



高等学校教材

交通运输法教程

(第二版)

中南大学 郑国华 主编

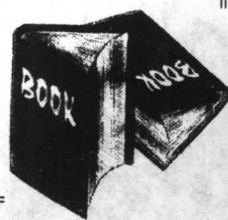
中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

高等学校教材
交通运输法教程
(第二版)

主 编 郑国华
主 审 史 峰

江苏工业学院图书馆
藏书章

中 国 铁 道 出 版 社
2 0 0 6 年 · 北 京



内 容 简 介

本书以现行交通运输法律法规为依据,较为系统地阐述了交通运输领域所涉及的交通运输法律关系和有关客、货运输的法律规定,内容覆盖几种主要的现代运输方式和多式联运。既注重对重要的交通运输法律规定的法理解释,又结合具体的典型案例进行法理分析,具有较强的实用性。

全书共分十章,主要内容有:交通运输法概述;交通运输法律关系;交通运输企业;运输合同概论;铁路运输法;公路运输法;水路运输法;海上运输法;航空运输法及多式联运法律规范。

本书具有理论性与应用性相结合的显著特点。既可作为普通高等院校以及高等职业院校的相关专业的选用教材,也适合广大交通运输企业及物流企业从业人员作为学习参考书。

图书在版编目(CIP)数据

交通运输法教程/郑国华主编. —2版. —北京:中国铁道出版社,2006.2

高等学校教材

ISBN 7-113-06843-X

I. 交… II. 郑… III. 交通运输管理—法规—中国—高等学校—教材 IV. D922.299

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 011199 号

书 名:交通运输法教程

作 者:郑国华

出版发行:中国铁道出版社(100054,北京市宣武区右安门西街8号)

责任编辑:金 锋 编辑部电话:010—51873134

封面设计:冯龙彬

印 刷:中国铁道出版社印刷厂

开 本:787×1092 1/16 印张:21.75 字数:544 千

版 本:1999年9月第1版 2006年2月第2版 2006年2月第6次印刷

印 数:15 001~20 000 册

书 号:ISBN 7-113-06843-X/U·1858

定 价:30.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版的图书,如有缺页、倒页、脱页者,请与本社发行部调换。

联系电话:市电 010—63549493,路电(021)73124

网址:<http://www.tdpress.com>

FOREWORD

第一版前言

交通运输业负责完成社会经济生活中人与货物的空间位移,在社会的生产、分配、交换和消费过程中发挥着重要的桥梁和纽带作用。不但现代社会和经济的发展离不开交通运输,亿万人民群众生活水平的提高同样也离不开交通运输。因此,交通运输是人类文明的生命线,是我国经济和社会发展至关重要的影响因素。

正是由于交通运输在促进经济发展、保证经济正常运行、推动社会进步和方便人民群众生活等方面的关键性作用,决定了交通运输活动必须要有一些特殊的法律环境和规则来支持,即要求交通运输活动必须要在法定规则下来展开。从这个意义上来看,加强交通运输法制建设,把各种复杂的运输关系纳入法制化管理的轨道,使运输行为规范化、运输市场秩序化,在市场经济条件下,显得尤为迫切和需要。另一方面,加强交通运输法制宣传教育,普及运输法律知识,提高人们的交通运输法律意识,使人们在交通运输经营活动中,自觉遵守交通法规,并运用法律手段维护自身的合法权益,也是摆在我们面前的一项艰巨而又紧迫的任务。因此,编写好本书,就具有积极的现实意义。

本书具有三个显著特点:

第一,注重理论的系统性。由于涉及交通运输的法律关系主要是客货运输关系,其在法律上的反映就是合同关系。因此,合同法律制度是交通运输法规的核心内容。本书之所以从经济法基本理论切入,其目的也就在于使读者了解到经济法基本理论是交通运输法的精髓,是分析交通运输法律问题的基础。

第二,突出交通运输特色。本书以现行的有关交通运输方面的法律规范为依据,体现运输市场机制运行的要求,比较系统地介绍了几种主要运输方式客货运输方面的基本法律问题,同时,对与运输密切相关的其他一些内容,诸如运输经营者的资格条件、保价运输与运输保险,有关国际客货运输方面的基本法律问题等也作了适当的介绍。

第三,体现能力的培养。本书通过对一些典型案例的评析,以达到提高读者运用法律手段分析和解决实际问题的能力的目的。

本书是我们多年来在高等学校讲授“交通运输法规”课程,积累了一定的教学经验的基础上,参考和吸收了部分学者的研究成果后编写而成的。由于涉及交通运输管理的许多法律、法规尚处于进一步健全、完善阶段,对交通运输法规体系的研究尚处在探索阶段,本书所作的大胆尝试,仅仅旨在抛砖引玉,敬请广大读者批评指正。

本书由中南大学郑国华主编。参加编写的人员有:北方交通大学郑燕(第一、二章)、郎茂祥(第三章),中南大学郑国华(第四、五、六、八章)、杨秋娟(第七、九章)。北方交通大学方醉湘教授主审。

经铁路高等院校交通运输专业教学指导委员会审定,本书被列为交通运输专业的必修课教材,各校在教学过程中可根据本校的特点对教材内容有选择地讲授。

谨对给予本书编写与出版帮助的单位和个人表示衷心的感谢,对本书所有参考文献的作者也在此一并致以诚挚的谢意。

编者

2002年9月

FOREWORD

第二版前言

2001年11月10日,我国正式加入世界贸易组织(WTO),这对于我国的交通运输领域来说,既是机遇也是挑战。随着运输市场的全面开放,我国交通运输企业将面临更高的要求、更大的挑战,同时,也迫切要求制定、完善调整交通运输活动的相关法律规范,进一步完善交通运输法律体系,以便把各种复杂的运输关系纳入到法制化管理的轨道,促进运输行为规范化、运输市场秩序化,从而使运输市场健康、有序、快速地发展。

为了适应我国运输市场发展的需要,反映我国交通运输法律规定的最新要求,我们对1999年出版的《交通运输法教程》进行了全面的修订。重新修订后的教材主要有如下几方面的特点:

1. 内容体系更加完善、专业特色更为鲜明。本次修订后的教材内容与第一版相比,紧紧围绕交通运输领域阐述,内容覆盖:交通运输企业性质、设立、市场准入的规定——交通运输法律关系——交通运输运营过程中的具体法律规定——运输合同——国际运输公约等;内容体系更加紧凑、完善,交通运输专业特色更加鲜明。

2. 反映最新的法律规定、时代气息浓厚。第一版教材出版于1999年,当时正值新的《合同法》颁布之时,中国尚未入世。这几年,随着中国逐步进入WTO的后过渡期,运输市场已进入全面对外开放的时期。国家出台了许多新的法律规定,同时对一些不适应社会经济发展要求的法律规定进行了删减、修改和完善。在本次教材修订中,特别反映了这些内容的更新变化。

3. 应用性强。本次教材修订,继续承袭第一版的理论阐述与典型案例相结合的特点,在注重对交通运输法律进行法理解释的同时,通过一些典型案例来帮助读者掌握、理解一些重要的交通运输法律规定,以提高读者运用法律手段分析和解决实际问题的能力。

本书共分十章。编写的具体分工为:第一章、第七章由谢楚龙编写;第二章、第三章、第四章、第五章、第六章由郑国华编写;第八章由凌

春雨编写;第九章由黄骅编写;第十章由凌春雨与黄骅共同编写;最后,由郑国华总纂定稿。

中南大学史峰教授审阅了全部书稿,并对书中的错漏之处提出了宝贵的意见。

本书是在第一版的基础上重新规划结构和加以完善的,因此,没有第一版作者的探索和努力,不可能有第二版的结构和体系。在此,谨向参与第一版编审的方醉湘、郎茂祥、杨秋娟和郑燕等老师表示衷心的感谢。

在编写过程中,参考了许多学者的大量资料和文献。谨对本书所有参考文献的作者致以诚挚的谢意。

编 者

2006 年 1 月

目 录

第一章 交通运输法概述	1
第一节 交通运输概述.....	1
第二节 交通运输法概述.....	5
第三节 交通运输法的现状与发展	10
复习思考题	16
第二章 交通运输法律关系	17
第一节 经济法律关系	17
第二节 法人	27
第三节 交通运输法律关系	31
第四节 运输纠纷的解决	41
复习思考题	52
第三章 交通运输企业	53
第一节 运输企业概述	53
第二节 运输企业的市场准入	55
第三节 运输企业的设立	62
第四节 运输企业的经营方式	65
第五节 运输企业的变更、消灭与清算.....	65
第六节 运输企业的责任	67
复习思考题	75
第四章 运输合同概论	76
第一节 运输合同概述	76
第二节 运输合同的订立	79
第三节 运输合同的履行	85
第四节 运输合同的担保	96
第五节 运输合同的变更、解除、转让与终止.....	104
第六节 无效运输合同.....	110
第七节 违反运输合同的责任.....	115
复习思考题.....	123
第五章 铁路运输法规	124
第一节 铁路运输及其立法概述.....	124
第二节 铁路法.....	127
第三节 铁路运输合同.....	149
第四节 铁路货物运输保险与保价.....	170

第五节 国际铁路运输公约	180
复习思考题	185
第六章 公路运输法规	186
第一节 公路运输及其法律适用	186
第二节 公路法概述	195
第三节 公路运输合同	198
第四节 公路运输保险与保价	212
第五节 国际公路货物运输公约简述	216
复习思考题	219
第七章 水路运输法规	220
第一节 水路运输及其法律适用	220
第二节 水路货物运输合同	224
第三节 水路旅客运输合同	241
第四节 水路运输保险与保价	246
复习思考题	249
第八章 海上运输法规	250
第一节 海上运输及其法律适用	250
第二节 海上货物运输合同	251
第三节 海上旅客运输合同	261
第四节 海上货物运输保险	266
第五节 国际海上货物运输公约简述	271
复习思考题	277
第九章 航空运输法规	278
第一节 民用航空运输及其法律适用	278
第二节 航空货物运输合同	280
第三节 航空旅客运输合同	288
第四节 航空运输保险与保价	300
第五节 国际航空货物运输公约简述	305
复习思考题	307
第十章 多式联运法	308
第一节 多式联运概述	308
第二节 多式联运合同	312
第三节 国际货物多式联运简述	324
复习思考题	327
附录 中华人民共和国合同法(节选)	328
参考文献	340

第一章 交通运输法概述

第一节 交通运输概述

一、交通运输的概念

交通运输是人类社会生产、生活中一个不可缺少的重要环节,它在衔接生产、流通、分配和消费各环节,保证人们在政治、经济、文化、军事等的联系交往方面起着重要的作用。交通运输业是指由各种运输方式所组成的专门从事运输业务的各类型企业的总称。它是国民经济的重要部门之一,在整个社会机制中起着纽带作用,发挥着重要的功能。现代交通运输业包括铁路、公路、水运、航空和管道运输五种基本运输方式。

由于五种基本运输方式在运载工具、线路设备和运营方式等方面各不相同,且具有不同的技术经济特征,因而各种运输方式各有其不同的适用范围。

纵观交通运输业的发展史,从世界范围内交通运输业发展的侧重点和起作用的角度考察,可将交通运输业的发展划分为四个阶段:水运阶段;铁路阶段;铁路、公路、航空和管道运输阶段以及综合运输发展阶段。在不同国家,由于地理环境、经济发达程度、科学技术水平和运输化程度不同,交通运输发展状况是不一样的,而且随着这些因素的变化,交通运输的结构也会发生变化。

目前,从我国的交通运输系统发展看,国内旅客运输主要以铁路、公路运输为主要运输方式,航空客运呈快速发展的趋势,水运客运占有的市场份额较小;国内货物运输以铁路、水运、公路为主要运输方式,管道运输和航空运输占有很小的比重。

随着世界经济一体化的发展,国际贸易越来越频繁,国际货物运输主要是国际贸易物资运输,通常又被称为国际贸易运输,即对外贸易运输,简称外贸运输。国际货物运输的主要方式,主要包括:水上运输(又可分为内河运输和海上运输)、陆上运输(又可分为铁路运输和公路运输)、航空运输、邮政运输、集装箱运输、国际多式联运、管道运输等。

二、交通运输业的特点

交通运输业作为一个特殊的产业部门,在我国被列入第三产业的流通部门。

交通运输业的生产过程是以一定的生产关系联系起来的具有劳动技能的人们利用劳动工具(如交通线路、车、船和飞机等运载工具及其他主要技术装备)和劳动对象(货物和旅客)进行生产,并创造产品(客、货位移)的生产过程。运输业的产品,对旅客运输来说,是人的位移,并以运输的旅客人数(客运量)和人·km数(旅客周转量)为计量单位;对货物运输来说,是物的位移,并以运输的货物吨数(货运量)和货物t·km数(货物周转量)为计量单位。

交通运输业按其社会再生产中的地位、生产过程和产品属性与其他产业部门相比有较大的区别,其主要特点有:

(1)运输生产是在流通过程中进行的。运输活动是生产过程的组成部分,就整个社会生产

过程而言,运输生产是在流通领域内继续进行的生产过程。

(2)运输生产过程不会改变劳动对象的理化属性和形态,而只改变运输对象(旅客、货物)的空间位置。对旅客来说,其产品直接被人们所消费;对货物运输来说,它把价值追加到所运输的货物身上。

(3)在运输生产过程中,劳动工具(运输工具)和劳动对象(客货)是同时运动的,它创造的产品(客、货在空间上的位移)不具有物质实体,并在运输生产过程中同时被消费掉,因此,运输产品既不能储备,也不能调拨,只能在运输能力上保有后备,以满足运输量的波动和特殊的运输需要。

(4)人和物的运输过程往往要由几种运输方式共同完成,旅客旅行的起讫点、货物的始发地和终到地遍及全国,因此,必须有一个干支相连、互相衔接的交通运输网与之相适应。同时,运输业的生产场所不是点,而是一个面或一条线,即生产场所分布在有运输联系的广阔的空间里。

(5)各种运输方式虽然使用不同的技术装备,具有不同的技术经济性能,但生产的产品对社会具有同样的效用。而工农业生产部门工艺不同,其产品效用有很大差异,这是运输生产的又一特征。

三、交通运输业的地位与作用

交通运输是人类社会赖以生存的重要支撑条件。现代化的交通运输是社会进步的重要标志,交通运输业为人们的社会经济、文化活动和生产、生活提供必要的运输条件。

运输的目的是实现旅客和货物空间位移,运输生产是社会再生产过程中的重要环节。交通运输业创造的社会经济收益远大于自身的经济效益。

运输业的发展影响着社会生产、流通、分配和消费的各个环节,对人们生活、政治和国防建设都有着重要作用。

(1)运输业是社会生产的必要条件。运输网的拓展、运输条件的改善,必将有助开发新的资源,发展落后地区的经济,扩大原材料供应范围和产品的销售市场,从而促进社会生产的发展。

(2)运输费用在生产费用中占有很大比重。在生产布局中,如何考虑运输因素、最大限度地节省运输成本、不断降低运输费用,是节省社会生产费用、提高社会劳动生产率的重要因素。

(3)运输业担负着社会产品和商品流通的任务。缩短流通时间,就可减少社会产品和商品在流通过程中的数量。缩短流通时间的重要手段就是发展运输业。我国目前国有工业企业流动资金周转时间较长,如果流动资金的周转时间缩短10%,就可以节省流动资金100多亿元。因此,加快运输业的发展,建设一个发达的交通运输体系,不仅可以满足国民经济和人民生活水平对运输需要,也将促进生产发展和缩短流通时间,加速资金周转,最终促进社会劳动生产率的提高。

(4)运输业具有军民两用性质。在平时为经济建设服务,战时为军事服务。在战争中,它是联系前方和后方、机动部队、运送武器弹药和粮食等物资的保证。因此,交通运输业具有半军事性质,是国家战斗力的组成部分。

四、交通运输业的管理体制

我国目前运输业的管理体制是,分别设立铁道部、交通部和民航总局等主管各种运输方

式。具体表现为:

(1)铁道部主管全国的铁路工作。对国家铁路实行高度集中、统一指挥的运输管理体制,对地方铁路、专用铁路和铁路专用线进行指导、协调、监督和帮助。国家铁路运输企业行使法律、行政法规授予的行政管理职能。铁路沿线各级地方人民政府应当协助铁路运输企业保证铁路运输安全畅通、车站、列车秩序良好、铁路设施完好和铁路建设顺利进行。

(2)交通部主管全国的公路和水运工作。国务院交通主管部门主管全国公路工作;县级以上地方人民政府交通主管部门主管本行政区域内的公路工作,但是县级以上地方人民政府交通主管部门对国道、省道的管理、监督职责,由省、自治区、直辖市人民政府确定;乡、镇人民政府负责本行政区域内的乡道的建设和养护工作;县级以上地方人民政府交通主管部门可以决定由公路管理机构依照《公路法》的有关规定行使公路行政管理职责。交通部主管全国的水运工作。

(3)民航总局主管全国的民航工作。

(4)建设部下属的城乡规划司和城市建设司分管城市交通的规划和城市公共客运。

(5)管道运输归属石化行业,由国务院石化主管部门管理全国管道运输工作。

五、交通运输业的发展趋势

铁路、公路、水路、航空和管道等运输方式是现代社会中交通运输的主要方式。随着社会经济的发展,信息、电子、材料、现代控制和环境工程等现代工程技术和高新技术又为交通运输的发展注入了新的活力,推动和促进了现代交通运输业的迅速发展。由多种运输形式共同组成的国内、国际多维运输网络,已成为现代经济和社会发展中不可缺少的组成部分。

(一)交通运输发展的总趋势

1. 专门化趋势

运输专门化是运输效率化的前提。进入 21 世纪,交通运输领域在运输专门化方面体现出两个方面动向:一是运输工具专门化,二是运输方式专门化。运输工具专门化是以运输工具为主体的运输对象专门化,早期表现为由客货混载到客货分载,即旅客运输工具和货物运输工具的专门化,出现专门运输货物的货轮、货机、货车和专门运输旅客的客轮、客机、客车。近期表现为专用载货工具的发展,出现专门运输某一类货物的运输工具,如集装箱船、集装箱拖车、集装箱平车、液化气船、散装水泥车、罐车、散货船等。

由混运到分运是以运输方式为主体的运输对象专门化。较为典型的是海运,几乎在世界范围内放弃了客运,而专门从事货运。铁路的发展也已到了客货越来越不兼容的年代,从世界范围看,经济发展到较高水平之后,铁路客运与铁路货运的兼容性越来越差。一般的趋势是国土辽阔的大陆性国家以货运为己任,正在放弃客运,如美国、加拿大、澳大利亚、俄罗斯等国;国土较小或多岛屿的国家的铁路则以客运为己任,逐渐放弃货运,如英国、日本等国。

2. 大型化趋势

大型化是规模经济在交通运输业的具体体现。大型化的具体表现为重载化,铁路重载化发展比较好的国家是美国、俄罗斯、加拿大、澳大利亚、南非等国,1989 年,南非开行了一列装载 71 600 t 矿石的载重列车,该车全长 7.3 km,列车前部使用 5 台电力机车、中间使用 4 台电力机车、尾部使用 7 台内燃机车充当动力组。目前,世界上油轮的载重量最大达 56.3 万 t,矿石船的载重量最大达 30 万 t,液化气船的载重量最大达 13 万 m³,集装箱船的载重量最大达 6 790 标准箱(TEU)。此外,大型化在管道运输、公路运输和航空运输中也呈现出同样的发展趋势。

3. 高速化趋势

高速化一直是各种运输方式努力的方向。目前,正在发展的高速铁路有三种类型。一是传统高速铁路,运营的最高时速在 325~372 km,最大商业时速在 270~275 km;二是利用传统型普通铁路,采用摆式列车的高速铁路,商业速度为时速 200~250 km;三是磁悬浮铁路,目前仍处于试验阶段。此外,世界各国都在发展高速公路网络,航空运输向超音速、双音速飞机方向发展,水运向水翼船、气垫船和飞翔船(时速可达 160 km)方向发展。

4. 环保化趋势

环境污染较轻的运输方式再次引起人们的重视,如铁路的优势重新受到人们的认识,环境污染严重的运输方式受到了不少国家和地区的限制、放慢了发展的速度。环保型交通工具赢得了人们的青睐,除铁路牵引动力现代化外,电动汽车、双燃料汽车等清洁能源汽车成为汽车工业发展的主流。

5. 智能化趋势

当前,运输工具的驾驶更多地转向依靠仪表、信号和辅助驾驶系统,智能化程度越来越高。如在铁路运输中,一些国家开始应用集列车运行管理、列车运行调度、列车运行控制为一体的先进列车控制技术。先进列车控制系统基于客户机—服务器结构、分布式数据通信网和分布式数据库和现代人工智能技术,系统自动收集列车运行的数据,协助调度人员进行列车运行调度,控制列车运行。在水路运输系统中,应用船舶智能化、岸上支持系统智能化、水上运输系统整体智能化等技术。公路运输系统中,主要应用出行和运输管理系统、出行需求管理系统、公共交通运输管理系统、电子收费系统等智能化技术。航空运输中主要发展和应用通信、导航、监视和空中交通管理等方面的智能化技术。

(二)各种运输方式发展的趋势

1. 铁路运输发展的趋势

实现牵引动力电气化、内燃化,车辆大型化,运营管理现代化和主要运输过程控制自动化、半自动化,轨道结构重型化,养路、施工、装卸、修车机械化,铁路建设技术现代化,铁路宏观决策科学化,逐步建立以高新技术与适用技术并重,不同层次技术装备并重,重量、密度、速度兼顾,综合运输能力大、质量优、效率高、成本低、效益好,具有我国特点的铁路技术体系。

铁路运输现代化发展的总原则是:以提高运输能力为中心,保证运输安全为前提,不断提高运输质量、效率和效益;根据经济发展水平和不同的运输需求,采用不同层次的技术和装备,系统配套,发挥整体效能;改革管理体制,推动新技术尽快转化为生产力。

2. 公路运输发展的趋势

随着高速公路及汽车专用公路建成投入使用,开展公路快速客、货运业务;随着公路网的完善,特别是高速公路网的形成,按规模化要求建立集约化的运输企业;公路货运业将纳入物流服务业发展的系统中,更强调在专业化原则上的合作,包括不同运输方式之间的合作及与服务对象的合作;在经营管理上,逐步建立并运用运输管理信息系统;运输组织方式按生产力水平分层发展,在公路通行条件好、客货流量大的公路上,按现代企业制度的要求建立规模化、集约化经营的运输企业,在车辆配置上,充分考虑使用强度的影响及运输服务品质的要求。而在其他公路上,仍延续现行的运输组织方式;逐步加强运输规划,使公路建设及运输站场设施的配置与客货流规律更好地协调起来,同时还根据效率与效益原则,把运输服务向纵深推进。

3. 水路运输发展的趋势

运输功能拓展与运输方式变革,即在拓展港口功能、充分发挥港口集疏运作用的前提下,

建立以港口为物流中心的由铁路、公路、水运、航空、管道等多种运输方式优化组合的多式联运系统,使由原材料供应,产品生产、储存、运输,到商业销售的整个物流流通更畅通;航运经营观念发生新的变革,即从单纯追求利润转变为追求低运输成本和服务高质量,以使自己获得新的生存和发展机会;船型大型化、专业化与运输全球化;泊位深水化、码头专用化、装卸机械自动化;港口组合经营、港航联合经营、港方与货方合作经营正成为港口的一种新的经营机制。

4. 航空运输发展的趋势

新一代航空运输载运工具将不断被推出,即在解决音爆、高升阻比、高温材料、一体化飞行推力控制系统等问题的基础上,一批新机型将被推出。届时,超音速客机的飞行速度将可达2~3倍音速,亚音速客机的最大载客量将达800~1 000人,旋转翼垂直起降运输机载客可达100人左右,两栖运输船得到普遍应用;实施新一代通信、导航、监视和空中交通管理;信息技术在航空运输中得到更普遍的应用,即以信息化为核心的机场运作体系将涉及运行信息、现场管理、旅客服务信息、进离港系统、货运系统、保安系统以及航空公司和空管部门的信息接口等各个领域。

航空运输是一种科技含量高而密集的运输方式。高水平航空科技成果和大型、高速运输飞机的发展;先进通信、导航设备和技术的应用、新一代空中交通管理技术的实施;机场及其设施的现代化、自动化以及运输管理系统的信息化等都是航空运输发展新水平的体现,也是航空运输进一步发展的方向和目标。

第二节 交通运输法概述

一、交通运输法的概念

所谓交通运输法是指国家立法机关为了加强交通运输管理而颁布的法律以及国家行政机关依照宪法和法律的有关规定制定和发布的行政法规、规章,是集行政法、民法和经济法为一体的调整交通运输关系的法律规范的总称。

交通运输法是调整交通运输主管部门行政权力的创设、行使以及监督过程中发生的各种社会关系的法律规范。

制定交通运输法的目的是为了维护国家利益,规范交通运输秩序,保护公民、法人和其他组织的合法权益。

二、交通运输法律规范的渊源

法律渊源是指法律的表现形式,是指不同国家机关依法制定的各种具有不同法律效力的规范性文件。它们因国家机关不同而具有不同的效力。目前,我国交通运输法律规范的表现形式,即法律渊源大致包括下列几个层次:

1. 宪法

宪法是国家的根本大法,由全国人民代表大会制定和修改,是交通运输立法的基本依据,具有最高效力。

2. 法律

法律是指由国家最高权力机关(即拥有立法权的国家机关,在我国为全国人民代表大会及其常务委员会)按照立法程序制定和颁布的规范性文件。这是交通运输法的主要渊源,在交通

运输领域具有重要地位,如《中华人民共和国铁路法》(以下简称《铁路法》)、《中华人民共和国公路法》(以下简称《公路法》)、《中华人民共和国民用航空法》(以下简称《民用航空法》)等。

3. 行政法规

行政性法规是指由国家最高行政机关,即国务院为了实施宪法和有关法律,在自己的职权范围内,制定的涉及交通运输基本行政管理规范性文件的总称,多以“办法”“条例”、“实施细则”、“暂行规定”等命名,其法律地位和法律效力仅次于宪法和法律,如《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》等。

4. 地方性法规

地方性法规是指由省、自治区、直辖市、经济特区等地方人民代表大会及其常务委员会制定的一种规范性文件。其法律效力低于行政法规,仅限于地方政府管辖范围内有效,即受地域范围的限制。

5. 行政规章

行政规章是由国务院各部委及各级地方人民政府为实施法律、行政法规,在自己权限范围内依法制定的规范性文件,如由国家铁道部、交通部、民航总局所颁布的有关管理交通运输的条例、办法、规定和通知等。

6. 国际条约

国际条约是指国家及其他国际法主体间所缔结的以国际法为基础,确定其相互关系中的权利和义务的一种国际书面协议,也是国际法主体间互相交往的一种最普遍的法律形式。涉及交通运输法律关系的国际条约很多,但并不是所有国际条约都可以无条件地在任何一个国家内生效。根据国际法和国家主权原则,只有经一国政府签署、批准或加入的有关交通运输的国际条约,才对该国具有法律约束力,成为该国交通运输法律规范的表现形式,如《国际铁路货物联合运输协定》、《联合国国际货物多式联运公约》等。

7. 国际惯例

国际惯例是指在国际上因对同一性质的问题所采取的类似行为,经过长期反复实践逐渐形成的,为大多数国家所接受的,具有法律约束力的不成文的行为规则。国际惯例的成立必须具备两个要件:(1)物质要件,即一种行为必须是相同或类似的重复行为,并为多数国家或地区所持续采用;(2)心理要件,要求行为人在采取或进行该项行为时,在心理上认为是在履行法律义务。

8. 技术标准

技术标准是与交通运输法律规范有关的一种特殊渊源。技术标准可以分为国家标准和国际标准。国家标准是由国家质量技术监督部门组织制定、批准和发布。其中有一些强制性标准属于国家的技术法规,其他标准本身虽不具有强制性,但因标准的某些条文由法律赋予强制力而具有技术法规的性质。国际标准由国际组织制定,本身没有强制力,一般均为推荐性标准。但是,国际公约常将一些国际标准作为公约的附件,从而使其对缔约国产生约束力,例如,国际标准化委员会(ISO)等制定的针对产品和服务的质量及技术要求的标准就是如此。

三、交通运输法律规范的特点

1. 广泛性

交通运输系统的运行过程和交通运输活动内容的多样性决定了交通运输法律规范的广泛

性。具体表现在:

(1)内容的多样性。以货运为例,交通运输活动涉及从生产领域原材料的供应到流通领域产成品的销售诸多环节,涉及从五种基本运输方式到多式联运的诸多过程。交通运输法律应当对所有这些环节和过程中所产生的社会关系进行调整,因此内容非常广泛。

(2)表现形式的多样性。交通运输活动的多样性决定了交通运输法律不可能仅限于某一效力层次或某一种表现形式。交通运输法律有许多表现形式,有国家最高权力机关正式颁布的宪法和法律,有国家最高行政机关颁布的行政法规,有省、自治区、直辖市权力机关发布的地方性法规,有国务院各主管部门制定的规章、办法,有国际组织、团体制定的国际条约和国际惯例,还有相关的技术标准或技术法规等,不同的表现形式使交通运输法律表现出不同的效力层次。其中,法律具有最高效力,法规的效力次之,部门规章起到补充和帮助法律实施的作用。当交通运输活动在世界范围内进行时,会受到国际条约或国际惯例的制约;技术标准和技术法规,则根据不同的情况而在使用中具有不同的效力。

(3)交通运输活动的参加者众多,涉及不同运输方式、不同运输企业的承运人、旅客、托运人、收货人、运输代理人、运输中介人等不同的参与主体。

2. 复杂性

交通运输活动的广泛性和复杂性决定了交通运输法律规范具有复杂性。因为:

(1)交通运输法律规范包括横向的民事法律规范和纵向的行政法律规范以及各种技术规范,表现出交通运输法律规范本身的多样性。

(2)即使在同一类法律规范中,由于交通运输活动所涉及的领域众多,在各种运输方式内部又会发生不同的情况,因此,不同的运输方式、不同的运输主体,其权利、义务和责任都不相同,也将适用不同的法律规范。

(3)交通运输活动参与者的多样性也使得交通运输法律关系变得复杂。

(4)随着国际运输的发展,跨国运输活动会涉及很多国家,将会受到各个国家法律规范以及国际公约和国际惯例的约束和调整,从而使交通运输法律规范呈现出复杂性的特点。

3. 技术性

由于交通运输活动涉及多种现代运输方式,每一种运输方式都有其不同的技术特征和技术标准,体现出较高的技术含量。作为调整交通运输活动的法律规范,必然要涉及交通运输活动的专业术语、技术标准、技术政策等,因而体现出技术性的特点。

4. 变动性

随着交通运输业的快速发展、旅客和货主的需求日趋多样化、运输供给的服务内容越来越丰富。显然,经济和社会的快速发展,使得社会关系、经济关系经常处于变动之中,交通运输活动所引起的各种法律关系也处在不断的变动之中。作为调整交通运输法律关系的法律规范因而也具有较强的变动性,需要适时地予以废、改、立,以适应交通运输业的发展需要。可以说,交通运输法律规范的发展就是对其不断进行调整和增补的过程。

四、交通运输法律规范的适用范围

所谓交通运输法律规范的适用范围,是指交通运输法律规范在什么时间、什么地点、对什么人发生法律效力的范围。它包括空间效力范围、时间效力范围和对人的效力范围三方面。

1. 交通运输法律规范的空间效力范围

由于我国交通运输涉及各种现代运输方式,因此,交通运输法律规范的空间效力范围

包括:

(1) 铁路运输法律规范的空间效力范围,主要包括国家铁路、地方铁路、专用铁路、铁路专用线、合资铁路及中外合资铁路等。

地方铁路、专用铁路、铁路专用线、合资铁路(国内)、中外合资铁路都是我国铁路运输网的一个组成部分,也是整个交通运输网的一个组成部分。

(2) 公路运输法律规范的空间效力范围,主要包括国家干线公路(简称国道),省、自治区、直辖市干线公路(简称省道),县公路(简称县道),乡公路(简称乡道)和专用公路等五个行政等级公路。

(3) 水路运输法律规范的空间效力范围。本书所称水路运输,是狭义上的,主要指国内水路运输。因此,水路运输法律规范的空间效力范围主要包括我国沿海、江、河、湖泊、运河和其他境内通航水域及其港口。

(4) 海上运输法律规范的空间效力范围,主要包括我国港口与外国或世界上其他地区港口之间国际海上运输和船舶;部分规定也适用于我国港口之间海上运输及船舶。

(5) 航空运输法律规范的空间效力范围。航空运输以是否民用为标准,可划分为民用航空运输和非民用航空运输两大类。本书所称航空运输主要指民用航空运输。其法律规范的空间效力范围主要包括我国领陆和领水之上的空域,即中华人民共和国领空、民用机场以及民用航空器等。

2. 交通运输法律规范的时间效力

交通运输法律规范的时间效力是指交通运输法规体系中的各项具体法律规范从什么时候起开始生效。如我国《铁路法》的时间效力是从1991年5月1日开始的。

3. 交通运输法律规范对人的效力

交通运输法律规范对人的效力是指交通运输法规体系中的各项法律规范对什么人有效。这里所说的“人”,既包括自然人,也包括法人或其他社会组织。自然人中包括我国公民和外国人。即凡是与交通运输生产经营活动有关的一切自然人、法人或其他社会组织都必须遵守我国交通运输法律、法规和规章的规定,违者应承担相应的法律责任。

五、交通运输法律规范的调整对象

交通运输法规体系是我国经济法规体系中的一个组成部分,同其他法律、法规和规章一样,调整着特定(或一定)的社会经济关系。

根据现阶段我国交通运输的特点及走向,我国交通运输立法的调整对象主要是交通运输特定的经济关系。

1. 国家对交通运输宏观调控与管理过程中发生的宏观经济管理关系

所谓宏观经济管理关系,是指国家对整个国民经济的管理关系。就交通部门而言,是指国家对整个交通运输行业的管理关系。现代市场经济需要政府宏观调控,这是已被国内外市场经济发展的实践所证明的。交通运输是国家重要的基础设施,又具有很强的网络特性,在中国的具体国情条件下,更需要政府的宏观调控。这是确保国家、社会利益的需要,是维护市场经济秩序的需要,也是顺利推进交通运输企业改革的需要。

(1) 国家通过制定全局性的决策,建立交通运输法律和法规以及通过综合平衡,领导、组织、管理与监督等方式,理顺交通运输经济活动中的各种经济关系。

(2) 国家职能管理部门代表国家依法对交通运输部门与其他部门之间的关系进行管理与