

物流法律法规

第2版

主 编 苏 彩 李学强
副主编 刘晓丽 王 红 程馨莹
编 者 王佳璇 程凤菊 曾海容 沈盼盼

版权专有 侵权必究

图书在版编目 (CIP) 数据

物流法律法规 / 苏彩, 李学强主编. —2 版. —北京: 北京理工大学出版社, 2017. 7
(2017. 8 重印)

ISBN 978 - 7 - 5640 - 7652 - 8

I. ①物… II. ①苏… ②李… III. ①物流 - 物资管理 - 法规 - 中国 - 高等学校 - 教材
IV. ①D922. 29

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 168999 号

出版发行 / 北京理工大学出版社有限责任公司

社 址 / 北京市海淀区中关村南大街 5 号

邮 编 / 100081

电 话 / (010) 68914775 (总编室)
(010) 82562903 (教材售后服务热线)
(010) 68948351 (其他图书服务热线)

网 址 / <http://www.bitpress.com.cn>

经 销 / 全国各地新华书店

印 刷 / 三河市天利华印刷装订有限公司

开 本 / 787 毫米 × 1092 毫米 1/16

印 张 / 17

字 数 / 400 千字

版 次 / 2017 年 7 月第 2 版 2017 年 8 月第 2 次印刷

定 价 / 39.00 元

责任编辑 / 武丽娟

文案编辑 / 武丽娟

责任校对 / 周瑞红

责任印制 / 李志强

图书出现印装质量问题, 请拨打售后服务热线, 本社负责调换

前言

自我国加入 WTO 以来,物流业得到了快速的发展,传统的物流业向着技术化和信息化的现代物流方向发展。物流业发展方式的转变,使得物流法律法规的滞后与不完善日益凸显。而在市场经济条件下,法律是国家管理经济活动中必不可少的手段。因此通过法律手段来理顺物流过程中的各种经济关系就成了当务之急。物流基础设施建设的迅速推进,必须有相应的法律法规与之相适应,必须要建立一个以市场公平竞争为基础的物流法律制度,对物流业的发展给予保障并加以规范和监督。

近几年来,随着社会主义市场经济的逐步发展,我国加快了立法的步伐,涉及物流的法律法规由此也取得了长足的发展,修订和制定了一系列与物流有关的法律法规,这一举措缓解了物流领域的“法律空白”状况,对物流业的高速、有序发展起到了保驾护航的作用。

本教材为了体现以实践为导向的课程思想,将课程的教学内容设计成案例导入模式,以导入案例为中心引出相关专业知识点,以物流法规为基础,展开物流法规教学。要求充分运用现代教育理念与技术,引导学生在学习活动中培养兴趣,培养一切从实践出发、尊重科学的理念。

在编写过程中,编者参考了大量的文献资料,引用了部分专家学者的研究成果,采纳了部分媒体提供的案例分析,在此向文献资料的作者、编者表示真诚的谢意!

由于编者水平有限,书中难免存在疏漏和不足之处,敬请广大读者批评指正。

编 者

第一章 物流法律法规概述	(1)
第一节 物流法律法规的概念、特征及调整对象	(1)
第二节 物流法律制度的渊源	(4)
第三节 物流法律关系	(5)
第四节 物流法律法规的现状	(8)
第二章 物流合同	(14)
第一节 物流合同的概念和特征	(15)
第二节 物流合同的订立	(24)
第三节 物流合同的效力	(29)
第四节 物流合同的违约责任	(33)
附 录 中华人民共和国合同法 (节选)	(37)
第三章 物流货物与销售法律法规	(48)
第一节 国内货物买卖的法律问题	(48)
第二节 国际物流与国际贸易公约、惯例	(53)
第三节 国际物流与国际贸易管理	(56)
第四节 物流风险防范与保险	(60)
附 录 联合国国际货物销售合同公约 (节选)	(66)
第四章 仓储法律法规	(77)
第一节 仓储的概念、作用	(78)
第二节 仓储合同的概念与特征	(79)
第三节 仓单的概念、性质与内容	(84)
第四节 保税货物的仓储	(87)

第五章 包装、配送中的法律法规	(95)
第一节 包装中的法律问题	(96)
第二节 普通货物包装法律法规	(102)
第三节 危险品包装法律法规	(105)
第四节 配送中的法律问题	(117)
第六章 装卸搬运法律法规	(126)
第一节 港站经营人的法律地位与责任	(126)
第二节 港口货物作业规则	(129)
第三节 铁路货物作业规则	(134)
第七章 水运物流法律法规	(140)
第一节 水路货物运输法律法规概述	(140)
第二节 国内水路货物运输合同	(141)
第三节 国际海上货物运输合同	(144)
第八章 陆运物流法律法规	(150)
第一节 公路运输法律法规	(151)
第二节 铁路货物运输法律法规	(157)
附 录 中华人民共和国道路交通安全法（节选）	(161)
第九章 口岸物流法律法规	(165)
第一节 我国口岸管理制度	(165)
第二节 报关货运监管法律法规	(172)
第三节 检验检疫法律法规	(183)
附 录 中华人民共和国海关法（节选）	(193)
第十章 物流中的保险法律法规	(201)
第一节 保险法律基本知识	(201)
第二节 海上运输保险概述	(205)
第三节 陆上货物运输保险法律法规	(216)
第四节 航空货物运输保险法律法规	(219)
第十一章 物流争议的解决途径	(224)
第一节 物流争议及其解决的基本途径	(224)
第二节 调解	(226)
第三节 民事诉讼法律制度	(227)
第四节 仲裁	(235)
第五节 其他解决争议的途径	(241)

第十二章 冷链物流中的法律法规	(246)
第一节 我国冷链物流发展状况	(246)
第二节 我国冷链物流相关法律法规	(249)
第三节 国外冷链物流相关法律法规	(252)
参考文献	(257)

物流法律法规概述

知识目标

掌握物流法规的概念及特征：了解我国物流法规的现状与发展。

能力目标

能描述物流法律法规的法律关系三要素；培养学生处理公司日常法律事务的能力。

案例导入

2015年8月，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，物流企业延迟两天送达。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。

问题：1. 本案中的法律事实有哪些？它们是行为还是事件？

2. 本案中，哪些是物流交易法律关系，哪些是物流管理法律关系。

答：1. 法律事实：（1）上海某商品采购中心向杭州某装饰生产企业采购了建筑材料。（2）上海某商品采购中心请通达公司承运货物至配送中心。（3）由于暴雨导致交通阻断，物流企业延迟两天送达。（4）采购中心发现货物没有符合合同的质量标准，提出退货和赔偿要求。（5）这批货物违反国家规定的强制环保标准，被执法部门查封。（3）与（5）是法律事件，其他是法律行为。

2. 物流交易法律关系包括（1）、（2）、（4）。物流管理法律关系包括（5）。

第一节 物流法律法规的概念、特征及调整对象

一、物流法律法规的概念

1. 物流的概念

物流活动有几千年的历史，可以追溯到有组织的贸易的最早形式，但是，物流一词作为一个概念出现，进而形成一门学科却是在20世纪初期。物流概念起源于第二次世界大战时

期美军的“logistics”一词，意即“后勤”，属军事范畴，原意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。随后，这一概念被运用于经济领域，出现了 business logistics 的概念，指将供应、保管、运输、配送等物流过程进行全面系统的安排，目的是将原材料或产品以最低的费用送到指定地点，并且满足服务标准的要求。后来人们又逐渐认识到物流不仅包括工厂至消费者的物流，还应包括原材料至工厂的供应物流，即“physical distribution”和“physical supply”。

随着物流科学的发展，欧美国家普遍把“logistics”作为国际上物流的标准用语。根据2002年美国物流管理协会（The Council of Logistics Management，简称CLM）对物流的最新定义，“物流是供应链的组成部分，是以满足客户的要求为目的，对从产地到消费地之间的货物配送、回收、储存及服务、有关信息进行有效率的计划、执行和控制”。而供应链管理是指对传统商业的一种协调技术，目的是提高企业经营和作为整体的供应链的长期绩效。

我国在2001年制定的国家标准《物流术语》中将物流定义为：物品从供应地向接受地的实体流动过程，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来实现用户的要求。

2. 法律的概念

法律是由国家制定、认可、解释并依靠国家强制力保证实施的，以法律权利和法律义务为内容的规范体系。狭义上的法律指全国人大及其常委会制定的法律。广义的法律是指法律这一体系的总称，包括宪法、法律、行政法规、部门规章等。人们大多数趋向于广义的法律定义。

3. 物流法律法规的概念

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，从法律层次调整物流活动，是物流发展的必然要求和必然结果。但到目前为止，我国对物流法律制度的系统研究还很少，根源在于物流业本身的诸多制约因素，如目前尚缺乏一个统一的物流技术和物流服务标准。这种状况为相应的法律建设带来的直接影响就是，物流法律法规建设落后。目前，所有与物流直接相关的法律规范，即物流法律规范，散见于各个部门法之中，尚未形成像“物流法”这样一个意味着所有物流法律规范有机结合而形成的独立法律部门，而只能是一个基本的行业法律规范集合。但应该注意的是，物流法律制度是一个具有相对独立性的法律规范集合体，由所有与物流直接相关的法律法规有机组成。

与物流相关的法律法规框架主要有以下内容：

（1）法律。狭义上讲，仅指全国人大及其常委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。

（2）法规。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。法规即指国务院、地方人大及其常委会、民族自治机关和经济特区人大制定的规范性文件。

（3）规章。行政性法律规范文件之所以是规章，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和经国务院批准的较大的市的人民政府，在它们的职权范围内，为执行法律、法规，需要制

定的事项或为属于本行政区的具体行政管理事项而制定的规范性文件。

(4) 国际公约。由国际组织制定,各国签字加入成为缔约国。对我国有约束力的是我国已正式加入的公约,我国未加入的公约对我国企业或组织在国际上的活动也具有一定影响。

(5) 国际惯例。指经过长期的国际实践形成的习惯性规范,成文的国际惯例由某些国际组织或商业团队制定,各方可自由加以引用,自愿受其约束,属于非强制性规范。

(6) 国际标准和国家标准。前者由国际组织制定,本身没有强制力,但国际公约常将一些国际标准作为公约附件,从而使其对缔约国构成约束。后者是由国家质量技术监督部门组织制定、批准和发布的,包括强制标准和推荐标准两种。其中有些强制标准属于国家的技术法规,其他标准本身并不具有强制性,但因标准的某些条文由法律赋予强制力而具有技术法规的性质。

二、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、加工、流通加工、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。他们的活动既受社会经济活动一般准则的制约,又要受到行业法规和惯例的制约,这些就决定了物流法律法规的广泛性;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、包装和流通加工、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法规,有国务院发布的行政法规,也有各级政府和各级部门规定的规章、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的表现形式使物流法律制度的层次、效力有高有低。此外,当物流活动在世界范围内进行时,既涉及多个其他国家的国内法,还要受到国际公约的制约,并应遵守相应的国际惯例。同时,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,当与国际法律有冲突时,相关的规定将是无效的,而应以法律为准。各类标准和技术法规,则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和物流相关的法律、法规存在的相互协调、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、信息处理的诸多环节。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。

三、物流法律法规的调整对象

法律规范的调整对象是指某一法律部门所调整的法定的社会关系，它是划分法律部门的依据和出发点。从物流法的定义来看，物流法的调整对象是物流的相关作业的法律规范所调整的社会关系，也就是物流相关法律规范所作用的特定的物流作业法律关系和物流管理法律关系，从而依物流相关法律规范对社会关系和人们的行为在法律上做出肯定与否定的评价。物流法的调整对象应该包括以下两个方面：

1. 物流活动当事人之间的关系

这是指物流活动中发生的物流主体之间的特定社会关系。物流活动当事人可以是自然人、法人和其他经济组织。他们依据平等、自愿的原则就有关物流活动达成协议；一方履行协议时，对另一方承担相应的责任。他们之间的法律地位是平等的，他们之间的关系表现为民事权利义务关系，属民法范畴。

2. 国家行政机关与物流活动当事人之间的关系

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，包括政府对物流市场的宏观调控关系，以及政府对物流经营主体的监管关系。

行政层面上的物流法律规范还包括物流活动中的一些技术性规范，如对包装材料、包装标准等的规范。

第二节 物流法律制度的渊源

所谓法律渊源，就是指法律的表现形式，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。

一、国内法的渊源

1. 宪法

我国的宪法是由全国人民代表大会制定的国家根本大法，具有最高法律效力，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根本依据。

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》《公司法》《合

同法》《海商法》《铁路法》《航空法》等。

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规范性文件，其法律地位和法律效力仅次于宪法和法律。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、各个主体，如《中华人民共和国海运条例》《进出口关税条例》《铁路运输安全保护条例》等。

4. 部门规章

部门规章是指由国务院所属各部、各委员会根据法律和国务院的行政法规，在本部门的权限内制定的法律文件。值得关注的是，在物流法律法规中，有大量由铁道部、交通部、信息产业部和商务部等部委颁发的条例、办法、规定和通知，几乎涉及物流活动的每个环节，这些规章在实践中也会大量应用，如《货物进出口管理条例》《危险化学品安全管理条例》《港口货物作业规则》《国内水路货物运输规则》《国贸集装箱多式联运管理规则》等。

5. 地方法规和政府规章

享有地方性法规制定权的地方人民代表大会和享有规章制度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，同样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，地方法规与政府规章仅在制定机关所辖区域内有效。

二、国际条约

一国承认或正式参加的有关物流方面的国际条约是该国物流法的重要表现形式。物流相关作业领域的国际条约很多，特别是在运输法领域。我国采取国际条约优先于国内法适用的办法来解决国际条约和国内法冲突时如何适用的矛盾。

三、国际惯例

与物流活动相关的国际惯例是指在物流活动中，对同一性质的问题采取的类似行动，经过长期反复实践逐渐形成，为大多数国家所接受的，具有法律约束力的不成文的行为规则。

我国《民法通则》第一百四十二条第三款规定：“中华人民共和国法律或中华人民共和国缔结或参加的国际条约没有规定的，可以适应国际惯例。”我国《海商法》也做了与上述内容相同的规定。因此，国际惯例也是我国物流法的渊源之一，但是适用国际惯例不得违背我国的社会公共利益。

第三节 物流法律关系

物流法律关系即物流法律规范所调整的具有权利义务内容的具体社会关系。物流法律关系包括主体、客体和内容三个要素。

一、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。物流法律关系的主体包括：

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，可以作为物流法律关系的主体。但自然人作为物流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的规定，所以，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现代物流设计的领域较为广泛，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

根据我国《民法通则》第三十六条的规定，法人是指具有民事权利能力和民事行为能力，依法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、事业单位法人与社会团体法人。

3. 其他组织

其他组织是指合法成立、有一定组织机构和财产，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，在我国《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经营企业。

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。

二、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，决定了成为物流法律关系的客体的广泛性。物流法律关系的客体通常为物、行为和智力成果。如运输公司的运送行为，工商行政管理部门对设立物流企业的审核、批准行为等。

三、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。

知识链接:

物: 法律意义上的物是指法律关系主体支配的、在生产上和生活上所需要的客观实体。它可以是天然物, 也可以是生产物; 可以是活动的物, 也可以是不活动的物。作为法律关系客体的物与物理意义上的物既有联系, 又有不同, 它不仅具有物理属性, 而且应具有法律属性。物理意义上的物要成为法律关系客体, 须具备以下条件: 第一, 应得到法律之认可。第二, 应为人类所认识和控制。不可认识和控制之物(如地球以外的天体)不能成为法律关系客体。第三, 能够给人们带来某种物质利益, 具有经济价值。第四, 须具有独立性。不可分离之物(如道路上的沥青、桥梁之构造物、房屋之门窗)一般不能脱离主物, 故不能单独作为法律关系的客体存在。至于哪些物可以作为法律关系的客体或可以作为哪些法律关系的客体, 应由法律予以具体规定。在我国, 大部分天然物和生产物可以成为法律关系的客体。但有以下几种物不得进入国内商品流通领域, 成为私人法律关系的客体: ①人类公共之物或国家专有之物, 如海洋、山川、水流、空气; ②文物; ③军事设施、武器(枪支、弹药等); ④危害人类之物(如毒品、假药、淫秽书籍等)。

四、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, 还依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, 又称为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中的标的。

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

3. 物流法律关系的终止

物流法律关系的终止, 又称为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

了委托或者委托人辞去了委托，专利权保护期限届满等。

物流法律关系终止的法律后果，是指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；受托人或者委托人死亡、丧失民事行为能力或者破产的，委托合同终止。

第四节 物流法律法规的现状

一、我国物流立法现状

我国现行调整物流的法律法规涉及采购、运输、仓储、包装、配送、搬运、流通加工和信息等各个方面，有法律、法规、部门规章等不同层次。从内容上看，主要包括以下三个方面：

1. 调整物流主体的法律法规

调整物流主体的法律法规主要有《公司法》，《中外合资经营企业法》及《中外合资经营企业法实施细则》，《中外合作经营企业法》及《中外合作经营企业法实施细则》，《外商独资企业法》及《外商独资企业法实施细则》，《个人独资企业法》，《合作企业法》，《海运条例》及《海运条例实施细则》，《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。

2. 调整物流活动环节的法律法规

其中，广泛使用于物流活动各环节的法律最主要的有《民法通则》《合同法》。适用于物流活动某一环节的法律法规有：

（1）与厂商供货和销售相关的物流法规。

一般而言，货物销售并不是物流活动的构成要素，但是，货物的买卖与交付、包装、检验，乃至加工、运输、搬运都有着不可分割的联系，因此，可以说货物销售是物流产生的主要前提和基础，物流活动离不开销售。针对物流中这一部分活动的法规主要是物流与供应链相结合形成的与物资的供应和销售相关的法律法规的集合，其中主要涉及与国际贸易相关的国内法律、法规与国际公约、惯例，同时涉及与内贸物资的流通相关的货物买卖双方的行为规范。由于货物的买卖必须遵守政府对贸易货物所设的限制条件，这些规范还涉及买卖双方的责任、义务，比如货物交接的方式、时间、地点、风险分担，以及如何保证货物的质量，这样才能保证货物受到良好的保护，保证流通过程中不发生丢失、损害等。法律层面的规定，主要有《对外贸易法》《合同法》《产品质量法》《进出口商品检测法》等。法规层面的文件有《货物进出口管理条例》《货物自动进出口许可管理办法》《货物进口指定经营管理办法》《机电产品进口管理办法》《机电产品进口配额管理实施细则》《特定机电产品进口管理实施细则》《机电产品自动进口许可管理实施细则》《纺织品被动配额管理办法》等。国际公约有《联合国国际货物销售合同公约》，国际惯例有《国际贸易术语解释通则》《跟单信用证统一惯例》等。

（2）与包装、仓储、流通加工相关的物流法规。

这部分法律、法规、公约缺乏独立性，即虽有许多相关的法律、法规、公约，但它具有非针对性的特点，主要以贸易、运输方面的法规、公约所涉及的相应要求为基础。包装方面

是按现有的相关标准的要求进行作业和检验。仓储方面我国《合同法》有专门的法则,此外也有国家标准,还有国务院及有关部门制定的规范性文件,主要是:我国包括国家标准中的第十二部分,GB9174—1988 中一般货物运输包装通用技术条件的规定,GB12463—1990 中危险货物运输包装通用技术条件的规定,GB190—1990 中关于危险货物包装标志的《危险化学品安全管理条例》。流通加工则主要以《合同法》中承揽合同分则的规定为准。

总结以上几个方面,概括起来,涉及包装、仓储、流通加工的法律、法规、标准、公约,应包括《合同法》《海商法》《铁路法》《航空法》《水路危险货物运输规则》《危险化学品安全管理条例》《一般货物运输包装通用技术条件》《危险货物运输包装通用技术条件》《危险货物包装标志》《包装储运图示标志》《运输包装件基本试验》《联合国国际货物销售合同公约》《国际贸易术语解释通则》《国际海运危险货物规则》等。

(3) 与装卸、搬运相关的物流法规。

装卸是指工具上下运输货物的操作;搬运是指同一场所内进行的移动货物的作业。两者都是在仓储、运输和其他物流活动开展的前后进行的作业活动。因此,装卸、搬运也较少有明确的针对性的法律、法规,多数与运输、仓储等适用的法律、法规相关,如《海商法》《铁路法》《航空法》《合同法》《铁路货物运输管理规则》《汽车货物运输规则》《国内水路货物运输规则》等。

较有针对性的法规、标准或公约有:《港口货物作业规则》《铁路装卸作业安全技术管理规则》《铁路装卸作业标准》《汽车危险货物运输、装卸作业规程》《国际贸易运输港口经营人赔偿责任公约》《集装箱汽车运输规则》《国内水路集装箱货物运输规则》《港口货物作业规则》等。

(4) 与运输相关的物流法规。

运输是传统物流最重要的组成部分,有关运输的法律、法规比较健全,体系也很庞大,这里主要将运输法规中涉及货物运输和交接方面的内容列入物流法规的框架。

①公路运输方面。主要有《中华人民共和国公路法》《中华人民共和国公路管理条例》《货物运输规则》《汽车危险货物运输规则》等。

②航空运输方面。主要有《中华人民共和国航空法》《民用航空货物国内运输规则》《民用航空货物国际运输规则》等。

③铁路运输方面。主要有《中华人民共和国铁路法》《铁路合同管理办法》《货物运输管理规则》。

④水路运输方面。主要有《海商法》、《国际海运条例》及其《实施细则》,《水运危险货物运输规则》,《国内水路货物运输规则》,《国际货运代理业管理规定》及其《实施细则》,《国内水路集装箱货物运输规则》等。

⑤多式联运方面。主要有《国际集装箱多式联运管理规则》。

相关的国际公约有《海牙规则》《维斯比规则》《汉堡规则》《铁路货物运输国际公约》《国际货物运输合同公约》《华沙公约》《海牙议定书》等。

和其他环节相比较,物流法律框架中运输部分的法律、法规和公约,体系最为完整,线条也最为清晰,而且规定也比较详细。

(5) 与报关和检验检疫相关的物流法规。

这部分法规和公约同样内容庞杂。由于此部分管理涉及国家重大利益,所以是物流法律

框架中重要的部分。相关的法律有《海关法》《环境卫生检疫法》《食品卫生法》《进出境动植物检疫法》《进出口商品检验法》。法规主要有《海关法行政处罚实施细则》《进出口关税条例》《海关稽查条例》《保税区海关监管办法》《海关关于转关运输货物监管办法》《海关对暂时进口货物监管办法》《关于大型高新技术企业适用便捷通关措施的审批规定》《国际卫生检疫法实施细则》《进出境动植物检疫法实施条例》《进口许可制度民用商品入境验证管理办法》《进出境集装箱检验检疫管理办法》《商品检验法实施条例》《出口食品卫生管理办法》等。

有关国际公约有：《国际卫生条例》《商品名称及编码协调制度的国际公约》《关于货物暂准进口的 ATA 单证册海关公约》《伊斯坦布尔公约》《关于货物实行国际转运或过境运输的海关公约》《国际公路车辆运输规则》《1972 年集装箱关务公约》《关于简化和协调海关业务制度的国际公约》（及其《附约》）《关于设立海关合作理事会的公约》等。

3. 调整物流争议的程序规范

有关调整物流争议的程序规范主要有《民事诉讼法》《仲裁法》《海事诉讼特别程序法》及最高人民法院的一些相关司法解释，此外，部分国际公约和国际惯例、国际标准，也可以作为争议解决的程序规范。

二、物流法律法规的完善

1. 我国现行的物流立法存在的问题

（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从内容和行业管理上分散于海陆空运输、消费者保护、企业管理、合同管理以及各部委分别制定的有关规章和管理办法中，是在不同时期、由不同部门针对不同问题制定的，大多以“办法”“条例”“通知”等形式存在，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。这其中包含着立法体制问题，涉及有关国家机关立法权的分配。因为没有一个主管部门，导致了物流法规之间的冲突，而这些法律冲突在实施过程中就不可避免地产生一些问题。

（2）缺乏系统性和专门性。

目前，我国实施的物流方面的法规，或与物流有关的法规，在形式上散见于各类民事、行政法律法规以及各部门制定的有关规则和管理办法上，形成了多头而分散的局面，缺乏物流行业系统专门的法律规定。况且这些立法涉及众多部门，如交通、铁道、航空、内贸、外贸、工商等，而这些部门又存在协调度不够，在制定相关法规时基本上各自为政，进而导致各法规缺乏系统性，甚至出现相互冲突的现象，阻碍着我国物流业的发展。

（3）缺乏及时性和全面性。

我国现行的不少物流方面的法律法规已经不适应现代物流业的发展，更不能适应我国加入 WTO 后物流国际化发展的需要。我国大部分物流法律法规是在过去计划经济体制或从计划经济向市场经济体制过渡的社会经济环境下制定并被沿用下来的，而当前物流业存在和发展所依托的经济体制、管理体制、市场环境等都已经发生了根本性的变化，物流业作为一个新兴的产业，其含义和实际内容也与以前大为不同。先前制定的法律法规有相当部分并没有因此而做出修订。我国已经加入 WTO，物流作为一个主要的服务业将逐步开放，物流业也

逐渐变得国际化。在这种情形下,原有的物流法律法规存在的问题就更多了,这将阻碍物流业的快速发展。

与此同时,内容上的缺失和空白也是一个日益突出的问题。现代物流业经过充分的发展,其含义与业务已经远远超出了运输仓储这一狭小范围。对现代物流带来的新业务、新问题,原有的物流法律法规均没有对其进行规范。譬如,物流标准化的问题,我国目前只是颁布了《国家物流术语标准化规定》,对于物流计量标准、技术标准、数据传输标准、物流设施和装备标准、物流作业和服务标准等还没有制定法定标准。再如,对于物流市场的准入法律制度、物流企业的资质问题等也没有制定相关的法律法规。这一问题的存在,将直接导致物流业在许多领域无法可依,甚至可能出现一定的混乱局面,不利于物流业的健康发展。

2. 物流法律法规体系的完善

现代物流已经成为社会经济的重要部分,在服务业中具有举足轻重的地位。据统计,在美国,其物流服务的收入在服务业中占到 50% 以上,在新加坡是 30%,我国近几年增长得也很迅速,创造了数以百万计的就业机会。物流已经把单一的运输变为综合性的物资流通。与此同时,现代物流业的持续发展必然以良好的法律制度环境为依托和动力。市场经济是法制经济,离开相对完善的法律制度,任何行业或产业都不可能得到健康、持续的发展。物流业亦是如此。特别是在物流业进行结构性的升级换代的过程中,政府的物流发展政策与一国所制定的法律制度、法律环境尤为重要。只有健全物流法律制度,同时配合市场机制的正常发挥,现代物流业才能得以健康、持续地发展。

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了高度重视。1990 年,日本颁布了《物流法》,《物流法》的颁布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,都通过适时制定符合各自国情的物流产业政策和法律制度,对物流产业进行了合理规划、积极引导、严格规范,从而使物流业得以健康、快速的发展。

现在物流业的健康、持续发展离不开良好的市场法制环境,需要政府通过制定和实施完善的法律制度加以有效干预。建立相对完善的物流法制制度是我国物流业发展得以提升的重要条件。近几年来我国物流业进入了一个高速发展的时期,但是我国物流业发展的瓶颈问题也日益凸显。导致这一问题的重要原因之一就是缺乏合理、统一的发展规划,缺乏明确的政策指导,缺乏完善的物流法律制度。要适应国际竞争的需要,我国亟待完成物流产业的结果调整和升级,建立起能参与国际竞争的大型物流企业,提高物流企业的物流管理水平和物流服务水平,否则将会遭到严重的打击。要完成这一任务,必须要制定合理、统一的物流发展政策,建立完善的物流法律制度。针对世贸组织倡导的贸易自由化原则、公平竞争原则,以及现代物流业的发展趋势和特点,我们应对原有的法律法规及时进行清理、修改,并制定新的物流法律规范,从而建立和完善物流法律制度,从而解决物流业发展的瓶颈问题,实现我国物流业的发展和飞跃或提升。

从制定的本身来说,研究如何完善物流法律法规体系,也有利于从整体上掌握物流法规内容以及内在联系,更好地体现通过立法来实现保护和促进产业发展,保障物流活动当事人合法权益的目的。

构建相对独立的法律体系是现代物流业的发展趋势,但构建现代物流业的法律体系并不是脱离传统的法律思想另起炉灶,而是应当继承传统的合理内核,并与传统法律保持密切关