

上海市律师协会

现代物流专业委员会

法讯

2024 年 1 月 总第 102 期

本期责任编辑：

上海功承瀛泰律师事务所 胡小俐律师

©上海市律师协会现代物流专业委员会

目 录

一、法规政策	1
铁路关键信息基础设施安全保护管理办法	1
铁路旅客运输安全检查管理办法	10
快递市场管理办法	21
二、热点关注	36
上海法院发布 10 个服务保障数字经济发展典型案例.....	36
《关于加快智慧港口和智慧航道建设的意见》解读——访部水运局副局长 郑清秀	40
解读 《通用航空短途运输运营服务管理办法》	53
三、行业动态	58
交通运输部关于做好 2024 年道路水路春运服务保障工作的通知.....	58
四、典型案例	73

一、法规政策

铁路关键信息基础设施安全保护管理办法

来源：交通运输部 发布时间：2024-01-03

《铁路关键信息基础设施安全保护管理办法》已于 2023 年 12 月 1 日经第 27 次部务会议通过，现予公布，自 2024 年 2 月 1 日起施行。

部长 李小鹏

2023 年 12 月 17 日

铁路关键信息基础设施安全保护管理办法

第一章 总 则

第一条 为了保障铁路关键信息基础设施安全，维护网络安全，根据《中华人民共和国网络安全法》《关键信息基础设施安全保护条例》等法律、行政法规，制定本办法。

第二条 铁路关键信息基础设施的安全保护和监督管理工作，适用本办法。

本办法所称铁路关键信息基础设施，是指在铁路领域，一旦遭到破坏、丧失功

能或者数据泄露，可能严重危害国家安全、国计民生和公共利益的重要网络设施、信息系统等。

第三条 国家铁路局是负责铁路领域关键信息基础设施安全保护工作的部门，在职责范围内负责全国铁路关键信息基础设施安全保护和监督管理工作。

地区铁路监督管理局按照国家铁路局要求，开展本辖区铁路关键信息基础设施的安全保护和监督管理工作。

第四条 铁路关键信息基础设施安全保护坚持强化和落实铁路关键信息基础设施运营者（以下简称运营者）主体责任，加强和规范保护工作部门监督管理，发挥社会各方面的作用，共同保护铁路关键信息基础设施安全。

第五条 任何个人和组织不得实施非法侵入、干扰、破坏铁路关键信息基础设施的活动，不得危害铁路关键信息基础设施安全。

第二章 铁路关键信息基础设施认定

第六条 国家铁路局负责制定铁路关键信息基础设施认定规则，并报国务院公安部门备案，抄送国家网信部门。

制定认定规则应当主要考虑下列因素：

- （一）网络设施、信息系统等对于铁路关键核心业务的重要程度；
- （二）网络设施、信息系统等一旦遭到破坏、丧失功能或者数据泄露可能带来

的危害程度；

（三）对其他行业和领域的关联性影响。

第七条 国家铁路局根据认定规则，负责组织认定铁路关键信息基础设施，及时将认定结果通知运营者，并通报国务院公安部门，抄送国家网信部门。

第八条 铁路关键信息基础设施发生改建、扩建、运营者变更等较大变化，可能影响认定结果的，运营者应当及时将相关情况报告国家铁路局。国家铁路局自收到报告之日起 3 个月内完成重新认定，将认定结果通知运营者，并通报国务院公安部门，抄送国家网信部门。

第三章 运营者责任和义务

第九条 铁路关键信息基础设施的网络安全保护等级应当不低于第三级。

运营者应当依照有关法律、行政法规的规定以及国家标准的强制性要求，在国家网络安全等级保护制度的基础上，突出保护重点，落实防护措施，加强全生命周期管理，保障铁路关键信息基础设施安全稳定运行，维护数据的完整性、保密性和可用性。

第十条 新建、改建、扩建铁路关键信息基础设施的，运营者应当做到安全防护措施与关键信息基础设施同步规划、同步建设、同步使用，并采取检测评估、安全演练等方式验证安全保护措施的有效性。

第十一条 运营者应当建立健全网络安全保护制度和责任制，保障人力、财力、物力投入。

运营者的主要负责人对所运营的铁路关键信息基础设施安全保护负总责，领导关键信息基础设施安全保护和重大网络安全事件处置工作，组织研究解决重大网络安全问题。

运营者应当为每个铁路关键信息基础设施明确安全管理责任人。

第十二条 运营者应当设置专门安全管理机构，保障专门安全管理机构的运行经费、配备相应的人员，开展与网络安全和信息化有关的决策应当有专门安全管理机构人员参与。

运营者应当对专门安全管理机构负责人和关键岗位人员进行安全背景审查。专门安全管理机构的负责人和关键岗位人员的身份、安全背景等发生变化或者必要时，运营者应当根据情况重新进行安全背景审查。

第十三条 专门安全管理机构具体负责本单位的铁路关键信息基础设施安全保护工作，履行下列职责：

（一）建立健全网络安全管理、评价考核制度，拟订铁路关键信息基础设施安全保护计划；

（二）组织推动网络安全防护能力建设，开展网络安全监测、检测和风险评估；

（三）按照国家及铁路行业要求，制定本单位网络安全事件应急预案，定期开展应急演练，处置网络安全事件；

（四）认定网络安全关键岗位，组织开展网络安全工作考核，提出奖励和惩处建议；

（五）组织网络安全教育、培训；

（六）履行个人信息和数据安全保护责任，建立健全个人信息和数据安全保护制度；

（七）对铁路关键信息基础设施设计、建设、运行、维护等服务实施安全管理；

（八）按照规定报告网络安全事件和重要事项。

第十四条 运营者应当加强铁路关键信息基础设施供应链安全保护，优先采购安全可信的网络产品和服务。运营者采购网络产品和服务，应当预判该产品和服务投入使用后对国家安全的影响。可能影响国家安全的，应当按照国家有关规定申报网络安全审查。

第十五条 运营者应当加强数据安全保护，明确重要数据和个人信息保护措施，将在我国境内运营中收集和产生的个人信息和重要数据存储在境内。因业务需要，确需向境外提供数据的，应当按照国家相关规定和标准进行安全评估。法律、行政法规另有规定的，依照其规定执行。

第十六条 运营者应当自行或者委托网络安全服务机构对铁路关键信息基础设施每年至少进行一次网络安全检测和风险评估，对发现的安全问题及时整改，并按照国家铁路局要求报送情况。

第十七条 法律、行政法规和国家有关规定要求使用商用密码进行保护的铁路关键信息基础设施，运营者应当使用商用密码进行保护，自行或者委托商用密码检测机构每年至少开展一次商用密码应用安全性评估。

商用密码应用安全性评估应当与铁路关键信息基础设施安全检测和风险评估、网络安全等级测评制度相衔接，避免重复评估、测评。

第十八条 运营者应当加强全过程保密管理，采购网络产品和服务，应当按照规定与提供者签订安全保密协议，明确提供者的技术支持和安全保密义务与责任，并对义务与责任履行情况进行监督。

第十九条 运营者应当制定本单位的监测预警和信息通报制度，加强对铁路关键信息基础设施监测，研判整体安全态势。

第二十条 铁路关键信息基础设施发生重大网络安全事件或者发现重大网络安全威胁时，运营者应当按照有关规定向国家铁路局、公安机关报告，并立即启动本单位网络安全事件应急预案。

铁路关键信息基础设施发生特别重大网络安全事件或者发现特别重大网络安全威胁时，国家铁路局应当在收到报告后，及时向国家网信部门、国务院公安部门报告。

第二十一条 运营者发生合并、分立、解散等情况，应当及时报告国家铁路局，并按照国家铁路局的要求对铁路关键信息基础设施进行处置，确保安全。

第四章 保障和监督

第二十二条 国家铁路局应当制定铁路关键信息基础设施安全规划，明确保护目标、基本要求、工作任务、具体措施。

第二十三条 国家铁路局应当依托国家网络安全信息共享机制，组织建立铁路关键信息基础设施网络安全监测预警制度，及时掌握铁路关键信息基础设施运行状况、安全态势，预警通报网络安全威胁和隐患，指导做好安全防范工作。

第二十四条 国家铁路局应当组织建立健全铁路关键信息基础设施网络安全事件应急预案体系，定期组织应急演练；指导运营者做好网络安全事件应对处置，并根据需要组织提供技术支持与协助。

第二十五条 国家铁路局定期组织开展铁路关键信息基础设施网络安全检查检测，指导监督运营者及时整改安全隐患、完善安全措施。

检查工作不得收取费用，不得要求被检查单位购买指定品牌或者指定生产、销售单位的产品和服务。

第二十六条 运营者对国家铁路局依法开展的网络安全检查检测工作，以及公安、国家安全、保密行政管理、密码管理等有关部门依法开展的铁路关键信息

基础设施网络安全检查工作应当予以配合。

第二十七条 国家铁路局、网络安全服务机构及其工作人员对于在铁路关键信息基础设施安全保护过程中获取的信息，只能用于维护网络安全，并严格按照有关法律、行政法规的要求确保信息安全，不得泄露、出售、非法向他人提供或者进行其他违法活动。

第五章 法律责任

第二十八条 运营者违反本办法规定的，由国家铁路局依照《中华人民共和国网络安全法》《关键信息基础设施安全保护条例》等法律、行政法规的规定予以处罚。

第二十九条 国家铁路局及其工作人员存在下列情形之一的，按照有关法律、行政法规的规定予以处分：

（一）未履行铁路关键信息基础设施安全保护和监督管理职责或者玩忽职守、滥用职权、徇私舞弊的；

（二）在开展铁路关键信息基础设施网络安全检查工作中收取费用，或者要求被检查单位购买指定品牌或者指定生产、销售单位的产品和服务的；

（三）将在铁路关键信息基础设施安全保护工作中获取的信息泄露、出售、非法向他人提供或者进行其他违法活动的。

第六章 附 则

第三十条 本办法自 2024 年 2 月 1 日起施行。

铁路旅客运输安全检查管理办法

来源：交通运输部 发布时间：2024-01-03

《铁路旅客运输安全检查管理办法》已于 2023 年 12 月 1 日经第 27 次部务会议通过，现予公布，自 2024 年 2 月 1 日起施行。

部长 李小鹏

2023 年 12 月 17 日

铁路旅客运输安全检查管理办法

第一章 总 则

第一条 为了保障铁路旅客运输安全和人身财产安全，加强和规范铁路旅客运输安全检查工作，根据《中华人民共和国反恐怖主义法》《中华人民共和国铁路法》《铁路安全管理条例》等法律、行政法规，制定本办法。

第二条 本办法适用于中华人民共和国境内的铁路旅客运输安全检查工作。

第三条 本办法所称铁路旅客运输安全检查，是指铁路运输企业在车站、乘降所、旅客列车对旅客及其随身携带、托运的物品进行禁限物品检查的活动。

本办法所称禁限物品，是指国家铁路局会同公安部规定并公布的《铁路旅客禁

止、限制携带和托运物品目录》中的物品。

第四条 铁路运输企业应当在企业网站、车站和旅客列车内通过多种方式公告《铁路旅客禁止、限制携带和托运物品目录》，宣传铁路禁止、限制携带和托运物品等规定。

第五条 国家铁路局负责全国铁路旅客运输安全检查的监督管理工作。地区铁路监督管理局负责辖区内铁路旅客运输安全检查的监督管理工作。

国家铁路局和地区铁路监督管理局统称铁路监管部门。

第二章 基本要求

第六条 铁路运输企业是铁路旅客运输安全检查的责任主体，应当按照法律、行政法规、规章规定，组织实施铁路旅客运输安全检查工作，保障资金投入，制定管理制度，完善作业程序，落实作业标准，确保旅客运输安全。

不同铁路运输企业之间应当实现安全检查互认。铁路运输企业与其他交通运输企业实现安全检查互认或者单向认可的，按照双方约定办理。

第七条 铁路运输企业应当采取有效措施，加强车站安全管理，为安全检查提供必要的场地和作业条件，提供临时存放、专门处置禁限物品的场所。

禁限物品临时存放场所应当远离候车室等人员密集区域，设置灭火器材等相关设施。

第八条 铁路运输企业应当在高速铁路车站和普速铁路三等及以上车站配备安全检查仪、通过式金属探测门、手持式金属探测器、液体检测仪、防爆罐、防爆毯等设备；其他车站根据实际配备安全检查仪或者手持式金属探测器等设备。

在不具备站场封闭条件的乘降所办理乘降作业的旅客列车应当配备手持式金属探测器。

第九条 铁路运输企业使用的安全检查设备应当符合国家标准、行业标准和安全、环保等要求，不得使用应当淘汰的危及生产安全和人身安全的安全检查设备。

铁路运输企业应当加强安全检查设备经常性维护、保养，按照规定进行定期检测，保障其性能稳定，运行安全。未经检测合格的安全检查设备不得用于铁路旅客运输安全检查工作。

第十条 铁路运输企业安装的视频监控设备应当覆盖车站安全检查区域，并保障设备正常运行。采集的视频图像信息保存期限应当符合法律、行政法规的规定。

第十一条 铁路运输企业应当在车站和旅客列车根据安全检查需要，配备必要的安全检查人员。

在配有安全检查仪的车站应当配备值机、手检、处置等安全检查人员。

在不具备站场封闭条件的乘降所办理乘降作业的旅客列车，应当配备安全检查

人员；仅在车站办理乘降作业的旅客列车，可以不配备安全检查人员。

第十二条 铁路运输企业应当对安全检查人员进行教育和培训，如实记录教育和培训情况。未经教育和培训合格的人员，不得上岗作业。对不适合继续从事安全检查工作的人员，铁路运输企业应当及时将其调离安全检查工作岗位。

安全检查人员应当具备禁限物品识别和处置、安全检查设备操作、放射性防护等必要的专业知识，熟悉有关规章制度和操作规程，掌握本岗位的操作技能和应急处理措施。

第十三条 从事安全检查的人员应当统一着装，佩戴安全检查标志，依法履行安全检查职责，爱惜被检查的物品。

严禁非安全检查人员操作安全检查设备。

第十四条 铁路运输企业应当为安全检查人员提供必要的健康保护，值机人员连续值机工作时间和再次值机间隔时间应当有利于保护身体健康，有利于提高安全检查工作质量和效率。

第十五条 铁路运输企业应当结合铁路旅客运输安全检查实际，针对客流高峰、恶劣气象及设备故障等突发情况，制定有效的应急预案或者应急措施，并定期实施应急演练。

第十六条 铁路运输企业应当积极推进安全检查工作信息化、数字化、智能化建设，逐步提升安全检查工作质量和效率，为旅客出行提供便利。

第十七条 旅客应当接受并配合铁路运输企业依法开展的安全检查工作。旅客随身携带和托运物品应当遵守国家禁止或者限制运输的相关规定，不得夹带国家规定的危险物品或者其他违禁物品。

旅客不接受或者拒绝配合安全检查，或者不听从铁路运输企业工作人员劝阻，坚持携带、夹带禁止或者超过规格、数量限制随身携带的物品的，铁路运输企业应当拒绝运输。

依照法律、行政法规和国家铁路局的规定可以免检的物品和人员，从其规定。

第三章 安全检查实施

第十八条 铁路运输企业应当对旅客及其随身携带或者托运的物品进行安全检查。旅客及其随身携带或者托运的物品应当经安全检查设备检查。

旅客随身携带或者托运的物品因尺寸、形状、重量等原因无法经安全检查设备检查的，应当实施人工检查。人工检查应当在视频监控设备覆盖的场所实施。

第十九条 对旅客进行人身检查时，应当依法保障旅客合法权益不受侵害。对女性旅客进行人身检查，应当由女性安全检查人员实施。

第二十条 安全检查人员发现可疑物品时应当实施人工检查。人工检查时，一般由旅客自行出示携带或者托运物品，必要时可以由安全检查人员检查，但旅客应当在场。

安全检查人员认为不适合公开检查或者旅客申明不宜公开检查的，可以根据实际，移至适当场合检查。

第二十一条 铁路运输企业应当根据实际及时调整车站安全检查通道的开放数量，确保旅客进站畅通，日常旅客安全检查等候一般不超过 5 分钟。

第二十二条 对在不具备站场封闭条件的乘降所上车的人员，旅客列车上的安全检查人员应当对其及其携带物品进行安全检查。

对已经在车站通过安全检查的人员，旅客列车上的安全检查人员可以对其及其携带物品进行必要的安全检查。

对实施安全检查的旅客列车，铁路运输企业应当加强日常安全管理，指定专人组织实施安全检查，对发现的可疑物品及时检查处置。

第二十三条 铁路运输企业应当为老幼病残孕旅客提供安全检查优先服务，对不能通过安全检查仪的婴儿车、轮椅等物品实施人工检查。

第二十四条 随视力残疾旅客进站乘车的导盲犬应当接受安全检查。导盲犬接受安全检查前，铁路运输企业应当提醒旅客协助控制好导盲犬，为其佩戴防咬人装置。

第二十五条 铁路运输企业应当采取有效措施，确保已安全检查区域与未安全检查区域分区隔离。旅客临时离开已安全检查区域，返回时应当重新接受安全检查。

对未离开已安全检查区域的中转换乘旅客，铁路运输企业可以不再对其及其随身携带物品实施安全检查。

第二十六条 鼓励铁路与城市轨道交通、民航、道路、水路等有序衔接，在综合客运枢纽设置封闭、连续的联运旅客换乘通道，签订合作协议，明确合作事项，完善设施设备，优化换乘流程，界定各方责任，实现安全检查互认。

第二十七条 对及时发现旅客携带禁止或者超过规格、数量限制随身携带的物品，或者托运禁止托运的物品，有效避免、减少旅客运输安全事故的单位和个人，依法给予表彰奖励。

第四章 禁限物品处理

第二十八条 安全检查中发现旅客携带禁止或者超过规格、数量限制随身携带的物品，或者托运禁止托运的物品时，安全检查人员应当向旅客告知铁路旅客运输安全检查有关规定。

第二十九条 安全检查中发现旅客托运和随身携带枪支子弹、爆炸物品、管制器具、易燃易爆物品、毒害品、腐蚀性物品、放射性物品、感染性物质，或者旅客声称本人托运和随身携带上述禁限物品的，铁路运输企业应当按照法律、行政法规、规章的规定采取必要的先期处置措施；涉嫌违反治安管理或者犯罪的，及时报告公安机关。

鞭炮、发令纸、摔炮、拉炮等爆炸物品应当按照规定处理。

旅客自弃物品中发现上述禁限物品的，铁路运输企业应当按照本条第一款规定处理。

第三十条 车站安全检查中发现旅客随身携带属于禁止随身携带但可以托运的物品，或者超过规格、数量限制随身携带的物品，可以由旅客选择交送行人员带回、办理托运、交车站保管或者自弃等方式处理。

第三十一条 旅客列车上发现禁止托运和随身携带的物品，或者超过规格、数量限制随身携带的物品时，应当妥善处置，并移交前方停车站。

第三十二条 铁路运输企业应当为旅客办理托运提供便利。对旅客办理托运的物品，铁路运输企业应当安排随旅客所乘列车或者就近列车运送。

对暂不具备办理托运条件的车站，鼓励铁路运输企业与快递企业合作，方便旅客寄递物品。

第三十三条 对旅客提出需要交车站保管的物品，车站应当为其提供保管服务，免费保管期限一般不超过 3 天。铁路运输企业与旅客另有约定的，按照其约定。

对旅客自弃、超过保管期限的物品，铁路运输企业应当按照国家规定及时处理；国家没有规定的，可以按照铁路运输企业规定或者铁路运输企业与旅客的约定及时处理。

第三十四条 对查获的枪支子弹、爆炸物品、管制器具、易燃易爆物品、毒害品、腐蚀性物品、放射性物品、感染性物质，铁路运输企业应当按照国家有关

规定及时处理。

第三十五条 任何单位和个人严禁擅自调换、变卖、私拿私藏、私自处置安全检查发现或者旅客自弃的禁止托运和随身携带的物品以及超过规格、数量限制随身携带的物品。

第五章 监督管理

第三十六条 铁路监管部门应当对铁路旅客运输安全检查工作进行指导、检查和监督，并依法处理安全检查过程中发现的违法违规行为。

第三十七条 铁路监管部门应当积极处理有关安全检查的投诉举报，加强对铁路运输企业落实旅客运输安全检查管理制度、规范操作安全检查设备、安全检查知识培训，以及识别、发现和处置禁限物品等情况的监督检查。

第三十八条 铁路运输企业应当积极配合铁路监管部门依法履行监督检查职责，不得拒绝、阻挠。

第六章 法律责任

第三十九条 在安全检查过程中，发生殴打、辱骂安全检查人员，冲闯、堵塞安全检查通道，破坏、损毁、占用安全检查设备、场地等扰乱安全检查工作秩序、妨碍安全检查人员正常工作行为的，铁路运输企业应当予以制止；发生涉

嫌违反治安管理行为或者犯罪行为的，及时报告公安机关。

第四十条 铁路运输企业未提供安全检查场地和作业条件，或者未提供临时存放、专门处置禁限物品场所的，由铁路监管部门责令限期改正，处 1 万元以下的罚款；逾期未改正的，处 1 万元以上 3 万元以下的罚款。

第四十一条 铁路运输企业有下列行为之一的，由铁路监管部门依照《中华人民共和国安全生产法》第九十九条规定处理：

- （一）安全检查设备的使用、检测不符合国家标准或者行业标准的；
- （二）未对安全检查设备进行经常性维护、保养和定期检测的；
- （三）使用应当淘汰的危及生产安全和人身安全的安全检查设备的。

第四十二条 铁路运输企业有下列行为之一的，由铁路监管部门依照《中华人民共和国安全生产法》第九十七条规定处理：

- （一）未对安全检查人员进行教育和培训的；
- （二）未如实记录教育和培训情况的。

第四十三条 旅客托运行李时匿报、谎报物品品名、性质、重量的，由地区铁路监督管理局依照《铁路安全管理条例》第九十六条规定处理。

第四十四条 铁路运输企业拒不配合铁路监管部门对旅客运输安全检查依法开展监督管理等安全防范工作的，由铁路监管部门依照《中华人民共和国反恐怖主义法》第九十一条规定处理。

第四十五条 铁路运输企业及其工作人员违反本办法其他有关安全检查管理规定的，铁路监管部门应当责令改正。

第四十六条 铁路运输企业因安全检查工作损毁旅客物品的，依法承担民事责任。

旅客违法携带、夹带或者托运时夹带禁限物品，将禁止托运的物品匿报、谎报为其他物品托运，造成人身伤害或者财产损失的，依法承担民事责任。

第四十七条 铁路监管部门的工作人员对旅客运输安全检查情况实施监督检查、处理投诉举报时，应当恪尽职守，廉洁自律，秉公执法。对失职、渎职的，依法给予处分；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

第七章 附 则

第四十八条 在特定区域、特定时间，需要提升铁路旅客运输安全检查查控标准的，按照国家有关部门或者国家铁路局有关规定执行。

第四十九条 铁路运输企业应当对其他进站人员及其随身携带的物品实施安全检查。

铁路运输企业应当对进入车站已安全检查区域内商铺的商品进行安全检查，车站已安全检查区域内和旅客列车上不得销售禁止和超过规格、数量限制随身携带的物品。

第五十条 具备站场封闭条件的乘降所、实施安全检查的铁路无轨站的安全检查工作，按照本办法执行。

第五十一条 随旅客列车运输包裹的安全检查工作，参照本办法执行。

第五十二条 本办法自 2024 年 2 月 1 日起施行。交通运输部于 2014 年 12 月 8 日以交通运输部令 2014 年第 21 号公布的《铁路旅客运输安全检查管理办法》同时废止。

快递市场管理办法

来源：交通运输部 发布时间：2024-01-04

《快递市场管理办法》已于 2023 年 12 月 8 日经第 28 次部务会议通过，现予公布，自 2024 年 3 月 1 日起施行。

部长 李小鹏

2023 年 12 月 17 日

快递市场管理办法

第一章 总 则

第一条 为了加强快递市场监督管理，保障快递服务质量和安全，维护用户、快递从业人员和经营快递业务的企业合法权益，促进快递业健康发展，根据《中华人民共和国邮政法》《快递暂行条例》等法律、行政法规，制定本办法。

第二条 在中华人民共和国境内从事快递业务经营、使用快递服务以及对快递市场实施监督管理，适用本办法。

第三条 经营快递业务的企业应当遵守法律法规和公序良俗，依法节约资源、保护生态环境，为用户提供迅速、准确、安全、方便的快递服务。

第四条 两个以上经营快递业务的企业使用统一的商标、字号、快递运单及其配套的信息系统的，应当签订书面协议，明确各自的权利义务，遵守共同的服务约定，在服务质量、安全保障、业务流程、生态环保、从业人员权益保障等方面实行统一管理。

商标、字号、快递运单及其配套的信息系统的归属企业，简称为总部快递企业。

第五条 用户使用快递服务应当遵守法律、行政法规以及国务院和国务院有关部门关于禁止寄递或者限制寄递物品的规定，真实、准确地向经营快递业务的企业提供使用快递服务所必需的信息。

第六条 国务院邮政管理部门负责对全国快递市场实施监督管理。

省、自治区、直辖市邮政管理机构负责对本行政区域的快递市场实施监督管理。

按照国务院规定设立的省级以下邮政管理机构负责对本辖区的快递市场实施监督管理。

国务院邮政管理部门和省、自治区、直辖市邮政管理机构及省级以下邮政管理机构，统称为邮政管理部门。

第七条 邮政管理部门对快递市场实施监督管理应当公开、公正，鼓励公平竞争，支持高质量发展，加强线上线下一体化监督管理。

第八条 依法成立的快递行业组织应当维护经营快递业务的企业、快递末端网点和快递从业人员的合法权益，依照法律、法规以及组织章程规定，制定快递行业规范公约，加强行业自律，倡导企业守法、诚信、安全、绿色经营。

第九条 经营快递业务的企业应当坚持绿色低碳发展，落实生态环境保护责任。

经营快递业务的企业应当按照国家规定，推进快递包装标准化、循环化、减量化、无害化，避免过度包装。

第二章 发展保障

第十条 国务院邮政管理部门制定快递业发展规划，促进快递业高质量发展。

省、自治区、直辖市邮政管理机构可以结合地方实际制定本行政区域的快递业发展规划。

第十一条 邮政管理部门会同有关部门支持、引导经营快递业务的企业在城乡设置快件收投服务场所和智能收投设施。

邮政管理部门支持在公共服务设施布局中统筹建设具有公共服务属性的收投服务场所和智能收投设施。

邮政管理部门对快递服务类型和快递服务设施实施分类代码管理。

第十二条 国务院邮政管理部门会同国家有关部门支持建设进出境快件处理中心，在交通枢纽配套建设快件运输通道和接驳场所，优化快递服务网络布局。

第十三条 邮政管理部门支持创新快递商业模式和服务方式，引导快递市场新业态数字化、智能化、规范化发展，加强服务质量监督管理。

第三章 绿色低碳发展

第十四条 邮政管理部门应当引导用户使用绿色包装和减量包装，鼓励经营快递业务的企业开展绿色设计、选择绿色材料、实施绿色运输、使用绿色能源。

第十五条 经营快递业务的企业应当加强包装操作规范，运用信息技术，优化包装结构，优先使用产品原包装，在设计、生产、销售、使用等环节全链条推进快递包装绿色化。

第十六条 经营快递业务的企业应当优先采购有利于保护环境的产品，使用符合国家强制性标准的包装产品，不得使用国家禁止使用的塑料制品。

第十七条 经营快递业务的企业应当积极回收利用包装物，不断提高快递包装复用比例，推广应用可循环、易回收、可降解的快递包装。

第四章 市场秩序

第十八条 经营快递业务的企业应当在快递业务经营许可范围内依法经营快递业务，不得超越许可的业务范围和地域范围。

经营快递业务的企业设立分支机构，应当向邮政管理部门备案，报告分支机构的营业执照信息。

第十九条 经营快递业务的企业不得以任何方式委托未取得快递业务经营许可的企业经营快递业务。

经营快递业务的企业不得以任何方式超越许可范围委托、受托经营快递业务。

第二十条 总部快递企业依照法律、行政法规规定，对使用其商标、字号、快递运单及其配套的信息系统经营快递业务的企业实施统一管理，履行统一管理责任。

总部快递企业应当建立规范化标准化管理制度和机制，对使用其商标、字号、快递运单及其配套的信息系统经营快递业务的企业实施合理的管理措施，保障向用户正常提供快递服务。

第二十一条 经营快递业务的企业不得实施下列行为：

- （一）明知他人从事危害国家安全、社会公共利益或者他人合法权益活动仍配合提供快递服务；
- （二）违法虚构快递服务信息；
- （三）出售、泄露或者非法提供快递服务过程中知悉的用户信息；
- （四）法律、法规以及国家规定禁止的其他行为。

第五章 快递服务

第二十二条 经营快递业务的企业应当按照法律、行政法规的规定，在门户网站、营业场所公示或者以其他明显方式向社会公布其服务种类、服务地域、服务时限、营业时间、资费标准、快件查询、损失赔偿、投诉处理等服务事项。

经营快递业务的企业公示或者公布的服务地域，应当以建制村、社区为基本单元，明确服务地域范围。鼓励经营快递业务的企业以县级行政区域为基本单元公布资费标准，明确重量误差范围。

除不可抗力外，前两款规定的事项发生变更的，经营快递业务的企业应当提前 10 日向社会发布服务提示公告。

第二十三条 经营快递业务的企业为电子商务经营者交付商品提供快递服务的，应当书面告知电子商务经营者在其销售商品的网页上明示快递服务品牌，保障用户对快递服务的知情权。

第二十四条 经营快递业务的企业提供快递服务，应当与寄件人订立服务合同，明确权利和义务。经营快递业务的企业对不能提供服务的建制村、社区等区域，应当以醒目的方式提前告知寄件人。

第二十五条 经营快递业务的企业应当采取有效技术手段，保证用户、邮政管理部门能够通过快递运单码号或者信息系统查知下列内容：

- （一）订立、履行快递服务合同所必需的用户个人信息范围以及处理个人信息前应当依法告知的事项；
- （二）快递服务承诺事项以及投递方式和完成标准；
- （三）快递物品的名称、数量、重量；
- （四）该快件的快递服务费金额；
- （五）服务纠纷的解决方式。

用户查询前款规定的信息的，经营快递业务的企业应当按照《中华人民共和国个人信息保护法》的要求采取措施防止未经授权的查询以及个人信息泄露。

第二十六条 经营快递业务的企业应当建立服务质量管理制度和业务操作规

范，保障服务质量，并符合下列要求：

（一）提供快递服务时，恪守社会公德，诚信经营，保障用户的合法权益，不得设定不公平、不合理的交易条件，不得强制交易；

（二）提醒寄件人在提供快递运单信息前，认真阅读快递服务合同条款、遵守禁止寄递和限制寄递物品的有关规定，告知相关保价规则和保险服务项目；

（三）依法对寄件人身份进行查验，登记身份信息，寄件人拒绝提供身份信息或者提供身份信息不实的，不得收寄；

（四）对寄件人交寄的信件以外的物品进行查验，登记内件品名等信息，寄件人拒绝提供内件信息或者提供的内件信息与查验情况不符的，不得收寄；

（五）在快递运单上如实标注快件重量；

（六）寄件人提供的收寄地址与快件实际收寄地址不一致的，在快递运单上一并如实记录；

（七）按照快件的种类和时限分别处理、分区作业、规范操作，并按规定录入、上传处理信息；

（八）保障快件安全，防止快件丢失、损毁、内件短少，不得抛扔、踩踏快件；

（九）除因不可抗力因素外，按照约定在承诺的时限内将快件投递到收件地址、收件人；

（十）向用户提供快件寄递跟踪查询服务，不得将快件进行不合理绕行，不得隐瞒、虚构寄递流程信息，保证用户知悉其使用快递服务的真实情况；

（十一）法律、行政法规规定的其他要求。

第二十七条 经营快递业务的企业投递快件，应当告知收件人有权当面验收快

件，查看内件物品与快递运单记载是否一致。快递包装出现明显破损或者内件物品为易碎品的，应当告知收件人可以查看内件物品或者拒收快件。

经营快递业务的企业与寄件人事先书面约定收件人查看内件物品具体方式的，经营快递业务的企业应当在快递运单上以醒目方式注明。

除法律、行政法规另有规定外，收件人收到来源不明的快件，要求经营快递业务的企业提供寄件人姓名（名称）、地址、联系电话等必要信息的，经营快递业务的企业应当提供其掌握的信息。

第二十八条 收件人可以签字或者其他易于辨认、保存的明示方式确认收到快件，也可指定代收人验收快件和确认收到快件。

收件人或者收件人指定的代收人不能当面验收快件的，经营快递业务的企业应当与用户另行约定快件投递服务方式和确认收到快件方式。

经营快递业务的企业未经用户同意，不得代为确认收到快件，不得擅自将快件投递到智能快件箱、快递服务站等快递末端服务设施。

第二十九条 经营快递业务的企业应当按照法律、行政法规处理无法投递又无法退回的快件（以下称无着快件），并建立无着快件的核实、保管和处理制度，将处理情况纳入快递业务经营许可年度报告。

经营快递业务的企业处理无着快件，不得有下列行为：

- （一）在保管期限内停止查询服务；
- （二）保管期限未届满擅自处置；
- （三）牟取不正当利益；
- （四）非法扣留应当予以没收或者销毁的物品；
- （五）法律、行政法规禁止的其他行为。

第三十条 经营快递业务的企业应当建立健全用户投诉申诉处理制度，依法处理用户提出的快递服务质量异议。

用户对投诉处理结果不满意或者投诉没有得到及时处理的，可以提出快递服务质量申诉。

邮政管理部门对用户提出的快递服务质量申诉实施调解。经营快递业务的企业应当依法处理邮政管理部门转告的申诉事项并反馈结果。

第六章 安全发展

第三十一条 经营快递业务的企业应当建立健全安全生产责任制，加强从业人员安全生产教育和培训，履行法律、法规、规章规定的有关安全生产义务。

经营快递业务的企业的主要负责人是安全生产的第一责任人，对本单位的安全生产工作全面负责。其他负责人对职责范围内的安全生产工作负责。

总部快递企业应当督促其他使用与其统一的商标、字号、快递运单及其配套的信息系统经营快递业务的企业及其从业人员遵守安全自查、安全教育、安全培训等安全制度。

第三十二条 经营快递业务的企业应当遵守收寄验视、实名收寄、安全检查和禁止寄递物品管理制度。任何单位或者个人不得利用快递服务从事危害国家安全、社会公共利益、他人合法权益的活动。

第三十三条 新建快件处理场所投入使用的，经营快递业务的企业应当按照邮政管理部门的规定报告。

第三十四条 经营快递业务的企业使用快件处理场所，应当遵守下列规定：

（一）在有较大危险因素的快件处理场所和有关设施、设备上设置明显的安全

警示标志，以及通信、报警、紧急制动等安全设备，并保证其处于适用状态；

（二）配备栅栏或者隔离桩等安全设备，并设置明显的人车分流安全警示标志；

（三）对场所设备、设施进行经常性维护、保养和定期检测，并将检查及处理情况形成书面记录；

（四）及时发现和整改安全隐患。

第三十五条 经营快递业务的企业在生产经营过程中，获取用户个人信息的范围，应当限于履行快递服务合同所必需，不得过度收集用户个人信息。

经营快递业务的企业应当依法建立用户个人信息安全管理制度和操作规程，不得实施下列行为：

（一）除法律、行政法规另有规定或者因向用户履行快递服务合同需要外，未经用户同意，收集、存储、使用、加工、传输、提供、公开用户信息；

（二）以概括授权、默认授权、拒绝服务等方式，强迫或者变相强迫用户同意，收集、使用与经营活动无关的用户信息；

（三）以非正当目的，向他人提供与用户关联的分析信息；

（四）法律、行政法规禁止的其他行为。

第三十六条 经营快递业务的企业应当建立快递运单（含电子运单）制作、使用、保管、销毁等管理制度和操作规程，采取加密、去标识化等安全技术措施保护快递运单信息安全。

经营快递业务的企业应当建立快递运单码号使用、销毁等管理制度，实行码号使用信息、用户信息、快递物品信息关联管理，保证快件可以跟踪查询。

任何单位和个人不得非法使用、倒卖快递运单。

第三十七条 经营快递业务的企业委托其他企业处理用户个人信息的，应当事前进行用户个人信息保护影响评估，并对受托企业处理个人信息的活动进行监督，不免除自身对用户个人信息安全承担的责任。

第三十八条 经营快递业务的企业应当及时向邮政管理部门报送生产经营过程中产生的与安全运营有关的数据信息。

经营快递业务的企业按照前款规定报送数据信息的，应当保证数据真实、准确、完整，报送方式符合国务院邮政管理部门的要求，不得漏报、错报、瞒报、谎报。

第三十九条 总部快递企业应当建立维护服务网络稳定工作制度，维护同网快递企业的服务网络稳定，并符合下列要求：

- （一）实施服务网络运行监测预警和风险研判制度；
- （二）建立健全应急预案；
- （三）制定经营异常网点清单；
- （四）及时有效排查化解企业内部矛盾纠纷，有效应对处置影响企业服务网络稳定的突发事件。

经营快递业务的企业发生服务网络阻断的，应当在 24 小时内向邮政管理部门报告，并向社会公告。

第四十条 总部快递企业按照《快递暂行条例》的规定，在安全保障方面实施统一管理，督促使用与其统一的商标、字号、快递运单及其配套信息系统经营快递业务的企业及其从业人员遵守反恐、禁毒、安全生产、寄递安全、网络与信息安全以及应急管理等方面的规定，符合国务院邮政管理部门关于安全保障方面统一管理的要求。

第七章 监督管理

第四十一条 邮政管理部门依法履行快递市场监督管理职责，可以采取下列监督检查措施：

- （一）进入被检查单位或者涉嫌发生违法活动的其他场所实施现场检查；
- （二）向有关单位和个人了解情况；
- （三）查阅、复制有关文件、资料、凭证、电子数据；
- （四）经邮政管理部门负责人批准，依法查封与违法活动有关的场所，扣押用于违法活动的运输工具以及相关物品，对信件以外的涉嫌夹带禁止寄递或者限制寄递物品的快件开拆检查。

第四十二条 邮政管理部门以随机抽查的方式实施日常监督检查，可以依据经营快递业务的企业信用情况，在抽查比例和频次等方面采取差异化措施。

用户申诉反映的快递服务问题涉嫌违反邮政管理的法律、行政法规、规章的，邮政管理部门应当依法调查和处理。

第四十三条 邮政管理部门工作人员对监督检查过程中知悉的商业秘密或者个人隐私，应当依法予以保密。

第四十四条 国务院邮政管理部门建立快递服务质量评价体系，组织开展快递服务质量评价工作。

邮政管理部门可以依法要求经营快递业务的企业报告从业人员、业务量、服务质量保障等经营情况。

第四十五条 邮政管理部门可以依法采取风险提示、约谈告诫、公示公告等方式指导和督促快递企业合法合规经营。

第四十六条 国务院邮政管理部门或者省、自治区、直辖市邮政管理机构对存在重大经营风险或者安全隐患的经营快递业务的企业实施重点检查，提出整改要求。

第四十七条 经营快递业务的企业快递服务行为发生异常、可能在特定地域范围内不具备提供正常服务的能力和条件的，应当向邮政管理部门报告，并向社会公告。

第八章 法律责任

第四十八条 经营快递业务的企业将快递业务委托给未取得快递业务经营许可的企业经营的，由邮政管理部门责令改正，处 5000 元以上 1 万元以下的罚款；情节严重的，处 1 万元以上 3 万元以下的罚款。

第四十九条 总部快递企业采取不合理的管理措施，导致使用其商标、字号、快递运单及其配套信息系统经营快递业务的企业不能向用户正常提供快递服务的，由邮政管理部门责令改正，予以警告或者通报批评，可以并处 3000 元以上 1 万元以下的罚款；情节严重的，处 1 万元以上 3 万元以下的罚款；涉嫌不正当竞争或者价格违法的，将线索移送有关部门。

第五十条 经营快递业务的企业未按规定公示、公布服务地域、服务时限，或者变更服务地域、服务时限未按规定提前向社会发布公告的，由邮政管理部门责令改正，予以警告或者通报批评，可以并处 3000 元以上 1 万元以下的罚款；情节严重的，处 1 万元以上 3 万元以下的罚款；涉嫌价格违法的，将线索移送有关部门。

第五十一条 经营快递业务的企业不按照公示、公布的服务地域投递快件的，

由邮政管理部门责令改正，予以警告或者通报批评，可以并处快递服务费金额 1 倍至 10 倍的罚款。

第五十二条 经营快递业务的企业未采取有效技术手段保证用户、邮政管理部门通过快递运单码号或者信息系统查知本办法第二十五条规定的内容的，由邮政管理部门责令改正，予以警告或者通报批评，可以并处 3000 元以上 1 万元以下的罚款。

第五十三条 经营快递业务的企业有下列情形之一的，由邮政管理部门责令改正，处 1 万元以下的罚款；情节严重的，处 1 万元以上 3 万元以下的罚款；涉嫌进行非法活动的，将线索移送有关部门：

- （一）隐瞒、虚构寄递流程信息的；
- （二）虚构快递物品的名称、数量、重量信息的；
- （三）虚构快递服务费金额信息的
- （四）寄件人提供的收寄地址与快件实际收寄地址不一致，未在快递运单上一并如实记录的；
- （五）未按本办法第二十七条规定向收件人提供寄件人信息的。

第五十四条 经营快递业务的企业有下列情形之一的，由邮政管理部门责令改正，予以警告或者通报批评，可以并处 1 万元以下的罚款；情节严重的，处 1 万元以上 3 万元以下的罚款：

- （一）未经用户同意代为确认收到快件的；
- （二）未经用户同意擅自使用智能快件箱、快递服务站等方式投递快件的；
- （三）抛扔快件、踩踏快件的。

第五十五条 经营快递业务的企业未按规定配合邮政管理部门处理用户申诉

的，由邮政管理部门责令改正，予以警告或者通报批评；情节严重的，并处 3000 元以下的罚款。

第五十六条 经营快递业务的企业有下列情形之一的，由邮政管理部门责令改正；逾期未改正的，处 3000 元以下的罚款。法律、行政法规有规定的，从其规定：

（一）未按规定向邮政管理部门报送数据信息或者漏报、错报、瞒报、谎报的；

（二）可能在特定地域范围内不具备提供正常服务的能力和条件，未按规定报告、公告的。

第九章 附 则

第五十七条 本办法自 2024 年 3 月 1 日起施行。交通运输部于 2013 年 1 月 11 日以交通运输部令 2013 年第 1 号公布的《快递市场管理办法》同时废止。

二、热点关注

上海法院发布 10 个服务保障数字经济发展典型案例

来源：上海市高级人民法院网站 发布时间：2023-12-18

为更好地促进数字经济发展，服务保障上海打造国际数字之都，2023 年 12 月 18 日，上海市高级人民法院举行新闻发布会，发布 10 个服务保障数字经济发展典型案例。上海市高级人民法院副院长王光贤、研究室副主任（主持工作）张果出席新闻发布会，上海市高级人民法院新闻发言人、法治宣传处（新闻中心）处长张海鹃主持新闻发布会。本场新闻发布会是奋力推进上海法院工作现代化系列发布会的第 33 场。

随着数字经济的发展，传统的权利客体和主体、行为方式、法律关系都呈现“数字化”特点，也带来一系列新的法律问题，不仅需要强调“互联网案件”和审判机构的专业性，更应当针对数字经济法律关系的特点，形成适应数字时代的审判理念和裁判规则。

新闻发布会通报，近年来，上海法院强化审判机构建设，在上海市长宁区人民法院（以下简称“长宁区人民法院”）成立全市首家互联网案件审判庭，在上海市普陀区人民法院加挂“互联网案件审判庭”，在上海科技金融产业集聚区设立“数智金融巡回审判站”，在上海市嘉定区人民法院设立全国首家数字经济司法研究及实践基地，探索服务保障数字经济发展的新路径。

同时，创新司法研究和审判模式。由长宁区人民法院主导，打造全市首个立案、送达、证据交换、调解、庭审等“全程在线”的诉讼平台，首创司法诊断报告制度，规范网络空间新型经营模式；依托上海法院数字经济司法研究及实践（嘉定）基地，首创“涉个人信息处理或利用网络侵害其他人格权案件”“涉数据形态财产权益及市场竞争秩序保护案件”“涉平台经营者/数据算法运用者法定义务及相关主体权益保护案件”“涉侵害数据形态权益、利用数据技术实施网络犯罪及黑灰产业防治案件”四大分类研究体系；在上海市杨浦区人民法院成立“重点行业诉源治理实践基地”，助力平台经济有序发展。

此次发布的 10 个典型案例，即按照上述四大分类研究体系梳理而成，涉及刑事、民事、商事、金融、知产等各个审判领域，其中不乏涉及数据流通、算法应用等前沿问题的案件，体现了上海法院在服务保障数字经济健康发展中的司法政策和裁判原则。

比如，个人信息是数据要素最基础的来源。在第一类“涉个人信息处理或利用网络侵害其他人格权案件”中，有一起“员工个人信息合理使用的认定案”。某实业公司在未征得其关联公司离职人员同意的情况下，将其手机号码作为企业联系方式对社会公示，给离职人员生活和工作带来不利影响。人民法院判决解除该手机号与公示信息的绑定及关联，并支持了离职人员要求实业公司赔礼道歉的诉请，为员工个人信息的合理使用判定提供了重要指引。

信息数据往往通过处理利用、智力创造后产生经济价值。在第二类“涉数据形态财产权益及市场竞争秩序保护案件”中，有一起“设定相同 App 唤醒策略实施‘流量劫持’的新型互联网不正当竞争行为认定案”。某软件公司在其开发、运营的家政 App 中设置了与某支付 App 一致的唤醒策略即 URL Scheme “固定支付模块”，导致用户选择通过该支付 App 付款结算时，手机系统弹出窗口则显示将要跳转至上述家政 App，被人民法院认定构成不正当竞争。本案判决通过解读流量时代竞争关系新变化，促进了数字经济领域电子收付的效率与安全。

网络服务平台是推动数据要素市场化配置的关键节点。在第三类“涉平台经营者/数据算法运用者法定义务及相关主体权益保护案件”中，有一起“网络交易中消费者异常交易行为的审查及经营者单方解除权的合理边界案”。某奢侈品公司网站以存在异常交易为由，取消消费者订单。人民法院在裁判中，主动适应消费者权益保护的新形势新要求，探讨网络交易中消费者异常交易行为的审查，厘清经营者单方解除权的合理边界，规范平台处理数据及自动化决策行为，为保护消费者权益、推动网络购物环境健康发展提供了司法保障。

随着大数据时代发展，数字经济业态下的犯罪手段不断升级。在第四类“涉侵害数据形态权益、利用数据技术实施网络犯罪及黑灰产业防治案件”中，有一起“利用网络培训平台提供盗版题库的认定案”。被告人开发并注册了“某考证在线学习平台”网站，在未经某信息技术有限公司许可的前提下，复制该信息技

术有限公司享有著作权的特种设备题库并在“某考证在线学习平台”网站中向用户收费提供，被人民法院判决构成侵犯著作权罪。本案判决打击了侵犯数据库著作权的不法行为，厘清了汇编作品保护边界，体现出我国现阶段严格保护知识产权的立场，促进了公共数据的开发利用和数据资源的共享流通。

新闻发布会通报，上海法院在服务保障数字经济发展中，还注重审判体系和审判能力现代化建设，在全国率先提出和部署“数字法院”建设，通过海量司法数据的筛选、比对、碰撞，多场景构建数字模型，进行全面质量评查、全程提示预警，及时发现审判领域中的多发、易错问题，初步形成了以“数助办案、数助监督、数助决策、数助便民、数助政务”五大板块为核心内容的框架体系

王光贤表示，下一步，上海法院将聚集数字时代的法治新需求，进一步探索完善专业化审判、要素化识别等机制，加强案例研究培育和规则提炼，深化数字经济案件全链条数字化管理，依托长三角一体化司法协作机制，积极拓展立体化“政产学研”智库联合体协作领域与深度，努力打造可复制可推广的数字经济案例处理路径。

《关于加快智慧港口和智慧航道建设的意见》解读

——访部水运局副局长 郑清秀

来源：交通运输部 发布时间：2024-01-12

主题：《关于加快智慧港口和智慧航道建设的意见》解读

时间：2024 年 01 月 12 日上午 09:30

嘉宾：部水运局副局长 郑清秀

简介：为贯彻习近平总书记关于大力发展数字经济、智慧交通等重要指示精神，落实《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》《数字中国建设整体布局规划》，按照《加快建设交通强国五年行动计划（2023-2027 年）》《水运“十四五”发展规划》等有关要求，推动智慧港口和智慧航道建设发展，加快建设交通强国水运篇，交通运输部近日印发了《关于加快智慧港口和智慧航道建设的意见》。

【主持人】 2024-01-12 09:31

各位网友大家好，欢迎关注交通运输部政府网站在线访谈栏目。近日，交通运输部印发了《关于加快智慧港口和智慧航道建设的意见》，本期访谈，我们邀请到交通运输部水运局副局长郑清秀，就文件相关内容进行解读。欢迎您！

【郑清秀】 2024-01-12 09:31

主持人好，各位网友大家好。很高兴再次来到在线访谈栏目与大家交流！

【主持人】 2024-01-12 09:32

首先，能否请您介绍一下该文件制定的背景和意义？

【郑清秀】 2024-01-12 09:33

好的。习近平总书记高度重视数字经济、智慧交通发展，多次作出重要指示，强调“要大力发展智慧交通和智慧物流”“努力打造世界一流的智慧港口、绿色港口”，为包括智慧港口和智慧航道在内的智慧交通发展指明了前进方向、提供了根本遵循。

我部深入学习贯彻习近平总书记的重要指示精神，部党组多次研究部署，加快智慧交通发展，积极推进智慧港口和智慧航道建设。李小鹏部长多次现场调研指导智慧港口和智慧航道建设发展并作出指示。近年来，我部印发了《关于建设世界一流港口的指导意见》《数字交通“十四五”发展规划》《关于推动交通运输领域新型基础设施建设的指导意见》等指导性文件；依托交通强国建设试点，组织实施智慧港口和智慧航道示范工程；制定发布了《自动化集装箱码头设计规范》《内河电子航道图技术规范》等标准规范。目前，智慧港口和智慧航道成为加快建设智慧交通的先行领域和交通运输新型基础设施建设的重要组成部分。

目前，我国智慧港口和智慧航道建设仍然面临一些问题和短板，数字化智慧化应用深度和广度有待拓展，网络安全、数据安全保护有待加强，关键核心技术有待进一步提升，码头生产管理系统（TOS）标准化不足，航道养护管理智慧化程度不高。

为加快推动智慧港口和智慧航道建设发展，部水运局去年组织开展了智慧港口和智慧航道研究，2023 年 2 月启动了《意见》起草工作。6 月，部领导带队调研包括智慧港口和智慧航道在内的长江航运高质量发展，水运局、水运院负责同志带队对智慧港口和智慧航道建设发展进行实地调研，全面了解发展现状、存在问题、发展规划等。在充分吸纳了长江航运高质量发展等调研成果的基础上，《意见》广泛征求了部内相关司局、省级交通运输主管部门、行业重点企业以及学会协会等单位意见，经部履行相关决策程序后，于 2023 年 11 月印发实施。

《意见》的印发实施，对推进水运高质量发展、加快建设交通强国水运篇，当好中国式现代化的开路先锋具有重要意义。具体而言可分为三个层面：在国家层面，有利于进一步推动数字经济发展、加快新型基础设施建设；在行业层面，有利于推动水运行业提效能、扩功能、增动能，实现质的有效提升和量的合理增长；在工作层面，有利于各级交通运输主管部门、港口企业和航道建设养护单位加快推动智慧港口和智慧航道高质量建设发展。

【主持人】 2024-01-12 09:41

我国智慧港口、智慧航道快速发展，一些领域已经处于“领跑”状态，可否简单介绍一下？

【郑清秀】 2024-01-12 09:42

好的。党的十八大以来，在以习近平同志为核心的党中央坚强领导下，我国港口和航道发展取得历史性成就，发生了历史性变革。港口货物吞吐量多年位居世界前列，在全球港口货物吞吐量、集装箱吞吐量排名前 10 名的港口中，我国分别占了 8 席和 7 席，港口已经成为基础性、枢纽性设施，是经济发展的重要支撑。我国内河航运快速发展，基本建成干支衔接、通江达海的内河航道体系，内河货运量连续多年居世界第一，长江干线连续 18 年成为全球内河运输最繁忙、运输量最大的黄金水道。目前，我国已经成为了名副其实的水运大国。数字赋能、创新驱动已经成为我国港口和航道建设发展重要的动力源泉，智慧港口和智慧航道逐步成为了我国水运高质量发展的靓丽名片，一些领域已经实现了“跟跑”“并跑”到“领跑”的重要转变。

在港口方面，我国码头前沿装卸设备、水平运输设备、堆场装卸设备等自动化、智能化改造和技术创新深入推进，已全面掌握了自动化码头设计建造、装备制造、系统集成和运营管理全链条的关键核心技术，总体应用规模和技术水

平处于国际前列。已建成 18 座自动化集装箱码头，在建（含改造）自动化码头 27 座，自动化集装箱码头已建和在建数量均居世界首位。集装箱和干散货码头的大型港机智能远程控制技术总体水平处于国际前列。基于 5G 技术的新一代自动导引车（AGV）、无人集卡等智能化水平运输设备全球率先投入应用。

在航道方面，自 2006 年交通运输部批复“长江南浏段数字航道示范工程”开始，我国航道数字化、智慧化进程加快推进，引领智慧航道发展潮流。部分内河高等级航道可全面实现航标、水位、航道工作船等基本要素在线快速采集和自动化、实时化、立体化监测。如长江数字航道实现了长江干线航道航标、航道水情、控制河段航道尺度、视频监控、船舶动态等信息的联动，实现了航标水位电子巡查、空间数据库测绘成果立体展现、智能感知测绘。我国智慧船闸技术水平已居世界前列，通航调度、安检、监测、运维、服务智慧化水平不断提高。如三峡-葛洲坝梯级枢纽工程正在推动建设基于数字孪生的智航平台，将实现船闸、升船机、船舶、航道的通航全要素的数字化管控。西江流域、嘉陵江实现了多级多线船闸远程集中调度管理以及“一次申报、联合调度、统一服务”。

【主持人】 2024-01-12 09:49

能请您说明一下《意见》起草的总体思路吗？

【郑清秀】

2024-01-12 09:50

好的。《意见》起草过程中，我们突出三个方面：一是深刻领会习近平总书记关于大力发展数字经济、智慧交通的重要指示精神，贯彻落实部党组关于智慧港口和智慧航道建设的各项部署。二是落实《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》及国务院印发的“十四五”新型基础设施建设规划、《加快建设交通强国五年行动计划（2023-2027 年）》中关于智慧港口和智慧航道的有关要求。三是注重调查研究，提出针对性强的任务举措。

《意见》包括总体要求、夯实数字底座、推进生产运营管理智慧化、推进对外服务智慧化、强化科技创新与国际交流合作、实施要求六部分，提出了 25 项任务。总体思路可概括为“3344”，即“3 条主线、3 个导向、4 方面重点任务、4 方面实施要求”。

《意见》贯穿了“3 条主线”。一是数字化。数字化是基础，必须通过数字赋能建设、生产、运营、管理、服务的全要素、全过程、全场景，将数据作为新的生产要素，方可夯实智慧港口和智慧航道根基。二是网络化。网络化是提升，必须通过物理层面的互联成网、信息层面的共享联通、业务层面的协同成链，方可实现智慧港口和智慧航道要素间“万物互联”。三是智慧化。智慧化是目的，必须通过融合创新提升生产运营管理服务智慧化水平，推动水运行业实现质的有效提升和量的合理增长，方可实现加快建设智慧港口和智慧航道的目标。

《意见》明确了“3 个导向”。一是提效能。重点聚焦提升价值链，全面提高港口和航道生产运营管理与服务品质效能，提升集约节约和安全发展水平。二是扩功能。重点聚焦打造供应链，围绕供需矛盾和战略需求，进一步拓展港口和航道全流程、全场景智慧化服务的覆盖面。三是增动能。重点聚焦延伸产业链，通过技术创新、业务创新、机制创新全方位联动，加快发展数字化新业态、新模式、新动能，推动打造开放融合的智慧产业生态圈。

《意见》提出了“4 方面重点任务”，即“一夯实、两推进、一强化”。一是夯实数字底座，包括推进信息基础设施建设、构建水运数据资源体系、提升网络和数据安全能力三方面内容。二是推进生产运营管理智慧化，包括推进港口生产智慧化、推进航道养护智慧化、推进运营管理智慧化三方面内容。三是推进对外服务智慧化，包括推进港口对外服务智慧化、推进航道公共服务智慧化两方面内容。四是强化科技创新与国际合作，包括强化科技和标准支撑、强化协同联动和交流合作两方面内容。

《意见》强调了“4 方面实施要求”，主要包括加强组织领导、加强试点示范、加强政策保障、加强跟踪评估等内容。

【主持人】 2024-01-12 10:02

《意见》对数字底座有什么考虑？

【郑清秀】 2024-01-12 10:03

数字底座是智慧港口和智慧航道建设的重要基础支撑，主要为港口和航道的智慧化生产运营管理服务提供安全、高效、可靠、韧性的基础支撑能力。在港口方面，如大连港融合“GIS+BIM+物联网”等信息技术，打造港口智能感知网，实现港区环境、码头基础设施等要素数据感知、动态监测与集成应用；宁波舟山港建成集数据采集、计算、存储、开发及资产管理于一体的大数据平台，形成“数据+服务+算法”的港口数据大脑。在航道方面，长江干线基本形成了全面覆盖航标、水位、船舶、地形等重要航道要素的智能感知网；江苏省在京杭运河航道设计、建设、养护、运行全生命周期过程中探索“BIM+GIS”技术应用。但从全国范围来看，港口和航道信息基础设施能级水平仍有待提升，数据资源整合和综合治理力度仍需加大，网络安全和数据安全还有待进一步加强。

《意见》明确三方面的任务要求：一是推进信息基础设施建设。强调要推进港口和航道智能感知设备部署应用，加快重要港区和高等级航道智能感知网建设，推进信息通信技术的融合应用。二是构建水运数据资源体系。强调要提升行业数据共享水平，建立“部-省-运行单位”三级数据资源体系，推动打造数据、服务、算法为一体的“数据大脑”，加强数据资源管理。三是提升网络和数据安全能力。强调要完善网络安全防护体系，加强数据安全保护，推进数据分类分级管理。

【主持人】 2024-01-12 10:08

《意见》在部署生产运营管理智慧化方面有什么要求？

【郑清秀】 2024-01-12 10:09

生产运营管理智慧化是智慧港口和智慧航道建设的核心内容。在港口方面，上海港、青岛港等国际枢纽海港大力发展码头前沿装卸作业远程操控和绝大多数工作场景下的自动化运行，自动导引车（AGV）等智能化水平运输设备也得到规模化应用。黄骅港、日照港大型干散货码头已实现堆取料机、翻车机远程控制，抓斗门机等自动化改造也得到逐步应用。在航道方面，航道养护管理数字化、精细化深入推进，长江干线和浙江部分航道率先实现了整治建筑物“看得见”。船舶过闸效率不断提升，西江航运干线、嘉陵江等跨省航道实现通航建筑物联合调度。目前，我国部分港口和航道的设施设备相对落后，特别是内河港口与沿海港口、干线航道与支线航道智慧化发展不平衡，总体生产运营效率仍有待提升。

《意见》明确三方面的任务要求：一是推进港口生产智慧化。加快推动上海港、天津港、青岛港、苏州港、南京港、济宁港等具备条件的集装箱码头自动化建设或改造，加快推动秦皇岛港、唐山港、黄骅港等具备条件的干散货码头“翻”“堆”“取”“装”“卸”等全流程自动化改造。二是推进航道养护智慧

化。推动长江干线、西江航运干线、京杭运河等建设完善航道智慧养护管理系统，推进智能疏浚装备系统应用和航道测量技术智能升级，全面推广航标遥测遥控、水位遥测遥报技术应用，推进高等级航道船闸智慧化升级。三是推进运营管理智慧化。建立健全港口和航道智慧安全防控体系，推动多闸联动一体调度，推进港口岸电信息系统建设，鼓励清洁能源多能互补及设备迭代升级，加强运营监管与风险防控。

【主持人】 2024-01-12 10:15

《意见》在对外服务智慧化方面有什么考虑？

【郑清秀】 2024-01-12 10:16

对外服务智慧化是智慧港口和智慧航道建设的外在体现。在港口方面，天津港、宁波舟山港、深圳港等实现了单证无纸化和电子化流转、闸口自动化、结算电子化等创新应用。在航道方面，全国已建电子航道图里程达到 1.7 万余公里，发布里程超过 5700 公里，长江干线以及江苏等水运发达地区已基本实现智能导航、预测预警、信息查询等服务，水上服务区智能锚泊引导、污染物智能接收、岸电供水供油、无人超市等各类智能化便民服务逐步推广。但同时对外服务存在信息链“断点”和信息“孤岛”问题，运输企业、船代、货代等用户体验有待提升，水上服务区智慧化水平不高，定制化数据服务还有较大提升空间。

《意见》明确两方面的任务要求：一是推进港口对外服务智慧化，支持港口提升集疏港智能化水平，推进作业单证“无纸化”和业务线上办理，推动建设面向全程物流链的“一站式”智慧物流协同平台，推进国际贸易、航运信息、交易平台、融资授信、航运保险等商贸增值服务，发展定制化服务。二是推进航道公共服务智慧化，推进船舶过闸“一站式”服务，加大水上服务区智慧化建设力度，推进京杭运河、西江航运干线等干线航道和长三角等水网地区高等级航道率先实现电子航道图全覆盖，加强电子航道图与电子海图推广升级、融合应用，服务江海联运，完善长江数字航道建设。

【主持人】 2024-01-12 10:21

针对我国各地区港口和航道智慧化水平发展不一的问题，如何统筹推进相关工作？

【郑清秀】 2024-01-12 10:22

在港口方面，上海港、青岛港、宁波舟山港、深圳港等国际枢纽海港的智慧化建设进程相对较快。但内河港口智慧化建设的广度和深度总体落后于沿海港口，部分沿海港口与长三角、珠三角等世界级港口群存在较大差距。在航道方面，江苏、浙江等水网发达地区及长江干线的航道智慧化建设发展相对较快，其他地区特别是西部地区、东北地区的建设总体仍处于起步阶段，航道数字

化、网络化、智慧化程度相对较低。

针对上述问题,《意见》强调因地制宜、分类指导,立足港口航道发展条件及功能定位,尽力而为、量力而行,科学确定建设重点与路径。《意见》还强调上下联动、政企协同,充分发挥市场在资源配置中的决定性作用,充分发挥各级政府的引导推动和支持保障作用。例如在集装箱码头作业自动化方面,《意见》要求总体有序推进,但具备条件的国际枢纽海港和内河集装箱码头要加快自动化建设或改造;在推进航道信息基础设施建设方面,《意见》要求长江干线、西江航运干线、京杭运河以及水网地区高等级航道要全面加快智能感知网建设,其他内河高等级航道要重点聚焦限制性桥梁河段、重点滩险河段、通航建筑物等方面提高智能感知水平。

【主持人】 2024-01-12 10:27

《意见》发布后,下一步如何推动落实?

【郑清秀】 2024-01-12 10:28

智慧港口和智慧航道建设是一项长期的系统工程,需要统筹谋划、循序渐进、协同联动。一是加强组织领导。部加强总体设计,各有关单位按职责加强对港口企业和航道建设养护单位的指导,扎实推进各项任务实施。二是加强试点示范。发挥交通强国建设试点工作引领作用,推动建设一批智慧港口和智慧航道

示范项目，深化智能交通先导应用试点。三是加强政策保障。积极争取政策支持，推动建立多元化资金保障机制，加强人才保障，充分发挥市场主体作用。四是加强跟踪评估。各级交通运输主管部门要加强上下联动，完善考核工作机制，对目标完成情况、任务实施情况开展跟踪评估。

【主持人】 2024-01-12 10:30

谢谢郑局长的解读，相信网友们也对《意见》有了一个比较深入的了解。由于时间关系，本期访谈到此结束。谢谢郑局长，谢谢大家的关注！

【郑清秀】 2024-01-12 10:31

感谢大家的关注。

解读 | 《通用航空短途运输运营服务管理办法》

来源：中国民航局 发布时间：2023-12-21

为加快推进“干支通，全网联”航线网络建设，推动通用航空短途运输更好融入航空运输网络，满足偏远和其他交通不便地区人民群众航空出行需要，近日，民航局印发《通用航空短途运输运营服务管理办法》（以下简称《管理办法》），将于 2024 年 5 月 1 日起生效施行。为便于各方准确把握文件内容，便利通用航空短途运输业务开展，现就《管理办法》出台的背景、主要内容和意义影响等解读如下：

一、修订背景

为促进通用航空短途运输发展，规范市场秩序，2020 年 8 月，民航局印发《通用航空短途运输管理暂行办法》（民航规〔2020〕24 号，以下简称《暂行办法》）。《暂行办法》实施 3 年来，在指导短途运输企业加强安全运营管理、维护市场秩序、保障消费者权益等方面发挥了重要作用。截至 2023 年 11 月，全国短途运输航线已覆盖内蒙古、山西、安徽、黑龙江等 13 个省（自治区、直辖市），高峰时期，全国月平均执飞短途运输航班超 1000 架次，月运输旅客逾 5000 人次。2018 年至 2022 年，全国短途运输企业分别运送旅客 2.59 万、6.35 万、5.65 万、3.02 万、2.63 万人次。2023 年 1 月至 11 月，全国短途运输企业共运送旅客 5.3 万人次，比 2022 年增长 127.1%，有效满足了交通不便地区群众的航空出行需求。

2022 年，民航局印发《“十四五”通用航空发展专项规划》和《民航局关于创新“干支通，全网联”服务模式实施意见的通知》，对规范通用航空短途运输发展，加快构建“干支通，全网联”航空运输网络提出了新要求。为适应新形势新要求，民航局深入调查研究，在广泛征集、吸收行业和社会公众意见建议的基础上，对《暂行办法》进行了修订，形成了《管理办法》。

二、主要内容

《管理办法》共 7 章 58 条，按照“问题导向、规范提升”的原则，进一步明确了通用航空短途运输在安全、市场和服务等方面管理要求。同时对标公共航空运输管理要求，兼顾通航短途运输运营实际和特点，着力优化服务衔接，打造“干支通，全网联”航空运输网络，助力短途运输更好更快发展。

相较于《暂行办法》，《管理办法》修订主要体现在四个方面。

一是增加航线航班管理内容。新增“航线航班管理”一章，对短途运输航线选择、航线航班备案和航班换季管理等提出具体要求。鼓励短途运输企业参与“干支通，全网联”运营，开通 A 类通用机场之间、支线机场之间、A 类通用机场与支线机场之间的短途运输航线。同时，缩短航线航班备案管理时限要求，将原航

线计划备案的要求由经营日期 5 日前，缩短至 3 日前。对于连续运营一年以上，且一年内未发生局方规定的相关违法违规行为的短途运输企业，可申请纳入冬春/夏秋航季定期航班预先飞行计划管理。

二是明确保障工作管理要求。《管理办法》要求短途运输企业、空管单位、机场管理机构、通用机场运营人、地面服务代理企业等单位应当落实《关于加强运输机场保障通用航空飞行活动有关工作的通知》相关要求，采取措施保障短途运输航线航班的执行率和正常性，提高旅客服务质量。同时，对纳入国内定期航班预先飞行计划管理的短途运输航线航班，相关单位应当加强协调和配合，保障其正常运行。

三是细化旅客运输服务管理要求。《管理办法》细化完善了短途运输在运输服务标准、客票销售、乘机管理、延误取消和客票变更退票、中转联程服务、投诉处理、赔偿责任等旅客服务方面的管理要求，不断提升短途运输旅客服务水平。

四是明确局方监管工作要求。《管理办法》要求民航地区管理局应当在开航前或航线备案后规定时间内，对拟在辖区内开展运营或航线中断运营超过 180 天后重新运营的短途运输企业进行检查，确保航线开通或恢复运营前满足规章要求。同时，对辖区内开展短途运输运营的企业（包括跨地区异地运营的短途运输企业），开展每年不少于一次的监督检查。

三、意义和影响

制定印发《管理办法》，是对《通用航空经营许可管理规定》和《“十四五”通用航空发展专项规划》等规章和文件要求的细化落实，也是民航局加快推进“干支通，全网联”工作，进一步激发三四线城市航空市场需求，满足交通不便地区人民群众航空出行需要的有效举措和重要手段。

一是有助于促进短途运输安全规范运营。《管理办法》按照通用航空法规框架和业务框架指引，进一步明确了短途运输企业在运营资质、航线备案、旅客服务和锂电池携带等方面的管理要求。同时，突出对载客类企业的重点监管，强化事中事后监管措施，明确局方对短途运输企业的安全监管频次和可采取的行政管理措施，将引导短途运输企业更好安全规范运营。

二是有助于优化服务衔接，打造“干支通，全网联”航线网络。《管理办法》进一步明确短途运输的市场定位，优化资源配置，鼓励引导其开通 A 类通用机场之间、支线机场之间、A 类通用机场与支线机场之间的航线航班。同时，规范了短途运输航线备案、航班换季管理和旅客服务标准要求，将不断缩小其与公共航空运输在航线航班和旅客服务等方面的管理差距，对涉及联程或通程航班的，将进一步优化服务衔接，提高航班正常，打造“干支通，全网联”航空运输网络。

三是有助于提升短途运输旅客服务质量。《管理办法》对照《公共航空运输旅客管理规定》和《航班正常管理规定》中有关旅客服务的相关要求，聚焦短途运输在航班延误或取消后服务保障、中转衔接、旅客投诉等痛点难点问题，对短途运输旅客服务保障全流程进行了详细规定，明确提出短途运输旅客可向民航服务质量监督电话 12326 进行投诉，将进一步保障旅客权益，提升旅客服务质量。

三、行业动态

交通运输部关于做好 2024 年道路水路春运服务保障工作的通知

来源：交通运输部 发布时间：2024-01-17

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委），部长江航务管理局、珠江航务管理局，各直属海事局，各救助局、打捞局：

2024 年春运从 1 月 26 日开始，至 3 月 5 日结束，共 40 天。根据《2024 年综合运输春运服务保障和安全生产总体方案》部署要求，现就做好 2024 年道路水路春运服务保障工作通知如下：

一、充分认识做好 2024 年道路水路春运服务保障工作的重要意义

2024 年春运期间，群众出行意愿强烈、货物运输需求旺盛，预计全社会跨区域人员流动量、自驾出行占比将创历史新高，营业性客运量和路网车流高位运行，道路水路运输服务保障任务繁重，安全生产压力增大。各地交通运输部门要深入贯彻习近平总书记重要指示精神，认真落实党中央、国务院决策部署，按照《2024 年综合运输春运服务保障和安全生产总体方案》要求，围绕打造“平安春运、便捷春运、温馨春运”，坚持系统谋划、统筹部署、精准施策，紧盯公众出行服务、交通物流保通保畅、安全生产、行业稳定等重点任务，加强交通运行监测，及时

研判预警，统筹指挥调度，迅速处置应对，以最大能力、最实举措、最佳状态、最优服务，全力做好 2024 年道路水路春运服务保障各项工作，发挥好道路水路运输在综合交通运输体系中的基础性、衔接性作用，全力确保人民群众平安便捷出行，全力确保交通物流畅通高效。

二、切实强化运输组织保障

（一）加强客流分析研判。各地交通运输部门要做好与教育、人力资源和社会保障、文化和旅游等部门沟通对接，在春运启动前，动态研判学生流、务工流、探亲流等公众出行需求，研判客流变化趋势，做好应对准备；在春运期间，加强信息化技术应用，持续开展骨干路网、主要水运线路、客运枢纽等重点区域运行监测，动态跟踪客流主要流向，及时掌握客流时空分布特征，为道路水路客运经营者优化运力组织提供基础支撑。

（二）做好道路客运组织。各地交通运输部门要结合春运客流分析研判情况，按照充分准备、按需投入、及时响应的原则，强化道路客运组织调度，保障人民群众出行需要。指导道路客运经营者结合客流特点，针对性地制定优化运输计划，合理安排班次，动态调配运力，切实增强运输组织弹性和韧性。加强春运期间农村客运服务保障，通过增开赶集班和春耕班、增加定制线路、提供预约响应和包车服务等措施，保障农村地区群众出行需求。加强出租汽车运力组织调度，督促

指导巡游出租汽车企业和网约车平台加大重点时段、重点区域的运力调配和供给，满足社会公众打车出行需求。强化与文化和旅游部门对接，加强旅游重点地区及景区客源、客流规模、出行方式等信息共享，加大运力投放，引导道路客运和城市客运经营者开行旅游专线、旅游直通车、定制客运线路，指导汽车租赁企业加大租赁车辆投放、加强运维调度，满足游客旅游出行需求。会同人力资源和社会保障等部门组织实施好“春风行动”“春暖农民工”服务行动。对于出行需求相对集中的务工人员、学生等，积极开展团体服务、上门服务，具备条件的可组织包车运输，保障务工人员有序返乡返岗、学生平安离校返校。

（三）做好水路客运组织。各地交通运输部门、部属有关单位要督促港航企业严格落实水路客运服务质量标准，加强水路运输组织，着力提升运输服务水平。加强琼州海峡水路客运组织，认真落实班轮化运营模式，特别是要做好春节假期琼州海峡过海运输交通组织、进出港车辆疏导及出行服务工作。督促重点水域客（滚）运输企业严格按照公布的班期、班次、票价营运，切实维护良好市场秩序。加强航道养护，做好航标、通航建筑物等航道设施的检查维护，港口和通航建筑物运行单位要按照有关规定保障客运船舶优先靠离泊、过闸。长江干线航运的春运工作，由长江航务管理局会同沿江省、市交通运输部门负责组织实施。

（四）加强旅客运输衔接。各地交通运输部门要组织城乡客运经营者加强火车站、汽车站、港口客运站、机场等重点场所运力投放，做好城乡客运与干线运输方式的信息共享和有效衔接，畅通旅客出行“最先和最后一公里”。指导城市

客运经营者根据当地火车站、汽车站、港口客运站、机场班次时刻信息采取延长运营时间、缩短发车间隔、调度机动运力，开行区间车、大站快车、定制公交、夜班车、直通车等措施，有效满足旅客抵离接驳出行需求，特别是做好夜间到达旅客的疏运工作，防止旅客大面积聚集和长时间等待。

三、切实强化交通物流保通保畅

（一）高效运转交通物流保通保畅机制。各地交通运输部门要充分发挥交通物流保通保畅工作机制作用，保持机制持续高效运转，加强部门协作和区域协同联动，强化对主要通道、重点枢纽、重点区域及易拥堵路段的运行监测和跟踪调度，做好交通物流运行风险分析研判和防范应对。加强跟踪督办，落实即接即转即办、一事一协调、信息报送等制度，及时协调解决交通物流堵点卡点问题，确保春运期间交通物流运行平稳有序。

（二）做好重点物资运输服务保障。各地交通运输部门要加强与发展改革、商务、农业农村、能源、粮食、卫生健康等部门沟通对接，强化能源、粮食、矿石、民生、医疗等重点物资供需对接，做好统筹调度和运输组织，制定应急运输保障预案，加强应急运力储备，全力保障重点物资安全高效运输。要将农机农资等纳入重点物资运输保障范围，提前谋划做好春耕备耕农资农机等各类物资运输服务保障工作。要紧密对接商务、工业和信息化等部门，“一企一策”保障外贸

企业交通物流需求，确保重点产业链供应链企业、外贸企业国内国际运输畅通。落实公路口岸物流保通保畅措施，及时解决物资运输不通不畅问题，切实提升公路口岸过货能力。

（三）保障城乡末端交通物流正常运转。各地交通运输部门要指导快递物流企业加强区域协同联动，做好快递员、运力等应急储备，优化完善应急配送保障预案，必要时加强区域统筹调配，切实保障城市快递物流末端配送正常运行。深化农村客货邮融合发展，完善县乡村三级农村物流网络，提高农村邮政快递通达率和服务水平，促进农产品进城和农资、“年货”等消费品下乡双向流通，保障春运期间城乡末端配送服务不中断。

四、切实提升运输服务质量

（一）优化旅客票务服务。各地交通运输部门要组织做好春运“情满旅途”活动，全面提升春运公众出行体验。指导道路水路客运经营者完善售票服务，多渠道发布客运服务信息，及时增开售票窗口、延长售票时间、增加客票预售期，拓展互联网、手机客户端、小程序等线上售票渠道，推广联网售票和电子客票服务，便捷旅客购票乘车乘船。积极开展公铁联运、空铁联运等旅客联程运输服务，提升旅客一体化出行服务体验。根据需要保留人工售票窗口，便利老年人、外籍人员等群体购票，便利旅客办理退改签等业务。严格实行明码标价，保持车（船）

票价格基本稳定，若需依法调整价格的应提前 7 日向社会公布。因受恶劣天气、自然灾害影响或政策调整、运输经营者原因等导致不能提供运输服务的，相关经营者应当为旅客免费退票或统筹解决旅客出行问题。

（二）提升旅客候乘体验。各地交通运输部门要督促指导道路水路客运站经营者严格落实客运服务标准和环境卫生要求，加强站内客流疏导组织，引导旅客有序分散候车（船）和排队登车（船）。根据客流变化情况，在进站、安检、售检票、候乘等关键环节，及时增加服务人员和设施设备，确保高峰时段进出站和安检通道应开尽开，减少旅客排队等待时间。积极推进城市轨道交通与铁路、民航的安检流程优化，提升换乘效率，改善旅客换乘体验。

（三）强化重点群体出行服务保障。各地交通运输部门要指导道路水路客运站及客运经营者加大重点群体出行关心关爱力度，在售票、安检、候车（船）、登乘、换乘等环节，提供暖心温馨服务。依法依规落实军人、消防救援人员、英烈遗属和儿童等重点群体乘车优待政策，提供优先购票、安检、登乘等服务。加强与工会组织对接，鼓励在客运场站、城市公共交通场站、高速公路服务区等春运一线组建志愿服务团队，为“老幼病残孕”等重点人群提供票务协助、候车引导、行李搬运、无障碍及专用通道等多元化志愿服务。持续做好城市轨道交通“爱心预约”，为老年人、残疾人等旅客提供预约乘车服务。

（四）强化自驾出行服务保障。各地交通运输部门要针对春运期间自驾出行需求旺盛的特点，探索推广可定制、能预约的“一站式”自驾出行服务。通过导航软件、高速公路可变情报板、交通广播、微信、微博等，多渠道发布路网、客滚航线信息，及时更新拥堵缓行路段、客滚航线运行状况，提示前方道路状况、交通管制、服务区可提供的服务类型等信息，为公众提供“伴随式”服务。加强高速公路服务区运营管理，督促做好加油、充电、用餐、如厕等服务管理，探索引入优质餐饮品牌，增设临时卫生间等设施，确保商品供应充足、环境卫生整洁、服务便捷舒适、设施安全可靠。加大服务区充电设施设备供给，鼓励科学布局移动式应急充电设备，多渠道实时发布服务区充电设施使用情况，引导公众合理选择充电场所，有效缓解“充电难”问题。鼓励与图商公司开展数据资源合作，叠加路况信息、出行服务信息等数据，为公众自驾出行提供更为多元的信息服务。

（五）做好场站和交通运输工具疫情防控。各地交通运输部门要督促道路水路客运经营者及相关运营单位认真做好客运场站、高速公路服务区、水上服务区、交通运输工具的清洁消毒、通风换气等工作。督促客运经营者做好一线从业人员健康监测，避免带病上岗、交叉感染。倡导公众出行保持良好卫生习惯，倡导旅客进入客运场站以及乘坐客车、轮船、地铁、公交车等公共交通工具时科学佩戴口罩，为旅客健康出行提供适当便利和服务，让旅客当好自身健康第一责任人。春运期间，一旦发现聚集性疫情要及时报告、快速反应、有效处置。

五、切实强化路网和重点水域运行保障

（一）加强路网和重点水域运行监测。各地交通运输部门、部属有关单位要加强主要国省干线公路、综合客运枢纽及高速公路服务区运行动态监测，密切跟踪琼州海峡、舟山水域、渤海湾、“小三通”、内地与港澳间水路旅客运输情况，对可能出现拥堵缓行的路段、收费站及通航建筑物，提前采取应对措施，坚决防范出现长时间、大面积拥堵。加强跨区域、跨部门信息共享与协调联动，提前制定疏堵和分流绕行预案，确保跨省通道等重要路段衔接顺畅。加强部省视频联网，做好公路沿线监控视频部省共享、链路传输，确保部级平台能够实时查看、随调随通。

（二）加强路网通行保障。各地交通运输部门要加强长大桥隧、连续长下坡、急弯陡坡、临水临崖等重点路段公路巡查养护，及时排查整治公路病害。合理安排国省干线公路养护施工计划，除保障公路安全运行开展的应急养护工程外，避免在春运出行高峰期间开展公路养护工程。加强高速公路救援和除雪除冰力量配备，发生交通事故或车辆故障、冰冻雨雪灾害时快速处理，及时清理现场，尽早恢复交通通行，提升公路交通基础设施服务保障能力。加强高速公路服务区停车管理和秩序维护，鼓励具备条件的服务区引导大客车、小客车、货车、危险货物运输车等分区停放，减少拥堵和排队，严防服务区车辆“倒灌”高速公路主线引发交通事故。

（三）加强路网运行服务保障。各地交通运输部门要切实做好高速公路通行服务保障，严格落实春节假期免收 7 座以下小型客车通行费政策。加强收费站通行管理，优化不停车收费（ETC）和混合收费（ETC/MTC）车道配置，强化 ETC 车道运行监测，确保收费车道全部打开并正常运行，及时处置异常情况，避免造成车辆拥堵和人员聚集。完善高速公路部省站三级调度机制，推进一张网运行、智慧化管控、分层级调度、实时化引导、高效率抢通、安全化管理，确保公路通行安全畅通有序。

六、切实强化安全应急保障

（一）加强安全隐患排查治理。各地交通运输部门、部属有关单位要集中组织开展春运风险辨识和研判分析，建立本地区安全风险清单，督促立行立改，有效管控重大安全风险。聚焦道路水路客运枢纽场站、危险货物运输及港口作业、农村渡口渡船、城市轨道交通等，深入开展安全隐患排查整治，确保春运启动前重大安全隐患动态“清零”。城市轨道交通运营企业要深入开展运营安全隐患排查整治专项行动，全面排查桥隧、轨道、车站等土建结构和车辆、供电、通信、信号等关键设施设备的安全隐患；加强行车组织管理，充分考虑雨雪冰冻等恶劣天气对列车运行的影响，合理确定运行速度和行车间隔；做好极寒天气下地面、高架线路露天设备维护保养，坚决防止风险演变、隐患升级导致事故发生。

（二）全面做好人员设施设备保障。各地交通运输部门、部属有关单位要督促道路水路运输经营者对照春运大客流特点，加强驾驶员安全培训教育，特别是针对路（轨）面结冰、团雾、极端恶劣天气等突发场景，加强防御性驾驶培训，提高驾驶员应急驾驶技能。密切关注驾驶员、船员身心健康，严禁身体不适应、心理不健康的驾驶员、船员上岗运营。对照冬季道路水路运输特点，全面开展运输装备和安全设施检查维护，加强港口、航道及其设施设备运行监测，确保交通运输工具准备到位、设施设备状态良好。严格落实汽车客运站“三不进站、六不出站”规定，严格执行道路水路旅客实名制管理规定，做好旅客及行李物品、托运物品、滚装车辆等安检查危，严防违禁物品进站上车上船。

（三）强化重点领域安全监管。各地交通运输部门要督促道路客运经营者严格落实凌晨 2 时至 5 时停车休息或接驳运输管理规定，对存在虚假接驳、接驳点不规范运行的，及时通报车籍地交通运输部门跟踪整改。重点加强农村客运车辆安全监管，严禁非法违规运行。会同有关部门做好重点场站出租汽车秩序维护和整治，规范出租汽车服务行为。加强“两客一危”车辆和重载货车动态监控，严防车辆脱离动态监控运行。严格落实电子运单制度，强化危险货物道路运输过程安全管理。动态调整海巡船力量部署，强化环渤海、长三角、珠江口、琼州海峡等重点区域海事管理机构联防联控，加强对重点船舶、重点水域巡查检查，保障水上交通安全。

（四）加大非法营运打击力度。各地交通运输部门、部属有关单位要会同公

安、市场监管等部门加强联合执法，加大客运场站、港口码头、农村地区等重点场所执法力量投入，依法从严查处客车非法营运、异地违规运营、农用车和货车载客、违法超限超载运输、非法从事网约车营运等行为。加强道路客运跨省违规运营治理，严格查处线路两端均不在车籍地运营、动态监控不在线运营、包车未按照备案事项运行等违规行为。

（五）做好突发情况应对处置。各地交通运输部门、部属有关单位要会同公安、气象等部门建立健全信息共享和协同联动机制，针对恶劣天气、重特大运输安全生产事故、旅客大量聚集等突发情况，建立完善应急预案，统筹做好部署安排。科学部署应急救援力量，保持救援人员、设施装备等处于应急待命状态，确保一旦发生突发情况，能够及时响应，迅速有效处置。密切关注天气变化，加强监测研判，多渠道做好恶劣天气预警提醒，一旦出现强降温、大范围冰冻雨雪等极端情况，及时督促道路水路运输经营者调整运输计划，严格落实禁限行（航）规定，确不具备运行条件的，应停尽停、应关尽关、应撤尽撤，杜绝冒险运输、涉险运营。妥善做好突发状况下的旅客分流疏导，遇大客流需跨区域调配运力、增开运输专线的，要加强运输工具检查维护和驾驶员安全培训，最大限度保障运输安全。

七、营造春运良好氛围

（一）引导公众文明有序出行。各地交通运输部门要利用微博、微信、抖音、快手、广播、电视、海报等多种方式和“e 路畅通”等微信小程序，通过“车、船、路、港、站”等综合运输服务窗口，及时发布出行服务信息，引导公众合理安排出行计划，错峰避峰出行。加大安全文明乘车（船）宣传力度，引导公众诚信文明出行。会同公安部门重点加强农村地区出行安全宣传，引导社会公众选择合规客车出行、全程系好安全带。

（二）加强春运人文关怀。各地交通运输部门要加大对运输企业的助企纾困力度，多措并举解决城市公交等企业欠薪欠保等问题，保障从业人员合法权益。加强对奋战在春运一线的司乘人员、执法人员、服务保障人员等从业人员的关心关爱，对春节假期在岗职工开展走访慰问。做好低温雨雪冰冻灾害下的兜底保障，为临时滞留人员提供餐饮、热水、休息、如厕、保暖等基本服务。

（三）加强春运工作宣传。各地交通运输部门要按照部春运宣传工作方案部署，规范做好信息发布和宣传报道。广泛收集春运服务一线典型做法和干部职工坚守岗位、无私奉献、真情服务的感人事迹，多渠道深入开展接地气、贴民心的宣传报道，积极营造春运工作良好氛围。

（四）畅通服务监督渠道。各地交通运输部门要畅通 12328 交通运输服务监督热线等渠道，做好门户网站、微信公众号等公众留言收集及处理，及时解答旅

客信息咨询，及时受理、跟踪督办春运期间群众咨询投诉，保障旅客合法权益。

八、强化值班值守和信息报送

（一）加强春运值班值守。各地交通运输部门要会同有关部门完善综合运输春运工作机制，严格执行 7×24 小时专人值班和领导带班制度，确保春运期间各项工作正常运转。认真做好值班记录，保障信息联络渠道畅通，全面掌握春运期间道路水路运输生产和稳定运行情况，妥善处置道路水路突发事件。

（二）加强交通物流保通保畅值班值守。各地交通运输部门要发挥好交通物流保通保畅工作机制作用，强化部门对接和工作协同，加强交通物流运行监测，继续做好 7×24 小时值班值守，强化督办转办，“一事一协调”解决各类交通物流不通不畅问题诉求，切实保障各类重点物资运输需求，确保交通物流运行畅通高效，重要情况及时报部。联系电话：010-65292831，传真：010-65290933。

（三）做好道路春运信息报送工作。各省级交通运输部门要依托全国道路客运接驳运输管理平台，在 2024 年 1 月 19 日至 3 月 8 日每日 9:00 前在重点时段道路客运信息“春运期间客运信息”模块报送前一日道路客运运力、客运量等基本情况和应急情况。加强公路阻断信息报送工作，确保公路突发事件及时上报。

2024 年 1 月 19 日前将春节假期和春运期间公路网运行研判分析报告、值班表、值班电话等信息报部（路网监测与应急处置中心）；春节假期期间每日 12:00 前报送前一日免通数据。2 月 17 日 12:00 前报送春节假期免通数据估算情况。2 月 18 日、3 月 6 日 12:00 前将春节假期、春运期间公路网运行保障工作总结报部（路网监测与应急处置中心）。联系电话:010-65293705，传真:010-65292992，电子邮箱:lwglc@mot.gov.cn。

（四）做好水路春运信息报送工作。2024 年 1 月 23 日前，各省级交通运输部门、重点水域设区的市级交通运输部门要将工作联系人信息通过部水路运输建设综合管理信息系统报部（水运局）。请长江航务管理局、珠江航务管理局，京杭运河沿线省级交通运输部门继续做好三峡船闸、长洲船闸、京杭运河船闸运行情况信息报送工作。联系电话:010-65292636，010-65292824。

（五）做好安全事故和突发事件信息报送工作。春运期间，要畅通应急信息报送渠道，发生较大及以上等级交通运输安全生产事故或突发事件后，1 小时内通过电话或书面形式向部（应急办）报告事故（事件）情况，重要情况边核边报，坚决杜绝迟报、漏报、谎报、瞒报。联系电话:010-65292218，传真:010-65292245。

（六）做好值班总结报送。2024 年 2 月 19 日（正月初十）前，各省级交通运输部门要将春节期间行业运行情况、值班值守情况以值班信息形式简要报部

（应急办），电子邮箱：cnmrcc@mot.gov.cn。

铁路、民航、邮政领域 2024 年春运服务保障工作由国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局分别部署。

交通运输部

2024 年 1 月 17 日

四、典型案例

最高人民法院发布仲裁司法审查典型案例

来源:最高人民法院 发布时间: 2024-01-16

案例 1

严格执行《承认及执行外国仲裁裁决公约》 承认外国仲裁裁决

——乌兹别克斯坦艺术马赛克有限责任公司申请承认和执行乌兹别克斯坦
工商会国际商事仲裁院仲裁裁决案

【基本案情】

2017 年 9 月, 艺术马赛克公司与宏冠公司通过互联网订立国际货物买卖合同, 约定因宏冠公司未按合同约定交付货物, 艺术马赛克公司可根据仲裁协议向该公司所在地仲裁机构乌兹别克斯坦工商会国际商事仲裁院提起仲裁申请。艺术马赛克公司申请仲裁后, 乌兹别克斯坦工商会国际商事仲裁院依法作出仲裁裁决, 判令由宏冠公司向艺术马赛克公司返还相应货款、承担赔偿责任及仲裁费。艺术马赛克公司向广东省佛山市中级人民法院提出承认案涉仲裁裁决的申请。宏冠公司抗辩称签署合同的人员刘某并非其公司员工, 无权代表其对外订立买卖合同, 故其与艺术马赛克公司不存在仲裁协议, 案涉仲裁裁决不应被承认。

【裁判结果】

广东省佛山市中级人民法院认为, 中国和乌兹别克斯坦共和国均为《承认及执行外国仲裁裁决公约》缔约国, 本案应适用《承认及执行外国仲裁裁决公

约》相关规定进行审查。根据《承认及执行外国仲裁裁决公约》第二条、第四条之规定，判断案涉仲裁裁决是否符合《承认及执行外国仲裁裁决公约》第五条不予承认和执行条件的前提是当事人之间是否存在合法有效的仲裁协议。结合案涉买卖合同的磋商情况、合同加盖宏冠公司业务章已经具备一定的外观形式、合同约定了宏冠公司联系地址、宏冠公司银行账户收取付款等事实，该院认定艺术马赛克公司有理由相信刘某有权代表宏冠公司与其订立案涉合同，合同中约定的仲裁协议成立，且效力及于宏冠公司，宏冠公司关于双方不存在仲裁协议以及不应承认本案仲裁裁决的主张不能成立。该院据此裁定承认案涉外国仲裁裁决。

【典型意义】

本案仲裁裁决由乌兹别克斯坦仲裁机构作出，涉及中乌两国公司之间的国际货物买卖合同纠纷。在中方当事人加盖的印章为非经登记备案公章的情况下，办案法院结合合同的磋商、签订以及履行情况，认定外方当事人已尽到合理的注意义务，由此确认中外双方当事人之间存在有效的仲裁协议。本案审结后，办案法院收到乌兹别克斯坦共和国驻上海总领事馆的致谢信。本案体现了人民法院严格依照国际公约的规定承认“一带一路”共建国家仲裁机构所作裁决、切实履行国际条约义务的司法立场，有力服务保障高质量共建“一带一路”。

【案号】广东省佛山市中级人民法院（2021）粤 06 协外认 1 号

案例 2

准确适用《最高人民法院关于内地与香港特别行政区相互执行仲裁裁决的安排》 认可和执行香港仲裁裁决

——亿海国际有限公司申请认可和执行香港国际仲裁中心仲裁裁决案

【基本案情】

2020 年 2 月，卖方亿海公司与买方联顺公司洽谈交易，通过电邮及微信等电子通讯途径磋商国际货物买卖合同，在双方就货物买卖要素初步达成一致后，亿海公司通过电邮向联顺公司发送了包含买卖交易基本要素的表格以及四份合同草案。联顺公司接收合同草案文本后对合同细节向亿海公司进行了回应，针对其中的三份合同草案分别提出卸货港、数量、滞期费的异议，但未对其中所载的仲裁条款提出异议。亿海公司进行相应修改并向联顺公司再次发送了合同草案。联顺公司收到后，回复“等公司审批流程走完后回签”，但其后并未回签。后联顺公司以双方未签署合同为由，认为合同未成立并拒绝接货。前述四份合同草案均约定因合同产生的争议提交香港国际仲裁中心仲裁。2020 年 6 月，亿海公司向香港国际仲裁中心申请仲裁，要求联顺公司赔偿违约损失并承担仲裁费用。香港国际仲裁中心于 2021 年 5 月作出仲裁裁决。亿海公司于 2021 年 10 月向浙江省杭州市中级人民法院申请认可和执行该仲裁裁决。联顺公司则主张双方之间不存在仲裁协议且认可和执行该仲裁裁决违背内地社会公共利益，应当不予认可和执行该仲裁裁决。

【裁判结果】

浙江省杭州市中级人民法院认为，该案应当适用仲裁裁决地法律即香港特别行政区法律对诉争仲裁协议是否有效成立进行审查。根据查明的香港特别行

政区《仲裁条例》的规定和相关判例的观点，结合双方的过往交易背景，双方在意图缔结合同的磋商过程中交换了记载有仲裁条款的合同文本，虽然联顺公司并未主动向亿海公司发送合同文本，但就相应合同文本进行了回应，且未对仲裁条款提出异议。因此，即使双方最终并未一致签署该合同文本，基于仲裁协议效力的独立性原则，应当认定双方就四份合同草案所载的仲裁条款达成合意。该仲裁条款符合香港特别行政区《仲裁条例》第十九条关于“合意提交仲裁”及“书面形式”要求，其合法成立并具有法律效力。不论双方是否形成合法有效的交易合同，均不影响该仲裁条款的效力。案涉纠纷系特定合同当事人间的争议，处理结果仅影响合同当事人，不涉及社会公共利益。该院依据《最高人民法院关于内地与香港特别行政区相互执行仲裁裁决的安排》《最高人民法院关于内地与香港特别行政区相互执行仲裁裁决的补充安排》的规定，裁定认可和执行案涉仲裁裁决。

【典型意义】

该案根据《最高人民法院关于内地与香港特别行政区相互执行仲裁裁决的安排》第七条第一款第一项的规定，在当事人未约定仲裁协议准据法的情况下，适用仲裁裁决地的法律判断仲裁协议成立问题，同时根据仲裁协议独立性原则，明确仲裁条款的成立可以独立于合同的成立之裁判规则，对同类案件的审查具有参考意义

【案号】浙江省杭州市中级人民法院（2021）浙 01 认港 1 号

案例 3

明确当事人约定境外仲裁机构在我国内地仲裁的仲裁条款有效 促进自由贸易试验区涉外商事纠纷的多元化解决

——大成产业气体株式会社、大成（广州）气体有限公司与普莱克斯（中国）投资有限公司申请确认仲裁协议效力案

【基本案情】

2012 年 8 月，韩国大成株式会社与在上海自贸试验区内设立的企业普莱克斯公司签署《承购协议》，第 14.2 条约定对因本协议产生的或与之有关的任何争议，协商不成的，双方均同意将该等争议最终交由新加坡国际仲裁中心根据其仲裁规则在上海仲裁。2013 年 2 月，大成株式会社、普莱克斯公司以及大成广州公司签署《补充协议（一）》，将大成株式会社在《承购协议》项下的权利与义务转让给大成广州公司，大成株式会社对大成广州公司在《承购协议》合同期间内的义务履行承担连带保证责任。2016 年 3 月，大成株式会社、大成广州公司共同向新加坡国际仲裁中心提出仲裁申请，请求仲裁庭认定普莱克斯公司违约并裁决其履行支付义务等。在新加坡国际仲裁中心的仲裁程序中，普莱克斯公司向仲裁庭提出管辖权异议。仲裁庭于 2017 年 7 月作出管辖权决定，多数意见认为案涉仲裁条款约定的开庭地点为中国上海，仲裁地为新加坡，仲裁协议准据法为新加坡法，案涉仲裁条款在新加坡法下有效，并认定仲裁庭对案涉争议有管辖权。2017 年 8 月，普莱克斯公司向新加坡高等法院起诉要求确认仲裁庭对争议无管辖权。同月，新加坡高等法院判决认为仲裁条款约定争议提交新加坡国际仲裁中心在上海仲裁应理解为仲裁地为新加坡。普莱克斯公司上诉至新加坡最高法院上诉庭。2019 年 10 月，新加坡最高法院上诉庭作出二审判

决，认定第 14.2 条约定“在上海仲裁”表明仲裁地在中国上海，而不是新加坡，但就仲裁庭对争议是否有管辖权等其他争议问题不作认定。为此，仲裁庭出具《中止仲裁决定》，等待中国法院确认案涉仲裁条款的效力。2020 年 1 月，大成株式会社、大成广州公司向上海市第一中级人民法院申请确认案涉仲裁条款效力。

【裁判结果】

上海市第一中级人民法院认为，《承购协议》第 14.2 条争议解决条款是当事人真实意思表示，对当事人具有合同约束力，根据仲裁条款上下文及各方当事人的解读分析，仲裁地点在中国上海，各方当事人亦确认仲裁协议准据法为中国法律，案涉仲裁条款有请求仲裁的意思表示，约定了仲裁事项，并选定了明确具体的仲裁机构新加坡国际仲裁中心，符合我国仲裁法第十六条的规定，应认定有效。

【典型意义】

本案解决了当事人自愿约定将涉外争议提交境外仲裁机构仲裁但将仲裁地确定在我国内地的情形下仲裁条款效力的争议问题。我国仲裁法对于该问题没有作出规定，但司法实践不能以法无明文规定而拒绝回应。从国际商事仲裁实践看，仲裁地作为法律意义上的地点，与仲裁庭的开庭地点、合议地点、调查取证地点等均没有必然的联系，其功能主要在于确定仲裁裁决籍属、确定有权行使司法监督权的管辖法院以及用于确定仲裁程序准据法、仲裁协议准据法等。本案中，当事人约定的仲裁地在中国上海，故新加坡最高法院上诉庭判决案涉仲裁条款效力宜由仲裁地法院即中国法院作为享有监督管辖权的法院予以认

定，而不宜由新加坡法院作出认定。上海一中院结合我国法律对相关问题未作禁止性规定的实际情况，通过将仲裁法第十六条规定的“选定的仲裁委员会”宽松解释为“仲裁机构”的方法填补法律漏洞，裁定当事人约定争议提交境外仲裁机构在我国内地仲裁的条款有效，展示了人民法院充分尊重当事人仲裁意愿、顺应国际仲裁发展趋势、求真务实解决问题的司法立场。另一方面，上海一中院作为仲裁地法院积极行使管辖权、准确适用法律、明确仲裁协议效力规则，为自由贸易试验区多元化解纠纷营造了可预期的法治环境，对于上海加快建设亚太仲裁中心、打造国际上受欢迎的仲裁地具有十分重要的意义。

【案号】上海市第一中级人民法院（2020）沪 01 民特 83 号

案例 4

准确界定多层次体育纠纷解决机制间主管边界 推进体育纠纷多元化解机制建设

——上海申鑫足球俱乐部有限公司与上海申花足球俱乐部有限公司、上海绿地体育文化发展有限公司其他合同纠纷案

【基本案情】

2019 年 2 月 20 日，申鑫公司与申花公司及其四名球员分别签署内容相同的《球员租借协议》，协议主要约定申鑫公司租借申花公司球员并支付租借费，并约定双方如有违约，呈报中国足协仲裁，直至追究法律责任。同年 2 月 25 日，申花公司与申鑫公司签署《培训合作协议》，约定了球员出场率及申花公司向申

鑫公司支付奖励款的计算方法。因中国足球协会以申鑫公司自 2020 年起未在足协注册系统中注册为由，出具不予受理申鑫公司仲裁申请的决定，申鑫公司诉至上海市崇明区人民法院，请求判令：申花公司支付奖励款、违约金、律师费等。申花公司在一审答辩期间提出管辖权异议，认为《球员租借协议》与《培训合作协议》为有机整体，支付奖励款是因球员租借而产生的纠纷，而《球员租借协议》约定违约交中国足协仲裁，故应驳回申鑫公司的起诉。一审法院以本案争议属于足协仲裁委受理范围为由裁定驳回申鑫公司的起诉。申鑫公司向上海市第二中级人民法院提出上诉。

【裁判结果】

上海市第二中级人民法院认为，第一，《球员租借协议》中关于足协仲裁的合意范围不及于《培训合作协议》。《球员租借协议》中的仲裁条款明确约定足协仲裁委受理因履行该协议而产生的纠纷。本案诉讼请求指向的是申鑫公司保证球员出场率后申花公司支付奖励款的义务和申鑫公司收取奖励款的权利，该权利义务仅受《培训合作协议》约束，不属于《球员租借协议》约定的内容，故足协仲裁的合意范围不包括本案纠纷。第二，足协仲裁委作为足协专门处理内部纠纷的下设分支机构，属于内部自治机构，其裁决权源于成员集体授权，作出的裁决在性质上属于内部决定，依据内部规则产生约束力和强制力即内部效力。申鑫公司并未在足协注册，足协仲裁裁决的强制力存在欠缺。第三，体育仲裁委无法受理本案纠纷。体育仲裁委是依据 2022 年修订的《中华人民共和国体育法》新增第九章，由国务院体育行政部门设立的专门处理体育纠纷的仲裁机构，其作出的仲裁裁决具有法律效力。本案中，纠纷各方之间并未达成体育仲裁委仲裁合意，故体育仲裁委无权受理本案纠纷。该院裁定撤销一审裁

定，指令上海市崇明区人民法院审理。

【典型意义】

本案系《中华人民共和国体育法》修订及中国体育仲裁委员会设立后首例明确界定多层次体育纠纷解决机制间主管边界的案件。在“依法治体”的新格局下，人民法院准确界定体育协会内设仲裁委、中国体育仲裁委员会的受案范围，促进体育纠纷多元化解决机制发展，体现了鼓励体育自治，发挥专门机构处理纠纷专业度、及时性等优势，充分保障了当事人的救济权利和体育纠纷的实质性化解。本案为类案的审理提供了可资借鉴的思路，更为推进体育治理体系和治理能力现代化、加快建设体育强国提供了司法保障。

【一审案号】上海市崇明区人民法院（2023）沪 0151 民初 1673 号

【二审案号】上海市第二中级人民法院（2023）沪 02 民终 6825 号

案例 5

尊重当事人意思自治 明确主合同的仲裁条款不能适用于从合同

——中国泛海控股集团有限公司与郭某申请确认仲裁协议效力案

【基本案情】

2019 年 12 月，郭某与基金管理人民生财富公司、基金托管人招商证券公司签订了《基金合同》《基金补充确认函》《“民生财富尊逸 9 号投资基金”份额认购（申购）确认书》。《基金合同》签订当日，郭某如约将 430 万元支付至民生财富公司指定募集账户。《基金合同》约定因本合同而产生的或与本合同有关

的一切争议，经友好协商未能解决的，应提交某仲裁委员会申请仲裁。2014 年 10 月，泛海公司向民生财富公司作出《承诺函》，承诺对民生财富公司发起设立并承担主动管理职责的资产管理产品的流动性及资产安全性提供增信担保支持。2021 年 9 月，郭某向约定的仲裁委员会提出仲裁申请，将民生财富公司、招商证券公司、泛海公司列为被申请人。2021 年 11 月，泛海公司向该仲裁委员会提出《仲裁管辖权异议申请书》，认为该仲裁委员会对郭某与其之间的争议无管辖权。2022 年 1 月，北京金融法院立案受理泛海公司申请确认仲裁协议效力一案。

【裁判结果】

北京金融法院认为，泛海公司并未直接与郭某签订《基金合同》，《承诺函》并非泛海公司向郭某出具。泛海公司与郭某之间并未有明确的仲裁解决争议的意思表示，不存在仲裁协议。泛海公司在仲裁庭首次开庭前提出了异议，符合相关程序性规定，经询问某仲裁委员会，该委并未对仲裁效力异议作出决定。该院裁定确认泛海公司与郭某之间不存在仲裁协议

【典型意义】

本案系主从合同中仲裁条款扩张效力认定的典型案例。当事人意思自治是仲裁协议的基石。人民法院充分尊重当事人的仲裁意愿，根据主从合同的关系、仲裁的特殊性、仲裁条款的要式性等，在从合同没有仲裁条款的情况下，认定主合同的仲裁条款对从合同不具有约束力。本案为规范仲裁条款效力的扩张提供了有益类案指引。

【案号】北京金融法院（2022）京 74 民特 13 号

案例 6

依法审查仲裁条款效力 明确合同相对人未签字确认亦未明确表示同意的仲裁条款无效

——孙某、南京孙飞科技咨询有限公司与鹰潭余江区升恪贸易有限公司申请撤销仲裁裁决案

【基本案情】

2018 年 4 月，借款人孙飞科技公司因资金周转需要，通过网络借贷平台与出借人曾某某签订《借款合同》。孙某以其所有的不动产为案涉借款提供抵押担保，并签订《抵押合同（三方）》。两份合同均约定发生争议由担保物所在地人民法院管辖。此后该合同债权经三次转让，最终由升恪公司受让。升恪公司向某仲裁委员会申请仲裁，某仲裁委员会于 2019 年 11 月作出裁决书。孙飞科技公司、孙某以其与升恪公司之间并未约定仲裁条款为由，向南宁铁路运输中级法院申请撤销上述仲裁裁决。

【裁判结果】

南宁铁路运输中级法院认为，案涉《借款合同》中的仲裁条款系以印章方式加盖在合同条款中间的空白处，而《抵押合同（三方）》中的仲裁条款则是以手写方式添加于第十一条其他约定事项中，印章内容与手写内容均系对争议解决条款的变更，在孙某、孙飞科技公司否认该仲裁条款的情形下，该变更未经孙飞科技公司和孙某以签字或其他方式予以确认，升恪公司亦无证据证明该印

章及手写内容经过孙飞科技公司和孙某的确认，故不能认定曾某某与孙飞科技公司、孙某就《借款合同》《抵押合同（三方）》的争议解决方式变更为仲裁管辖达成了合意，本案不存在合法有效的仲裁协议。该院裁定撤销案涉仲裁裁决。

【典型意义】

随着网络经济的发展，网络贷款纠纷频发，仲裁以其便捷、高效、保密的优势成为网贷平台公司青睐的争议解决方式。本案明确了未经合同相对人签字确认或明确表示同意的，“印章”及“手写”等形式仲裁条款无效。本案的审理有效提醒仲裁机构把好“入口关”，对于网络贷款纠纷仲裁案件，在合同约定的争议解决方式发生变更的情况下，仲裁机构有义务审慎识别合同相对方是否具有将纠纷提交仲裁解决的合意，以保障仲裁裁决的可执行性。

【案号】南宁铁路运输中级法院（2022）桂 71 民特 21 号

案例 7

根据仲裁规则准确界定仲裁员披露义务 确保仲裁程序公正

——中交第一公路工程局有限公司与天贝投资集团有限公司申请撤销仲裁裁决案

【基本案情】

2017 年 3 月，天贝公司因与中交一公司建设工程施工合同纠纷一案，向某仲裁委员会提出仲裁申请，中交一公司提出仲裁反请求。仲裁庭经审理后，认

为案情复杂，争议额大，遂就双方争议问题于 2018 年 4 月向该仲裁委员会专家咨询委员会进行了咨询。2018 年 7 月，仲裁庭作出裁决。中交一公司以仲裁庭的组成违反程序等为由向浙江省温州市中级人民法院申请撤销上述仲裁裁决。

【裁判结果】

浙江省温州市中级人民法院认为，天贝公司在仲裁案件中的代理人杨某与仲裁员陈某曾在同一律师事务所工作。杨某担任某仲裁委员会专家咨询委员会主任期间，陈某及仲裁案件首席仲裁员均系该委专家咨询委员会专家成员。但某仲裁委员会官网页面上对杨某的仲裁员概况介绍中，并未显示其为专家咨询委员会主任，仲裁过程中亦未对其系专家咨询委员会主任情况进行过相应披露。根据该仲裁委员会仲裁规则第五十六条第一款第三项的规定，与本案当事人或其代理人有其他关系，可能影响公正裁决的，仲裁员应当自行向仲裁委员会披露并请求回避，当事人也有权提出回避申请。案涉仲裁案件的仲裁过程中，陈某等人未按照仲裁规则披露其与天贝公司代理人之间的关系，一定程度上影响了当事人回避权利的行使，属于可能影响公正裁决的情形。虽然某仲裁委员会专家咨询委员会称 2018 年 4 月召开的专家咨询委员会成员由该委摇号确定，但因其拒绝向人民法院提供此次会议的会议记录，且目前在仲裁案件卷宗材料中并无有关摇号的相关记录，故不能排除担任专家咨询委员会主任的杨某对此次讨论施加不当影响的合理怀疑。据此，该院裁定撤销某仲裁委员会作出的上述裁决。

【典型意义】

仲裁员公正、独立行使仲裁权是商事纠纷通过仲裁程序得到有效解决的保

障。本案仲裁员未按照仲裁规则充分履行披露义务，一定程度上影响了当事人回避权利的行使，属于可能影响公正裁决的情形，故人民法院以“仲裁庭的组成或者仲裁的程序违反法定程序”为由撤销仲裁裁决。该案的处理充分体现了人民法院通过仲裁司法审查案件有效监督仲裁，促使仲裁机构重视对仲裁员披露事项的规定，确保仲裁程序公正。

【案号】浙江省温州市中级人民法院（2018）浙 03 民特 63 号

案例 8

明确案外人不具有申请撤销仲裁裁决的主体资格 维护仲裁裁决终局效力

——重庆医药集团颐合健康产业有限公司与中恒建设集团有限公司、重庆市大足区第二人民医院申请撤销仲裁裁决案

【基本案情】

2021 年 12 月，某仲裁委员会作出裁决：大足第二医院向中恒公司支付停工损失等。该仲裁案件中，申请人为中恒公司，被申请人为大足第二医院。2022 年 3 月，颐合公司作为案外人，向重庆市第一中级人民法院申请撤销上述仲裁裁决，理由如下：一是裁决事项超出仲裁协议范围；二是中恒公司与大足第二医院恶意串通，导致仲裁裁决错误，侵害颐合公司的合法权益。

【裁判结果】

重庆市第一中级人民法院认为，本案是申请撤销国内仲裁裁决案件，应依据《中华人民共和国仲裁法》第五十八条的规定对本案申请人主体是否适格进

行审查。根据《中华人民共和国仲裁法》第五十八条之规定，只有仲裁案件的当事人才能申请撤销仲裁裁决，这里的“当事人”是指仲裁案件的申请人或被申请人。本案申请人颐合公司并非案涉仲裁案件的申请人或被申请人，其作为案外人不具备申请撤销仲裁裁决的主体资格，其申请撤销仲裁裁决应予驳回。颐合公司如认为案涉仲裁裁决存在错误，损害其合法权益，可以依据《最高人民法院关于人民法院办理仲裁裁决执行案件若干问题的规定》，向人民法院申请不予执行案涉仲裁裁决。据此，该院裁定驳回了颐合公司的申请。

【典型意义】

对仲裁案件的案外人如何给予救济是当前理论及实务界共同关注的问题。商事仲裁作为一种争端解决机制，建立在当事人仲裁合意的基础上，根据当事人意思自治原则，由约定的仲裁机构行使管辖权，就当事人约定提交仲裁的商事纠纷作出仲裁裁决。因此，《中华人民共和国仲裁法》第五十八条规定，可以向仲裁委员会所在地的中级人民法院申请撤销仲裁裁决的主体仅限于“当事人”。本案严格按照仲裁法的上述规定，明确案外人不具有申请撤销仲裁裁决的主体资格，同时提示案外人在裁决执行程序中的救济渠道。

【案号】重庆市第一中级人民法院(2022)渝 01 民特 104 号

案例 9

合理平衡仲裁瑕疵与仲裁裁决终局性之间的关系 保护当事人正当程序权利

——张某与南昌环星互娱文化传媒有限公司申请撤销仲裁裁决案

【基本案情】

某仲裁委员会受理环星公司与张某因《主播独家合作经纪协议书》引起的合同纠纷一案，于 2022 年 4 月作出仲裁裁决。张某主张其在收到法院执行通知书后才得知该仲裁裁决，但其与环星公司之间没有任何关系，仲裁委员会所作裁决依据的主要证据《主播独家合作经纪协议书》并非张某所签，且案涉协议中银行收款账户户名虽与张某的名字一致，但该银行账户户主身份证号码与张某的身份证号码不符，环星公司向仲裁庭所提供的联系电话也并非张某的手机号码，致使张某没有收到开庭通知及仲裁文书，未能参加仲裁庭庭审，丧失了辩论的机会，张某以案涉仲裁裁决所根据的证据是伪造的，请求撤销该仲裁裁决。

【裁判结果】

福建省厦门市中级人民法院认为，因张某提供证据证明，其本人身份信息可能被人冒用并用于和环星公司签订案涉合同，而确认案涉合同上签名及手印是否为张某本人所为，需通过鉴定才能确定。从纠正仲裁程序瑕疵、尽快解决双方争议角度考虑，法院通知仲裁庭在一定期限内重新仲裁，同时裁定中止撤销程序。后该仲裁委员会重新仲裁，法院遂裁定终结撤销程序。仲裁庭在重新仲裁过程中，申请人环星公司撤回了仲裁申请。

【典型意义】

人民法院在仲裁当事人身份可能存在错误、仲裁程序存在瑕疵的情况下以通知仲裁机构重新仲裁的方式，给予仲裁庭弥补仲裁程序瑕疵的机会，较好地

平衡了仲裁程序瑕疵与仲裁裁决终局性之间的关系，对于类案的处理提供了可资借鉴的思路。

【案号】福建省厦门市中级人民法院(2022)闽02民特273号

案例 10

明确为赌博提供资金而产生的债务属于非法债务 依法维护公序良俗

——王某与李某申请撤销仲裁裁决案

【基本案情】

2022 年 1 月，李某以其与王某签订的《借款合同》为依据向某仲裁委员会申请仲裁，要求王某还款 100 万元。2022 年 8 月，某仲裁委员会作出裁决：王某向李某偿还借款本金及利息。王某主张仲裁庭忽视案涉借款系为赌博提供资金的事实，其将本案定性为单纯的民间借贷，违背了公序良俗原则，请求贵州省贵阳市中级人民法院撤销上述仲裁裁决。

【裁判结果】

贵州省贵阳市中级人民法院认为，从案涉借款资金流向来看，李某妹妹李某某先将款项转给李某，李某再将款项转给王某，王某又将款项转给李某某用于购买赌币，从本案证据看，李某对其妹李某某在澳门所从事的放贷赌博抽成职业应该知晓，故应当认定案涉 100 万元实际是李某某向王某提供的用于赌博的赌资。李某主张王某向其借款 100 万元的事实不符合常理，亦不符合双方经济往来的交易习惯，其所主张的正当借款基础事实不存在。鉴于各方均明知借

款用途为赌博，而赌博行为系违反内地公序良俗的行为，案涉款项依法不应受法律保护。据此，该院裁定撤销某仲裁委员会作出的上述仲裁裁决。

【典型意义】

司法实践中，出借人为借款人从事违法犯罪活动提供民间借贷的情形时有发生，且出借人和借款人均明知或应知借款用作赌资、毒资等，此类借贷行为属于违背公序良俗的民事法律行为。《中华人民共和国仲裁法》第五十八条第三款规定：“人民法院认定该裁决违背社会公共利益的，应当裁定撤销。”人民法院依据该条规定，明确了公序良俗原则在申请撤销仲裁裁决案件中的适用规则，依法撤销案涉仲裁裁决。本案系人民法院依法维护公序良俗、弘扬和践行社会主义核心价值观的典型案例。

【案号】贵州省贵阳市中级人民法院（2023）黔 01 民特 54 号

特别鸣谢：上海市律师协会业务部