

经济法专题、资料选编丛书之五

# 交通运输法概论

戚天常 戚庆英 编著

华北人才技术开发公司

河北大学科研处

经济法专题、资料选编丛书之五

# 交通运输法概论

戚天常 戚庆英 编著

华北人才技术开发公司  
河北大学科研处

## 《经济法专题、资料选编丛书》目录

本套丛书暂分20册,分期分批付印,现将书目介绍于下:

| 序号 | 书名       | 序号 | 书名                 |
|----|----------|----|--------------------|
| 一  | 经济法概述*   | 十二 | 商标法概说*             |
| 二  | 计划法概论    | 十三 | 广告法概说*             |
| 三  | 经济合同法概论* | 十四 | 环境保护法浅说            |
| 四  | 基本建设法概论  | 十五 | 自然资源法概说            |
| 五  | 交通运输法概论* | 十六 | 农业经济法浅说            |
| 六  | 工业企业法浅说  | 十七 | 中外合资企业法概说          |
| 七  | 商业法概论    | 十八 | 经济特区、开发区经<br>济法规简介 |
| 八  | 税法概论     | 十九 | 经济仲裁与经济司法          |
| 九  | 金融法概说    | 二十 | 食品卫生法浅说            |
| 十  | 科学技术法概说  |    |                    |
| 十一 | 专利法概说*   |    |                    |

说明:凡带\*符号的为已出书,其余的将陆续付印。已出书的可补订,尚未出书的现在即可汇款预订,预书全套也可,根据需要选订也可。(详见征订单)

邮汇:请寄保定河北大学科研处收。

信汇:开户银行保定北大街办事处青年路信用部

11—106622

### 经济法概述

(内部教学研究材料)

戚天常 戚庆英 编著

华北人才技术开发公司  
河北大学科研处  
河北大学印刷厂印刷

# 前 言

本书主要是由安徽大学法律系王镛付教授在全国经济法师资培训班上的讲稿和河北大学法律系戚庆英老师为河北大学法律系学员讲授《交通运输法》时参阅的部分材料，现经戚庆英老师整理成册，定名《交通运输法概论》，可供政法、财经、交通运输院校师生，以及政法、财经、交通运输实际部门工作者、运输专业户、联合体参考。

全国经济体制正在改革，客观情况变化很快，交通运输业也有很大发展，因此本书仅供读者参考，疏漏不妥之处，敬希读者随时提出改进意见！

本书在选编过程中承蒙河北大学科研处钱时惕处长、孙振笃付处长，河北大学法律系崔云鹏系主任等领导同志热情关怀、大力支持，中国政法大学经济法教研室戚天常老师和××铁路法院、××港务监督积极提供资料，在此一併表示衷心感谢！

编者

一九八四年十月

# 目 录

## 交通运输法基本知识

|                        |        |
|------------------------|--------|
| 第一节 交通运输法的概念和原则·····   | ( 1 )  |
| 一、交通运输法的概念·····        | ( 1 )  |
| (一) 交通运输·····          | ( 1 )  |
| (二) 交通运输关系·····        | ( 4 )  |
| 二、交通运输法的原则·····        | ( 7 )  |
| (一) 计划运输的原则·····       | ( 8 )  |
| (二) 合理运输的原则·····       | ( 9 )  |
| (三) 安全运输的原则·····       | ( 11 ) |
| (四) 协作运输的原则·····       | ( 15 ) |
| 第二节 交通运输管理体制·····      | ( 16 ) |
| 一、铁路运输的管理体制·····       | ( 16 ) |
| 二、公路和水路运输管理体制·····     | ( 18 ) |
| 第三节 货物运输合同·····        | ( 19 ) |
| 一、货物运输合同的概念和种类·····    | ( 19 ) |
| (一) 货物运输合同的概念·····     | ( 19 ) |
| (二) 货物运输合同的种类·····     | ( 20 ) |
| 二、货物运输合同的订立、变更和解除····· | ( 21 ) |
| (一) 货物运输合同的订立·····     | ( 21 ) |
| (二) 货物运输合同的变更和解除·····  | ( 22 ) |
| 三、当事人的权利和义务·····       | ( 23 ) |
| (一) 托运人的权利和义务·····     | ( 24 ) |
| (二) 承运人的权利和义务·····     | ( 24 ) |
| (三) 收货人的权利和义务·····     | ( 25 ) |

|                            |         |
|----------------------------|---------|
| 四、违反货物运输合同的责任·····         | ( 25 )  |
| (一) 承运方的责任·····            | ( 26 )  |
| (二) 托运方的责任·····            | ( 27 )  |
| 第四节 货运事故的处理·····           | ( 27 )  |
| 一、铁路货运事故的处理·····           | ( 27 )  |
| 二、公路汽车货运事故的处理·····         | ( 29 )  |
| 三、水路货运事故的处理·····           | ( 30 )  |
| 四、民航货运事故的处理·····           | ( 31 )  |
| 附交通运输部有关资料                 |         |
| 1. 中华人民共和国铁道部铁路旅客运输规程····· | ( 33 )  |
| 2. 中华人民共和国铁道部铁路货物运输规程····· | ( 66 )  |
| 3. 中华人民共和国交通部              |         |
| 公路汽车旅客运输规则·····            | ( 87 )  |
| 4. 中华人民共和国交通部              |         |
| 公路汽车货物运输规则·····            | ( 98 )  |
| 5. 中华人民共和国交通部              |         |
| 水路旅客运输规则·····              | ( 107 ) |
| 6. 中华人民共和国交通部              |         |
| 水路货物运输规则·····              | ( 127 ) |
| 7. 中华人民共和国海上交通安全法·····     | ( 143 ) |
| 10. 国务院颁发《关于农民个人或联户        |         |
| 购置机动车辆和拖拉机的若干规定》·····      | ( 151 ) |

## 第一节 交通运输法的概念和原则

### 一、交通运输法的概念

我国社会主义交通法，是由铁路运输法规、公路运输法规、水路运输法规和航空运输法规等组成的，它是调整社会主义交通运输关系的法律规范的总称。

#### (一) 交通运输

交通运输，是一个特殊的物质生产部门。它是运用一定的交通工具，通过一定的交通线路和设施，实现货物、旅客位置转移的生产活动。

交通运输业是一个物质生产部门，马克思把它列为社会生产的第四个物质生产部门。马克思指出：“除了采掘工业、农业和加工工业以外，还存在着第四个物质生产领域，这个领域在自己的发展中，也经历了几个不同的生产阶段：手工业生产阶段、工场手工业生产阶段，机器生产阶段。这就是运输业，不论它是客运还是货运。”（马恩全集二十六卷一册444页）

交通运输业是一个物质生产部门，但它是一个特殊的物质生产部门，它与工业、农业生产部门不同，它不是在生产过程中直接生产物质产品，而是在流通过程中的继续。马克思指出：“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。”（马恩全集二十四卷170页，75年人民版）

交通运输业，是国民经济的重要组成部分，它是由铁路运输、公路运输、水路运输、航空运输以及管道运输等组成的。这些交通运输部门组成了全国的四通八达的运输网，构成了国民经济的动脉。

铁路运输具有运量大、速度快、运距长、运费低等优点，而且受气候、季节等自然条件影响较小。我国人口众多，幅员辽阔，物产量大，需要长途运输的物资多。因此，铁路运输是我国交通运输事业的重点。列宁说过：“铁路，是使城市与乡村、工业与农业间获得最明显联系的一种表现，整个社会主义是以此联系为根据的。”（人民大学版《苏维埃民法》下册131页）。《六五计划》基本建设投资，重点用于能源和交通建设，交通运输投资298.3亿元，其中铁路投资172.9亿元。

公路运输、可以四通八达，机动灵活，可以深入到山区、乡村、车站、码头、仓库，可以直达运输，适合短途运输。全国除西藏两个县以外，几乎所有的县、公社都通了公路汽车，但仍满足不了农村商品生产发展的需要，还必须进一步发展公路运输。

水路运输，运量大、运费低，可以利用自然水道，我国有长达18,000公里的海岸线，江河湖泊，纵横交错，有贯穿许多省区的长江流域和黄河流域，发展水路运输的潜力很大。为适应经济发展的需要，减轻铁路运输的压力，突出地要求加速开发和发展水路运输。

航空运输，在现代运输方式中，是速度最快的，它有许



多独有的优点。随着经济建设的发展，尤其是国际经济、文化交流的扩大，旅游事业的发展，并由于我国幅员辽阔的特点，发展航运是非常重要的。随着社会的进步，它在交通运输结构中所占地位将愈来愈重要。《六五计划》民航投资是5.8亿元。

管道运输，在国外把它列为一种新的运输方式。它运量大，成本低，连续性好，一般不受气候季节的影响，但它只限于油气类物资的运输。

民间运输，集体经济和城乡专业户经营的运输方式。民间运输，种类多样，机动灵活，联系面广。为机动车船、木帆船、畜力车、驮力、人力车等。应根据因地制宜的原则，充分发挥民间运输的积极性，为四化建设和人民生活需要服务。为了发展农村商品生产，活跃城乡经济，民间运输应统筹安排，有计划地发展。

交通运输业对于国民经济的发展，具有重要的意义。交通运输业是整个国民经济发展的“先行官”。因为社会生产，首先要运输生产资料；为了再生产，又首先要将产品运往市场以求商品的实现。无论是进行一个生产过程，或是开辟一个新的工业区、农业区或商业区，都要求交通运输先行一步。它把原料、能源基地和加工业基地联系起来，把生产与消费联系起来，把整个社会生产、分配、流通、消费各个环节联系起来，使全国各企业之间、部门之间、城乡之间、地区之间联结成为一个有机的国民经济的整体。没有交通运输这个纽带或桥梁，社会再生产就不能顺利进行，整个国民经济就不能发展。因此，为了实现社会主义现代化，必须大力发展交通运输业，并尽快要实现交通运输业的现代

化。《六五计划》规定要集中力量搞好以能源、交通为中心的重点建设，而且，为了抓能源，首先要抓交通运输业。使国民经济发展中这两个薄弱的部门得到加强和发展，这是使整个国民经济转向主动的重要环节。

## （二）交通运输关系

交通运输法调整的对象是交通运输关系。交通运输关系是各种运输方式在运输活动中所产生的社会关系的总称。

1、根据运输方式的不同，可以分为：

### （1）铁路运输关系

铁路运输关系，由专门的铁路运输法规调整。例如1979年铁道部《关于确保行车安全的命令》1975年铁道部《铁路行车事故处理规则》、1967年铁道部《铁路货物运价规则》1980年《铁路旅客运输规程》、1984年的《铁路货物运输规程》、1982年的《铁路货运事故处理规则》等。

### （2）公路运输关系

公路运输关系，由专门的公路运输法规调整。例如1972年公安部、交通部《城市和公路交通管理规则》、1973年交通部《公路汽车货物运输规则》、1981年交通部《公路汽车旅客运输规则》等。

### （3）水路运输关系

水路运输关系，由专门的水路运输法规调整。例如1979年交通部《水路货物运输管理规则》和《水路货物运输规则》、1980年交通部《水路旅客运输规则》以及1983年《中华人民共和国海上交通安全法》等。

### （4）航空运输关系

航空运输关系，由专门的航空运输法规调整。例如1977

年中国民航总局《国内货物运输规则》和《国内旅客运输规则》以及1951年政务院《飞机旅客意外伤害强制保险条例》等。

### (5) 管道运输关系

管道运输关系，是一种特殊运输关系，调整这种关系的法规和管理这种运输关系的职权划分等，都是待研究的问题。调整这种关系的法规很少。1978年交通部、石油工业部为调整因修筑管道与沿途公路发生的关系曾颁布了《关于处理石油管道和天然气管道与公路相互关系的若干规定（试行）》。

### (6) 民间运输关系

调整民间运输关系，除参照《经济合同法》和有关交通法规外，主要有1984年国务院《关于农民个人或联户购置机动车船和拖拉机经营运输业的若干规定》等。

上述各种运输方式的运输关系，除有各自专门的法规调整外，还有对各种运输方式的运输关系都能实行调整的共同法规。例如，1980年国家经委《关于处理港口、车站无法交付货物暂行办法》，1980年国家经委等部门《关于严格控制生产出售和严禁携带易燃易爆危险品乘坐车船飞机的紧急通知》，1972年交通部《危险货物运输规则》，1980年交通部、粮食部《铁路和水路货物联运规则》，1981年国家经委《联合运输工作暂行条例》等。

2、根据运输关系性质的不同，可以分为：

#### (1) 交通运输管理关系

交通运输管理关系，是按行政隶属系统，国家对交通运输活动进行组织领导的关系。也就是中央交通主管机关和地

方交通主管机关之间以及它们和交通运输企业之间所形成的组织领导关系。

运输管理关系，是运输关系中最重要的一种关系。它是交通运输法调整对象中的核心部分。因为在我国社会主义公有制基础上，占统治地位的交通运输业是由国家专营的；各种运输关系都要接受国家计划的调节。社会主义国家必须坚持对全国的交通运输业实行统一领导、分级管理。为保障国家对交通运输业的组织领导，必须加强对运输管理关系的法律调整。

## （2）交通运输合同关系

交通运输，它把社会生产、分配、流通、消费各个环节联结起来了。这种联结关系在我国社会主义商品生产条件下，主要表现为交通运输合同关系。

交通运输合同关系，是按照平权和等价有偿的原则，承运人和托运人、收货人或旅客之间所产生的权利、义务和责任关系。调整运输合同关系的法规，主要是1982年的《经济合同法》和各种运输方式的《货规》、《客规》等。

3、根据运输对象的不同，可以分为：

### （1）旅客运输关系

旅客运输关系是一种重要的运输关系，但它一般是属于生活消费领域里的社会关系，有人主张把它划归民法调整，而经济法集中调整货物运输关系。本章暂不专门研究旅客运输关系。

### （2）货物运输关系

货物运输关系，是运送物货而产生的运输关系，它是一种经济关系，是交通运输法调整的重点对象。本章主要讲授

货物运输的法律规定。

货物运输关系，根据运输方式不同，有铁路、公路、水路、航空、民间以及联运等各种货物运输关系。

货物运输关系，根据运输货物性质的不同，有一般货物运输关系；特种货物运输关系，例如鲜活货物、易腐货物、超限货物、灌装液体货物等运输关系；危险货物运输关系。

货物运输关系，根据货物运输的速度可以分为慢运和快运。

货物运输关系，从办理种类来说，分为整车、零担和集装箱。

按《铁路货规》规定，一批货物的重量、体积或形状需要以一辆三十吨以上货车运输的，应按整车托运；不够整车运输条件的按零担托运；符合集装箱货物运输条件的，可以按集装箱托运。按零担托运的货物，一件体积最小不得小于0.02立方米（一件重量在十公斤以上的除外），每批不得超过三百件。此外，还规定了有些货物不得按零担托运。

按《水路货规》规定，货物运输分为整批、零星和集装箱。一张运单的货物重量满三十吨或体积满三十四立方米，应按整批货物托运，不足此数的按零货物托运。

上述各种不同的货物运输关系，都有各种不同的法律规定加以调整，因此，应加以区分。

从上面的分析，可以概括地说，调整交通运输关系的一系列的法律规范，组成了统一的交通运输法。交通运输法是调整交通运输关系的法律规范的总称。

## 二、交通运输法的原则

我国交通运输法是建立在生产资料社会主义公有制基础

上的法律，它是社会主义国家的意志表现，它是为社会主义经济基础服务的，因此它是社会主义性质的交通运输法。它的基本原则集中体现了它的性质，是调整交通运输关系的基本准则，应严格遵循。

交通运输法的原则：

### （一）计划运输的原则

社会主义国民经济的特征是计划经济。交通运输业是国民经济的重要组成部分，是联结社会生产的纽带，客观上要求交通运输业必须实行计划运输。

为保证交通运输业实行计划运输，交通运输法确定了计划运输的原则。我国铁路、公路、水路、航空等《货规》，对货物的计划运输均作了规定。

凡是要经铁路、公路汽车、水路运输的整车或整批货物，无论是统一分配调拨的物资，或非统一调拨的物资，托运单位均应按月向所在地的运输部门提出要车（船）计划，运输部门根据托运单位提出的要车（船）计划，进行严格审核后，结合自己的运输能力，实事求是地制定运输计划。运输部门在编制运输计划时应从全局出发，保证重点，统筹兼顾，合理安排，留有余地。

货物运输计划（包括月度计划和旬间计划）经核准以后，即具有法律约束力，承托运双方均应严格执行。在具体执行中，要本着先计划内，后计划外，先重点、后一般，以及均衡运输的原则组织运输。

货物运输计划，原则上不得变更，只有在特殊情况下，经过一定的审批程序才能变更。托运单位要求变更计划，必须提出申请，按审批程序经批准后，才能变更运输计划。而

且运输计划只能变更一次。承运单位遇有特殊情况，可依法变更。如天灾、事故、重车积压、港口堵塞或收货单位提出要求，可以采取停装、限装，但必须按程序经过批准。

货物运输，原则上必须实行计划运输。但紧急军事运输及救灾、防汛、抢险等急运物资，可以不受计划限制，应优先安排。托运单位逾期提送的运输计划（即要车、船计划），按计划外运输办理。计划外运输，由货物起运站（港）根据实际情况处理。由于承运方责任，当月未完成的计划内物资，托运单位可以不提下月的要车、船计划，并不得作为计划外处理，承运人应于下月在保证重点的同时，在计划内优先安排。

货物运输计划是签订货物运输合同的依据，而货物运输合同是落实和实现货物运输计划的法律形式。依法定程序批准的运输计划和双方签订的运输合同具有法律约束力，违反者都应承担一定的法律责任。

## （二）合理运输的原则

合理运输，就是合理地使用运力来组织物资的运输。各种运输方式在承运物资时，要坚持在水陆运输分工方面要合理，在物资的流向方面要合理，在运输的线路和中转环节等方面要合理。

合理运输是解决目前运输紧张、可以立即收效的一项办法，即使运力不足的矛盾缓和后，它仍然是必须坚持的一项运输原则。它有利于运力的节省，有利于全局利益，有利于提高社会综合经济效益。

为了保证合理运输，国家非常重视这方面的法制建设。1977年国家经委发布了《关于大力开展合理运输工作的通

知》，1983年国家经委发布了《关于加强合理运输工作的通知》。各种运输方式的《货规》中都规定了合理运输的原则，并禁止各种不合理运输的现象。

托运人和承运人以及有关各方面，均应互相协作、密切配合，坚持按合理运输的有关规定，办理货物运输。运输部门依法有权拒绝承运不合理运输的物资。

《铁路货规》曾规定：“物资的生产、分配、采购、销售以及运输各方面，都要贯彻物资合理调运的原则，根据物资合理调运办法、流向图和水陆合理分工的规定，组织物资的合理调运。“并规定，要切实避免不合理的运输：

- 1、同一品种、同一规格或可以互相代用的物资，在铁路线上的对流运输；
- 2、就地就近可以供应的物资舍近求远的过远运输；
- 3、货物运抵到站再重新装车的重复运输；
- 4、可以利用其他运输工具解决的短距离运输；
- 5、违反水陆合理分工等不合理运输。

1983年国家经委的《通知》对加强合理运输工作特作了如下一些规定：

1、大宗物资（包括进口物资），如煤炭、成品油、生铁、焦炭、铁矿石、水泥、木材、盐、化肥、糖、磷矿石、硫铁矿、酸、碱等、应按物资主管部门会同运输部门制定或修订的物资合理流向图进行运输。运输部门要严格掌握审批制度，加强计划管理，对未经批准不按合理流向图组织运输的物资，不得列入运输计划；因有特殊情况，需批准放行的违流物资，因通过的限制口的不同，分别须经铁道部（交通部）和物资主管部共同审批。由部审批的主要限制口以外的



限制口，可由发运的铁路局（航运局、海运局）和当地物资部门审批。

2、要消除同一品种的物资在一个省、市、自治区内又进又出的不合理运输。原则上凡从外省（市、自治区）调进的物资，本省（市、自治区）不得将自产的同一品种物资再调出外运，而应留在本地使用。

3、严格控制铁路短途运输，积极发挥汽车运输的作用。应按照1983年3月国家经委等《关于逐步把铁路短途运输物资改由汽车承运的通知》，对铁路运输紧张区段、大城市和沿海主要港口，运距在五、六十公里以内（个别地区可以延长至一百公里左右），现由铁路运输的物资，各省、市、自治区经委根据各地实际情况，组织研究改由汽车运输，并作出铁路不予承运的安排。

4、加快水运建设，充分利用水运。要有计划有步骤地发展沿海城市间的物资扩大海路运输，长江沿线的物资扩大长江水路运输，东北、华北与华东、华南等沿海地区的物资运输由水陆联运承担。

5、从长远看，要搞好工业的合理布局和生产力的合理配套。为此，在制定新建、扩建大中型企业基本建设计划和总体设计方案时，应邀请交通运输部门参加审查，拟定合理的运输方案。有利于贯彻合理运输的原则。

### （三）安全运输的原则

现代化运输活动，要有严格的安全措施，又必须要有专门的安全法规加以保障。无论是旅客运输，还是货物运输，也不论是何种运输方式，都必须依法保障旅客人身安全和货物运输的安全。这不仅是交通运输活动的特点所决定，也是