

网传铁路公检法转制铁道部称未收到正式通知 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/645/2021_2022__E7_BD_91_E4_BC_A0_E9_93_81_E8_c26_645847.htm 这个被传了10年以上的说法，此次似乎最逼近现实。消息源自于国家公务员局官方网站的一则工作动态，其中显示的信息称，7月17日，国家公务员局、铁道部在京联合召开铁路公安民警公务员过渡工作会议，对铁路公安民警公务员过渡工作进行全面部署。该消息还透露，铁路检察院、铁路法院都列入了转制的范围。许多媒体“施展拳脚”，从多种渠道验证消息的真实性，甚至关于转制的细节、转制公务员考试的时间，也一步步被披露，似乎“这一次是真的了”。然而，记者今天向铁道部新闻处求证时，却被告知“还没有正式通知确认消息的真实性”。尽管如此，消息引爆的效应仍在进一步扩散。记者采访的一些铁路公安民警已经开始着手准备考试了，因为，在他们看来，不管这次消息是真是假，铁路公检法系统转制肯定是必然的趋势。铁路公检法转制成定局 涉及者须过公务员考试铁路公检法系统将转制划归地方 可能10月完成今日关注“铁路公安要转制了，铁路警察要成国家公务员了。”“可能9月考试10月完成转制。”“转制警察必须通过公务员考试，铁路论坛里出现考试通知。”连日来，铁路公安转制的消息在一些媒体和网络上“火得很”，似乎此次消息已是确信无疑。记者今天从铁道部宣传部门证实：铁道部新闻处目前还没有得到正式的通知确认铁路公安转制消息的真实性。如果这件事是真的，铁道部会发新闻通稿向社会公布的。事实上，十几年来，铁路公检法系统转制的消息一直就未断过，只

是这一次，种种迹象显示“是要来真的了”。而铁道部新闻处的回应，又为仍处于“沸腾”状态的消息增添了扑朔迷离的色彩。官方网站点滴信息成曙光年轻铁警称，转制是必然的趋势，“不管此次消息是真的还是假的，反正我已经开始准备公务员考试了”客观来看，此次媒体爆炒“转制”消息，并非毫无来由，而是有着“确切的来源”。7月17日，国家公务员局的官方网站发布消息称，国家公务员局、铁道部在京联合召开铁路公安民警公务员过渡工作会议，对铁路公安民警公务员过渡工作进行全面部署。铁道部政策法规司司长田根哲传达了铁路公检法管理体制改革的有关文件精神，国家公务员局考试录用司司长聂生奎介绍了铁路公安机关转制人员过渡有关工作的通知和实施方案。铁道部副部长王志国表示，铁路公安民警公务员过渡工作，既是公务员法的明确要求，又是铁路公安队伍自身建设的需要，一定要切实加强领导，精心组织学习培训，抓紧做好考试准备，统筹安排运输安全和治安保卫工作，确保人员过渡任务圆满完成。国家公务员局副局长傅兴国强调，铁路公安机关转制是深化铁路体制改革的组成部分，也是中国司法体制和机制改革的重要内容。“铁路公安转制已经吵吵了好几年了，一直都是雷声大、雨点小，这回可是在官方的网站上看到的消息，都是关键人物的发言，应该是真的吧，反正我希望是真的。”北京铁路公安民警小肖告诉记者，每天穿着端庄的警服，戴着庄严的国徽，都希望自己是国家的人，不是企业的人。年轻的铁路民警马建说，不管是真的还是假的，反正自己已经开始准备公务员考试了。他认为，铁路公安转制肯定是趋势，国家多年搞政企分离体制改革让他确信，转制是必然的。转制消

息为何备受关注铁路公检法系统的设置是计划经济时代的产物，难免滋生部门保护主义和企业本位主义，改革呼声由来已久据记者了解，铁路系统设立公检法机关，是我国在建国初期考虑到铁路是国家大动脉、运输的跨区域性、社会治安状况等因素，模仿前苏联建制而设置的。1982年，又自上而下建立了三级铁路运输法院和铁路运输检察院。铁路公检法的管辖范围是：铁路沿线的车站及沿线发生的案件，并同时
对铁路所属的工厂、企业、专属的铁路居民生活区、铁路院校等发生的刑事、民事和经济纠纷有权管辖。铁路公检法实际上成了铁路企业的下属部门。“现在铁路局都企业化了，让司法权从属于企业管理，很难说得通。”北京交通大学教授张长青说。与铁路公安转制类似的部门还有很多，如港口公安局、海事公安局、林业法院等等，都是企业领导司法。记者此前曾采访过中国法学会副会长张文显。他表示，有关铁路、林业、农垦法院的管理体制改革进展缓慢，严重制约司法公正，妨害社会主义法制的统一和权威。涉及这些部门的公检法的转制已成为当前深化司法体制改革的当务之急。张文显曾专门到一些林业法院作过调研。他发现，林区法院人员既有省定林业编制，也有林业局自定编制，两种编制人员均没有纳入到国家公务员序列。人员工资没有保障，许多业务骨干流失，干部队伍老化，干部交流极少，多年没有招录新人。“由于这些法院人财物均由部门或企业管理，干部也主要由部门和企业派出，有些法院院长同时是企业领导班子成员，这就难免滋生部门保护主义和企业本位主义。”事实上，早在2003年，铁路系统实行主辅分离改革时就提出要剥离铁路公检法。6年过去了，改革却仍处于“犹抱琵琶半遮

面”的状态。2004年，中央司法体制改革领导小组的文件提出，要改革现行铁路、交通、民航等部门、企业管理公检法的体制，纳入国家司法管理体系。从2005年到2009年，每年的全国“两会”上，都有人大代表提交议案，建议取消铁路运输等专门法院。但铁路公检法系统改革为何“久改不动”？来自检察系统的人士透露说，究其原因，改革不仅是简单的转变理念的问题，而是涉及复杂的利益格局的调整。有调研表明，一些沿海发达省市的铁路检察院和法院对分离的积极性非常高，而一些中西部省份的检、法两院却纷纷表示反对，原因就在于前者分离到地方后收入反而可能更高，而后者则相反。此外，铁路公检法的人员能否顺利地企业职工转制到公务员，也关系到这些人员对于改革的支持度。据这位人士透露，铁路公检法的改革不仅涉及铁路部门与铁路公检法本身的利益调整，同时也涉及地方错综复杂的利益关系。比如，铁路公检法分离后，是仍然需要独立的铁路公检法系统，还是将人员直接分流到地方公检法？如果保留独立的公检法系统，是直接归地方管还是单独形成一条线，直接归上级公安、检察院、法院管理？还有，铁路公检法分离到地方后，其人员和经费的开支，必然给地方政府增加负担，那么，中央政府在这一点上是否有转移支付呢？改革利于树立司法权威无论从哪种角度看，这种设置都已到了非改不可的时候了。那么，该如何改呢？又一个问题摆到了台前“铁路法院审理铁路损害赔偿案件，即使有理有据，非常公正地审理，受害人都会认为铁路法院与铁路是一家，审判结果不可信。”多年代理铁路纠纷案件的律师成强告诉记者，这种制度的设定严重影响了铁路法院的公信力。这种观点得到了业

内人士的赞同：“一直以来，一旦涉及铁路运输方面的纠纷都在铁路自己的公检法系统内部消化了，既当运动员又当裁判员，就可能让人怀疑审判结果更有利于铁路方面。事实上，我们很难看到在铁路法院告赢铁路局的情形。即使铁路公检法真的秉公执法，也难以获得普通民众的信服。”张文显认为，随着社会主义市场经济的发展，政府职能的转变，政企分离，特别是依法治国基本方略的确立，这种由部门或企业办公安、法院和检察院的体制，越来越显露出其问题和弊端，越来越与维护社会公平正义不协调、不适应。仅就法院而言，为了保证人民法院公正行使审判权，树立国家的司法权威，建议中央和国家有关部门，尽快将铁路、林业、农垦等法院一律纳入国家司法体系，实现法院与部门、企业彻底脱钩，改变部门和企业办法院的现状。“部门或企业管理的公检法人员多数属于企业编制，而企业编制管理远不像公务员管理那样严格，其用人标准、进入程序、晋职升级也不规范，这就严重制约了公检法队伍整体素质的提高。”张长青说，从这个角度看，司法权也应该完全脱离企业的管束。记者采访的多位业内人士均表示，设立铁路公检法是特殊历史时期的特殊产物，应当说这样一个特殊产物也确实发挥过一定作用，但历史的列车呼啸向前，这种设置已经到了非改不可的时候了。那么，该如何改呢？有法律界人士建议，铁路运输企业司法改革的治本方法有两种：一是取消铁路司法机构，其职能由普通法院的相应部门承担，或者成立专门的部门履行相应的职能；二是保留现有的铁路运输司法机构的建制，将其从铁路部门中独立出来，使其人事、产物、经费等方面都独立于铁路系统，成为普通地方法院建制。这位人士

分析说，两种思路各有其优缺点。铁路司法机构独立化的思路简便易行，只需要理顺其人事、经费和行政关系，并且改革需要的运作机制即可，不必从大的方面伤筋动骨；取消铁路司法机关的思路来得更为彻底，但是实行起来难度更大。

100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问
www.100test.com