

<<铁路交通事故处理的司法衔接>>

图书基本信息

书名：<<铁路交通事故处理的司法衔接>>

13位ISBN编号：9787503697937

10位ISBN编号：7503697938

出版时间：2009-8

出版时间：法律出版社

作者：李长江

页数：266

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

<<铁路交通事故处理的司法衔接>>

前言

《铁路交通事故处理的司法衔接》，这个课题选择得很好，代表了铁路专门法院的调研方向，对铁路交通事故纠纷案件的审理，具有指导性意义。

多年来，沈阳铁路运输两级法院在李长江院长一班人的带领下，在学习研究国家法律、提高审判能力的同时，全面掌握铁路运输专业知识，充分发挥了铁路专门法院的审判职能作用，尤其在审理铁路交通事故纠纷案件中，积累了丰富的审判经验。

提出并构建铁路交通事故处理的司法衔接问题，是他们立足铁路专门法院审判实践，研究立法、司法解释、行政规章之间的冲突以及解决这些冲突的成果，对于维护司法公信力，维护公民以及国有企业的合法权益具有积极意义。

相信这本书能对我们今后的审判工作提供有益的借鉴，希望沈阳铁路两级法院能把这种务实的调查研究之风，继续坚持下去，并发扬光大。

<<铁路交通事故处理的司法衔接>>

内容概要

本书结合交通事故的特点、缘由、要素、分类和案由，详细分析了交通事故的归责、焦点、免责事由、赔偿依据和止争路径，并摘要介绍了域外交通事故，实务性强，内容新颖，对法官、律师办理此类案件具有较强的指导意义。

<<铁路交通事故处理的司法衔接>>

作者简介

李长江，男，一九五三年九月生，沈阳铁路运输中级法院院长、党组书记，一级高级法官。一九九〇年二月任中共沈阳铁路局党委组织部长，一九九三年十月任中共白城铁路分局党委书记、中国人民解放军驻白城铁路分局代表处第一政委，一九九八年十一月任现职。

<<铁路交通事故处理的司法衔接>>

书籍目录

第一章 铁路大动脉纵横举要 一、概况及特征——中国铁路纵览 (一) 铁路“十五”期间主要贡献 (二) 铁路主要特点和基本属性 (三) 铁路与国民经济基本关系 (四) 铁路在交通运输体系中的骨干作用 (五) 铁路管理系统、基本设备和“大提速” (六) 铁路的运营现状以及发展目标 (七) 铁路安全保障体系 二、兴邦与责任——中国铁路展望 (一) 中国铁路的跨越式发展 (二) 中国铁路的黄金机遇期 (三) 中国铁路的沉重责任感 三、见微而知著——沈阳铁路素描 (一) 地理位置与管辖范围 (二) 经济环境与基建投资 (三) 机构设置与职工队伍 (四) 运输综述与安全 管理 (五) 铁路交通事故探微

第二章 铁路交通事故内在构成 一、相关概念 (一) 事故 (二) 铁路交通事故 二、规律特点 (一) 严重性 (二) 突发性 (三) 被动性 (四) 人为性 (五) 流动性 三、构成要素 (一) 旅客 (二) 行人 (三) 铁路企业 (四) 机动车 (五) 列车 (六) 道口 (七) 站场 (八) 线路 四、基本成因 (一) 设施因素 (二) 管理因素 (三) 意识因素 (四) 自然因素 (五) 意外因素 五、主要分类 (一) 按事故原因的分类 (二) 按事故程度的分类 (三) 按管理责任的分类 (四) 按受害主体的分类 (五) 按承担法律责任的分类

第三章 铁路交通事故司法管辖 一、司法管辖冲突现状 (一) 司法实践上的差异 (二) 法律规定上的差异 二、司法管辖不同学说 (一) 选择管辖说 (二) 专门管辖说 三、司法管辖主张方案

第四章 铁路交通事故违约纠纷 一、违约纠纷的归责原则 二、违约责任的构成要件 (一) 违约行为 (二) 无免责事由 三、纠纷的诉因选择

第五章 铁路交通事故侵权纠纷 一、侵权纠纷的归责冲突 (一) 同类案件中适用不同的法律 (二) 不同地区间做出不同的裁判 (三) 司法思维上运用不同的理念 二、侵权纠纷的归责评价 (一) 无过错责任 (二) 过错责任 (三) 过错推定 三、铁路交通事故的归责原则 (一) 确定铁路交通事故归责原则的考虑因素 (二) 对我国铁路交通事故归责原则的建议

第六章 铁路交通事故化解模式 一、运用多元化机制解决纠纷的必要性 (一) 完善化解机制 (二) 弥补诉讼功能 (三) 发挥非诉方式的优势 (四) 满足和谐铁路的内在需求 二、铁路交通事故争议的化解模式 (一) 自力解决 (二) 社会救济 (三) 司法介入 (四) 化解模式的对接 三、发挥专门法院在铁路交通事故处理过程中的功用 (一) 以法院为核心, 建立科学合理的纠纷分流机制 (二) 完善司法救助制度, 在法院设立司法救助基金

第七章 铁路交通事故赔偿标准 一、实务中的任意性现状 二、旅客伤亡的赔偿原则 (一) 适用限额赔偿的依据 (二) 适用限额赔偿的条件 三、路外伤亡的赔偿原则 (一) 路外伤亡赔偿适用法律的冲突 (二) 适用赔偿责任限额的依据 (三) 路外伤亡赔偿的条件 四、损害赔偿的范围 五、适用补偿的根据 (一) 实证分析 (二) 补偿思路

第八章 铁路交通事故证据范式 一、证据种类 (一) 物证——尸体、痕迹、现场物体等 (二) 书证 (三) 视听资料 (四) 证人证言 (五) 当事人陈述 (六) 鉴定结论 (七) 事故现场勘验笔录 (八) 电子证据 二、证据收集 (一) 事故单位及时保全固定证据 (二) 铁路公安机关全面收集证据 (三) 受害方依法举证 三、举证责任 (一) 举证责任分配 (二) 举证期限 四、质证要求 (一) 直接原则 (二) 言词原则 五、认证规则 (一) 单个证据的审查判断 (二) 全案证据的审查判断 六、证明标准

第九章 铁路交通事故免责事由 一、免责事由的冲突 (一) 司法实践中的对抗 (二) 无过错责任的排除 二、法律选择的矛盾 (一) 立法冲突说 (二) 特别规定说 三、纠纷处理的归属

第十章 铁路交通事故域外参考 一、美国铁路 (一) 安全监察机构和安全管理机制 (二) 法律法规 (三) 典型案例 (四) 美国铁路安全事故相关数据 二、英国铁路 (一) 安全监察机构和安全管理机制 (二) 法律法规 (三) 案例 三、加拿大铁路 (一) 法律法规 (二) 案例 四、日本铁路 (一) 铁路的“军运”功能 (二) “国铁”的双重属性 (三) “国铁”的经营体制 (四) “国铁”的改革成效 五、中外铁路比较

第十一章 铁路交通事故处理的法规建议 一、最高人民法院司法解释 最高人民法院《关于审理铁路运输损害赔偿案件若干问题的意见》(草案) 二、铁道部行政规章 中华人民共和国铁道部《关于铁路交通事故人身、财产损害赔偿及补偿办法》(草案) 附件 一、有关规定 (一) 铁道部规定 (二) 铁路法院规定 二、参考数据 (一) 典型案例及简要评析 (二) 调研数据 三、相关数据 (一) 铁路建设文件 (二) 关于路外安全 (三) 关于铁路交通事故伤亡数据 (四) 课题组调研论证会议后记

<<铁路交通事故处理的司法衔接>>

章节摘录

第一章 铁路大动脉纵横举要 一、概况及特征——中国铁路纵览 (一) 铁路“十五”期间主要贡献 以“十五”期间为例：全国铁路系统2003年实现良好开局，2004年全面深入推进，2005年取得重大进展，全面完成了铁路“十五”计划的各项任务，为国民经济持续快速健康发展作出了重要贡献。

首先，铁路运输取得显著成绩。

(1) 全力保障重点物资运输。

建立规范有序的重点物资运输保障机制，集中运力保证关系国计民生的煤炭、粮食、石油、化肥等重点物资运输，为保证电力迎峰度夏、粮食市场稳定、人民群众正常生活作出了突出贡献，为落实中央宏观调控部署和国民经济持续快速稳定发展提供了有力支持。

(2) 不断提高运输效率。

一是提高了线路通过能力，二是提高了机车车辆使用效率，三是提高了调度指挥效率。

(3) 明显提升运输服务质量。

优化产品结构，改善服务设施，创新服务方式，客货服务水平跨上了新的台阶。

在客运服务方面，推出了一站直达列车，大量增开“夕发朝至”列车、城际列车和旅游专列，向社会展示了铁路客运服务理念的新变化和客运产品的新面貌。

在货运服务方面，实施大客户战略，推行战略装车点，到2005年底，铁路与100家年货物发送量在100万吨以上或运费在1亿元以上的大客户建立了战略合作关系，创造了铁路货运服务的新模式。

(4) 客货运量快速增长。

全国铁路共完成旅客发送量53.54亿人，完成旅客周转量26,299亿人公里，铁路货物运输市场异常繁荣，货物运输量持续快速增长。

全国铁路共完成货物发送量114亿吨，完成货物周转量87,614亿吨公里

五年共实现利润200.6亿元。

其次，路网建设进入新阶段。

(1) 大规模铁路建设全面展开，新建铁路规模达到10,500公里、改建铁路规模达到9400公里，投资规模超过6000亿元。

(2) 完成了一批重点建设项目，举世瞩目的青藏铁路于2006年7月1日正式开通。

(3) 贯彻实施新的建设理念。

(4) 加强内涵扩大再生产，到2005年底全国铁路营业里程达到75,438公里，其中复线2.5万公里，电气化线路2万公里。

再次，科技进步迈出坚实步伐。

我国铁路在提速、重载、信息化、安全、铁路建设等方面取得了一系列重大成果。

围绕铁路技术装备现代化，不断扩大铁路对外开放和合作交流，2003年以来，我国铁路与多个国家铁路签订了以技术合作、职工培训为重点的双边铁路合作协议，开创了我国铁路利用国际国内两种资源加快发展的新局面。

(1) 技术装备现代化取得重大进展。

铁路立足以我为主和自主创新，按照“引进先进技术，联合设计生产，打造中国品牌”的要求和“先进、成熟、经济、适用、可靠”的技术方针，确定了技术装备现代化的实施方案：成功引进了世界上最先进的时速200公里及以上动车组技术和大功率电力、内燃机车技术，并确保实用技术的全面转让和国产化目标；自主研发制造的25吨轴重的C₈₀、C₇₆型运煤专用货车在大秦线投入使用；成功开通了大秦线2万吨重载列车；载重70吨的通用货车投入批量生产。

按照时速120公里要求，对既有货车进行技术改造。

(2) 信息化建设成功推进。

全路3012个车站、30,580公里线路完成了列车调度指挥系统(TDCS)建设。

(3) 线路修建技术提高。

掌握了时速160公里等级的运输装备、线路、信号及运营管理成套技术，基本掌握了时速200公里等级

<<铁路交通事故处理的司法衔接>>

线路的修建技术和既有线路改造技术。

青藏铁路高原多年冻土等建设施工技术已跻身国际先进行列。

(4) 运输安全保持稳定。

基本完成六大干线安全标准线建设,初步建立了移动设施监测系统、安全综合监控报警系统,运输安全保持了相对行车重大事故、大事故有所下降。

(5) 环保节能水平跃上新台阶。

严格控制能源消耗指标,加强节能管理,推广节油、代油技术,实施绿色照明工程,节能工作成果显著,各项节能指标得到全面落实。

最后,体制改革实现重大突破。

(1) 运输管理体制阶段任务完成。

党的十六大以来,铁路系统以建立适应社会主义市场经济要求的新的铁路管理体制为目标,以消除制约铁路运输生产力发展的体制性弊端为重点,大力推进铁路基础性改革。

2005年3月,铁路撤销所有铁路分局,解决了我国铁路长期以来存在的铁路局和铁路分局两级法人以同一方式经营同一资产的体制性弊端,为运输企业建立现代企业制度,释放和发展运输生产力提供了体制保证。

运输站段数量由调整前的1504个减少到目前的857个,减幅达43%。

全路管理人员减少了3.74万人,减幅为25.6%,2005年,全路运输业劳动生产率增长了13%。

(2) 主辅分离取得重要进展。

铁路设计、施工单位与运输企业顺利分离,教育、医疗等社会职能全部移交。

到2005年底,已将826所中小学、65所职业学校、208所医院和225所幼儿园全部移交地方政府管理。

三年中,铁路辅业单位和社会职业机构共移交近40万人,不仅精干了运输主业,而且为移交单位发展壮大创造了基础性条件。

(3) 投融资体制改革初见成效。

铁路加快了投融资体制改革步伐,积极吸引地方政府和境内外战略投资者参与铁路建设,为大规模建设提供了资金保证。

目前,地方政府投资铁路的积极性空前高涨,社会资金开始参与客运专线、煤运通道等重大建设项目。

合资铁路发展进入新的时期,仅2005年就新组建了19家合资铁路公司。

基础性改革的重大突破,为加快铁路发展注入了强大活力。

(4) 法规体系建设逐步完善。

在积极组织《铁路法》修改工作的同时,确定了《铁路运输安全保护条例》、《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》、《铁路运输环境卫生保护条例》、《铁路旅客运输管理条例》、《铁路货物运输管理条例》、《铁路建设管理条例》6个条例作为立法重点。

其中,《铁路运输安全保护条例》已于2005年4月1日实施,这是近15年来国务院颁布的唯一一部铁路法规,对依法监管铁路安全具有重大意义。

(5) 多元经营持续快速发展,产业结构进一步优化,商贸服务、运输代理、建筑、仓储等优势产业保持了良好的发展势头。

截至2005年底,多元经营资产总额达到999.97亿元,全路多元经营企业总数4941户,公司制企业达到1506家。

(二) 铁路主要特点和基本属性 中国是一个典型的大陆性国家,经济联系和交往跨度大,国民经济的发展需要强有力的运输方式给予支撑。

铁路最显著的特点是运量大、成本低、能耗少,在大宗、大流量的中长途的客货运输方面具有综合优势,而且在大流量、高密度的城际中短途旅客运输中具有很强的竞争力,是适合中国经济地理特征和国情的骨干运输方式。

在各种交通运输方式中,铁路在节约资源和保护环境方面具有明显的比较优势。

加快发展铁路,对于创建资源节约型、环境友好型社会,促进国民经济可持续发展具有重要意义。

我国铁路运输的基础性、公益性和商业性相互交织,铁路的性质、作用,决定了其在构建社会主义和

<<铁路交通事故处理的司法衔接>>

谐社会中肩负着重大责任：一方面，铁路必须自觉服从于和谐社会建设的全局，充分发挥铁路的职能作用和比较优势；另一方面，必须统筹推进行业内部的经济建设、政治建设、文化建设和社会建设，努力构建和谐的内部环境。

根据我国铁路的主要特点，我国铁路具有如下基本属性： 1.公共性与企业性 铁路的公共性和企业性是并存的。

铁路的公共性是指铁路运输承担的普遍服务的社会功能，即要不断满足社会发展、经济增长和人民生活水平提高的需要；铁路的企业性是指铁路企业在提供运营服务的过程中必须追求经济效益，进行经济核算，有偿提供服务。

从铁路建设投资中可以看出：铁路建设投资就是一种发散性投资，社会的各个部门、企业和个人从铁路运输业所产生的效益中直接或间接受益，铁路运输业所创造的社会效益远大于其自身的经济效益，而这种巨大的外部效益并不能在铁路运输收入中体现出来。

这是铁路运输业的公益性所在。

通常把社会效益高于经济效益的铁路称为公益性铁路。

公益性铁路主要体现在政府出于国家利益和公众利益的需要，以国土开发消除地区经济发展差距，加强和巩固政治统一、民族团结、内地与边疆联系、满足军事需要等非纯经济性目的而兴修的铁路项目

。这类铁路建设项目的共同特征是，铁路经营的收益难以弥补建设成本或运输成本。

一般的市场经济条件下，对于这类铁路企业缺乏投资激励和提供服务的愿望，但由于它们具有明显的社会责任，政府作为社会福利最大化的代表者负有供给责任，成为这类铁路的主要需求者。

因此，我们把那些出于政府要求、具有明显社会效益，但对铁路企业而言缺乏营利性，非经营原因出现亏损的铁路投资项目视为公益性铁路。

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>