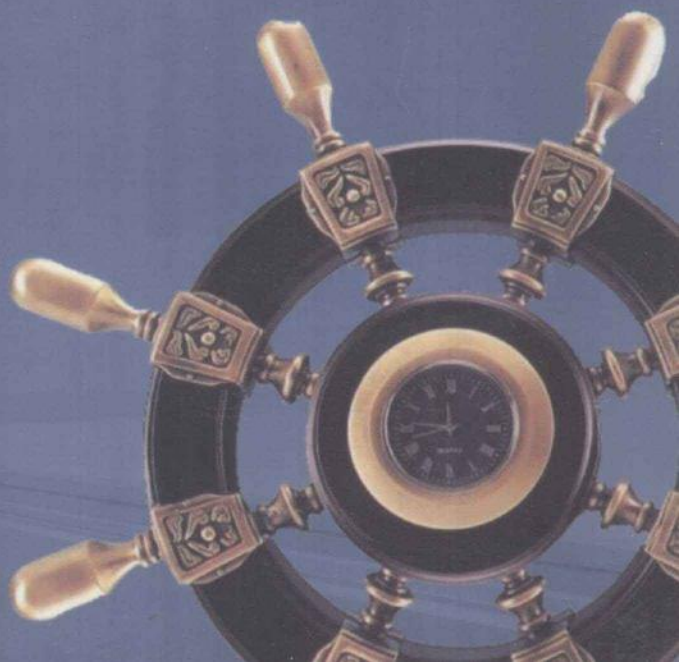


高等学校教材
Traffic Law

交通法学

汪 炜 ◎ 编著

 武汉理工大学出版社
WUTP Wuhan University of Technology Press



高等学校教材

交通法学

汪 炜 编 著

武汉理工大学出版社

内 容 提 要

本书以交通法的理论问题为起点,以现行法律为依据,对公路和水路交通法律制度中的重要问题进行了阐述和探讨,具有一定的理论性和较强的实用性。

全书共分为七章,包括交通法学概述、公路法律制度、道路交通安全管理法律制度、港口法律制度、航道法律制度、水路交通安全管理法律制度和交通运输法律制度。

本书具有基础性、简洁性、新颖性、启迪性和实用性等特点,可作为法学、交通管理等专业的教材及交通行业法律知识培训资料,也可作为交通法律研究提供参考。

图书在版编目(CIP)数据

交通法学/汪炜编著. —武汉:武汉理工大学出版社,2010.8

ISBN 978-7-5629-3253-6

I. ①交… II. ①汪… III. ①交通法-法的理论-中国 IV. ①D922.141

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2010)第 166804 号

出版发行:武汉理工大学出版社(武汉市洪山区珞狮路 122 号 邮政编码:430070)

<http://www.techbook.com.cn> 理工图书网

经 销 者:各地新华书店

印 刷 者:安陆市鼎鑫印务有限责任公司

开 本:787×1092 1/16

印 张:10

字 数:256 千字

版 次:2010 年 8 月第 1 版

印 次:2010 年 9 月第 1 次印刷

印 数:1~3000 册

定 价:20.00 元

凡购本书,如有缺页、倒页、脱页等印装质量问题,请向出版社发行部调换。

本社购书热线电话:(027)87397097 87394412

E-mail:quswwutp@163.com wutp2005@126.com

前 言

现代工业造就了现代交通。现代交通在实现人员和货物的便捷移转,促进社会、经济发展的同时,也带来了前所未有的事故损害和环境污染。发挥交通的积极作用,抑制交通的消极影响,必须构建有效的交通秩序,形成普遍的交通意识。在达成此目标的过程中,交通法律具有不可替代的作用。

交通法律为从事交通活动的各类主体提供了行为规则,划定了权义的界限。然而,交通管理的复杂性、交通方式的多样性、交通主体的广泛性、交通活动的普遍性,决定了交通法律包容着繁多的内容,必须进行一定的梳理,方可形成脉络分明的体系构架。本书即是以交通法的理论问题为起点,以交通基础设施、交通运输和安全为基点,以我国公路和水路交通立法为依据进行内容的组织和结构的编排。全书包括交通法学概述、公路法律制度、道路交通安全管理法律制度、港口法律制度、航道法律制度、水路交通安全管理法律制度和交通运输法律制度共七章内容。

本书是在作者多年教学和研究的基础上,历经数载提炼,始得成形。从全书整体而言,具备以下特色:

(1) 基础性。对交通法所涉及的基本知识和主要内容进行较为全面的阐述,为进一步学习和研究交通法奠定基础。

(2) 简洁性。一方面在内容选择上尽可能避免与已经成熟的《海商法》、《行政法》、《合同法》等教材的重复;另一方面在章节安排上,尽可能挑选有特色和研判价值的制度、减少法律责任等普遍性规则的介绍。

(3) 新颖性。针对最近几年交通法律、法规的大量修改,全面查询、研判现行法律规定,力求以最新立法为行文的依据。

(4) 启迪性。对于目前存有争议的交通损害赔偿的多标准、赔付主体确认等法律问题,提出作者的观点,以引起读者的关注和思考。

(5) 实用性。本书在设计之初,以原交通部(现交通运输部)的职能作为支撑,道路交通安全管理虽属公安部职能范围,但考虑其交通性质和现实影响,依然纳入本书体系;在整个行文过程中,始终以对法律的运用作为考虑的重点之一。

交通法律制度在现实中的广泛应用和现实教学参考资料的缺失构成一对矛盾,而交通法学在法学体系中的专业性,又使这对矛盾在短期内难以解决。

本书可作为法学、交通管理等专业的教材、交通行业法律知识培训资料,也可为交通法律研究提供参考。

本书由武汉理工大学文法学院法学系汪炜副教授编著。虽作者竭尽全力,恐也存在诸多不足。阅者的任何指正和建议,都是对作者的激励和帮助。

汪 炜

2010年6月

目 录

第一章 交通法学概述.....	(1)
第一节 交通法的概念和特点.....	(1)
第二节 交通法的渊源和体系.....	(6)
第三节 交通法律关系.....	(9)
第四节 交通法律责任	(11)
第五节 交通立法环境与立法原则	(14)
第二章 公路法律制度	(22)
第一节 概述	(22)
第二节 公路建设法律制度	(26)
第三节 收费公路法律制度	(33)
第三章 道路交通安全管理法律制度	(40)
第一节 概述	(40)
第二节 车辆和驾驶人	(42)
第三节 道路交通事故处理	(55)
第四章 港口法律制度	(66)
第一节 概述	(66)
第二节 港口管理体制	(69)
第三节 港口经营	(71)
第四节 港口引航	(74)
第五章 航道法律制度	(79)
第一节 概述	(79)
第二节 航道与航标的管理	(81)
第六章 水路交通安全管理法律制度	(86)
第一节 概述	(86)
第二节 船舶管理法律制度	(87)
第三节 船员管理法律制度	(96)
第四节 水路交通安全管理专门法律制度.....	(100)
第五节 水路交通事故责任制度.....	(111)

第七章 交通运输法律制度..... (120)

 第一节 概述..... (120)

 第二节 道路运输法律制度..... (125)

 第三节 水路运输法律制度..... (137)

附录 重要交通法律一览表..... (151)

参考文献..... (153)

第一章

交通法学概述

第一节 交通法的概念和特点

一、交通的产生与发展

交通是人类社会最基本的活动之一,人类的交通史与人类的生活史一样源远流长。交通的发展促进着社会的进步,交通的发达程度是衡量一个国家现代化程度和社会文明程度的重要标志。面对工业化、信息化、城镇化、市场化、国际化深入发展的新形势,推进交通可持续发展,以适应市场经济体制的要求,必须进一步完善交通法律体系,加强交通法治建设。

(一) 交通的概念与特点

1. 交通的概念

现实生活中,人们对交通的理解角度不同,所指不一。在通常情况下,交通被解释为人类生活基本要求“衣食住行”中的“行”,侧重于指交通工具;而在谈论交通现状时,人们常用“交通不便”、“交通发达”等字眼,这时的“交通”,更多的是指道路、车站、机场、码头等交通基础设施情况;交通有时也作产业解释,并常与“运输”混为一谈。

在英语中,Communication 和 Traffic 两个词汇均与交通相对应,两词都含有往来、运输、交易、通信等含义。但 Communication 用法比较正式,Traffic 则相对随便。从内涵上看,Communication 侧重于广义的交通,指人员、物质及音讯在不同空间的位置交换。西方各国政府中的 Ministry of Communication(交通部)一般具有管理 Transportation(运输)与 Post and Tele-Communication(邮电)两部分交通行政事务的职能。而 Traffic 则侧重于狭义的交通,主要指车来人往,尤其是汽车和行人在道路上行进。

究竟何谓“交通”?要准确地给它一个定义并非易事。交通的词义直接来源于“交”和“通”两个词素的意义,“交”即相互、交错;“通”即沟通、通达。所以,交通的基本词义是相互沟通、往来通达^[1]。

1915年初版的《辞源》认为:“凡减少或排除因地域隔离而发生困难者,皆为交通。”这也是我国第一次对交通的定义。

1989年版的《辞海》对交通一词的解释为:“各种运输和邮电通信的总称。即人和物的转运输送及语言、文字、符号、图像等的传递播送。”该解释在外延上比较全面地界定了交通行业的范围,但交通本身的含义仍不甚清楚。

从法律的层面上来研究交通,关注的重点是作为经济现象的交通。从这个意义上理解:交通是指人们借助一定的运载手段(包括设施和工具),致使客体物(物体、人体、信息体)发生地域性位移从而实现人的异地联通的一种社会经济活动。它包括实体交通和信息交通,其中实体交通又包括公路交通、水路交通、铁路交通、航空交通和管道交通。

不同的交通方式具有不同的特点,其管理要求也存在较大的差异,兼之考虑我国交通管理机构设置的现状,本书所涉及的交通仅指实体交通中的公路交通和水路交通,所指的交通法也仅关注公路和水路方面的法律制度。

2. 交通的特点

交通作为社会经济活动的重要组成部分,具有自身的特点。主要有:

(1) 交通以客体物的地域性位移为标志。无论是人的出行,还是物的流转,均需借助交通运输实现。载物远行,完成人与物的空间位移,是我们对交通存在价值的最直观的感受,更是实现交通使命的标志。

(2) 交通以确定的设施为依存条件。没有设施辅助的交通,充其量只是原始的交通、低效率的交通。“要想富,先修路”体现了交通对基础设施的依赖关系。高速公路的出现,使公路交通的运输能力成倍增加;深水码头的建成,使航运业得到了极大的发展;高等级的公路、航道,功能齐全的车站、码头,是交通业科学、持续发展的依存条件。

(3) 交通需借助一定的运载工具实现。工业文明以前,人们之间的交往仅在狭小的区域内进行,运用人类自身的体能或直接运用其他自然能量,就可满足交通的需求。然而,工业革命以来生产力得到了极大的发展,机械能、电能、核能的广泛使用实现了人类自身体能的延伸,借助汽车、船舶等各种运载工具满足了日益增加的人和物超越区域、超越国界的流动。

(4) 交通以人的沟通为终极目的。人和物在空间上位移的时间、距离等始终服从交通活动主体的既定安排,也是交通活动主体在日益扩大的分工合作关系中实现自身利益的需要,说到底还是人的相互沟通^[2]。

(5) 交通活动是一种有组织经济活动。从国家的层面而言,各国均设立了主管交通的机构,如我国的交通运输部;从具体交通活动主体而言,其活动均需遵守法律、法规,如从事运输业务需要取得许可、驾驶人员需要取得执照等。因此,组织管理在交通活动中不可或缺,组织活动的效率决定交通活动的效率。交通活动的经济性亦十分明显,如运输企业的设立就是以提供运输服务实现投资回报、运输合同在性质上是双务有偿合同、国家对交通活动主体征收各种税费、机动车的强制保险制度实施等。

(二) 我国交通的产生和发展

1. 公路交通的产生和发展

早在四千多年以前,我国就有了车和行车的道路。西周周武王将城乡道路按不同等级进行统一规划,修建了从镐城(今西安附近)通往各诸侯城邑的道路,开创了以都城为中心的道路体系,建立了被认为是世界道路历史上最早的路政管理制度;秦始皇统一中国后,实现了“车同

轨”的重点改革,并大修驰道、直道,建立了大规模的交通网;西汉开通了连接欧亚大陆的丝绸之路,东汉的七盘山隧道、隋代的赵州桥、唐代的驿运以及金代的卢沟桥等一大批中国古代公路交通的杰作,为中国和世界文明增添了光彩。

现代公路和汽车在中国的出现始于20世纪初。1901年(清光绪二十七年)我国从国外购入第一辆汽车,1906年我国修建了第一条现代意义的公路;1911年(清宣统三年)清政府被推翻时,我国的汽车仅有200多辆,公路只有1100公里;民国初期(1912—1926年),军阀割据,各自为战,公路交通发展缓慢;1927—1937年,公路交通发展较快,公路通车里程增加到6.89万公里,1937年建成了钱塘江公铁两用大桥;在其后的抗日战争、解放战争时期,公路始终处于修复、毁坏、再修复、再毁坏的状态之中;到新中国成立前夕,全国能通车的公路只有8.07万公里,缺桥少涵,路况极差,民用汽车只有5.1万辆,大部分破旧不堪。

新中国成立后,我国公路交通事业取得了巨大的发展。到1978年末,全国通车里程已达89万公里。改革开放后,交通建设成为我国国民经济发展的战略重点;1982年,交通部提出“要努力把交通搞通、搞活、搞上去”;1988年,上海沪嘉高速公路建成通车,结束了我国大陆无高速公路的历史;此外,交通部先后制定、实施了《公路主骨架国道主干线发展规划》、《国家高速公路网规划》、《农村公路建设规划》、《国家公路运输枢纽布局规划》等。

截至2006年底,全国公路总里程达345.70万公里,其中国道13.34万公里、高速公路4.53万公里;公路桥梁达53.36万座、2039.91万延米;公路养护里程268.21万公里,占公路总里程的77.6%;公路绿化里程123.58万公里,占公路总里程的35.7%;公路营运汽车达802.58万辆;全社会完成公路客运量186.05亿人,货运量146.63亿吨^[3]。

2. 水路交通的产生和发展

公元前5000年至前3300年,中国已有舟楫之便。中国水运史上曾创造过许多世界壮举:公元前219年至前210年,徐福两次率千众东渡大海“寻仙”;公元前214年,开凿了沟通湘江和漓江的世界最古老的通航运河灵渠;汉朝开辟了世界最长的人工运河京杭大运河,泉州曾成为世界海上贸易最著名的港口;明朝郑和率领庞大的商船队七次横渡印度洋。

从明朝中期到清末300多年间,我国海运停滞,河运发展缓慢。鸦片战争后,根据《南京条约》,开放广州、福州、厦门、宁波、上海为通商口岸。此后,外国列强控制了我国水运事业,中国有海无防,航权丧失;1872年,中国自办的轮船招商局成立,标志着中国近代轮船运输业的开端;民国时期,中国水运曾有过短暂的兴旺时期。

新中国成立后,我国水运交通事业有了长足的发展。从租船、买船到自行造船,组建远洋船队,加强港口建设和航道整治,发展水运工业。交通部先后制定和实施了《全国内河航道与港口布局规划》、《国家水上安全监管和救助系统布局规划》、《全国沿海港口布局规划》等。

截至2006年底,全国内河航道通航里程12.34万公里;港口拥有生产用码头泊位35453个,其中万吨级及以上泊位1203个;水上运输船舶19.44万艘,净载重量11025.71万吨位,集装箱位92.79万标准箱;全社会完成水路客运量2.20亿人,水路货运量24.87亿吨^[4]。

二 我国交通法的产生和发展

交通法在我国产生和发展经过了一个不平常的过程,它随着我国的政治、经济形势的变化而变化,并最终走上有序的发展道路,处于不断完善之中。我国交通法的产生和发展可分为

以下四个阶段:

1. 初创时期(1949—1957)

新中国建立初期,社会较为重视通过法律的手段管理社会事务,法制环境较好,由政务院发布或经政务院批准发布了一批行政法规和规范性文件,奠定了新中国交通法制的基础。但由于行政管理强势、立法经验不足,该时期的立法明显具有初创性和过渡性特征,大量采用“暂行”、“试行”名称,条文过于原则、简要,操作性不强。

2. 徘徊时期(1957—1966)

1957年5月,全国转入“反右斗争”时期,在“法律虚无主义”的思潮干扰下,法制建设基本处于徘徊状态。

3. 曲折时期(1966—1978)

“文革”时期,我国的法制建设受到严重挫折。一方面,建国以来颁布的交通法律、法规、规章在现实中成为一纸空文;另一方面,新的交通法律、法规、规章很难出台。关于水路管理的行政法规仅通过了一部《防止沿海水域污染暂行规定》,而关于公路管理的行政法规一部也未出台。

4. 发展完善时期(1978—现在)

1978年12月,具有划时代意义的十一届三中全会召开,第一次确立了法制在社会生活中的地位,会议公报指出:“为了保障人民民主,必须加强社会主义法制,使民主制度化、法律化,使各种制度和法律具有稳定性、连续性和极大的权威,做到有法可依、有法必依、执法必严、违法必究。”

在这段时期,我国的交通立法取得了重大成就。全国人大常委会颁布的有关交通方面的专门立法有:《海上交通安全法》(1983年9月)、《海商法》(1992年11月)、《公路法》(1997年7月、1999年10月修改、2004年8月第二次修改)、《海事诉讼特别程序法》(1999年12月)、《港口法》(2003年6月)、《道路交通安全法》(2003年10月、2007年12月修改)。国务院、交通主管部门还颁布了大量的行政法规、规章,其中重要的有:《公路管理条例》(1987年10月、2008年12月修改)、《道路运输条例》(2004年4月)、《收费公路管理条例》(2004年8月)、《防止船舶污染海域管理条例》(1983年12月、2010年3月1日起废止)、《水路运输管理条例》(1987年5月、1997年12月修改、2008年12月第二次修改)、《航道管理条例》(1987年8月、2008年12月修改)、《河道管理条例》(1988年6月)、《船舶和海上设施检验条例》(1993年2月)、《船舶登记条例》(1994年6月)、《航标管理条例》(1995年12月)、《国际海运条例》(2001年12月)、《内河交通安全管理条例》(2002年6月)、《船员条例》(2007年3月)等。

三 交通法的概念和特点

1. 交通法的概念

在社会生活中,人们基于各种需要扮演着不同的角色,进行着不同内容的活动,因而也就形成了内容各不相同的社会关系。在交通活动中,不同主体之间也会产生不同的关系,如:人们利用汽车、船舶进行运输的过程中,托运人和承运人之间产生了运输合同关系;人们在利用公路的过程中所形成的公路管理关系等。凡在交通活动过程中形成的各种社会关系,称为交

通关系。

交通关系根据不同的标准可进行不同的分类。按照交通方式的不同,可分为公路交通关系、水路交通关系、铁路交通关系和航空交通关系。按照交通关系主体的地位不同,可分为隶属型交通关系和平权型交通关系。隶属型交通关系中当事人的地位不平等,如:在征收交通规费过程中形成的关系;平权型交通关系中当事人的地位是平等的,如:在办理交通意外伤害保险过程中,投保人和保险人形成的关系。

交通关系与人们的生活息息相关,为保证交通活动的有序进行,维护交通活动当事人的合法权益,国家制定了一系列的交通法律、法规对该类关系进行规制。我们认为,所谓交通法,是指调整交通关系的法律规范的总称。本书所指的交通法是调整公路交通关系和水路交通关系的法律规范的总称。由于交通关系的性质不同、种类各异、内容众多,因而很难出现以交通法命名的法典,交通法的表现形式只能是效力层级不同的法律、法规、规章等。

2. 交通法的特点

交通法是我国法律体系的重要组成部分。它是否为独立的法律部门存在争议,有学者认为,它是我国法律体系中独立的部门法;有学者将其归入经济法或行政法^[5]。但交通法在规范交通行为、保障交通安全、平衡交通利益、实现交通秩序中具有不可替代的作用则是毋庸置疑的。交通法作为一个整体表现出以下特点:

(1) 综合性

从交通法的性质上看,它既非公法所能涵盖,也非私法所能包容,而是兼具公法和私法双重性质。调整交通管理关系的法律规范属于公法规范,调整交通合同关系的法律规范属于私法规范。由此也决定了交通法采用民事、行政和刑事等各种手段综合调整交通关系。

(2) 技术性

交通发展和技术进步关系十分密切,每一次技术的突破,都会引发交通的变革。交通法规的许多内容,是由反映自然界客观规律的技术规范上升为法律规范的。它涉及到多种学科,如交通工程学、力学、心理学、环境学、控制学等。技术性规范是交通法不可或缺的组成部分,如公路建设、养护方面的技术标准,船舶、汽车建造方面的技术标准,安全管理方面的技术规范等。

(3) 变动性

法律规范的稳定性是相对的,变动性是绝对的。交通技术的进步和社会观念的变化,使作为交通构成要素的交通工具、交通设施变化很快,决定了交通规范的变化比其他类别的法规变化更明显。如随着环保要求越来越高,交通工具的排污标准就会越来越严;随着高速公路的建设,相应的管理法规就必须制定;集装箱运输方式的出现,要求有相应的法规调整。

(4) 社会性

人员、货物的流动离不开交通。现代社会中,人员、货物的流动范围已经超越了国界,流动的频率越来越快,交通已经深刻地影响了社会各类主体的生活,人人离不开交通,时时离不开交通。所以,交通法规的社会性特别强,它既同社会各部门和各单位有着密切的联系,又与每个公民、每个家庭息息相关。

第二节 交通法的渊源和体系

一、交通法的渊源

法的渊源,又称“法源”或“法律渊源”,其原意为法的“来源”或“源泉”。在现实生活中,一个行为规则之所以产生并上升为法律,往往是多种因素共同作用的结果,因此法的“渊源”一词可以指不同的对象,如历史渊源、理论渊源、政治渊源等。法的历史渊源通常指引起特定法律原则或规则产生的历史背景和历史事件或行为;法的理论渊源是指对一定法律原则的产生和发展具有重大影响的理论学说;法的政治渊源是指国家管理的政策,只有管理国家的政党、组织或个人,才最有可能把政策上升为法律。

作为专门术语,“法的渊源”这一概念在法学中有特定含义,它是指法的效力来源,包括法的创制方式和法律规范的外部表现形式。这个意义上的法的渊源又被称为法的“形式渊源”,因为它不涉及法的力量的内在的、终极的来源,而仅仅指出法律规范效力在形式上的来源,并着重说明法律规范的外部表现形式。在不同的国家、不同的社会发展时期,法的渊源往往有所不同。法的主要渊源形式大致可以概括为:制定法、判例法、习惯法、学说和法理。当代中国法的渊源以宪法为核心、以各种制定法为主体,交通法的渊源也不例外。交通法的渊源主要有:

(1) 宪法。宪法是我国的根本法,具有最高的法律效力。宪法是交通法的重要渊源,如《宪法修正案》第七条规定:“国家实行社会主义市场经济”,“国家依法禁止任何组织或者个人扰乱社会经济秩序”,为制定专门的交通法律、法规、规章提供法律依据。

(2) 法律。这里指狭义的法律,即由全国人民代表大会及其常委会制定并通过的规范性文件。法律作为交通法渊源有两种情况:一种情况是法律的全部内容都是调整交通关系的法律规范,如《海上交通安全法》、《公路法》等;另一种情况是法律中部分内容涉及交通关系,如《合同法》、《刑法》中的相关规定。法律的效力仅次于宪法。

(3) 行政法规。它是指由作为最高行政机关的国务院制定的规范性文件。如《收费公路管理条例》、《水路运输管理条例》、《船舶登记条例》均属于行政法规。行政法规的效力低于宪法、法律,是交通法的重要渊源。

(4) 部门规章。它是指国务院各部委等主体制定的规范性文件。有关交通方面的规章由相关交通主管部门制定,如交通运输部。目前,部门规章的数量在我国交通法体系中占据最大的比例。部门规章的效力低于行政法规,《立法法》第71条规定:“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,可以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,制定规章。”部门规章是交通法的主要渊源。

(5) 地方性法规。它是指省级(省、自治区、直辖市)、较大的市的人民代表大会及其常务委员会制定的在本地区发生效力的规范性文件。如《广西壮族自治区道路运输管理条例》等。“较大的市”^[6]包括省、自治区的人民政府所在地的市、经济特区所在地的市和经国务院批准的较大的市。地方性法规分为两级:省级法规和市级法规。省级法规的效力低于行政法规,市级法规的效力低于省级法规。

民族自治地方的人民代表大会有权制定自治条例和单行条例,在不违背法律、行政法规的基本原则和对民族自治地方的专门规定时,可以依照当地民族的特点,对法律和行政法规的规定作出变通规定。

(6) 地方规章。它是指省级(省、自治区、直辖市)、较大的市的人民政府制定的在本地区发生效力的规范性文件。目前,全国各地制定了大量交通方面的地方规章,为地方交通事业的发展发挥了积极作用。地方规章的效力低于地方法规。

特别行政区享有高度的自治权,其立法权根据《香港特别行政区基本法》、《澳门特别行政区基本法》的规定行使。

国际条约虽然不属于国内法范畴,但我国缔结或加入并生效的国际条约,除声明保留的条款外,对我国的各类主体具有约束力。从这个意义上讲,它们也是我国的法律渊源。

有约束力的法律解释,特别是大量的司法解释,对法律实施具有重要影响,可视为我国的法律渊源。

二、法律冲突的处理

不同时期、不同主体就同一事项制定的具有法律效力的规范性文件可能发生冲突,为更好地适用法律,必须确定解决该问题的法律原则和处理办法。根据《立法法》第五章作出的原则规定,可将法律冲突的处理原则归纳为:

(1) 效力高低法定原则。宪法具有最高法律效力、法律次之、行政法规再次之;地方性法规的效力高于本级和下级地方政府规章;省级地方政府规章的效力高于市级地方政府规章;部门规章之间、部门规章与地方政府规章之间具有同等效力,在各自的权限范围内施行。

(2) 特别规定优先原则。同一机关制定的具有法律效力的规范性文件,特别规定与一般规定不一致的,适用特别规定。

(3) 新法规定优先原则。同一机关制定的具有法律效力的规范性文件,新法规定与旧法规定不一致的,适用新法规定。

(4) 有权机关裁决原则。对于特定的法律冲突,《立法法》规定了作出最终效力裁决的机关。

① 法律之间冲突。法律之间对同一事项的新的一般规定与旧的特别规定不一致,不能确定如何适用时,由全国人民代表大会常务委员会裁决。

② 行政法规之间冲突。行政法规之间对同一事项的新的一般规定与旧的特别规定不一致,不能确定如何适用时,由国务院裁决。

③ 地方性法规、规章冲突。第一,同一机关制定新的一般规定与旧的特别规定不一致时,由制定机关裁决。第二,地方性法规与部门规章之间对同一事项的规定不一致,不能确定如何适用时,由国务院提出意见,国务院认为应当适用地方性法规的,应当决定在该地方适用地方性法规的规定;认为应当适用部门规章的,应当提请全国人民代表大会常务委员会裁决。第三,部门规章之间、部门规章与地方政府规章之间对同一事项的规定不一致时,由国务院裁决。

④ 授权制定的法规与法律规定冲突。根据授权制定的法规与法律规定不一致,不能确定如何适用时,由全国人民代表大会常务委员会裁决。

三 交通法的体系

一般认为,法律体系是指一国在一定时期的全部现行法律规范,按照一定的标准和原则,划分为各个法律部门而形成内部和谐一致的统一体。交通法体系是由一国现行的调整交通关系的法律规范组成的有机统一体。按照不同的标准,可以对交通法进行不同的细分。

(一) 根据交通方式的不同划分

(1) 公路交通法。它是指调整公路交通关系的法律规范的总称。

(2) 水路交通法。它是指调整水路交通关系的法律规范的总称。

(二) 根据交通关系性质的不同划分

(1) 平权型交通法。它是指调整平等地位的当事人之间交通关系的法律规范的总称。交通法中存在着大量的该类法律规范,如《合同法》中有关运输合同的规范、《保险法》中有关交通保险的规定等。

(2) 隶属型交通法。它是指调整隶属地位的当事人之间交通关系的法律规范的总称。交通主管部门在行使交通管理职权时所依据的法律规范即属于隶属型法律规范,该类规范是交通法最重要的表现形式。

(三) 根据交通管理事项的不同划分

2004年,原交通部制定了《关于完善公路、水路交通法规体系框架的实施意见》(交体法发[2004]361号),根据交通管理事项的不同,将交通法规体系细分为九个子系统:

(1) 公路法规子系统。以《公路法》为龙头法,配之《公路管理条例》、《收费公路管理条例》、《高速公路管理条例》等。

(2) 道路运输法规子系统。以《道路运输法》为龙头法,配之《道路运输法实施细则》、《运输车辆管理条例》、《道路出入境运输条例》及相关的部门规章等。

(3) 港口法规子系统。以《港口法》为龙头法,配之《港口法实施条例》、《理货条例》、《引航条例》及相关的部门规章等。

(4) 航道法规子系统。以《航道法》为龙头法,配之《航道法实施条例》、《过船建筑物管理条例》、《航标条例》及相关的部门规章等。

(5) 航运法规子系统。以《水路运输法》、《海商法》为龙头法,配之《海运赔偿责任限额规定》、《国际海上运输管理条例》、《水路运输管理条例》及相关的部门规章等。

(6) 船舶法规子系统。以《船舶法》为龙头法,配之《船舶检验条例》、《船舶登记条例》、《船舶悬挂国旗条例》、《小型船舶管理条例》及相关的部门规章等。

(7) 船员法规子系统。以《船员法》为龙头法,配之《船员法实施条例》等。

(8) 水路交通安全法规子系统。以《海上交通安全法》为龙头法,配之《海上交通安全法实施条例》、《内河交通安全管理条例》、《水路航行警告通告条例》、《水路交通事故调查处理条例》、《外国籍船舶管理规定》、《水路交通搜寻救助条例》、《航标条例》、《助航设施保护条例》、《水上打捞清除条例》、《引航条例》及相关的部门规章等。

(9) 其他交通法规子系统。

原交通部提出这个立法框架的目的,就是要在 2020 年形成较为完备的公路、水路交通法规体系,使各项公路、水路交通事业都做到有法可依。

本书在考虑我国交通管理的现状并注重实用性的基础上,选编七章内容,分别是:交通法学概述、公路法律制度、道路交通安全管理法律制度、港口法律制度、航道法律制度、水路交通安全管理法律制度(含船舶法律制度、船员法律制度)、交通运输法律制度。在内容选择上,以法律性为基准、实用性为依托,力求简洁新颖,并有一定的启迪作用。

第三节 交通法律关系

法律关系是根据法律规范产生的、以主体之间的权利和义务关系的形式表现出来的特殊的社会关系,它由主体、客体和内容三个要素构成。交通法律关系是法律关系的一种,它是交通法在调整交通主体行为过程中形成的权利和义务关系。

交通法律关系和交通关系既有联系,也有区别。两者的联系表现在:均以交通活动为基础;交通关系被交通法律规范调整后形成交通法律关系,也即在交通法律规范调整的范围内,交通关系和交通法律关系的外延具有一致性。两者的区别有:(1) 交通关系强调事实性,交通法律关系强调法律性。没有交通法,就没有交通法律关系,但可能存在交通关系。(2) 交通关系具有永恒性,交通法律关系具有阶段性。交通关系伴随人类社会发展的始终,交通法律关系只存在于人类发展的特定阶段。(3) 交通关系和交通法律关系可以相互转化。过去不被法律调整的范围,将来可能被法律调整;现在被法律调整的事项,将来法律可能不调整。在交通法律的制定、修改、废止的过程中,两者发生着转化。

一、交通法律关系主体

交通法律关系主体,是指交通法律关系中权利的享有者和义务的承担者。由于交通与人们的生活息息相关,所以其主体范围十分广泛。

(1) 交通主管机关。它分为中央交通主管机关和地方各级交通主管机关,性质上属于国家行政机关。我国的中央交通主管机关是交通运输部,《国务院关于机构设置的通知》(国发[1998]5号)规定,交通部是主管公路和水路交通行业的国务院组成部门。另外,公安部“管理全国道路交通安全,维护交通秩序。”

(2) 交通管理机构。它们是指交通主管机关以外的、从事交通管理工作的事业组织。该类组织的管理职责来源于法律授权或交通主管机关委托。

交通主管机关和交通管理机构履行职责离不开交通行政执法人员。在我国,交通行政执法人员是指在交通行政执法组织中,具有合法的交通行政执法证件,直接从事交通行政执法工作的人员。交通行政执法证件包括《交通行政执法证》和《水上安全监督行政执法证》。

(3) 交通行业经营者。该类主体以营利为目的,依法从事与交通相关的经营业务,主要是各类交通企业。如:船舶建造企业、公路经营企业、交通运输企业和其他交通服务企业等。

(4) 交通事业利用人。该类主体利用交通工具和交通设施实现特定目的。如:托运人、旅客、驾驶人员、企事业单位等。

实际上,所有的组织和个人都可能成为交通法律关系主体。

二 交通法律关系客体

交通法律关系客体,是指交通法律关系中,主体享有的权利和承担的义务共同指向的对象。主要指交通管理行为和交通服务行为。

1. 交通管理行为

交通管理涉及公路路政、道路运政、交通规费征稽、水路运政、航道行政、船舶检验、港口行政、水上安全监督、交通卫生监督 and 交通通讯等方面。交通管理行为是交通主管机关、交通管理机构为履行职责而从事的活动。

2. 交通服务行为

交通服务行为是指交通行业经营者为实现一定的经济目的,根据与相对方的约定而从事的特定活动。主要有完成工作的行为和提供劳务的行为。

三 交通法律关系内容

交通法律关系内容,是指交通法律关系的主体依法享有的权利和承担的义务。如:交通行业经营者享有经营权、依法使用土地的权利等;交通事业利用人有缴纳有关费用的义务;中央交通主管机关有颁布相关的交通规章的权利;特定交通管理机构有权依法征收和管理交通规费。

1. 交通运输部的职权

交通运输部作为我国公路和水路交通行业的主管机关,主要享有(承担)下列职权(责):

- (1) 制定规章权。交通运输部有权根据法律、行政法规制定交通规章。
- (2) 拟定权。交通运输部有权拟定公路、水路交通行业的发展战略、方针政策、法规、发展规划、中长期计划。
- (3) 监督实施权。交通运输部有权监督实施法律、发展战略、发展规划等。
- (4) 组织管理权。如:组织公路及其设施的建设、维护、规费稽征;实施船舶代理、外轮理货、航道疏浚、港口及港航设施建设使用岸线布局的行业管理。
- (5) 对外交流权。如:开展国际交通经济技术合作与交流。
- (6) 其他职权。如:制定交通行业科技政策、技术标准和规范;指导交通行业体制改革等。

2. 交通行业经营者的义务

- (1) 维护交通安全的义务;
- (2) 服从管理、监督的义务;
- (3) 依法经营的义务;
- (4) 缴纳税费的义务;
- (5) 履行合同的义务;
- (6) 损害赔偿的义务等。

四 交通法律事实

法律关系的产生以法律规范为前提,但只有法律规范还不足以在主体之间产生法律关系。法律关系的产生、变更和消灭还必须有法律规范所规定的某种法律事实的出现。法律规范和

主体是法律关系产生的抽象的、一般的条件,法律事实则是法律关系产生的具体条件,它使法律所规定的主体之间的权利义务关系从可能转变为现实。

法律事实是法律规范所规定的、能够引起法律后果的现象。这种法律后果包括法律关系的产生、变更和消灭。交通法律事实是交通法律规范所规定的、能够引起交通法律关系产生、变更和消灭的客观现象。交通法律事实依据是否以当事人的意志为转移分为行为和事件。

(1) 交通法律行为。它是交通法律规范所规定的、以当事人的意志为转移、能够引起法律后果的法律事实。可分为交通合法行为和违法行为,如:依法签订运输合同的行为、从事交通管理的行为等属于合法行为;交通肇事行为、交通侵权行为属于违法行为。

(2) 交通法律事件。它是交通法律规范所规定的、不以主体的意志为转移、能够引起法律后果的法律事实。事件可以分为绝对事件和相对事件,绝对事件是由某种自然原因引起的,如导致沉船引发保险赔付关系产生的海啸;相对事件是当事人以外的主体引起的,如导致运输合同关系终止的两国之间的战争。

第四节 交通法律责任

法律责任是法律所确定的违法者所承担的不利的法律后果。交通法律责任是指交通法律关系的主体因违反交通法规定的义务或违反交通合同的约定,而应承担的不利的法律后果。法律责任通过法律制裁得以实现,恢复权利性制裁旨在消除违法行为造成的损害,恢复被侵犯的合法权利,保证已有义务的履行;惩罚性制裁旨在使违法者承担惩罚性的责任,即追加承受不利后果的新的义务。两种制裁均是国家对违法行为的否定性反映,但有很大差别。交通法律责任可分为交通民事责任、交通行政责任、交通刑事责任。

一、交通民事责任

交通民事责任是指交通法律关系的主体因违反交通民事法律规范而应承担的法律后果。民事责任产生的直接原因可能是违约,也可能是侵权。

1. 违约责任

违约责任,又称违反合同的民事责任,是指合同当事人违反合同义务所应承担的法律后果。

违约责任具有下列特征:(1) 因合同产生的责任;(2) 具有一定的任意性;(3) 具有相对性;(4) 主要是一种财产责任;(5) 以补偿性为主;(6) 一般适用严格责任原则。

违约责任的承担方式主要有:支付违约金、赔偿损失、实际履行、定金责任等。

2. 侵权责任

侵权责任,又称侵权损害的民事责任,是指侵权行为人对他人财产和人身权利造成损害所应承担的法律后果。

侵权责任具有下列特征:(1) 因侵权损害事实产生的责任;(2) 具有严格的法定性;(3) 具有绝对性;(4) 财产责任和非财产责任并用;(5) 以补偿性为基础,体现有限度的惩罚性;(6) 归责原则多样化。

侵权责任依其构成要件的不同可分为一般侵权行为的民事责任和特殊侵权行为的民事责任。职务侵权、产品缺陷、污染环境等造成损害均属于特殊侵权。