸、商业部门从事运输工作的人员学习参考。

中华人民共和国铁道部
铁路鲜活货物运输规则解释
铁道部《鲜规解释》编写组

中国铁道出版社出版发行
(北京市东单三条 11 号)
责任编辑 胡舜珩
中国铁道出版社印刷厂印

开本:787×1092 毫米 1/32 印张:4.5 字数:98 千
1995 年 1 月 第 1 版 第 1 次印刷
印数:1—50000 册

ISBN7-113-01929-3/U·560 定价:3.70 元

目 录

第一章 总 则.....	1
第二章 易腐货物运输	13
第一节 易腐货物运输基本条件	13
第二节 装车与卸车	24
第三节 易腐货物车辆运行组织	38
第四节 加冰冷藏车的加冰作业	42
第三章 活动物运输	51
第一节 一般活动物运输	51
第二节 蜜蜂运输	61
附 件	69
附件一 易腐货物运输条件表	69
附件二 易腐货物包装表.....	110
附件三 易腐货物装载方法.....	117
附件四 中途加冰所站名表.....	122
附件六 使用棚敞车运输易腐货物的措施.....	124
格式一 机械冷藏车装车通知单.....	132
格式二 加冰冷藏车作业单.....	133
格式三 机械冷藏车作业单.....	135
格式四 加冰工作日志.....	139
格式五 鲜活货物运量统计表.....	139
格式六 加冰工作月报.....	139
格式七 制冰工作月报.....	140

第一章 总 则

第一条 为了适应鲜活货物对运输的特殊要求,安全、迅速、经济、便利地运输鲜活货物,以国家制定的有关方针、政策、法令及《中华人民共和国铁路法》、《铁路货物运输规程》的基本原则为依据,特制定《铁路鲜活货物运输规则》。

解释:《鲜规》是以《中华人民共和国铁路法》和《铁路货物运输规程》(以下简称《货规》)为直接的法律依据制定的,并贯彻了国家的有关方针、政策、法令的原则和精神。《鲜规》是《货规》的引伸规则之一,是对鲜活货物运输的特殊技术条件和办理要求,以及由此而引起的相应权利和义务的规定。因此,它同样是铁路货物运输合同内容的规范,与《货规》具有同等的法律效力,是铁路货物运输法规的组成部分。

《鲜规》是为了安全、迅速、经济、便利地运输鲜活货物,根据鲜活货物的特殊属性对铁路运输的特殊要求而制定的运输规则。经由铁路运输的鲜活货物,主要是农、牧、渔业和养殖业及其加工业的产品,在运输季节、运输条件、运输工具、运输方法、运输组织、运输服务等方面都有特殊的要求。这些要求,既是制定《鲜规》的技术基础,也是《鲜规》所涵盖的基本内容。因此,《鲜规》具有技术标准和作业章制的规范功能。

第二条 承运人、托运人和收货人在办理鲜活货物运输过程中,都应遵守本规则的规定。

解释:承运人、托运人、收货人在办理鲜活货物运输时,基于以下原因,对《鲜规》的规定都应共同遵守。

1. 鲜活货物运输和其它货物运输一样,都是要实现货物在空间位置上的转移,承运人、托运人、收货人的目标是共同的,都要求把货物安全、迅速、经济、便利地运输到目的地。《鲜规》正是为了保证这一共同目标的实现而制定的。

2.《鲜规》是规范鲜活货物运输技术作业和组织管理的专门规章,对办理鲜活货物运输有具体的规范和指导作用。承运人、托运人、收货人必须按《鲜规》的规定运输鲜活货物,才能保证运输安全,提高作业效率。

3.《鲜规》具有法律效力,是鲜活货物运输过程中,调节、约束有关当事人之间关系以及确定承运人、托运人、收货人权利、义务的准则,也是划分经济责任的依据。

总之,不论是在主观愿望上,还是在客观要求上,承运人、托运人、收货人在办理鲜活货物运输过程中都应遵守《鲜规》的规定。

第三条 本规则所称鲜活货物系指在铁路运输过程中需要采取制冷、加温、保温、通风、上水等特殊措施,以防止腐烂变质或病残死亡的货物;托运人认为须按鲜活货物运输条件办理的货物。

鲜活货物分为易腐货物和活动物两大类:

(一)易腐货物包括肉、鱼、蛋、奶、鲜水果、鲜蔬菜、冰、鲜活植物等,按其热状态又分为(1)冻结货物;(2)冷却货物;(3)未冷却货物。常见品名见“易腐货物运输条件表”(附件一)。

(二)活动物包括禽、畜、兽、蜜蜂、活鱼以及鱼苗等。

解释:鲜活货物都是有生命或生命现象及经过冷冻加工的货物,在流通、保管过程中需要有适宜的贮运环境、生存条件来维持其生命、生理状态或物态。这是鲜活货物运输区别于其它货物运输的主要地方,也正是鲜活货物在铁路运输过程

中必须采取特殊的防护措施和服务工作的原因所在。

鲜活货物按其自然属性分为易腐货物和活动物两大类。

不同品类的鲜活货物有不同的生理特征和理化性质,对运输环境、生存条件的要求也不尽相同。例如,易腐货物需要保持适宜的温度和湿度,才不致腐烂变质;活动物必须满足其生存的基本条件才不会病残死亡。为此,铁路在运输易腐货物时,必须采取相应的制冷、保温、加温、通风、浇水等措施来调控运输环境的温度和湿度,保证货物的质量;运输活动物时,则要采用供给饲料、饮用水及换水、增氧等方法来满足其生存的基本需求,防止活动物掉膘或病残、死亡。所以,只有根据不同品类的鲜活货物采取不同的特殊措施,才能保证货物的质量和安全。

易腐货物在鲜活货物中占比例最大,按其温度状况(即热状态)的不同,又可分为三类:

1. 冻结货物

是指经过冷冻加工成为冻结状态的易腐货物。《鲜规》规定,冻结货物的承运温度(除冰外)应在 -10°C 以下。

2. 冷却货物

是指经过预冷处理后货物温度达到承运温度范围内的易腐货物。《鲜规》规定,冷却货物的承运温度,除香蕉、菠萝为 $11\sim 15^{\circ}\text{C}$ 外,其它冷却货物的承运温度在 $0\sim 7^{\circ}\text{C}$ 之间。

3. 未冷却货物

是指未经过任何冷冻工艺处理,完全处于自然状态的易腐货物。如采收后以初始状态提交运输的瓜果、鲜蔬菜等。

按照热状态来划分易腐货物种类的目的,是为了便于正确确定易腐货物的运输条件(如车种、车型的选用,装载方法的选取,以及运输方式、控温范围,冰盐比例、途中服务的确定

等),合理制定运价,提高综合经济效益。

由于鲜活货物的品类繁多,经由铁路运输的新物种、新产品又在不断出现,铁路对这些不经常运输及新出现的货物,往往多不熟知其性质和适宜的运输条件;另外,对一些究其性质按常规并不属于鲜活货物的其它货物,如药品、血浆、疫苗、罐头、啤酒、汽水、矿泉水、奶粉及奶制品、香肠、熏制品、腌制品等,托运人更为熟知其性质和运输上的某些特殊要求。故对《鲜规》中未列载的货物,托运人要求按鲜活货物办理时,其运输条件应由托运人与承运人另行商定。

第四条 托运的鲜活货物必须品质新鲜、无病残,有能保证货物运输安全的包装。使用的车辆和装载方法要适合货物性质,按照货物的容许运输期限及货物运送全程的季节和气候条件选择运送方法,并根据需要采取预冷、制冷、加冰、保温、加温、通风、上水、押运等措施,以保持货物的质量状态良好。

解释:由于鲜活货物的性质及运输条件具有特殊性,在运输过程中如处理不当,必将造成货物的损失。因而对鲜活货物运输提出了与一般货物运输不同的特殊要求。

提交运输的鲜活货物,其质量和包装必须符合《鲜规》所列运输条件的规定。如质量不良或包装不合要求,在运输中极易导致易腐货物腐烂变质或活动物病残死亡。托运人必须按《鲜规》对货物质量的具体要求,优质地准备货源,切实把好货物质量关。已经开始腐烂变质或有病残情况的鲜活货物一律不应投入运输,以免扩大损失。某些怕湿、怕冷、怕冻的易腐货物,如发生雨湿、浸泡或冷害、冻害现象,也不应提交运输。鲜活货物的包装应符合国家标准或《鲜规》规定的标准,这是保证货物运输安全的一个重要条件,应予以高度重视并不断加

以改进。

装运鲜活货物应选用适合货物性质的冷藏车、隔热车、活鱼车、畜禽专用车、棚敞车、冷藏集装箱、隔热集装箱等运输工具。视货物性质、运输季节、气候条件的不同,采用紧密堆码、留通风间隙堆码、单层或多层等不同的装载方法,采取预冷、制冷、保温、加温、通风等不同的运输措施,并及时正确地进行加冰、制冷、供热、上水等途中服务,从而给鲜活货物提供合适的运输环境或生存条件,以保持其质量、状态良好。

有的鲜活货物,如鲜活植物和活动物,由于在途中还需要进行经常性的浇水、换水、喂养、增氧等照料,故应由托运人按规定派押运人负责料理。

易腐货物与普通货物根本不同的特点是:在一定的温度、湿度下,随着时间的推移,易腐货物质量总会有不同程度、不可逆转的下降。而煤、钢材等普通货物在运输过程中则没有这种特性。因此,对易腐货物的运输时间应有更严格的限制,即容许运输期限的制约。否则,易腐货物的质量就没有可靠的保证。铁路应严格按照易腐货物的容许运输期限组织运输,按规定的货物运到期限将货物运至目的地,防止运输延误,确保货物安全。至于运输活动物,虽无易腐货物那样严格的容许运输期限的制约,但也应及时运抵到站。如运输延误时间长,也会造成活动物掉膘、抗病能力下降,甚至病残死亡。

第五条 承运人应考虑鲜活货物季节性强、运量波动大、时间要求快的特点,加强运输组织工作,坚持优先安排运输计划、按运输合同约定的车种拨配适当的车辆、优先进货装车、优先取送、优先挂运,并做好途中服务。

解释:对鲜活货物在运输过程中所采取的特殊措施,由于技术和经济等方面的原因,所能提供的运输环境或生存条件

并不是“最佳”的，而只是“合适”的。比如，冻肉、香蕉之类的易腐货物，最佳的贮运温度分别是 -18°C 以下和 11.7°C ，而《鲜规》规定的运输温度则分别是 $-12\sim-9^{\circ}\text{C}$ 和 $11\sim15^{\circ}\text{C}$ ；活猪、活鱼等活动物，在养殖或自然生存场所有较宽松、适宜的生活环境和充足的食物、饮用水或生态用水，而在运输过程中则处于拥挤、高密度的环境中，且供给状况也大为恶化。即使在合适的运输环境中，对易腐货物也只能延缓其理化、生理、生化过程，而不能停止这些变化，仍会缓慢地降低货物的质量，如营养成分减少，干耗增大等，且运输时间越长，质量降低的程度越大；在适合的生存条件下，对活动物也只能低水平地满足其生存需求，而不能充分满足活动物生存、生长的需要，且随着运输时间的延长，活动物就有可能掉膘或病残死亡，时间越长可能性越大。

确保鲜活货物质量的有效途径主要有两方面：一是在技术设施和服务方法上提供适合货物性质的运输条件；二是在运输组织上尽量缩短运输时间。因此，在运输过程中，对鲜活货物除必须采取控温、调湿、给养等方面的特殊技术措施外，还应在运输组织管理方面采取相应的特殊措施，铁路应根据鲜活货物运输季节性强、运量波动大、产地集中、销地分散、货物批量日趋零散等特点，加强运输组织工作，优先按照运输合同所约定的车种、车型，调配适当的车辆，在计划审批、进货装车、车辆取送、编解挂运、途中加冰、上水等方面也要优先考虑，及时安排。上述所有作业环节，都应突出一个“快”字，才能最大限度地保持鲜活货物的初始质量，提高鲜活货物运输水平。

第六条 承运人为确保鲜活货物运输质量和快速运输，各级调度对鲜活车应重点掌握，防止中途积压。在鲜活货物运

量集中的区段,应积极组织开行快运货物列车或鲜活货物直达列车,编制快运货物列车或鲜活货物直达列车组织方案,应落实日常配空、装车、留轴挂运、中转衔接、编组等工作,并加强调度指挥,组织实施。

解释:为了缩短鲜活货物运输时间,确保货物运输质量,铁路应加强对鲜活货物运输的计划工作和调度指挥。

在制定运输方案时,应积极组织和编制切实可行的快运货物列车或鲜活货物直达列车方案,并认真落实配空、装车、编组、挂运、留轴、中转等工作,积极组流上线,保证质量良好地开行快运货物列车或鲜活货物直达列车。

铁路自 1962 年起在江岸、郑州北、新龙华与深圳北间分别开行了 751、755、753 次快运货物列车,对港澳及南方沿海地区鲜活商品的供应发挥了积极的作用。快运货物列车、鲜活货物直达列车,加速了货物的送达和车辆的周转,降低了鲜活货物的损耗,取得了明显的社会效益和经济效益。因此,在鲜活货物运量比较大且集中的铁路线上,或季节性运量很大的地区,都应创造条件积极组织开行快运货物列车或鲜活货物直达列车。

在未开行快运货物列车或鲜活货物直达列车的区段,为了实现鲜活货物的快速运输,更应做好车货衔接工作,合理安排,严密组织。定时进货,及时配空,快速装车,优先挂运,尽量挂上直达、直通列车。要防止鲜活货物长时间存放待装和装车后不及时挂运。

对鲜活货物车的调度指挥,应认真贯彻“四优先”的原则。各级调度对在始发站和在途的鲜活货物车都要具体掌握,加强计划组织,优先编组放行。对在始发站超过货物发送时间,中途区段站、编组站超过规定中转时间或在加冰所在站时间

超过加冰作业时间的鲜活货物车，应积极采取补救措施，防止运输时间超过规定的货物运到期限。

装运鲜活货物的车辆，在运输途中一般不许保留。如因水灾、地震等自然灾害的影响，致使行车中断，货物运输发生阻碍而产生保留时，各级调度要积极采取有效措施尽快组织继运。如短时间内不可能恢复通车，应按《货规》的有关规定处理。

第七条 托运人要做到货源落实，单证齐全，备齐必要的安全防护用品。托运人、收货人要积极配合承运人及时组织装车、卸车和搬运，并采取必要的防护措施，避免装卸车过程中货物发生腐坏、冻损、污染及植物生理病害等事故。装卸作业中严禁损坏车辆。对到达的发生腐坏、污染或死亡等事故的鲜活货物应立即卸车并妥善处理，防止扩大损失。

解释：承运人、托运人、收货人必须共同努力，加强协作，各尽其责，才能做好鲜活货物运输工作，确保货物质量。

托运鲜活货物，托运人要落实好货源，并按承运人的要求备齐、进齐货物。办理鲜活货物运输需要的单证必须齐全有效，手续完备。防护用品要配套，数量够，质量好。由托运人、收货人负责装卸车或会同铁路装卸车的，托运人、收货人应积极组织或配合铁路装卸车，并做好装卸车附属作业。由铁路负责装卸车的，铁路应及时组织人力、机具，做好装卸车工作及附属作业。在铁路车站卸车的货物，收货人要尽快搬出。装卸过程中，应根据货物的特性及现场情况，使用合适的防护用品，采取防晒、防雨、防寒、防污染、防滑等防护措施，以避免货物遭受日晒、水湿、冷害、冻害、污染或摔伤致残，防止易腐货物腐烂变质或活动动物病残死亡。装卸作业应文明操作，爱车爱货。严禁砸撬车门，损坏车内设备及车辆构件。

对发生鲜活货物腐烂变质、受污染或死亡的到达重车,应立即组织卸车,必要时还可采取防止货物损失扩大的措施或适当的补救措施。

第八条 铁路不办理零担鲜活货物的冷藏、保温、加温、通风运输,但装一般货车短距离运输时,在自局管内由各局确定;跨局运输的,仅限能以一站整零车装运直接运抵到站或以两站整零车装运至第一到站卸车的,方可按零担办理(未装容器的活动物除外)。具体条件由铁路局规定。托运人必须保证零担鲜活货物在所提出的容许运输期限内不致腐烂、变质和死亡。

使用加冰冷藏车办理易腐货物装运的车站由铁道部批准,并在《货物运价里程表》中公布,未公布的车站不得办理发运。

解释:铁路不办理零担鲜活货物的冷藏、保温、加温、通风运输的主要原因在于:

1. 目前铁路技术设备条件有限。铁路冷藏车、隔热车、家畜车等特种车数量少,加冰所、上水站也不多,难以满足零担鲜活货物运输的特殊需要。若以棚敞车等普通车辆装运,车辆的性能也很难确保货物质量,也不便采取特殊的防护措施和进行途中服务。

2. 运输组织困难。鲜活货物按零担办理,中途很多情况下要进行中转作业,装卸、搬运环节多,不利于冷藏、保温、加温运输。加之大部分中转站无加冰、上水条件进行途中服务,且零担车无押运人,在外温变化幅度大时,不能根据外温变化情况及时转换运输方式,也无人料理鲜活货物,对鲜活货物的质量和安全不利。

3. 配装限制多。鲜活货物的品类很多,性质各异,运输条

件差异大,要求的运输方式不同,很难兼顾。因而零担鲜活货物办理冷藏、保温、加温、通风运输时,配装非常困难,货物集结时间长,不利于加速货物送达,保持货物质量。

但用一般货车短距离运输不需冷藏、保温、加温、通风运输的鲜活货物时,如运输时间不长,上述限制因素可得到部分消除,各局可根据管内具体情况,开办某些鲜活货物的管内零担运输;跨局运输时,由于运距长,且各局所在地区的气温、设备条件不同,不利因素较多,开办零担鲜活货物运输时应从严加以限制,所以《鲜规》规定仅限能以一站整零车装运直接运抵到站或以两站整零车装运至第一到站卸车,方可办理,通过加强运输组织来加速货物送达,保持货物质量。但要明确,这种零担运输只是一般的零担运输,而不是冷藏、保温、加温或通风的零担运输。

必须指出的是:按零担办理的鲜活货物不论是在铁路局管内还是跨局运输,都是将按特殊条件运输的货物,降低为按一般条件运输,仅是一种权宜之计。铁路局应根据货物的特性及需要采取的防护措施制定具体的运输条件,以保证货物安全。

活动物在运输途中需要有人照管、喂养,在规定地点处理粪便。如不装入容器,按零担办理,容易污染、损坏同车的其它货物,且经由中转站中转,困难较多,不能及时配装继运。故未装容器的活动物一般不得按零担办理。

由于按零担办理的鲜活货物,运输条件大为降低,发生货损事故的可能性增大。所以,对货物的初始质量要求更高。托运人所提出的容许运输期限应准确、科学。托运人必须保证零担鲜活货物在所提出的容许运输期限内不致腐烂、变质或死亡。

为加强加冰冷藏车运用管理、保证装运易腐货物的始发加冰、加盐质量,铁道部运输局 1991 年 6 月 30 号电报规定,凡符合下列条件之一的,方可定为加冰冷藏车装运易腐货物办理站:

1. 在车站的吸引范围内有冰源供冰冷车始发加冰使用的;
2. 车站有加冰所的;
3. 在枢纽内或在短距离内有回送加冰条件的。

车站开办此项货运业务须报铁道部批准,并在《货物运价里程表》中公布。未公布的车站不得办理使用加冰冷藏车装运易腐货物业务。

第九条 鲜活货物车辆的装载与加固除本规则规定之外,均应符合《铁路货物装载加固规则》和《铁路超限货物运输规则》的技术要求。

解释:经由铁路运输的货物(包括鲜活货物),其装载加固,以及装车后货物和车辆的外部尺寸,均须符合《铁路货物装载加固规则》和《铁路超限货物运输规则》的技术要求。如货物不得偏载、超载,开启的车门窗不得超限等。在此基础上,针对鲜活货物的特性及运输上的特殊要求,《鲜规》还对鲜活货物的装载加固作了相应的特殊规定。如冷藏车装运蔬菜、水果,在货件间需保持一定间隙,以利通风散热;装运活动物应防止挤压、摔坏;装运大牲畜应防止头部伸出等。鲜活货物装车时,对上述规则规定的技术条件都必须严格遵守,以确保货物和行车安全。

第十条 本规则的修改解释权属铁道部。铁路局在不违反本规则的条件下,可制定管内补充规定,报铁道部备案。

解释:《鲜规》是在一定时期的运输组织水平和技术设备

条件下,铁道部根据鲜活货物运输的特点及社会需求,依法制定的运输规章,是办理铁路鲜活货物运输时,承运人、托运人、收货人都必须贯彻执行的基本准则。《鲜规》一经颁布,在一定时期内必须保持相对的稳定,以利于实施和操作。在执行过程中,对《鲜规》具体条文的涵义及应用条件等,由铁道部进行解释,统一标准,协同实施。随着时间的推移,必然会出现新情况和新问题,铁道部可从全局出发及时对《鲜规》进行必要的修改和补充,以适应客观形势发展的要求。《鲜规》的修改、解释权属铁道部,是铁路“分散经营,集中管理”的客观需要。

铁路局为了更好地执行《鲜规》,在不违反本规则规定的原则和要求的前提下,可结合本局的具体情况制定管内补充规定,并报铁道部备案。

第二章 易腐货物运输

第一节 易腐货物运输基本条件

第十一条 不同热状态的易腐货物不得按一批托运。

按一批托运的整车易腐货物，一般限运同一品名。但不同品名的易腐货物，如在冷藏车内保持或要求的温度的上限（或下限）差别不超过 3C 时，允许拼装在同一冷藏车内按一批托运。此时托运人应在货物运单“托运人记载事项”栏内记明：“车内保持温度（或途中加冰掺盐）按××品名规定的条件办理。”

解释：为了确保易腐货物的运输质量，按一批办理的易腐货物，其运输条件和采用的运输方式应当相同。不同热状态（指冻结、冷却、未冷却）的易腐货物，要求保持的运输条件差别很大，如将其作为一批托运时，是无法兼顾的，所以不得按一批托运。例如，用机械冷藏车装运，冻鱼要求的运输温度（即车内保持的温度）应不高于 -9C ，而冷却鱼（夹冰鱼虾）则为 $-3\sim 0\text{C}$ ；用加冰冷藏车装运，冷却蛋需要的运输温度为 $0\sim 8\text{C}$ ，而鲜蛋则为 $5\sim 12\text{C}$ 。且冷却蛋多数季节须用冷藏车装运，而鲜蛋基本上可用棚车通风或防寒运输。故不同热状态的易腐货物，不可按一批办理。

热状态相同的易腐货物，其特性也不尽相同。如冻结水果与冰，虽然都属于冻结货物，但要求保持的运输温度却不一样。冻结水果需要在 -12C 以下运输，冰则只需要在 -1C 以