



高职高专“十二五”规划教材

物流管理专业系列



物流法律法规

主编 胡兴成 喻靖文 杨爱明
主审 侯宗源



南京大学出版社



高职高专“十二五”规划教材
第 50 册

物流法律法规

主 编	胡兴成	喻靖文	杨爱明
副主编	方基志	李海华	易 兵
	王 江	王珊珊	李 明
主 审	侯宗源		



南京大学出版社

内容提要

本书突出职业教育特点,吸收物流实务中的最新成果,体例新颖,案例丰富。各章均含有教学目标、案例分析、形式多样的习题,以达到学、练同步的目标。力求用案例说明知识的应用,注重理论知识及其分析方法在物流实务中的运用,内容精练、重点突出、文字叙述通俗易懂。本书共分10章,主要内容包括物流与物流法概论、物流企业法律制度、物流采购与销售法律制度、物流运输法律制度、货物仓储法律制度、货物搬运装卸法律制度、货物包装法律制度、流通加工与物流配送法律制度、物流保险法律制度、物流争议解决法律制度。

图书在版编目(CIP)数据

物流法律法规/胡兴成,喻靖文,杨爱明主编. —南京:
南京大学出版社,2012.5
高职高专“十二五”规划教材·物流管理专业系列
ISBN 978-7-305-09428-6

I. ①物… II. ①胡… ②喻… ③杨… 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(2011)第263624号

出版发行 南京大学出版社
社 址 南京市汉口路22号 邮编 210093
网 址 <http://www.NjupCo.com>
出版人 左 健

丛 书 名 高职高专“十二五”规划教材·物流管理专业系列
书 名 物流法律法规
主 编 胡兴成 喻靖文 杨爱明
责任编辑 王日俊 编辑热线 025-83593649

照 排 江苏南大印刷厂
印 刷 宜兴市盛世文化印刷有限公司
开 本 787×1092 1/16 印张 16.5 字数 428千
版 次 2012年5月第1版 2012年5月第1次印刷
ISBN 978-7-305-09428-6
定 价 33.00元

发行热线 025-83594756 83686452
电子邮件 Press@NjupCo.com
Sales@NjupCo.com(市场部)

* 版权所有,侵权必究

* 凡购买南大版图书,如有印装质量问题,请与所购
图书销售部门联系调换

前 言

物流法律法规是高校物流管理专业的专业基础课。为增强学生的实践能力,培养高素质技能型专门人才以适应企业的需求,本书言简意赅,突出案例教学,编写体系独特新颖,援引生动案例,配备有大量技能训练习题,以满足技能人才培养的要求。本书的编写在教学内容、课程体系和编写风格上着重贯彻了以下几点。

1. 建立新的课程体系。为便于学生抓住重点、提高学习效率,教材在章首有教学目标,引导学生按目标学习,力求使学生愿意学、有兴趣学。章末配有形式多样的复习题,让学生自测自己的学习效果,激发学生的学习潜能。

2. 以任务为导向的编写方式。每章以引例提出任务,引起学生好奇,在阐述知识点后,通过案例点评完成任务。让学生感觉学有所用,另外设有知识链接、特别提示等模块来扩大学生的知识面。

3. 新颖性。全新的体系和全新的编写理念,打破了传统的编写模式。

4. 注重能力的培养。本书侧重于应用能力的培养,列举了大量的实用案例,具有较强的实用性,并且结合能力目标,以必需、够用为原则,尽量深入浅出,让学生掌握所必需的知识。

本书由胡兴成、喻靖文、杨爱明任主编,方基志、李海华、易兵、王江、王珊珊、李明任副主编。具体编写分工如下:第一章由郑州铁路职业技术学院胡兴成编写,第二章、第十章由湖北职业技术学院喻靖文编写,第三章由湖北城市建设职业技术学院杨爱明编写,第四章由襄樊职业技术学院方基志编写,第五章由武汉软件工程职业学院李海华编写,第六章由武汉商业服务学院易兵编写,第七章由黄冈职业技术学院王江编写,第八章由湖北铁路职业技术学院王珊珊编写,第九章由湖南科技职业学院李明编写。全书由胡兴成统筹、校对。本书特聘郑州大学侯宗源教授担任主审。

本书可作为高等职业学院、高等专科学校、成人高校、民办高校及本科院校举办的二级职业技术学院物流管理专业、电子商务专业、市场营销专业、商贸经营专业或其他相关专业的教材,也可供五年制高职、中职学校相关专业学生使用,并可作为社会从业人员的自学参考书及培训教材。

物流是一个综合的营销体系,涉及法律、法规较多,编写一本适宜的教材,是我们努力的方向,由于编写水平所限,本书不足之处在所难免,敬请各位专家、读者批评指正。

编 者

2012.02

目 录

第一章 物流法律法规概述	1
第一节 物流概述.....	1
第二节 物流企业.....	3
第三节 物流法律法规.....	6
第四节 物流服务合同.....	9
第二章 物流企业法律制度	15
第一节 物流企业概述	15
第二节 物流企业的设立	20
第三节 国际货物运输代理企业	28
第四节 物流企业的变更、终止与清算.....	31
第三章 物资采购相关法律法规	39
第一节 买卖合同法律法规	39
第二节 招标投标法	44
第三节 联合国国际货物买卖合同公约(CISG)	47
第四节 国际贸易术语	51
第四章 物流运输法律制度	56
第一节 铁路货物运输法律法规	58
第二节 水路货物运输法律法规	62
第三节 公路货物运输法律法规	73
第四节 航空货物运输法律法规	79
第五节 国际货物多式联运法律法规	84
第五章 货物仓储法律制度	98
第一节 保管合同的法律法规	99
第二节 仓储合同的法律法规.....	101
第三节 关于仓单的法律法规.....	107
第四节 保税仓库的法律法规.....	109
第六章 货物装运搬卸法律制度	119
第一节 港站经营人的法律地位与责任.....	120

第二节 港口装卸搬运作业的法律规定·····	122
第三节 集装箱码头装卸搬运作业的特殊规定·····	126
第四节 铁路、公路搬运装卸作业中的法律规定·····	128
第七章 货物包装法律制度·····	134
第一节 物流包装概述·····	134
第二节 普通货物的包装法律法规·····	139
第三节 危险货物包装的法律法规·····	143
第四节 国际物流中的包装法律规范·····	148
第八章 流通加工与物流配送法律制度·····	152
第一节 流通加工与配送中的法律关系·····	152
第二节 承揽合同法律法规·····	154
第三节 配送合同法律法规·····	163
第九章 物流保险法律制度·····	174
第一节 保险法基本知识·····	174
第二节 海上货物运输保险·····	181
第三节 陆上货物运输保险·····	188
第四节 航空货物运输保险·····	189
第五节 物流责任保险·····	191
第六节 保险索赔与理赔·····	194
第十章 物流争议解决法律制度·····	200
第一节 物流争议解决方式·····	201
第二节 仲裁法律制度·····	202
第三节 民事诉讼法律制度·····	210
第四节 海事诉讼特别程序·····	222
主要参考文献·····	231
附录一 物理法律案例荟萃·····	232
附录二 物流合同模板汇集·····	246

第一章 物流法律法规概述

【学习目标】

1. 掌握物流的概念及其分类；
2. 熟悉我国物流法律体系的构成及其特点；
3. 了解物流法律关系及其组成；
4. 重点掌握物流企业的市场准入法律规范。

第一节 物流概述

【导读案例】

物流公司运费纠纷案

一客户长期委托物流公司办理出口运输,双方在业务中的习惯做法是:货物出运后,物流公司为客户开具正式发票,客户收到发票一段时间后,按发票金额向物流公司付款。2011年一票货物由于在贸易中发生亏损,客户就以种种借口拒付物流公司运费,物流公司在多次催收无望的情况下向法院提起诉讼。在诉讼中客户辩称已将这笔运费以现金形式付给了物流公司,出具物流公司为其开具的正式发票为证。因物流公司无法拿出对方未付款的有力证据,在一审中被法院驳回诉讼请求。

目前物流行业多采用物流公司为客户先垫付运费、杂费甚至税费等各项费用,待货物运输完成后,物流公司按双方约定的费用及实际操作中发生的费用,为客户开具发票,客户收到发票后,按发票金额向物流公司付款的做法。这种做法存在许多风险。

资料来源:中国大物流网

一、物流的概念

物流一词最早出现于美国。《中华人民共和国国家标准物流术语》规定,物流(logistics)指物品从供应地向接收地的实体流动过程。在这个过程中,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有机地结合。

二、物流的分类

社会经济领域中的物流活动无处不在,由于物流对象不同,物流目的不同,物流范畴不同,形成了不同的物流类型。主要的分类方法有以下几种:

（一）根据物流活动的范围分

1. 社会物流

企业外部的物流活动的总称。社会物流的范畴是社会经济大领域。社会物流研究国民经济中的物流活动,研究如何形成服务于社会、面向社会又在社会环境中运行的物流,研究社会中物流体系结构和运行,因此带有宏观性和广泛性。

2. 企业物流

企业内部物品实体流动。企业物流又可以分为以下具体的物流活动:

(1) 生产物流。生产过程中原材料、在制品、半成品、产成品等企业内部的实体流动。

(2) 供应物流。为生产企业提供原材料、零部件或其他物品时,物品在提供者与需求者之间的实体流动。

(3) 销售物流。生产企业、流通企业出售商品时,物品在供方与需方之间的实体流动。

(4) 回收物流。不合格物品的返修、退货以及周转使用的包装容器从需方返回到供方所形成的物品实体流动。

(5) 废弃物物流。将经济活动中失去原有使用价值的物品,根据实际需要进行收集、分类、加工、包装、搬运、储存等,并分送到专门处理场所时形成的物品实体流动。

（二）根据物流活动的空间分

1. 区域物流

区域物流是指按照行政区域或者经济区域划分所进行的物流活动。区域物流有其独特的区域特点,一个国家范围内、一个城市内、一个经济区域内的物流通常都处于同一法律规范制度之下。

2. 国际物流

国际物流是指不同国家或地区之间开展的跨国的物流活动,包括两国间或多国之间开展的物流活动。

（三）根据物流活动的组织者分

1. 自主物流

自主物流是指生产企业为满足自身的需要,利用自己的人工、机械设备和场所,安排全部物流计划,自己从事货物实体流动全过程的物流活动。

2. 第三方物流

由供方与需方以外的物流企业提供物流服务的业务模式。其具有节省费用、减少资本积压和库存、实现企业资源的优化配置、提升企业形象等诸多优点。第三方物流企业应该逐步在物流市场中当主角。

3. 第四方物流

第四方物流是指建立在第三方物流基础上的,对不同的第三方物流企业的管理、技术等物流资源作进一步整合,为用户提供全面意义上的供应链解决方案的一种更高级的物流模式。

三、物流市场

（一）物流市场的结构

物流市场,是指物流服务供给、物流服务需求交换关系的总和。物流市场由提供物流服务的物流企业和具有物流服务需求的各类经济部门、各类企业和个人构成。

1. 物流市场主体

凡进入物流市场进行交易的单位与个人都是物流市场主体。具体来讲有政府、供方企业与个人、需方企业与个人、第三方物流企业、运输企业、仓储企业、包装企业、装卸企业等。

运输企业还可以分为铁路运输企业、公路运输企业、内河与海上运输企业、航空运输企业、邮政企业、管道运输企业等。

2. 物流市场客体

凡是在物流市场上可以进行交易与加工增值的所有有形商品,包括生产资料与生活资料以及在物流市场上需要进行位移的所有实体,包括人都是物流市场客体。属知识产权的所有无形资产不可能进入物流市场。但人进入物流市场仅发生了位移,这就是我们常讲的客运。

3. 物流市场载体

为物流市场客体服务的设施与场所。包括铁路、公路、集装箱、船舶、飞机、港口、机场、管道、仓库、配送中心、物流中心等。

4. 物流市场中介组织

物流市场需要规范,一靠政府,二靠中介组织,特别是行业组织,比如中国物流与采购联合会、中国仓储协会、中国储运协会、中国国际货运管理协会、中国船东协会、中国船代协会、中国集装箱协会、中国铁路运输协会、中国交通运输协会等,这些协会起着政府不可能起的作用,实施行业自律,规范市场行为。

(二) 中国物流市场对外开放的法律环境

2001年12月中国加入WTO,中国在入世文件《中华人民共和国加入议定书》中,对物流相关行业的开放作出了原则性的规定,并在《中华人民共和国服务贸易具体承诺减让表第二条最惠国豁免清单》中对相关行业的市场准入程度和开放时间表进行了详细的列举。

第二节 物流企业

【导读案例】

国家发改委等九部门提出的《关于促进我国现代物流业发展的意见》,在2005年5月召开的全国国际联席会议第一次会上,将《意见》的政策要点进行了分解,明确了各部门职责,提出了落实措施和时限要求。

一要鼓励生产与流通企业改造业务流程,分离外包非核心业务。引导生产企业以订单为中心改造现有业务流程,提高对市场的响应速度,降低库存,加快周转,提高市场竞争力。鼓励流通企业采用先进的物流管理技术,降低流通成本。积极发展连锁经营、统一配送和电子商务等现代流通方式,促进流通的现代化。加强配送中心建设,积极发展各种形式的配送服务。

二要加快发展与培育专业物流服务企业。放宽市场准入,逐步取消对物流企业经营范围的限制,促进现有运输、仓储、货代、批发、零售企业的服务延伸和功能整合。鼓励企业通过参股、兼并、联合、合资等多种形式进行资产重组,扩大经营规模。逐步培育一批服务水平高、国际竞争力强的跨国、跨所有制的大型专业物流企业。

三要用信息化推进物流现代化。推动企业内部流程改造,积极探索物流一体化管理,大力推进公共信息平台建设和资源共享。大力发展智能交通,提高交通运输的组织水平和作业效

率,要从体制上打破条块分割和地区封锁,抓好物流资源的整合,走以信息化带动物流发展的道路。

四要积极发展满足物流运作需要的运输服务方式。

五要简化通关程序,提高通关效率。发挥口岸联络协调机制的作用,加快“口岸电子执法系统”的推广应用,全面推进地方电子口岸建设,建立大通关信息平台。

一、物流企业的含义

物流企业是独立于生产领域之外,专门从事与商品流通有关的各种经济活动的企业。换言之,物流企业以物流为主体功能,同时伴随着商品流、资金流和信息流,其经营范围涉及仓储业、运输业、批发业、商业、外贸等行业。

二、物流企业的分类

根据物流企业以某项服务功能为主要特征,可将物流企业分为:

(一) 运输型物流企业

运输型物流企业应同时符合以下要求:

- (1) 以从事货物运输业务为主,包括货物快递服务或运输代理服务。
- (2) 可以提供门到门运输、门到站运输、站到门运输、站到站运输服务和其他物流服务。
- (3) 企业自有一定数量的运输设备。
- (4) 具备网络化信息服务功能,应用信息系统可对运输货物进行状态查询和监控。

(二) 仓储型物流企业

仓储型物流企业应同时符合以下要求:

- (1) 以从事仓储业务为主,为客户提供货物储存、保管、中转等仓储服务。
- (2) 企业能为客户提供配送服务以及商品经销、流通加工等其他服务。
- (3) 企业自有一定规模的仓储设施、设备,自有或租用必要的货运车辆。
- (4) 具备网络化信息服务功能,应用信息系统可对货物进行状态查询和监控。

(三) 综合服务型物流企业

综合服务型物流企业应同时符合以下要求:

- (1) 从事多种物流服务业务,为客户提供运输、货运代理、仓储、配送等多种物流服务。
- (2) 根据客户的需求,为客户制定整合物流资源的运作方案,为客户提供契约性的综合物流服务。
- (3) 按照业务要求,企业自有或租用必要的运输设备、仓储设施及设备。
- (4) 企业具有一定运营范围的货物集散、分拨网络。
- (5) 企业配置专门的机构和人员,建立完备的客户服务体系,能及时、有效地服务。
- (6) 具备网络化信息服务功能,应用信息系统可对物流服务全过程进行状态查询和监控。

三、物流企业的特点

物流企业承担着供给商(包括生产商、供应商)和消费者(包括生产消费者、生活消费者)之间的储存、运输、加工、包装、配送、信息服务等全部活动,并通过促进相关的制造作业和营销作业来满足顾客需求。

物流企业是自主经营、自负盈亏,以获取利润和创造、积累社会财富为目的的营利性组织。这决定了物流企业有着自身的利益驱动,它的一切活动以“利益最大化”为目的。因此,物流企业必须以最优的方式考虑物流供应的问题。

物流企业是具备为物质资料提供流通服务能力的企业法人。它具有权利能力和行为能力,依法独立享有民事权利和承担民事义务。

四、物流企业的市场准入

物流企业要具有一定的规模,这样才会是最经济的、最有效益的。因此,市场准入的目的就是要限制一些不具备条件但也打着物流旗号的企业进入物流业,搞不正当竞争,破坏物流市场的健康发展。对市场准入的条件,一般要从三个方面考虑:一是有无开展物流活动的必要的物质条件;二是有无必需的人才;三是注册资本。

(一) 我国内资物流企业的市场准入

(1) 一般物流企业的市场准入。我国对从事一般业务的物流企业,如批发业、道路运输、货物仓储等行业的市场准入是没有特殊限制的。只要在设立相应企业时有与拟经营的物流业务范围相适应的固定生产经营场所、必要的生产经营条件,以及与所提供的物流服务相适应的人员、技术等,就可以到工商登记机关申请设立登记。

(2) 特殊物流企业的市场准入。特殊物流企业是指设立此类企业时,需要经相应主管机关审批后,才能到工商登记管理机关进行设立登记的物流企业类型。目前,我国大多数物流企业都必须经相应的行业主管部门审核批准。例如,根据《海运条例》及其实施细则规定,在中国境内投资设立国际海上运输业务的物流企业,其经营国际船舶运输业务必须经交通部审批。根据《民用航空运输销售代理业管理规定》、《中国民用航空快递业管理规定》等条文,设立从事空运销售代理业务、经营航空快递业务的物流企业必须经民航行政主管部门、民航总局、国务院商务主管部门审核批准,才能办理工商注册登记。

(3) 关系国计民生的物流企业的市场准入。对于一些涉及我国经济命脉的特殊物流企业,如铁路运输、航空运输等企业,必须经国务院授权特许才能设立。此类物流企业对于国家经济、军事、政治等各个方面都有重大影响,甚至涉及国家领土、领空主权的完整,因此,其市场准入十分严格。

(4) 我国内资物流企业市场准入的法律规范。我国目前对内资物流企业市场准入进行调整的法律规范,除了《民法通则》、《公司法》等一般法律外,还有一些对仓储、运输、代理业等具体物流企业进行专门规定的法规。如《水路运输管理条例》、《水路运输服务业管理规定》、《国际海运条例实施细则》、《定期国际航空运输管理规定》、《中国民用航空快递业管理规定》、《汽车零担货物运输管理办法》等。

(二) 外商投资物流企业的市场准入

我国法律对外资进入物流相关行业大都有一些限制性规定。申请设立外商投资物流企业的投资者必须具备如下条件:

(1) 拟设立从事国际流通物流业务的外商投资物流企业的投资者应至少有一方具有经营国际贸易或国际货物运输或国际货物运输代理的良好业绩和运营经验,符合上述条件的投资者应为中方投资者或外方投资者中的第一大股东。

(2) 拟设立从事第三方物流业务的外商投资物流企业的投资者应至少有一方具有经营交

通运输或物流的良好业绩和运营经验,符合上述条件的投资者应为中方投资者或外方投资者中的第一大股东。设立的外商投资物流企业必须符合如下要求:① 注册资本不得低于 500 万美元;② 从事国际流通物流业务的外商投资物流企业中境外投资者股份比例不得超过 50%;③ 有固定的营业场所;④ 有从事所经营业务所必需的营业设施。

【相关链接】 2007 年 3 月 8 日,位于北京首都国际机场的北京奥运物流中心正式启动运行,北京奥组委同时宣布物流中心筹备组正式成立。物流中心既承担着大量奥运物资的接收、存储、配送任务,还承担着物资安检、物资通关检疫组织、资产管理以及物流、餐饮、清废、快递等多种类车辆场馆运输计划的编制任务。往届奥运会的经验表明,物流中心的运行顺畅与否,直接影响着奥运物资保障服务工作的质量。

第三节 物流法律法规

【导读案例】

2005 年 12 月 23 日,物流产业和法律实务首届高峰论坛在郑州举行,来自物流业主管部门的领导和国内知名物流专家汇集一堂,对大型物流企业存在的法律问题进行了全面探讨。

一、物流业三大问题

物流业目前存在三个突出问题:其一,物流行业门槛较低;其二,工商、公安、交通、铁路等部门在管理上各自为政,在一定程度上令物流企业无所适从;其三,物流行业面临空前的诚信危机。

二、法规缺位下的行业之痛

全国还没有制定任何系统规范物流组织行为的综合性法律法规,也没有地方性的行业规范。法规缺位已经成了物流业发展之痛。

伴随商品流通和进出口贸易的高速增长,我国的物流业有了长足的发展。物流作为“第三利润源泉”,已经成为国民经济新的增长点和重要的支柱产业。但是,物流法律法规的修改和制定相对滞后,还没有形成比较完整的法律体系,使政府无法通过法律手段有力地进行宏观调控,缺乏法律的有效规制已成为物流业发展的“瓶颈”之一。因此,加强对现行物流法律体系的研究并完善这一法律体系,对物流业的发展具有重大的意义。

广义上讲,法律泛指一切规范性文件;狭义上讲,仅指全国人大及其常务委员会制定的规范性文件。在与法规等一起谈时,“法律”是指狭义上的法律。

法规是国务院、地方人大及其常务委员会、自治机关和经济特区人大制定的规范性文件,在法律体系中,主要指行政法规、地方性法规、民族自治法规及经济特区法规等。

规章是行政性规范性文件,之所以是规章,是从其制定机关进行划分的。规章主要指国务院组成部门及直属机构,省、自治区、直辖市人民政府及省、自治区政府所在地的市和经国务院批准的较大的市人民政府,在它们的职权范围内,为执行法律、法规,需要制定的事项或属于本行政区域的具体行政管理事项而制定的规范性文件。

法律和法规的区别,主要在于制定机关的不同,一个是全国人大及其常务委员会,一个是国务院或地方人大等机构。另外,其效力层次也是不同的,法律的效力大过法规的效力。

一、我国物流法律体系的现状

物流业是一个综合性行业,物流活动涉及的环节非常广泛,一般包括运输、仓储、装卸、搬运、配送、包装、流通加工、信息处理等。物流法律体系包括规范上述各种物流服务的法律、法规、部委规章和相关的国家标准等。

(一) 运输法律制度

我国的运输法律制度一方面通过《合同法》分则中的运输合同一章进行总体规范,另一方面依照水路运输、陆路运输、航空运输三种运输方式进行分别立法,包括法律、法规和部委规章等。

1. 水路运输法律制度

(1) 海运法律制度。海上运输对于货物的进出口流通起着非常重要的作用。《海商法》调整海上运输关系,规定了海上货物运输合同等内容,促进了海上运输和经济贸易的发展。《国际海运条例实施细则》分别对国际船舶代理、国际班轮运输、国际集装箱运输等进行了详细规定,在规范海运物流业中起着重要的作用。

(2) 内河运输法律制度。对于内河运输,既没有专门的法律,也没有专门的法规,主要是通过交通部制定的《国内水路货物运输规则》进行规范,具体规定了国内水路运输有关当事人的权利、义务,内容较为详细,但由于是交通部依据有关法律、行政法规制定的,所以效力层次较低。

2. 陆路运输法律制度

(1) 公路运输法律制度。目前的物流中公路的使用率很高,尤其是中短距离的物流配送几乎都要靠公路完成。公路运输方面的法律包括《公路法》,部委规章包括《汽车货物运输规则》、《集装箱汽车运输规则》、《汽车危险一货物运输规则》等。但就货物运输而言,并没有专门的法律来调整,《公路法》主要是管理公路的法律,而不是公路运输的法律,公路货物运输只能通过《合同法》规范承运人和托运人的行为。

(2) 铁路运输法律制度。铁路运输方面的法律包括《铁路法》、《铁路货物运输管理规则》和《铁路集装箱运输管理规则》对铁路货物运输作出了规定。

3. 航空运输法律制度

《民用航空法》是我国航空事业的基本法律,对公共航空运输企业、公共航空运输等进行了明确规范,但很少涉及航空货物运输方面的内容,主要通过《民用航空货物国际运输规则》、《民用航空货物国内运输规则》对航空运输进行调整。

(二) 仓储、装卸、搬运、配送、包装、流通加工法律制度

(1) 仓储法律制度。《合同法》对仓储合同进行了具体规定,初步规范了仓储活动。

(2) 装卸、搬运法律制度我国没有装卸、搬运的专门立法,由于装卸、搬运与货物运输密切相关,水陆空运输法律制度对装卸、搬运均有规定。

(3) 配送法律制度。目前,法律、法规均未对配送进行规定,《商品代理配送制行业管理若干规定》以及铁道部根据其制定的《铁路物资代理配送制发展规划》中涉及配送。

(4) 包装法律制度货物的销售、运输、仓储方面的法律法规中都有包装条款,如《合同法》第156条、307条。

(三) 信息法律制度

信息技术的发展促进了物流的信息化趋势。目前,我国针对信息技术的立法还处于探索

阶段,法律方面只有《电子商务法》规范了电子签名行为;法规方面主要有《计算机信息网络国际联网管理暂行规定》、《计算机信息网络国际联网安全保护管理办法》、《计算机信息系统安全保护条例》等,主要对网络安全进行了规定,缺乏对物流信息的法律规定。

涉及物流活动中主体方面的法律规范。物流法律关系主体包括企业、各种组织和自然人以及国家机关,对这些主体进行规范的法律规则构成物流法律规范的重要部分。例如,《公司法》、《中外合资经营企业法》等。

二、物流法律的特点

1. 综合性和多样性

由于物流活动涉及运输、仓储、包装、配送、搬运、流通加工和信息管理等各个环节,在每个环节上都存在须用法律对其活动进行规范和约束的问题,而且每个环节的法律规范在表现形式上又分为法律、法规、规章和国际条约、国际惯例以及各种技术规范和技术法规等不同的层次。所以物流法律呈现综合性和多样性特点。

2. 广泛性和复杂性

物流活动本身的特点以及物流活动的市场管理者众多,所以在物流活动中,既有可能适用横向的民事法律规范,如运输合同、仓储合同、保管合同等合同法律规范;也有可能适用纵向的行政法律规范,如物流企业市场准入、物流市场监督管理等法律规范。在某些情况下还可能适用一些技术标准和技术规范。

3. 国际性

现代物流是经济全球化、一体化发展的产物。国际物流的出现和发展,使物流超越了一国和区域的界限,走向国际化。与物流国际化相适应,物流法律也呈现出国际化的趋势,这种趋势也会带来物流技术标准和工作标准在法律适用上国际化。

4. 技术性

由于物流活动是由运输、包装、仓储和装卸等技术性较强的多个物流环节组成,整个物流活动过程都需要运用现代信息技术和电子商务,所以物流活动自始至终都体现较高的技术含量。而物流法律作为调整物流活动、规范物流市场的法律规范,必然涉及从事物流活动的专业术语、技术标准、设备标准以及设备操作规程等,从而具有技术性的特点。

三、物流法律关系

法律关系是法律在调整人们的行为过程中所形成的一种特殊的社会关系。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具体的权利义务关系。

法律关系是由法律关系的主体、内容和客体这三个要素构成的,缺少其中任何一个要素,都不能构成法律关系。

(一) 物流法律关系的主体

物流法律关系的主体是指参加物流法律关系,依法享有权利和承担义务的当事人。在物流法律关系中,享有权利的一方当事人称为权利人,承担义务的一方当事人称为义务人。物流法律关系主体包括:

1. 国家行政机关

物流法律关系主体的国家机关主要是指国家行政机关。在物流活动中,经常会发生国家

行政机关对物流企业设立、对物流活动进行监督管理而形成的各种法律关系,这属于物流行政法律关系,主要表现为国家行政机关与企事业单位、其他组织之间监督与被监督、管理与被管理的关系。

2. 企事业单位和其他组织

《民法通则》第36条规定:“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。”由此可见,法人是指具有民事权利能力和民事行为能力,并可以依法独立享有民事权利和承担民事义务的社会组织。

(二) 物流法律关系的内容

物流法律关系的内容是指物流法律关系的主体在物流活动中享有的权利和承担的义务。权利是指主体为实现某种利益而依法为某种行为或不为某种行为的可能性;义务是指义务人为满足权利人的利益而为一定行为或不为一定行为的必要性。

(三) 物流法律关系的客体

物流法律关系的客体是指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,它包括物、智力成果和行为。在物流法律规范中,由于不同形式的物流活动产生不同的权利义务关系,在多数情况下,物流法律关系表现为一种债的法律关系,即权利主体请求义务主体为或不为一定行为,其客体主要是指各种给付的行为。

第四节 物流服务合同

物流服务合同是指物流服务需求方与第三方物流经营人订立的,约定由第三方物流经营人为物流服务需求方完成一定的物流行为,物流服务需求方支付相应报酬的合同。

(一) 物流服务合同的主要内容

1. 物流服务合同的一般条款

- (1) 当事人的名称或者姓名以及住所。
- (2) 物流服务的范围和内容。
- (3) 合作方式和期限。
- (4) 双方的具体权利和义务。
- (5) 实物交接和费用的结算与支付。
- (6) 争议的解决方法。

2. 格式条款

物流服务合同的格式条款是指当事人为了重复使用而预先拟订,并在订立合同时未与对方协商的条款。《合同法》对有关格式条款作了相关规定:

(1) 提供格式条款的一方应当遵循公平原则确定当事人之间的权利和义务,并采取合理方式提请对方注意免除或者限制其责任的条款,按照对方的要求,对该条款予以说明。

(2) 格式条款在以下情况无效:《合同法》第52条规定的合同无效的五种情况和第53条规定的免责无效的两种情况,或者免除提供格式条款一方当事人主要义务、加重对方责任、排除对方当事人主要权利的条款无效。

(3) 对格式条款的理解发生争议时,应当作出不利于提供格式条款一方的解释,格式条款和非格式条款不一致时,应当采用非格式条款。

（二）订立物流服务合同时需要注意的事项

（1）物流服务合同的内容比较复杂,包括物流系统设计、具体物流运作标准、费用计算方法、对物流服务的特殊要求等。

（2）不同物流服务合同对合同事项约定的差异比较大,并不是上述物流服务合同约定事项在每个物流服务合同中都是齐全的。

（3）物流过程是一个长期的、合作的过程,合同必须对此加以体现,对物流环节出现纰漏时或由于一方的过错导致物流中断时,物流服务合同需要约定解决办法、费用及责任的承担。

【相关链接】

中美两国达成扩大航空运输市场准入协议

2007年5月22日,中国民用航空总局杨元元局长和美国运输部玛丽·彼得斯部长在第二次中美战略经济对话期间宣布,双方就修改中美民用航空运输协定义定书、扩大两国航空运输市场准入达成协议。

根据新协议,中国空运企业可立即不受限制地进入美国航空运输市场,在维持2004年协议有关包机、第三方代号共享、客运第五业务权等规定的基础上,2011年两国航空货运市场将过渡到全面开放,2007年至2012年美国至中国东部地区的客运运力将在2004年协议的基础上逐年增加各方共70班/周,中国中部地区(安徽、湖南、湖北、江西、河南、山西)至美国的直达航空运输市场完全开放。此外,双方还将从2010年开始就两国航空运输市场完全开放协定和时间表进行磋商,以最终实现中美航空运输市场的全面开放。

双方均表示,此次协议的达成充分显示了中美战略经济对话机制在协调双边经济事务、促进中美经贸关系方面所发挥的积极作用,进一步表明了两国在民航领域的良好合作关系。杨元元局长指出,新协议将为双方空运企业提供新的发展机遇,希望中方空运企业抓住机遇,在竞争中发展壮大;同时,希望美方在中国公民赴美签证和组团赴美旅游方面提供便利,为促进中美航空运输市场的平衡快速发展创造良好条件。中方愿与美方在合作的基础上,共同努力发展中美航空运输,积极、渐进地开放两国航空运输市场,以最终实现中美民用航空运输的全面开放,为促进中美经济关系和建设性合作关系的发展作出更大的贡献。

【知识链接】

物流法律制度的现状及发展

现代物流作为我国一个新兴产业,在国内受到了前所未有的关注,发展十分迅速。在经济体制下,任何一个产业的健康发展,均应有相关法律来规范和支持,因为其本身所具有的综合性和开放性、国际性等特点,包含了运输、仓储、装卸、包装、配送、流通加工、信息等七大环节,涉及公路、铁路、航空、海运等众多从事物流的企业。这些企业的设立以及在从事物流活动的时候,应遵循什么样的规则,怎么样预防纠纷、消除纠纷,如果出现纠纷该如何处理,等等。

现阶段,关于我国的物流立法,由于目前没有形成专门、系统的物流法律法规,导致物流发展在个别领域出现了无序竞争、诚信缺失等大家都不愿意看到的现象,直接影响物流产业的整体形象和声誉。

现代物流泛指原材料、产成品从起点至终点及相关信息有效流动的全过程。它将运输、仓储、装卸、加工、整理、配送、信息等方面有机结合,形成完整的供应链,为用户提供多功能、一体

化的综合性服务。随着物流业的发展,完善物流法律制度的要求越来越迫切,特别是综合性的物流服务法律制度,把以前分散的法律制度整合起来,形成专门物流法律体系,尤为重要。

我国物流业在快速发展,而作为调整物流活动中各种关系的法律建设相对滞后与不完善,从某种角度上说,已成为当前物流业发展个别领域出现混乱现象的重要原因,直接影响着这一新兴产业的健康发展。本文试图以系统论的观点,以散见于我国现行法律、行政规章、地方性法规中调整物流关系的规范性文件为基石,整合现有法律资源,从物流主体立法、物流行为立法、物流经济调控立法和物流争议救济立法四个方面,对构建我国物流法律制度体系进行探讨。

一、物流主体立法

从法律意义上讲,物流主体立法实际上解决的是形形色色的物流活动承载的法律主体资格及相关问题,包括两方面的立法:

一是对物流自律性组织的规范。物流自律性组织主要是指各类物流企业商会和物流行业协会,他们在加强物流行业自律、维护行业秩序、促进行业发展方面的作用日益增强,但对这类自律性组织本身目前缺乏应有规范。

二是关于各种物流的经营主体的立法,即有关物流主体资格取得、变更、消灭的规范。由于参与物流的企业涉及不同行业、不同部门,立法也遍及各行业主体,如在公路、铁路、航空、海运等各种运输方式下的关于承运人、仓储经营者、包装服务商、装卸业者、承揽加工者、配送商、信息服务供应商、公共网络经营人等的立法。

法律上,至今我国尚未制定关于物流主体的综合性法律或者法规。目前适用的法律法规及相关规定被囊括在综合性的法律中,如《中华人民共和国公司法》、《中华人民共和国中外合资经营企业法》、《中华人民共和国中外合作经营企业法》、《中华人民共和国企业破产法(试行)》、《中华人民共和国民事诉讼法》。当然也有《外商投资国际货运代理企业审批管理办法》、《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》等政府规章,而这些规定从法律渊源上说都属于部门规章,效力相对来说较低,不具有跨行业的普遍的效力。

从现实看,目前很有必要通过制定法律,对从事物流服务的主体及物流企业进行规范。其中重要的环节就是对物流市场实行准入制,物流企业门槛低或者把关不严,是目前运输市场出现混乱现象的重要原因之一。因此,市场准入的目的就是要限制一些不具备基本条件也打着物流旗号企业进入物流业,搞不正当竞争,破坏物流市场的健康发展。对市场准入的条件,一般要从三个方面考虑:一是有无开展物流的必要的物质条件;二是有无必要的人才;三是注册资本的最低限额。从这里也可看出,我国推行物流标准的重要意义。如从人才的角度分析,在全国范围内推行助理物流师、物流师、高级物流师考试,实行全国统一行业认证,可以说是为今后推行物流市场准入制度准备人才条件。另外,通过准入制来实现物流企业的规模化经营。因为只有具备一定的规模,才能实现最经济的、最有效益,才能形成良性竞争打下良好的基础。

二、物流行为法律制度

物流行为包括运输、储存、包装、装卸搬运、配送、流通加工、信息传递等服务行为,在法律上属于民商事行为性质。物流行为法律制度就是调整各种物流经营主体之间因各种物流行为的设立、变更、终止而发生的各种关系的法律规范的总称。