

WULIU FALÜ
ZHISHI YU SHIWU

物流法律 知识与实务

高职高专“十二五”精品规划教材

主编/白晓宁
主审/康树元



高职高专“十二五”精品规划教材

WULIU FALÜ ZHISHI YU SHIWU
物流法律知识实务

主编 白晓宁

主审 康树元

 天津大学出版社
TIANJIN UNIVERSITY PRESS

内 容 摘 要

本书以现代物流行业涉及的法律知识为研究对象,采取近年来较典型的物流法律案例,立足于物流法律基础知识的讲解,着眼于相关法律实务的操作,以培养学生应用能力为主线,结合实际讲解理论知识,力求加强本教材的实用性。本书主要以物流活动为主线,对物流活动各环节涉及的相关法律法规进行阐述。全书共分为九章,主要涉及以下内容:物流法律法规概述,物流企业法律制度,合同法律制度,物流采购、运输、仓储、配送、加工、包装与装卸法律制度以及与物流环节息息相关的物流保险法律制度、物流争议程序法律制度等。

本书按照高职高专教育培养方案的要求,注重对学生实践能力的培养,力争做到理论联系实际,内容翔实、案例丰富、实用性强,不仅可作为高职高专院校相关专业的教学用书,也可作为物流行业从业人员的培训教材。

图书在版编目(CIP)数据

物流法律知识实务/白晓宁主编. —天津:天津大学出版社,2013. 11

高职高专“十二五”精品规划教材

ISBN 978-7-5618-4860-9

I. ①物… II. ①白… III. ①物流—物资管理—法规—中国—高等职业教育—教材 IV. ①D922. 29

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 273285 号

出版发行	天津大学出版社
出 版 人	杨欢
地 址	天津市卫津路 92 号天津大学内(邮编:300072)
电 话	发行部:022-27403647
网 址	publish. tju. edu. cn
印 刷	昌黎太阳红彩色印刷有限责任公司
经 销	全国各地新华书店
开 本	185mm × 260mm
印 张	13. 5
字 数	331 千
版 次	2014 年 1 月第 1 版
印 次	2014 年 1 月第 1 次
定 价	30.00 元

凡购本书,如有缺页、倒页、脱页等质量问题,烦请向我社发行部门联系调换

版权所有 侵权必究

高职高专“十二五”精品规划教材
《物流法律知识与实务》编审委员会

主 审：康树元（重庆城市管理职业学院 教授）

主 编：白晓宁（重庆城市管理职业学院 讲师）

副主编：李国玲（重庆工业职业技术学院 讲师）

张小玲（重庆城市管理职业学院 讲师）

鄢雪梅（重庆城市管理职业学院 副教授）

参 编：黄 勇（重庆工业职业技术学院 副教授）

罗 炜（重庆电子工程职业学院 讲师）

李超翠（重庆工程职业技术学院 讲师）

李科蕾（重庆城市管理职业学院 讲师）

马文艳（重庆电子工程职业学院 讲师）

熊 维（重庆第二师范学院 讲师）

朱天舟（长安民生物流股份有限公司 经济师）

前 言

近年来,物流法律知识及其实务操作技巧随着现代物流业的稳定发展,日益受到物流管理及相关专业教学的高度重视,并被列入许多本科院校和高职高专院校物流管理专业和连锁经营专业的专业必修课教学计划之中。与此同时,在物流企业和相关从业人员进行物流活动的过程中,物流法律知识也愈加受到重视,成为必不可少的知识技能之一。现代物流业作为国民经济中新的经济增长点,其内涵也在不断地丰富和发展,所涉及的法律问题也越来越多,但到目前为止我国尚未出台一部统一的物流法典,调整物流领域关系的法律、法规散布于民商法、合同法、交通法、仓储和保管法、保险法以及诉讼法等法律部门之中,再加上各层各级地方政府及部门颁布的条例、规定、章程等法律性文件,逻辑关系及知识结构较为散乱,因此急需针对这一领域进行系统研究和教学。

本书紧密结合当今物流活动中的法律实践,对我国颁布的相关法规和缔结的国际公约进行了细致的分类,涵盖常用基础物流法律知识,并引用近年来国内外新颖的案例,通过模拟案例分析等方式,对物流法律活动的实务操作进行教学和练习,力求提高物流管理专业学生及相关从业人员理论联系实际能力和实务处理能力。本书内容比较齐全,涉及物流法律法规概述、物流企业法律制度、相关合同法律知识、物流采购、运输、仓储、配送、加工、包装与装卸法律制度以及相关的物流保险法律制度、物流争议程序法律制度等。本书编写体例的设计比较合理,以案例导入、正文、案例分析与讨论、复习思考题等作为每一章的内容安排,符合读者的思维逻辑顺序。

本书在体系结构上共分为9章,由白晓宁担任主编,李国玲、张小玲、鄢雪梅担任副主编。具体编写人员及分工如下:

黄 勇(重庆工业职业技术学院)负责编写第1章;

李国玲(重庆工业职业技术学院)负责编写第2章;

李超翠(重庆工程职业技术学院)负责编写第3章;

张小玲(重庆城市管理职业学院)和朱天舟(长安民生物流股份有限公司)负责编写第4章;

白晓宁(重庆城市管理职业学院)负责编写第5章;

罗 炜(重庆电子工程职业学院)负责编写第6章;

马文艳(重庆电子工程职业学院)负责编写第7章;

熊 维(重庆第二师范学院)负责编写第8章;

李科蕾(重庆城市管理职业学院)负责编写第9章。

本书请到了康树元教授担任主审,在全书的编写过程中得到了学界同人及物流专业从业人员的支持和帮助,并得到重庆城市管理职业学院物流管理专业团队的大力支持,在此一并表示衷心的感谢!

由于物流行业发展还处在一个不断探索的过程中,我国的法制建设进程也在不断地稳步推进,再加上时间仓促和作者水平有限,书中难免存在不足之处,敬请广大读者和专家同行批评指正。

编者

2013年5月

目 录

第1章 物流法律法规概述	(1)
1.1 物流法律法规的概念、特征和调整对象	(2)
1.2 物流法律法规的作用	(4)
1.3 物流法律关系	(5)
1.4 我国物流法律法规体系	(8)
第2章 物流企业法律制度	(14)
2.1 个人独资企业法	(14)
2.2 合伙企业法	(17)
2.3 公司法	(23)
第3章 合同法律制度	(41)
3.1 合同的概述	(41)
3.2 合同的订立	(44)
3.3 合同的效力	(48)
3.4 合同的履行	(53)
3.5 合同的变更、转让与终止	(57)
3.6 合同的违约责任	(59)
第4章 物流采购法律制度	(64)
4.1 货物买卖合同	(64)
4.2 国际货物买卖合同	(70)
第5章 物流运输法律制度	(80)
5.1 货物运输合同概述	(81)
5.2 公路与铁路货物运输法	(84)
5.3 水路与海上货物运输法	(94)
5.4 航空货物运输法	(101)
5.5 国际货物多式联运	(105)
5.6 国际货物运输代理	(109)
第6章 物流仓储与配送法律制度	(127)
6.1 仓储法律制度	(127)
6.2 物流配送法律制度	(139)
第7章 物流加工、包装与装卸法律制度	(146)
7.1 物流加工法规	(146)
7.2 货物包装法规	(150)
7.3 物流装卸搬运法律法规	(156)

第 8 章 物流保险法律制度 (162)

8.1 保险法概述 (162)

8.2 财产保险 (165)

8.3 海洋运输货物保险 (170)

第 9 章 物流争议程序法律制度 (185)

9.1 仲裁法律制度 (186)

9.2 物流争议的民事诉讼法律制度 (193)

参考文献 (204)

第1章 物流法律法规概述



学习目标

- 知识目标:了解物流法律法规的概念、特征、调整对象及作用,了解物流法律法规的渊源,理解物流法律关系的构成要素及物流法律关系的发生、变更和终止。
- 技能目标:能够运用所学知识正确认识和判断物流法律关系。
- 素质目标:认识物流法律法规的重要作用,培养从事物流活动必需的基本法律意识。



知识点

物流法律法规的概念、特征、调整对象、作用和渊源;物流法律关系的构成要素;法律事实。



案例导入

30 万衣服损失 10 万,谁该承担责任?①

【案情】

王某经营着一家网上小店,去年3月,王某委托某快递公司为其运送一批衣物,并支付了1 000元保价费。可是当衣服送到目的地时,收货人发现外包装破损,衣物缺失,故拒绝收货。事后,经王某与快递公司人员清点,确定缺失衣物价值达10万元(根据生产厂家吊牌统一零售价)。此后,王某多次与快递公司协商赔偿问题,但快递公司只同意按运单上的保价金额1 000元赔偿。因双方无法达成一致,故王某向法院提起诉讼,要求快递公司赔偿衣物损失10万元。

快递公司辩称:王某既不能提供进货方面的证据证明,又放弃评估,既然采取了保价运输方式,保价金额为1 000元,故自己的赔偿金额不应超过保价金额。

针对衣物的货值及保价问题,王某认为,这批衣物总值达33万余元,自己是应快递公司要求保价的,保价条款是快递公司提供的格式条款,它免除了快递公司的主要责任,排除了自己的主要权利,该条款是无效的。

【思考】

1. 保价运输的限额赔偿条款是否有效?为什么?

①快递合同纠纷案增长近8成 高价物品途中受损引发诉讼。新闻晚报,2013年2月24日,作者:郭宇,夏芸,邬思蓓。
参见:http://newspaper.jfdaily.com/xwwb/html/2013-02/24/content_977440.htm。



2. 谁该承担 10 万元的损失责任? 为什么?

3. 该案对我们有何启示?

1.1 物流法律法规的概念、特征和调整对象

1.1.1 物流法律法规的概念

根据中华人民共和国国家标准《物流术语》(GB/T 18354—2006), 物流(Logistics)是指物品从供应地向接收地的实体流动过程。根据实际需要, 将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能实施有机结合。物流是一切物质资料的实体流动过程, 在流通过程中创造价值, 以满足顾客及社会的需求, 即物流的本质是服务。

法是表现为国家意志的、以权利义务为主要内容的、具有普遍约束力和国家强制性的社会行为规范。从制度的角度来看, 法律的含义有广义和狭义之分。广义的法律与法同义, 在我国包括宪法、法律、行政法规、部门规章等。狭义的法律仅指由国家制定或认可的、以规定当事人权利义务为主要内容的、由国家强制力保证实施的、具有普遍约束力的社会规范, 在我国指全国人民代表大会及其常务委员会制定的法律。在实践中, 人们大多数趋向于广义的法律定义。

物流法律法规是指调整在物流活动中产生的以及与物流活动相关的社会关系的法律规范的总和。物流活动涉及采购、运输、仓储、生产、流通加工、配送、销售等环节, 从法律层面调整物流活动, 是物流发展的必然要求和必然结果。

物流概念传入我国只有二十年左右的时间, 而物流作为一个产业在我国形成的时间更短, 所以在我国目前的法律体系中一直以来都是围绕“运输”来立法, 根据不同的运输方式制定了《中华人民共和国铁路法》(以下简称《铁路法》)、《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)、《中华人民共和国民用航空法》(以下简称《民用航空法》)等法律及一大批的部门规章, 所有与物流有关的法律规范都分散在各个部门法中, 而没有形成一个独立的、完整的“物流法”, 因此我们所讲的物流法律制度体系其实是以“物流业”为核心, 根据物流业涉及的相关法律活动, 如企业设立、运输、仓储、配送、加工、包装等业务将相关的法律整理、归类, 形成一个具有相对独立性的法律规范集合体, 这些就是物流法律制度体系的内容。

1.1.2 物流法律法规的特征

1. 广泛性

物流法律法规的广泛性是指物流活动的各个领域均存在有关的法律、法规或公约。物流的基本功能有运输、储存、装卸、搬运、包装、流通、配送、信息处理等几个方面。物流活动的过程、参与者、内容涉及的行业以及表现形式多种多样, 如物流活动主体就会涉及不同行业、不同部门, 有采购商、批发商、承运人、仓储配送的经营者、包装加工的承揽商、信息服务商等。他们的活动既要受社会经济活动的一般准则的制约, 又要受行业法规和惯例的制约, 这些决定了物流法律制度的广泛性; 另一方面, 国家为促进物流业的发展及规范物流市场秩序, 颁布了涉及多项物流功能相互之间关系的综合性的政策、法律、法规。

2. 技术性

物流法律法规的技术性是指整个物流活动过程都需要运用现代管理技术和现代信息技



术,所以物流活动自始至终都体现较高的技术含量。由于物流活动是由采购、运输、仓储、装卸、搬运、包装、加工、销售等多个技术性较强的物流环节组成的,而物流法律制度作为调整物流活动、规范物流市场的法律规范,必然涉及从事物流活动的专业用语、技术标准、设备标准以及操作规程等,因而具有较强的技术性特点。

3. 多样性

物流法律法规的多样性是指物流法律法规在形式上表现为各种法律、法规和公约。法律法规有许多表现形式,有最高国家权力机关制定的宪法、法律,有地方国家权力机关制定的地方性法规,有国务院发布的行政法规,也有各级政府和各主管部门规定的规章、办法,还有有关的技术标准、技术法规和行业惯例。这些不同的法律法规使物流法律制度的层次、效力有高低。此外,当物流活动在世界范围内进行时,既涉及多个国家的国内法,又要受到国际公约的制约,同时还应遵守相应的国际惯例。因此,各种物流法律法规具有较为复杂的相互关系。通常,全国人民代表大会及其常务委员会制定的法律具有较高的效力和强制性,部门规章起到补充和帮助法律实施的作用,当与国家法律有冲突时,相关的规定是无效的,应以法律为准。各类标准和技术法规根据其是否具有强制性而在使用中有不同效力。正因为如此,物流的法律、法规、公约在适用时可能会产生不一致的情况。有的在形式和内容上都相互独立;有的在形式上相互独立,内容上却互有交叉。

4. 综合性

物流法律法规的综合性是指各种与物流相关的法律、法规之间存在着相互协调、相互配合的关系。现代物流是综合物流,是将多种功能组合起来的一项经济活动。涵盖了从采购原材料到半成品、产成品的生产,直至最后产品通过流通环节到达消费者手上的全过程;同时,还包括物品的回收和废弃物的处理过程,涉及采购、运输、仓储、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等诸多环节。而物流法律法规应当对所有这些环节中产生的关系进行调整,因此反映综合物流的物流法律法规自然也具有综合性的特点。

5. 国际性

现代物流在很大程度上是经济全球化的产物。国际物流的出现和发展,使物流超越了一国和某一区域的界限而走向国际化。与国际物流相适应,物流法律制度也呈现出国际化的趋势,表现在一些领域内出现了全世界通用的国际标准,包括托盘、货架、装卸机具、车辆、集装箱的尺度规格、条形码、自动扫描等技术标准和工作标准等。

1.1.3 物流法律法规的调整对象

法律的调整对象是指某一法律所调整的特定的社会关系,它和法律规范的调整方法共同构成划分法律部门的基本依据和出发点。不同的法律部门有不同的调整对象。物流法律法规的调整对象是物流法律关系,即物流法规范所作用的社会关系,或称由物流活动产生及与物流活动有关的社会关系。由于物流法律关系涉及物流企业、客户、政府等主体,因此物流法律制度的调整对象包括以下两类。

1. 物流活动平等主体之间的关系

物流活动主体是指自然人、法人或其他经济组织。他们处于平等的法律地位,可以自愿协商就某一物流活动形成法律关系。双方可以约定相互的权利与义务,如若不履行义务,需要承担何种法律责任。如物流关系中的运输合同关系,承运人与托运人应当签订运输合同,约定合



同双方当事人的权利与义务及其违约责任等条款。这种平等主体之间的物流法律关系属于民法调整的范畴。物流活动平等主体之间的关系是物流法律法规最基本的或最直接的调整对象。

2. 国家行政机关与物流活动主体之间的关系

国家行政机关在规划、管理以及调控物流产业或物流经济过程中,依职权对相应的物流法律主体实施监督、管理,由此产生的行政机关与物流活动主体之间的关系属于行政法调整范畴,如国家行政机关对货物进出口贸易的许可证、配额的管理。

1.2 物流法律法规的作用

对物流企业和物流从业人员来说,物流法律法规的基本作用是促进、保障物流活动的正常进行及维护有关当事人的合法利益;对政府管理来说,通过物流法律法规,可以规范各种物流行为,建立起健康发展的现代物流业市场体系。从以上角度,我们可以把物流法律法规的作用理解为以下几个方面。

1.2.1 保护物流活动当事人的合法利益

物流法律法规首先要保护物流活动主体的合法利益,这是物流法律法规的基本目的。一个好的物流法律法规环境是从事物流经营活动和提供物流服务的重要基础,尤其是完善的物流合同法律制度,对保护当事人的合法利益最为重要。相对统一的物流法可以实现通过公正的司法途径解决物流活动中的争议,充分保证受害人获得法律救济,保护当事人的合法权益。

1.2.2 规范各种物流行为

从总体上看,物流本身有着广泛的内容,物流活动的具体内容必然存在一定的差异。随着经济全球化、一体化进程的加快,物流市场体系逐步形成,需要有相应的法律规范作指导,约束当事人的行为,对违规者进行惩处,从而净化市场环境,促进物流业向健康的方向发展。

1. 物品的流通受到法律的制约

物品本身的流通要受到国家法律法规的约束。有的物品可以自由流通;有的物品法律限制其流通,有的物品法律禁止流通,有的物品可以在国内流通却不能在国外流通,有的物品要根据政府间的协议满足一定的条件才能流通,等等。

因此,物品的运输、仓储、装卸、加工等物流活动均应该在法律许可的可流通的物品范围内进行。如果是受限制的物品,应该根据有关法律法规进行,因为它们不具有通常物品的自由流通性。

2. 运输工具的运行要遵守相应的规则

运输作为物流的重要环节,受到法律法规的制约。运输工具在水上、陆地、空中各种通道中运行要遵守一定的规则。以水运为例,运输经营人的行为要受到水上运输法规、港口航道安全管理和海事监督方面的规定的制约。

在国际水域航行要遵守《联合国海洋法公约》《1973年国际防止船舶造成污染公约》《国际海上人命安全公约》等规定。陆上运输、航空运输也具有针对运输工具的相应的法规。而



运输工具作为货物的载体,其正常运行对保证货物顺利运达至关重要。

3. 承运人与托运人各自行为要有规范

在运输活动中,为规范承运人和托运人的行为,一方面,各国运输法规进行制约,国际上也有针对不同运输方式的公约可以适用;另一方面,承托双方要根据各自意愿进行磋商,签订运输合同。这样,运输合同双方的行为便在法律规定的和合同约定的范围内得到规范,双方利益也在相当程度上达到了平衡。

比如,按照我国《海商法》和有关海上运输的国际公约的规定,海上承运人应当承担相应的义务并可以享受责任限制的权利,承运人任何想要解除自己的基本义务或降低损失赔偿的最低标准的做法都是无效的。

4. 货物、运输工具进出境受到口岸法规的制约

国际物流需经过口岸进出境。货物、运输工具进出境的监管一方面体现着国家的主权,另一方面又是国际物流的基本环节,是规范国际物流的重要制度之一,也是维护国际贸易正常秩序的需要。

当然,货物、运输工具进出境的监管也会影响物流的实现并影响物流的速度和效率。从发展物流角度,在实现规范的同时,应该尽可能提高效率。

5. 物流活动的其他环节同样受到法规的制约

物流活动的其他环节包括储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等。由于这些活动主要在国内进行,因此更多地受到国内法规的制约,但这也不是绝对的,比如,包装活动的要求就需要根据贸易和运输的具体情况适用不同的规定,尤其应该符合进口国或地区有关的法律要求。此外,信息处理也要既适用国内法规又符合国际通用准则。

1.2.3 促进物流业的健康发展

物流市场体系的形成、发展对促进物流业的发展具有至关重要的作用,但它的形成和发展需要国家政策的引导,需要法律规范的调整与之相适应。在物流业相对发达的国家,政府普遍对物流产业发展的政策指引、合理规划和法规建设给予高度重视。1990年,日本颁布了《物流法》,对日本物流业的发展起到了极大的推动和保障作用。美国、德国、英国、荷兰、比利时等国家也非常重视物流法律制度的建设,都适时制定符合各自国情的物流产业政策和法律制度,对物流产业进行合理规划、积极引导、严格规范,从而使物流业健康、快速地发展。

1.3 物流法律关系

法律关系是法律在规范人们的行为过程中形成的一种特殊的社会关系,也就是双方当事人具有什么样的权利与义务。物流法律关系是指物流法律规范在调整物流活动过程中所形成的当事人的权利与义务关系。法律关系由主体、客体和内容三个要素构成。

1.3.1 物流法律关系的主体

物流法律关系的主体,即物流法律关系中权利和义务的承担者,它分为权利主体和义务主体。其中,在物流法律关系中享有权利的一方为权利主体,在物流法律关系中负有义务的一方为义务主体,通常情况下,权利主体也是义务主体。物流法律关系的主体主要有物流企业(服



务供应商)、客户、政府三类。按调整的法律关系不同,物流法律关系的主体分为民事法律关系的主体和行政法律关系的主体。

1. 物流民事法律关系的主体

物流民事法律关系的主体即物流民事法律关系的参与人。物流企业与客户的关系是合同关系,物流企业的客户包括上位客户和下位客户,即货物供应商与需求商,物流企业起着承上启下的作用。包括以下几类。

1) 自然人

自然人是指按照自然规律出生的人。自然人包括本国公民、外国人和无国籍人。自然人具有民事主体资格,可以作为物流民事法律关系的主体。但自然人作为物流民事法律关系的主体必须注意以下两点。

(1) 由于物流是商业活动,并且法律对一些物流行业的主体有特殊规定,因此,一般而言,自然人成为物流服务的提供者将受到很大的限制。

(2) 现代物流涉及的领域较为广泛,自然人在一些情况下可以通过接受物流服务,而成为物流法律关系的主体。

2) 法人

根据《中华人民共和国民法通则》(以下简称《民法通则》)第三十六条的规定,法人是具有民事权利能力和民事行为能力,依法独立享有民事权利和承担民事义务的组织。

我国《民法通则》依法人的性质不同,将法人分为企业法人、机关法人、事业单位法人和社会团体法人等。

3) 其他组织

其他组织是指合法成立、有一定的组织机构和财产,但不具备法人资格,不能独立承担民事责任的组织。

其他组织作为民事主体,在《中华人民共和国合同法》(以下简称《合同法》)中已得到明确的认可,从而为其成为物流法律关系的主体奠定了基本的条件。

在我国,其他组织包括:①依法登记领取营业执照的个体工商户、个人独资企业、合伙组织;②依法登记领取营业执照的合伙型联营企业;③依法登记领取我国营业执照的中外合作经营企业、外资企业;④经民政部门批准登记领取社会团体登记证的社会团体;⑤依法设立并领取营业执照的法人分支机构;⑥经核准登记领取营业执照的乡镇、街道、村办企业。

其他组织必须符合相应的法律规定,取得一定的经营资质,才能从事物流业务。

2. 物流行政法律关系的主体

物流行政法律关系的主体,即在行政法律关系中依法享有权利和承担义务的人或组织,具体来说有以下几类。

1) 国家有关行政机关

政府作为行政主体,要对物流市场进行监管。物流行政法律关系表现为国家行政机关与物流企事业单位、其他组织之间监督与被监督、管理与被管理的关系,国家行政机关是物流行政法律关系的必要主体。

2) 物流企业、事业单位

这包括各种物流公司、航运公司、货运代理公司、理货公司、商品检验检疫局、海关等。



3) 其他组织和自然人

在物流行政法律关系中,其他组织和自然人从事物流活动时,也要接受行政机关的监督管理,成为物流行政法律关系主体。

物流企业、事业单位、其他组织和自然人,是物流行政法律关系中的行政相对人。

1.3.2 物流法律关系的客体

物流法律关系的客体,即物流法律关系的主体享有的权利和承担的义务所共同指向的对象。物流法律关系的多样性,决定了物流法律关系的客体的广泛性。根据调整的物流法律关系的不同,把物流法律关系的客体分为物流民事法律关系的客体和物流行政法律关系的客体两类。

(1) 物流民事法律关系的客体通常为物、行为和智力成果,如运输行为、包装行为、仓储行为、装卸行为、加工行为等。

(2) 物流行政法律关系的客体主要表现为“行为”,即物流行政法律关系主体的活动,包括主体的作为和不作为。例如,工商行政管理部门对设立物流企业的审核、批准行为,国家对外贸易主管部门对进出口货物的配额管理等。

1.3.3 物流法律关系的内容

物流法律关系的内容就是主体在进行物流法律行为时享有的权利及应当承担的义务。权利是指权利主体能够凭借法律的强制力或合同的约束力,在法定限度内自主为或不为一定行为以及要求义务主体为或不为一定行为,以实现其实际利益的可能性;义务是指义务主体依照法律规定或应权利主体的要求必须为或不为一定行为,以协助或不妨碍权利主体实现其利益的必要性。物流行政法律关系的双方都享有权利,但又负有义务,他们的权利与义务是统一的、相对的。根据不同的法律关系,确定不同的权利与义务。

(1) 物流法中民事法律关系的内容是指物流民事法律关系主体在物流活动中享有的民事权利和承担的民事义务。例如,签订定期租船合同,合同双方当事人享有租船合同中的权利与义务。

(2) 物流法中行政法律关系的内容主要是指物流行政法上的权利与义务。行政机关要依职权行使行政职权,不可自由处分其权力。

1.3.4 物流法律关系的发生、变更和终止

1. 物流法律关系的发生

物流法律关系的发生,又称物流法律关系的设立,是指因某种物流法律事实的存在而在物流主体之间形成了权利和义务关系。

物流法律关系的发生原因,首先取决于某种物流法律事实的存在,如自然人的出生、法人之间订立买卖合同、某种侵权行为导致损害后果出现等。物流法律事实,是指由民法所规定的,引起物流法律关系发生、变更和消灭的现象。物流法律事实分为事件和行为两大类。

事件是指发生的某种客观情况,是与当事人意志无关的,能够引起法律关系形成、变更或消灭的事实。行为则是指物流法律主体实施的能够引起法律关系后果的活动。

物流法律关系的发生,还有赖于法律的规定和合同约定的存在,如法律规定的承运人赔偿限额、租赁合同中确定的当事人双方的权利和义务内容等。



2. 物流法律关系的变更

物流法律关系的变更,又称物流法律关系的相对消灭,是指因某种物流法律事实的出现而使物流主体之间已经发生的物流法律关系的某一要素发生改变。

物流法律关系的变更原因,是法律所规定的或者合同中约定的某种物流法律事实的出现。如发生了法律规定的可以变更的物流行为,当事人协议约定改变履行合同的标的。

物流法律关系变更的结果,是使业已存在的物流法律关系的主体、客体和内容发生了某种变化。如经过出租人的同意,承租人将承租的房屋加以维修,因而相应减少了承租人交付的租金。

3. 物流法律关系的终止

物流法律关系的终止,又称物流法律关系的绝对消灭,是指因某种物流法律事实的出现而导致业已存在的物流法律关系归于消灭。

物流法律关系终止的原因,是出现了某种物流法律事实,如委托合同关系中委托人取消了委托或者受托人辞去了委托,专利权保护期限届满等。

物流法律关系终止的法律后果,是原本存在的某种物流法律关系不复存在。如代理人死亡、丧失民事行为能力,作为被代理人或者代理人的法人终止,委托代理终止;委托人或者受托人死亡、丧失民事行为能力或者破产的,委托合同终止。

1.4 我国物流法律法规体系

1.4.1 我国物流法律法规的渊源

所谓法律制度的渊源,就是指法律制度的表现形式,对物流法律法规而言,指不同国家机关依法制定或认可的具有不同法律效力的有关物流活动的规范性文件。

1. 国内法渊源

所谓法律制度的渊源,就是指法律制度的表现形式,对物流法律法规的渊源而言,指不同国家机关依法制定或认可的具有不同法律效力的有关物流活动的规范性文件。

1) 宪法

宪法是国家最高权力机关经由特殊程序制定和修改的,规定国家、社会和公民生活的根本问题,具有最高的法律效力,是制定其他法律的基础。我国宪法是由全国人民代表大会制定的国家根本大法,宪法关于经济制度和经济管理的规定,是对物流关系进行法律调整的基本依据。

2) 法律

法律是指由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。在有关物流法律制度的各种表现形式中,法律具有最重要的地位,如《民法通则》《中华人民共和国公司法》(以下简称《公司法》)、《合同法》《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)、《中华人民共和国铁路法》(以下简称《铁路法》)、《中华人民共和国民用航空法》(以下简称《民用航空法》)等。法律的效力仅次于宪法,其他规范性文件要在宪法和法律的基础上制定。



3) 行政法规

行政法规是指由最高国家行政机关即国务院根据宪法和法律制定的一种规范性文件,其法律地位和法律效力仅次于宪法和法律。行政法规可以条例、决定、决议、命令、指示等形式发布。目前我国执行的有关物流方面的行政法规包括直接规范物流活动或者与物流有关的活动的法规,涉及物流活动的各个环节、各种主体,如《中华人民共和国海运条例》《中华人民共和国进出口关税条例》《中华人民共和国铁路运输安全保护条例》等。

4) 部门规章

规章属于行政法律规范,包括两种。一种是国务院各部委、中国人民银行、审计署和具有行政管理职能的国务院直属机构,依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制定的规章,称作部门规章,它与地方性法规基本上属于同一等级的规范性法律文件。在物流法律法规中存在大量由原国家铁道部、交通部、信息产业部和商务部等部委颁布的条例、办法、规定和通知,几乎涉及物流活动的每个环节,这些规章在实践中广泛应用,如《外商投资国际货物运输代理企业管理办法》《道路货物运输企业经营资质管理办法(试行)》《商品代理配送制行业管理若干规定》《关于开展试点设立外商投资物流企业工作有关问题的通知》《铁路货物运输规程》《关于加强我国现代物流发展的若干意见》《关于促进运输企业发展综合物流服务的若干意见》等。另一种是省级和较大的市级人民政府根据法律、行政法规和本省或本市的地方性法规制定的规章,称作地方规章,其效力等级低于地方性法规。

5) 地方法规和政府规章

享有地方性法规制定权的省、自治区、直辖市的人民代表大会及其常务委员会,在不与宪法、法律和行政法规相抵触的前提下,根据实际需要而制定并颁布的地方性规范性文件。

享有规章制定权的地方人民政府,在法律规定的权限内制定的调整物流关系的地方性法规和政府规章,也是物流法律制度的渊源,如《××市道路客货运输站场管理办法》。

但应注意,地方法规和政府规章仅在制定机关所辖区域内有效。

2. 国际法渊源

1) 国际条约

国际条约是指两个或两个以上作为国际法主体的国家或国际组织订立的在政治、经济、贸易、文化、法律、军事等方面规定其相互间权利和义务的各种协议的统称。条约有双边和多边之分,其中由两个国际法主体订立的协议为双边条约,由多个国际法主体订立的协议为多边条约。根据“约定必须遵守”的国际法原则,当一国签署、批准或加入有关物流的国际条约时,该有关物流的国际条约就对该国具有法律约束力,成为该国物流法律制度的表现形式,当事人必须予以遵守。

我国缔结或者参加的国际条约与我国法律有不同规定的,除我国在签署、批准或加入有关国际条约时有声明保留的条款外,适用该国际条约的规定,即国际条约具有优先于国内法的效力。因此,国际条约也属我国物流法律法规的渊源。与物流相关的国际条约有《1978年联合国海上货物运输公约(汉堡规则)》《跟单信用证统一惯例国际商会第500号出版物(草案)》《班轮公会行动守则公约》《修改统一提单的若干法律规则的国际公约的议定书(维斯比规则)》等。

2) 国际惯例

国际惯例是指在有关国际关系中,因对同一性质的问题所采取的类似行为,经过长期反复