

# 交通运输法

(第二版)

陈家宏 林毅 陈迎新 颜诗树 编著  
邓君韬 魏琼 张敖

西南交通大学出版社

·成都·



## 再版前言

《中华人民共和国民法典》(以下简称《民法典》)自2021年1月1日起实施。我国民法典是“社会生活的百科全书”,是民事权利保护的宣言书,是新中国民事立法的集大成者。它的颁布施行不仅是新时代我国社会主义法治建设的重大成果,在我国法治建设历史上更具有里程碑意义。历史上,民法典的颁行都为一国的政治、社会、经济和文化提供了一种新的思维方式(Maria Luisa Murillo, 2001),“民法典在中国特色社会主义法律体系中具有重要地位,是一部固根本、稳预期、利长远的基础性法律”(习近平, 2020)。实施好民法典,人民群众的切身利益就会得到法律保障,必将对我国法治国家、法治政府、法治社会建设带来更积极、更全面、更规范的影响,也会对坚持和完善中国特色社会主义制度、推进国家治理体系和治理能力现代化,保障人民群众美好幸福生活提供充分的法律保障。

民法典是我国民事法典,也是市场经济的基本法律。我国实行的是民商合一体制。民法典为市场经济提供了基本的市场规则,规定了市场主体的类型,如明确市场主体包括非法人组织等;界定了市场交易中的财产权及其边界,主要可见于物权规则;提供了市场交易制度规则,如合同规则和侵权规则。随着我国改革开放的进一步深化,初步建立的某些市场经济制度和规则已无法满足社会和经济的新需求,亟须按照新理念、新思想进行规范化、科学化。民法典的颁布实施是新时代加快完善社会主义市场经济体制,发展社会主义市场经济,巩固社会主义基本经济制度的必然要求。

民法典的颁布实施也给交通运输法带来了新的理念、新的规则,以及法律规范化、体系化和统一化的绝好机会。如《民法典》第九条明确将节约资源、保护生态环境作为一项基本原则,是对生态环境保护时代问题的回应,是宪法对生态文明保护要求的落实。《民法典》其他分编进一步细化了对资源生态的保护,如合同编规定,当事人在履行合同过程中,应当避免浪费资源、污染环境和破坏生态(第五百零九条),运输合同当事人也不例外。又如,《民法典》出台“反霸座”条款,即第八百一十五条,强调:“旅客应当按照有效

客票记载的时间、班次和座位号乘坐。”第八百二十条同时规定：“承运人应当按照有效客票记载的时间、班次和座位号运输旅客。”为此，“霸座”就不仅是一种不道德的行为，更是一种违法行为，由此确定了不一定需要公权力介入的反霸座规则。反霸座规则旨在充分发挥法律的指引功能，督促旅客依法依规乘坐交通工具，确保出行良好秩序和乘车安全。

交通运输是国民经济的基础性、先导性、战略性产业和重要的服务性行业，交通运输法是市场经济法律的重要组成部分。随着我国交通运输管理体制的深化改革与交通运输业的不断发展，我国交通运输法制也得到了进一步的完善，很多的专门法，包括铁路法、公路法、海商法等都进行了修正，有的还不止一次进行修改。同时，承蒙各高等院校、高职院校及读者们的抬爱，出版社反馈《交通运输法》使用量较大，第一版已经销售告罄。为此，编写组决定借民法典颁布实施之机，在2013年《交通运输法》的基础上，对该书进行修正再版。

编写组经过认真讨论，确定修正的基本原则是：（1）务必与新颁布的民法典合同编及交通运输典型合同规定相衔接；（2）与新修订的铁路法、公路法、海商法等专门法律法规规定相一致，各专门法律法规新修订截止时间统一为2020年12月31日；（3）与现有主体称谓如交通运输部国家铁路局等相统一。此次修订中编写组尽可能做到撰写、修订的法律教材的法律规范性，专门法律技术科学性，部门法律特色专门性。同时，本书的各章修订由原作者完成，即第一章陈家宏、第二章林毅、第三章陈迎新、第四章颜诗树、第五章邓君韬、第六章魏球，全书由陈家宏统筹。另外，为了完善交通运输合同类型，这次借修订之际，编写组专门邀请了张教博士补充撰写了第七章“多式联合运输法”。希望以此纪念民法典的颁布实施，促进交通运输法治的教育与进步。

编写组在撰写过程中借鉴了很多专家学者的成果，在此表示感谢！同时，由于水平的局限，《交通运输法》还有很多不足，欢迎批评、指正！

**陈家宏**

2021年6月3日于交大东苑

## 前 言

交通运输把人与人之间的全部生产、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，是整个国民经济的命脉。交通运输业越发达，为其他产业提供的原材料越多，同时也缩短了商品的储存、运输和投放市场的时间，加速了资金的流动周期，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内容的丰富多彩提供了条件，与广大人民群众、经济社会发展息息相关。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的建设，经过六十多年的建设，特别是改革开放三十多年以来的建设，交通运输事业取得了显著的进步，尤其是我国高速铁路建设走进了国际先进行列。同时，面对交通运输的长足发展，交通运输法制建设也逐步建立和完善。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，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<sup>①</sup>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。为了提升学校办学的内涵，进一步加强与积极扶持、提升人文社会科学学科的建设，西南交通大学于1996年正式申办首届法学（重点）本科专业，同时开始了学校法学学科的建设。法学门类也是学校以交通为特色、以工为主，理、工、管、经、文、法多学科协调发展的明确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，一直在做着和我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

---

<sup>①</sup> 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，是中国近代建校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”（轨道交通运输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。

划中设置了两个选修课程组、四类特色课程组，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“工程建筑施工技术”。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”“财税法”；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”；第四组为“专利代理类”，课程包括“专利信息检索与运用”“专利与商标代理”。学生在选修课程组和特色课程组中各任选一组即可毕业，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，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。前述课程的开始需要配套教材建设，但现有法学教材囿于学科体系划分以及时代发展等多种原因，或未以“交通运输”为主题加以整合，或显陈旧、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、适合教师开展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》。

本书由西南交通大学法学教师们撰写，由陈家宏教授拟定全书结构并统稿，全书各章撰稿人分别为：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。教材编委会从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》进行了修订<sup>①</sup>以及时间较长，本书据此几经修改、调整，也算与时俱进的产物。

本书分为交通运输法概述与具体运输法律制度两大部分，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法共计六章。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；希望通过本书的学习，读者能对我国交通运输法框架体系和法律制度有一个全景式的了解；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，读者亦可深入研究和學習。

---

<sup>①</sup>《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》予以了修改。

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，可作为法学硕士（法律硕士）研究生的阅读参考教材，同时还可以作为广大交通运输企业或物流企业从业人员的学习参考书目。

知识无涯，水平有限，不足甚至谬误之处恐将难免，亦敬请读者见谅。

**陈家宏**

2013年秋于成都





# 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 .....	12
第三节 交通运输法律关系 .....	18
第四节 交通运输法律的基本原则及其实现 .....	28
第二章 铁路运输法 .....	39
第一节 铁路运输法概述 .....	39
第二节 铁路旅客运输合同 .....	53
第三节 铁路货物运输合同 .....	71
第四节 国际铁路运输公约 .....	86
第三章 公路运输法 .....	100
第一节 公路运输法概述 .....	100
第二节 公路旅客运输合同 .....	106
第三节 公路货物运输合同 .....	124
第四节 公路货物运输国际公约 .....	135
第五节 公路运输保险与保价 .....	141
第四章 国内水路运输法 .....	150
第一节 国内水路运输法概述 .....	150
第二节 国内水路客运合同 .....	152
第三节 国内水路运输保险与保价 .....	163
第四节 国内水路运输的行政监管 .....	168

<b>第五章 海商法</b> .....	177
第一节 海商法概述 .....	177
第二节 海上旅客运输合同 .....	194
第三节 海上货物运输合同 .....	199
第四节 船舶租用合同 .....	209
第五节 海上拖航合同 .....	216
第六节 碰撞、海损与赔偿责任 .....	222
第七节 海上运输相关国际公约 .....	231
<b>第六章 公共航空运输法</b> .....	240
第一节 公共航空运输法概述 .....	240
第二节 公共航空运输合同的承运人 .....	246
第三节 公共航空旅客运输合同 .....	253
第四节 公共航空货物运输合同 .....	266
第五节 公共航空运输国际公约 .....	273
<b>第七章 多式联合运输法</b> .....	278
第一节 多式联合运输概述 .....	278
第二节 多式联合运输法律框架 .....	289
第三节 多式联合运输合同 .....	298
第四节 多式联合运输单据 .....	306
第五节 多式联合运输责任与保险 .....	311
<b>参考文献</b> .....	321

## 第一章 交通运输法概述

### 第一节 交通运输与交通运输法

#### 一、交通运输及其特征

##### (一) 交通运输概述

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、劳动对象及生活生产资料,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”是两个密切相关的概念,“交通”的基本含义是往来通达、彼此相通、交接与往返;《辞海》中“运输”的解释为“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,也是人类发展的生活过程中的必然情形。习惯上人们将“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,甚至因特网等;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。本书所称交通运输限于狭义的交通运输,且限于交通运输运营管理,不包括交通运输基础设施的规划建设。

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。”<sup>①</sup>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、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会越多，也会缩短商品的储存、运输和投放市场的时间，加速资金的流动周期，相应地促进其他产业的发展，同时会为人们生活的便利与内容的丰富多彩提供条件。

## （二）交通运输业的特征

交通运输业作为一个独立的物质生产部门，随着市场经济的深入发展而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并发挥出其大

---

<sup>①</sup> 中共铁道部党校理论研究室选编：《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。

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法律关系的法律规范总称，是指有权国家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权力的创设、行使与监督过程，以及交通运输中当事人权利义务的形成、变更与终止过程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业与国际上的交流与合作，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，任何部门法皆以一定的社会关系的调整为使命，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以及交通运输合同关系。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组织、管理和监督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，还有交通运输企业内部运输承包合同关系等。

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。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、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，这是维护市场经济秩序的需要。其中，包括国家及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，国家和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的计划、生产、分配、财务核算等方面的管理关系。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，主要还是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。经济协作有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、促进经济社会进步的方向发展。

### 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运输工具完成旅客或货物由一定地点运送到另一个地点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，其主要分为四大类：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。铁路运输法律规范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点运送到另一地点以完成旅客或货物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。水路运输是利用水资源进行运输生产活动，是一种最古老、又最先开始使用机械化工具、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、投资少，受自然条件的限制与影响大，开发利用涉及面较广的特点与优势。

#### 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继续扩大，同发达国家船队规模继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，特别是集装箱船的发展引人注目；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。<sup>①</sup>

#### 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运输方式，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第一条原油输送管道。管道运输是伴随经济快速发展的一种新型、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，并可实现自动控制。调整管道运输关系的专门法律规范，目前尚不多见。

#### 7) 多式联运和相继运输关系

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，由多式联运经营者将货物从一定地点运送到另一地点而产生的经济关系。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，多式联运因此应运而生。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。其基本特点是多式联运的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。多式联运经营者负责履行或者组织履行多式联运合同，对全程运输享有承运人的权利和承担承运人义务。

相继运输，是指两个以上承运人以同一运输方式联运，如铁路、公路、水路或空中等同一运输方式，将旅客或者货物从起运地点运输到约定地点的联运方式，可以是国内多个地点，也可以是不同的国家或多个国家的地点产生的运输，如“中欧班列”。相继运输中，与托运人订立合同的承运人对全程

---

<sup>①</sup> 郑国华主编：《交通运输法教程》，中国铁道出版社1999年版，第167页。



运输承担责任；损失发生在某一运输区段的，与托运人订立合同的承运人和该区段的承运人承担连带责任。

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、高速公路、城市轨道交通、地铁、轻轨、高架等，这些交通运输过程中发生的交通运输关系适用既有的交通运输法律，还是具有适用的特殊性，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”或“法律体系”“法律渊源”，是指由一国现行的全部法律规范按照不同的法律部门分类组合而形成的一个呈体系化的有机联系的整体。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，以及交通运输行政管理体制等。

##### 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。法律中有规定交通运输行为的专门法律，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》

**批注 [1]:** 第一章原则不使用简称；其他各章引用较多，建议在第一次使用时注明之后使用简称且加书名号。

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，交通运输法律还涉及交通运输关系其他法律，如《中华人民共和国民法典》《中华人民共和国刑法》《中华人民共和国土地管理法》《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的各类规范性条件的总称，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《中华人民共和国宪法》和《中华人民共和国立法法》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《国内水路运输管理条例》《公路安全保护条例》《铁路安全管理条例》《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部、各委员会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的规定、办法、实施细则等规范性文件总称。交通运输部<sup>①</sup>是我国法律规定的交通运输行政主管部门，交通运输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

---

<sup>①</sup> 2008年3月，在原交通部的基础上组建交通运输部，将交通部、中国民用航空总局的职责，建设部的指导城市客运的职责，整合划入该部。同时，组建国家民用航空局，由交通运输部管理。为加强邮政与交通运输统筹管理，国家邮政局改由交通运输部管理。2013年3月将铁道部拟定铁路发展规划和政策的行政职责划入交通运输部，组建国家铁路局，由交通运输部管理，不再保留铁道部。本书中的交通部、铁道部均指原交通部、原铁道部。

形式，其数量之多，使用范围之广，使用频率之高是其他形式的法律渊源所无法比拟的。此外，交通运输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。交通运输行政法规对加强我国交通运输管理、保障交通运输安全起有重要作用。

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运输部，自此由交通运输部行使对铁路运输行政主管职能。之前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，在交通运输部未予废除、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《中华人民共和国立法法》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《中华人民共和国宪法》和《中华人民共和国立法法》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，满足地方人们生产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，制订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》，等等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、条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、参加的交通运输地区性多边条约和交通运输国际公约。国际公约、条约是指我国缔结或参加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规定。交通运输业的国际性很强，因此国际条约和国际惯例是交通运输法的重要表现形式。国际上关于交通运输的公约和规则有：《国际铁路货物运输公约》《国际铁路货物联运协定》《海牙规则》等。我国目前参加的国际公约有《统一国际航空运输某些规则的公约》《国际民用航空公约》《联合国国际货物多式联运公约》等。这些国际交通运输公约促进了国家间人们的友好往来和国际贸易的发展，保障了国家间交通运输的正常运营与安全，也有利国际交通运输争议与纠纷的处理。

### （二）交通运输法横向体系

交通运输法横向体系是指依照交通形式区分的各类专门交通运输法律规范。主要包括：

#### 1. 铁路方面

1990 年 9 月第七届全国人大常委会第十五次会议通过了《中华人民共和国铁路法》，2009 年 8 月第十届全国人民代表大会常务委员会第十次会议、2015 年 4 月第十二届全国人民代表大会常务委员会第十四次会议先后进行了两次修正，是调整铁路运输企业与旅客或托运人之间运输关系的基本法律。1989 年 8 月国务院发布了《铁路运输安全保护条例》，2004 年 12 月 22

日国务院第74次常务会议进行修改,这个条例的颁布施行对保证铁路运输安全畅通起到了很大的作用。由国家经济委员会、铁道部、交通部、安全部和劳动人事部等部委1986年联合发布施行的《铁路道口管理暂行规定》对加强铁路道口管理与安全起到了重要作用。

## 2. 公路方面

1997年7月第八届全国人大常委会第26次会议通过了《中华人民共和国公路法》,1999年10月第九届全国人大常委会第十二次会议进行了第一次修正,2004年8月第十届全国人大常委会第十一次会议进行了第二次修改。1987年10月国务院颁布了《中华人民共和国公路管理条例》,2008年12月国务院对该条例进行了修订。1988年6月交通部发布的《中华人民共和国公路管理条例实施细则》,2009年5月交通运输部修改并公布该实施细则。2011年3月中华人民共和国国务院令第593号公布《公路安全保护条例》,自2011年7月起施行,《中华人民共和国公路管理条例》及其实施细则同时废止。2003年10月第十届全国人大常委会第五次会议通过了《中华人民共和国道路交通安全法》,2007年12月第十届全国人大常委会第三十一次、2011年4月第十一届全国人大常委会第二十一次、2021年4月全国人大常委会第十三届第二十八次会议分别对其进行了修改。这些公路交通法律规范为保障我国公路交通运输运行起到重要作用。

## 3. 海运和水路方面

1992年11月第七届全国人大常委会第二十八次会议通过了《中华人民共和国海商法》,1999年12月第九届全国人大常委会第十三次会议还通过了《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》。2001年12月国务院发布了《中华人民共和国国际海运条例》,国务院于2013年7月、2016年1月、2019年3月分别对其进行了三次修改。1987年5月国务院发布了《中华人民共和国水路运输管理条例》,国务院于1997年12月、2008年12月进行了两次修改;2012年9月通过了《国内水路运输管理条例》,同时废止《中华人民共和国水路运输管理条例》。1987年9月交通部发布了《水路运输管理条例实施细则》,1998年3月交通部对其进行了第一次修改,2009年6月交通运输部对其进行了第二次修改,2014年3月由《国内水路运输管理规定》取代。上述法律法规是调整我国水路和海上交通运输关系的基本法律规范。

## 4. 航空运输方面

1995年10月第八届全国人大常委会第十六次会议通过了自1996年

3月起施行的《中华人民共和国民用航空法》，2009年8月第十一届全国人大常委会第十次会议至2021年4月第十三届全国人大常委会第二十八次会议对其共进行了6次修正。2009年4月国务院常务会议颁布《民用机场管理条例》等，这是规范航空运输的基本法律规范。

总之，经过几十年交通运输发展的实践，新中国交通运输法律规范已经初步形成以宪法为核心，以专门交通运输法为基本法律，包括交通运输行政法规、部门规章和地方性规章制度，以及交通运输国际条约为主要内容的交通运输纵向法律体系。同时，也基本形成了铁路运输、公路运输、内河和海洋运输，以及航空运输等交通运输横向法律体系。限于篇幅，本书侧重从铁路、公路、海运、内河与航空等主要交通运输中的承运人与旅客、托运人与收货人等法律关系进行阐述。

## 第二节 交通运输法的产生与发展

### 一、交通运输法的产生

早在远古时期，人类就开始采用极简单的运输工具来实现人或物的空间位移，当时的运输与生产活动融为一体。随着社会经济的发展，生产力水平的提高，社会分工的不断扩大，以及运输工具的改进，交通运输业才逐渐从社会活动中分离出来，形成一个独立的物质生产部门。

交通运输法的产生发展与交通运输业的发展状况有着密切联系。纵观交通运输法的历史发展，商品生产与交易是交通运输产生和发展的根本动力。商品生产的发展水平，决定了交通运输的现实状况，从而直接或间接地导致社会上层建筑——交通运输法的形成与发展。古代商品交换不是普遍的现象，商业活动中所需要的运送，一方面由于物品数量少，距离短，另一方面由于运输安全的需要，运输活动一般由商人自己完成。进入手工业生产阶段，人们依靠驮畜、人力车、畜力车等运输工具进行运输，这时法律对交通运输事务的调整主要是围绕所有权进行的，即对运输中的物品及运输工具的所有权进行保护。

海上运输是最古老的交通运输方式之一，调整海上交通运输法律关系的海商法萌芽于公元前9世纪，即有“落地海法”之称的航海贸易习惯法。在

1765年瓦特发明蒸汽机之后,美国的富尔顿于1807年在哈德逊河上试航了他发明的汽船后,水上运输步入了机械化时代。此后,随着海上运输工具的不断进步,水上运输步入新的历史时期,海上交通运输法律内容也因此不断变化。

18世纪60年代自英国开始的工业革命,迅速带来了社会关系的深刻变化,从而导致了道路交通运输活动的专业化、道路交通运输产业的规模化,因此各国法律对道路交通运输活动形成的许多社会关系作了相应的规定,进行有利于社会发展方向的规范调整,逐步产生了一些道路交通运输法律。

铁路是第一次工业革命的产物,世界上的第一条铁路出现在英国。1825年9月25日,长43.5千米从斯托克顿至达林顿的铁路开始营业,这就是世界铁路的起源。由于铁路能够迅速、大量地运送旅客和货物,受气候环境影响小等特点,欧美国家相继修建铁路并通过制定铁路交通运输法规来规范铁路运输行为。世界上最早制定铁路交通运输法规的国家是比利时,其一开始修建铁路就以立法的形式规定全部铁路由国家经营。19世纪30年代,英美铁路企业开始实行较完整的铁路运输法规,其中明确规定交通运输双方的权利义务等。

随着美国莱特兄弟于1903年第一次试飞成功,交通运输业进入了新的发展阶段。第二次世界大战以后,世界民用航空进入飞速发展阶段。随着海、陆、空交通运输工具的迅速发展、高速公路的出现以及交通运输活动的日趋频繁,交通运输立法受到世界各国的普遍重视,并日趋完备。

我国早在春秋战国时期就有关于驿、置、传、邮等交通运输法律制度的规定。到了秦朝有使用车辆的“车同轨”制度以及“弃灰于道者断其手”的法律条文,即对违反交通运输管理法规、破坏道路设施的人实行非常严厉的制裁。以后历代封建王朝都对交通运输管理也制定了一些管理的法规。清末至新中国成立以前,由于政治和自然条件的原因,运输工具落后,运输布局很不合理,很多地区处于十分闭塞的状态,我国交通运输业的发展极为缓慢,交通运输法律颁布也少。

## 二、交通运输法的发展

新中国成立以后,随着国民经济的发展,我国交通运输业的规模、质量、技术水平发生了翻天覆地的变化,取得了辉煌的成就,我国交通运输法律也随之得到了逐步完善和发展。大致可分为新中国成立初期至改革开放前、改革开放至今两个阶段。

### （一）新中国成立初期至改革开放前

这期间我国经历了国民经济恢复、第一个五年计划、“大跃进”、国民经济调整、十年动乱，以及改革开放前的社会主义经济建设等阶段，交通运输侧重体现在公路交通运输的恢复与发展中。全国（港、澳、台地区除外）公路通车里程从原来的8万千米，发展到1953年、1956年、1966年和1976年底，公路通车里程分别达到12.6万千米、25.4万千米、51.4万千米和82.3万千米，同时，1976年有路面里程达57.9万千米，桥梁达11.7万座、293万延米。同时，中国民航、铁路也得到了一定发展。1949年，一年共抢修恢复了8278千米铁路，到1949年底，全国铁路营业里程共达21810千米，客货换算周转量314.01亿吨公里。1952年6月18日，满洲里至广州开行了第一列直达列车，全程4600多千米。到1980年底铁路营业里程达49940千米，全国铁路网骨架基本形成，客货换算周转量达7087亿吨公里。1978年，航空旅客运输量达到231万人，运输总周转量3亿吨公里。

1949年，中央人民政府设立交通部、铁道部，其中交通部负责全国水运、公路和民间交通运输工作，铁道部负责铁路建设与铁道运输工作。1949年11月在人民革命军事委员会下设立了民用航空局。1962年4月，第二届全国人民代表大会常务委员会第五十三次会议决定民用航空局名称改为中国民用航空总局。

这一期间，我国与交通运输不断变化与发展相适应所颁布和实施的交通运输法律文件主要有：1958年6月5日，全国人民代表大会常务委员会第九十七次会议通过《关于加入1929年在华沙签订的“统一国际航空运输某些规则的公约”的决定》；1957年10月，全国人民代表大会常务委员会第八十二次会议通过《关于承认1930年国际船舶载重线公约的决定》。颁布的交通运输法规主要有：1950年8月，中央军委、政务院颁布实施了《铁路军运暂行条例》；1951年5月、6月，政务院先后发布《进出口列车、车员、旅客、行李检查暂行通则》《铁路留用土地办法》；国务院1963年至1979年先后颁布实施了《中华人民共和国海港管理暂行条例》《中华人民共和国打捞沉船管理办法》《中华人民共和国非机动船舶海上安全航行暂行规则》《中华人民共和国对外国籍船舶管理规则》，以及《旅客丢失车票和发生急病、死亡处理办法》《煤炭送货办法》《火车与其他车辆碰撞和铁路路外人员伤亡事故处理暂行规定》，还有《外国民用航空器飞行管理规则》《国境河流外国籍船舶管理办法》等。另外，发布的交通运输规章制度主要有：1951年4月，国务院财政经济委员会还公布并实施了《铁路旅客意外伤害强制保险条例》《轮船旅客意外伤



害强制保险条例》《飞机旅客意外伤害强制保险条例》；1974年6月，国务院财政部公布实施了《关于对外国籍轮船运输收入的征税规定》等。这期间，我国从交通运输实际需要出发制定了很多的交通运输的法规规章、条例办法，全国性的交通运输法律几乎还没有。

## （二）改革开放至今

随着改革开放和商品经济的发展，我国交通运输事业在国民经济中的地位、作用和效益日益彰显。在公路建设方面主要表现在：公路里程增加，公路等级提高；公路科学技术取得巨大进步；公路养护管理有了新的进展。截至2009年6月底，国家高速公路网建成370多万公里，比新中国成立时期8.07万公里，足足增长了四十多倍，占规划里程的56.5%。其中，“五纵七横”国道主干线已于2007年全线贯通，乡镇通车率达到100%。2010年年底，高速公路里程达60302千米，一级公路有54216千米，全国公路路面铺装率达到60%。我国铁路大发展主要是从2003年铁道部提出“推动中国铁路跨越式发展”总战略开始的，从此，中国铁路进入了跨越式发展的新时代。2005年1月，国务院常务会议通过了《中长期铁路网规划》，明确中国铁路网中长期建设目标。中国铁路先后实行了六次大提速。2007年4月18日，中国第六次铁路大提速正式展开，CRH1、CRH2、CRH5动车组大规模上线运行，列车运行时速达200千米。其中京哈、京广、京沪、胶济线部分区段时速达到250千米，中国从此进入了高速铁路时代。随着京津城际铁路、石太客运专线、武广客运专线、郑西客运专线、沪宁城际铁路、沪杭城际铁路的开通，大量时速250千米、300千米、350千米的动车组已经上线运行，中国高速铁路已经达到世界先进水平。其间，台湾高速铁路1998年启动兴建计划，台北市至高雄市两市之间路线全长345千米，2007年3月2日正式通车，设计运营时速300千米。我国民航事业无论在航空运输、通用航空、机群更新、机场建设、航线布局、航行保障、飞行安全、人才培养等方面都持续快速发展。1987年，我国开始对民航业进行以航空公司与机场分设为特征的体制改革；1993年4月，中国民用航空局改称中国民用航空总局并实行进一步改革。截至2004年底，我国定期航班航线达到1200条，其中国内航线（包括香港、澳门航线）975条、国际航线225条，境内民航定期航班通航机场133个（不含香港、澳门、台湾），形成了以北京、上海、广州机场为中心，以省会、旅游城市机场为枢纽，其他城市机场为支干，联结国内127个城市，联结38个国家80个城市的航空运输网络。

我国改革开放后，随着交通运输业的极大发展，交通运输法规规章相继

建立健全，一方面为逐步制定和完善我国交通运输法律奠定了坚实基础，另一方面也为交通运输法律的实施、落实进行了配套、细化，进一步促进了交通运输业的发展和交通运输的规范化、科学化管理。其中，一部分逐步由新的法律或法规取代而失效，一部分进行了修改、修正后继续适用，还有一部分制定后正在实施。

1979年后，国务院先后颁布实施航空方面的法规有《外国民用航空器飞行管理规则》《中华人民共和国对外国籍船舶管理规则》《民用机场管理暂行规定》《中华人民共和国民用航空器适航管理条例》《国内航空运输旅客身体损害赔偿暂行规定》《中华人民共和国民用航空安全保卫条例》《中华人民共和国飞行基本规则》；铁路、公路方面的法规有《铁路货物运输合同实施细则》《铁路运输安全保护条例》《中华人民共和国公路管理条例》《中华人民共和国道路交通管理条例》《道路交通事故处理办法》；水运与海运方面法规包括《水路货物运输合同实施细则》《中华人民共和国水路运输管理条例》《中华人民共和国航道管理条例》《中华人民共和国海上交通事故调查处理条例》《中华人民共和国海上国际集装箱运输管理规定》《关于外商参与打捞中国沿海水域沉船沉物管理办法》《中华人民共和国国际海运条例》，以及《全民所有制工业交通企业设备管理条例》等。同时，2003年后颁布或修改实施的还有《通用航空飞行管制条例》《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》《中华人民共和国道路运输条例》《公路安全保护条例》《中华人民共和国内河交通安全管理条例》《中华人民共和国渔港水域交通安全管理条例》等。

我国交通运输法律的制定主要是从20世纪90年代开始的。第一部有关交通运输的法律是1983年9月第六届全国人民代表大会常务委员会第二次会议通过的《中华人民共和国海上交通安全法》，1990年9月第七届全国人民代表大会常务委员会第十五次会议通过了《中华人民共和国铁路法》。随后，1992年11月第七届全国人民代表大会常务委员会第二十八次会议通过《中华人民共和国海商法》，1995年10月第八届全国人民代表大会常务委员会第十六次会议通过《中华人民共和国民用航空法》，1997年7月第八届全国人民代表大会常务委员会第二十六次会议通过《中华人民共和国公路法》，2003年6月第十届全国人民代表大会常务委员会第三次会议通过《中华人民共和国港口法》，2003年10月第十届全国人民代表大会常务委员会第五次会议通过《中华人民共和国道路交通安全法》。并于1999、2004年两次专门修改了公路法，2007、2011年两次专门修改了道路交通安全法，2009年8月第十一届全国人民代表大会常务委员会第十次会议通过《全国人民代表大会常务委员会关于修改部分法律的决定》，其中修改了公路法、铁路法、民用航空法，还修改了

公路法、道路交通安全法部分条款，完成了我国交通运输法律体系的建设和发展。

我国交通运输法的建立健全，进一步规范、提升与促进了我国交通运输业的运营和管理。同时，从经济和社会的发展需要来看，我国交通运输法制建设状况还存在许多问题。主要表现在：①已发布的有些交通运输法规、规章制度是在计划经济条件下确立的，内容陈旧已不能适应我国市场经济进一步发展的要求，而且有些法规原则性高，针对性、可操作性不强，需要进一步修改、完善。②已有的交通运输方面的规定主要是行政法规或部门规章，立法层次低，立法质量不高，法律效力有限，而且有些法规、规章之间内容不协调，时有抵触现象出现。适当时需要制定一部统一的交通运输法，以协调、统一各专门交通运输法律的原则、基本制度等。③我国交通运输法与国内其他行业立法及西方发达国家的法律以及国际条约的比较还有较大差距。我国要实现交通运输法体系“层次分明、体系完整、结构合理、规范协调”的目标仍需进一步努力，需要加强法律制定的统一性、规范性要求和具体实施的力度。

### 三、交通运输法的完善

交通运输要适应市场经济的发展，交通运输企业必须全面走向市场，必须从根本上转变其经营管理体制，而经营管理体制的转变必须要有法律的保障与规范。在现有的交通运输法律基础上进一步完善和实施交通运输法律制度，是交通运输在新的历史条件下适应市场经济体制及其改革以及满足其自身快速发展的迫切要求，对实现我国交通运输管理的现代化以及交通运输事业的快速发展具有重要意义。

#### （一）交通运输法制建设是发展交通运输与维护交通运输秩序的前提

几十年来的交通运输管理实践经验告诉我们：凡是重视与加强交通运输法律法制建设与实施的，交通运输事业的发展速度就快，交通运输活动有序化就强。世界各国交通运输企业的改革与发展都是有立法与实施作保证。如德国铁路改革的具体措施之一就是修改德国宪法中关于铁路运输的条款，铁路的国有性质转变为国有控股、股份制、民营制。美国铁路的改革是以国会通过的《铁路复兴及管理改革法》《国家铁路客运法》《斯塔格斯铁路法》等一系列法律为基础的。由于市场经济就是法治经济，一切社会经济关系都要

依靠法律来调整。交通运输行业是国民经济的重要组成部分，但由于历史的原因，我国交通运输事业的发展还不能完全适应市场经济发展的需要，必须依法进行交通运输体制改革，需要对有关各方的利益关系进行调整，这些都离不开交通运输法制的建立健全。

#### （二）实现法治交通是适应我国社会主义现代化建设的必然要求

十一届三中全会以来，我国正坚定不移地向社会主义现代化的宏伟目标迈进。“交通强国”是我国的重大基础战略，交通运输业发展是我国国民经济和社会发展的战略重点。交通运输管理是一种复杂的社会经济活动，这种复杂的活动需要一套健全的法律制度来保证其正常运转。随着社会主义现代化建设的发展，一切经济活动将纳入法制管理的范畴，交通运输业也不例外。只有这样才能引导人们依法进行日常交通运输活动，形成良好、规范的交通运输运行秩序，做到处理纠纷时以法律为准绳，以事实为依据，明确划分当事人各方的权利，依法维护各方当事人的合法权益，促进国民经济的发展。

#### （三）完善交通运输法制是加快对外开放的客观要求

随着交通运输市场对外开放，我国交通运输企业走向国际、吸引国外资金发展我国交通运输业就必须做到有法可依、有法必依，只有这样才能促进我国交通运输企业进入国际市场，加快对外经济技术合作，实现我国交通运输国际化、现代化。因此，建立与完善既遵守国际公约、尊重国际惯例，又符合我国交通运输实际情况的交通运输法律制度就成为保障交通运输行业健康发展，加快对外开放的客观要求。

## 第三节 交通运输法律关系

### 一、交通运输法律关系的概述

#### （一）交通运输法律关系的概念

法律关系是法律在调整社会关系并规范人们行为的过程中形成的权利、义务关系。法律关系是一种特殊形态的社会关系，它与一般社会关系相比有三个主要特征，即以法律规范为前提，以法律上的权利义务为纽带，以国家

强制作为保障手段。不同的法律部门调整不同的社会关系，因而形成不同的法律关系。刑事法律关系是由刑事法律规范所调整的社会关系，民事法律关系是由民事法律规范所调整的社会关系，行政法律关系是由行政法律规范所调整的社会关系，经济法律关系是由经济法律规范所调整的社会关系。

交通运输法律关系是经济法律关系的重要组成部分，是指由交通运输法律规范所确认和调整的在交通运输管理活动和交通运输营运过程中发生的各方当事人间的权利义务关系。交通运输法律关系随着科学技术进步、社会经济发展和交通运输业的变化不断丰富完善。

## （二）交通运输法律关系的特征

交通运输法律关系作为法律关系的一个分支，当然具备所有法律关系的特征，如直接或间接反映社会的物质生活关系，受国家强制力的保护等。同时，交通运输法律关系作为一个独立的部门法律关系，具有其自身独有的特征。主要体现在以下几个方面：

### 1. 交通运输法律关系一方主体的固定性

任何一种法律关系都有双方甚至多方主体，交通运输法律关系也不例外，但交通运输法律关系区别于其他法律关系的主要特征之一就是其一方主体的固定性，即交通运输法律关系的一方始终是交通运输企业。例如在铁路运输法律关系中，虽然各铁路局<sup>①</sup>、铁路分局作为相对独立的企业法人，有各自的特殊经济利益，但作为全国铁路的组成部分，总是以铁路这个整体面目出现，以铁路承运人的名义与旅客、托运人或收货人发生铁路运输关系，铁路组织内部的责任划分并不影响对旅客、托运人或收货人的权利义务关系。

### 2. 交通运输法律关系内容的特定性

交通运输活动是通过运载工具将旅客或货物从一定地点运送到另一地点以完成运输对象的空间位移，因此交通运输法律关系的产生、变更或终止是发生在交通运输过程之中，发生于交通运输管理过程或发生于交通运输营运过程，总之是发生在交通运输活动的各个环节之中。进而因此产生的交通运输双方或多方权利义务关系都必然与交通运输构成要素有关，是交通运输特定的权利与义务关系。例如，交通运输承运人应当保障及时、安全和有效地将旅客或托运货物运送到约定地点等。

<sup>①</sup> 2018年11月，中国铁路总公司下属18个铁路局改制为中国铁路某局集团有限公司，后文仍简称铁路局。

### 3. 交通运输法律关系主体与客体的同一性

交通运输法律关系主体，是指在交通运输法律关系中享有权利并承担义务的公民、法人或其他组织。交通运输法律关系客体，是指交通运输法律关系主体的权利和义务所指向的共同对象，包括物和行为。在我国交通运输法律规范中，如《内河交通安全条例》《海上交通运输法》等将船舶（物）进行拟人化处理，将其视为交通运输法律关系的主体。在其他场合或法律关系中船舶等通常为法律关系的客体，这就体现为交通运输法律关系主体和客体的同一性。

#### （三）交通运输法律关系的产生、变更和消灭

法律关系是法律对社会关系加以确认和调整的结果，它具有相对稳定性。但由于社会生活本身是不断变化发展的，法律关系也就具有某种流动性，从而表现为一个产生、变更和消灭的过程。

交通运输法律关系的产生，是指因一定交通运输法律事实的出现，在主体之间形成了法律上的权利义务关系。交通运输法律关系的变更，是指在交通运输法律关系产生以后、消灭之前，由于一定的交通运输法律事实的出现，原有交通运输法律关系的主体、客体或内容（即权利和义务）发生了变化。交通运输法律关系的消灭，是指交通运输法律关系主体之间的权利义务完全终止。交通运输法律关系终止的原因可能是交通运输法律关系主体之间的权利义务充分行使和履行完毕，也可能是由于某种法律事实的出现导致主体双方的权利义务无法继续行使或履行。

交通运输法律关系的产生、变更和消灭不是随意的，必须符合两个条件：一是交通运输法律规范的存在，这是交通运输法律关系产生、变更和消灭的前提和依据。如果没有交通运输法律规范的明文规定，就不可能产生交通运输法律关系，变更和消灭更无从谈起。二是交通运输法律事实的存在，交通运输规范对主体之间的权利义务加以规定，为交通运输法律关系的产生提供了可能性。然而，在一定的法律事实未出现之前，这种可能性还无法转化为现实性。当交通运输法律事实出现时，交通运输法律规范关于权利义务的规定就从可能变成现实。因此，交通运输法律规范为交通运输法律关系的产生、变更和消灭提供了抽象的可能性的条件，交通运输法律事实为交通运输法律关系的产生、变更和消灭提供了具体的现实性的条件。

如前所述，交通运输法律事实是交通运输法律关系产生、变更和消灭的条件。所谓交通运输法律事实是指由交通运输法律规范所规定的，能够引起

交通运输法律关系产生、变更和消灭的各种事实总称。根据是否与当事人的意志有关,可以将交通运输法律事实分为两类:一类是事件,一类是行为。

事件又称法律事件,指的是与当事人意志无关的,能够引起交通运输法律关系产生、变更和消灭的事实。事件的特点是它的出现与当事人的意志无关,不是由当事人的行为所引发的。交通运输法律关系中的事件一般有两种:一是引起交通运输法律关系产生、变更和消灭的不可抗拒的自然现象,如洪水或地震导致交通运输活动的中断,导致交通运输法律关系的变更或消灭,即属于事件的范围。二是引起交通运输法律关系产生、变更和消灭的不以交通运输法律关系当事人的意志为转移的社会事件,如战争导致交通运输建筑、设施与设备的破坏,从而导致交通运输活动的无法或变更履行等。

行为又称法律行为,指的是与交通运输法律关系的当事人意志有关的,能够引起交通运输法律关系产生、变更和消灭的事实。它包括作为和不作为。行为一旦做出,也是一种事实,它与事件的不同之处在于当事人的主观因素成为引发此种事实发生的原因。因此,法律上所说的行为,仅指与当事人意志有关的且能引起法律关系后果的那些行为,既不含与当事人意志无关的行为,也不包括与当事人意志有关但无法律意义的行为。

## 二、交通运输法律关系的主体

### (一) 概述

法律关系一般由三个要素构成,即参与法律关系的主体,构成法律关系的内容——权利义务以及法律关系所指向的共同对象即客体。交通运输法律关系也与其他法律关系一样,也是由主体、客体、内容这三个要素构成的。

交通运输法律关系的主体是指在交通运输的生产经营和管理活动中依法享有权利义务的人,通常可分为权利主体和义务主体。主要包括自然人、法人和其他组织。自然人是指有生命并具有法律人格的个人,是权利主体和义务主体的基本形态,包括公民、外国人和无国籍人。法人是自然人的对称,是法律上的拟制人,指具有法律人格,能够以自己的名义独立享有权利和承担义务的组织。其他组织是指不具有法人资格,但以自己的名义参与社会活动的各种组织。应当指出的是,作为交通运输法律主体的自然人、法人或其他组织必须具有权利能力和行为能力。权利能力是指由法律所确认的享有权利或承担义务资格,是参加任何法律关系都必须具备的前提条件。公民的

权利能力自公民出生时产生，至死亡时消灭，法人或其他组织的权利能力从依法成立时产生至解体时消灭。除法律特别规定外，任何组织或个人不能对公民、法人或其他组织接受交通运输的权利加以限制或剥夺。

行为能力是法律所确认的，公民、法人和其他组织通过自己的行为行使权利和履行义务的能力。具有行为能力，意味着法律允许权利主体和义务主体以自己的名义独立参加法律关系，行使自己的权利或履行自己的义务。确定公民有无行为能力的标准有二：一是能否辨认自己行为的性质、意义和后果；二是能否控制自己的行为并对自己的行为负责。根据我国有关法律规定，我国行为能力制度将自然人分为三类：一是完全行为能力人，二是限制行为能力人，三是无行为能力人。法人和其他组织的权利能力与行为能力同时产生，同时消灭。即从其依法成立之日起产生，至其依法撤销之日止消灭。无论自然人还是法人、其他社会组织参与交通运输活动，应当依法进行并受到其行为能力的限制。

在我国，交通运输法律关系的主体除了有各级各类交通运输行政主管机关外，主要包括承运人、旅客、托运人和收货人，在参与交通运输法律关系过程中都应当具备相应的交通运输活动的资格与能力。各级各类交通运输行政管理机关的职权职责由相应法律法规规定或上级行政管理机关授权，这里不作专门阐述。

## （二）承运人

承运人是指经营交通运输业，通过运送旅客或货物来获取报酬或运费的人，包括从事运输服务的个人、运输企业包括法人或其他组织。根据运输生产活动中的公用性不同，交通运输分为营业性运输和非营业性运输，只有营业性运输才属于我们这里所说的运输主体生产活动。由于现代运输生产活动具有高风险、高技术的性质，法律为了维护社会公共利益，规范交通运输秩序，需要对承运人加以严格的资格规定，并明文规定其权利范围并强行赋予其法律义务。在我国，承运人既包括国有企业运输组织，如航空公司、铁路局等，也包括集体运输组织、城镇运输个体户和农村运输专业户。

## （三）旅客、托运人和收货人

旅客是指与承运人订立合同以完成自身运输目的的当事人。托运人是指在货物运输合同中以自己的名义将货物交付给承运人进行运输的一方当事人。收货人是指在货物运输合同中有权依照合同约定提取货物的人。之所以把旅客、托运人和收货人放在一起阐述，主要是因为，在运输合同中，承运



人为一方当事人，而旅客、托运人和收货人分别作为另一方当事人，其权利、义务有相似之处。

### 三、交通运输法律关系的客体

法律关系的客体，是指法律关系主体的权利义务所共同指向的对象，又称为权利客体和义务客体。它是将法律关系主体间的权利与义务联系起来的纽带，如果没有客体，法律关系主体的权利和义务就无从实现。交通运输法律关系的客体是指参与交通运输法律关系的自然人、法人和其他组织享有权利和承担义务所指向的共同对象。交通运输法律关系的客体以其所载的利益作为交通运输权利和交通运输义务的中介，是交通运输法律关系的一个构成要素。

从宏观上看，交通运输法律关系客体的典型形态包括物和行为：

#### （一）物

物是指能够满足人的生活需要，具有稀缺性和合法性，并能够为人类所支配和控制的物质对象。法律上所说的物包括一切可以成为权利对象的自然之物和人造之物，能够成为交通运输法律关系客体的物的内容相当广泛。如交通运输企业中的国有资产、交通运输设施等。

#### （二）行为

在法律关系客体的意义上，行为指的是法律关系主体为实现一定的目的而进行的一切活动，包括作为和不作为。作为又称为积极的行为，指积极地从事某种交通运输活动，如交通运输企业依法进行经营管理的行为，国家有关部门依法对交通运输行业进行管理监督的行为。不作为又称为消极的行为，指对某些主体在交通运输方面的某些限制。如铁路运输中对承运人主体资格的限制、对托运人及旅客所携物品的限制等。

### 四、交通运输法律关系的内容

#### （一）概述

法律关系的内容是指法律关系主体间的权利与义务。交通运输法律关系的内容，是指参与交通运输的自然人、法人或其他组织所享有的权利和所承

担的义务。交通运输法律关系的内容是交通运输法律关系的基础，离开交通运输法律关系主体间的权利与义务，交通运输法律关系就不可能存在。交通运输法律关系的实质就是权利义务关系，这种权利与义务的关系直接由交通运输法律规范所确认，并得到国家强制力的监督与保护。权利是指规定或隐含在法律规范中，实现于法律关系中的主体以相对主动的作为或不作为获得利益的一种手段、可能性。义务是规定或隐含在法律规范中，实现于法律关系中主体以相对被动的作为或不作为保障权利主体获得利益的一种约束手段、责任。

交通运输法律关系内容主要表现为交通运输主体的权利义务：交通运输行政管理机关依法对交通运输活动进行组织、管理和监督并对违反交通运输法律法规的公民、法人或其他组织依法采取行政强制措施；交通运输其他主体依法进行相应交通运输经营、管理活动；交通运输主体的权利受到侵害时依法请求国家有关机关的救济；等等。

## （二）交通运输营运法律关系的内容

交通运输营运法律关系内容是交通运输法律关系内容的主要组成部分。交通运输营运法律关系内容主要体现为承运人、旅客、托运人和收货人的基本权利与基本义务。

### 1. 承运人的基本权利和基本义务

#### 1) 基本权利

（1）费用请求权。承运人有权依照法律规定的标准向旅客收取客票费和可能的行李票费，向托运人或收货人收取运输费用；旅客、托运人或收货人不按规定交付费用的，承运人有权拒绝承运；托运人或者收货人不支付运费、保管费或者其他费用的，有权留置相应的运输货物。旅客、托运人或收货人逾期领取货物、包裹的，承运人有权收取保管费。

（2）人身、货物的检查处置权。承运人为了保障运输安全，有权依照法律规定对旅客的人身、所携带的行李物品及托运人托运的货物进行检查，对坚持携带或夹带危险物品或者违禁物品的旅客约定拒绝运输，对违反规定的旅客有权依法处理，对违反规定的货物有权拒绝运输并依法处置。

（3）运输工具管理权。承运人作为运输工具的所有者或使用者，有权对运输工具进行全方位的管理、操纵，不受旅客或托运人的干涉。

#### 2) 基本义务

（1）不得拒绝当事人合理的运输要求的义务。我国《民法典》第八百一

十条规定：“从事公共运输的承运人不得拒绝旅客、托运人通常、合理的运输要求。”这属于法律的强制性规定，任何承运人都不能违反。所谓公共运输，是指面向社会公众，为全社会提供运输服务的运输。旅客、托运人通常合理的运输要求是指按照一般的运输条件，承运人能够承担运输任务的要求。对于从事公共运输服务的承运人来说，应该满足相关公众关于运输安全、必要的辅助性义务的合理要求，对于拒绝提供其公布的运输条件的运输服务时，应当承担相应的法律责任。

(2) 在合理期间内按约定的运输路线进行运输的义务。我国《民法典》第八百一十一条规定：“承运人应当在约定期限或者合理期限内将旅客、货物安全运输到约定地点。”第八百一十二条规定：“承运人应当按照约定的或者通常的运输路线将旅客、货物运输到约定地点。”这是承运人按约定期限、地点、运输路线进行运输的最基本义务。交通运输的实质就是实现旅客或货物从一个地方到另一个地方的空间位移，因此承运人就负有按约定时间、约定地点，以及约定或通常的路线运输旅客或货物的义务。

(3) 保护旅客生命健康和保护货物安全的义务。承运人在运输过程中要采取各种措施，确保旅客的生命健康和货物的安全。为此采取的必要措施，旅客或托运人等应予以配合。安全运输也是交通运输业的一项基本原则，为确保交通运输的安全，我国《中华人民共和国海商法》第一百一十四条、《中华人民共和国民用航空法》第一百二十五条、《中华人民共和国铁路法》第十条等都对安全运输作了专门规定。

## 2. 旅客、托运人和收货人的基本权利和基本义务

### 1) 基本权利

旅客、托运人和收货人的基本权利就是承运人的基本义务，即依法合理要求承运人在合理期限、约定或适当路线安全完成运输目的的权利。随着社会经济和科学技术的发展，以及交通运输条件的改善和交通运输能力的提升，旅客提出了安全、快捷舒适的运输要求。此外，旅客还有携带规定数量的行李和随行人员的权利，托运人和收货人还有运输合同的变更权和解除权等。另外，旅客、托运人和收货人均享有损害赔偿请求权。

### 2) 基本义务

(1) 支付票款或运费，持有效客票单证承运。我国《民法典》第八百一十三条规定：“旅客、托运人或者收货人应当交付票款或者运输费用。承运人未按照约定路线或者通常路线运输增加票款或者运输费用的，旅客、托运人或者收货人可以拒绝支付增加部分的票款或者运输费用。”第二百九十四条规

定：“旅客应当持有效客票乘运。旅客无票乘运、超程乘运、越级乘运或者持失效客票乘运的，应当补交票款，承运人可以按照规定加收票款。旅客不交付票款的，承运人可以拒绝运输。”票款或运费是承运人承运的代价，支付票款或运费是旅客、托运人、收货人最基本的一项义务。

（2）遵守关于携带、托运危险物品的规定。我国《民法典》第八百一十八条规定：“旅客不得随身携带或者在行李中夹带易燃、易爆、有毒、有腐蚀性、有放射性以及有可能危及运输工具上人身和财产安全的危险物品或者违禁物品。旅客违反前款规定的，承运人可以将危险物品或者违禁物品卸下、销毁或者送交有关部门。旅客坚持携带或者夹带危险物品或者违禁物品的，承运人应当拒绝运输。”第八百二十八条规定：“托运人托运易燃、易爆、有毒、有腐蚀性、有放射性等危险物品的，应当按照国家有关危险物品运输的规定对危险物品妥善包装，做出危险物品标志和标签，并将有关危险物品的名称、性质和防范措施的书面材料提交承运人。托运人违反前款规定的，承运人可以拒绝运输，也可以采取相应措施以避免损失的发生，因此产生的费用由托运人承担。”危险品运输是高危险性运输，在运输过程中一旦发生事故，不仅会造成承运人生命和财产的损害，而且还会危及运输工具以及运输沿线的生命和财产的安全，因此为了保护运输安全和维护国家社会的公共利益，我国法律对安全运输作了严格的规定。此外，旅客还有按客票记载的时间乘运，按限量携带行李以及遵守承运人告知的安全事项等义务，托运人和收货人还有及时办理必需的货物运输手续、妥善包装货物等义务。

### （三）交通运输法律关系内容的特点

交通运输法律关系作为经济法律关系中的一种，其权利和义务具有如下特点，即法律关系中的对应关系、数量上的对等关系、功能上的互补关系和价值选择上的主次关系。因此，法律关系主体的任何一方都不可能只享有权利而不承担义务，或只承担义务或不享有任何权利。

#### 1. 法律关系中的对应关系

法律权利和法律义务两者是对立统一、互相关联的。任何一项法律权利都有相适应的法律义务的存在，二者共同处于法律关系的统一体中。权利与义务，一个是主动的，表示利益；另一个是被动的，表示负担。就此意义而言，权利和义务不可能孤立地存在和发展，任何一方的存在和发展都必须以另一方的存在和发展为条件。“没有无义务的权利，也没有无权利的义务。”权利和义务如果其中一方不存在了，另一方也不能存在。交通运输法律权利

与义务也是如此，任何参与交通运输活动主体享有的权利，一定有对应的参与交通运输活动主体承担的责任或义务；反之亦然，任何参与交通运输活动主体承担了责任或义务，一定有参与交通运输活动主体享有对应的权利。

## 2. 数量上的对等关系

社会生产生活中权利和义务数量上的对等关系主要表现为：第一，社会生产生活中的权利总量与义务总量基本上是对等的。在任何一个社会，无论权利和义务在社会成员中怎样分配，在数量关系上权利与义务总体总是对等的。如果权利总量大于义务总量，那么有些权利就是虚权，如果义务总量大于权利总量，社会就会有特权现象存在。第二，在具体的法律关系中，权利与义务也是对等的。权利的范围就是义务的边界，义务的范围就是权利的边界。权利主体所享有的权利不仅与义务主体承担的义务相当，还与自己承担的义务的总量对应。例如，旅客运输法律关系中，一般而言，旅客支付的票款与其所需要的运输种类、期间、运距与级别等相对应，还与承运人的交通运输资格、能力及其在该次运输中承担的义务与责任相当。货物运输法律关系中承运人与托运人、收货人之间权利义务对应状况，亦是如此。

## 3. 功能上的互补关系

权利和义务在社会生活中有巨大的引导功能。权利的主要功能是能够使人们的需要得到满足，义务的主要功能通常是通过保障权利的实现表现出来的。权利与义务在功能上的互补关系主要表现在：第一，权利直接体现法律的价值目标，义务保障权利的实现。第二，权利通过提供不确定的指引，以其独有的利益导向和激励机制来促进法的自由目标的实现，义务通过提供确定的指引，以其强制某种积极行为发生，防止某种消极行为出现的独有的约束机制来保障法的秩序目标的实现。第三，权利与义务在某种条件下相互转化。在我国，权利与义务相互转化的情况很多。交通运输法的功能主要是通过它所设定的权利和义务的实现而体现出来的，它通过权利与义务的双重机制来指引人们的交通运输行为，调整、规范交通运输关系，形成良好交通运输秩序，促进交通运输业的发展。

## 4. 价值选择上的主次关系

法律对社会关系的调整，是通过确定社会成员的权利和义务的方式来进行的。自从有法律以来，权利与义务就广泛存在于社会生活的各个领域。由于各种历史时期的社会经济、政治、文化和制度结构的不同，不同历史时期

人们的价值取向不同，因此权利和义务在社会中受重视的程度和在人们心目中的地位也就不同。古代法律倾向于以义务为本位，现代法律应当是以权利为本位。我国交通运输早期一直致力于顺利、安全实现运输的保障，现在已经发展为安全、快捷和舒适的交通运输的价值目标。在我国有些偏远地区，顺利、安全运输仍是重要的努力方向。

## 第四节 交通运输法律的基本原则及其实现

### 一、交通运输法律的基本原则

交通运输法律的基本原则是指贯穿于交通运输法律立法、司法、执法与守法活动的始终，指导交通运输活动的根本准则，它也是一种克服法律局限性的立法技术。所谓法律的局限性是指法律基于其防范人性弱点的工具特质，为了追求一定的价值，就要以牺牲其他价值为代价，是法律由于其技术上的特点而不能完美地实现其目的的状况。一般认为，法律具有不合目的性、不周延性和滞后性三大局限性。由于存在着法律的局限性，就产生了处理法律局限性的方法问题。法律的基本原则正是在这一背景下提出的。立法者通过设立法律的基本原则，把人的因素或自由裁量的因素引入到法律的运行过程中，以此弥补法律规则的不足。

交通运输法律的基本原则是适用于交通运输经营、管理全过程的基本准则。包括交通运输主管部门行使职权与履行职责，公民、法人、其他组织进行交通运输活动都必须遵守交通运输法律的基本原则。交通运输法律的基本原则的作用主要表现在以下几个方面：指导交通运输法律规范的制订，促进和保障交通运输法律体系的和谐统一；指导司法机关进行交通运输法司法活动、交通运输主管部门进行交通运输执法活动的行为准则；指导交通运输法律关系主体依法进行交通运输活动，包括公民、法人、其他组织进行交通运输活动。

#### （一）统一管理原则

交通运输作为综合性投资领域，其对资本的吸引力要比其他领域更为强烈。资本的大规模集中导致垄断的迅速形成，继而对整个社会的全部生产生活发生重大影响，带动整个国民经济的发展，因此需要国家对交通运输管理

包括交通运输建设管理进行宏观调控、统一管理。同时,交通运输是国民经济发展的动脉,既涉及国家经济、交通安全,还是涉及公众利益的公共事务,运输线路开辟与变更、设施建设、运价、当事人资格等需要由国家主导,体现国家强制力,从而保障国民经济发展的有序与正常。为此,交通运输业由国家有关行政主管部门实行宏观调控,以铁路运输为例,国家铁路旅客票价率和货物运价率由铁路行政主管部门拟定,报国务院批准,统一管理,并保障公共运输和国家特殊运输,交通运输法律关系主体必须遵守执行。

交通运输具有特有的社会性、公益性,国家制定交通运输法律,一方面规定运输基础设施公用化和国有化,另一方面对承运人、运价、线路、时间均详细地加以规定。其中,由于国家进行垄断经营或者是国家参与垄断经营,运输合同关系一方当事人取得了“公用企业”资格,而另一方当事人属于次要地位,所能做出的选择只能是要么运,要么不运。为此在运输合同领域,限制合同自由的活动发生得最早、最普遍,当事人从一开始就不存在完全的合同自由。在许多情况下(如战争物资的运输),当事人必须按国家的指令性计划全面实际履行合同,不能自由协商放弃合同。

此外,交通运输关系的国际化,进一步加深了国家对运输关系的干预程度。从工业革命之后,交通运输工具日益发达,世界各地之间的距离日益缩短,科学技术在交通运输中的大量运用促使统一技术规则的产生。与此同时,全球市场日益形成,各国之间的经济贸易关系发生频繁,各国之间的相互需要日益强烈、利益竞争日益加剧。运输不再完全是一国的国内事务,而是具有了强烈的国际性。运输生产的国际化更加突出了国家的意志、彰显了国家的利益。国家意志在国际领域中也不是绝对自由的,因为一国在行使自由意志的同时,必须充分考虑他国的意志,在许多情况下必须妥协、让步。这些妥协、让步最终以国际条约、国际惯例的形式予以体现。例如,第一次世界大战后,国际道路运输联盟(IUR)1948年在瑞士日内瓦成立,下设交通运输委员会,其职责是推行陆上运输的国际交通技术和运输业务规则。在海上运输等方面,出现了大量的国际条约、协定、惯例,以便对合同自由加以约束。<sup>①</sup>总之,交通运输建设带动国家整个国民经济建设,涉及国家安全,在国民经济发展中具有重大地位和作用,以及交通运输的社会性和公益性与国际化中的国家利益决定了交通运输必须实行国家行政管理的统一性原则。这也是交通运输法律制定与实施的基本原则。

<sup>①</sup> 张长青、郑翔:《运输合同法》,清华大学出版社、北京大学出版社2005年版,第5-6页。

## （二）合理运输原则

交通运输业面向的是社会公众，具有普通的社会意义。交通运输关系社会生活的各个阶层和各个方面，关系人们的日常生活和企业的正常生产经营活动，乃至国家的政治生活和社会稳定，因此也就决定了国家必须扮演投资者、建设者、管理者与使用者等多重角色。不合理运输的主要表现有对流运输、重复运输、过远运输、过近运输，以及倒流运输和迂回运输等。为有效地使用各种运输工具的运能，对对流运输、过远运输、重复运输等不合理运输，国家必须进行管理，以更好地履行管理社会公共事务的职能。实行合理运输，可以节省运力，提高运输效率，实现科学、高效和经济运输。实现合理运输是交通运输的基本要求，也是交通运输法律的基本原则。

## （三）计划运输原则

为了保证国民经济按比例协调发展，各种运输活动必须按照国家下达的运输计划组织均衡运输。从西方发达国家对交通运输业管理的演变历史来看，其交通运输业历经从私营到国营，又从国营到私营的过程。无论何种性质的经营模式，国家都对运输方式、运输主体的资格等进行严格的管理限制，以发挥国家社会公务管理的职能。同时鉴于我国的国情，既要为了搞活经济，适应市场经济的发展，发挥市场经济主体的积极性，又要对我国运输计划的安排留有余地，以保障攸关国计民生、涉及国民经济重大活动和国家安全交通运输的正常进行。为此计划运输是我国交通运输的重要原则，也是交通运输法律制定与实施的重要原则。同时，我国人口众多、地域辽阔，各地交通运输业发展也不均衡，在全国实行计划运输原则下，各地应当从实际出发，根据当地经济社会发展和交通运输状况，因地制宜，进行灵活的交通运输管理，以促进交通运输业发展带动地方经济社会的进步。

# 二、交通运输法律的调整

交通运输法律的调整，是指交通运输法律凭借其权威对交通运输关系施加影响、进行规范的活动。交通运输法律的调整主要分为事前、事中和事后调整。

## （一）事前调整

所谓的事前调整，是指交通运输法律规范在纠纷发生之前对交通运输关



系施加影响的活动。事前调整主要起确定、规范和引导的作用。事前调整的具体形式有规定交通运输法律关系的主体、规定交通运输法律关系的客体两种。

交通运输法律关系通过其对承运人资格的规范与限制，规定了交通运输法律关系参加者的主体资格，将不合格的主体排除在交通运输法律关系之外，体现交通运输的统一、合理原则，以实现交通运输活动的安全有序进行。19世纪初，西方某些国家曾经实行自由放任的商品经济制度，允许一切人或组织从事交通运输活动，后来逐步被严格的管理限制制度所取代。一方面，国家要扶持、保护交通运输企业的健康有序地发展，以避免交通运输企业无序竞争、垄断经营等而导致经营失败；另一方面，国家要保护交通运输业利用者即社会公众的利益。因此，需要对交通运输法律关系的主体资格进行规范与限制，如一定数量的运输工具、配备适当的运输人员、运输人员的资格与水平等。

交通运输法律规范通过对运输对象——物、运输行为的规范与限制，规定了可以参加交通运输活动的客体范围，将不合格的客体（如易燃易爆物品、超载行为等）加以限制或排除，从而保障了交通运输业的正常秩序。还有拟制，所谓拟制是指立法者给予公共政策、现实情况等因素的考虑，把甲事实当作乙事实适用法律的活动。在交通运输法律规范体系中最典型的就是对飞机、船舶视为不动产的规定。从事物之性质上来看，飞机和船舶本身为动产，但考虑到它们价值巨大且极为重要，所以赋予它们以不动产的地位，对其适用不动产方面的法律规定，以实现更为适当的保护。

## （二）事中调整

所谓的事中调整，是指交通运输法律规范对当事人进行交通运输活动过程施加影响的活动。事中调整的主要方式就是稽查、监督和行政处理等，以促进运输主体包括承运人、旅客、托运人和收货人依法依规进行交通运输活动，减小交通运输事故发生、交通运输违法行为，保障交通运输安全、快捷和舒适开展，具有纠正、引导和保障的作用。

交通运输行政主管部门依职权对交通运输企业、交通运输活动进行合法性、合规性稽查监督，发现问题及时纠正、处理以督促交通运输企业、交通运输活动的当事人合法依规进行交通运输活动。例如，未取得道路运输经营许可，擅自从事道路货物运输经营；使用失效、伪造、变造、被注销等无效道路运输经营许可证从事道路货物运输经营；超越许可的事项，从事道路货物运输经营；违反公路管理法律、法规和规章的行为即擅自从事超限运输等，发现违法违规行为，及时提出、依法纠正和及时进行行政处理。

### （三）事后调整

所谓的事后调整，是指交通运输法律规范在当事人发生纠纷之后对交通运输生产生活施加影响的活动。事后调整的主要作用在于惩罚、救济、引导和保障。事后惩罚，就是在行为人没有按照法律的要求行为的情况下，使其承担不利的法律后果。同时，处罚的另一方面可能是行政违法的纠错，或者民事违法的受害人的救济，进而对合法依规交通运输活动的引导、保障。惩罚的形式主要有失权、证据规则等。

失权是指行为人在没有按照交通运输法律规范的要求行为的情况下，法律令其丧失权利。例如，我国《铁路法》规定，持票人在火车开车 15 分钟后不享有退票的权利。

证据规则是指通过分配举证负担的途径达到有利于一方当事人，不利于一方当事人的目的。交通运输法律规范中常见的形式是举证责任倒置。例如在货检过程中，如果承运人不能举证证明货物在货检前已有损坏就要承担赔偿责任，而不是实行“谁主张，谁举证”的原则。

## 三、交通运输法的制定与实施

法的制定又称为法的创立、法的创制，即通常所说的“立法”。关于法的制定的概念，各国的学者有不同的解释。《美国大百科全书》对“立法”的解释为：“立法是指国家机关为了规范社会行为，而制定法律规范的活动。通常用于表明代议机关制定法律和立法程序的活动。”<sup>①</sup>英国《牛津法律大词典》对法的制定的解释是：“指通过具有特别法律制度赋予的有效的公布法律的权力和权威的人或机构的意志制定或修改法律的过程。”<sup>②</sup>《中国大百科全书》认为立法“是国家机关依照其职权范围通过一定程序制定（包括修改或废止）法律规范的活动。既包括拥有立法权的国家机关的立法活动，也包括被授权的其他国家机关制定从属于法律的规范性法律文件的任务”<sup>③</sup>。

根据世界各国的法制实践和我国的现实状况，交通运输法的制定是指有交通运输法的创制权的国家机关以及经授权的国家机关在法律规定的职权范围内，依照法定的程序，制定、修改、补充或废止交通运输法律和其他规范性法律文件的专门性活动。

<sup>①</sup> 《美国大百科全书》（第 17 卷），美国大百科全书有限公司和加拿大罗勒有限公司 1988 年英文版，第 172 页。

<sup>②</sup> 《牛津法律大词典》（中译本），光明日报出版社 1988 年版，第 547-548 页。

<sup>③</sup> 《中国大百科全书·法学》，中国大百科全书出版社 1984 年版，第 88 页。

### （一）交通运输法制定的原则

交通运输法是我国法律体系的一个重要组成部分，是调整交通运输领域里各种社会关系的法律规范的整体。交通运输法的制定，应在遵循宪法的前提下，依照立法法，遵守交通运输法律的基本原则，坚持以下交通运输法制定的原则：

#### 1. 理论联系实际的原则

交通运输法律体系的建立，是加强我国交通运输法制建设的重要任务。一方面，法律的生命力植根于社会现实的土壤之中，法律必须与社会现实保持强大的亲和力才能最大限度地发挥它自身的效能；另一方面，法律还承担着改造社会的任务。同时，交通运输发展过程中会不断出现法律上新的情况、新的问题，应当予以充分重视，进行专门研究及时总结，在理论指导下立法。例如新的交通工具、交通形式层出不穷，法律适用状况需要不断研究。因此，只有从我国交通运输业的实际情况出发，进行科学研究，合理归纳，坚持理论联系实际的原则，才能使我国的交通运输法律体系具有促进与规范交通运输发展的实际意义。

#### 2. 维护国家法制统一的原则

制定交通运输法律规范必须考虑到我国现存的法律体系，既要处理好交通运输法律规范体系与国家法律体系的关系，又要处理好交通运输法律体系与其他部门法律体系的关系，还要处理好正在实施的交通运输法律与需要适时废止、修改乃至失效的交通运输法律的关系，保持法律的连续性与稳定性。所谓连续性是指在制定新的交通运输法律规范或修改、废止已存在的交通运输法律规范时应注意保持新的交通运输法律规范与原有交通运输法律规范之间的继承关系。一个规范性的交通运输法律文件在依法失效或被废止前应当继续、持续有效，不因为领导人的改变而改变，不因为领导人的看法或注意力的改变而改变。所谓的稳定性是指交通运输法律规范一经颁布和生效，必须在一定时期内起作用并保持稳定，不能随意修改、中断或废止，以保持其严肃性和权威性。保持交通运输法律规范的连续性和稳定性，对于巩固和发展交通运输法制，维护交通运输法制的尊严和权威，实现交通运输法治，具有十分重要的意义。同时，交通运输种类多、形式多，我国人多地广，为了适合各类交通运输的特点，符合各地交通运输状况，切实实施交通运输法律，国务院及其各部委、地方还要制定颁布不少的法规规章、与地方性规章制度，

因此制定交通运输法律规范还应当重视交通运输法规规章、地方性规章制度与交通运输法律的衔接与协调，交通运输法律只有这样才能使交通运输法律体系保持自身的协调一致，自成体系，又与我国交通运输建设事业高度地协调一致。可见，立法要站在国家的立场上充分反映国家的意志、人民的利益，从可持续、长远的交通运输发展角度，遵守统一、计划与合理的原则，在立法过程中坚持维护国家法制统一原则。

### 3. 借鉴与结合国情的原则

国外市场经济发展的历史尤其是交通运输业发展的历史比我国悠久，交通运输立法比较完备，其交通运输改革已经进入较为成熟的阶段，一些好的经验、好的做法正在形成。如日本铁路的民营化、美国公路改革的经验等，都有许多值得学习和参考的地方。借鉴国内外交通运输改革、立法方面的成功经验，可以提高我国交通运输法制建设的工作效率，可以使建立起来的交通运输法律体系更切合交通运输现实的、未来的发展情况。同时，交通运输业是我国社会主义市场经济的重要组成部分。交通运输业的发展离不开总体的我国自身的经济状况和经济形势。因此，在制定交通运输法律规定时，要以社会主义市场经济为指导，既学习国外国际先进立法经验，又结合我国实际，使交通运输法律规范与国家的经济状况相一致、相协调。

### 4. 适时性与超前性有机统一的原则

所谓的适时性是指我国交通运输法律规范的制定必须不断地顺应历史发展和时代的变化，及时、适时地根据这种变化制定出符合时代要求的法律，从而保障现有稳定、正常的法律的秩序。所谓的超前性是指人们在分析、总结现实实践经验的基础上，根据客观规律，以法律的形式对事物的发展做出科学的预测，从而适时引导新型、良性的法律秩序的形成。具体到交通运输法律而言，不但能够在一定程度上减少交通运输法律的频繁修改和废止，提高其稳定性和权威性，保障交通运输正常、稳定的运行秩序；而且能够通过其预测与引导作用使人们对未来社会关系的发展有一个心理适应阶段，为交通运输法律的良性发展创造一个良好的社会心理条件。

## （二）交通运输法制定的特点

从性质上说，交通运输法的制定是国家的专有活动。从权力结构角度来看，国家的主要职能有立法职能、行政职能和司法职能，而制定交通运输法是国家行使其立法职能的方式之一。因此，它只能由有权的国家机关来行使，

其他任何机关、社会团体和个人都不能进行这项活动和行使这项职权。

从方式上来说，交通运输法的制定是一个系统化的法律活动。交通运输法的制定不仅包括制定新的交通运输法律规范的活动，也包括对已有的交通运输法律规范进行修改、补充甚至废止的活动，还包括对那些属于其他类型的涉及交通运输内容可以上升为法律的社会规范进行认可，赋予其法律效力的活动。

从形式上来说，交通运输法的制定是严格依照法定程序进行的活动。现代社会经济法的制定不是个人意志的体现，而是人民意志的表达和反映。在法治社会里，法治原则应渗透到社会生活的各个方面，当然也包括交通运输立法活动，这是保证立法质量，克服立法随意性的重要方法。

### （三）交通运输法的实施

法的实施是指在法律制定出来以后，法律关系主体对法的遵守、执行、适用等各个环节的活动，是把以观念形态存在的法律规范转换为现实的生活准则，把法定的权利和义务转变为现实的权利和义务的过程。

交通运输法的实施包括交通运输法的遵守、交通运输法的执行、交通运输法的适用等主要方面。

#### 1. 交通运输法的遵守

交通运输法的遵守是指自然人、法人、其他社会组织以及党和国家各部门都要严格依照交通运输相关法律规定去从事各种事务和行为。

法的遵守是法制建设的重要环节，是法律得以实现的基本途径。立法的目的在于将法律用于调整具体的社会关系，在社会中除了必须要依靠法的执行、法的适用等手段来完成法的实施外，更重要的还是要依赖全体社会成员的自觉遵守。法的执行、法的适用是法律实现其调控社会关系的目的的最有力保障，而法的遵守是法律实现其目的的最基本的途径。从一般意义上说，法律的主要功能不是依靠国家有关机关的执行、适用来实现的，更主要的是依靠社会成员的自觉服从、自觉遵守来实现的。

在我国的现代化建设中，只有统一并真正体现了全国人民的意志和行动，才能创造和谐的社会形势，促进经济建设的健康、持续与生态地发展。因此，法的遵守是法的执行的客观基础，是法的适用的社会保障。交通运输涉及国家安全与国计民生，涉及各行各业与家家户户，交通运输法的遵守可谓是交通运输法实施的基础与核心。交通运输法的遵守主要包括交通运输法遵守的主体、交通运输法遵守的范围、交通运输法遵守的内容以及交通运输法遵守

的条件四个因素。

#### 1) 交通运输法遵守的主体

在我国，交通运输法遵守的主体是广泛的，全方位的。它不仅包括我国全体公民、在我国领域内的外国组织、外国人和无国籍人，也包括一切政党和国家机关、社会团体等。我国《宪法》第五条规定：“一切国家机关和武装力量，各政党和各社会团体、各企业事业组织都必须遵守宪法和法律。一切违反宪法和法律的行为，必须予以追究。”“任何组织或者个人都不得有超越宪法和法律的特权。”这里的“法律”当然包括交通运输法。我国交通运输法的遵守的主体可以分为以下几类：中华人民共和国公民；我国领域内的外国人、外国组织和无国籍人；各种法律拟制人。

#### 2) 交通运输法遵守的范围

交通运输法遵守的范围不仅包括要遵守专门性交通运输法律规范，还包括遵守与交通运输有关的其他规范性法律文件，如《刑法》中关于肇事罪的规定，《反不正当竞争法》中关于限制竞争的规定等。其中专门性的交通运输法律规范主要有《中华人民共和国铁路法》《中华人民共和国民用航空法》《中华人民共和国公路法》与《中华人民共和国道路交通安全法》，以及《中华人民共和国海上交通安全法》《中华人民共和国海商法》和《中华人民共和国港口法》，还包括《国内旅客运输规则》《国内货物运输规则》《民用航空器适航管理条例》《外国民用航空器飞行管理规则》《公路汽车货物运输规则》《公路汽车旅客运输规则》，还有国务院部门规章、地方性规章制度等。

#### 3) 交通运输法遵守的内容

遵守交通运输法就是各种社会主体严格依照交通运输法律规范进行活动的状态，其内容自然包括两层含义：其一是依照法律享有权利并行使权利；其二是依照法律承担义务并履行义务。其中享有权利和承担义务是相互统一的，不能将遵守法律片面地理解为履行义务。例如，《中华人民共和国民用航空法》第七十五条规定：“民用航空器应当按照空中交通管制单位指定的航路和飞行高度飞行；因故确需偏离指定的航路或者改变飞行高度飞行的，应当取得空中交通管理单位的许可。”其一方面指出了民用航空器有按照指定的航路和飞行高度飞行的义务，另一方面也规定了其有权在取得批准后有条件地改变航路或者飞行高度的权利。根据我国铁路法、公路法相关规定，无论铁路运输旅客还是公路运输旅客既有按照旅客票面支付票款的义务，也有要求承运人按照旅客票面标示的运输方式，在相应期限安全、快捷运达的权利。

#### 4) 交通运输法遵守的条件

法的遵守是全体社会成员有意识、有目的的实践法律的现实性活动。交

交通运输法的遵守是指交通运输相关主体在参与交通运输中有意识、有目的地享有交通运输法律权利与履行交通运输法律义务的实践活动。遵守法律应具备一定的前提或条件。交通运输法的遵守也不例外。一般来说，遵守交通运输法的条件主要包括：国家制定颁布较为完善的交通运输法律规范，交通运输主体具备良好的交通运输法律意识与基本知识，社会形成自觉遵守的交通运输法律氛围与环境等。

## 2. 交通运输法的执行

法的执行，又称为执法，其有广义和狭义之分。广义的执法是执行法律的简称，既包括国家行政机关的行政执法活动，也包括国家司法机关的司法活动。狭义的执法是指国家行政机关及其公职人员依照法定程序和职权，贯彻、执行法律的活动，也称为行政执法。本书取其狭义。交通运输法的执行是指管理交通运输业的国家行政机关及其公职人员依照法定程序和职权，贯彻、执行交通运输法律的活动。

### 1) 交通运输法执行的主体

执法的主体是指代表国家行使管理社会职责、享有执法权的国家行政机关及其公职人员。一般来说，行政机关要拥有执法权，成为执法主体，有两种渠道：一是根据法定程序产生和获得，一是根据授权产生和获得。根据我国交通运输法律的有关规定，我国交通运输法的执行主体主要有三类：一是各级人民政府，包括中央人民政府和地方各级人民政府。二是各级人民政府中享有交通运输执法权的所属机构——交通运输行政部门，既包括中央人民政府即国务院所属的交通部、国家民航局等，还包括地方各级人民政府所属的交通运输行政部门。这类交通运输执法主体相当广泛，而且这类主体不仅可以通过抽象行政行为（如制定部门规章）的方式执行交通运输法律，而且还可以通过具体行政行为（如处罚违规行驶车辆）的方式来管理交通运输业。三是依照交通运输法规的规定，由有关国家行政机关授权的依法成立的管理交通运输业的事业组织，如交通运输业协会等。

### 2) 交通运输法执行的基本原则

交通运输法执行的基本原则是指交通运输行政管理机关及其公职人员在执行交通运输管理活动中所应遵循的基本准则。主要包括合法性原则、公平合理原则和效率原则等。

## 3. 交通运输法的适用

交通运输法的适用，通常简称为“交通运输司法”，是指国家司法机关依

照交通运输法及其他相关法律的规定，在法定职权范围内，具体适用法律处理案件的专门活动。

司法是一种专门活动，作为一种国家职能，是随着国家的出现而产生的，并随着国家和社会的发展而发展。交通运输司法是随着交通运输法的产生而出现的，并随着交通运输方式的发展而不断完善。交通运输法的适用是交通运输法实施的重要形式，是国家专门司法机关，甚至是专门法院如铁路法院、海事法院等及其司法人员运用国家权力对社会关系进行的再调整或对已调整的社会关系的保护。

交通运输司法相对于交通运输法实施的其他形式，具有以下特点：

#### 1) 职权的法定性

交通运输法的适用是享有司法权的国家有关司法机关及其工作人员依照法定职权和法定程序运用交通运输法律规范和其他有关程序来处理案件的专门活动，是以国家的名义行使司法权的活动。因此，只有国家司法机关及其司法工作人员才有权力行使，其他任何国家机关、社会组织和个人都无权行使并不得干涉此项权力。在我国，司法工作人员主要是法官和检察官。海事法院和铁路法院的职权源于我国宪法、专门法及其司法解释。

#### 2) 主体的特定性

我国《中华人民共和国宪法》第一百二十八条规定：“中华人民共和国人民法院是国家的审判机关。”因此，司法权只能由专门的司法机关行使才能确保其神圣性质。交通运输司法区别于其他法的适用的重要特点之一就是其主体的特殊性。目前，我国法院系统主要按照行政区划的级别来设置，法律系统内部分设民庭、刑庭、行政庭，分别审理民事经济案件、刑事案件和行政案件。另外，我国还设有海事法院和铁路法院、军事法院等专门法院，其中海事法院和铁路法院就是专门审理与海事、海商、铁路运输有关的案件，表明交通运输业的专业性，体现国家对交通运输业的重视。

#### 3) 裁决的权威性

所谓裁决的权威性是指国家司法机关依照法定职权和法定程序对案件所做出的判决或裁定是具有法律效力的判决、裁定，非经法定程序予以变更或撤销，任何单位或个人都必须执行，不得擅自更改或废除。这些判决或裁定一经生效，对有关当事人就具有法律效力，必须切实履行。无正当理由拒不执行生效的判决或裁定，就由有关机关依照法律强制执行。因此，司法裁决具有很大的权威性和强制性。我国各级人民法院，包括海事法院和铁路法院依照法定职权和法定程序对交通运输案件所做出的判决或裁定是具有法律效力的判决、裁定，具有很大的权威性和强制性。