

物流业法律纠纷此起彼伏 催中国物流统一立法物流师考试
PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/644/2021_2022__E7_89_A9_E6_B5_81_E4_B8_9A_E6_c31_644613.htm 把物流师站点加入收藏夹 欢迎进入：2009年物流师课程免费试听 更多信息请访问：
百考试题物流师论坛 欢迎免费体验：百考试题物流师在线考试中心 今天从中国法学会“中国物流法律制度研究”课题组获悉，课题组已经“搭建”出一个清晰的物流立法框架。物流业是个发展迅速的新兴产业，但涉及物流领域的统一立法在我国至今还是一个空白。2008年5月，中国法学会委托北京交通大学和铁道部经济规划研究院对中国物流法律制度进行研究。参与该课题研究的有8位法律学者，经过一年多的实地调研和遍览国外物流法律制度后，该课题已于近日结题。这个产业，是世界经济发展的热点之一，刚刚跨入国家“十大产业振兴规划”，已经并且正在为国民经济发展发挥着非常重要的作用。还是这个产业，涉及的环节长而庞杂，法律纠纷此起彼伏，但却至今没有形成统一的立法。一个值得欣慰的消息是，关于这一领域的立法调研有了初步成果。7月15日，“中国物流法律制度研究”课题组负责人张长青教授透露，经过一年多的调研，这一由中国法学会委托的课题已于近日结题，一个清晰的物流立法框架已经跃然纸上。物流业鱼龙混杂，法律纠纷“此起彼伏”，消费者受损后往往面临维权难的困境；值得深思的是，“物流企业”至今还不是一个法律概念 据国家公布的《物流业调整和振兴规划》披露，2008年，全国社会物流总额达89.9万亿元，比2000年增长4.2倍，年均增长23%；物流业实现增加值2万亿元，比2000年增

长1.9倍，年均增长14%。2008年，物流业增加值占全部服务业增加值的比重为16.5%，占GDP的比重为6.6%。“物流业对国民经济的发展非常重要，上面列举的数字就能说明一切。

”课题组另一主要成员、铁道部经济规划研究院研究员孙林说，物流业是融合运输业、仓储业、货代业和信息业等的复合型服务产业，是国民经济的重要组成部分，涉及领域广，吸纳就业人数多，促进生产、拉动消费作用大，在促进产业结构调整、转变经济发展方式和增强国民经济竞争力等方面发挥着重要作用。“物流过程必然形成多环节的法律关系。

”张长青说，“在一个物流的过程中，对于产品质量谁负责、食品出现腐坏谁负责等问题，我国现行法律法规都没有规定。所以，现在亟需整理出一个逻辑清晰的法律体系，用于引导和调整物流过程中出现的各种法律关系。”因为缺少统一的专门立法，这一领域的法律纠纷可谓是“此起彼伏”。了解到这样一个案例：广东省一家食品厂委托当地一家物流公司将200箱月饼运往湛江的一家超市，货物从食品厂仓库装车，经过汽车运输 - 装卸 - 搬运 - 船运 - 装卸 - 搬运的流动过程，两天后到达湛江的超市。超市接货人员打开箱子时发现，很多月饼已经成了碎块，有些月饼还变了味。超市拒绝付款，食品厂说不清是哪一个环节出了问题，“相互指责的纠纷”旷日持久，至今都没有得出一个结论。不久前，江苏省无锡市南长区人民法院也审理了一起复杂的物流纠纷。无锡一家公司委托当地某物流公司货物托运处的徐某将一批手机运送至深圳。但在托运过程中11部手机遗失，每部价值7380元，合计损失81180元。因此，委托方一纸诉状将物流公司和货物托运处以及徐某告上法庭。在审理过程中，物流

公司内部的纷繁关系渐渐“浮出水面”：货物托运处属于物流公司下属无法人资格的分支机构，徐某为该托运处的负责人，但却于2008年年底申请退工并得到批准。而2009年3月承运运输业务的运单上仍然盖有该物流公司货物托运处的业务专用章和徐某的签字。这笔赔偿究竟该由谁承担？物流公司和徐某之间展开了一场“拉锯战”。在江西省南昌市，邹先生委托当地物流公司托运一批服装到江苏一厂家。厂家收到货后告知他，少了48套服装，损失2900多元。邹先生找到物流公司论理，可物流公司却以“邹先生无法证明自己托运货物的价值及丢失的数量”为由，只愿按托运单上的规定，给予5倍的运费赔偿。审理此案的法官认为，这些物流纠纷案件的特点就是标的小，诉讼当事人相对简单，但托运人却往往面临维权难的尴尬现实。据了解，有些物流企业实际上就是托运部，往往是一间店面、一张桌子、一部电话，加上贴在墙上的一些物流信息，就是一家从事物流运输的托运部的全部家当了。而如此简陋的托运部，却承接运送货物的总价值通常都比它自身的总资产还要高。一工商部门的负责人透露，在今年上半年他们接到的60多起针对物流的投诉中，有一个托运部，总资产还不到5000元，结果把别人托运的价值20多万元的货物顺手“带”走，造成托运人索赔难。张长青也是一个兼职律师，他通过自己办理的物流纠纷案件解读物流立法的必要性：“我在办案中遇到的第一困惑就是法律没有界定什么是物流企业。比如，一个企业到工商局要登记注册成物流企业，工商局无法把握这个企业是不是可以登记成物流企业，因为仓储、配送、邮政快递都是物流环节，法律对这些企业要求的法定条件是什么？他们各自的准入门槛

是什么？这些都缺少法律规定。而这正是导致今天的物流业鱼龙混杂，消费者的投诉声不绝于耳的重要原因。”“ 托运行业准入不规范、门槛低的问题，需要通过立法来解决。否则，消费者的权益难以保障。”张长青说。我国至今还没有一部专门的、统一的物流法，现有规范多以办法、规定和通知的面目出现，散见于各个领域，不仅效力层级低，还存在着不协调和冲突的现象。曾有业内人士将物流业比作一个“ 什锦拼盘 ”，以此说明物流立法的艰难。“ 到目前为止，我国还没有一部专门的、统一的物流法，我国现行的调整物流方面的法律法规，散见于关于物流各个环节的法律、法规、规章和国际条约、国际惯例以及各种技术规范、技术法规中，如公司法、对外贸易法、通用航空飞行管理条例、国际货物运输代理业管理规定实施细则、反垄断法等等。”孙林说。张长青解释说，这些规定的渊源有三方面：一是与物流相关的国内法律法规；二是与物流相关的国际法律法规；三是与物流相关的技术规范。“ 我国现行物流立法的主要问题是，现有规范不协调，涉及众多部门，如交通、铁路、航空、内贸、外贸等等，而这些法律法规过于分散，缺乏系统性，各个法律法规之间还存在着不协调和冲突的现象，这就使得物流法律法规的指导性和规范性作用难以落到实处。”张长青说，以货物的损害赔偿为例，铁路有铁路的标准，民航有民航的标准，在物流过程中到底该用哪个标准，没有法律界定。“ 现有物流法律规范不完整和效力层次低，也是物流立法遇到的主要问题。”张长青说，物流业发展迅速，现代物流业务已经远远超出最初的仓储运输。而对于新业务和新问题，原有的物流法律法规没有对其进行调整和规范。比如物流

标准化问题，我国目前只颁布了关于物流术语标准化的规定，而对于其他各个方面的标准则无规定。另外，现行的物流法律法规多是由中央各部委、地方制定和颁布，大多是一些条例、办法、规定和通知等，规范性不强，在具体运用中缺乏操作性，难以产生法律效力，多数只适合作为法庭审判的参照性依据，不利于调整各物流主体之间的相互关系。构建统一的物流法律体系，至少要考虑与之相关的六方面的法律制度；当务之急是清理和整合这些相关的法律法规，形成一个层次分明、结构严谨的法律框架。“物流是指货物在运输、装卸和储存等方面的活动过程。”张长青说，中国从20世纪70年代末期才开始从国外引进物流这个概念，根据《中华人民共和国国家标准物流术语》的解释，物流被定义为“经济活动中涉及到实体流动的物质资料从供应地向接收地的实体流动过程”。孙林说：“我们看到物流的基本特点是物的流动，即从产出地到消费地的运动过程。在这个过程中，融入了与物的流动相关的运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等活动，这些构成了现代物流的基本内容。”物流法就是调整与物流活动相关的社会关系的法律制度的总称。张长青解释说，它具有广泛性、复杂性、技术性、国际性的特点。仅以复杂性而言，物流法律法规中既有横向的民事法律规范，又有纵向的行政法律规范，还包括大量的技术性规范，这就使得物流法与其他法律相比，内容上更为复杂。因物流涉及众多环节，相应地，物流法律法规就需要综合所有这些物流环节涉及到的法律。此外，随着国际物流的发展，物流活动跨越了区域性，这更使得物流法在地域问题上呈现出复杂性。在孙林看来，统一的物流立法可

以解决正确引导物流业的发展方向、促进物流市场体系的形成和发展、为物流业创造有序竞争环境的问题。物流业已经从单一的运输变为综合性的物资流通，这样的行业，需要有相应的法律法规进行宏观管理和微观规范。“构建一个统一的物流法律体系，至少要考虑我国目前与物流有关的六方面的法律制度，包括运输法律制度、信息法律制度、保险法律制度、合同法律制度、竞争法律制度和物流标准体系。”张长青认为，当务之急是要对各种物流法律法规进行清理、修改、补充和整合，以提高物流法律规范的层级效力和立法水平，增强其可操作性和透明度，疏通各单行法律规范之间的承接和递进关系，形成一个层次分明、结构严谨的物流法律法规框架。张长青还提出了他的构想。他认为，我国物流立法至少应该包括四个方面：一是物流主体法，即确立物流主体资格、明确物流主体权利义务和物流产业进入和退出规制的法律规范；二是物流行为法，即调整物流主体从事物流活动行为的法律规范，它是各种物流交易行为惯例法律化的产物；三是物流宏观调控法，即调整国家与物流主体之间以及物流主体之间市场关系的法律规范；四是物流标准法，即确定物流行业相关技术性标准的法律规范。

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