

路外伤亡赔偿案件归责原则之管见 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/480/2021_2022__E8_B7_AF_E5_A4_96_E4_BC_A4_E4_c122_480505.htm对“路外伤亡”的概念有多种表述，本人认为《铁路法》第58条：“因铁路行车事故及其他铁路运营事故造成人身伤亡的”的定义最为科学。路外伤亡具有两个主要特征：一是伤亡的主体是非铁路职工因工伤亡和非旅客乘车过程中发生的伤亡；二是伤亡的结果与列车运行和调车作业等铁路运营活动有直接因果关系。我国民法通则第123条规定：“从事高空、高压、易燃、易爆、剧毒、放射性、高速运输工具等对周围环境有高度危险的作业造成他人损害的，应当承担民事责任；如果能够证明损害是由受害人故意造成的，不承担民事责任”。民法理论称这一规定为“无过错责任”。铁路法第58条的规定对铁路企业免责条件做出了细化的规定，由于在理解和认识上的差异，使得审判实践中对这类案件的处理上出现了较大差异。本文试图就此表述一己之见，供同仁参考。一、“无过错原则”是“路外伤亡”赔偿案件适用的基本原则，但在对法律理解和司法实践上存在着较大的差异。无过错原则，是法律对高危作业造成人身损害赔偿的特别规定，因此属特殊侵权范畴。其特征：第一，损害事实基于高危作业之必然因果关系；第二，归责不以加害方是否有过错为前提；第三，只能依据法律的规定方能减轻或免除加害方的责任。法律对无过错原则的规定，是社会和法制进步的表现，它是对过错责任原则的补充，旨在“对不幸损害之合理分配”。无过错责任原则的立法最早起源于铁路行业。1838年普鲁士的《铁路企业

法》首创了无过错赔偿原则的规定。此后，欧洲各国纷纷采用这一民事赔偿原则，并逐步将一些其他高危行业纳入进来。现在这一原则已经被世界各国普遍采用。1986年我国的《民法通则》也规定了无过错责任原则，其中明确规定了包括铁路运输企业在内的七种高危行业适用这一原则。可见，审理路外伤亡赔偿案件时，无过错原则是一项基本原则。但在具体的实践中，如何适用这一原则，既有理论的争议，也有审判上的不一致。举例说明：案例一：2004年11月26日，南京栖霞区尧化门镇的一位农民工的12岁儿子陈某中午放学回家时，在穿越学校门前60米处的铁路时，没有从人行涵洞通过回家，而是从涵洞边路基旁的石梯上到铁路线上，爬上一列车临时停车的货车玩耍。当列车启动时，他慌忙跳车，左脚被轧伤。经医院治疗，左脚被截肢。某法院依指定管辖审理此案判决为：铁路企业在直通线路的石梯处未设任何警示和护栏，没有尽到注意义务，应对事故的发生负主要责任，赔偿各项损失20.5万元。案例二：原告张某（13岁）与同学从被拆开的隔离护栏处进入一车站后，爬上一列停留的水泥罐车顶部玩耍时，被电力机车高压接触网放电击伤致残。张某以车站长期未修补隔离护栏和未设高压警示牌为由，将铁路企业诉至法院，要求赔偿各项损失194万元。一审法院认为张某攀爬列车是造成自身伤害的直接原因，事故的发生与家长监护不力有直接关系，被告是造成伤害的非主要原因，判决原告及监护人承担70%的主要责任，被告承担30%的次要责任。原告上诉后，二审法院以无过错责任的法律价值取向为平台，并适用过失相抵原则，在确认受害人具有重大过失的同时，考虑铁路企业存在的疏于履行注意义务的过错，及保护

未成年人的因素，改判铁路承担60%的主要责任，张某及监护人承担40%的次要责任。案例三：一有人看守道口发生拖拉机与火车相撞，拖拉机驾驶员与一乘客一死一伤，拖拉机报废，火车机车破损，中断行车25分。事故原因是道口看守员落杆过慢，拖拉机驾驶员虽然看到警示灯闪亮，听到警铃响声，但看到栏杆只落到一半位置，加速抢过道口时与火车相撞，双方均存在过错。拖拉机驾驶员抢过道口是造成事故的主要原因，应承担主要责任。铁路方面不适时落杆，是事故的次要原因，应承担次要责任。按照三七开责任承担，拖拉机驾驶员承担70%，铁路承担30%，双方财产损失互抵后，铁路企业按30%赔偿受害人（治疗、误工、抚养、丧葬等）其他费用2.7万元。案例四：2006年1月4日16时，王某与张某从一非铁路设置的道口进入某工厂的专用线上行走时，进行调车作业的机车推进16辆棚车从王某和张某的后面驶来。引导调车作业的连结员发现前方线路上有人行走后，便拉放风笛，但王、张二人仍继续在线路上行走。连结员又通过对讲机喊司机停车的同时按紧急停车按钮，但王某仍被刮倒，造成右臂损伤，经医院抢救，右臂被截肢。王某以非铁路设置的道口未进行封阻也未设置标志和专用线旁边堆放1米多高、30余米长的残土，距钢轨仅1.1米，未尽安全保障义务存在过错为由，诉至法院，要求铁路企业和该工厂赔偿各项损失24万余元。法院认为，王某从非铁路设置的道口进行铁路线上行走被调车作业的车辆撞轧致伤，是其违反法律禁止性规定属其自身的原因造成的，应负主要责任。铁路企业在调车作业中并无违章行为，符合法律规定的免责条件，故不承担赔偿责任。专用线的产权人即该工厂对长期人为形成的道

口和线路旁的残土侵入安全距离未予治理，未尽安全保障义务，是造成人身伤害的次要原因，应负相应赔偿责任。判决铁路企业不承担赔偿责任，原告王某承担60%的责任，专用线所有人即该工厂承担40%的责任，赔偿原告各项损失8.9万元。以上四件案例我们可以看出如下几个问题：第一，在适用法律上有的适用了民法通则规定的无过错原则，有的适用了铁路法的免责规定；有的适用了过错责任原则和过失相抵原则。第二，受害人均存在铁路法规定的“受害人自身原因造成的”法定过错情形。第三，在归责上，有的将铁路企业履行注意义务归责为主要责任，受害人的法定过错归责为次要责任；有的将受害人的法定过错归责为主要责任，铁路企业未尽注意义务为次要责任。第四，判决带有明显的法官自由裁量的痕迹。产生司法尺度不统一的原因主要是在理论上的认识差异导致司法实践上的各不相同的判决结果。笔者认为，只有正确理解法律规定，正确认识和理解“路外伤亡”的正确内涵和表现形式，才能把握法律和实践的真谛，保证司法的准确和公正。

二、正确理解《民法通则》第123条与《铁路法》第58条规定的关系

我国1986年制定1987年开始实施的《民法通则》第123条规定了高危作业无过错责任的三年后，又公布实行了《铁路法》。其中第58条对铁路企业免责条件做了细化规定：“如果人身伤亡是因不可抗力或者受害人自身造成的，铁路运输企业不承担赔偿责任。违章通过平交道口或者人行过道，或者在线路上行走、坐卧造成的人身伤亡，属于受害人自身原因造成的伤亡”。有观点认为，《民法通则》第123条规定的免责条件是“受害人故意造成的”，而铁路法做了扩大的规定，增加了“不可抗力”和将民法通

则规定的“故意”扩大到了包括一些过失行为，认为铁路法的规定与民法通则的规定相悖，不符合立法本意。从法律地位和法律等级效力看，前者是一般法律，后者是特别法律，特别法律与一般法律有抵触部分应视为无效。笔者不赞同上述观点。理由有四：第一，从两个法律条文的关系看，《铁路法》第58条是对《民法通则》第123条的细化。铁路法对民法通则123条规定细化具体主要体现在三个方面：一是确定了“高速运输工具作业造成损害”的范围，就铁路企业而言确定为：铁路行车事故及其他铁路运营事故造成人身伤亡的，排除了铁路企业运营以外的其他作业造成的人身伤害（工程施工、工厂生产等）。二是免责条件除“受害人故意”外，增加了“不可抗力”。三是将受害人故意明确为“受害人自身原因造成”明确规定为“违章通过平交道口或者人行过道，或者在线上行走、坐卧造成的人身伤亡”。铁路法58条规定使免责条件具体化，对司法的统一性、公正性有积极的促进作用。第二，从《铁路法》第58条的规定看，符合我国国情《民法通则》对高危作业的无过错原则只是做了原则性的规定，将高空、高压、易燃、易爆、剧毒、放射性、高速运输工具等七大类行业列为高危作业行业。不说这七大类行业存在的不同差异，单说高速运输工具，就除铁路外，还涉及到航空、航天、地铁、道路运输、水上高速船舶等行业。每一行业都有自己独特的行业特点，不可能完全相同。只靠民法通则一个法律条文是不能完全涵盖不同行业的所有情况。铁路行业与其他高危行业相比，有五个突出的特点：一是铁路运营线路长，在我国各种运输行业中，客货运量占绝对优势。截至2005年底，我国铁路通车里程达到7.5万公里，仅次

于通车里程27万公里和10万多公里的美国和俄罗斯。在各种运输方式中，铁路客货运输量占绝对大的比重。到2006年，中国铁路以占世界铁路百分之六的营业里程，完成了世界铁路四分之一的运输量，创造了四个世界第一：旅客周转量世界第一，货物发送量世界第一，换算周转量世界第一，铁路运输密度世界第一。完成旅客周转量达六千六百二十二亿人公里，比第二位的印度高出近九百亿人公里，是美国、俄罗斯两国总和的三点八倍，是日本的二点七倍。二是与其他交通运输企业不同的是铁路是在自己所有的固定的线路上运行，而不是在公共线路上运行。铁路企业是在购置了土地使用权的土地上边建设起供火车运行的铁路线，进行运输生产经营活动的。具有合法土地使用权并在其上边建设的铁路就具备了《民法通则》第71条规定的“所有人对依法对自己的财产享有占有、使用、收益和处分的权利”。因此，铁路便依法受到法律的保护，任何人未经所有人的同意不得非法侵入和干涉，否则就构成了违法。这正是铁路与其他运输企业的不同，所以，在处理路外伤亡事故时不是适用《道路交通安全法》而是《铁路法》的相关规定。三是绝大多数事故属受害人自身原因造成的。自有铁路以来，路外伤亡事故就一直居高不下。随着从1997年4月开始我国铁路先后五次大面积提速，旅客列车运行速度已经达到160公里以上，平均每秒运行速度在45米左右。货物列车除速度提高外，列车牵引载重量也成倍增加。运行中的列车发现情况采取紧急制动措施后，已经不可能在800米至1000米的距离内停车。同时，让司机准确判断前方发生的情况可能有危险并采取措施防止相撞是非常难的。据报道，在提速后的第二年，即1988年1月16日至21

日的6天内，仅在道口处就发生与抢过道口的车辆相撞9起，死亡222人，重伤29人。在2003年的1至4月期间，全路就发生路外伤亡事故4029件，死亡2852人，同比上升2.3%和2.9%。这些事故造成的伤亡，均是由于受害人的自身原因造成的。其中1998年全年线路区间发生伤亡事故7831件，占事故数的52.4%，伤亡6861人，都是因在铁路线上行走、坐卧、穿越、扒车等行为造成的伤亡后果；道口相撞事故2941件，伤亡1970人，绝大多数是因机动车辆违章通过平交道口造成与火车相撞。火车是在铁路企业自己购置的铁路建设用地上建设铁路线路并在上面运营。铁路企业因线路隔断通路，便于处理相邻关系，解决安全通过铁路的问题，设置了安全通过的道口或人行通道。为保证通过人和车辆的安全，同时保证铁路运输生产安全，《铁路法》对危及行人和通过车辆及列车运行安全的行为做出了禁止性的规定，如行人和车辆通过平交道口时必须遵守有关通行的规定，禁止偷乘货车、攀附进行中的列车，禁止在铁路线上行走、坐卧等。这些规定就是要规范铁路加强对过往行人、车辆安全的管理义务和行人要遵守通过铁路的各项规定。在这方面，铁路与相邻关系形成了法定的权利义务关系。只有双方都尽了权利义务，才能保证双方各自的利益不受到损害。四是发生路外伤亡，受损害的除受害人外，铁路企业也遭受着不同程度的损害。铁路是我国国民经济的大动脉，是国有大型企业。每发生一起人身损害事故，除受害人受到损害，铁路企业也要遭受严重的损失。仅1988年全路就因道口事故损坏机车661台。发生伤亡事故后，铁路企业除造成机车、线路、设备损坏和赔偿受害人经济损失外，每次事故还造成运输中断，列车晚点，打乱

了正常运输秩序，影响遍及整个线路，经济损失和政治影响能以估量。因此，《铁路法》的规定也是对运输秩序的保护。五是铁路法第58条只适用铁路运输作业造成伤害的部分情形而不是全部。我国铁路企业对其运输和运营作业造成的人身损害是从三个方面的主体上维护其合法权益的。一是铁路职工因工受到人身伤害的，按照无过错原则，依照工伤保险的相关规定得到经济和其他待遇上的补偿。二是旅客在乘车过程中发生的人身伤害，按照无过错原则根据合同法的相关规定给予赔偿。铁路法第58条的规定是单一针对“路外伤亡”这种特殊情况，即“因铁路行车事故及其他铁路运营事故造成人身伤亡的”情况。可以说，铁路法第58条规定只是涉及铁路运输作业造成人身伤害的一部分，而不是全部。它规定的“由于受害人的自身原因造成”的也只是专指路外伤亡这一部分。因此，说铁路法的规定违反民法通则的原则是片面的。第三，从立法程序上看，《铁路法》符合国家规定的立法规定。《立法法》第七条规定：“全国人民代表大会和全国人民代表大会常务委员会行使国家立法权。全国人民代表大会制定和修改刑事、民事、国家机构和其他的基本法律。全国人民代表大会常务委员会制定和修改除应当由全国人民代表大会制定的法律以外的其他法律；在全国人民代表大会闭会期间，对全国人民代表大会制定的法律进行部分补充和修改，但是不得同该法律的基本原则相抵触”。《铁路法》是基本法律以外的法律。由全国人民代表大会常务委员会制定并与《民法通则》不相违背。实施十五年来，发挥了重要作用。我国的立法机关并没有对它进行修改和废止，学术上的观点不能取代法律规定，司法实践中就必须遵照执行。

第四，从两部法律的性质和效力看，审理路外伤亡赔偿案件时，《铁路法》适用优于《民法通则》。《民法通则》的法律地位是国家基本法的范畴，《铁路法》则是国家民事基本法律原则指导下的特别法律。它的立法原则与基本法的基本原则是一致的。在适用法律时，如果特别法另有规定的，特别法规定优先适用是一项基本原则。这是因为，特别法的规定一般情况下是对基本法规定的补充或细化。法理上还有一个基本原则，就是新法与旧法并存时，应优先适用新法。《铁路法》新于《民法通则》，因此，在适用法律时，《铁路法》优于《民法通则》。就象《合同法》中另有规定时，《合同法》优于《民法通则》一样。综上所述，《铁路法》第58条的规定符合我国的国情，它是对《民法通则》123条规定的细化，符合我国民法规定的基本原则。它是审理路外伤亡赔偿案件时确定铁路企业是否免责的重要法律依据。

三、准确区分路外伤亡情形，正确适用法律，严格依法归责，维护法律的统一，保证司法公正

路外伤亡的情况多种多样，加之对法律理解上的差异，实践中出现了同一类型的情况而审理结果差异很大。主要原因是对法律的理解适用和法官自由裁量权行使不当，造成许多案件情形相同而适用法律不一致，判决结果差异悬殊，当事人不服，造成多次上诉、上访、缠诉。正确处理好路外伤亡赔偿案件，保证司法公正和维护法律的统一，本人认为要把握好以下两个方面：（一）在理论上要纠正两个误区

第一，要纠正适用无过错原则，就不考量受害人是否存在过错的误区。无过错原则的起源是在工业革命、先进科学技术和机器设备大量使用，引起雇员的人身伤害事件大量增加，在缺乏判断过错依据的情况下，“过错责

任原则”显得无能为力，而雇主以无过错为由拒绝承担责任，而“无过错原则”作为过错责任的例外来补充，以此来维护受害人的权益。按照无过错责任原则，从事高危作业的人员发生人身损害，即使雇主无过错仍要对雇员受雇期间受到的损害承担赔偿责任。在我国现行立法中无过错原则主要适用于：(1)高危作业造成的损害赔偿；(2)环境污染造成的损害赔偿；(3)监护人对被监护人造成的他人的损害赔偿；(4)动物致人伤害的赔偿；(5)产品缺陷致人损害的赔偿。从法律规定适用无过错责任原则的范围我们可以看出，这些损害均出于受害人和损害人均无过错的情况下，才适用无过错责任赔偿原则。因此，在适用无过错责任赔偿原则时，要首先确定损害人和受害人是否存在过错，以及存在的是何种性质的过错。因为民事法律规定赔偿的最基本原则是归责原则。而归责原则，是确定行为人的民事责任的基本规则和依据，是解决行为人是否承担民事责任，以什么作为承担民事责任依据的一个基本原则。人身损害虽然是高危作业造成的，但造成的原因各不相同，对主观上有明显过错的一方，在承担民事责任上就要区分过错的性质，依法归责，即确定承担过错赔偿责任还是无过错赔偿责任。一般情况下“有过错即有责任”。因为有无过错往往会涉及不同归责原则的转换。例如，铁路企业存在违章作业是造成人身损害的原因，则应适用过错原则，而不是适用无过错原则；如果是受害人自身原因造成的，则铁路企业免责，不承担赔偿责任。第二，要纠正受害人存在法定的过错，就不考量铁路企业是否应当承担赔偿责任的误区。因受害人自身原因造成的损害，是《铁路法》规定为免责条件。但不能机械地适用免责的法律规定，还要考

量铁路企业是否存在过错。如果双方均存在过错，则应适用过错原则，区分各自过错的轻重适用过失相抵。只有在铁路企业完全不存在过错的情况，才具备免责条件。纠正上述误区，就是要纠正单一的归责思路，全面考量，正确归责。真正体现民法平等、公平、保护民事主体合法权益的理念和精神，维护法律的统一和司法的公正。适用不同的责任原则会导致侵害人最终承担的责任也有所不同。比如，适用无过错原则，侵害人仅从经济上进行赔偿，而不承担道义上的过错责任。而适用过错责任原则，侵害人既可能承担财产性责任同时又可能承担道义性责任。而适用发过失相抵，则体现了各负其责的公平原则。

(二) 在实践上根据路外伤亡的五种情形正确归责 实践中，发生路外伤亡的主体、地点、原因等情形各不相同。但从审理赔偿案件的角度看，造成伤亡事故的过错责任是归责的主要依据。这里说的过错，不是铁路与受害人双方平等意义上的过错。对铁路企业而言是指广义上的过错，即包括法律规定的应尽义务，也包括管理上、作业中的过失，即包括作为的过错，也包括不作为的过错。也就是指铁路企业存在的一切过错。而受害人的过错则是狭义上的过错，即专指法定的过错，即《民法通则》第123条规定的“由受害人故意造成的”和《铁路法》第50条、第51条、58条规定的禁止行为和“受害人自身原因造成的”法定过错情形。正是由于上述过错原因造成路外伤亡结果的发生，必然出现造成伤亡的过错原因不同，导致承担责任的主体不同，责任分配不同，适用法律不同。单纯适用“无过错责任”或“过错原则”，或“法定免责”等都会挂一漏万，不符合我国民事法律规定。本文就实践发生的五种过错情形论述归责的

原则：1、铁路企业与被伤害人双方均无过错责任。此种情形可以有两种情况：一是不可抗力。根据《民法通则》107条、《铁路法》58条的规定，铁路企业不承担民事责任。二是铁路与受害人双方均无过错责任。依照《民法通则》第123条规定，适用无过错责任原则，铁路企业应当承担民事赔偿责任。2、铁路企业单方存在过错责任。铁路企业单方存在过错，应根据《民法通则》第119条规定，适用过错责任原则，铁路企业应当承担民事赔偿责任，而不是适用无过错原则。它与无过错原则的区别在于过错原则是在侵害行为人存在过错的情况下适用，无过错原则是在铁路企业和受害人双方均无过错情况下适用。所以，铁路企业存在着过错的情况下应该适用的是过错原则，而不是无过错原则。3、受害人单方存在过错责任。根据《铁路法》第58条免责的规定，铁路企业不承担民事赔偿责任。4、铁路企业与受害人双方均存在过错责任。这种情形在司法实践中存在很大的差异。有的主张单独适用无过错责任原则，由铁路企业完全承担民事赔偿责任；有的认为铁路企业的过错是未尽安全的过失行为，而受害人的过错是法律规定的禁止性行为，属法律规定的铁路企业免责条件，因此铁路企业不应当承担民事赔偿责任；还有的认为既然双方都存在过错，就应当适用过错责任原则，按照双方各自的过错程度分别承担过错责任，实行过错相抵原则。本人赞同后一种意见，应当适用过错原则，按照双方过错责任大小，适用过失相抵。因为适用过失相抵原则，完全符合我国民事法律的原则和《民法通则》第131条规定：“受害人对于损害的发生也有过错的，可以减轻侵害人的民事责任”的规定和《最高人民法院关于审理人身损害赔偿案件

适用法律若干问题的解释》第2条第二款“适用民法通则第一百零六条第三款确定赔偿义务人的责任时（无过错责任），受害人有重大过失的，可以减轻赔偿义务人的责任”的规定。

5、涉及第三方的过错责任。《最高人民法院关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》第3条规定：“二人以上共同故意或者共同过失致人损害，或者虽无共同故意、共同过失，但其侵害行为直接结合发生同一损害后果的，构成共同侵权，应当依照民法通则第一百三十条规定承担连带责任”。因此，审理路外伤亡事故原因涉及到第三人的过错时，应当按照上述规定处理。在司法实践中涉及第三方过错的路外伤亡，主要有三种情形：一是铁路企业、受害人及第三方均存在过错。应该适用过错责任并按照责任的轻重相抵。二是铁路企业无过错，受害人与第三方存在过错；铁路企业免责，受害人与第三方按照过错程度分别承担相应责任。三是铁路与受害人无过错，而第三方存在过错。应该适用无过错责任原则，铁路企业承担赔偿责任。因为伤亡的结果是铁路运输作业直接造成的，受害人没有违反铁路法的规定，铁路企业不存在法定的免责条件。虽然造成伤亡后果与第三方的责任有关，但从民事法律关系上分析，铁路企业与受害人、第三方三者之间不是同一的法律关系。应当由直接造成伤害的铁路企业先行履行赔偿责任。但铁路企业有向第三方追索因赔偿造成的损失权利。如：甲某违反铁路法规定，在铁路线上行走时被火车撞飞后将正在铁路边农田干活的乙某砸伤。造成乙某受伤的直接原因是因火车将甲某撞飞砸到了乙某身上。因此，乙某要求铁路企业给予赔偿是正确的。铁路企业应承担无过错责任原则给予赔偿。但由于火车撞

飞甲某，是因甲违反了铁路法禁止性规定，铁路企业对造成甲的伤害免责，不承担赔偿责任。同时，有权向甲追索赔偿乙时的经济损失的权利。需要说明的是，受害人系未成年人时，由于受害人的自身原因造成损害事实发生时，负有监护责任的监护人、和负有监护职责的单位(如学校等单位)应列为第三方过错，承担相应的赔偿责任。《民法通则》第18条规定“监护人应当履行监护职责，保护被监护人的人身、财产及其他合法权益.....监护人不履行监护职责或者侵害被监护人的合法权益的，应当承担责任”。（作者：郭信，吉林铁路运输法院）100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com