

内摇容摇提摇要

本书是《全国地方交通行政干部培训教材》丛书之一。全书共两篇,第一篇我国的交通法律制度,内容侧重在交通行政法上,对交通民商法内容仅作了部分简介;第二篇交通法律法规案例选编主要涉及了交通行政执法和部分交通民商法方面的案例。

本书是全国地方交通行政干部培训教材,也可作地方交通行政管理 人员了解交通法律法规基础知识的参考读物。

全国地方交通行政干部培训教材

交通部科技教育司组织编写

交通法律法规概论

交通部科技教育司组织编写

《全国地方交通行政干部培训教材》编审委员会审定

主编 张柱庭

主审 刘功臣 郭莘 徐成光

正文设计 尹静 责任校对 尹静 责任印制 :

人民交通出版社出版发行

(北京和平里东街 10 号 邮编 100028)

各地新华书店经销

印刷厂印刷

开本 : 大 16 开 印张 10 张 字数 200 千字

1998 年 1 月第 1 版

1998 年 1 月第 1 版第 1 次印刷 总第 1 次印刷

印数 1000 册 定价 10.00 元

人民交通出版社

《全国地方交通行政干部培训教材》

摇摇摇编审委员会成员名单

主摇任 :任茂东

副主任 :周摇伟摇刘功臣摇陈毕伍
俞宏生摇杜摇颖

委摇员 :(按姓氏笔画为序)

王明志摇申少君摇曲长志
任为民摇李兆良摇李宏印
李英杰摇闫东坡摇何春生
张安富摇张培林摇郭摇莘
翁摇垒摇魏摇东

摇摇摇《交通法律法规概论》

摇摇摇编写成员名单

主摇编 :张柱庭

成摇员 :黄天兵摇李摇凯摇杜国光摇郑摇平

前摇言

摇摇

摇摇为进一步加强全国地方交通行政干部队伍建设,全面提高地方交通行政干部的职业道德、专业素质和管理水平,按照交通部办公厅《关于印发十五全国地方交通行政干部教育培训实施意见的通知》(厅科教字[1995]源苑号)的要求,结合地方交通行政干部队伍现状和实际需要,交通部科技教育司组织有关专家编写了《全国地方交通行政干部培训教材》丛书(《交通运输管理概论》、《社会主义市场经济与交通运输经济》、《现代交通新科技》和《交通法律法规概论》共源本)。本丛书在编写过程中,注重适应社会主义市场经济体制下干部教育培训工作的新特点,坚持“三新”原则:新形式(图文并茂、装帧新颖)、新视角(由原来的计划经济向社会主义市场经济转变)、新内容(尤其是注重我国加入宰裁豹以后,政府职能转变,企业成为市场的真正主体,地方交通行政干部应该如何启迪新思路和新观念),以利于切实提高全国地方交通行政干部教育培训工作的质量。

1995年员月,交通部科技教育司在北京召开了《全国地方交通行政干部培训教材》编写大纲审定会,之后《全国地方交通行政干部培训教材》编审委员会又组织

专家对此 源本教材进行了审定。专家们认为 :《全国地方交通行政干部培训教材》的编写 ,做到了处理好知识体系与培训实际的需要、传统与现代、基础与专业、源本教材之间的纵向与横向几个关系 ,确保了所编写的教材适用于培训 ,具有“针对性、实用性、科学性和先进性”。

《交通法律法规概论》是《全国地方交通行政干部培训教材》丛书之一。本书共两篇 ,第一篇我国的交通法律制度内容侧重在交通行政法上 ,对交通民商法内容仅作了部分简介。本书法律法规依据截止到 1994 年 12 月 ,如之后有新的法律法规 ,应根据同位法“后法优于前法”规则进行学习。第二篇交通法律法规案例选编主要涉及了交通行政执法和部分交通民商法方面的案例。本书是全国地方交通行政干部培训教材 ,也可作地方交通行政管理人员了解交通法律法规基础知识的参考读物。摇摇

本书由北京交通管理干部学院张柱庭编写第一篇第一至六、十、十一章 ,第二篇第一至四、六部分 ;交通部海事局黄天兵、李凯、杜国光、郑平编写第一篇第七至九章 ;第二篇第五部分选自最高人民法院《公报》上和交通部海事局、地方海事局政府网站上公布的案件。主编张柱庭 ;主审交通部海事局刘功臣、郭莘 ,交通部公路司徐成光。

本书是为全国各级地方交通行政干部培训而写 ,由于地方交通行政干部管理范围存在差异 ,可能难以满足要求 ,案例的选编 ,特别是在收集基础上进行整理和分析 ,是一件比较复杂的工作 ;加之编者编写能力有限 ,书

圆

中难免存在疏漏和不妥之处,为使该教材不断完善,恳求读者批评指正。

《全国地方交通行政干部培训教材》编审委员会
二〇〇三年三月

目 录

摇摇

摇摇

蕴哉

第一篇 我国的交通法律制度

第一章 我国交通法律制度概述·····	猿
摇摇第一节 我国法律制度概述·····	猿
摇摇第二节 交通法在我国法律体系中的地位·····	愿
摇摇第三节 交通法制·····	源
第二章 我国的公路法律制度·····	源
摇摇第一节 公路立法概况·····	源
摇摇第二节 公路管理法律制度(上)·····	愿
摇摇第三节 公路管理法律制度(下)·····	远
摇摇第四节 公路法律制度的完善·····	员
第三章 我国的道路运输法律制度·····	缘
摇摇第一节 道路运输立法概述·····	缘
摇摇第二节 道路运输法律制度(上) 运输经营许 可与管理制度·····	愿
摇摇第三节 道路运输法律制度(下) 运输经营监	

督检查.....	员园
摇第四节摇道路运输法律制度的完善.....	员园
第四章摇我国的港口法律制度.....	员源
摇第一节摇港口立法现状.....	员源
摇第二节摇港口的主要法律制度.....	员远
摇第三节摇港口法律的完善.....	圆园
第五章摇我国的航道法律制度.....	圆源
摇第一节摇航道立法现状.....	圆源
摇第二节摇航道主要法律制度.....	圆远
摇第三节摇航道法律的完善.....	圆圆
第六章摇我国的水路运输法律制度.....	圆缘
摇第一节摇水路运输立法现状.....	圆缘
摇第二节摇水路运输法律制度(上)国际海运 法律制度.....	圆愿
摇第三节摇水路运输法律制度(下)国内水运 法律制度.....	圆苑
摇第四节摇水路运输法律的完善.....	圆圆
第七章摇我国的船舶法律制度.....	圆远
摇第一节摇船舶立法现状.....	圆远
摇第二节摇船舶的主要法律制度(上)船舶登记和 安全管理法律制度.....	圆圆
摇第三节摇船舶的主要法律制度(下)船舶检验法 律制度.....	圆怨
摇第四节摇船舶法律的完善.....	猿苑
第八章摇我国的船员法律制度.....	猿源
摇第一节摇船员立法现状.....	猿源

摇第二节摇船员的主要法律制度·····	猿猿
摇第三节摇船员法律的完善·····	源苑
第九章摇我国的水路交通安全法律制度·····	源园
摇第一节摇水路交通安全立法现状·····	源园
摇第二节摇水路交通安全的主要法律制度·····	源愿
摇第三节摇水路交通安全法律的完善·····	源怨
第十章摇我国的交通行政执法制度·····	源园
摇第一节摇我国的交通行政处罚制度·····	源园
摇第二节摇我国的交通行政执法监督制度·····	源愿
第十一章摇宰裁酌的法律制度对我国交通法律 制度的影响·····	源缘
摇第一节摇宰裁酌的法律制度·····	源缘
摇第二节摇中国入世议定书中有关交通的内容·····	源怨
摇第三节摇宰裁酌的法律制度对我国交通法律制 度的影响·····	源员
第二篇摇交通法律法规案例选编	
摇第一部分摇公路法案例(员缘个)·····	源缘
摇第二部分摇道路运输法案例(员缘个)·····	缘园
摇第三部分摇航道法案例(缘个)·····	缘猿
摇第四部分摇水路运输法案例(缘个)·····	缘猿
摇第五部分摇水路交通安全法和海商法案例 (员怨个)·····	缘员
摇第六部分摇交通行政执法案例(远个)·····	苑园

第一章

我国交通法律制度概述

第一节 我国法律制度概述

一、依法治国是我国的基本国策

党的十五大指出：我国经济体制改革的深入和社会主义现代化建设跨世纪的发展，要求我们在坚持四项基本原则的前提下，继续推进政治体制改革，进一步扩大社会主义民主，健全社会主义法制，依法治国，建设社会主义法治国家。这一思想已为宪法所采纳，因此依法治国是我国的基本国策。

依法治国，建设社会主义法治国家，“就是广大人民群众在党的领导下，依照宪法和法律规定，通过各种途径

和形式管理国家事务,管理经济文化事业,管理社会事务,保证国家各项工作都依法进行,逐步实现社会主义民主的制度化、法律化,使这种制度和法律不因领导人的改变而改变,不因领导人看法和注意力的改变而改变。”江泽民同志在党的十五大报告中的这一讲话解释了“依法治国,建设社会主义法治国家”的内涵,这就是:

(员)依法治国的主体是广大人民群众,这与社会主义法制的本质体现广大人民群众意志是一致的。

(圆)依法治国的核心是保障广大人民群众管理国家事务、管理经济文化事业、管理社会事务的权利,这与社会主义民主的本质保障广大人民群众当家作主是一致的。摇

(獠)依法治国的客体是国家事务、经济文化事业、社会事务,这与社会主义法制调整范围的广泛性是一致的。

(源)依法治国的目标是保证国家各项工作都依法进行,逐步实现社会主义民主的制度化、法律化。

(缘)依法治国的目的是树立社会主义法制的权威,不因领导人的改变而改变,不因领导人看法和注意力的改变而改变。

二、我国的立法权限

根据宪法和《立法法》的规定,我国有立法权限的国家机关为:

(一)全国人民代表大会

全国人民代表大会负责修改宪法,制定、修改刑事、

民事、国家机构的和其他的基本法律。

(二) 全国人民代表大会常务委员会

全国人民代表大会常务委员会负责制定、修改除应当由全国人民代表大会制定、修改的法律以外的其他法律 ;对全国人民代表大会制定的法律进行部分补充和修改 ;法律解释。

(三) 国务院

国务院根据宪法和法律 ,负责制定、修改行政法规。

(四) 省、自治区、直辖市人民代表大会及其常务委员会

省、自治区、直辖市人民代表大会及其常务委员会根据本行政区域的具体情况和实际需要 ,在不同宪法、法律、行政法规相抵触的前提下 ,制定地方性法规。

(五) 较大的市的人民代表大会及其常务委员会

较大的市的人民代表大会及其常务委员会根据本市的具体情况和实际需要 ,在不同宪法、法律、行政法规和本省、自治区的地方法规相抵触的前提下 ,制定地方性法规 ,报批准后施行。

(六) 经济特区所在地的省、市人民代表大会及其常务委员会

经济特区所在地的省、市人民代表大会及其常务委员会根据全国人民代表大会的授权决定 ,制定法规 ,在经济特区范围内实施。

(七) 民族自治地方的人民代表大会

民族自治地方的人民代表大会依照当地民族的政治、经济和文化的特点 ,制定自治条例和单行条例 ,报批准后施行 ;对法律和行政法规的规定作出变通的规定 ,但

不得违背法律或者行政法规的基本原则,不得对宪法和民族区域法的规定以及其他法律、行政法规专门就民族自治地方所作的规定作出变通规定。

(八)国务院各部、委员会、中国人民银行、审计署和具有行政管理职能的直属机构

国务院各部、委员会、中国人民银行、审计署和具有行政管理职能的直属机构根据法律和国务院行政法规、决定、命令,在本部门的权限范围内,制定部门规章。

(九)省、自治区、直辖市和较大的市的人民政府

省、自治区、直辖市和较大的市的人民政府根据法律、行政法规和本省、自治区、直辖市的地方性法规,制定地方政府规章。

(十)中央军事委员会

中央军事委员会根据宪法和法律制定军事法规,在武装力量内部实施。

(十一)中央军事委员会各总部、军兵种、军区

中央军事委员会各总部、军兵种、军区根据法律和中央军事委员会的军事法规、决定、命令,在其权限范围内,制定军事规章,在武装力量内部实施。

(十二)特别行政区立法机关

特别行政区立法机关根据特别行政区基本法制定法律。摇

三、我国的法律体系

我国的法律体系是以宪法为基础,由所有法律部门
远

组成的有机整体。包括：

(一)宪法及宪法相关法

宪法及宪法相关法主要规定我国的社会制度、国家制度、公民的权利和义务、国家机关的组织、职责和活动原则。包括国家机构、民族区域自治制度、基层群众自治制度、特别行政区制度等方面的法律。宪法及宪法相关法是我国法律体系的主导部门。

(二)民法商法

民法商法是规范民事、商事的基本法律，主要调整平等主体之间的财产关系和人身关系。包括物权、债权、知识产权、婚姻家庭以及公司、证券、保险、银行等民事商事法律。

(三)行政法

行政法是规范行政管理活动的法律，主要调整行政管理机关与管理相对人、行政管理机关之间、行政管理机关内部的关系。包括国防、外交、财政税收、工商、金融、公安、民政、建设、环境、文化、人事等方面的法律。

(四)刑法

刑法是规定犯罪和刑罚的法律。

(五)社会法

社会法主要调整劳动关系、社会保障、社会福利、社会救济、社会保险等方面的法律。

(六)诉讼与非诉讼程序法

诉讼与非诉讼程序法主要规范因诉讼活动与非诉讼活动而产生的社会关系的法律。包括民事诉讼、刑事诉讼、行政诉讼和仲裁等方面的法律。

第二节 摇交通法在我国法律体系中的地位

一、交通法的概念与调整对象

根据交通的构成特点,我们通常把交通分为广义的交通和狭义的交通。广义的交通即人类利用一定的载运工具,通过一定的线路和站、港、场等枢纽,将货物或旅客进行空间位移的活动,以及人类利用一定的传播工具,将信息传递的活动,它包括运输业和邮电业,也有人称之为大交通;狭义的交通即人类利用一定的载运工具(火车、汽车、船舶、飞机、管道),通过一定的线路(铁路、公路、航道、航线)和站、港、场等枢纽,将货物或旅客进行空间位移的活动,它包括铁路、公路、水路、航空、管道五种运输方式,也有人称之为综合交通运输。

人类在利用汽车、拖拉机、船舶等载运工具,通过航道、公路及站、港、场等枢纽,将货物或旅客进行位移的活动中,体现出了多种多样的社会关系:如国家对交通行业的管理关系;各种运输方式之间的分工协作关系;各种运输主体(国营、集体、个人)之间的关系;承运人与托运人、收货人之间的关系;承运人与旅客之间的关系;站、港装卸部门与承运人、托运人、收货人之间的关系等,我们把这些关系统称为交通关系。

交通法就是调整交通法律关系的法律规范的总称。交通法具有如下特点:

愿

(员)交通法的实质体现的是国家意志。法是由国家权力机关或其授权的国家机关制定或认可的并由国家强制力保障实施的社会规范,它体现的是国家意志。交通法是法的一个分支,它体现的是国家对交通关系进行调整的意志。

(圆)交通法是交通管理经验的总结,是交通管理的基础。我国的交通法都是在长期的交通管理实践基础上,由经验上升为政策,由政策上升为稳定性较强的国家法律。而交通法一经颁布,即具有普遍约束力,又成为交通管理的准则,成为人们发生交通关系时应遵守的行为规范。

(獭)交通法有自己独特的法律体系,因而交通法是所有交通法律规范的总称。

(源)交通法是以交通法律关系为调整对象的,这是交通法与其他法的根本区别。交通法律关系是指在交通活动中各方当事人之间形成的、并且由交通法确认和调整的权利与义务关系。简单讲,交通法律关系就是符合交通法规定的交通关系。当交通关系为交通法规范调整时,交通关系的当事人地位和相互的权利与义务就具有了法律性质。所以交通法律关系是交通法规范的社会形式,是交通法规范与交通关系相结合的表现,只有在法律关系中,交通关系才能取得法律形式,交通法规范也才能发挥其调整交通活动的作用。反之,没有纳入交通法规范调整的交通关系,也就不能构成交通法律关系。

二、交通法律关系的特征

交通法律关系作为法律关系的一个分支,当然具备
怨

了作为法律关系的基本条件,也就具有了所有法律关系的共同属性,例如受到国家强制力的保护等。除此之外,交通法律关系还具有自身的独有特征,这就是:

(员)交通法律关系产生、变更和终止的过程,始终只限于交通活动的各个环节之中,交通法律关系的产生、变更和终止或发生于公路、航道、港口的建设过程,或发生于公路、水路运输过程,或发生于运输的管理过程,或发生于运输纠纷的调解、仲裁与诉讼过程等,而不可能发生于交通活动之外。反之,在非交通活动中,不可能发生交通法律关系。因此,我们可以得出这样的结论:交通法律关系的发生具有特定的范围,这是区别交通法律关系与其他法律关系的主要标志之一。

(圆)交通法律关系的主体一方始终是交通管理机构或交通运输者。任何一种法律关系都是由双方或多方主体参加的,交通法律关系也不例外,但交通法律关系的主体具有固定性的特点。因为交通法律关系的产生、变更和终止的任何过程中,主体一方始终是交通管理机构或交通运输者,而另一方则可以是社会中的任何机关、社会组织、法人或个人。没有交通管理机构或交通运输者,就不能构成交通法律关系,这也是交通法律关系与其他法律关系的主要区别之一。

(猿)交通法律关系的内容(权利与义务)必定和交通构成的要素有关联。交通是一种将乘客或货物发生位移的活动,要完成这种活动,离不开人(主体)、车与船、路与航道这三个要素。交通法律关系主体使用车船、乘坐车船、使用公路航道都要产生一定的权利与义务关系。

这些关系如果与交通构成要素没有关联,同样也不能构成交通法律关系。

(源)交通法律关系主体与客体的同一性。交通法律关系的主体即参与交通法律关系,享有权利并承担义务的公民、法人或其他组织(法人包括管理机关);交通法律关系的客体即交通法律关系主体权利与义务所指向的对象,包括物(汽车、船舶)与行为(管理行为、运输行为)。交通法律关系的客体如船舶,既可以作为客体,也可以作为主体,我国海上交通安全法、内河交通安全条例等法律法规都将船舶拟人化,视为交通法律关系的主体。

三、交通法的体系及其在法律体系中的地位

(一)交通法的体系

从不同角度交通法可以有不同的分类,例如:

按交通法的渊源形式及效力等级分为

交通法律、交通行政法规、部门交通规章、地方性交通法规、单行条例、地方交通规章、国际运输公约、国际航运习惯等。

按交通法调整的内容分为

调整交通行政管理法律关系的交通行政法,调整乘客、托运人与运输者、港(站)方法律关系的交通民事法。摇摇

按交通法渊源是否独立分为

单行的交通法和分散在其他部门法中的交通法。

此外,还可以从内容是否涉外分为国际交通法和国