

# 第一章

## 物流法律法规基础知识



### 知识目标

- ◆ 掌握物流法的渊源、物流的分类；
- ◆ 了解物流法的特点和作用；
- ◆ 掌握物流法律法规的调整对象；
- ◆ 了解我国物流立法的现状。

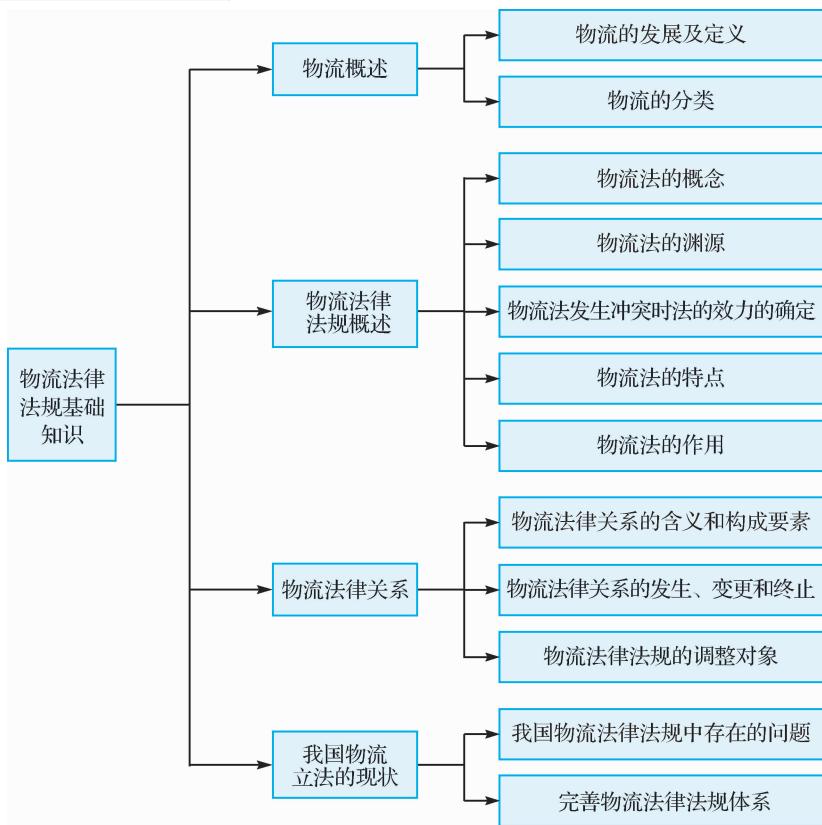


### 能力目标

- 能运用法律原理分析问题、解决问题；
- 明确物流法律关系中的主体、客体和内容；
- 具有在物流公司中处理日常性事务的基础法律能力。



本章知识结构图



引导案例

大学生小李在一家物流公司实习,实习过程中,小李看到公司近期要举行一次物流法律法规的学习和培训,觉得很奇怪,咨询部门张经理:“作为一个物流人还需要进行法律学习吗?物流法律法规在工作中有什么用处呢?”张经理笑了笑,反问:“小李,签合同的时候你知道定金和订金的区别吗?在多式联运过程中,区段承运人发生货损,多式联运经营人需要承担运输责任吗?在仓储保管过程中,仓单应载事项有哪些?在运输或仓储过程中,委托人不履行付款义务的时候,你知道留置权有什么作用吗?”小李感慨道:“这些确实都是物流工作中的内容,如果发生这些问题,我还真不知道该如何解决。”张经理说:“这就是需要学习物流法律法规的学习和原因呀。”小李立刻向张经理申请参加这次物流法律法规的学习和培训,张经理同意了。

## 第一节

# 物流概述

### 一、物流的发展及定义

物流活动已有上千年的历史了,我国古代的镖局、马帮就是专门从事货物运输的,可以看作我国最古老的物流业,但现代物流概念的最早提出是在 20 世纪 60 年代的美国。第二次世界大战期间,美军后勤组织运用了一套科学方法,成功将各种战略物资及时准确地送到世界各地,为盟军的军事行动提供了后勤保障,这套方法在军事上被称为 Logistics(后勤),属于军事范畴。后勤是指将战时物资生产、采购、运输、配送等活动作为一个整体进行统一布置,以求战略物资补给的费用更低、速度更快、服务更好。后来,企业界将这套科学有效的管理系统引入企业经营,物流逐步发展成了一门学科。

物流的概念有狭义和广义之分。狭义的物流是指销售物流;广义的物流是指除销售物流外,还包括生产物流、供应物流、回收物流、废弃物流等。

目前各国对物流的表述不完全一样。美国供应链管理专业协会(Council of Supply Chain Management Professionals, CSCMP)对物流的定义是:“以满足顾客需求为目的,对来源点到使用点的货物配送、回收、储存及服务、有关信息进行有效率的计划、执行和控制。”日本早稻田大学的阿保荣司教授对物流的定义是:“物流是克服时间和空间间隔,连接供给主体和需求主体,包括废弃和还原在内的一切有形无形资材的物理性移动的经济活动。”

我国在 2006 年制定的《中华人民共和国国家标准物流术语》(以下简称《物流术语》)中将物流定义为:“物流是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。”

### 二、物流的分类

#### (一) 按照物流的作用分类

##### 1. 供应物流

供应物流是指为生产企业、流通企业或者消费者购入原材料、零部件或商品时,物品在提供者与需求者之间的实体流动过程。

##### 2. 生产物流

生产物流是指在生产过程中,原材料、在制品、半成品及产成品等在企业内部的实体流动过程。

##### 3. 销售物流

销售物流是指生产企业、流通企业出售产品或商品时,物品在供方与需方之间的实体流动过程。

##### 4. 回收物流

回收物流是指不合格物品的返修、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过程。

#### 5. 废弃物物流

废弃物物流是指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、搬运及储存,并分送到专门处理场所时所形成的物品实体流动过程。

### (二) 按照物流系统的性质分类

#### 1. 社会物流

社会物流是企业外部物流活动的总称,也称为第三方物流。

#### 2. 企业物流

企业物流是企业内部的物品实体活动,主要是企业内部生产经营时发生的加工、检验、搬运、储存、包装、配送等活动。

### (三) 按照物流企业的经营模式分类

#### 1. 自主物流

自主物流是指生产企业或者流通企业为满足自身需要,自己提供人工、机械设备和储存场所,安排全部物流计划,亲自从事整个货品物流流程的活动。

#### 2. 第三方物流

第三方物流是指除供方与需方以外的物流企业提供物流服务的业务模式,是相对“第一方”发货人和“第二方”收货人而言,由第三方物流企业来承担企业物流活动的一种物流形态。第三方物流通过契约形式规范物流经营者与物流消费者之间的关系,物流经营者根据契约规定的要求,提供多功能直至全方位一体化物流服务,并以契约来管理所有提供的物流服务活动及其过程。此外,第三方物流发展物流联盟也是通过契约的形式来明确各物流联盟参加者之间权责利的相互关系。

#### 3. 第四方物流

第四方物流是指物流服务提供者是一个供应链的集成商,它对公司内部和具有互补性的服务提供者所拥有不同的资源、能力、技术进行全方位的整合和管理,提供一整套供应链解决方案,并且通过其对整个供应链产生影响的能力来增加价值的物流模式。

#### 4. 虚拟物流

虚拟物流是指以计算机网络技术进行物流运作与管理,实现企业间物流资源共享和优化配置的物流方式。虚拟物流是利用日益完善的通信网络技术及手段,将分布于全球的企业仓库虚拟整合为一个大型物流支持系统,以完成快速、精确、稳定的物资保障任务,满足物流市场的多频度、小批量订货需求。

### (四) 按照物流的专业性质分类

#### 1. 一般物流

一般物流是指在物流系统的建立和物流活动的开展过程中,具有物流活动的共同性和一般性,普遍适用于全社会、各企业的物流。

#### 2. 特殊物流

特殊物流是指专门范围、专门领域、特殊行业,在遵循一般物流规律的基础上,带有特殊

制约因素、特殊应用领域、特殊管理方式、特殊劳动对象和特殊机械装备特点的物流。特殊物流活动的产生是社会分工深化、物流活动合理化和精细化的产物,在保持通用的、一般的物流活动前提下,能够有特点并能形成规模,产生规模经济效益的物流活动和物流方式。

特殊物流又可以按照不同的标准分为不同的类别,具体如下:

(1) 按照物流对象的特殊性分类,分为煤炭物流、水泥物流、石油及油品物流、腐蚀化学品物流、危险品物流等。

(2) 按照形态、数量不同分类,分为长件物流、重件物流、多品种少批量物流、少品种多批量物流等。

(3) 按照服务方式和服务水平不同分类,分为“门到门”的一贯物流、配送等。

(4) 按照特殊的领域分类,分为军事物流、废弃物物流等。

(5) 按照物流装备及技术不同分类,分为集装箱物流、托盘物流等。

## 第二节

## 物流法律法规概述

### 一、物流法的概念

由于物流活动涵盖广泛,迄今为止,不仅在我国,在世界其他任何一个国家都没有一部统一的、独立的“物流法”,有关物流方面的法律法规都分散在各个部门法中。因此,我们所讲的物流法律法规实际上是以物流业为核心,根据物流业涉及的运输、仓储、配送、加工、包装、装卸搬运等活动,将与其相关的法律整理、归类、形成一个具有相对独立性的法律规范集合体。从横向调整讲,与物流有关的法律规范分别散见于商业、仓储、运输、工商等规范中;从效力等级讲,物流立法散见于各种行政法规、各部委规章、地方性法规中。

#### 小贴士

我国物流立法散见于各种部门法中,物流法律法规中有普遍适用性的法律,如《中华人民共和国合同法》(以下简称《合同法》)、《中华人民共和国公司法》(以下简称《公司法》)、《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)等;有调整物流行业的行政法规,如《中华人民共和国公路管理条例》(以下简称《公路管理条例》)、《中国民用航空货物国内运输规则》(以下简称《国内运输规则》)、《中华人民共和国交通部水路危险货物运输规则》(以下简称《水路危险货物运输规则》)、《中华人民共和国交通部汽车货物运输规则》(以下简称《汽车货物运输规则》)等;有物流规章,如《关于加快我国现代物流发展的若干意见》等;有地方性物流法规规章,如《宁波市水路运输服务业管理办法》、《福建省促进现代物流业发展条例》等;有国际条约、国际公约,如《联合国国际货物销售合同公约》等;还有物流标准,如《物流术语》等各种相关法律法规、政策文件。

法律是调整社会关系的一种行为规范,物流法是指调整在物流活动中产生的及与物流活动有关的社会关系的法律规范的总称。

### 二、物流法的渊源

法律渊源是指法律的表现形式,根据不同国家机关依法制定的各种具有不同法律效力

的规范性文件,法的表现形式分为宪法、法律、行政法规及部门规章、地方性法规、民族自治区法规、特别行政区的规范性文件、经济特区法规、国际条约、国际惯例、国家政策和习惯。目前,从法律效力角度来看,可以分为以下几个层次:

### 1. 法律

法律有广义和狭义之分。广义的法律是指一切规范性法律文件;狭义的法律仅指国家最高立法机关即全国人民代表大会及其常务委员会(以下简称全国人大及其常委会)依据立法程序制定和颁布的规范性法律文件。法律又可分为基本法律和非基本法律。基本法律是全国人民代表大会(以下简称全国人大)制定和修改的法,如《中华人民共和国刑法》、《中华人民共和国刑事诉讼法》等;非基本法律是全国人民代表大会常务委员会(以下简称全国人大常委会)制定和修改的法,如《中华人民共和国文物保护法》、《中华人民共和国专利法》等。法律是法的最基本、最重要的表现形式。

在由国家制定的现行法律中,与物流活动相关的、调整物流主体的法律有《公司法》、《合同法》、《海商法》、《中华人民共和国民用航空法》(以下简称《民用航空法》)、《中华人民共和国公路法》(以下简称《公路法》)等。

### 2. 行政法规

行政法规是指由国家最高行政管理机关即国务院,根据宪法和有关法律,在自己职权范围内制定的关于国家行政管理活动的规范性文件。其法律地位和效力次于宪法和法律,它往往以“条例”“规定”“办法”的形式出现。

目前,我国有关物流方面的行政法规包括调整物流主体的行政法规,如《道路货物运输企业经营资质管理办法(试行)》等;调整物流行为的行政法规,从内容和行业管理上看,这部分行政法规基本属于海上、陆地、航空运输管理,以及消费者权益保护、企业管理、合同管理等方面的法规,如《国内水路运输辅助业管理规定》等。

### 3. 规章

规章是国家行政机关根据法律和行政法规在其职权范围内制定的关于行政管理的规范性文件,分为部门规章和地方政府规章。部门规章是国务院组成部门(如中华人民共和国财政部)及国务院直属部门(如中国证券监督管理委员会)在各自职权范围内依法律、行政法规制定的规范性行政管理文件。地方政府规章是省、自治区、直辖市政府(如江苏省人民政府)及省级政府所在地的市政府(如南京市政府)和国务院批准的较大的市政府(如大连市政府)根据本地实际情况制定的规范性行政管理文件。

涉及物流的部门规章有《铁路货物运输管理规则》、《商业运输管理办法》、《国际货物运输代理业管理规定实施细则(修订草案)》、《关于促进运输企业发展综合物流服务的若干意见》等。

### 4. 地方性法规

地方性法规是地方立法机关根据本行政区域的具体情况和实际需要制定的与宪法、法律、行政法规不相抵触在本行政区域内有效力的规范性文件,其法律效力低于行政法规,只在地方政府管辖范围内有效,受地域范围的限制。

有权制定地方性法规的地方立法机关包括省、自治区、直辖市,以及省级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务委员会等三级地方人民代表大会及其常务委员会(以下简称地方人大及其常委会)(如江西省人大及其常委会;江西省政府所在地南



昌市人大及其常委会；国务院批准的较大的市之一大连市人大及其常委会）。

物流地方性法规有《广东省搬运装卸业运管理办法》等。

由于各地区经济发展和立法进程不同，此类规章种类和内容差异性较大，同时地方规章优先考虑的是本地区经济发展和利益，因此容易形成跨区域物流运行过程中的壁垒和障碍。

#### 5. 国际条约和国际惯例

国际条约是中国作为国际法的主体同外国缔结的双边、多边协议及其他具有条约、协定性质的文件，国家及国际组织所缔结的以国际法为基础，确定其相互关系中的权利和义务的一种国际书面协议。国际条约不是全部能无条件地在任何一个国家内生效，而是根据国际法和国家主权原则，只有经一国政府签署、批准或加入的国际条约，才能对该国具有法律约束力，当国际条约与国内法规不一致时可采用一元论或二元论。

一元论就是一国在接受国际条约后，直接将其转化为国内法，直接适用，不进行二次立法；二元论就是一国在接受国际条约后，还需要由有关国家机关依据条约规定制定国内法，国际条约的内容通过二次立法间接适用该国。

我国既不是一元论，也不是二元论，采取国际条约优先于国内法适用的方法来解决两者的冲突。

国际惯例是以国际法院等各种国际裁决机构的判例所体现或确认的国际法规则及国际交往中形成的共同遵守的不成文习惯。国际条约和国际惯例一般适用于国际民事、商事及政治往来中，而不适用刑事方面。

我国加入了多个国际公约，其中海运方面最多，如《国际公路货物运输合同公约》、《1975年国际公路运输公约》、《联合国国际货物多式联运公约》、《联合国海上货物运输公约》（以下简称《汉堡规则》）、《统一提单的若干法律规则的国际公约》（以下简称《海牙规则》）、《修改统一提单的若干法律规则的国际公约的议定书》（以下简称《维斯比规则》）等。

#### 6. 物流标准

技术标准是指重复性的技术事项在一定范围内的统一规定，分为国家标准和行业标准。国家标准是指由国家标准化主管机构批准发布，对全国经济、技术发展有重大意义，且在全国范围内统一的标准。物流行业标准也即物流标准化，是指以物流为一个大系统，制定系统内部设施、机械装备、专用工具等的技术标准，包装、仓储、装卸、运输等各类作业标准及作为现代物流突出特征的物流信息标准，并形成与全国及和国际接轨的标准化体系。

物流活动由于其复杂性、技术性、规范化的特点，要求形成配套技术规范，指导物流活动，提高物流工作效率，利于国内物流与国际物流接轨。托盘、货架、叉车、集装箱、运输车辆等设备技术标准的统一，将极大提高物流工作的活性指数，充分发挥其集装化优势，减少和消除无效作业，提高效率。

物流标准有《物流术语》、《商品条码 零售商品编码与条码表示》、《商品条码 储运包装商品编码与条码表示》、《商品条码 物流单元编码与条码表示》等。

#### 小贴士

国家质量监督检验检疫总局、国家标准化管理委员会于2013年12月31日批准的《物流企业分类与评估指标》，规定了我国物流企业的分类原则、物流企业的类型与评估指标。这套标准既可以用于我国各类物流企业的界定、分类与评估，也可以作为对物流企业进行规范与管理的依据。

### 三、物流法发生冲突时法的效力的确定

#### 1. 物流法律法规内容互相冲突时效力的确定

由于物流涉及领域和环节众多,从法的效力等级上讲,形成了物流立法分散于法律、行政法规、地方性法规等这种多头、分散现实局面;又由于各地区、各部门制定物流法规时是立足于自身特点和利益的,分割状况严重,导致法规之间缺乏统一,甚至存在抵触情况。面对物流法律法规内容相互冲突的问题,可以按照以下的顺序确定法的效力:

(1) 宪法处于第一位,具有最高法律效力,是制定其他法的前提和基础,一切法律、行政法规、地方性法规、自治条例和单行条例、特别行政区法规、规章都不得同它相抵触。

(2) 法律的地位和效力次于宪法,高于行政法规、地方性法规、规章。

(3) 行政法规的效力高于地方性法规、规章。

(4) 地方性法规的效力高于本级和下级地方政府规章,同时高于下级地方性法规。

(5) 省、自治区的人民政府制定的规章的效力高于本行政区域内的设区的市、自治州的人民政府制定的规章。

(6) 自治条例和单行条例是依法对法律、行政法规、地方性法规做变通规定的,在本民族区域自治地方适用,因此,自治条例和单行条例在民族区域自设范围内效力与法律相等、高于地方性法规。

(7) 经济特区法规是经济特区立法部门根据全国人大授权对法律、行政法规、地方性法规做变通规定的。

(8) 部门规章之间、部门规章与地方政府规章之间具有同等效力,在各自的权限范围内适用。

#### 2. 规章间的规定发生冲突时效力的确定

在现实生活中,宪法、法律、行政法规、规章之间效力等级容易区分,但由于部门规章之间、部门规章与地方政府规章之间具有同等效力,地方性法规与部门规章之间效力不相上下,因而当就同一事项,地方性法规与部门规章之间的规定及部门规章之间、部门规章与地方政府规章之间的规定发生冲突时,它们之间的法律效力孰大孰小就按如下原则进行确定:

(1) 地方性法规与部门规章之间对同一事项的规定不一致,不能确定如何适用时,由国务院提出意见。国务院认为应当适用地方性法规的,应当决定在该地方适用地方性法规的规定;认为应当适用部门规章的,应当提请全国人大常委会裁决。

(2) 部门规章之间、部门规章与地方政府规章之间对同一事项的规定不一致时,由国务院裁决。

#### 小贴士

在物流作业过程中发生法律纠纷时,以下法院可能有管辖权:

① 普通法院。在物流作业过程中,纠纷发生的原因不在海运、铁路运输期间产生,一般由普通法院管辖。

② 海事法院。若物流作业过程中货损或货物灭失发生于国际海上货物运输过程中,则根据《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》(以下简称《海事诉讼特别程序法》)应由海事法院管辖。

③ 铁路法院。若货损或货物灭失发生于铁路企业作业过程中,则可能由铁路法院进行管辖。



## 四、物流法的特点

### 1. 技术性

物流法是与物流活动、物流技术、物流业务紧密联系的法律法规,其活动过程是由运输、包装、仓储、装卸搬运、加工等技术性较强的多个物流环节组成,在现代物流过程中,还需要运用电子商务、物流信息系统、物流信息技术,体现了较高的技术特征。物流法律法规作为调整物流活动、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、设备标准及设备操作规程等,具有技术化的特征。例如,包装中包装材料、包装方法的标准;装卸搬运过程中机械设备、堆垛、拆刹作业、堆装、拆装作业的规范标准;设施设备中托盘、集装箱、货架的标准尺寸和标准等。

### 2. 广泛性

物流系统的运行过程和物流活动内容决定了物流法的广泛性,具体表现如下:

(1) 主体的众多性。物流活动有众多参与者,涉及多种行业、多个部门,包括仓储配送经营者、运输装卸经营者、承揽加工业者、信息服务供应商等,他们的活动既受社会经济活动的一般准则制约,又受到法律、行业规范和惯例的制约。

(2) 内容的综合性。由于物流活动涉及运输、仓储、配送、装卸搬运、包装、加工、信息管理等多个方面,涵盖了物品从原材料到经过生产后的半成品、产成品,直到通过流通环节到达消费者手上的全过程,还包括回收物流、废弃物物流等,其内容具有广泛性,因此物流法应该对每个环节通过法律法规对其关系进行调整,对其活动进行规范和约束。

(3) 表现形式的多样性。物流活动的多样性决定物流法律法规表现形式多种多样,其法律适用具有内容的综合性和层次的多样性特点。从法的等级效力角度看,有宪法、法律;国家最高行政机关颁布的行政法规;省、自治区、直辖市权力机关发布的地方性法规;国务院各主管部门制定的规章;结合行业特点制定的技术标准、技术法规等,当物流活动在世界范围内进行时,不仅涉及多个国家的法律,还要遵守国际公约、国际惯例。例如,公路运输所涉及的法律法规就有《合同法》、《公路法》、《汽车货物运输规则》等法律和规章,层次不同,法律效力不同。

### 3. 复杂性

物流活动的广泛性使得物流法具有较复杂的特性,具体表现为以下几点:

(1) 物流法包括横向的民事法律规范和纵向的行政法律规范,以及各种技术法律规范。

(2) 即使在同一类法律法规中,由于物流活动所涉及的领域、环节众多,因此不同的主体,权利、义务都各不相同,所适用的法律法规也各不相同。

(3) 物流活动参与者众多,使得物流法律关系复杂,而且物流服务主体经常处于双重、多重的法律关系中,因而形成了不同领域对主体行为的规则。

(4) 随着国际物流的发展,物流活动跨越了区域性,跨国公司的物流供应链涉及多个国家,在物流活动中必然产生各国规范物流法律法规的法律适用问题,物流的国际立法与各个国家对已有法律制度的协调、平衡等问题,也涉及在国际物流活动中,大量地使用国际公约和国际惯例,从而使物流法呈现出纷繁复杂的特点。

#### 4. 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,致使物流超越了国家和区域的限制,通过全球互联网络技术的发展和运用,物流已经呈现出国际化的特点,利用电子商务物流平台、互联网技术、国际多式联运,以低廉的价格实现货物全球运输的快速、安全、高效、通达,也极大促进了物流供应链的发展,最终实现国际经济全球化。

为与国际物流适应,物流法也呈现出了国际化的发展趋势,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、装卸设备、车辆、集装箱规格尺寸、条形码、自动扫描等的技术标准、物流技术标准和工作标准。

### 五、物流法的作用

物流法律法规对物流企业和物流从业人员而言,所起到的作用是促进、保障物流活动的正常进行,维护有关当事人的合法权益;物流法律法规对政府管理而言,所起到的作用是通过物流法律法规,规范物流行为,建立健全物流行业的健康发展。物流法律法规的主要作用体现在以下几个方面:

#### 1. 保护物流活动当事人的合法权益

法律的基本目的是保护当事人的合法权益,因此物流法首要作用就是保护物流活动当事人的合法权益。良好的物流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法规,对保护物流当事人的合法权益尤为关键。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,充分保障受害人获得法律救济,保护当事人的合法权益。

#### 2. 规范物流行为

物流自身有着广泛性的特点,这就使得物流活动中涉及的法律法规也很广泛,其法律、法规、规章、标准等内容也存在复杂性和多样性的特性,虽然单个物流行为可以从若干个单行法律中找到调整和管理依据,但是涉及调整和管理综合性物流行为的法律法规较为缺乏,如运输过程中的多式联运,供应商、供货商、需求商、代理商之间的法律关系等,这些都需要有相应的法律指导和规范。

一般来说,物流法律法规对各种物流行为的规范有两种机制:一是通过从事物流活动的企业和个人自觉遵守国家强制性规定;二是通过自愿达成的合同约束有关当事人。物流法律法规对各种物流行为的规范具体体现在:对物品本身的流通的规范;对物流运输行为的规范;对承运人、托运人行为的规范;对国际物流行为的规范;对物流活动中其他环节行为的规范。

#### 3. 促进和扶持物流行业的可持续性健康发展

现代物流发展需要协调性、统一性和标准化,这不仅需要各个方面的努力和协助,更需要政府在政策、规划、立法及财政方面给予支持,对物流业的发展前景有足够的重视,加大基础设施建设,合理规划物流宏观市场,制定物流发展的纲领性文件、技术政策和标准,加强和完善物流立法工作,构建物流法律体系框架,做好物流基础设施建设、产业政策引导、物流市场秩序维护,促进物流业的健康发展。

### 第三节

## 物流法律关系

### 一、物流法律关系的含义和构成要素

物流法律关系是指物流法律法规在调整物流活动过程中形成的具有权利义务内容的具体社会关系。法律关系是由法律关系的主体、客体和内容三个要素构成,因此物流法律关系也包括主体、客体和内容三个要素。

#### 1. 物流法律关系的主体

物流法律关系的主体是指物流法律关系中权利和义务的承担者,分为权利主体和义务主体。根据我国相关法律规定,物流法律关系主体主要包括以下几种:

(1) 民商事物流法律关系主体。民商事物流法律关系是指平等主体在进行民商事活动中所形成的物流法律关系,主要指物流关系中的平等主体通过签订民商事合同的方式进行交易活动。其法律关系主体有法人、其他组织、自然人。

**小贴士** 自然人是指按照自然规律出生的人,包括本国公民、外国人和无国籍人。根据《中华人民共和国民法通则》(以下简称《民法通则》)规定,法人是指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;法人应当具备依法成立,有必要的财产或经费,有自己的名称、组织机构和场所;能够独立承担民事责任。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。

(2) 行政物流法律关系主体。行政物流法律关系是指物流活动中围绕物流企业设立、物流活动监督管理而发生的法律关系,主要指国家机关在对物流企业的设立进行管理和日常行政管理过程中所形成的法律关系。其法律关系主体有国家行政机关、物流企业和其他组织。

**小贴士** 其他组织是指合法成立,有一定的组织机构和财产,但又不具备法人资格的组织。在我国,其他组织包括:依法登记领取营业执照的私营独资企业、合伙组织;依法登记领取营业执照的合伙型联营企业;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;经民政部门批准登记领取社会团体登记证的社会团体;法人依法设立并领取营业执照的法人分支机构;中国人民银行、各专业银行设在各地的分支机构;中国人民保险公司设在各地的分支机构;经核准登记领取营业执照的乡镇、街道、村办企业;符合法律规定的其他组织。

#### 2. 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权利和承担义务所共同指向的对象。物流法律关系的多样性决定了成为物流法律关系的客体的广泛性。物流法律关系的客体分为民事法律关系客体和行政法律关系客体。

物流法中民事法律关系客体是指在物流法中,由于不同形式的物流活动产生不同的民事权利义务,从性质上看,大多为债权关系,权利主体要求义务主体为一定行为,包括进行物的交付、智力成果的交付或提供劳务服务。因此,物流法中民事法律关系中的客体通常表现为物、智力成果或行为。

物流法中行政法律关系的客体是指物流行政法律关系主体的活动,包括主体的作为和不作为。凡是物流法中有关行政法律规范所规定的行为,都是物流行政法律关系的客体。例如,我国邮政总局对快递行业的监管,快递等邮政业务的市场准入,信件寄递业务专营权的维护,邮政市场的依法监管等。

### 3. 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主体在物流活动中享有的权利和承担的义务。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及要求义务主体为或不为一定行为;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。物流法律关系内容分为民事法律关系内容和行政法律关系内容,其中行政法律关系内容具有行政权力不可自由处分、行政权利义务的相对性和权利义务的不可分性的特点。

#### 小案例

甲、乙双方签订一份运输 2 000 台计算机的合同,由此形成的物流法律关系的客体是乙方承运的 2 000 台计算机吗?

**分析:**这个案例主要考核的是法律关系客体的含义,物流法律关系客体是指物流法主体权利和义务所指向的对象。为此,甲、乙双方签订运输合同而形成物流法律关系的客体是行为,即该法律关系客体并不是乙方承运的计算机,而是乙方承运计算机的运输行为。

## 二、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为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权利和义务关系。

法律关系发生的原因,首先是基于法律事实的存在。法律事实是指依法能够引起法律关系产生、变更、消灭的客观情况,也是法律关系产生、变更、消灭的前提条件,如运输企业与委托人签订运输合同后,合同双方所产生的权利和义务关系。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,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,主要在法律的规定和合同约定的基础上存在。

### 2. 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。例如,发生法律规定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已经存在的物流法律关系主体、客体、内容发生某种变化。例如,海上运输过程中遭遇恶劣天气,导致运输时间延迟、交货时间推后,甚至出现货物损毁,致使原合同无法全面履行。

### 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,是指因为某种物流法律事实的出现而导致已经存在的物流主体之间的物流法律关系归于消灭。

物流法律关系的终止原因是出现了某种导致物流主体之间法律关系归于消灭的物流事实。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。例如,货物存储过程中,保管方未经保险方许可擅自改变保险标的存放地点,造成货物损毁,这种行为就导致了物流保险法律关系的终止,保险方就没有了对损毁标的物的损失进行补偿的义务。

## 三、物流法律法规的调整对象

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由物流活动产生的及与物流活动有关的法律关系,其中包括运输、仓储、包装、装卸搬运、流通加工及信息技术行为,各种法律关系决定了法律责任的归属。

### 1. 合同法律关系

合同法律关系是指平等的主体之间达成的以明确双方权利义务为内容的协议,属于民法范畴。例如,货主与物流经营人签订的以物流服务为内容的合同。

### 2. 行政管理关系

行政管理关系是指国家行政机关依据法律授权,对物流活动当事人的资格、市场行为等进行监督、管理。国家行政机关与物流活动当事人之间的关系表现为纵向的行政法律关系,属行政法范畴,如海关监管、行政授权等。行政层面的物流法律法规还包括物流活动中的一些技术性规范,如包装标准、包装材料等的规范。

### 3. 民事代理关系

根据《民法通则》第六十三条规定:“公民、法人可以通过代理人实施民事法律行为。代理人在代理权限内,以被代理人的名义实施民事法律行为。被代理人对代理人的代理行为,承担民事责任。”在物流活动中存在着很多民事代理行为,如国际货运代理业务就是一种民事代理关系。

## 第四节

## 我国物流立法的现状

### 一、我国物流法律法规中存在的问题

我国现行的调整物流的法律法规涉及采购、运输、仓储、包装等方面,有法律、法规、规章



等不同层次。这些法律法规基本能维护现有物流业的经济秩序,但面对现代物流飞速发展 and 各种不同物流形态的出现,现有法规还存在着滞后性、缺乏统一性等问题,归纳起来,我国现行物流立法存在的问题表现如下:

### 1. 缺乏权威性和统一性

我国执行的有关物流方面的法律法规在内容和行业管理上较为分散,并且层次不一,是不同时期、不同部门针对不同问题制定的,大多以“办法”“条例”“通知”等形式出现,在具体运用中缺乏普遍适用性,多数只适合作为物流主体进行物流活动的参照性依据,带有地方、部门分割色彩,不利于从宏观上引导物流业的发展,也缺乏对物流主体行为的必要制约。因为没有一个统一的主管部门,所以导致物流法律法规之间的冲突,而这些冲突在实施的过程中就容易产生各种问题。其不统一体现在各部门和地区的物流条例、规定不统一;物流赔偿责任的归责原则不统一;物流赔偿限额不统一。

### 2. 物流立法主体不完善

物流立法主体不完善主要体现在物流主体地位不明确,市场准入制度、退出制度不完善等。

### 3. 物流法律法规的滞后性

物流法律法规的滞后性主要体现在两个方面:一是对物流领域的行业规范滞后,随着物流行业的业务范围不断扩大,新型的物流技术不断出现,导致物流行业急需专业的物流领域的相关法规;二是物流作为中国振兴的支柱产业,主要的服务业将逐步开放,物流业务将逐渐走向国际化,现有的物流法律法规无法满足发展的需要,物流法律法规的滞后性使之不能适应物流业的迅猛发展,不利于行业的健康成长。

## 二、完善物流法律法规体系

在物流业迅速发展的今天,物流立法关系到物流业的发展进程,良好的法律法规环境能成为物流业发展与蓬勃的依托和动力,构建相对独立的法律体系是现代物流业的发展趋势。要继承传统法律的合理内核,就必须保持原有适用现代物流行为的法律法规,改造不适合现代物流的法律法规,具体做法如下:

### 1. 构建脉络清晰的物流法律法规体系

物流法律法规体系涵盖与物流相关的各种法律法规文件,并非像民法、合同法、运输法那样相对独立。涉及物流的法律规范既可能包括民法部门中的部分原则与内容,如调整平行主体之间财产权利、契约关系的合同法、财产法,也可能涉及商法与经济部门中的法律规范,如对各种外部交易行为进行普遍规范的票据法、保险法。因此,物流法律法规体系应界定为由不同层次、不同类别的与物流直接或间接相关的法律法规文件组成的有机联系的统一整体,其中层次分明、门类齐全、结构严谨、联系紧密的不同单项法律法规既发挥着不同作用,又互相影响。鉴于我国诸多物流问题都已在市场经济基本法律体系中做出了必要规范,重复立法很可能造成立法资源浪费和法规重复交叉,所以构建我国物流法律法规体系并不是单独立法,而是要为持续性的立法和司法解释提供一个框架体系,理顺不同单行法间的层次结构与逻辑脉络,确立现代市场经济下物流运行应共同遵循的基本原则,从而避免跨部门的物流法律法规体系内部出现重复和矛盾,避免物流产业内部自律及地方、中央物流管理

过程中产生分歧和冲突。

因此,构建我国物流法律法规体系的目标是通过汇编修订现有法律和适当补充立法,疏通各单行法律规范之间的承接与递进关系,形成一个层次分明、结构严谨的物流法律法规框架,促进物流行为规范化和物流运作效率化。

### 2. 适应市场经济体制,建立完善的物流法律法规体系

从日本的经验 and 我国目前的经济体制特征及物流发展的客观实际来看,我国物流立法主要应从四个方面展开:一是物流主体法,是指确立物流主体资格、明确物流主体权利义务和物流产业进入与退出规制的法律规范;二是物流行为法,是指调整物流主体从事物流活动的行为的法律规范,是各种物流交易行为惯例法律化的产物;三是宏观调控法,是指调整国家与物流主体之间及物流主体之间市场关系的法律规范;四是社会保障法,是指调整国家、物流主体与劳动者、消费者之间关系的法律规范。通过完善物流法律法规体系,为物流活动确立行为准则。

### 3. 建立高度系统化的物流法律法规体系

物流系统主要由运输、仓储、加工、配送等主要环节和功能构成。要用系统化思想和现代综合物流理念建立高度系统化的物流法律法规体系,促进我国物流以最佳的结构、最好的配合,充分发挥其系统功能和效率。

特别是与国际惯例接轨,其系统化程度无论从深度和广度上都具有了更高的要求。为此,必须建立起政府相关部门之间的协调机制,由相关政府部门组成物流法律法规建设委员会,专门负责研究、清理和制定系统的物流法律法规体系。

### 4. 加强地方物流法律法规建设

我国由于经济发展不平衡,各地区市场状况、企业素质和融资能力不同,物流发展的规模和水平之间存在较大差异,在建立全国性的物流法律法规体系的同时,各地区应根据自身基础和条件,制定出一些符合本地区的物流法规。我国传统管理法规中,条块分割严重,令我国的物流业者在国际化进程中的规模经营受到阻碍,也使国外物流从业者对我国内地市场望而却步,以我国公路法为例,各省都有,令跨省经营者无所适从。

加强地方物流法律法规建设,既能为逐步建立全国性的宏观物流法律法规提供依据和经验,也有利于各地区的物流企业根据地区特点加快发展。



## 知识小结

本章主要介绍了物流的发展、定义及分类;物流法的概念、渊源、特点和作用,以及当不同层次法律法规发生冲突时的法的效力该如何确定;描述了物流法律关系的含义及其主体、客体、内容,物流法律关系的发生、变更和终止,物流法律法规的调整对象;我国物流立法的现状。

重点概念:物流法、物流法渊源、物流法律关系

## 同步练习

## 一、选择题

- 狭义的物流是指( )。
  - 销售领域的物流
  - 生产领域的物流
  - 废旧物品回收领域的物流
  - 商品退回领域的物流
- 物流法的渊源包括( )。
  - 宪法
  - 法律
  - 行政法规
  - 技术标准
- 物流法律关系的构成要素有( )。
  - 主体
  - 客体
  - 内容
  - 事实

## 二、判断题

- 物流法是一部法律的名称。 ( )
- 国家最高行政管理机关即国务院。根据宪法和有关法律制定的规范性文件称为行政法规。 ( )
- 物流服务需求主体包括自然人、法人、非法人组织。 ( )

## 三、简答题

- 简述物流法的概念。
- 简述我国物流法律法规中存在的问题。

## 案例讨论

## 案例一 延迟物流法律问题

上海某商品采购中心向杭州某装饰生产企业采购了5吨建筑涂料,并将其交给通达物流公司,请其承运至南京的配送中心。由于暴雨导致交通阻断,物流企业迟延两天送达。在商品入库时,采购中心依据采购协议进行检验,发现货物没有达到合同规定的质量标准,提出退货和赔偿等要求。同时,该批货物违反国家规定的强制环保标准,被当地执法部门依法查封。

## 思考:

- 本案例中的法律事实有哪些?它们是行为还是事件?
- 本案例中,哪些是物流交易法律关系?哪些是物流管理法律关系?

## 案例二 保险标的转移法律问题

某制衣厂与中国某财产保险公司代理人签订了包括自然水淹、失窃等保险事故在内的企业财产保险合同。根据合同规定,该厂将自有固定资产和流动资产全部投入保险,保险费为3万元,保险期限为一年。

保险合同中约定:当投保标的发生保险合同中承保的保险事故而造成损失时可以要求保险公司给予补偿。同时,在财产保险合同、保险单及附财产明细表中均写明投保的流动资产包括产成品、原材料和产品均存放在上海厂区库房,并在地图上标明了实际位置。

投保后,该厂在保险期限内先后两次将保险产成品发往驻南京的销售部,共计2 000件,价值35万元。因为当地气温升高,导致库内货物自燃并全部烧毁。对此损失,保险公司拒绝赔偿。

**思考:**

- (1) 本案例物流保险合同关系中的主体、客体和内容分别是什么?
- (2) 本案例中引起物流保险法律关系发生、变更和终止的法律事实是什么?