铁路货运事故案例及评析

曾雨林摇主编

中 国 铁 道 出 版 社
2015年 · 北京

需要全本请访问 www.ertongbo

（京）新登字 园园园号

内摇容摇简摇介

摇摇针对铁路运输企业在履行运输合同的过程中不断发生经济纠纷的现象，作者将 园园年代发生的具有典型意义的货运事故案例进行整理，编成此册，它有助于托运人、收货人和铁路货运职工从所发生的货运事故中吸取教训，总结经验，同时也可以给铁路主管部门修改完善货运规章提供参考。

摇图书在版编目（悦园园）数据

摇铁路货运事故案例及评析 辖曾雨林主编 圆版.北京：中国铁道出版社，员怨怨园.园
摇ISBN 园-员园园-园员园园-X

摇Ⅰ.圆铁…摇Ⅱ.圆曾…摇Ⅲ.圆铁路运输-货运事故-事故分析摇Ⅳ.圆U园圆园.怨圆

摇中国版本图书馆 悦园园园数据核字（员怨怨怨）第 园园园园号

书摇摇名：铁路货运事故案例及评析
作摇摇者：曾雨林
出版发行：中国铁道出版社（邮政编码：园园园园园园 北京市宣武区右安门西街 愿号）
责任编辑：黄摇燕
特邀编辑：刘焕琮
封面设计：李艳阳
印摇摇刷：中国铁道出版社印刷厂
开摇摇本：怨园园毫米×员园怨园毫米 员辕猿猿 印张：缘园园千字 数：员园怨千
版摇摇本：员怨怨怨年 猿月 第 员版 摇摇员怨怨怨年 猿月 第 员次印刷
印摇摇数：员~愿园园册
书摇摇号：ISBN 园-员园园-园员园园-X辕U·园园园
定摇价：员园园元

版权所有摇盗印必究摇摇摇摇摇摇

凡购买铁道版的图书，如有缺页、倒页、脱页者，请与本社发行部调换。

出摇版摇说摇明

我国铁路货运事故的处理工作是一项政治性、政策性、业务性很强的工作。铁路货运事故处理工作的好坏，关系到我国法律的尊严，关系到党和政府的威望，关系到托运人、承运人双方合法权益是否能够得到保障，关系到铁路运输企业的形象，它直接影响到铁路货运营销的效果，它是铁路运输售后服务的重要内容。铁路货运事故处理工作涉及的法律、法规很多，有《民法通则》、《合同法》、《铁路法》、《保险法》等，同时还涉及党和国家的许多方针、政策 还有各种地方性法规和地方政府的政策 铁路货物运单本身就是一份运输合同，在履行过程中也会不可避免地发生一些经济纠纷，甚至对簿公堂；铁路货运事故处理工作涉及的行业规章也很多，如《铁路货物运输规程》这一类要求托运人、承运人共同遵守的规章就有 圆远多本，还有《铁路货运事故处理规则》这一类承运人内部的管理规章也有 员远多本 在实际运作过程中还要求铁路货运工作人员了解和掌握更多的边缘知识，例如各种品类货物的价值、价格、化学成分、自然属性，甚至还要考虑运输途中各区域、区段的社会治安状况等。因此，人们对铁路货运事故处理工作的期望值是比较高的，要认真做好铁路货运事故处理工作也并不是一件很容易的事情。

《铁路法》是 员怨怨员年 缘月 员日起实施的，实施《铁路法》之前，我国铁路实行的是国家统一的低运价政策，而且是按货物重量和车辆的计费重量计算运费的，在处理货运事故时一直是按货物损失的实际价值进行赔偿。这种赔偿制度在 缘园远园年代还是起了较好作用的，因为那时是严格的计划经济，托运人、收货人绝大多数都是国营和集体单位，执行的是国家计划价格，社会治安状况较好，发生的货运事故也不多，赔偿

也很少发生纠纷,铁路按货物损失的实际价值赔偿负担也不重。但是,随着时代的变迁和社会的发展,尤其是自党的十一届三中全会以后,国家实行了改革开放的政策,我国社会在许多方面都发生了变化。

(二)社会经济体制发生了变化

我国建国伊始,建立的就是计划经济,而且在相当长的一个时期内实行的都是计划经济,改革开放以后,传统的计划经济逐步转变为有计划的商品经济和商品经济,特别是 [illegible]年党的‘十四大’明确提出了我国经济体制改革的目标,是建立社会主义市场经济体制。随着农村取消统购统销,国有企业进入市场,调整和放开物价,改变统购包销的单一流通形式,建立宏观调控体系,改革投资体制,发展对外经济关系和建立经济特区等方面的变革,我国经济逐步过渡走向市场经济,经济运行体制已经发生了根本性的变化。

(三)铁路运输货主成份发生了变化

随着对外开放、搞活经济形势的发展,我国产业结构也随之产生了较大的变革,城市国营企业一统天下的格局已经打破,外资、合资、集体、个体、乡镇企业不断增多,原来的国营、集体企业也有很多是实行了承包制或股份制改造。因此,来铁路托运的托运人、收货人的成份发生了很大的变化,他们当中国营企业以外的成份越来越多,而且还出现了许许多多的多种经营、集体或个体设立的代办运输单位,使铁路运输企业服务的对象越来越复杂。

(四)铁路运输货物品类发生了变化

随着商品经济和科学技术的发展,铁路运输货物的品类发生了较大的变化,运输货物中工业原材料比重缩小,工业成品、半成品的比重增大,高科技尖端设备增多,运输货物的价值越来越高。这些货物对铁路运输条件的要求越来越高,铁

路对这些货物负责的程度和要求也越来越高。然而铁路收取的运费是按国家统一规定的相对较低的价格,与运输货物的价值未直接挂勾,发生货运事故后按货物损失的实际价值赔偿使铁路运输企业的负担越来越重。

(二)铁路运输货物价格发生了变化

随着国家价格体制的改革,大部分商品放开了物价,同一商品在不同地区的价格差异越来越大,就是在同一地区,在不同的商店价格都不一样。这使铁路运输货物价格也发生了变化,同样的货物在不同的车站,或者不同的货主都会存在价格上的差异。这样就出现了铁路的"死运价"对货主的"活物价"的状况,使铁路部门在处理货运事故时因赔偿价格不一致而发生的经济纠纷越来越多。

(三)铁路运输安全系数发生了变化

我国是一个幅员辽阔的大国,铁路贯通全国各地,各地区的自然条件、社会条件都存在相当大的差别,加之东西部经济发展不平衡,铁路运输过程中不确定的因素很多,不安全系数增大,铁路承担的风险也越来越大,而且有些不安全因素也不是铁路部门本身能解决的。如果这些风险完全由铁路部门来承担是明显的不公平。

(四)人们的法制观念发生了变化

最近十多年来,我国的法制建设和法制宣传取得了很大的进展,人们的法制意识和法律知识普遍有了提高。过去依靠行政手段来处理铁路货运事故的方式已经是行不通了。现在的状况是,一方面是绝大多数正当的托、收货人会利用法律来保护自己的合法权益,另一方面是一少部分居心不良的人也学会了钻铁路运输法规的空子。

由于上述诸多方面的变化,国家过去的一些运输法规和政策就显得不适应了,不合理的地方和矛盾越来越突出,铁路

需要全本请访问 www.ertongbo

货运事故处理过程中出现了许多以前不曾发生的新的情况，如果继续沿用过去铁路运输货物发生损失铁路必须全部按损失的实际价值赔偿的规定就明显不合理。因此，国家制定了《铁路法》并授权铁道部制定了铁路实行限额赔偿的规定。这也是世界上普遍采用的一种运输责任制度。

铁路处理货运事故实行了限额赔偿制度，必然带来一个新的问题，即铁路运输货物发生了损失，如果货物的损失超过赔偿限额，货主只能得到限额内的赔偿，那对货主又显得不公平，为了解决这个问题，《铁路法》给铁路和货主指明了一条出路，就是办理保价运输。保价运输是针对限额赔偿制度而采取的一种措施和办法，限额赔偿是开办保价运输的前提和基础。限额赔偿和保价运输是保障承运人与托运人权利、义务对等的两个举措。限额赔偿制度的目的是为了解决承运人——即铁路运输企业在运输过程中不合理的负担的；保价运输的目的是为了解决托运人或收货人——即货主在货物发生损失后可以得到限额赔偿以外的实际损失的补偿的。铁路运输企业根据《铁路法》开办保价运输是为了保障承运人与托运人的合法权益，同时《铁路法》及保价运输原则也成为铁路运输企业处理货运事故的主要依据。

《铁路法》实施至今已有 [illegible] 年多了，它的作用是无可非议的，然而，由于它的制定时间是在 [illegible] 世纪 [illegible] 年代末，当时我国的经济体制还是计划经济，[illegible] 年党的“ 十四大 ”作出了经济体制改革的重大决策，在这个决策的指导下，我国经济体制由计划经济逐步转向市场经济。为了保障市场经济体制的顺利实现，党的十四届三中全会又作出了《中共中央关于建立社会主义市场经济体制若干问题的决定》（以下简称《决定》），把“ 十四大 ”提出的建立社会主义市场经济体制的目标和原则具体化、系统化，对有关的重大问题提出了具体的规定

和要求,《决定》中明确指出“社会主义市场经济体制的建立和完善,必须有完备的法制来规范和保障”,“改革决策要与法制决策紧密结合”,“要适时修改和废止与建立社会主义市场经济体制不相适应的法律法规。”为了保障社会主义市场经济体制的建立,人大常委会相继修订了《经济合同法》、《刑法》等法律,还新制定了《海商法》、《保险法》等法律,现又将原来的三个经济合同法重新修订并合并为一部《中华人民共和国合同法》。然而,“十四大”之前制定的《铁路法》至今尚未修改。由于《铁路法》诞生之初许多条款就过于原则不够具体,配套立法又未及时跟上,加上它本身还有一些欠缺,因此,有许多地方已不能满足现在铁路运输企业进入市场经济体制改革的需要了,尤其是在当前市场经济条件下处理铁路货运事故和审理铁路运输合同纠纷案件时深感缺乏足够的法律依据。

铁路货运规章也同样存在这个问题。可以说我国铁路现行的货运规章还是计划经济的产物,它们大多数都是沿用 圆园世纪 缘园年代的规章,怨园年代初虽也作了一些补充和修改,但未能从根本上有所突破,在市场经济条件下,已经暴露出许多不适应的地方。

为了更好地维护托运人、收货人和承运人的合法权益,针对铁路运输企业在履行运输合同的过程中不断发生经济纠纷的现象,本书将自 怨园年代发生的具有典型意义的铁路货运事故案例进行整理,汇编成册,希望能有助于托运人、收货人和铁路货运职工能从所发生的货运事故中吸取教训,总结经验;希望能有利于进一步提高铁路运输企业的管理水平和负责运输的质量;同时也希望能为修订、完善铁路运输法规提供参考。

从汇编的案例中可以看到,铁路货运事故发生的原因和

产生运输合同纠纷的原因以及处理和审理的过程中都存在许多亟待解决的问题,而且很多问题是带有争议的问题,归纳起来主要有如下几个方面:

(一)怎样解决限额赔偿与保价(保险)自愿的矛盾

《铁路法》一方面授权铁道部制定了限额赔偿的规定,另一方面又强调了保价(保险)必须坚持托运人自愿的原则。在实际工作中经常遇到这样的情况:承运人动员托运人买保价,一部分托运人不同意买保价,按照法律规定自愿的原则,承运人是不能强迫他的。然而,运输过程中的风险是客观存在的,托运人不办理保价运输(运输保险),货物发生了损失,铁路按规定的限额进行赔偿,与货物的实际损失相距甚远,托运人就很有意见,四处投诉,甚至诉讼法庭。如此一来,一则使铁路运输企业的形象受到了损害,二则增多了铁路运输合同的经济纠纷。处理或审理这一类货运事故时,又涉及两个问题:一是限额赔偿以外的风险究竟应该由谁来承担?二是承运人是否存在重大过失和如何认定重大过失?而且这两个问题是经常交织在一起的,争议最大的是对重大过失的认定问题。对保价不足额的货运事故的处理和运输合同经济纠纷案件的审理也同样存在这种难题。

(二)承运人的重大过失如何认定

自《铁路法》实施以来,对于铁路运输企业的重大过失的认定一直没有一个明确的、统一的标准,托运人、承运人和司法部门内部对重大过失的认定都颇有争议,一些相类似的货运事故案件经常得到不同的处理和审判结果,其中关键是它涉及许多具体有争议的问题,比较突出的是:社会治安因素造成铁路运输货物损失的责任由谁来承担?铁路运输企业中职工的个人行为与企业行为如何界定?铁路职工违反企业内部的管理规章铁路运输企业应当承担什么样的责任?对这些问

题认识上的不一致直接影响到对铁路货运事故的处理和对铁路运输合同经济纠纷案件的审判,致使处理和审判结果很难令当事人心服口服,尤其是对未保价(保险)或保价(保险)不足额的货运事故。

㈠如何确认领货凭证的作用和法律效力

铁路领货凭证的作用和法律效力是不稳定的。1989年铁道部政策法规司和运输局联合印发了《修改铁路法暨铁路运输经济审判工作座谈会纪要》,其中写明:"领货凭证不是物权凭证,收货人所持领货凭证并不构成铁路运输企业必须向其交付货物的证据。"由此,领货凭证已明确为不是物权凭证。但是对于这一点,绝大多数托运人、收货人是不清楚的,同时,铁路运输企业和经济司法部门对领货凭证的处理上又存在两面性,一方面是办理变更运输合同和办理货物交付时只要货主声明领货凭证丢失及作废,凭证明文件就可以办理,另一方面是货主凭领货凭证领不到货时又可以凭领货凭证向铁路运输企业索赔或向法院提起诉讼。如果张三声明领货凭证作废,李四又凭领货凭证来索赔,人们如何确认领货凭证的作用和法律效力呢?因此,也引发了不少供销合同的经济纠纷转嫁到铁路运输合同上来了。

㈡保价运输与运输保险究竟有哪些本质区别

是否能认清铁路保价运输与铁路货物运输保险有哪些本质区别,对于处理铁路货运事故和审理铁路运输合同纠纷有着十分重要的意义。人们不妨从以下两个方面来分析:

第一,托运人与承运人和投保人与承保人之间的关系不同。

首先,货主如果不办理保价运输,他与铁路的关系只是托运人与承运人的关系。其次,货主如果办理了保价运输,他与铁路的关系就成为双重关系,一是托运人与承运人的关系,二

是投保人与承保人的关系。其三,货主如果不办理货物运输保险,他与保险公司之间就没有关系。其四,货主如果办理了货物运输保险,他与保险公司之间就产生了投保人与承保人的关系。

从上述四种情况可以看到,只要货主需要到铁路来托运货物,无论其是否办理保价运输或运输保险,他和铁路之间都存在一个托运人与承运人的关系。

第二,铁路运输企业和保险公司与投保标的物的关系不同。

保险公司是不直接接触投保人的货物的,它无法参与运输管理,它不能承担保证运输货物安全的义务和负监管运输货物的责任,保险公司所收取的保险费只能是对运输货物发生损失之后消极地给予补偿;而铁路部门是必须直接接触并负责监管托运人的货物的。托运人将托运的货物交给了铁路去运送,铁路负有监管运输货物和保证运输货物安全的责任,铁路收取的保价费除了支付运输货物损失的赔偿外,还有一部分用于改善运输条件,主动采取防范措施,保证运输货物的安全。托运人办理保价运输后,铁路就扮演了承运人和承保(价)人的双重角色,相对应的货主也就扮演了托运人和投保人的双重角色。这也是铁路保价运输所具有的特殊性。在各自扮演的双重角色之间的经济关系交往中,处于被动地位的总是铁路这一方。为什么这样说呢?因为在日常的铁路货运事故处理过程中,经常遇到这样的情况:如果托运人办理了足额的保价,货物发生了损失,他就以投保人的身份向铁路保价部门索赔,铁路保价部门理所当然的会赔偿给他;如果托运人没有办理保价运输或者办理保价运输不足额,货物发生了损失,他就以托运人的身份向承运人索赔,理由是我把货物交给了你们铁路,你们铁路就应该对我的货物的安全负责。他这

样说也是有道理的，因为铁路搞好负责运输是本身的职责要求。但是铁路按规定只能按限额赔偿给他又不能达到他的实际损失时，他就有意见了，甚至上诉法庭。一到法庭打官司，被动的仍然是铁路一方。因为货物是交到了你铁路承运人的手里，货物发生了损失，无论是什么原因造成的，你铁路都会有一个保管不善的责任，更何况铁路运输的环节那么多，很难避免不会出一点差错，加之“重大过失”又没有明确的法律界定，官司的输赢在很大的程度上就取决于法官对自由裁量权掌握的尺度了。正是因为这一点，铁路运输货物发生了损失，托、收货人对铁路运输企业的意见往往大大地大于对保险公司的意见。

缳陔保运输险的货物发生损失后保险公司应承担什么责任

按照《铁路法》第十七条的有关规定，通过铁路运输的货物发生了损失，托运人“办理保价运输的，按照实际损失赔偿，但最高不超过保价额。”托运人“向保险公司办理了货物运输保险，保险公司按照保险合同的约定承担赔偿责任。”这里就明显可以看到有一种不同，即办理保价运输的，需按照实际损失赔偿，但最高不超过保价额；办理运输保险的，保险公司按照保险合同的约定进行赔偿。为什么铁路运输企业就不可以像保险公司一样按照保价合同的约定来承担赔偿责任呢？对于这一点，很多人是难以理解的。而且，办理运输保险的货物发生了损失，保险公司向货主赔偿后，还可以向铁路运输企业追偿，办理保价运输的货物发生损失后，铁路运输企业向货主赔偿后，又向谁去追偿呢？保险公司在承保铁路运输货物保险的活动中究竟是应该承担什么责任呢？本书的案例也将涉及到这个问题。

本书汇编的案例，基本上都是以发生在广州铁路（集团）

需要全本请访问 www.ertongbo

公司管内的或涉及到广州铁路(集团)公司的货运事故为主而编写的,同时也编入了个别具有十分典型意义的完全是发生在其他铁路局的货运事故。

本书的案例主要由两部分组成,一部分是由铁路运输企业货运安全部门直接处理的货运事故,另一部分是经运输法院审判的运输合同纠纷案件。由于本书汇编的案例主要是由两部分组成的,其中有些是直接援引了运输法院的判决书,因此,评析的角度和侧重点是有所差异的,前者倾向于运输管理,后者则倾向于法律法规,另外,也有一些是从综合的角度来评析的。

本书编委会由各案例的组稿者、撰稿者组成,具体案例不再署名。

本书付印前征求了铁道部运输局综合部运输保价处柳华同志和最高人民法院交通运输庭贺□同志的意见,并作了相应的修改。

本书在编写过程中,就案例的内容、体例、结构、评析方法等曾广泛征求了铁路货运部门的行家,经济司法界有关人士的意见,并得到了他们热情地帮助和指导,特别是中国人民解放军广州军区政治部王卫东同志给予了极大的帮助和支持,在此一并表示衷心地感谢!

由于时间仓促,加之水平有限,错误和疏漏在所难免,希望广大读者,尤其是铁路货运同仁和经济司法界人士不吝赐教,以便修订再版时予以改正。

编摇者

目摇摇录

案例一摇满洲里站发韶关国际联运货物机床在运输
途中发生被盗机床被损坏保险公司向铁路
追偿…… 员
案例二摇银川站发深圳站麻黄素被冒领…… 愿
案例三摇武昌南站发桂林南站丁基胶在株洲北发生
火灾,投保运输险不足额,导致经济纠纷案
并引起争议 …… 员源
案例四摇乌鲁木齐站发佛山东站货场棉布因发电报
变更运输合同引起纠纷 …… 圆员
案例五摇佳木斯站发往广州南站铝锭在哈尔滨局管
内被涂改运输票据造成货物被运到七里营
站而造成承运人重大损失 …… 圆苑
案例六摇兰州西站发大朗站铝锭被变更至街边站被
冒领 …… 圆愿
案例七摇哈密站发南宁站葡萄一车在株洲北站被变
更到长沙北站时被冒领 …… 猿圆
案例八摇广州北站 猿辕车大豆等货物变更到站造成
其中 员辕车被诈骗冒领…… 猿缘
案例九摇成都东站发怀化南站服装运输途中发生丢
失 …… 源园
案例十摇西昌南站发瓦园站锡粉因购货方受了供货
方的骗而累及铁路运输企业 …… 源苑
案例十一摇齐齐哈尔站发衡阳站豆粕发生误交付纠

纷案 …… 缘源
案例十二摇承运后又取消托运,引起经济纠纷…… 远园
案例十三摇齐齐哈尔站发广州南站机床运输途中发生
被盗,广州南站编制货运记录晚一天被裁定
负全部责任 …… 远元
案例十四摇北郊站发棠溪站集装箱因货物运单上收
货人栏目内填写‘ 伊伊伊转 伊伊伊收 ’引
起经济纠纷 …… 远愿
案例十五摇库尔勒站发广州西站贡梨途中被偷换运
单货票而在哈尔滨站被冒领 …… 苑园
案例十六摇长沙北站发海拉尔站香烟运输途中发生
被盗被判承运人重大过失 …… 苑缘
案例十七摇渭南站发岳阳北站敞车装运黄豆运输途
中发生被盗及湿损 …… 愿园
案例十八摇深圳北站发长沙北站槎切机发生损坏酿
成经济纠纷 …… 愿苑
案例十九摇吐鲁番站发长沙北站玉米因承运人违
章办理变更运输合同而被判重大过失 …… 怨员
案例二十摇怀化南站发株洲北站锌精矿因发站违章
发电报变更运输合同而被卷入供销经济
纠纷 …… 怨元
案例二十一摇水城站发永州站焦炭因一批货出现两
个收货人,导致变更运输合同而引起
经济纠纷…… 员源
案例二十二摇洛阳东站发湘潭站绿豆交付对象无误
但交付手续不全,惹上官司 …… 员源
案例二十三摇衡阳站发北郊站铁路集装箱运输施封
完好货物短少…… 员愿

案例二十四摇岳阳南站发西丽站玉米粉因交付时未按规章要求办理而导致经济纠纷…… 员圆圆
案例二十五摇宁陵站发耒阳站玉米因承运人未严格按章交付而引起纠纷…… 员猿缘
案例二十六摇晋州站发长沙北站玉米因托运人在货物发送前取消托运,收货人持领货凭证领不到货而诉至法庭…… 员猿圆
案例二十七摇简阳站发深圳北站棉纱因交付凭证上出现文字差异引起纠纷…… 员猿愿
案例二十八摇马于站发石围塘站玉米出现两个收货人…… 员源源
案例二十九摇昆明东站发广州南站党参因集装箱箱体运输途中渗水造成货损而引起纠纷…… 员源愿
案例三十摇棠溪货场发新都站铝片因装载不良造成货物损坏…… 员缘猿
案例三十一摇衡阳站发大通县站车轮车床错运到站又发生货物被盗…… 员缘元
案例三十二摇西安西站发娄底站干辣椒在运行途中发生火灾…… 员缘愿

《铁路货运事故案例及评析》
编委会名单

主摇任 :李汝彤

委摇员 :曾雨林摇王伟珍摇郑展松摇姚向明

刘建平摇洪文冰摇彭摇波摇魏晋江

喻东福摇李铁兵摇李志秀摇边立华

杨一钉摇徐卫红摇龙欧琴摇郑定民

周海奇

案例一

满洲里站发韶关国际联运货物机床在运输途中发生被盗机床被损坏保险公司向铁路追偿

一、案摇情

员怨园年 员员月 员原日，发货人匈牙利机械工业外贸公司在该国切别尔站，以国际铁路货物联运形式托运酝运—缘型机床 圆台。每台机床用 猿个木箱包装，包装箱编号分别为 猿员猿 猿圆猿 猿猿猿 两台机床分装两车，运单到站为中国铁路韶关站，收货人为中国机床总公司。员圆月 员猿日，该批货物经原苏联铁路运抵我国铁路满洲里站，经检查货物包装未见异状，中苏铁路办理了交接手续。满洲里站将该批货物分二车换装。同日，收货人向中国人民保险公司满洲里公司外运公司代理处为该批货物投保了货物运输险。保险单注明：每台机床价值圆猿园园瑞士法郎，折人民币怨猿远猿员元。两台机床保险金额共计人民币员怨员猿猿员元。运输线路自满洲里至韶关站，险别为陆运一切险。员圆月 圆原日、圆远日，两车货物先后运

需要全本请访问 www.ertongbo