

JIAOTONG

YUNSHUFA

交通运输法

陈家宏 林 毅 陈迎新 编著
颜诗树 邓君韬 魏 琼



西南交通大学出版社
[Http://press.swjtu.edu.cn](http://press.swjtu.edu.cn)

014035973

D922.14
27

交通运输法

陈家宏 林毅 陈迎新 编著
颜诗树 邓君韬 魏琼

(按章节顺序)



西南交通大学出版社



北航

C1723166

D922.14
27

图书在版编目 (CIP) 数据

交通运输法 / 陈家宏等编著. —成都: 西南交通大学出版社, 2014.3
ISBN 978-7-5643-2879-5

I. ①交… II. ①陈… III. ①交通运输管理—法规—中国—高等学校—教材 IV. ①D922.14

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 022696 号

交通运输法

陈家宏 林 毅 陈迎新 编著
颜诗树 邓君韬 魏 琼

责任编辑	吴 迪
特邀编辑	郭鸿玲
封面设计	墨创文化
出版发行	西南交通大学出版社 (四川省成都市金牛区交大路 146 号)
发行部电话	028-87600564 028-87600533
邮政编码	610031
网 址	http://press.swjtu.edu.cn
印 刷	成都蜀通印务有限责任公司
成品尺寸	170 mm × 230 mm
印 张	17.5
字 数	313 千字
版 次	2014 年 3 月第 1 版
印 次	2014 年 3 月第 1 次
书 号	ISBN 978-7-5643-2879-5
定 价	39.50 元

图书如有印装质量问题 本社负责退换
版权所有 盗版必究 举报电话: 028-87600562

前言

交通运输把社会中的生产、交换、分配、消费活动有机地衔接起来,是市场经济关系中的连接点和桥梁,是国民经济的命脉。交通运输业越发达,为其他产业提供的原材料就越多,同时也缩短了商品储存、运输和投放市场的时间,加快了资金的流动速度,相应地又促进了其他产业的发展。同时,交通运输又为人们生活的便利与生活内容的丰富多彩提供了条件,它与社会经济发展息息相关。新中国成立以来,我国高度重视交通运输业的发展,大力加强交通运输事业建设,经过 60 多年的建设,特别是改革开放 30 年以来的建设,我国交通运输事业取得了显著的进步,尤其是高速铁路建设走进了国际先进行列。面对交通运输的长足发展,有关交通运输的法制建设也逐步建立完善。如何深入贯彻、全面落实依法治国基本方略,通过进一步建设、完善与实施综合交通运输法律制度保障和促进现代交通运输产业良性发展,这便对交通运输法制建设提出了新的更高的要求。

西南交通大学^①作为与交通运输有着密切联系的以工科为主的全国最早的综合性重点大学,在交通运输法制建设的诸方面显然责无旁贷。为了提升学校的办学内涵,进一步加强人文社会科学学科的建设,西南交通大学于 1996 年正式申办法学(重点)本科专业,开始了法学学科的建设,法学学科成为学校的六大学科门类之一。西南交通大学开办法学本科专业,重视“利用学科优势,打造学科特色”,在保障教

① 西南交通大学肇建于 1896 年,曾先后定名为“山海关北洋铁路官学堂”“唐山交通大学”“唐山铁道学院”等,是中国近代最早的高等学府之一,素有“中国铁路工程师的摇篮”和“东方康奈尔”之称。学校以工科为主,工、理、管、经、文、法等多学科协调发展,是国家首批“211 工程”“特色 985 工程”(轨道交通工程优势学科创新平台)建设高校以及正式设有研究生院的全国重点大学,是教育部“卓越工程师教育培养计划”首批试点高校和“专业学位研究生教育综合改革”试点高校。

育部高等学校法学学科教学指导委员会规定的法学本科核心主干课程的前提下，一直在做着将法学和学校交通运输特色与优势相结合的尝试，在法学本科专业培养计划中设置了两个选修课程组、三类特色课程组。选修课程组是：第一组《铁道概论》《铁路运输》和《交通工程学基础》；第二组《房屋建筑工程概论》《房屋建筑学》和《工程施工技术》。特色课程组分别为：第一组“一般法学类”，课程包括《刑事侦查学》《税法》；第二组“铁路法与交通运输法类”，课程包括《铁路法与交通运输法概论》《铁路法与交通运输法理论与实践》；第三组“建筑法与房地产法类”，课程包括《建筑法与房地产法概论》《建筑法与房地产法理论与实践》。要求学生在选修课程组和特色课程组中各任选一组，坚持至今。通过这些课程的设置，融合学校优势学科资源，主动探索法学人才培养的专业化、特色化道路，为创建法学人才“厚基础、宽口径”的就业路径提供知识储备；积极促进国家交通运输事业健康、可持续发展，为构建和谐、公正、高效的交通运输法律体系提供智力支持。前述课程的开设需要配套教材建设，但现有法学教材囿于学科体系划分以及社会发展等多种原因，或未以“交通运输”为主题加以整合，或显得陈旧、滞后。有鉴于此，我们决定自己摸索、总结并撰写适合学生研习、适合教师讲授的特色课程组教材，在出版《建筑法与房地产法概论》的基础上，撰写了《交通运输法》。

本书分为交通运输法概述与具体运输法律制度两大部分，具体分为六章即交通运输法概述、铁路运输法、公路运输法、水路运输法、海商法以及公共航空运输法。本书在体系上基本涵盖了交通运输所涉全部法律法规，以现行法律法规为依据，较为系统地概述了交通运输各领域所涉法律关系，并在此基础上侧重阐述有关旅客运输、货物运输合同法律制度，同时也兼顾了各种运输法相关的国际公约。希望通过本书的学习，力争使读者对我国交通运输法的框架体系和法律制度有一全景式的了解。对诸如海商法以及公共航空运输法等专业性较强的法律制度，本书也做了较为详尽的介绍，读者亦可深入学习和研究。

本书具有部门法学的知识性、理论性与专业应用性相结合的特点。

既可作为普通高等院校及高等职业技术学院法学专业的课程教材，也可以作为法学硕士（法律硕士）研究生的阅读参考用书，还可以作为广大交通运输企业及物流企业从业人员的学习参考书。

本书由西南交通大学法学教师们撰稿、编写，由陈家宏教授拟定全书结构并统稿，全书各章撰稿人为：第一章，陈家宏；第二章，林毅；第三章，陈迎新；第四章，颜诗树；第五章，邓君韬；第六章，魏琼。教材编写人员从2008年开始着手各章节写作，其间适逢《中华人民共和国铁路法》等进行了修订^①，本书据此几经修改、调整，也算与时俱进的产物。

知识无涯，水平有限，不足之处恐将难免，敬请读者见谅指正。

陈家宏

2013年秋于成都

^① 《全国人民代表大会常务委员会关于修改部分法律的决定》（2009年8月27日发布）对《中华人民共和国铁路法》等予以了修改。

目 录

第一章 交通运输法概述	1
第一节 交通运输与交通运输法	1
第二节 交通运输法的产生与发展	11
第三节 交通运输法律关系	17
第四节 交通运输法律的基本原则及其实现	26
第二章 铁路运输法	37
第一节 铁路运输法概述	37
第二节 铁路旅客运输合同	51
第三节 铁路货物运输合同	69
第四节 国际铁路运输公约	84
第三章 公路运输法	99
第一节 公路运输法概述	99
第二节 公路旅客运输合同	104
第三节 公路货物运输合同	123
第四节 公路货物运输国际公约	133
第五节 公路运输保险与保价	140
第四章 国内水路运输法	148
第一节 国内水路运输法概述	148
第二节 国内水路旅客运输合同	150
第三节 国内水路货物运输合同	161
第四节 国内水路运输保险与保价	173
第五节 国内水路运输的行政监管	177
第五章 海商法	187
第一节 海商法概述	187
第二节 海上旅客运输合同	197

第三节	海上货物运输合同	199
第四节	船舶的租用与拖航	206
第五节	碰撞与海损及赔偿责任	216
第六节	海上运输相关国际公约	225
第六章	公共航空运输法	234
第一节	公共航空运输法概述	234
第二节	公共航空运输合同的承运人	240
第三节	公共航空旅客运输合同	246
第四节	公共航空货物运输合同	259
第五节	公共航空运输国际公约	265
参考文献		270

第一章 交通运输法概述

第一节 交通运输与交通运输法

一、交通运输概述

(一) 交通运输的含义

人类为了维持生活必须不断地改造自然,创造物质资料,进行生产活动。在生产活动过程中,生产工具、劳动对象及生活资料,乃至人本身必然要发生位置改变。这种人或物在一定范围内有目的的空间位移就是交通运输。交通运输活动是人类的基本活动之一,人类的生存发展离不开交通运输活动。“交通”和“运输”是两个密切联系的概念,“交通”的基本含义是往来通达、彼此相通、交接与往返;“运输”,《辞海》解释为“人和物的载运和输送”,是指利用交通工具将人或物从一个地点运送到另一个地点,以完成运输对象的空间位移,它是社会物质生产过程中的必要条件之一,也是人类生活过程中的必然情形。习惯上我们将“交通”和“运输”合并使用。

一般认为,交通运输分为广义的交通运输和狭义的交通运输。广义的交通运输也称为大交通,是各种运输和邮电事业的总称,是指人类利用一定的载运工具,通过一定的方式,将旅客或货物进行空间位置移动的活动,以及人类利用一定的传播工具,将语言、文字、符号、图像等信息的传递输送活动,它除了包括狭义的交通运输外还包括邮寄、邮汇、电传、电报、广播,甚至互联网等。狭义的交通运输也称为综合交通运输,是指人或物借助运输工具以一定的方式完成空间位移的改变,它通常包括铁路、公路、水路、航空、管道等方式。

本书所使用交通运输概念限于狭义的交通运输。马克思在论述交通运输的性质时认为:“运输业一方面形成一个独立的生产部门,从而形成资本的一个特殊的投资领域;另一方面它又具有如下的特征:它表现为生产过程在流

通过程内的继续,并且为了流通过程而继续。”同时,“物品的使用价值只是在它的消费中实现,并且它的消费可能就会使价值量的变化,从而使运输工业的追加生产过程成为必要。所以,投在运输工业上的资本,会部分地由运输工具的价值追加,而把价值加到被运输的产品中去”。“在产品由一个生产场所到另一个生产场所的运输之后,又有完成产品由生产领域到消费领域的运输跟在后面。产品要完成这个运动,方才是完成而可以消费的。”^①由此可见,交通运输是整个国民经济的命脉,人与人、单位与单位、部门与部门、地区与地区、行业与行业、国家与国家以及它们相互之间无一不通过交通运输而发生联系。交通运输把全部生产、交换、分配、消费活动有机地衔接起来,是市场经济关系中的连接点和桥梁。交通运输业越发达,为其他产业提供的原材料就越多,同时也缩短了商品的储存、运输和投放市场的时间,加快了资金的流动速度,相应地又促进了其他产业的发展。同时,又为人们生活的便利与生活内容的丰富多彩提供了条件。

(二) 交通运输业的特征

交通运输业作为一个独立的生产部门,随着市场经济的深入发展成为物流业的重要组成部分,它具有以下特征:①产品形态的抽象性。交通运输业不生产新的实物形态的物质产品,它通过改变劳动对象(人或物,在交通运输中被称为旅客或货物)的空间距离——位置来完成自己的生产,而不改变运输对象的属性和形态。这一产品特征使得物流业发展范围更为广泛。②产品的不可储存性。工业产品的生产和消费在空间上和时间上是相分离的两种行为,产品生产出来以后就与生产过程相分离,作为商品进入流通领域,最后进入消费。而交通运输的服务过程和消费过程同时进行,两者在时间上和空间上是结合在一起的,是不可分离,不可储存的。这一产品特征体现了交通运输业的独立性与不可替代性。③产品的共通性。交通运输的产品是改变运输对象(旅客或货物)在空间的位移。这一产品特性决定了在一定条件下运输方式的可替代性,使综合利用各种运输方式建立统一运输网成为可能。

新中国成立以来,特别是改革开放以来,随着运输工具和运输设施的迅速发展,如铁路建设日新月异,高速公路迅速遍及全国各地,航空场地迅猛发展,水路和海上运输规模剧增,海陆空综合立体运输网络初具规模。运输工具的更新与交通基础设施的建设带动了我国交通运输业的迅猛发展,在经

^①《马克思、恩格斯、列宁、斯大林论铁路交通运输》,中共中央党校出版社1984年版,第9页。

济建设中发挥了大动脉的作用,大大促进了我国国民经济的发展。同时,我国交通运输管理也逐渐走向规范化、法制化的道路。

二、交通运输法及其调整对象

(一) 交通运输法

交通运输法是调整交通运输关系的法律规范的总称,是指国家有权机关为了加强交通运输管理与运营而颁布的调整交通运输行政区权利的创设、行使与监督过程中,以及交通运输中当事人权利义务的形成、变更与终止中发生的各种社会关系的法律规范。交通运输法主要包括国家交通运输法律,部门与地方交通运输法规、规章制度等。交通运输法是为了适应国民经济的需要和交通运输的发展而产生的,并且随着交通运输的发展而不断发生变化。一定时期的交通运输法是交通运输客观实际的反映,是交通运输社会关系的客观要求。

交通运输法对保障国家交通运输安全和促进国民经济发展具有重要意义。交通运输法的制定与实施有利于促进国家交通运输基础设施的建设与发展,有利于促进国家交通运输业的发展,有利于促进货物与旅客运输的正常运转,有利于促进我国交通运输与国际间的交流与合作,维护国家交通运输安全与利益,保护公民、法人及其他组织在交通运输过程中的合法权益。

(二) 交通运输法的调整对象

法律是社会关系的调节器,任何部门法皆以调整一定的社会关系为使命,交通运输法也不例外。作为我国经济法体系中的一个重要组成部分,交通运输法也有其特定的调整对象,即交通运输关系。交通运输关系包括交通运输管理关系和交通运输合同关系。交通运输管理关系是交通运输行政管理机关对交通运输活动实行领导、组织和管理所产生的一种社会关系;交通运输合同关系是交通运输企业与托运人或旅客之间所产生的合同关系。交通运输法律关系是指在交通运输活动中各方当事人之间形成的,并且由交通运输法律规范确认和调整的权利义务关系。交通运输关系是多层次多方面的,既有横向的平等主体之间的经济协作关系,又有纵向的上下级之间的领导与被领导、管理与被管理的监管关系;既有交通运输企业与托运人之间的货物运输合同关系、交通运输企业与旅客之间的旅客运输合同关系,又有交通运输企业内部运输承包合同关系。

根据我国现阶段交通运输的特点及发展趋势,从不同的角度,我们可以对交通运输法的调整对象作如下划分:

1. 交通运输经济管理关系

交通运输经济管理关系包括国家对交通运输活动进行宏观调控与管理过程中所发生的宏观经济管理关系和交通运输企业内部组织之间的微观经济管理关系。交通运输宏观经济管理关系是指国家对整个交通运输行业的管理关系。国家通过制定全局性的决策,由国家职能管理部门代表国家,通过综合平衡,以领导、组织、管理与监督等方式对交通运输部门与其他部门之间的关系进行监督和管理。理顺交通运输活动中的各种经济关系,是维护市场经济秩序的需要,其中包括国家与地方主要交通运输基础设施的规划、建设与监督,国家与地方交通运输安全的保障与实施,国家与地方主要交通运输的正常运行,等等。微观经济管理关系是指交通运输企业内部存在着计划、生产、分配、财务核算等管理关系。交通运输微观经济管理关系是指由交通运输企业内部为了合作、配合完成特定的交通运输任务而发生的经济管理关系,是以纵向经济管理关系为主,同时具有一定横向性质的市场经济关系。交通运输企业是市场的重要主体,必须通过交通运输法律规范来调整其间的经济关系;只有这样才有利于规范交通运输企业的组织与行为,保护交通运输企业及其内部组织作为市场经济主体的合法权益并促进其承担相应法律义务与责任。

2. 交通运输经济协作关系

交通运输经济协作关系是指交通运输企业之间以及交通运输企业与其他市场主体之间,为完成联合运输任务而产生的各种经济协作、配合关系。交通运输经济协作关系虽然是由交通运输企业间或交通运输企业与其他市场主体间合作、配合完成各类交通运输任务而发生的经济协作关系,除非是为了完成国家特定的交通运输任务外,主要表现为横向市场经济关系。在市场经济条件下,各市场主体从事的各项经济活动应当遵循自愿、平等、公平和诚实信用的原则。交通运输企业之间以及交通运输企业与其他市场主体之间的经济协作关系是社会化生产和市场经济发展的必然要求,国家通过交通运输法律规范它们在经济协作活动中各自的权利义务关系,有利于引导市场经济主体的行为向着依法合规、促进发展的方向发展。

3. 专业交通运输关系

专业交通运输关系是对交通运输中使用不同的运载工具和线路设备,即

按交通运输的方式细分的几种关系。具体包括:

(1) 铁路运输关系。铁路运输关系是指铁路运输企业利用铁路运输工具完成旅客或货物由一地到另一地的生产过程所产生的经济关系。这种关系是以铁路运输企业为一方当事人,即承运方;以旅客、托运人为另一方当事人,即旅客或托运方,双方形成的权利义务关系。铁路运输关系由专门的铁路法进行调整,主要分为四大类:一是旅客运输合同关系;二是货物运输合同关系;三是侵权损害赔偿关系;四是运输管理关系。铁路运输法律的主要任务就是通过调整这些社会关系来保证铁路运输生产的顺利进行。

(2) 公路运输关系。公路运输关系是指公路运输企业或个人经公路将旅客或货物从一地运送到另一地以完成旅客或货物的位移的生产过程所发生的经济关系。公路运输在第二次世界大战以后迅速发展起来,具有快捷、方便、门到门运输的特点,是现代交通运输的重要方式。与铁路运输相比,公路运输受地理条件影响较大,风险也相对较大,市场化程度较高。公路运输关系由专门的公路法进行调整,其以公路承运人(既包括经过批准取得公路运输经营权的企业,也包括有权从事公路运输活动的个体经营者)为一方当事人,以托运人、收货人或旅客为另一方当事人。

(3) 水路运输关系。水路运输关系是指水路运输经营者利用船舶为运载工具,将旅客或货物从一地运送至另一地所发生的经济关系。水路运输是利用水运资源进行运输生产活动,是一种最古老、又最先使用机械化工具开创运输技术革命的现代化运输方式,目前仍是一些国家国内和国际运输的重要方式之一。水路运输具有运载能力大、成本低、能耗少、投资省,受自然条件的限制与影响大,开发利用涉及面较广的特点。

(4) 海上运输关系。海上运输关系是指海上运输经营者利用船舶将旅客或货物从一个港口运送到另一个港口所发生的经济关系。海上运输历史比较长,是伴随着世界各国国际贸易发展而产生的一种水上运输方式,具有成本低、运量大的显著优势,虽然现代其他运输方式越来越发达,但海运的地位和作用在国际贸易活动中依然十分重要。目前,海上运输发展呈现三个特点:一是海上运输船队规模缓慢增长,发展中国家船队规模持续扩大,同发达国家船队规模持续收缩形成鲜明对比;二是海上运输船队大型化的趋势已停止,但专业化运输的趋势仍在继续进行,特别是集装箱的发展引人注目;三是海上运输船队呈年轻化趋势,船速趋向经济合理。这主要是由于造船技术、船舶装备技术的进步,使船舶的经济性能显著提高,从而导致船舶更新周期缩

短, 船队呈现年轻化的趋势。^①

(5) 航空运输关系。航空运输关系是指航空运输经营者利用航空器经空中将旅客或货物从一个地方运送到另一个地方所发生的经济关系。航空运输是现代运输方式中发展最快的, 它利用天空通道航行的便利, 受地面条件限制少, 运输速度快, 航行时间短, 已经成为发达国家客运市场的主体。由于航空运输技术要求高, 安全特别重要, 所以只有经过国家批准的航空运输企业才能从事这种运输活动。航空运输关系由专门的航空运输法进行调整。

(6) 管道运输关系。管道运输关系是指利用管道为特定的运输工具, 运送一定的介质(油、气、固体原料等)而产生的经济关系。现代管道运输始于19世纪中叶, 1865年, 美国宾夕法尼亚州建成世界第一条原油输送管道。管道运输是伴随经济快速发展而形成的一种新型、专门运输类型。管道运输不仅运输量大、连续、迅速、经济、安全、可靠、平稳以及投资少、占地少、费用低, 而且可实现自动控制。调整管道运输关系的专门法律规范, 目前尚不多见。

(7) 多式联运运输关系。多式联运运输关系是指为完成一定的运输任务以铁路、公路、水路等至少两种不同的运输方式, 由多式联运经营人将货物从一地运送到另一地而产生的经济关系。随着经济贸易和运输技术的发展, 传统的相互独立的单一运输方式已不能适应形势发展的需要, 也是由于交通运输业的共通性, 多式联运应运而生。这种运输方式打破了单一运输方式的运输区域界限, 通过选择最佳路线, 协调各种运输方式而降低了成本, 节省了时间。多式联运的基本特点是承运人为两个或两个以上不同运输方式的单位, 以同一运输单据, 互相配合、共同完成运输任务, 共同对托运人承担连带责任。

除上述交通运输外, 新型的交通运输工具可谓日新月异, 出现了高速列车、磁悬列车、城市轨道等, 这些交通运输过程中发生的交通运输关系是否适用既有的交通运输法律还有待探讨。

三、交通运输法体系

交通运输法律体系是我国法律体系中的一个重要组成部分。“法体系”也称为“法的体系”“法律体系”或“法律渊源”, 是指由一国现行的全部法律规范按照一定的法律部门分类组合而形成的一个呈现体系化的有机联系的统

^① 郑国华:《交通运输法教程》, 中国铁道出版社1999年版, 第167页。

一整体。一国的法律体系可以划分为宪法体系、刑法体系、民法体系、行政法体系、经济法体系等。其中,交通运输法体系是我国经济法体系的重要组成部分。交通运输法体系可以从纵向体系和横向体系分别进行阐述。

(一) 交通运输法纵向体系

交通运输法纵向体系是按照我国现行的立法权限、效力等级将我国交通运输法体系划分为交通运输法律、交通运输法规和交通运输规章等。具体包括:

1. 宪法

宪法是我国最高国家权力机关——全国人民代表大会制定的规定我国最根本的政治、经济和社会制度的根本大法,具有最高的法律效力,其他各种法律、法规均须以宪法为依据,凡是与宪法相冲突、相抵触的法律、法规均不具有法律效力。

宪法规定了交通运输行政权力的来源和行政权力行使的基本形式,交通运输行政机关的权限以及交通运输行政权力与公民权利的关系等。

2. 交通运输法律

法律是指由全国人民代表大会和全国人民代表大会常务委员会制定颁布的规范公民、法人和其他组织间权利义务关系的法律规范,是仅次于宪法的主要的法的渊源。法律中有专门规定交通运输行为的规范,如由全国人民代表大会或其常务委员会依据《中华人民共和国宪法》制定的专门交通运输法律,有《中华人民共和国铁路法》《中华人民共和国公路法》《中华人民共和国民用航空法》《中华人民共和国海商法》《中华人民共和国海上交通安全法》等。这些法律是交通运输管理与运行的基本法律规范,具有交通运输法律的最高效力。规范交通运输行为的其他法规、规章制度都不得与这些基本交通运输法律相抵触,其他交通运输法规、规章制度的制定与实施都必须以这些基本交通运输法律为依据与原则。

与此同时,还有涉及交通运输关系的其他法律规范,如《中华人民共和国民事诉讼法》《中华人民共和国刑法》《中华人民共和国环境保护法》等,同样适用交通运输行为,是交通运输法的重要组成部分。

3. 交通运输行政法规

行政法规是指国家最高行政机关即国务院根据宪法和法律按照规定的程序制定颁布的各类规范性文件的总称,其法律效力和法律地位仅次于宪法和法律。由于宪法和法律对交通运输行为的规定比较原则、抽象,不具有很强

的操作性,因此需要行政法规对其进行具体化。同时,按照我国《宪法》和《立法法》的有关规定,国务院有权根据交通运输行政管理的需要,制定一些交通运输方面的行政法规,以保证交通运输行政管理行为能够顺利进行。

目前,国务院已经制定和批准了大量的交通运输行政法规,例如《中华人民共和国水路运输管理条例》《中华人民共和国公路管理条例》《中华人民共和国铁路管理条例》《中华人民共和国航道管理条例》等。

4. 交通运输部门规章

部门规章是指国务院所属各委员会、各部有权根据法律和国务院的行政法规、决定、命令,在本部门的权限范围内,按照规定的程序制定发布的规定、办法、实施细则等规范性法律文件的总称。交通部是我国法律规定的交通运输行政主管部门,交通部依据我国专门交通运输法律、国务院交通运输法规,根据交通运输管理的实际需要和我国交通运输的具体情况制定并发布的有关保障交通运输运营、交通运输安全的行政规章,包括各种实施细则、规定和办法等,属于国务院交通运输行政主管部门的行政规章。如《道路运输行政处罚规定》《公路管理条例实施细则》等是交通运输法常见的表现形式。交通运输行政法规数量之多,使用范围之广,使用频率之高,是其他部门规章远远无法比拟的。此外,交通部还通过对交通运输法律规范的整理、汇编提高了交通运输法的统一性、明确性和可操作性,对加强我国交通运输管理、保障交通运输安全起着重要作用。

需要说明的是,2013年3月,第十二届全国人民代表大会第一次会议决议撤销铁道部,原铁道部管理职能并入交通部,自此由交通部行使对铁路运输行政主管部门职能。铁道部在几十年的实践管理中,依法制定了大量的关于保障铁路交通运营管理与安全保障的行政规章,这些规章在交通部未予废除、修改或发布新的规章前仍然有效,仍将对铁路运输管理发挥积极作用。

5. 地方性交通运输法规规章

地方性法规是指省、自治区、直辖市的人民代表大会及其常委会,省、自治区人民政府所在地的市和国务院批准的较大的市的人民代表大会及其常委会,根据本地区的需要,在不与宪法、法律和行政法规相抵触的前提下制定和颁布的在本地区内发生效力的规范性文件的总称。我国各地有数量不等、内容不同的地方性交通运输法规。政府规章是指省、自治区、直辖市以及省、自治区人民政府所在地的市和经国务院批准的较大的市的人民政府,可以根据法律、国务院的行政法规以及本地区的地方性法规制定在本行政区域内发

生效力的规定、办法、实施细则等规范性文件的总称。目前,地方各级人民政府制定了大量的交通运输规章,它们为发展地方交通运输事业发挥了重要作用。自治条例和单行条例是民族区域自治地方人民代表大会及其常委会依据当地民族的政治、经济、文化特点,制定和颁布的规范性法律文件。根据我国《立法法》和《民族区域自治法》的有关规定,自治区的自治条例和单行条例报全国人民代表大会常务委员会批准后生效,自治州、自治县的自治条例和单行条例报省或自治区人民代表大会常务委员会批准后生效,并报全国人民代表大会常务委员会备案。在我国一些民族自治地区有一些关于交通运输的单行条例。

为简单起见,我们将上述交通运输地方性法规、政府规章或自治条例和单行条例,乃至地方交通运输行政管理部门制定的相关办法等统称为地方性交通运输规章制度。按照我国《宪法》和《立法法》的有关规定,我国各省、自治区、直辖市的人民代表大会及其常委会,省、自治区人民政府所在地的市和国务院批准的较大的市的人民代表大会及其常委会,地方政府及其交通运输管理部门依法有权根据地方交通运输的实际情况和地方交通运输的管理需求,制定一些交通运输方面的地方性行政交通运输规章制度,以保障地方交通运输的正常运行,促进地方经济、社会发展,满足地方人民生活对交通运输的需要。其中,有些地方还根据自身经济发展水平、交通运输发展的自然条件与交通运输需求状况,规划、建设与发展了不同的交通运输工具与线路,制定了一些相应的交通运输运营与安全管理的规章制度。如2002年5月21日上海市第十一届人民代表大会常务委员会第三十九次会议通过的《上海市轨道交通管理条例》,2011年3月25日重庆市第三届人民代表大会常务委员会第二十三次会议审议通过的《重庆市轨道交通条例》,这些都是地方性交通运输规章制度。

6. 交通运输国际条约和国际惯例

随着人类交往的不断加深,国际贸易的广泛开展,国际交通运输的迅速发展,地区性、国际性各类交通运输国际公约相继签订并得到积极执行。我国交通运输国际条约包括我国与其他国家签订的交通运输双边条约、参加的交通运输多边地区性条约和交通运输国际公约。国际条约是指我国缔结或参与的对我国具有约束力的明示协议。国际惯例是指国际上重复的类似行为并被认为是具有法律约束力的默示协议。国际惯例在我国的适用前提是我国法律或国际条约中没有明确的规定。由于交通运输业的国际性很强,因此国际条