



模块 1 铁路运输法律法规

铁路运输法律法规是我国法律体系的重要组成部分,是铁路运输的保障,它包括众多的法律法规和规章制度,其中最基本和最具有代表性的是《铁路法》。

1.1 铁路运输法律法规的概念和特点

1. 铁路运输法律法规的概念

铁路运输法律法规是指国家立法机关为了加强铁路运输管理而颁布的法律,以及国家按有关规定制定和发布的行政法规、规章,它是集行政法、民法和经济法为一体的调整铁路运输关系的法律规范的总称。

铁路运输法律法规不单单指某一部法律法规,而是包括众多法律法规,其涉及与铁路规划、建设、养护、营运和管理等有关方面(包括建设者、使用者、经营管理者、政府主管部门等)的职责、权利和义务,调整与铁路运输有关的各种社会关系。

2. 铁路运输法律法规的特点

铁路运输法律法规作为法律规范,除具有规范性、国家意志性、国家强制性、普遍性等所有法律法规都具有的共同特点外,还具有其特殊的特点。

(1)广泛性。铁路运输系统的运行过程和铁路运输活动内容的多样性决定了铁路运输法律规范的广泛性。其具体表现在:

①内容的多样性。以货运为例,铁路运输活动涉及从生产领域原材料的供应到流通领域成品的销售等诸多环节,有时还涉及铁路与其他运输方式的联运。铁路运输法律法规应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。铁路运输活动的多样性决定了铁路运输法律法规不可能仅限于



某一效力层次或某一种表现形式。铁路运输法律法规有许多表现形式,有国家最高权力机关正式颁布的法律,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,还有相关的技术标准或技术规范,等等。

不同的表现形式使铁路运输法律法规表现出不同的效力层次。其中,法律具有最高效力,行政法规的效力次之,部门规章起到补充和帮助法律实施的作用。铁路运输活动在国际范围内进行时,还会受到国际条约或国际惯例的制约;技术标准和技术法规根据不同的情况而在使用中具有不同的效力。

③铁路运输活动的参加者众多,涉及承运人、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。铁路运输活动的广泛性和复杂性决定了铁路运输法律规范具有复杂性。其表现在:

①铁路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及各种技术法律规范,表现出铁路运输法律规范本身的多样性。

②即使在同一类法律规范中,由于铁路运输活动所涉及的领域众多,不同运输主体的权利、义务和责任都不相同,因此也将适用不同的法律规范。

③铁路运输活动参与者的多样性也使得铁路运输法律关系变得复杂。

④随着国际铁路运输的发展,跨国运输活动会涉及多个国家,将会受到各个国家法律规范及国际公约和国际惯例的约束与调整,从而使铁路运输法律规范呈现出复杂性的特点。

(3)技术性。铁路运输有其独特的技术特征和技术标准,体现出较高的技术含量。作为调整铁路运输活动的法律规范,铁路运输法律法规必然要涉及铁路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。随着铁路运输业的快速发展及旅客和货主需求的日趋多样化,运输供给的服务内容也越来越丰富。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,铁路运输活动所引起的各种法律关系也处在不断的变动之中。作为调整铁路运输关系的法律规范因而具有较强的变动性,需要适时地予以废、改、立,以适应铁路运输业的发展需要。因此,铁路运输法律规范的发展过程就是对现有铁路运输法律法规不断进行调整和增补的过程。

1.2 我国铁路运输法律法规体系

1.2.1 我国铁路运输法律法规体系的构成

在中华人民共和国成立以来的绝大多数时间中,我国铁路一直按传统的计划经济模式运行,对铁路运输的管理一直以行政手段为主,其间其主管部门(原中华人民共和国铁道部)

也是政企合一的组织。原铁道部不仅对铁路发展的宏观问题进行规划与管理,而且也负责铁路企业的具体经营业务。随着社会主义市场经济体制在我国的逐步建立和发展,铁路运输走向市场成为必然,中国铁路总公司的成立标志着中国铁路运输正在迈入市场经济的大潮中,改革铁路运输方面的立法势在必行。

目前,我国的铁路运输法律法规体系包括三个层次:第一个层次为国家法律,由全国人民代表大会及其常务委员会制定和修改;第二个层次为行政法规,即国务院发布或经国务院批准由政府铁路主管部门或其他部门发布实行的各种规范性文件;第三个层次为行政规章,主要是政府铁路主管部门发布的各种实施细则、规程和规则、办法、规定等,也包括政府铁路主管部门与其他部委联合发布或其他部门根据行业管理的职权做出的有关铁路管理方面的行政性规定。

1. 国家法律

铁路运输法律法规体系中的国家法律一般指《铁路法》。《铁路法》是铁路管理的一部基本法律,内容涉及铁路运输营业、铁路建设、铁路安全与保护、法律责任等基本法律规定。该法作为国家管理铁路的基本法律,是调整铁路与国家、企业、其他组织和公民在铁路建设、安全、运营、发展等方面所发生的各种社会关系的法律规范,在铁路运输法律法规体系中处于最重要的地位,是铁路运输法律法规体系的龙头。

除了《铁路法》以外,《民法典》《消费者权益保护法》《中华人民共和国环境保护法》等法律也是铁路运输法律法规体系的重要组成部分。

2. 行政法规

在国家行政部门出台的规范铁路运输管理的行政法规中,比较重要的是2004年12月22日国务院通过的《铁路运输安全保护条例》,自2005年4月1日起施行。该条例分总则、铁路线路安全、铁路营运安全、社会公众的义务、监督检查、法律责任、附则共7章103条,对铁路运输安全相关问题进行了规范,对维护铁路运输安全、保障铁路运输畅通起到了积极的作用。2013年8月17日,中华人民共和国国务院公布《铁路安全管理条例》(以下简称《条例》),该《条例》分总则、铁路建设质量安全、铁路专用设备质量安全、铁路线路安全、铁路运营安全、监督检查、法律责任、附则共8章108条,自2014年1月1日起实施,同时宣布废止2004年12月27日国务院公布的《铁路运输安全保护条例》。

2007年6月27日国务院通过《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》,共8章41条,自2007年9月1日起施行。后根据2012年11月9日中华人民共和国国务院令628号公布、自2013年1月1日起施行的《国务院关于修改和废止部分行政法规的决定》修正,删除了其中的第33条。该条例分总则、事故等级、事故报告、事故应急救援、事故调查处理、事故赔偿、法律责任和附则。该条例对铁路交通事故涉及的主体、内容及其权利、义务都做了详细的规定,对及时处理事故、恢复铁路运行秩序、维护各方当事人的合法权益具有积极的意义。

除此之外,铁路运输法律法规体系中还有《铁路货物运输合同实施细则》《铁路旅客运输



损害赔偿规定》等数十件法规,内容涉及客货运输损害赔偿、安全保卫等,对调整铁路运输活动中各种法律关系起着十分重要的作用,是铁路运输法律法规体系的重要组成部分。

3. 行政规章

在几十年的铁路运输管理实践中,政府铁路主管部门制定了大量的行政规章,内容涉及客货运输、安全保护、运输市场准入、运输行为、铁路技术等方面。这些方面的行政规章主要有《铁路道口管理暂行规定》《铁路建设管理办法》《铁路交通事故调查处理规则》《铁路技术管理规程》《铁路安全监督管理办公室职责规定》《铁路建设工程质量管理规定》《铁路基本建设项目投资控制管理办法》《铁路建设项目变更设计管理办法》等。这些行政规章对加强铁路的管理,保障铁路运输生产经营活动顺利进行起到了重要的作用。

1.2.2 我国铁路运输法律法规体系存在的问题

随着市场经济的发展和对外开放的深入,特别是随着运输市场的开放,各种运输方式在运输市场中的竞争日趋加剧,我国铁路在市场化过程中法制建设明显滞后,至今尚未形成一个完整的法律法规体系,这使铁路法制建设不能适应铁路改革与发展的需要,阻碍了铁路经营机制的转换、铁路管理的现代化及铁路市场化的改革。现行铁路运输法律法规体系存在以下问题:

1. 行政规章多而法律法规少

在现行的铁路运输法律法规体系中,经立法机关依立法程序制定的法律只有《铁路法》,由国务院批准或发布的行政性法规仅 20 件左右。在市场经济逐步规范条件下,铁路运输活动中各种关系的调整主要应该依据具有普遍适用性的法律。行政规章虽然也属于广义上的法律,但是由于其法律效力层次低,普遍适用范围较小,其法律作用受到一定限制,这对铁路全面走向市场化经营无疑会产生一定的阻碍。

2. 法规内容过时

现有的铁路法律、行政法规和规章大多是在计划经济体制条件下制定的,反映和代表着计划经济体制下的一些特征与要求,其中有许多内容已不能适应市场经济发展对铁路运输的要求,甚至还会发生矛盾和冲突。

3. 规范类适用问题

现有的一些铁路行政法规和规章从内容上看主要是技术规程,或者说是铁路运输技术规范的法律化。严格说来,其主要用作行业内部的技术规范,对外法律效力的适用范围有限。而且部分法规在内容上还存在交叉重叠,甚至矛盾的现象,在形式上也存在着不规范的问题。

4. 涉及铁路企业自身的法律法规不完善

我国铁路正在向外国和国内非公有资本开放其市场,而铁路要参与市场竞争,必须从根本上变革其经营管理体制,建立起与市场机制相适应的各类法律制度,使铁路在参与运输市

场的竞争中规范其企业行为,并维护铁路企业自身的合法权益。而目前这类法律、法规还极不完善,即使与航空等其他运输方式相比,也仍有较明显差距,这些都有待尽快通过具体立法来加以规范与保障。

5. 涉及外资的法律法规需强化

铁路对外开放,吸收国内外资金来建设、经营铁路,已经成为加速我国铁路建设的有效途径之一。面对外国资本和国内非公有资本等铁路投资主体日趋多元化的态势,迫切需要建立合理、稳定,既符合国际惯例又符合我国实际的外商投资经营铁路法律制度,以确立各类主体间的相互关系、法律地位,确认和保护投资各方的合法权益。

目前,我国铁路的改革与建设已进入攻坚阶段,政企分开、机制转换、减员增效、扭亏增盈等深化改革、实施实质性市场经营的重大举措正在逐步展开,中国铁路面临国内、国外两个市场的竞争压力,加快铁路立法工作,完善铁路法制建设,使铁路改革与发展做到有法可依,对于深化铁路经营管理体制的改革,规范企业行为,吸引国内外资金投资建设、经营铁路,保护各类投资主体的合法权益,都将产生极其深远的影响。

未来,应以适应市场经济和铁路改革要求的铁路法律、法规为基础,结合国家其他法律的有关要求,全面梳理现行法律规范。对其不适应市场经济和铁路改革要求的部分应及时予以补充、修改和完善;对于完全不适应的应逐步予以废止。

1.2.3 完善我国铁路运输法律法规体系的建议

1. 以立法方式推进管理体制的改革

我国铁路运输管理体制改革的關鍵就是要实施政企分开、建立现代企业制度。为此,政府应以立法的方式全面推进铁路运输管理体制改革的步伐。我国实行市场经济体制以来,各种运输方式的运输管理体制改革的进程存在较大差距,尤以铁路运输管理体制改革的进程最为缓慢。欧美发达国家在铁路改革中,为确保改革的顺利进行,无不通过立法程序、依靠法律来加以保障。我国铁路要建立与市场经济相适应的管理体制和运行机制,也迫切需要建立与之相配套的法律体系,形成与之相适应的法制环境。

2. 完善适应市场经济要求的铁路运输法律法规体系

从目前我国铁路运输发展的实际来看,建立适应市场经济体制的铁路运输法律法规体系主要应从以下几方面着手:

(1)铁路运输主体法,主要指确立铁路运输主体资格,明确铁路运输活动各类主体的法律规范。铁路运输主体包括投融资主体、建设施工主体、运营主体等,重点是确立各类主体市场准入方面的问题。

(2)铁路运输行为法,主要指调整铁路运输主体从事铁路运输活动行为的法律规范。

(3)宏观调控法,主要指调整国家与铁路运输主体之间及各个运输主体之间特殊市场关系的法律规范。

(4)铁路运输技术标准法,主要指确立与国际技术和管理标准体系接轨的我国铁路运输



技术与管理标准法规。

3. 建立适应运输和物流发展的技术标准法规体系

为适应交通运输一体化和国际物流化发展的要求,要大力推广和普及国际标准体系,并在此基础上制定和完善与国际标准接轨的通用的国家标准,以实现铁路运输与现代物流活动的合理化和现代化。

从我国的实际情况来看,铁路应建立与国际标准中的基础标准、安全标准、卫生标准、环保标准和贸易标准相吻合的标准体系,并依照相应的行业技术标准,把重点放在技术标准的制定与推行上,如对集装箱、托盘、各种搬运和装卸设施等通用性较强的运输设施和装备的标准进行全面的梳理、修订和完善,并形成系统的标准法律规范体系,以满足交通运输一体化和物流国际化发展的需要。

4. 完善铁路运输行业协会组织的职能

要重视和加强铁路运输行业协会组织的功能与作用,将政府过多的管理职能逐步交由行业协会行使。为此,应加强铁路运输业发展中的行业协调和行业自律的作用,并从法律规范上加以支持。对铁路运输行业协会组织的功能、作用、职权及与政府相关部门的联络和沟通作用做出法律规定,使对铁路运输行业协会的管理逐步与国际惯例接轨,以发挥行业组织所固有的协调功能和专业作用。

1.3 铁路法

1.3.1 铁路法基本知识

1. 铁路法的定义

铁路法是调整政府机关、企事业单位、其他社会团体及公民和铁路运输企业在铁路运输营业、铁路运输管理、铁路建设、铁路安全与防护等方面建立的各种社会关系的法律规范的总称。

在我国铁路运输活动中主要发生三类社会关系:一是铁路运输行政管理关系,二是铁路运输合同关系,三是铁路运输的经营管理关系。这三类关系构成了铁路运输关系,而对这些关系加以规定、调整的法律规范,即是广义上的铁路法,它包括所有调整铁路运输关系的法律、法规和规章。

狭义上的铁路法即指《铁路法》,它于1990年9月7日第七届全国人民代表大会常务委员会第十五次会议通过,根据2009年8月27日第十一届全国人民代表大会常务委员会第十次会议《关于修改部分法律的决定》进行第一次修正,根据2015年4月24日第十二届全国人民代表大会常务委员会第十四次会议《全国人民代表大会常务委员会关于修改〈中华人民共和国义务教育法〉等五部法律的决定》进行第二次修正。

2. 铁路法的适用范围

铁路法的适用范围是指铁路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。它主要包括三方面内容,即空间效力范围、时间效力范围和对人的效力范围。

(1)铁路法的空间效力范围。按照铁路法的规定,铁路法的适用范围主要是国家铁路、地方铁路、专用铁路和铁路专用线,以及有关补充规定中的合资铁路(国内)、中外合资铁路。

(2)铁路法的时间效力范围。铁路法的时间效力范围即《铁路法》及相关铁路运输法律规范的时间效力,始于法的生效之日,终于法的废止之日。例如,《铁路法》自1991年5月1日施行至今,即《铁路法》自1991年5月1日起在全国范围内产生法律效力。

(3)铁路法对人的效力范围。铁路法对人的效力范围包括和铁路运输企业发生法律关系的自然人、法人及其他社会组织。其中,自然人既包括我国公民,也包括外国公民或无国籍人,即凡是与我国国家铁路、地方铁路、专用铁路和铁路专用线、合资铁路(国内)、中外合资铁路发生经济法律关系的自然人、法人或者其他组织,都要履行自己的义务,否则要依法追究其相应的法律责任。

1.3.2 《铁路法》的立法目的

铁路是国民经济的大动脉,在我国各种交通运输工具中占有特别重要的位置,在我国社会主义现代化建设事业中起着重要的作用。《铁路法》的立法目的具体体现在以下几个方面:

1. 保障铁路运输的顺利进行

铁路是国民经济的基础设施,铁路运输企业的主要任务就是进行客货运输生产活动。因此,保证运输任务的完成是铁路运输企业的责任。长期以来,铁路部门在完成国家的客货运输计划等方面做出了积极的贡献。但是,与整个国民经济的发展相比,其发展滞后又在一定程度上制约了国民经济建设的迅速发展。同时,铁路运输的安全状况也十分令人担忧,盗窃铁路设备和铁路运输物资、抢劫旅客财物和铁路运输的货物、拦截列车、制造事故、破坏运输生产秩序、妨碍铁路行车等危害铁路运输安全的行为时有发生,使铁路运输安全面临严峻的局面。所有这些都需运用法律手段,维护铁路生产秩序,使旅客和货主在乘车与运货时有安全感。另外,铁路运输企业在从事运输生产活动时,要与数以亿计的旅客和货主发生各种各样的客货运输关系,要与许多公民和机关、社会团体、企事业单位发生各种各样的经济关系与行政管理关系,所有这些都需法律来调整。因此,《铁路法》在调整铁路运输各种关系方面将发挥积极的作用,这是《铁路法》最基本的立法目的。

2. 保证铁路建设的顺利进行

在《铁路法》实施前,我国铁路的发展速度较慢,铁路里程与经济发展状况不相适应。因此,《铁路法》在铁路建设方面做出了不少有利于发展铁路的规定,保证了铁路建设的顺利进行,体现了铁路立法的宗旨。



3. 适应社会主义现代化建设和人民生活的需要

铁路既是国民经济的大动脉,同时又是重要的基础设施,与人民的生活息息相关。铁路运输企业要为人民出行、为经济发展提供运输生产服务。党的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。在这一历史进程中,党和国家把交通运输业作为国民经济和社会发展计划的战略重点,而铁路又是交通运输业中的先行行业和基础设施,是整个运输业的重要组成部分。因此,无论是铁路建设还是铁路运输,都要适应国民经济发展的总体需要,最大限度地满足各个方面的运输要求。

1.3.3 《铁路法》的内容

1. 总则

第一条 为了保障铁路运输和铁路建设的顺利进行,适应社会主义现代化建设和人民生活的需要,制定本法。

第二条 本法所称铁路,包括国家铁路、地方铁路、专用铁路和铁路专用线。

国家铁路是指由国务院铁路主管部门管理的铁路。

地方铁路是指由地方人民政府管理的铁路。

专用铁路是指由企业或者其他单位管理,专为本企业或者本单位内部提供运输服务的铁路。

铁路专用线是指由企业或者其他单位管理的与国家铁路或者其他铁路线路接轨的岔线。

第三条 国务院铁路主管部门主管全国铁路工作,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。

第四条 国家重点发展国家铁路,大力扶持地方铁路的发展。

第五条 铁路运输企业必须坚持社会主义经营方向和为人民服务的宗旨,改善经营管理,切实改进路风,提高运输服务质量。

第六条 公民有爱护铁路设施的义务。禁止任何人破坏铁路设施,扰乱铁路运输的正常秩序。

第七条 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。

第八条 国家铁路的技术管理规程,由国务院铁路主管部门制定,地方铁路、专用铁路的技术管理办法,参照国家铁路的技术管理规程制定。

第九条 国家鼓励铁路科学技术研究,提高铁路科学技术水平。对在铁路科学技术研究中有显著成绩的单位和个人给予奖励。

2. 铁路运输营业

第十条 铁路运输企业应当保证旅客和货物运输的安全,做到列车正点到达。

第十一条 铁路运输合同是明确铁路运输企业与旅客、托运人之间权利义务关系的协议。

旅客车票、行李票、包裹票和货物运单是合同或者合同的组成部分。

第十二条 铁路运输企业应当保证旅客按车票载明的日期、车次乘车，并到达目的站。因铁路运输企业的责任造成旅客不能按车票载明的日期、车次乘车的，铁路运输企业应当按照旅客的要求，退还全部票款或者安排改乘到达相同目的站的其他列车。

第十三条 铁路运输企业应当采取有效措施做好旅客运输服务工作，做到文明礼貌、热情周到，保持车站和车厢内的清洁卫生，提供饮用开水，做好列车上的饮食供应工作。

铁路运输企业应当采取措施，防止对铁路沿线环境的污染。

第十四条 旅客乘车应当持有效车票。对无票乘车或者持失效车票乘车的，应当补收票款，并按照规定加收票款；拒不交付的，铁路运输企业可以责令下车。

第十五条 国家铁路和地方铁路根据发展生产、搞活流通的原则，安排货物运输计划。对抢险救灾物资和国家规定需要优先运输的其他物资，应予优先运输。

地方铁路运输的物资需要经由国家铁路运输的，其运输计划应当纳入国家铁路的运输计划。

第十六条 铁路运输企业应当按照合同约定的期限或者国务院铁路主管部门规定的期限，将货物、包裹、行李运到目的站；逾期运到的，铁路运输企业应当支付违约金。

铁路运输企业逾期 30 日仍未将货物、包裹、行李交付收货人或者旅客的，托运人、收货人或者旅客有权按货物、包裹、行李灭失向铁路运输企业要求赔偿。

第十七条 铁路运输企业应当对承运的货物、包裹、行李自接受承运时起到交付时止发生的灭失、短少、变质、污染或者损坏，承担赔偿责任：

(1) 托运人或者旅客根据自愿申请办理保价运输的，按照实际损失赔偿，但最高不超过保价额。

(2) 未按保价运输承运的，按照实际损失赔偿，但最高不超过国务院铁路主管部门规定的赔偿限额；如果损失是由于铁路运输企业的故意或者重大过失造成的，不适用赔偿限额的规定，按照实际损失赔偿。

托运人或者旅客根据自愿可以向保险公司办理货物运输保险，保险公司按照保险合同的约定承担赔偿责任。

托运人或者旅客根据自愿，可以办理保价运输，也可以办理货物运输保险；还可以既不办理保价运输，也不办理货物运输保险。不得以任何方式强迫办理保价运输或者货物运输保险。

第十八条 由于下列原因造成的货物、包裹、行李损失的，铁路运输企业不承担赔偿责任：

(1) 不可抗力。

(2) 货物或者包裹、行李中的物品本身的自然属性，或者合理损耗。

(3) 托运人、收货人或者旅客的过错。



第十九条 托运人应当如实填报托运单,铁路运输企业有权对填报的货物和包裹的品名、重量、数量进行检查。经检查,申报与实际不符的,检查费用由托运人承担;申报与实际相符的,检查费用由铁路运输企业承担,因检查对货物和包裹中的物品造成的损坏由铁路运输企业赔偿。

托运人因申报不实而少交的运费和其他费用应当补交,铁路运输企业按照国务院铁路主管部门的规定加收运费和其他费用。

第二十条 托运货物需要包装的,托运人应当按照国家包装标准或者行业包装标准包装;没有国家包装标准或者行业包装标准的,应当妥善包装,使货物在运输途中不因包装原因而受损坏。

铁路运输企业对承运的容易腐烂变质的货物和活动物,应当按照国务院铁路主管部门的规定和合同的约定,采取有效的保护措施。

第二十一条 货物、包裹、行李到站后,收货人或者旅客应当按照国务院铁路主管部门规定的期限及时领取,并支付托运人未付或者少付的运费和其他费用;逾期领取的,收货人或者旅客应当按照规定交付保管费。

第二十二条 自铁路运输企业发出领取货物通知之日起满 30 日仍无人领取的货物,或者收货人书面通知铁路运输企业拒绝领取的货物,铁路运输企业应当通知托运人,托运人自接到通知之日起满 30 日未作答复的,由铁路运输企业变卖;所得价款在扣除保管等费用后尚有余款的,应当退还托运人,无法退还、自变卖之日起 180 日内托运人又未领回的,上缴国库。

自铁路运输企业发出领取通知之日起满 90 日仍无人领取的包裹或者到站后满 90 日仍无人领取的行李,铁路运输企业应当公告,公告满 90 日仍无人领取的,可以变卖;所得价款在扣除保管等费用后尚有余款的,托运人、收货人或者旅客可以自变卖之日起 180 日内领回,逾期不领回的,上缴国库。

对危险物品和规定限制运输的物品,应当移交公安机关或者有关部门处理,不得自行变卖。

对不宜长期保存的物品,可以按照国务院铁路主管部门的规定缩短处理期限。

第二十三条 因旅客、托运人或者收货人的责任给铁路运输企业造成财产损失的,由旅客、托运人或者收货人承担赔偿责任。

第二十四条 国家鼓励专用铁路兼办公共旅客、货物运输营业;提倡铁路专用线与有关单位按照协议共用。

专用铁路兼办公共旅客、货物运输营业的,应当报经省、自治区、直辖市人民政府批准。

专用铁路兼办公共旅客、货物运输营业的,适用本法关于铁路运输企业的规定。

第二十五条 铁路的旅客票价率和货物、行李的运价率实行政府指导价或者政府定价,竞争性领域实行市场调节价。政府指导价、政府定价的定价权限和具体适用范围以中央政府和地方政府的定价目录为依据。铁路旅客、货物运输杂费的收费项目和收费标准,以及铁路包裹运价率由铁路运输企业自主制定。

第二十六条 铁路的旅客票价,货物、包裹、行李的运价,旅客和货物运输杂费的收费项目和收费标准,必须公告;未公告的不得实施。

第二十七条 国家铁路、地方铁路和专用铁路印制使用的旅客、货物运输票证,禁止伪造和变造。

禁止倒卖旅客车票和其他铁路运输票证。

第二十八条 托运、承运货物、包裹、行李,必须遵守国家关于禁止或者限制运输物品的规定。

第二十九条 铁路运输企业与公路、航空或者水上运输企业相互间实行国内旅客、货物联运,依照国家有关规定办理;国家没有规定的,依照有关各方的协议办理。

第三十条 国家铁路、地方铁路参加国际联运,必须经国务院批准。

第三十一条 铁路军事运输依照国家有关规定办理。

第三十二条 发生铁路运输合同争议的,铁路运输企业和托运人、收货人或者旅客可以通过调解解决;不愿意调解解决或者调解不成的,可以依据合同中的仲裁条款或者事后达成的书面仲裁协议,向国家规定的仲裁机构申请仲裁。

当事人一方在规定的期限内不履行仲裁机构的仲裁决定的,另一方可以申请人民法院强制执行。

当事人没有在合同中订立仲裁条款,事后又没有达成书面仲裁协议的,可以向人民法院起诉。

3. 铁路建设

第三十三条 铁路发展规划应当依据国民经济和社会发展以及国防建设的需要制定,并与其他方式的交通运输发展规划相协调。

第三十四条 地方铁路、专用铁路、铁路专用线的建设计划必须符合全国铁路发展规划,并征得国务院铁路主管部门或者国务院铁路主管部门授权的机构的同意。

第三十五条 在城市规划区范围内,铁路的线路、车站、枢纽以及其他有关设施的规划,应当纳入所在城市的总体规划。

铁路建设用地规划,应当纳入土地利用总体规划。为远期扩建、新建铁路需要的土地,由县级以上人民政府在土地利用总体规划中安排。

第三十六条 铁路建设用地,依照有关法律、行政法规的规定办理。

有关地方人民政府应当支持铁路建设,协助铁路运输企业做好铁路建设征收土地工作和拆迁安置工作。

第三十七条 已经取得使用权的铁路建设用地,应当依照批准的用途使用,不得擅自改作他用;其他单位或者个人不得侵占。

侵占铁路建设用地的,由县级以上地方人民政府土地管理部门责令停止侵占、赔偿损失。

第三十八条 铁路的标准轨距为1 435毫米。新建国家铁路必须采用标准轨距。窄轨铁路的轨距为762毫米或者1 000毫米。



新建和改建铁路的其他技术要求应当符合国家标准或者行业标准。

第三十九条 铁路建成后,必须依照国家基本建设程序的规定,经验收合格,方能交付正式运行。

第四十条 铁路与道路交叉处,应当优先考虑设置立体交叉;未设立体交叉的,可以根据国家有关规定设置平交道口或者人行过道。在城市规划区内设置平交道口或者人行过道,由铁路运输企业或者建有专用铁路、铁路专用线的企业或者其他单位和城市规划主管部门共同决定。

拆除已经设置的平交道口或者人行过道,由铁路运输企业或者建有专用铁路、铁路专用线的企业或者其他单位和当地人民政府商定。

第四十一条 修建跨越河流的铁路桥梁,应当符合国家规定的防洪、通航和水流的要求。

4. 铁路安全与保护

第四十二条 铁路运输企业必须加强对铁路的管理和保护,定期检查、维修铁路运输设施,保证铁路运输设施完好,保障旅客和货物运输安全。

第四十三条 铁路公安机关和地方公安机关分工负责共同维护铁路治安秩序。车站和列车内的治安秩序,由铁路公安机关负责维护;铁路沿线的治安秩序,由地方公安机关和铁路公安机关共同负责维护,以地方公安机关为主。

第四十四条 电力主管部门应当保证铁路牵引用电以及铁路运营用电中重要负荷的电力供应。铁路运营用电中重要负荷的供应范围由国务院铁路主管部门和国务院电力主管部门商定。

第四十五条 铁路线路两侧地界以外的山坡地由当地人民政府作为水土保持的重点进行整治。铁路隧道顶上的山坡地由铁路运输企业协助当地人民政府进行整治。铁路地界以内的山坡地由铁路运输企业进行整治。

第四十六条 在铁路线路和铁路桥梁、涵洞两侧一定距离内,修建山塘、水库、堤坝,开挖河道、干渠,采石挖砂,打井取水,影响铁路路基稳定或者危害铁路桥梁、涵洞安全的,由县级以上地方人民政府责令停止建设或者采挖、打井等活动,限期恢复原状或者责令采取必要的安全防护措施。

在铁路线路上架设电力、通信线路,埋置电缆、管道设施,穿凿通过铁路路基的地下坑道,必须经铁路运输企业同意,并采取安全防护措施。

在铁路弯道内侧、平交道口和人行过道附近,不得修建妨碍行车瞭望的建筑物和种植妨碍行车瞭望的树木。修建妨碍行车瞭望的建筑物,由县级以上地方人民政府责令限期拆除。种植妨碍行车瞭望的树木的,由县级以上地方人民政府责令有关单位或者个人限期迁移或者修剪、砍伐。

违反前三款的规定,给铁路运输企业造成损失的单位或者个人,应当赔偿损失。

第四十七条 禁止擅自在铁路线路上铺设平交道口和人行过道。

平交道口和人行过道必须按照规定设置必要的标志和防护设施。

行人和车辆通过铁路平交道口和人行过道时,必须遵守有关通行的规定。

第四十八条 运输危险品必须按照国务院铁路主管部门的规定办理,禁止以非危险品品名托运危险品。

禁止旅客携带危险品进站上车。铁路公安人员和国务院铁路主管部门规定的铁路职工,有权对旅客携带的物品进行运输安全检查。实施运输安全检查的铁路职工应当佩戴执勤标志。

危险品的品名由国务院铁路主管部门规定并公布。

第四十九条 对损毁、移动铁路信号装置及其他行车设施或者在铁路线路上放置障碍物的,铁路职工有权制止,可以扭送公安机关处理。

第五十条 禁止偷乘货车、攀附行进中的列车或者击打列车。对偷乘货车、攀附行进中的列车或者击打列车的,铁路职工有权制止。

第五十一条 禁止在铁路线路上行走、坐卧。对在铁路线路上行走、坐卧的,铁路职工有权制止。

第五十二条 禁止在铁路线路两侧二十米以内或者铁路防护林地内放牧。对在铁路线路两侧二十米以内或者铁路防护林地内放牧的,铁路职工有权制止。

第五十三条 对聚众拦截列车或者聚众冲击铁路行车调度机构的,铁路职工有权制止;不听制止的,公安人员现场负责人有权命令解散;拒不解散的,公安人员现场负责人有权依照国家有关规定决定采取必要手段强行驱散,并对拒不服从的人员强行带离现场或者予以拘留。

第五十四条 对哄抢铁路运输物资的,铁路职工有权制止,可以扭送公安机关处理;现场公安人员可以予以拘留。

第五十五条 在列车内,寻衅滋事,扰乱公共秩序,危害旅客人身、财产安全的,铁路职工有权制止,铁路公安人员可以予以拘留。

第五十六条 在车站和旅客列车内,发生法律规定需要检疫的传染病时,由铁路卫生检疫机构进行检疫;根据铁路卫生检疫机构的请求,地方卫生检疫机构应予协助。

货物运输的检疫,依照国家规定办理。

第五十七条 发生铁路交通事故,铁路运输企业应当依照国务院和国务院有关主管部门关于事故调查处理的规定办理,并及时恢复正常行车,任何单位和个人不得阻碍铁路线路开通和列车运行。

第五十八条 因铁路行车事故及其他铁路运营事故造成人身伤亡的,铁路运输企业应当承担赔偿责任;如果人身伤亡是因不可抗力或者由于受害人自身的原因造成的,铁路运输企业不承担赔偿责任。

违章通过平交道口或者人行过道,或者在铁路线路上行走、坐卧造成的人身伤亡,属于受害人自身的原因造成的人身伤亡。

第五十九条 国家铁路的重要桥梁和隧道,由中国人民武装警察部队负责守卫。



5. 法律责任

第六十条 违反本法规定,携带危险品进站上车或者以非危险品品名托运危险品,导致发生重大事故的,依照刑法有关规定追究刑事责任。企业事业单位、国家机关、社会团体犯本款罪的,处以罚金,对其主管人员和直接责任人员依法追究刑事责任。

携带炸药、雷管或者非法携带枪支子弹、管制刀具进站上车的,依照刑法有关规定追究刑事责任。

第六十一条 故意损毁、移动铁路行车信号装置或者在铁路线路上放置足以使列车倾覆的障碍物的,依照刑法有关规定追究刑事责任。

第六十二条 盗窃铁路线路上行车设施的零件、部件或者铁路线路上的器材,危及行车安全的,依照刑法有关规定追究刑事责任。

第六十三条 聚众拦截列车、冲击铁路行车调度机构不听制止的,对首要分子和骨干分子依照刑法有关规定追究刑事责任。

第六十四条 聚众哄抢铁路运输物资的,对首要分子和骨干分子依照刑法有关规定追究刑事责任。

铁路职工与其他人员勾结犯前款罪的,从重处罚。

第六十五条 在列车内,抢劫旅客财物,伤害旅客的,依照刑法有关规定从重处罚。

在列车内,寻衅滋事,侮辱妇女,情节恶劣的,依照刑法有关规定追究刑事责任;敲诈勒索旅客财物的,依照刑法有关规定追究刑事责任。

第六十六条 倒卖旅客车票,构成犯罪的,依照刑法有关规定追究刑事责任。铁路职工倒卖旅客车票或者与其他人员勾结倒卖旅客车票的,依照刑法有关规定追究刑事责任。

第六十七条 违反本法规定,尚不够刑事处罚,应当给予治安管理处罚的,依照治安管理处罚法的规定处罚。

第六十八条 擅自在铁路线路上铺设平交道口、人行过道的,由铁路公安机关或者地方公安机关责令限期拆除,可以并处罚款。

第六十九条 铁路运输企业违反本法规定,多收运费、票款或者旅客、货物运输杂费的,必须将多收的费用退还付款人,无法退还的上缴国库。将多收的费用据为己有或者侵吞私分的,依照刑法有关规定追究刑事责任。

第七十条 铁路职工利用职务之便走私的,或者与其他人员勾结走私的,依照刑法有关规定追究刑事责任。

第七十一条 铁路职工玩忽职守、违反规章制度造成铁路运营事故的,滥用职权、利用办理运输业务之便谋取私利的,给予行政处分;情节严重、构成犯罪的,依照刑法有关规定追究刑事责任。

6. 附则

第七十二条 本法所称国家铁路运输企业是指铁路局和铁路分局。

第七十三条 国务院根据本法制定实施条例。

第七十四条 本法自 1991 年 5 月 1 日起施行。



拓展阅读

最高人民法院关于审理铁路运输人身损害赔偿纠纷案件适用法律若干问题的解释

为正确审理铁路运输人身损害赔偿纠纷案件,依法维护各方当事人的合法权益,根据《中华人民共和国民事诉讼法》《中华人民共和国铁路法》《中华人民共和国民法通则》等法律的规定,结合审判实践,就有关适用法律问题做如下解释:

第一条 人民法院审理铁路行车事故及其他铁路运营事故造成的铁路运输人身损害赔偿纠纷案件,适用本解释。

与铁路运输企业建立劳动合同关系或者形成劳动关系的铁路职工在执行职务中发生的人身损害,依照有关调整劳动关系的法律规定及其他相关法律规定处理。

第二条 铁路运输人身损害的受害人、依法由受害人承担扶养义务的被扶养人以及死亡受害人的近亲属为赔偿权利人,有权请求赔偿。

第三条 赔偿权利人要求对方当事人承担侵权责任的,由事故发生地、列车最先到达地或者被告住所地铁路运输法院管辖;赔偿权利人依照合同法要求承运人承担违约责任予以人身损害赔偿的,由运输始发地、目的地或者被告住所地铁路运输法院管辖。

第四条 铁路运输造成人身损害的,铁路运输企业应当承担赔偿责任;法律另有规定的,依照其规定。

第五条 铁路运输中发生人身损害,铁路运输企业举证证明有下列情形之一的,不承担赔偿责任:

- (1) 不可抗力造成的。
- (2) 受害人故意以卧轨、碰撞等方式造成的。

第六条 因受害人翻越、穿越、损毁、移动铁路线路两侧防护围墙、栅栏或者其他防护设施穿越铁路线路,偷乘货车,攀附行进中的列车,在未设置人行通道的铁路桥梁、隧道内通行,攀爬高架铁路线路,以及其他未经许可进入铁路线路、车站、货场等铁路作业区域的过错行为,造成人身损害的,应当根据受害人的过错程度适当减轻铁路运输企业的赔偿责任,并按照以下情形分别处理:

(1) 铁路运输企业未充分履行安全防护、警示等义务,受害人有上述过错行为的,铁路运输企业应当在全部损失的百分之八十至百分之二十之间承担赔偿责任。

(2) 铁路运输企业已充分履行安全防护、警示等义务,受害人仍施以上述过错行为的,铁路运输企业应当在全部损失的百分之二十至百分之十之间承担赔偿责任。

第七条 受害人横向穿越未封闭的铁路线路时存在过错,造成人身损害的,按照前条规定处理。

受害人不听从值守人员劝阻或者无视禁行警示信号、标志硬行通过铁路平交道口、人行过道,或者沿铁路线路纵向行走,或者在铁路线路上坐卧,造成人身损害,铁路运输企业举证



证明已充分履行安全防护、警示等义务的,不承担赔偿责任。

第八条 铁路运输造成无民事行为能力人人身损害的,铁路运输企业应当承担赔偿责任;监护人有过错的,按照过错程度减轻铁路运输企业的赔偿责任,但铁路运输企业承担的赔偿责任应当不低于全部损失的百分之五十。

铁路运输造成限制民事行为能力人人身损害的,铁路运输企业应当承担赔偿责任;监护人及受害人自身有过错的,按照过错程度减轻铁路运输企业的赔偿责任,但铁路运输企业承担的赔偿责任应当不低于全部损失的百分之四十。

第九条 铁路机车车辆与机动车发生碰撞造成机动车驾驶人员以外的人人身损害的,由铁路运输企业与机动车一方对受害人承担连带赔偿责任。铁路运输企业与机动车一方之间,按照各自的过错分担责任;双方均无过错的,按照公平原则分担责任。对受害人实际承担赔偿责任超出应当承担份额的一方,有权向另一方追偿。

铁路机车车辆与机动车发生碰撞造成机动车驾驶人员人身损害的,按照本解释第四条至第七条的规定处理。

第十条 在非铁路运输企业实行监护的铁路无人看守道口发生事故造成人身损害的,由铁路运输企业按照本解释的有关规定承担赔偿责任。道口管理单位有过错的,铁路运输企业对赔偿权利人承担赔偿责任后,有权向道口管理单位追偿。

第十一条 对于铁路桥梁、涵洞等设施负有管理、维护等职责的单位,因未尽职责使该铁路桥梁、涵洞等设施不能正常使用,导致行人、车辆穿越铁路线路造成人身损害的,铁路运输企业按照本解释有关规定承担赔偿责任后,有权向该单位追偿。

第十二条 铁路旅客运送期间发生旅客人身损害,赔偿权利人要求铁路运输企业承担违约责任的,人民法院应当依照《中华人民共和国合同法》第二百九十条、第三百零一条、第三百零二条等规定,确定铁路运输企业是否承担责任及责任的大小;赔偿权利人要求铁路运输企业承担侵权赔偿责任的,人民法院应当依照有关侵权责任的法律规定,确定铁路运输企业是否承担赔偿责任及责任的大小。

第十三条 铁路旅客运送期间因第三人侵权造成旅客人身损害的,由实施侵权行为的第三人承担赔偿责任。铁路运输企业有过错的,应当在能够防止或者制止损害的范围内承担相应的补充赔偿责任。铁路运输企业承担赔偿责任后,有权向第三人追偿。

车外第三人投掷石块等击打列车造成车内旅客人身损害,赔偿权利人要求铁路运输企业先予赔偿的,人民法院应当予以支持。铁路运输企业赔付后,有权向第三人追偿。

第十四条 有权做出事故认定的组织依照《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》等有关规定制作的事故认定书,经庭审质证,对于事故认定书所认定的事实,当事人没有相反证据和理由足以推翻的,人民法院应当作为认定事实的根据。

第十五条 在专用铁路及铁路专用线上因运输造成人身损害,依法应当由肇事工具或者设备的所有人、使用人或者管理人承担赔偿责任的,适用本解释。

第十六条 本院以前发布的司法解释与本解释不一致的,以本解释为准。

本解释施行前已经终审,本解释施行后当事人申请再审或者按照审判监督程序决定再

审的案件,不适用本解释。

(资料来源:中华人民共和国最高人民法院)



思政小课堂

1977年4月,安晓波刚走上机车乘务员的岗位时,听说过一些发达国家运用科技保证铁路安全的故事,他当时想:“中国铁路何时也能做到?”1985年,27岁的安晓波第一次接触红外线探测技术,梦想的种子在他心里开始生根、发芽。

1984年,国家建设大秦线,准备引进美国一家公司的红外线轴温探测产品。哈尔滨铁路局科研所主动请缨,研制生产大秦铁路第二代红外线轴温探测系统。在试验基地,安晓波翻来覆去总是睡不着觉,做着中国红外线轴温探测技术追赶世界的梦:研发红外线轴温探测系统,掌握现代红外线探测技术、列车计轴计辆技术、滚动和滑动波形识别技术,建立适合中国实际的轴温判别模型。

在无数次试验和调试的基础上,安晓波和同事们成功研制出红外线轴温探测系统。当第一个轴温预报信息显示在电脑屏幕上时,安晓波流下了激动的泪水。1987年10月,大秦铁路第二代红外线轴温探测系统顺利通过了原铁道部鉴定。安晓波提出的“双车轮传感器定位法”解决了列车车辆的轴距测量、轴箱定位及滚动和滑动波形采集等难题。大秦铁路成为中国第一条拥有红外线轴温探测系统核心技术自主知识产权的线路。

随着铁路的发展,研制适合时速350公里线路的HTK-499型红外线轴温探测系统迫在眉睫。安晓波带领团队多次深入全国铁路提速区段采集数据,提出在MCT红外线轴温探测系统中建立由自适应探测子系统和自适应标定子系统构成的MCT探测器红外线轴温探测自适应控制系统,从而实现系统误差的自我修正,保证轴温探测的精度。新系统在提速线路上使用,获得了成功,受到了全路用户的欢迎和肯定,并在全路检测车动态联检中连续多年排名第一。他们研制出的HTK-499型红外线轴温探测系统在多条铁路干线上得到了应用。

青藏铁路海拔高,沿线自然环境恶劣,安装红外线轴温探测系统十分艰难。安晓波和团队成员们在海拔4000多米的地方实地探测各个探测点。高原空气稀薄,每走几步就得大口喘气,但他们坚持测量,采集到了最真实的数据。2006年7月1日,青藏铁路开通运营,国家领导人亲临格尔木剪彩。由于新一代红外线轴温探测系统应用在了青藏铁路上,安晓波感到无比自豪。红外线轴温探测系统在青藏铁路上运行稳定,这标志着中国红外线轴温探测系统跻身国际高端技术行列。

在安晓波的带领下,哈尔滨局科研所第四研究室多人被评为省部级拔尖人才和局级青年拔尖人才。近年来,这个研究室先后获得省部级科学技术进步二等奖、三等奖,局级一等奖、二等奖。



思考与练习

- (1) 铁路运输法律法规的特点有哪些?
- (2) 我国的铁路运输法律法规体系包括哪些层次?
- (3) 简述铁路法的适用范围。