

齐恩平 王立争 / 著

物流法律制度研究



南开大学出版社

物流法律制度研究

齐恩平 王立争 著

南开大学出版社
天 津

图书在版编目(CIP)数据

物流法律制度研究 / 齐恩平, 王立争著. —天津: 南开大学出版社, 2009. 4

ISBN 978-7-310-03120-7

I. 物… II. ①齐… ②王… III. 物流—物资管理—法规—研究—中国 IV. D922. 294. 4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 046350 号

版权所有 侵权必究

南开大学出版社出版发行

出版人: 肖占鹏

地址: 天津市南开区卫津路 94 号 邮政编码: 300071

营销部电话: (022)23508339 23500755

营销部传真: (022)23508542 邮购部电话: (022)23502200

*

河北省迁安万隆印刷有限责任公司印刷

全国各地新华书店经销

*

2009 年 4 月第 1 版 2009 年 4 月第 1 次印刷

880×1230 毫米 32 开本 7.875 印张 2 插页 223 千字

定价: 20.00 元

如遇图书印装质量问题, 请与本社营销部联系调换, 电话: (022)23507125

前 言

“低温物流中关键技术及管理研究”是天津市教委专项委托研究项目,本书是这一专项研究课题所属子课题的研究成果之一。

现代物流业的持续健康发展须以良好的法律制度为依托和动力。在我国现有法律制度框架内,尚未有关于物流主体的系统的法律法规,在物流行为方面,虽然一些民商事和行政法律制度有所涉及,但都不是直接针对物流业制定的,物流法律制度建设本身还处于十分落后的状态,物流诸环节所涉及的法律问题,特别是物流运输环节、物流包装环节、物流保险环节、物流代理环节、物流仓储环节,或者现行法没有规定,或者虽有规定但很宏观缺少可操作性。在相关法律规范缺失或不健全的环境下运作物流行业,将会导致法律关系难以厘清、相关当事人的权益保护不够周全的混乱,最终将对整个行业的运作效益产生消极影响。

本书以法律规范为视角,在对当前物流法律制度进行系统梳理的基础上,结合物流的特殊技术要求,借鉴国外相关国家比较成熟的立法和实践经验,从原理、规范、实务三个层次对我国物流法律制度进行具体的分析和论证。在借鉴发达国家的物流立法经验的基础上,结合我国的司法实际情况,研究相应的法律规则,提出规范物流行为和物流市场交易秩序的法律对策,以维护物流交易安全,试图构筑物流交易的迅速便捷的动态平衡体系。

尽管作者辛勤且努力地工作,但由于学识有限,书中欠缺和错误之处肯定很多,希望读者不吝赐教。

作 者

2008年12月26日

目 录

第一章 物流与物流法	(1)
一、物流与物流法概述	(1)
二、物流立法的比较研究	(5)
三、我国现行物流立法体系及其完善	(15)
第二章 物流合同法律制度	(33)
一、物流合同法律制度概述	(33)
二、物流合同的格式条款	(37)
三、物流合同的法律責任	(47)
第三章 物流包装法律制度	(52)
一、物流包装概述	(52)
二、各国物流包装法律制度考察	(55)
三、物流包装的主要法律制度分析	(62)
第四章 物流仓储法律制度	(78)
一、物流仓储概述	(78)
二、物流仓储合同	(83)
三、保税货物仓储	(94)
四、仓单	(97)
第五章 物流运输法律制度	(104)
一、物流运输合同	(104)
二、国际物流运输公约	(107)
三、提单	(117)
四、物流运输代理制度	(120)
五、我国物流运输法律制度的完善	(128)

第六章 物流保险法律制度	(135)
一、物流保险概述	(135)
二、物流保险的具体法律制度	(140)
三、我国物流保险制度存在的主要问题及其完善	(146)
第七章 物流商业秘密法律制度	(152)
一、商业秘密概述	(152)
二、物流商业秘密的认定	(159)
三、侵犯物流商业秘密的方式	(164)
四、物流商业秘密的法律保护	(167)
第八章 电子物流法律制度	(175)
一、电子商务的立法	(176)
二、电子合同概论	(178)
三、电子合同的订立	(183)
四、电子合同的签名	(187)
五、电子合同的公证	(192)
第九章 第三方物流法律制度	(198)
一、第三方物流概述	(198)
二、第三方物流经营人	(205)
三、第三方物流中的法律风险	(215)
四、第三方物流中的标的物风险负担	(222)
五、第四方物流:第三方物流的新发展趋势.....	(233)
主要参考文献	(239)

第一章 物流与物流法

一、物流与物流法概述

(一) 物流的概念和特征

1. 物流的语源与内涵界定

物流一词源于美国,最早由美国经济学家阿奇·萧在 1912 年《市场流通的若干问题》一书中提出。他认为,“物质经过时间或空间的转移,会产生附加价值”,其中时间或空间的转移指的就是销售过程中的物流。从语源角度来说,物流一词最早源于 Physical Distribution,字面意思是指实物配送,即企业、销售商自身的运输、仓储、包装等活动。第二次世界大战期间,美国军事部门首次使用了 Logistics Management (后勤管理)一词,强调“科学的后勤供应管理系统”的重要性,对美军军火的运输、补给、屯驻等活动进行全面管理,保证了前线战略物资的及时供应,确保了战争的最后胜利。二战以后,随着经济全球化的发展,美国将上述理念用于全球化后勤保障,并且成效显著,后来“科学的后勤供应管理系统”这一物流理论被广泛应用于经济生活领域,发展到 20 世纪 80 年代后期,Logistics 逐渐取代了 Physical Distribution,成为表达物流概念的标准用语。^①

物流一词虽然被各国广泛应用,但各国对物流概念的认识并不完全相同,目前国际上对物流也没有统一的定义。在早期,物流一般是指简单的“物的流动”,即物质实体的流动过程,具体是指运输、储存、配

^① 张奉礼:《现代物流基础》,中国轻工业出版社,2005 年,第 1 页。

送、装卸、保管等各种活动,但随着经济的快速发展,传统的“物的流通”已不能适应经济发展的需求,因而逐渐产生了一些新的物流形式,物流的定义也随之产生了相应的变化。例如,美国销售协会于1935年关于物流的定义“物流是包含于销售之中的物资资料和服务,及从生产地到消费地流动过程中伴随的种种活动”即属于传统的物流概念。1985年,美国物流管理协会将物流定义界定为“物流是以满足客户需求为目的,以高效和经济的手段来组织原料、在制品、制成品以及相关信息从供应到消费的运动和存储的计划、执行和控制的过程”。1991年,该组织又将前述物流定义中的“原料、在制品、制成品”修改为“商品、服务”,1998年又在1991年定义的开头加上了“物流是供应链过程的一部分”^①,从而将物流一词表述为“物流是供应链流程的一部分,是为了满足客户需求而对商品、服务及相关信息从原产地到消费地的高效率、高效益的正向和反向流动及储存进行的计划、实施与控制过程”。该定义目前已发展成为最具代表性的物流定义。

日本于1964年开始使用物流一词,在1965年1月日本内阁会议上把“物流近代化”作为一项国策,提出进入物流时代,并在政府文件中首次正式使用“物的流通”这一术语,并将“物的流通”简称为物流,^②但未就物流的内涵进行说明。1981年,日本综合研究所编写的《物流手册》对物流进行了明确的界定,依该界定,物流是指“货物资料从供给者向需求者的物理性移动,是创造时间性、场所价值性的经济活动”。依该手册的立场,物流的范畴包括包装、装卸、保管、库存管理、流动加工、运输、配送等诸种活动。

物流一词在我国的使用相对较晚。1979年6月,我国物资工作者代表团赴日本参加第三届国际物流会议回国后,在其考察报告中首次引入了物流概念;1989年4月,第八届国际物流会议在北京召开,物流一词在我国使用日益普遍。2001年8月,我国颁布了《国家物流术语标准》,其将物流的内涵表述如下:“物流是物品从供应地向接受地的实体

① 张成海:《现代物流与物流标准化》,《中国标准化》,2002年第6期。

② 肖康元:《日本的物流概念变化浅析》,《商场现代化》,2004年第7期。

流动的过程。根据实际需要,将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等功能有机结合,来实现用户要求。”

上述分析表明,虽然目前各国对物流概念的认识不完全相同,但却出现了统一的趋势。根据前述各种关于物流的定义,本书将物流的内涵表述为:物流是物质资料从供给者到需求者的一系列活动的总称,主要涉及包装、仓储、运输、装卸等环节。

2. 物流的特征

第一,协作化。为追求经济效益,加快企业发展,物流各环节之间的协作日益加强,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,并且不同企业之间相互配合也更加默契,既节约了物流流程的时间,提高了效率,又实现了资源的优化配置。协作化对物流各环节之间相互配合与有机结合的要求,又使得现代物流的系统化特征表现得十分明显,从系统化的角度管理和协调各种物流行为,不仅利于实现个体利益和整体利益的共同增长,同时也提高了物流系统的竞争力。但系统化本身不能作为物流的一个独立特征来认识,它是物流协作化的必然结果。

第二,科技化。从 Physical Distribution 到 Logistics,再到现在产生的第三方、第四方物流,物流融入了越来越多的科学技术,网络、高科技产品在物流业中得到广泛应用,并起到了重要作用。例如,飞机的应用大大节约了产品在运输过程中所花费的时间,提高了物流效率;网络的应用则极大地突破了时间、空间的界限;电子物流在现代社会中的地位日益凸显;能够运用各种科技化手段的物流专业人员的出现,则使物流各环节的运作更加规范高效。

第三,标准化。根据地域范围不同,可以将物流标准化的主要表现概括为两个方面:一是一国内部不同地区物流各个环节的标准化;二是国家与国家之间物流各个环节的标准化。一国内部物流标准化的必要性不言自明,统一的物流标准无疑会促进国内物流的更好发展,这种标准化从法律的角度来说较为简单,通过国内统一立法即可达到,但由于不同地区之间的物流发达程度不同,这种统一化在经济上可能会面临不少障碍。而国家与国家之间的物流标准化,则是国际市场一体化、全

球化的结果。随着这种一体化、全球化的发展,各国物流行业打破了一国发展的限制,为寻求经济的快速发展纷纷参与国际贸易合作,积极发展本国与他国的经济关系,使物流各环节越来越多地融入了国际因素。因此,物流标准越统一,越利于加强国际物流协作,减少经济、法律纠纷;另一方面,这种标准化的途径又主要体现为一些关于物流的国际公约,即使跨国的物流产生纠纷,这些国际公约也为解决此类纠纷提供了有效的途径。

(二)物流法的概念和特征

1. 物流法的概念

如上文分析,物流是包装、仓储、运输、装卸等各个环节的总称,为了保证这些物流活动的有序进行,就必须将其纳入到法律调整的范围之内,通过制定物流法对其进行相应的规范。根据学界关于法的一般定义模式,可以将物流法界定为调整因物流活动产生的各种社会关系的法律规范的总称。一切与物流活动有关的社会关系,都可以纳入物流法的调整范畴。

物流法的存在形式,在各国不完全相同,概括起来,主要有两种模式:一是以统一的物流法对物流业进行调整的模式。日本是这种模式的典型代表,它在1990年制定了统一的《物流法》。但需要注意的是,由于物流活动的广泛性,任何一个国家都很难仅仅依靠一部《物流法》实现对物流关系的全面调整,因此,在颁行了统一的《物流法》的各国,又通过各相关物流法规配合《物流法》对物流关系进行综合调整。二是不制定统一的物流法,而是通过相关的物流法律法规对物流关系共同调整的模式。我国是这种模式的典型代表,我国目前尚无一部统一的《物流法》,物流各环节引起的社会关系,通过《中华人民共和国民法通则》(以下简称《民法通则》)、《中华人民共和国合同法》(以下简称《合同法》)等法律法规进行调整。

上述两种模式又可以分别从形式意义的物流法和实质意义的物流法角度分析。形式意义的物流法即由国家制定统一的《物流法》,实质意义的物流法是指一切调整物流关系的法律法规的总称,包括形式意义

的物流法在内。本书关于物流法律制度的研究,以实质意义的物流法为对象。

2. 物流法的特征

第一,专门性。物流法的专门性主要表现在物流法是调整物流活动的参加者或者当事人之间的法律关系的专门性法律。其针对的对象是特定的,但不同的物流立法调整对象又有所不同,例如,有关公路货物运输的立法主要调整公路货物运输关系,而不适用航空运输关系,同样航空物流立法也不适用于公路货物运输。物流法的针对性还表现在物流法所使用的术语,如装卸、库存、电子数据交换等很多都只专用于物流这一领域,在其他领域中很少涉及。

第二,广泛性。物流法需要对物流活动中的各环节进行调整,而物流活动又十分复杂,范畴众多,由此决定了物流法具有内容广泛性的特征,其对物流企业、物流合同、物流运输、物流包装等各环节及相关责任问题均应进行调整。本书内容的展开,就是以物流各主要环节涉及的法律制度为层次进行的。

第三,系统性。物流法的广泛性并不说明物流法律体系是杂乱无章的,相反,物流法还具有系统性的特征。物流法的系统性主要表现在物流法包括规范各种物流活动的法律、法规、部门规章和相关国家标准等,这些法律法规,依制定部门不同,效力不同,适用范围、适用顺序亦不相同,但却共同构成完整的物流法律体系,从各个侧面共同规范物流活动,保障了物流活动的有序进行。

二、物流立法的比较研究

由于我国的物流实践起步较晚,专门的物流立法也没有全面展开,而发达国家在此方面已经形成了较为完善的物流法律体系,积累了较多的经验,物流的标准化又促使大量物流公约的出现。因此,有必要就其他国家的物流立法以及有关的国际公约进行考察,并就其立法经验进行总结,以资借鉴。

(一)美国的物流立法

美国是物流业的发源地,也是物流发展程度较高的国家,现已建立了完善的物流法律体系。其中,货主、中介服务机构、运输、仓储、流通加工等第三方物流企业之间形成了一套规范、有序的交易运作体系;综合运输系统智能化,运输市场发达、成熟;物流信息归集与处理水平高;社会物流系统有一套成熟的规范理论和操作方法,在物流作业领域中已实现自动化、信息化和标准化。^①

美国作为英美法系的代表国家,并没有制定统一的物流法对物流关系进行调整,有关物流的法律规范散见于各种相关的法律法规中。目前,美国关于物流的法律在两个方面较为突出,即公路交通运输法律体系和水运交通运输法律体系。

公路交通运输法律体系主要包括两个系统即公路法体系和运输法体系。有关公路法系统的规定汇编于《美国法典》第23卷中,有关运输法系统的规定汇编于《美国法典》第49卷中。在运输法方面,美国于1940年制定了《运输法》,该法集中规定了国家在交通运输方面的政策,对规范交通运输起到了重要作用;1967年,美国通过了《运输部法》并成立了专门的运输部对道路运输进行规范;1980年,美国将“鼓励和促进综合联运”作为国家的一项重要政策写进了《运输法》,从而使公路交通运输法律体系更加完善。

美国水运交通运输法律体系比公路交通运输法律体系复杂得多,包括贸易运输法系统、船舶法系统、船员法系统、航道法系统、港口法系统、海上安全法系统和海事审判法系统等。1916年美国制定了第一部比较完整的航运法即《1916年航运法》,继此之后,美国又根据不断变化的航运形势,先后出台了《1920年航运法》、《1936年商船法》、《商船销售法》、《1954年货载优先法》、《1970年商船法》等一系列法律,使水运交通的法律体系越来越完善。

20世纪80年代,为适应经济的快速发展,美国的运输结构发生了

① 霍红:《第三方物流企业经营与管理》,中国物资出版社,2003年,第67页。

重大调整,为此美国颁布了一系列与此有关的法律,其中最重要的包括《机动车辆运输法修正案》、《地区运输补助法》、《汽车承运人规章制度改革和现代化法案》以及《斯泰格斯铁路法》,这些法律法规的出台促进了美国运输系统的改革。90年代美国又相继通过了《多式联运法》、《协议费率法》、《机场航空通道改善法》和《卡车运输行业规章制度改革法案》,并对以前的《航运法》进行了修改,颁布了《1998年航运改革法》。这些法律的立法思路基本上趋于一致,就是国家逐步减少对运输业的约束和控制。上述法律的实施促进了美国运输业的发展,使美国运输业更接近于自由市场体系,从而使物流业更好地适应美国经济发展的需求。^①

从美国物流业和物流立法的发展情况可以看出,美国没有将既有的法律整合从而制定出一部《物流法》,而仍以分散的法律法规从不同方面对物流关系进行规范和调整。美国还根据物流情况的不断变化及时调整相关法律法规,颁布新的有针对性的物流法规,使其立法更符合物流发展的趋势,且这些法律法规之间有良好的协调性与互补性,基本实现了对物流行业的系统性调整,从而促进了美国物流产业的蓬勃发展。

(二)日本的物流立法

日本物流业曾在二战期间毁于一旦,战后的日本在物流方面,几乎是从零开始的,在短短几十年间,日本物流业蓬勃发展,目前在国际上已经处于领先水平,这与日本先进的物流立法有关。1966年,日本编制了《流通业务城市街道整备法》,目的在于统筹规划大城市中心部位物流流通设施的合理布局。根据这一法律,把拥挤在大城市中心部位的流通设施向距离市中心20公里左右的郊区集中搬迁。1968年,日本通产省、国土交通省陆续制定了一些政策措施,对日本流通系统化的概念、商流、物流、信息流的系统化的内容作了具体规定。与此同时,通产省、国土交通省、农林水产省、建设省和经济企划厅等还协作制定了全国统

① 朱健:《我国物流法律问题研究》,上海海事大学2006年度硕士学位论文。

一的总体物流框架构想,确定了建设物流基地的具体城市。这些城市按照整体规划确定物流基地的地点、数量、位置、规模及功能,并报中央政府审批。1990年通过的“物流二法”为第三方物流的发展铺平了道路。^①1997年日本通过了《综合物流施政大纲》,以便统一指导建立高效的市场竞争环境和必要的基础设施环境。^②

日本物流立法的整体思路,体现出实现物流市场的公平自由竞争和重视消费者的利益、重视可持续发展、尽量减轻物流所带来的交通恶化、大气污染的影响等特点。具体说来,主要具有以下特征:

第一,逐渐放宽对物流的管制。随着市场经济的发展和全球化进程的加快,为适应经济发展的需求,日本在20世纪90年代进行了物流法制改革,逐步放松对物流的管制,其中较为典型的是1990年12月开始实施的《货物汽车运输法》和《货物托运事业法》,二者被通称为“物流二法”。《货物汽车运输法》放松了市场准入制度,把由政府批准的方式改为许可制,并改善了对经营区域的规制;《货物托运事业法》取消了承接运输代理业务自己不能进行货物运输的规定,并且运输费用也从批准制改为备案制,可以采用弹性运费标准,也使市场准入方面的限制大大放宽。^③随后,日本政府于1998年颁布了放松管制的新3年计划,并于1999年向国会递交了倡导自由竞争的立法提案,并根据1997年放松对港口运输业的行政管理的精神,修正了当时的《港口运输事业法》。通过上述一系列的立法措施,日本实现了减少对物流业的控制,放宽物流业的自由活动空间的法律目的,从而促进了物流业的自由发展,使其适应更加开放的市场环境。

第二,针对需要制定新的物流法规。20世纪60年代初,商业群体和新兴零售业在市中心大量出现,但此时的国家及企业对物流的重要性并没有充分的认识,从而使物流业一度处于混乱状态。如前述1966

① 任豪祥:《日本物流发展新趋势》,《海外物流》,2006年第2期。

② [日]中田信哉:《物流在日本的发展历程与未来趋势》,《中国流通经济》,2002年第5期。

③ 张岩:《对日本物流规制和物流系统变革的浅析》,《改革与战略》,2007年第4期。

年《流通业务城市街道整备法》，其目的在于改善市内交通混乱状态，统筹规划大城市中心部位物资流通设施的布局。随着信息技术的发展，日本于1985年对《电气事业法》进行了修改，从而使信息流通系统得以建立。进入20世纪90年代，日本国内及国际经济形势均发生了巨大变化，日本开始对涉及物流领域的法律法规进行清理和整顿，并制定了一系列新的法律法规。如《中小企业流通业务效率化促进法》，旨在对现有的流通业现状进行改革，把零散的小规模商业商店组织起来，统一管理，形成有效率的纵向的流通组织。这些法律的实施使日本的传统物流实现了现代化，从而促进了物流业的高速发展。

第三，政府制定综合的物流策略。日本政府根据物流发展现状和趋势，用政策的形式，从整体上指导物流业的发展方向。1997年4月，日本政府出台了具有重要影响力的《综合物流施政大纲》，要求各部委间、软硬件措施间、相关者之间进行各种层次的相互配合，并在信息化、效率化、标准化方面提出了更高的要求，该大纲的实施对物流的快速发展和高效的市场竞争环境的建立起到了重要的作用。2001年7月，日本政府在总结《综合物流施政大纲》经验的基础上，结合物流发展的新形势，出台了《新综合物流施政大纲》，该大纲是日本内阁会议通过并颁布的关于日本物流事业的纲领性政策文件。它提醒并要求中央政府各有关部委、社会各行各业对物流事业予以高度重视，并按照大纲的总体设计思路和规划发展物流业。《新综合物流施政大纲》特别引人注意的是非常注重环境保护和资源的利用，例如，在大纲中规定2005年日本物流应达到的目标包括“构建减轻环境负荷的物流系统与对循环型社会的贡献”，为此，“应因社会的需要构建物流系统”。^①这项大纲的实施使物流更具现代化和效率化。日本政府通过不断制定新的物流发展目标，为物流业指明了发展的方向，从而使本国物流业紧跟时代的脚步，创造出了巨大的经济效益。

第四，针对不同的领域制定不同法律。除了对物流业进行整体规划外，日本还针对不同的领域制定了专门性的法律进行调整，例如，在运

^① 李文静：《国外绿色物流的发展与实践》，《物流技术》，2005年第9期。

输领域制定了《货物运输经营事业法》、《货物汽车运输法》，在仓储领域制定了《仓库业法》等。这些法律的实施规范了各领域内的物流关系，使各领域内部的行为配合得更加有条理，从而保证了物流业的整体发展。其中，日本物流园区立法及其建设最为典型。物流园区是政府从城市整体利益出发，为解决城市功能紊乱，缓解城市交通拥挤，减轻环境压力而在郊区或城乡边缘带主要交通干道附近专辟用地建成的用来开展物流业务的区域。它通常是一个大型配送中心或多个配送中心的聚集地。在物流园区中，一般以仓储、运输、加工等用地为主，同时还包括一些与之配套的信息、咨询、维修和综合服务设施的用地。物流园区大多分布在城市中心区边缘、交通条件较好、用地较充裕的地方。政府通过此类逐步配套完善的各项基础设施、服务设施和优惠政策，可以有力地吸引大型第三方物流企业，特别是物流配送中心在此聚集，可大大降低物流成本，获得较好的规模经营效益。自1965年至今，日本已经建成了20多个平均每个占地74公顷的物流园区，相关立法也颇为完善。^①日本是世界上建设物流园区最早也是最发达的国家。

到目前为止，日本的物流立法主要由三个方面构成：一是以商业为基础的商业方面的法律法规；二是以运输业为基础的交通运输方面的法律法规；三是以物流据点为基础的法律法规。^②从体系上来说，日本的交通运输法律体系通常是以六法的形式汇编出版，并且每项法律都有相关的政令和规章与之配套，保证了这些法律的有效实施。例如，水路交通运输法律体系分类齐全，内容详尽，主要包括海运法系统、船舶法系统、船舶安全法系统、船员法系统、港湾法系统、海上交通安全法系统、公海法系统、海上保安法系统和海难审判法系统。这些发达的法律法规促进了日本物流业的高速发展。

就具体内容来看，日本物流立法主要有：

① 武汉理工大学物流工程研究所：《关于外国及有关地区的物流政策》，《现代物流》，2005年第8期。

② 刘斌：《放松管制与可持续发展——日本物流政策法规研究》，《上海商业》，2002年第2期。

第一,综合型物流发展法规。全面指导日本物流业发展的专门法律有“物流二法”、《物流效率化法》、《综合物流施政大纲》、《新综合物流施政大纲》等。^①

第二,物流节点规划与建设类法规。包括物流中心、物流园区、配送中心、物流基地等的规划与投资法规和政策,如《汽车终端站场法》、《流通业务城市街道整备法》、《物流据点整体状态的规划设计》、《物流基地的整备目标》等。

第三,陆海空交通运输基础设施建设与经营类法规。包括铁路、公路、港口、机场的建设与经营,铁路运输、公路运输、海运和空运的有关法律,如《运输法》、《铁道建设法》、《铁道事业法》、《民航法》等。

第四,信息技术与标准化类法规。包括信息技术推广和标准化推广的相关法规,如《日本高度信息网络社会形成基本法》、《E-Japan 战略》、《E-Japan 重点计划概要》、《信息技术基本法》、《信息公开法》、《电子签名法》等。

第五,其他法规。主要包括开发与管理、城市规划、环保等各项法规,如《日本第四次全国综合开发计划》、《都市计划法》、《大店法》、《特定商业聚集法》、《振兴新冲绳特别措施法》、《环境污染控制基本法》、《21 世纪议程行动计划》、《结构改革特别区域法》等。^②

综上所述,日本的物流立法主要是通过制定综合性的物流法规对本国物流业进行整体调整,并配合专门性的法律对其进行重点调控。从整体上看,日本的物流立法使该国物流业不断适应了时代发展的需要,从而保证了本国物流产业的快速发展。

(三)主要物流国际公约

在全球经济一体化进程的影响下,国与国之间的贸易来往和相应的物流活动越来越频繁,但由于各国历史背景不同,法律规定之间亦存

^① 日本经济产业省:《物流法案介绍》, <http://www.meti.go.jp/policy/index27.html> (2008 年 2 月 15 日访问)。

^② 程金玲:《日本区域物流业发展特点及趋势》,《物流科技》,2004 年第 11 期。