



东方律师

SHANGHAI BAR ASSOCIATION

市律协现代物流专业委员会编



# 现代物流 法讯

二〇二六年四月刊 总第 129 期





## 法规速递

- 无人驾驶航空器飞行管理暂行条例
- 民用航空空中交通管制员执照管理规则



# 无人驾驶航空器飞行管理暂行条例

国令第 761 号

## 第一章 总 则

第一条 为了规范无人驾驶航空器飞行以及有关活动，促进无人驾驶航空器产业健康有序发展，维护航空安全、公共安全、国家安全，制定本条例。

第二条 在中华人民共和国境内从事无人驾驶航空器飞行以及有关活动，应当遵守本条例。

本条例所称无人驾驶航空器，是指没有机载驾驶员、自备动力系统的航空器。

无人驾驶航空器按照性能指标分为微型、轻型、小型、中型和大型。

第三条 无人驾驶航空器飞行管理工作应当坚持和加强党的领导，坚持总体国家安全观，坚持安全第一、服务发展、分类管理、协同监管的原则。

第四条 国家空中交通管理领导机构统一领导全国无人驾驶航空器飞行管理工作，组织协调解决无人驾驶航空器管理工作中的重大问题。

国务院民用航空、公安、工业和信息化、市场监督管理等部门按照职责分工负责全国无人驾驶航空器有关管理工作。

县级以上地方人民政府及其有关部门按照职责分工负责本行政区域内无人驾驶航空器有关管理工作。

各级空中交通管理机构按照职责分工负责本责任区内无人驾驶航空器飞行管理工作。

第五条 国家鼓励无人驾驶航空器科研创新及其成果的推广应用，促进无人驾驶航空器与大数据、人工智能等新技术融合创新。县级以上人民政府及其有关部门应当为无人驾驶航空器科研创新及其成果的推广应用提供支持。

国家在确保安全的前提下积极创新空域供给和使用机制，完善无人驾驶航空器飞行配套基础设施和服务体系。

第六条 无人驾驶航空器有关行业协会应当通过制定、实施团体标准等方式加强行业自律，宣传无人驾驶航空器管理法律法规及有关知识，增强有关单位和人员依法开展无人驾驶航空器飞行以及有关活动的意识。

## 第二章 民用无人驾驶航空器及操控员管理

第七条 国务院标准化行政主管部门和国务院其他有关部门按照职责分工组织制定民用无人驾驶航空器系统的设计、生产和使用的国家标准、行业标准。

第八条 从事中型、大型民用无人驾驶航空器系统的设计、生产、进口、飞行和维修活动，应当依法向国务院民用航空主管部门申请取得适航许可。

从事微型、轻型、小型民用无人驾驶航空器系统的设计、生产、进口、飞行、维修以及组装、拼装活动，无需取得适航许可，但相关产品应当符合产品质量法律法规的有关规定以及有关强制性国家标准。

从事民用无人驾驶航空器系统的设计、生产、使用活动，应当符合国家有关实名登记激活、飞行区域限制、应急处置、网络信息安全等规定，并采取有效措施减少大气污染物和噪声排放。

第九条 民用无人驾驶航空器系统生产者应当按照国务院工业和信息化主管部门的规定为其生产的无人驾驶航空器设置唯一产品识别码。

微型、轻型、小型民用无人驾驶航空器系统的生产者应当在无人驾驶航空器机体标注产品类型以及唯一产品识别码等信息，在产品外包装显著位置标明守法运行要求和风险警示。

第十条 民用无人驾驶航空器所有者应当依法进行实名登记，具体办法由国务院民用航空主管部门会同有关部门制定。

涉及境外飞行的民用无人驾驶航空器，应当依法进行国籍登记。

第十一条 使用除微型以外的民用无人驾驶航空器从事飞行活动的单位应当具备下列条件，并向国务院民用航空主管部门或者地区民用航空管理机构（以下统称民用航空管理部门）申请取得民用无人驾驶航空器运营合格证（以下简称运营合格证）：

- （一）有实施安全运营所需的管理机构、管理人员和符合本条例规定的操控人员；
- （二）有符合安全运营要求的无人驾驶航空器及有关设施、设备；
- （三）有实施安全运营所需的管理制度和操作规程，保证持续具备按照制度和规程实施安全运营的能力；
- （四）从事经营性活动的单位，还应当为营利法人。

民用航空管理部门收到申请后，应当进行运营安全评估，根据评估结果依法作出许可或者

不予许可的决定。予以许可的，颁发运营合格证；不予许可的，书面通知申请人并说明理由。

使用最大起飞重量不超过 150 千克的农用无人驾驶航空器在农林牧渔区域上方的适飞空域内从事农林牧渔作业飞行活动（以下称常规农用无人驾驶航空器作业飞行活动），无需取得运营合格证。

取得运营合格证后从事经营性通用航空飞行活动，以及从事常规农用无人驾驶航空器作业飞行活动，无需取得通用航空经营许可证和运行合格证。

第十二条 使用民用无人驾驶航空器从事经营性飞行活动，以及使用小型、中型、大型民用无人驾驶航空器从事非经营性飞行活动，应当依法投保责任保险。

第十三条 微型、轻型、小型民用无人驾驶航空器系统投放市场后，发现存在缺陷的，其生产者、进口商应当停止生产、销售，召回缺陷产品，并通知有关经营者、使用者停止销售、使用。生产者、进口商未依法实施召回的，由国务院市场监督管理部门依法责令召回。

中型、大型民用无人驾驶航空器系统不能持续处于适航状态的，由国务院民用航空主管部门依照有关适航管理的规定处理。

第十四条 对已经取得适航许可的民用无人驾驶航空器系统进行重大设计更改并拟将其用于飞行活动的，应当重新申请取得适航许可。

对微型、轻型、小型民用无人驾驶航空器系统进行改装的，应当符合有关强制性国家标准。民用无人驾驶航空器系统的空域保持能力、可靠被监视能力、速度或者高度等出厂性能以及参数发生改变的，其所有者应当及时在无人驾驶航空器一体化综合监管服务平台更新性能、参数信息。

改装民用无人驾驶航空器的，应当遵守改装后所属类别的管理规定。

第十五条 生产、维修、使用民用无人驾驶航空器系统，应当遵守无线电管理法律法规以及国家有关规定。但是，民用无人驾驶航空器系统使用国家无线电管理机构确定的特定无线电频率，且有关无线电发射设备取得无线电发射设备型号核准的，无需取得无线电频率使用许可和无线电台执照。

第十六条 操控小型、中型、大型民用无人驾驶航空器飞行的人员应当具备下列条件，并向国务院民用航空主管部门申请取得相应民用无人驾驶航空器操控员（以下简称操控员）执照：

（一）具备完全民事行为能力；

(二) 接受安全操控培训，并经民用航空管理部门考核合格；

(三) 无可能影响民用无人驾驶航空器操控行为的疾病病史，无吸毒行为记录；

(四) 近 5 年内无因危害国家安全、公共安全或者侵犯公民人身权利、扰乱公共秩序的故意犯罪受到刑事处罚的记录。

从事常规农用无人驾驶航空器作业飞行活动的人员无需取得操控员执照，但应当由农用无人驾驶航空器系统生产者按照国务院民用航空、农业农村主管部门规定的内容进行培训和考核，合格后取得操作证书。

第十七条 操控微型、轻型民用无人驾驶航空器飞行的人员，无需取得操控员执照，但应当熟练掌握有关机型操作方法，了解风险警示信息和有关管理制度。

无民事行为能力人只能操控微型民用无人驾驶航空器飞行，限制民事行为能力人只能操控微型、轻型民用无人驾驶航空器飞行。无民事行为能力人操控微型民用无人驾驶航空器飞行或者限制民事行为能力人操控轻型民用无人驾驶航空器飞行，应当由符合前款规定条件的完全民事行为能力人现场指导。

操控轻型民用无人驾驶航空器在无人驾驶航空器管制空域内飞行的人员，应当具有完全民事行为能力，并按照国务院民用航空主管部门的规定经培训合格。

### 第三章 空域和飞行活动管理

第十八条 划设无人驾驶航空器飞行空域应当遵循统筹配置、安全高效原则，以隔离飞行为主，兼顾融合飞行需求，充分考虑飞行安全和公众利益。

划设无人驾驶航空器飞行空域应当明确水平、垂直范围和使用时间。

空中交通管理机构应当为无人驾驶航空器执行军事、警察、海关、应急管理飞行任务优先划设空域。

第十九条 国家根据需要划设无人驾驶航空器管制空域（以下简称管制空域）。

真高 120 米以上空域，空中禁区、空中限制区以及周边空域，军用航空超低空飞行空域，以及下列区域上方的空域应当划设为管制空域：

(一) 机场以及周边一定范围的区域；

(二) 国界线、实际控制线、边境线向我方一侧一定范围的区域；

(三) 军事禁区、军事管理区、监管场所等涉密单位以及周边一定范围的区域；

(四) 重要军工设施保护区域、核设施控制区域、易燃易爆等危险品的生产和仓储区域，以及可燃重要物资的大型仓储区域；

(五) 发电厂、变电站、加油（气）站、供水厂、公共交通枢纽、航电枢纽、重大水利设施、港口、高速公路、铁路电气化线路等公共基础设施以及周边一定范围的区域和饮用水水源保护区；

(六) 射电天文台、卫星测控（导航）站、航空无线电导航台、雷达站等需要电磁环境特殊保护的设施以及周边一定范围的区域；

(七) 重要革命纪念地、重要不可移动文物以及周边一定范围的区域；

(八) 国家空中交通管理领导机构规定的其他区域。

管制空域的具体范围由各级空中交通管理机构按照国家空中交通管理领导机构的规定确定，由设区的市级以上人民政府公布，民用航空管理部门和承担相应职责的单位发布航行情报。

未经空中交通管理机构批准，不得在管制空域内实施无人驾驶航空器飞行活动。

管制空域范围以外的空域为微型、轻型、小型无人驾驶航空器的适飞空域（以下简称适飞空域）。

第二十条 遇有特殊情况，可以临时增加管制空域，由空中交通管理机构按照国家有关规定确定有关空域的水平、垂直范围和使用时间。

保障国家重大活动以及其他大型活动的，在临时增加的管制空域生效 24 小时前，由设区的市级以上地方人民政府发布公告，民用航空管理部门和承担相应职责的单位发布航行情报。

保障执行军事任务或者反恐维稳、抢险救灾、医疗救护等其他紧急任务的，在临时增加的管制空域生效 30 分钟前，由设区的市级以上地方人民政府发布紧急公告，民用航空管理部门和承担相应职责的单位发布航行情报。

第二十一条 按照国家空中交通管理领导机构的规定需要设置管制空域的地面警示标志的，设区的市级人民政府应当组织设置并加强日常巡查。

第二十二条 无人驾驶航空器通常应当与有人驾驶航空器隔离飞行。

属于下列情形之一的，经空中交通管理机构批准，可以进行融合飞行：

(一) 根据任务或者飞行课目需要，警察、海关、应急管理部门辖有的无人驾驶航空器与本部门、本单位使用的有人驾驶航空器在同一空域或者同一机场区域的飞行；

(二) 取得适航许可的大型无人驾驶航空器的飞行；

(三) 取得适航许可的中型无人驾驶航空器不超过真高 300 米的飞行；

(四) 小型无人驾驶航空器不超过真高 300 米的飞行；

(五) 轻型无人驾驶航空器在适飞空域上方不超过真高 300 米的飞行。

属于下列情形之一的，进行融合飞行无需经空中交通管理部门批准：

(一) 微型、轻型无人驾驶航空器在适飞空域内的飞行；

(二) 常规农用无人驾驶航空器作业飞行活动。

第二十三条 国家空中交通管理领导机构统筹建设无人驾驶航空器一体化综合监管服务平台，对全国无人驾驶航空器实施动态监管与服务。

空中交通管理部门和民用航空、公安、工业和信息化等部门、单位按照职责分工采集无人驾驶航空器生产、登记、使用的有关信息，依托无人驾驶航空器一体化综合监管服务平台共享，并采取相应措施保障信息安全。

第二十四条 除微型以外的无人驾驶航空器实施飞行活动，操控人员应当确保无人驾驶航空器能够按照国家有关规定向无人驾驶航空器一体化综合监管服务平台报送识别信息。

微型、轻型、小型无人驾驶航空器在飞行过程中应当广播式自动发送识别信息。

第二十五条 组织无人驾驶航空器飞行活动的单位或者个人应当遵守有关法律法规和规章制度，主动采取事故预防措施，对飞行安全承担主体责任。

第二十六条 除本条例第三十一条另有规定外，组织无人驾驶航空器飞行活动的单位或者个人应当在拟飞行前 1 日 12 时前向空中交通管理部门提出飞行活动申请。空中交通管理部门应当在飞行前 1 日 21 时前作出批准或者不予批准的决定。

按照国家空中交通管理领导机构的规定在固定空域内实施常态飞行活动的，可以提出长期飞行活动申请，经批准后实施，并应当在拟飞行前 1 日 12 时前将飞行计划报空中交通管理部门备案。

第二十七条 无人驾驶航空器飞行活动申请应当包括下列内容：

- （一）组织飞行活动的单位或者个人、操控人员信息以及有关资质证书；
- （二）无人驾驶航空器的类型、数量、主要性能指标和登记管理信息；
- （三）飞行任务性质和飞行方式，执行国家规定的特殊通用航空飞行任务的还应当提供有效的任务批准文件；
- （四）起飞、降落和备降机场（场地）；
- （五）通信联络方法；
- （六）预计飞行开始、结束时刻；
- （七）飞行航线、高度、速度和空域范围，进出空域方法；
- （八）指挥控制链路无线电频率以及占用带宽；
- （九）通信、导航和被监视能力；
- （十）安装二次雷达应答机或者有关自动监视设备的，应当注明代码申请；
- （十一）应急处置程序；
- （十二）特殊飞行保障需求；
- （十三）国家空中交通管理领导机构规定的与空域使用和飞行安全有关的其他必要信息。

第二十八条 无人驾驶航空器飞行活动申请按照下列权限批准：

- （一）在飞行管制分区内飞行的，由负责该飞行管制分区的空中交通管理机构批准；
- （二）超出飞行管制分区在飞行管制区内飞行的，由负责该飞行管制区的空中交通管理机构批准；
- （三）超出飞行管制区飞行的，由国家空中交通管理领导机构授权的空中交通管理机构批准。

第二十九条 使用无人驾驶航空器执行反恐维稳、抢险救灾、医疗救护等紧急任务的，应当在计划起飞 30 分钟前向空中交通管理机构提出飞行活动申请。空中交通管理机构应当在起飞 10 分钟前作出批准或者不予批准的决定。执行特别紧急任务的，使用单位可以随时提出飞

行活动申请。

第三十条 飞行活动已获得批准的单位或者个人组织无人驾驶航空器飞行活动的，应当在计划起飞 1 小时前向空中交通管理部门报告预计起飞时刻和准备情况，经空中交通管理部门确认后方可起飞。

第三十一条 组织无人驾驶航空器实施下列飞行活动，无需向空中交通管理部门提出飞行活动申请：

（一）微型、轻型、小型无人驾驶航空器在适飞空域内的飞行活动；

（二）常规农用无人驾驶航空器作业飞行活动；

（三）警察、海关、应急管理部门辖有的无人驾驶航空器，在其驻地、地面（水面）训练场、靶场等上方不超过真高 120 米的空域内的飞行活动；但是，需在计划起飞 1 小时前经空中交通管理部门确认后方可起飞；

（四）民用无人驾驶航空器在民用运输机场管制地带内执行巡检、勘察、校验等飞行任务；但是，需定期报空中交通管理部门备案，并在计划起飞 1 小时前经空中交通管理部门确认后起飞。

前款规定的飞行活动存在下列情形之一的，应当依照本条例第二十六条的规定提出飞行活动申请：

（一）通过通信基站或者互联网进行无人驾驶航空器中继飞行；

（二）运载危险品或者投放物品（常规农用无人驾驶航空器作业飞行活动除外）；

（三）飞越集会人群上空；

（四）在移动的交通工具上操控无人驾驶航空器；

（五）实施分布式操作或者集群飞行。

微型、轻型无人驾驶航空器在适飞空域内飞行的，无需取得特殊通用航空飞行任务批准文件。

第三十二条 操控无人驾驶航空器实施飞行活动，应当遵守下列行为规范：

（一）依法取得有关许可证书、证件，并在实施飞行活动时随身携带备查；

(二) 实施飞行活动前做好安全飞行准备，检查无人驾驶航空器状态，并及时更新电子围栏等信息；

(三) 实时掌握无人驾驶航空器飞行动态，实施需经批准的飞行活动应当与空中交通管理机构保持通信联络畅通，服从空中交通管理，飞行结束后及时报告；

(四) 按照国家空中交通管理领导机构的规定保持必要的安全间隔；

(五) 操控微型无人驾驶航空器的，应当保持视距内飞行；

(六) 操控小型无人驾驶航空器在适飞空域内飞行的，应当遵守国家空中交通管理领导机构关于限速、通信、导航等方面的规定；

(七) 在夜间或者低能见度气象条件下飞行的，应当开启灯光系统并确保其处于良好工作状态；

(八) 实施超视距飞行的，应当掌握飞行空域内其他航空器的飞行动态，采取避免相撞的措施；

(九) 受到酒精类饮料、麻醉剂或者其他药物影响时，不得操控无人驾驶航空器；

(十) 国家空中交通管理领导机构规定的其他飞行活动行为规范。

**第三十三条** 操控无人驾驶航空器实施飞行活动，应当遵守下列避让规则：

(一) 避让有人驾驶航空器、无动力装置的航空器以及地面、水上交通工具；

(二) 单架飞行避让集群飞行；

(三) 微型无人驾驶航空器避让其他无人驾驶航空器；

(四) 国家空中交通管理领导机构规定的其他避让规则。

**第三十四条** 禁止利用无人驾驶航空器实施下列行为：

(一) 违法拍摄军事设施、军工设施或者其他涉密场所；

(二) 扰乱机关、团体、企业、事业单位工作秩序或者公共场所秩序；

(三) 妨碍国家机关工作人员依法执行职务；

(四) 投放含有违反法律法规规定内容的宣传品或者其他物品；

- (五) 危及公共设施、单位或者个人财产安全；
- (六) 危及他人生命健康，非法采集信息，或者侵犯他人其他人身权益；
- (七) 非法获取、泄露国家秘密，或者违法向境外提供数据信息；
- (八) 法律法规禁止的其他行为。

第三十五条 使用民用无人驾驶航空器从事测绘活动的单位依法取得测绘资质证书后，方可从事测绘活动。

外国无人驾驶航空器或者由外国人员操控的无人驾驶航空器不得在我国境内实施测绘、电波参数测试等飞行活动。

第三十六条 模型航空器应当在空中交通管理部门为航空飞行营地划定的空域内飞行，但国家空中交通管理领导机构另有规定的除外。

#### 第四章 监督管理和应急处置

第三十七条 国家空中交通管理领导机构应当组织有关部门、单位在无人驾驶航空器一体化综合监管服务平台上向社会公布审批事项、申请办理流程、受理单位、联系方式、举报受理方式等信息并及时更新。

第三十八条 任何单位或者个人发现违反本条例规定行为的，可以向空中交通管理部门、民用航空管理部门或者当地公安机关举报。收到举报的部门、单位应当及时依法作出处理；不属于本部门、本单位职责的，应当及时移送有权处理的部门、单位。

第三十九条 空中交通管理部门、民用航空管理部门以及县级以上公安机关应当制定有关无人驾驶航空器飞行安全管理的应急预案，定期演练，提高应急处置能力。

县级以上地方人民政府应当将无人驾驶航空器安全应急管理纳入突发事件应急管理体系，健全信息互通、协同配合的应急处置工作机制。

无人驾驶航空器系统的设计者、生产者，应当确保无人驾驶航空器具备紧急避让、降落等应急处置功能，避免或者减轻无人驾驶航空器发生事故时对生命财产的损害。

使用无人驾驶航空器的单位或者个人应当按照有关规定，制定飞行紧急情况处置预案，落实风险防范措施，及时消除安全隐患。

第四十条 无人驾驶航空器飞行发生异常情况时，组织飞行活动的单位或者个人应当及时

处置，服从空中交通管理部门的指令；导致发生飞行安全问题的，组织飞行活动的单位或者个人还应当在无人驾驶航空器降落后 24 小时内向空中交通管理部门报告有关情况。

第四十一条 对空中不明情况和无人驾驶航空器违规飞行，公安机关在条件有利时可以对低空目标实施先期处置，并负责违规飞行无人驾驶航空器落地后的现场处置。有关军事机关、公安机关、国家安全机关等单位按职责分工组织查证处置，民用航空管理等其他有关部门应当予以配合。

第四十二条 无人驾驶航空器违反飞行管理规定、扰乱公共秩序或者危及公共安全的，空中交通管理部门、民用航空管理部门和公安机关可以依法采取必要技术防控、扣押有关物品、责令停止飞行、查封违法活动场所等紧急处置措施。

第四十三条 军队、警察以及按照国家反恐怖主义工作领导机构有关规定由公安机关授权的高风险反恐怖重点目标管理单位，可以依法配备无人驾驶航空器反制设备，在公安机关或者有关军事机关的指导监督下从严控制设置和使用。

无人驾驶航空器反制设备配备、设置、使用以及授权管理办法，由国务院工业和信息化部、公安、国家安全、市场监督管理部门会同国务院有关部门、有关军事机关制定。

任何单位或者个人不得非法拥有、使用无人驾驶航空器反制设备。

## 第五章 法律责任

第四十四条 违反本条例规定，从事中型、大型民用无人驾驶航空器系统的设计、生产、进口、飞行和维修活动，未依法取得适航许可的，由民用航空管理部门责令停止有关活动，没收违法所得，并处无人驾驶航空器系统货值金额 1 倍以上 5 倍以下的罚款；情节严重的，责令停业整顿。

第四十五条 违反本条例规定，民用无人驾驶航空器系统生产者未按照国务院工业和信息化主管部门的规定为其生产的无人驾驶航空器设置唯一产品识别码的，由县级以上人民政府工业和信息化主管部门责令改正，没收违法所得，并处 3 万元以上 30 万元以下的罚款；拒不改正的，责令停业整顿。

第四十六条 违反本条例规定，对已经取得适航许可的民用无人驾驶航空器系统进行重大设计更改，未重新申请取得适航许可并将其用于飞行活动的，由民用航空管理部门责令改正，处无人驾驶航空器系统货值金额 1 倍以上 5 倍以下的罚款。

违反本条例规定，改变微型、轻型、小型民用无人驾驶航空器系统的空域保持能力、可靠被监视能力、速度或者高度等出厂性能以及参数，未及时在无人驾驶航空器一体化综合监管服务平台更新性能、参数信息的，由民用航空管理部门责令改正；拒不改正的，处 2000 元以上 2 万元以下的罚款。

第四十七条 违反本条例规定，民用无人驾驶航空器未经实名登记实施飞行活动的，由公安机关责令改正，可以处 200 元以下的罚款；情节严重的，处 2000 元以上 2 万元以下的罚款。

违反本条例规定，涉及境外飞行的民用无人驾驶航空器未依法进行国籍登记的，由民用航空管理部门责令改正，处 1 万元以上 10 万元以下的罚款。

第四十八条 违反本条例规定，民用无人驾驶航空器未依法投保责任保险的，由民用航空管理部门责令改正，处 2000 元以上 2 万元以下的罚款；情节严重的，责令从事飞行活动的单位停业整顿直至吊销其运营合格证。

第四十九条 违反本条例规定，未取得运营合格证或者违反运营合格证的要求实施飞行活动的，由民用航空管理部门责令改正，处 5 万元以上 50 万元以下的罚款；情节严重的，责令停业整顿直至吊销其运营合格证。

第五十条 无民事行为能力人、限制民事行为能力人违反本条例规定操控民用无人驾驶航空器飞行的，由公安机关对其监护人处 500 元以上 5000 元以下的罚款；情节严重的，没收实施违规飞行的无人驾驶航空器。

违反本条例规定，未取得操控员执照操控民用无人驾驶航空器飞行的，由民用航空管理部门处 5000 元以上 5 万元以下的罚款；情节严重的，处 1 万元以上 10 万元以下的罚款。

违反本条例规定，超出操控员执照载明范围操控民用无人驾驶航空器飞行的，由民用航空管理部门处 2000 元以上 2 万元以下的罚款，并处暂扣操控员执照 6 个月至 12 个月；情节严重的，吊销其操控员执照，2 年内不受理其操控员执照申请。

违反本条例规定，未取得操作证书从事常规农用无人驾驶航空器作业飞行活动的，由县级以上地方人民政府农业农村主管部门责令停止作业，并处 1000 元以上 1 万元以下的罚款。

第五十一条 组织飞行活动的单位或者个人违反本条例第三十二条、第三十三条规定的，由民用航空管理部门责令改正，可以处 1 万元以下的罚款；拒不改正的，处 1 万元以上 5 万元以下的罚款，并处暂扣运营合格证、操控员执照 1 个月至 3 个月；情节严重的，由空中交通管

理机构责令停止飞行 6 个月至 12 个月，由民用航空管理部门处 5 万元以上 10 万元以下的罚款，并可以吊销相应许可证件，2 年内不受理其相应许可申请。

违反本条例规定，未经批准操控微型、轻型、小型民用无人驾驶航空器在管制空域内飞行，或者操控模型航空器在空中交通管理机构划定的空域外飞行的，由公安机关责令停止飞行，可以处 500 元以下的罚款；情节严重的，没收实施违规飞行的无人驾驶航空器，并处 1000 元以上 1 万元以下的罚款。

第五十二条 违反本条例规定，非法拥有、使用无人驾驶航空器反制设备的，由无线电管理机构、公安机关按照职责分工予以没收，可以处 5 万元以下的罚款；情节严重的，处 5 万元以上 20 万元以下的罚款。

第五十三条 违反本条例规定，外国无人驾驶航空器或者由外国人员操控的无人驾驶航空器在我国境内实施测绘飞行活动的，由县级以上人民政府测绘地理信息主管部门责令停止违法行为，没收违法所得、测绘成果和实施违规飞行的无人驾驶航空器，并处 10 万元以上 50 万元以下的罚款；情节严重的，并处 50 万元以上 100 万元以下的罚款，由公安机关、国家安全机关按照职责分工决定限期出境或者驱逐出境。

第五十四条 生产、改装、组装、拼装、销售和召回微型、轻型、小型民用无人驾驶航空器系统，违反产品质量或者标准化管理等有关法律法规的，由县级以上人民政府市场监督管理部门依法处罚。

除根据本条例第十五条的规定无需取得无线电频率使用许可和无线电台执照的情形以外，生产、维修、使用民用无人驾驶航空器系统，违反无线电管理法律法规以及国家有关规定的，由无线电管理机构依法处罚。

无人驾驶航空器飞行活动违反军事设施保护法律法规的，依照有关法律法规的规定执行。

第五十五条 违反本条例规定，有关部门、单位及其工作人员在无人驾驶航空器飞行以及相关活动的管理工作中滥用职权、玩忽职守、徇私舞弊或者有其他违法行为的，依法给予处分。

第五十六条 违反本条例规定，构成违反治安管理行为的，由公安机关依法给予治安管理处罚；构成犯罪的，依法追究刑事责任；造成人身、财产或者其他损害的，依法承担民事责任。

## 第六章 附 则

第五十七条 在我国管辖的其他空域内实施无人驾驶航空器飞行活动，应当遵守本条例的

有关规定。

无人驾驶航空器在室内飞行不适用本条例。

自备动力系统的飞行玩具适用本条例的有关规定，具体办法由国务院工业和信息化主管部门、有关空中交通管理机构会同国务院公安、民用航空主管部门制定。

第五十八条 无人驾驶航空器飞行以及有关活动，本条例没有规定的，适用《中华人民共和国民用航空法》、《中华人民共和国飞行基本规则》、《通用航空飞行管制条例》以及有关法律、行政法规。

第五十九条 军用无人驾驶航空器的管理，国务院、中央军事委员会另有规定的，适用其规定。

警察、海关、应急管理部门辖有的无人驾驶航空器的适航、登记、操控员等事项的管理办法，由国务院有关部门另行制定。

第六十条 模型航空器的分类、生产、登记、操控人员、航空飞行营地等事项的管理办法，由国务院体育主管部门会同有关空中交通管理机构，国务院工业和信息化、公安、民用航空主管部门另行制定。

第六十一条 本条例施行前生产的民用无人驾驶航空器不能按照国家有关规定自动向无人驾驶航空器一体化综合监管服务平台报送识别信息的，实施飞行活动应当依照本条例的规定向空中交通管理机构提出飞行活动申请，经批准后方可飞行。

第六十二条 本条例下列用语的含义：

（一）空中交通管理机构，是指军队和民用航空管理部门内负责有关责任区空中交通管理的机构。

（二）微型无人驾驶航空器，是指空机重量小于 0.25 千克，最大飞行真高不超过 50 米，最大平飞速度不超过 40 千米/小时，无线电发射设备符合微功率短距离技术要求，全程可以随时人工介入操控的无人驾驶航空器。

（三）轻型无人驾驶航空器，是指空机重量不超过 4 千克且最大起飞重量不超过 7 千克，最大平飞速度不超过 100 千米/小时，具备符合空域管理要求的空域保持能力和可靠被监视能力，全程可以随时人工介入操控的无人驾驶航空器，但不包括微型无人驾驶航空器。

（四）小型无人驾驶航空器，是指空机重量不超过 15 千克且最大起飞重量不超过 25 千克，具备符合空域管理要求的空域保持能力和可靠被监视能力，全程可以随时人工介入操控的无人驾驶航空器，但不包括微型、轻型无人驾驶航空器。

（五）中型无人驾驶航空器，是指最大起飞重量不超过 150 千克的无人驾驶航空器，但不包括微型、轻型、小型无人驾驶航空器。

（六）大型无人驾驶航空器，是指最大起飞重量超过 150 千克的无人驾驶航空器。

（七）无人驾驶航空器系统，是指无人驾驶航空器以及与其有关的遥控台（站）、任务载荷和控制链路等组成的系统。其中，遥控台（站）是指遥控无人驾驶航空器的各种操控设备（手段）以及有关系统组成的整体。

（八）农用无人驾驶航空器，是指最大飞行真高不超过 30 米，最大平飞速度不超过 50 千米/小时，最大飞行半径不超过 2000 米，具备空域保持能力和可靠被监视能力，专门用于植保、播种、投饵等农林牧渔作业，全程可以随时人工介入操控的无人驾驶航空器。

（九）隔离飞行，是指无人驾驶航空器与有人驾驶航空器不同时在同一空域内的飞行。

（十）融合飞行，是指无人驾驶航空器与有人驾驶航空器同时在同一空域内的飞行。

（十一）分布式操作，是指把无人驾驶航空器系统操作分解为多个子业务，部署在多个站点或者终端进行协同操作的模式。

（十二）集群，是指采用具备多台无人驾驶航空器操控能力的同一系统或者平台，为了处理同一任务，以各无人驾驶航空器操控数据互联协同处理为特征，在同一时间内并行操控多台无人驾驶航空器以相对物理集中的方式进行飞行的无人驾驶航空器运行模式。

（十三）模型航空器，也称航空模型，是指有尺寸和重量限制，不能载人，不具有高度保持和位置保持飞行功能的无人驾驶航空器，包括自由飞、线控、直接目视视距内人工不间断遥控、借助第一视角人工不间断遥控的模型航空器等。

（十四）无人驾驶航空器反制设备，是指专门用于防控无人驾驶航空器违规飞行，具有干扰、截控、捕获、摧毁等功能的设备。

（十五）空域保持能力，是指通过电子围栏等技术措施控制无人驾驶航空器的高度与水平范围的能力。

第六十三条 本条例自 2024 年 1 月 1 日起施行。

# 民用航空空中交通管制员执照管理规则

交通运输部令 2026 年第 9 号

## 第一章 总 则

第一条 为了规范民用航空空中交通管制员执照的管理，根据《中华人民共和国民用航空法》《中华人民共和国行政许可法》《中华人民共和国飞行基本规则》等法律、行政法规，制定本规则。

第二条 本规则适用于民用航空空中交通管制员（以下简称管制员）执照的申请、颁发、管理和监督。

第三条 对管制员实行执照管理制度。管制员应当持有有效注册的执照上岗工作。

除法律、法规、规章另有规定外，管制员执照长期有效。

第四条 管制员执照由中国民用航空局（以下简称中国民航局）统一颁发和管理。

中国民用航空地区管理局（以下简称民航地区管理局）负责本辖区内管制员执照的具体管理工作。

依照本规则规定承担管制员执照管理相关工作的其他单位和个人应当根据授权做好相关工作，并接受中国民航局和民航地区管理局监督。

第五条 管制员执照类别（以下简称执照类别）、英语无线电陆空通信资格（以下简称英语资格）、特殊技能水平（以下简称特殊技能）、从事空中交通管制工作的地点（以下简称工作地点）等以签注标明。

管制员所从事的工作应当与其执照签注相符合。

第六条 管制员执照类别包括机场管制、进近管制、区域管制、进近监视管制、区域监视管制、飞行服务、运行监控、机坪管制等八类。

为通用机场提供机场管制服务的人员，可以按照本规则第二十一条、第四十二条规定降低年龄、英语知识、申请经历要求，但应当在其机场管制类别签注后注明“（通用）”。仅持有机场管制（通用）类别签注的，不得在运输机场从事空中交通管制工作。

机场管制类别签注注明“（通用）”的，在通过执照理论考试中的航空英语测试或者取得英语资格签注，满足岗位经历要求并再次通过技能考核后，可以取消机场管制类别签注中“（通用）”限制。

第七条 本规则中下列用语的含义是：

（一）管制员执照，是指管制员执照持有人（以下简称持照人）具有符合要求的知识、技能和经历，有资格从事特定空中交通管制工作的证明文件。

（二）空中交通管制检查员（以下简称管制检查员），是指由中国民航局委任，依照规定代表中国民航局从事有关空中交通管制员资质管理和空中交通管制单位（以下简称管制单位）技术检查等工作的专业技术人员。

（三）管制员执照培训合格证（以下简称培训合格证），是指表明合格证持有人在管制员专业培训机构为获取执照或者增加签注而完成专门训练的证明文件。

（四）管制员理论考试合格证（以下简称理论考试合格证），是指表明合格证持有人具备从事空中交通管制工作所需专业知识的证明文件。

（五）管制员技能考核合格证（以下简称技能考核合格证），是指表明合格证持有人具备从事空中交通管制工作所需专业技能的证明文件。

（六）作用于精神的物品，是指酒精、鸦片、大麻、可卡因及其他兴奋剂，安眠药及其他镇静剂，幻觉剂，但咖啡和烟草除外。

（七）岗位培训教员，是指由管制单位聘任的符合岗位培训教员聘任条件并能履行岗位培训教员职责的持照管制员。

## 第二章 执照申请、审查与颁发

第八条 管制员执照或者增加签注申请人在提出申请前应当按照规定参加体检鉴定，完成规定的专业培训，通过理论考试和技能考核，获得必要的申请经历，并取得相应的证明文件。

第九条 管制员执照或者增加签注申请人应当在管制员专业培训机构完成规定的专业培训，通过培训机构的考核，并取得培训机构颁发的培训合格证。

第十条 管制员专业培训机构应当详细记录申请人培训情况，妥善保存人员培训的技术资料，保存期限不少于 10 年。

第十一条 申请管制员执照或者增加签注前应当完成本规则第四十一条所规定的岗位培训，并获得在岗位培训教员监督下岗位实作的经历。

第十二条 按照规定取得培训合格证，并满足规定的申请经历要求后，管制员执照或者增加签注申请人方可参加理论考试。

管制员执照或者增加签注申请人的理论考试由从事空中交通管制工作的单位所在地的民航地区管理局组织。

第十三条 管制员执照或者增加签注理论考试内容应当符合本规则对申请人应当具备知识的要求。

第十四条 管制员执照或者增加签注理论考试可以采用笔试或者计算机辅助考试形式。

理论考试成绩达到总分 80%（含）以上的申请人方可获得理论考试合格证。

第十五条 管制员执照或者增加签注理论考试中，禁止下列行为：

- （一）复制或者取走试卷；
- （二）向其他申请人提供或者从其他不正当途径得到试卷的任一部分内容；
- （三）帮助他人或者接受他人帮助进行答卷；
- （四）使用未经批准的材料或者其他辅助物品；
- （五）其他违反考试规定或者考试作弊的行为。

第十六条 管制员执照或者增加签注理论考试合格者由民航地区管理局颁发理论考试合格证。理论考试合格证有效期 3 年。

第十七条 按照规定取得培训合格证，并满足规定的申请经历要求后，管制员执照或者增加签注申请人方可参加技能考核。

管制员执照或者增加签注申请人的技能考核由从事空中交通管制工作的单位所在地的民航地区管理局组织，并安排管制检查员主持考核。

第十八条 管制员执照或者增加签注技能考核内容应当符合本规则对申请人应当具备技能的要求。

第十九条 管制员执照或者增加签注技能考核可以通过在实际运行环境中或者模拟环境中了解申请人技术能力的方式进行。

主持考核的管制检查员应当详细记录考核情况，分析申请人技术水平，并评定技能考核结果。

管制员执照或者增加签注技能考核按优、良、中、差评定。考核评定在良（含）以上为考核合格。

第二十条 经主持考核的管制检查员评定，管制员执照或者增加签注技能考核合格者由民航地区管理局颁发技能考核合格证。技能考核合格证有效期 1 年。

第二十一条 申请取得管制员执照，应当具备下列条件：

- （一）具有中华人民共和国国籍；
- （二）热爱民用航空事业，具有良好的品行，未受过刑事处罚；
- （三）年满 21 周岁，初次申请不满 35 周岁；
- （四）具备高等学校本科及以上学历；
- （五）具备从事空中交通管制工作的职业倾向性能力，能正确读、听、说、写汉语，口齿清楚，无影响双向无线电通话的口吃和口音；
- （六）通过规定的体检，取得有效的体检合格证；
- （七）完成规定的专业培训，具备本规则第三十三条至第三十六条规定的知识，取得有效的培训合格证；
- （八）通过理论考试，取得有效的理论考试合格证；
- （九）通过技能考核，具备本规则第三十七条至第四十条规定的技能，取得有效的技能考核合格证；
- （十）符合本规则第四十一条规定的管制员执照申请经历要求。

申请机场管制（通用）执照类别不受前款第三项规定的限制。

第二十二条 符合本规则第二十一条规定条件的管制员执照申请人，应当向从事空中交通管制工作的单位所在地的民航地区管理局提交本规则附件规定的《民用航空空中交通管制员执照申请表》以及申请人身份证明、学历证明、体检合格证、培训合格证、理论考试合格证、技能考核合格证、岗位培训和工作经历证明、近期照片等申请材料，或者有效的电子文件及编号。

第二十三条 对于申请材料不齐全或者不符合格式要求的，民航地区管理局应当当场或者在收到申请材料的 5 个工作日内一次性通知申请人需要补正的全部内容，逾期不通知视为在收到申请材料之日起即为受理。

第二十四条 民航地区管理局应当对申请人是否具备条件进行初步审查，并将申请材料及初步审查意见于受理申请之日起 10 个工作日内报送中国民航局。

第二十五条 中国民航局自收到民航地区管理局报送的申请材料及初步审查意见之日起 10 个工作日内，对申请材料进行审核并作出决定。符合条件的，应当予以批准，并自批准之日起 10 个工作日内向申请人颁发管制员执照；不符合条件的，应当不予批准，并通知民航地区管理局和申请人，说明不予批准的原因，告知申请人享有依法申请行政复议或者提起行政诉讼的权利。

第二十六条 管制员执照由中国民航局颁发，并由中国民航局局长或者其授权人员签署。

第二十七条 管制员取得英语资格相应等级的，方可使用英语进行无线电陆空通信。

申请增加英语资格签注的，除了符合本规则第二十一条规定的条件外，还应当通过中国民航局规定的管制英语等级考核，达到 4 级及以上能力。英语等级测试机构应当及时向中国民航局提交考核情况。

第二十八条 中国民航局根据空中交通管理新技术发展应用情况以及采用的空中交通管制方式和手段，增加管制员执照特殊技能签注，表明持照人有从事特殊管制岗位工作的能力。

第二十九条 管制员工作地点应当与其执照上的工作地点签注保持一致。

第三十条 符合本规则第二十一条规定条件的持照人可以申请增加或者变更执照类别、特殊技能或者工作地点签注。申请程序参照执照申请程序办理。

已持有管制员执照，申请增加执照类别签注的，不受本规则第二十一条第一款第四项规定的限制。

第三十一条 本规则附件《民用航空空中交通管制员执照申请表》第 I 项中的管制员基本信息发生变更的，持照人应当向从事空中交通管制工作的单位所在地的民航地区管理局提出申请并提交相关证明材料。对于需要在执照上体现的信息，由民航地区管理局审核后报中国民航局换发执照。

第三十二条 管制员执照遗失或者损坏的，持照人应当向从事空中交通管制工作的单位所在地的民航地区管理局申请补发，由民航地区管理局审核后报中国民航局补发。

### 第三章 申请人应当具备的知识、技能和经历

第三十三条 管制员执照申请人应当具备下列通用知识：

- （一）与管制员、空中交通管制工作相关的法律、法规、规章、标准和规定；
- （二）工作中所用设备的一般原理、使用与限制；
- （三）飞行原理，航空器（含无人驾驶航空器）、动力装置与系统的操作原理与功能，与空中交通管制运行相关的航空器性能；
- （四）与空中交通管制相关的人的因素，包括威胁安全的因素与差错管理，安全管理；
- （五）航空气象学，气象文档和信息的使用与理解，影响飞行运行和安全的天气现象的起源与特征，测高法；
- （六）空中导航原理，导航系统与目视助航设备原理、限制及精度；
- （七）空中交通管制、通信、无线电通话和用语程序（正常、非正常及应急），相关航空文件的使用，与飞行有关的安全措施；
- （八）与有关单位之间的协调；
- （九）相关航行资料、航图；
- （十）航空情报服务的组织与实施；
- （十一）应急、搜寻与援救的计划和程序；
- （十二）航空英语相关知识。

第三十四条 管制员执照类别签注为机场管制、进近管制、区域管制、进近监视管制、区域监视管制的申请人应当具备下列与执照类别及其工作职责相适应的知识：

（一）工作中所用通信、导航、监视（雷达/广播式自动相关监视（Automatic Dependent Surveillance Broadcast，以下简称 ADS - B））等设备的一般原理、使用与限制；

（二）飞行动态电报、航行通告的辨读；

（三）飞行流量管理；

（四）负责区域的空域结构、机场飞行程序、地形和显著地标、天气现象；

（五）机场飞行程序设计、最低运行标准制定的基本知识；

（六）风险管理、危险源识别与评估；

（七）管制中各类运行程序的实施方法；

（八）飞行冲突预测及安全间隔配备；

（九）加速并保持有序、高效运行的方法。

管制员执照类别签注为机场管制的，除了掌握上述知识外，还应当掌握机场跑道与滑行道结构、机场灯光、场面标记与标志等知识。

第三十五条 管制员执照类别签注为飞行服务、运行监控的申请人应当具备下列与执照类别及其工作职责相适应的知识：

（一）工作中所用通信、导航等设备的一般原理、使用与限制；

（二）飞行动态电报的拍发，航行通告的应用；

（三）飞行计划的使用与处理；

（四）与航空情报服务、航图相关的法律、法规、规章、标准和规定；

（五）应急、搜寻与援救的计划和程序。

第三十六条 管制员执照类别签注为机坪管制的申请人应当具备下列与执照类别及其工作职责相适应的知识：

（一）工作中所用通信、监视引导（场面监视/ADS-B）设备的一般原理、使用与限制；

（二）机场运行资源调配的方法；

（三）机场滑行道结构、停机位分布及限制；

（四）机坪灯光、场面标记与标志。

第三十七条 管制员执照类别签注为机场管制、进近管制、区域管制、进近监视管制、区域监视管制的申请人应当具备下列与执照类别及其工作职责相适应的技能：

（一）掌握各类工作程序，正确实施管制，合理调配飞行间隔；

（二）熟练使用通信、导航、监视（雷达/ADS-B）等设备；

（三）熟练进行地/地、地/空通信；

（四）正确使用航行通告、航行资料、航图、气象资料、航空电码简字简语；

（五）正确实施紧急处置程序；

（六）提供安全、有序和高效的管制服务所需的技能、判断力与表现，达到与所授予权利与履行岗位职责相适应的能力和水平；

（七）识别威胁安全的因素与差错，并对其进行有效管理。

第三十八条 管制员执照类别签注为飞行服务的申请人应当具备下列与执照类别及其工作职责相适应的技能：

（一）熟练进行飞行动态电报、航行通告的编发和处理；

（二）熟练处理飞行计划；

（三）熟练提供飞行服务；

（四）熟练处理航空数据；

（五）正确使用航空情报资料和航图；

（六）正确实施紧急处置程序；

(七) 能够看懂气象报文、天气图，能够进行天气形势的一般分析，能够择优选择航路航线和有利飞行高度层；

(八) 能够对机型的性能、机场、航路航线情况进行分析；

(九) 能够正确使用航行通告代码和简缩字，掌握民用机场使用细则的内容和编写所需的原始资料；

(十) 提供及时、准确和完整的飞行服务所需的其他技能，达到与履行岗位职责相适应的能力和水平。

第三十九条 管制员执照类别签注为运行监控的申请人应当具备下列与执照类别及其工作职责相适应的技能：

(一) 能够熟练地组织和协调所辖区域内各空管保障单位的空管运行工作；

(二) 掌握空中领航计算；

(三) 能够看懂气象报文、天气图，能够进行天气形势的一般分析，能够择优选择航路航线和有利飞行高度层；

(四) 掌握无线电、电子设备的使用；

(五) 掌握各类航空电报的编发；

(六) 熟练进行地/地、地/空通信；

(七) 掌握所辖区域内紧急处置程序的实施；

(八) 能够对航空器性能、机场、航线情况进行分析；

(九) 熟练制定飞行计划；

(十) 掌握各类飞行保障设备的服务程序和组织程序；

(十一) 掌握航图的使用、航行通告的应用；

(十二) 熟悉飞行组织工作，能够拟定飞行和各保障部门在飞行工作中的协同方案；

(十三) 熟悉应急、搜寻与援救的计划和程序；

(十四) 达到与履行岗位职责相适应的其他能力和水平。

第四十条 管制员执照类别签注为机坪管制的申请人应当具备下列与执照类别及其工作职责相适应的技能：

- （一）掌握各类工作程序，正确实施管制；
- （二）熟练使用各种工作设备；
- （三）熟练进行地/地通信；
- （四）正确使用航行通告、航行资料、航图、气象资料、航空电码简字简语；
- （五）正确实施机坪航空器运行保障；
- （六）合理、高效调配机场机坪运行资源；
- （七）正确实施紧急处置程序；

（八）提供安全、有序和高效的管制服务所需的技能、判断力与表现，达到与所授予权利与履行岗位职责相适应的能力和水平。

第四十一条 管制员执照申请人应当符合下列申请经历要求：

（一）完成《民用航空空中交通管制培训管理规则》规定的岗位培训并达到相关要求。

（二）机场管制、进近管制、区域管制、飞行服务、运行监控、机坪管制类别签注申请人，在岗位培训教员监督下，完成至少 3 个月的岗位实作且时间不小于 180 小时；进近监视管制、区域监视管制类别签注申请人，在岗位培训教员监督下，完成至少 4 个月的岗位实作且时间不小于 240 小时。

（三）增加或者变更工作地点签注的申请人，应当于新工作地点在岗位培训教员监督下，完成至少 1 个月的岗位实作且时间不小于 60 小时，但增加或者变更的工作地点为新设立管制单位的情况除外。

前款第二项规定的经历要求，申请人应当在申请前的 1 年内完成，可以同时进行。

第四十二条 申请人已经持有另一类别签注的管制员执照的，其申请经历要求可以根据实际情况予以简化，但不得低于规定时间的 1/2。

为通用机场提供机场管制服务的人员，可以简化本规则第三十三条通用知识和第四十一条申请经历的要求，其中通用知识可以不包括航空英语相关知识，申请经历不得低于规定时间的 1/2。

申请人为已经持有军方飞行管制员执照人员，满足本规则及相关要求的，可以申请民用航空相应类别管制员执照签注。其申请经历要求可以视情简化，但不得低于规定时间的 1/2。

民航行政机关和事业单位从事空中交通管制相关工作的人员、院校空中交通管制专业教师申请管制员执照的，其申请经历要求可以视情简化，但不得低于规定时间的 1/2，并在执照中注明仅可从事管理或者教学工作。其中，院校空中交通管制专业教师申请管制员执照的，还可以不受本规则第二十一条第一款第三项、第六项规定的限制，但其执照权利仅限于教学，不能从事管制指挥工作。

#### 第四章 执照管理

第四十三条 已获得执照的管制员应当满足下列近期经历要求：

- （一）每 6 个月内在管制员执照载明工作地点履行岗位值勤的时间不少于 80 小时；
- （二）熟悉与履行岗位值勤相关、现行有效的规则、程序和资料；
- （三）按照《民用航空空中交通管制培训管理规则》的规定完成有关岗位培训并达到相关要求。

持照人持有两个（含）以上执照类别签注的，应当结合现岗位工作，满足其中至少一个执照类别签注的近期经历要求。

第四十四条 持照人有下列情形之一的，不得从事空中交通管制工作：

- （一）身体状况发生变化，出现不符合所持体检合格证相应医学标准的情况的；
- （二）饮用任何含酒精饮料之后的 8 小时之内或者处在酒精作用之下、血液中酒精浓度含量等于或者大于 0.04%，或者受到任何作用于精神的物品影响损及工作能力的；
- （三）被依法暂停行使执照权利期间。

第四十五条 管制单位应当定期组织管制员全面身体检查和休养，以保证管制员身体和心理健康。

第四十六条 持照人履行岗位培训、岗位培训教员职责、管制检查员检查、协助参与行政检查时间计入管制员值勤时间。

第四十七条 持照人所在工作单位应当建立管制员技术档案，如实记录持照人岗位培训、理论考试、技能考核、执照检查、岗位工作等技术经历。

第四十八条 持照人从事执照相应的岗位工作时应当携带执照或者将执照保存在岗位所在单位，便于接受执照检查。

第四十九条 管制员执照实行注册管理。注册的有效期为1年。颁发执照时，自动获得首次注册。

第五十条 持照人所在工作单位每年应当对其知识和技能进行考试、考核，作出是否掌握管制工作岗位所需知识和技能的结论，并将考试、考核情况记入管制员技术档案。

第五十一条 符合下列条件的，可以进行注册：

（一）持有有效的体检合格证；

（二）符合本规则第四十三条规定的近期经历要求；

（三）通过所在工作单位组织的理论知识考试和技能考核，具备管制工作岗位所需掌握的知识和技能。

第五十二条 持照人所在工作单位或者工作地点签注单位应当在执照注册有效期满前为满足注册条件的持照人进行执照注册，注册情况报所在地的民航地区管理局备案。持照人所在工作单位或者工作地点签注单位应当在注册完成后10个工作日内完成备案。

管制单位不得安排未经注册或者注册无效的管制员独立从事其执照载明的的工作。

持照人连续超过6个月不从事执照载明的的工作，再次注册时，应当按照要求，进行熟练培训，方可重新注册。

第五十三条 持照人所在工作单位跨民航地区管理局辖区变更的，应当由民航地区管理局办理相关的执照档案转移。

变更后的工作单位完成重新注册后，由民航地区管理局报中国民航局备案。重新注册后，执照仍适用原注册有效期。

第五十四条 民航地区管理局可以进行管制员执照注册检查，核实体检合格证，持照人岗位培训、近期经历的情况，考核持照人的知识和技能。未通过管制员执照注册检查的，由持照人所在工作单位或者工作地点签注单位取消执照注册。

未通过管制员执照注册检查的持照人申请重新注册的，由民航地区管理局对其进行管制员执照重新注册检查。对符合条件的，由持照人所在工作单位或者工作地点签注单位重新注册。

第五十五条 逾期未注册的持照人申请重新注册的，由民航地区管理局对其进行管制员执照重新注册检查。对符合条件的，由持照人所在工作单位或者工作地点签注单位重新注册。

第五十六条 管制员执照注册检查中的技能考核由管制检查员具体实施。

第五十七条 民航地区管理局应当将管制员执照注册检查情况报中国民航局备案。

第五十八条 遇有自然灾害、突发公共卫生事件或者其他紧急情况时，为了保证管制单位正常运行，可以对理论考试、技能考核、英语资格签注、工作地点签注，以及执照注册要求等进行偏离。偏离申请由管制单位提出，经民航地区管理局审核后，报中国民航局同意。

## 第五章 法律责任

第五十九条 管制员专业培训机构违反本规则第九条规定，对不符合条件的人员颁发或者对符合条件的人员不予颁发培训合格证的，由中国民航局或者民航地区管理局给予警告或者处1万元以上5万元以下的罚款。

第六十条 管制员执照或者签注申请人违反本规则第十五条理论考试禁止行为的规定的，由民航地区管理局责令改正，给予警告，可以决定取消其考试成绩；情节严重的，1年内不得再次申请管制员执照或者增加签注理论考试。

第六十一条 管制员执照申请人以欺骗、贿赂等不正当手段取得执照的，由中国民航局撤销其执照，3年内不得再次申请管制员执照；由民航地区管理局对当事人给予警告或者处1万元以上5万元以下的罚款。

第六十二条 违反本规则规定，未取得管制员执照或者超出执照类别签注范围独立从事空中交通管制工作的，由民航地区管理局责令停止民用航空活动，处1万元以上5万元

以下的罚款；情节严重的，处 5 万元以上 20 万元以下的罚款；对超出执照类别签注范围独立从事空中交通管制工作的管制员，可以吊销其管制员执照。

管制员有前款情形的，对其所属单位处 10 万元以上 50 万元以下的罚款；情节严重的，处 50 万元以上 200 万元以下的罚款。

第六十三条 持照人违反本规则第四十四条第一项、第三项规定，从事空中交通管制工作的，由民航地区管理局给予警告或者处 5000 元以上 2 万元以下的罚款，对其所在工作单位处 5 万元以上 10 万元以下的罚款。

第六十四条 持照人违反本规则第四十四条第二项规定，从事空中交通管制工作时，受到酒精类饮料或者药物的影响，损及工作能力的，由民航地区管理局给予警告，暂扣执照 1 个月至 6 个月；情节严重的，吊销执照，对管制单位处 1 万元以上 10 万元以下的罚款。

第六十五条 持照人所在工作单位违反本规则第四十七条规定，未规范管理持照人技术档案的，由民航地区管理局责令改正；情节严重的，给予警告。

第六十六条 违反本规则规定，持照人执照未经有效注册而独立从事空中交通管制工作的，由民航地区管理局责令停止民用航空活动，给予警告；情节严重的，处 1 万元以上 5 万元以下的罚款。

第六十七条 管制单位违反本规则规定，安排执照未经有效注册的持照人独立从事空中交通管制工作的，由民航地区管理局责令改正，给予警告；情节严重的，处 5 万元以上 10 万元以下的罚款。

第六十八条 持照人所在工作单位或者工作地点签注单位未按照规定履行执照注册职责的，由民航地区管理局责令改正，对持照人所在工作单位或者工作地点签注单位给予警告；情节严重的，处 1 万元以上 5 万元以下的罚款。

第六十九条 持照人未按照规定履行职责，对一般征候、严重征候或者事故负有直接责任的，由中国民航局或者民航地区管理局处 1 万元以上 5 万元以下的罚款；违反《中华人民共和国飞行基本规则》相关规定的，依照《中华人民共和国飞行基本规则》第一百一十九条的规定处理。

第七十条 持照人对事故负有直接责任的，由民航地区管理局依照《生产安全事故报告和调查处理条例》第四十条的规定，暂停或者撤销其执照。

第七十一条 从事管制员执照管理工作的人员在实施执照管理过程中违反法律、行政法规或者本规则规定，或者不依法履行本规则规定的监督检查职责的，依法给予处分；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

第七十二条 从事管制员技能考核的管制检查员违反本规则规定，不正确履行职责的，由民航地区管理局责令改正；情节严重的，由中国民航局取消其管制检查员资格。

## 第六章 附 则

第七十三条 本规则施行前已经同时持有 ADS - B 特殊技能签注和雷达管制类别签注的，或者已通过 ADS - B 差异化培训并持有雷达管制类别签注的，可以直接申请换发进近监视管制或者区域监视管制类别签注。仅取得 ADS - B 特殊技能签注的，经民航地区管理局组织补充理论考试和技能考核合格后，可以申请换发进近监视管制或者区域监视管制类别签注。

第七十四条 按照规定已取得机坪管制单位颁发的上岗资质的，进行管制员执照申请时，其年龄不受本规则第二十一条第一款第三项规定的限制。已取得基础培训合格证的，理论考试合格后颁发管制员执照；未取得基础培训合格证的，理论考试合格后颁发管制员执照，但仅限于执照签注工作地点有效。

第七十五条 机坪管制类别签注申请人体检鉴定按照《空中交通管制员体检鉴定医学标准》中要求的 IIIb 级标准执行，但其他规章或者标准另有要求的，按照相关规章或者标准的要求执行。

第七十六条 新建多跑道机场设立塔台管制单位时，管制单位暂不具备监视岗位实作条件，持有相同类别签注的管制员，应当以岗位模拟机训练替代岗位实作经历，且模拟训练环境与实际运行环境相符，训练时间不少于岗位实作要求的 1/2。塔台分设进近的管制单位，在原机场管制单位承担空中交通服务工作的管制员，可以不考虑其申请经历要求。

第七十七条 由进近管制向进近监视管制过渡时，已取得本单位进近管制类别签注的管制员，同时持有其他工作地点进近监视管制类别签注的，可以不考虑其申请经历要求；未持有其他工作地点进近监视管制类别签注的，报民航地区管理局后，可以以岗位模拟机

训练替代岗位实作经历，但模拟训练环境应当与实际运行环境相符，使用高难度练习，且训练时间不少于岗位实作要求的 1/2。

第七十八条 本规则自 2026 年 7 月 1 日起施行。交通运输部于 2016 年 3 月 17 日以交通运输部令 2016 年第 15 号公布的《民用航空空中交通管制员执照管理规则》同时废止。

## 热点关注

- 交通运输部关于推动网络货运平台建立油价运价协同调整机制的通知
- 交通运输部 工业和信息化部 国务院国资委 市场监管总局关于印发《智能航运 2030 行动计划》的通知
- 国家邮政局公布 2025 年邮政行业运行情况
- 长三角首例海船通检互认案例落地洋山港



## 交通运输部关于推动网络货运平台建立油价运价协同调整机制的通知

为发挥网络货运平台示范作用，促进成品油价格变化向道路货运价格有序传导，合理引导市场预期，推动建立油价运价协同调整机制，现将有关事项通知如下。

### 一、明确需要调整的运价范围

网络货运平台包括撮合平台、承运平台。从事干线货运业务的撮合平台，需要调整的运价包括建议价（参考价）、最低阻断价等。从事干线货运业务的承运平台，需要调整的运价指实际承运人交易价格。从事同城货运业务的撮合平台，需要调整的运价包括起步价（基准价）、分段价（里程费）等。

### 二、建立油价运价协同调整机制

从事干线货运业务的撮合平台、承运平台运价调整，与全国汽、柴油最高零售价平均值（按实行一省一价的地区汽、柴油最高零售价算数平均计算）的变化进行协同；从事同城货运业务的撮合平台运价调整，与开展业务城市的汽、柴油最高零售价的变化进行协同。调整对象包括平台内全部接单营运货车。

各省级交通运输主管部门要指导辖区内网络货运平台，以月为周期开展运价与汽、柴油最高零售价协同调整。运价调整以汽、柴油最高零售价月度累计调整比例为基础，考虑运输总费用中汽柴油费用、通行费用、人工费用、保险费用、折旧费用及适当利润等构成确定，具体计算方法见附件。遇油价波动幅度较大，即汽、柴油最高零售价单次调整幅度超过 10%（含）的，以本次汽、柴油最高零售价调整比例为基础，按照上述方法提前做好运价调整计划并予以公示，在油价上涨后 3 个工作日内调整到位。先涨后降或先降后涨连续两次调整运价，统一以两次调整前的运价作为基数，计算需要上调或下降运价的额度，再相应调整运价。

### 三、做好运价调整信息发布

各省级交通运输主管部门要积极会同有关部门，指导网络货运平台实行明码标价，标示服务项目、服务内容以及价格或者计价方法；标示预估价格的，应当充分提示与最终结算价格之间可能存在的差异；不得在标价之外加价、收取任何未予标明的费用；因汽、柴油最高零售价变动调整运价的，在上调运价前，以弹窗、置顶等醒目方式公告运价调整情况。

各省级交通运输主管部门要严格执行《中华人民共和国价格法》等法律法规，积极协调有关部门依法依规加强市场调控和预期管理，督促网络货运平台合理调整运价，严禁发布低于成

本的运价。要指导本地道路货运企业将网络货运平台运价作为线下交易参考价，共同营造公平竞争市场环境。

附件：网络货运平台油价运价协同调整计算方法

交通运输部

2026年4月11日

### 《交通运输部关于推动网络货运平台建立油价运价协同调整机制的通知》政策解读

为促进成品油价格变化向道路货运价格有序传导，合理引导市场预期，切实保障货车司机合法权益，交通运输部制定印发了《关于推动网络货运平台建立油价运价协同调整机制的通知》（交运发〔2026〕30号）。主要内容包括3方面。

一是需要调整的运价范围方面，明确了从事干线货运业务的撮合平台、承运平台，从事同城货运业务的撮合平台，分别需要调整的运价范围。

二是建立油价运价协同调整机制方面，明确了运价调整基准、对象、周期、幅度及计算方式。

三是做好运价调整信息发布方面，明确了网络货运平台实行明码标价以及标示内容，运价调整的公告方式。

# 交通运输部 工业和信息化部 国务院国资委 市场监管总局关于印发《智能航运 2030 行动计划》的通知

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委）、工业和信息化主管部门、国资委、市场监管局（厅、委），有关中央企业，交通运输部部属各单位、部内各司局：

为深入贯彻党中央、国务院决策部署，顺应绿色智能航运业发展趋势，加快培育和发展新质生产力，交通运输部、工业和信息化部、国务院国资委、市场监管总局联合制定了《智能航运 2030 行动计划》。现印发给你们，请结合实际认真贯彻落实。

交通运输部

工业和信息化部

国务院国资委

市场监管总局

2026 年 2 月 28 日

## 智能航运 2030 行动计划

智能航运是以船舶自主化为重点，以基础设施数字化为支撑，以运行控制协同化为保障的水路运输系统。发展智能航运有利于提升航运安全、效率、环境保护水平，是培育新质生产力的重要应用场景。为贯彻《交通强国建设纲要》和《国家综合立体交通网规划纲要》，落实《国务院关于深入实施“人工智能+”行动的意见》，加快智能航运发展，制定本行动计划。

### 一、总体要求

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的二十大和二十届历次全会精神，完整准确全面贯彻新发展理念，服务加快构建新发展格局，以培育航运领域新质生产力、保障航运安全、提升航运效率、降低航运成本为目标，以科技创新和产业创新为路径，以场景应用为牵引，坚持安全可控、分类施策、注重实效，塑造航运新动能、新优势、新生态，完善现代化综合交通运输体系，为 2035 年基本建成交通强国提供坚实支撑。

到 2027 年，实现人工智能技术与航运要素广泛深度融合，智能航运核心关键技术取得突破。建立三个以上智能航运综合试点区域，开辟五条以上智能航运试点航线，打造十个以上可推广的智能航运典型场景，运营百艘以上智能船舶，制定一批技术标准，培养一批科技创新领

军人才，实现典型场景智能航运多要素有效协同，航运业依托智能技术防控人为失误、降低劳动强度、提高生产效率的能力初步显现，形成航运发展的新动能。

到 2030 年，全面掌握智能航运核心关键技术，具备谱系化装备系统供给能力，建立更加完善的政策法规和规范标准体系，智能航运公共基础设施和配套水平明显提高，人才队伍配套能力显著提升，实现从应用场景到产业生态的整体跃升，形成技术、产业、治理协同发展新模式，智能航运发展处于国际先进水平。

## 二、技术与装备攻关行动

### (一)开展智能航运共性技术研究

加强场景认知与推理研究。加快航运大模型技术研发与智能体适配应用，突破复杂环境高阶情境认知理解、航运要素时空动态预测评估等共性技术，提升复杂场景下航运作业的决策与控制水平。

加强人机协同与等效研究。加快场景化人机协同作业图谱研究，加强人机等效替代理论方法研究，开展智能自主系统的权限转移研究，建立智能系统技术水平与运行效果评价体系，加强高危作业场景具身智能物理交互研究，提升智能系统易用性与可靠性。

加强多智能体协作研究。加强船舶等载运工具编队航行、编组运行的协作技术研究，加快载运工具与基础设施任务分配和能力交互技术研究，开展自组织分布式系统控制技术研究，提升群体智能协同作业水平。

### (二)加快智能船舶技术与装备攻关

突破全天候高可靠航行环境与态势感知、复杂水域航行决策与控制、航海数字孪生、深远海气象导航等船舶智能航行关键技术，深化智能机舱、智能能效管理、智能货物管理、智能集成信息平台等船舶智能运行技术。

提升水上交通雷达、高速率通信、数字化导航等航海电子装备系统智能化水平，集成研发智能船舶综合控制系统。研制沿海、内河、远洋场景下的船舶自主航行与遥控驾驶成套装备系统，探索在具备通信条件的航线上实现全航程可用。加强远程运维与船岸互操作技术攻关，提升轮机、货物智能化成套装备系统的可靠性、兼容性。加强数据接口标准化及数智底座建设，提升智能船舶多源数据处理能力与水平。

### (三)加强港口航道智能化技术与装备攻关

深化智慧港口建设，提升对港口基础设施、港区通航环境、船舶运行状态的监测感知能力，推进智能靠离泊、智能装卸货、智能引航等船港协同技术与装备攻关，提升船港作业效率和安全水平。

加快智慧航道建设，提升内河桥区航段、进出通航建筑物航段、狭窄弯曲航段、变动回水区航段、滩险航段，以及恶劣自然水文时期、临时通航管制时期等复杂场景的船岸信息交互增强技术水平，加强面向船舶智能航行的智能终端与智能体的研制，提高智能船舶与智慧航道融合运行能力。

加快港航对外服务智能化转型，应用人工智能驱动的调度优化方法，提高船舶航行与港航作业的协同水平，构建港航服务的人工智能交互环境，提升公共服务、在线交易、经营决策、数字金融等效能。

#### (四)加快航海保障智能化技术与装备攻关

提升高精度卫星定位、高可信群体测绘、高动态水文气象导航、高可靠船岸通信和数据交换技术水平，加强水面目标辨识、星(地)基北斗导航增强、时空数据标准化、低轨卫星通信等相关装备的协同攻关。

构建支持船舶智能航行的高精度航行图生产体系与系统，挖掘水上空间地理信息数据要素价值。研制水上信息服务发布系统，制定支持不同驾驶模式和典型场景应用的结构化信息服务规则与接口协议。建立面向船舶智能航行的航海保障大数据资源池、知识库和信息服务注册系统，提升航行保障服务实时交互能力。

### 三、应用试点赋能行动

#### (一)加强成熟技术推广应用

聚焦短途转运、拖轮作业、海峡运输、渡口渡线、水上施工、岛礁补给以及过桥过闸、雾航夜航、狭窄弯曲航道、应急救援等典型场景，推动成熟的人工智能技术在航运领域规模化落地应用，加速智能感知、决策、控制等关键技术与装备迭代升级，以场景牵引技术突破和应用模式创新。

鼓励航运企业率先开展适配性智能化改造与场景化集成。加强面向智能航运的跨产业链、供应链合作，推动业务协同。推动智能航运技术在铁水联运、江海联运、水水中转等联运体系中的深度应用，加快交通物流降本提质增效。

## (二)推进多要素综合试点

在长三角、环渤海、粤港澳大湾区以及三峡库区、平陆运河、京杭运河等具有代表性的区域，认定一批智能航运综合试点区域，推动实施内河和沿海货运船舶编队自主航行创新工程，实现船舶、港口、航道、航保、服务、监管治理等多要素智能化协同发展。

选择沿海南北航线、内河水网航线等具有代表性的典型航线，认定一批智能航运试点航线，加强航线相关基础设施建设，试点推进通航、配员等相关安全监管和便利保障措施，实现重点航段智能航运要素集成。面向远洋运输，探索建立国际智能航运走廊。

根据辅助航行、遥控驾驶、自主航行的技术水平和应用效果，认定一批智能航运试点船舶(船队)，形成代表性船型，推动智能船舶商业化应用。

## 四、基础设施提升行动

### (一)加快通信导航设施建设

加快国产卫星互联网在船舶智能航行装备系统中的集成和应用，鼓励基础电信运营企业结合需求推进航道前沿重要点位移动网络覆盖，推动海上数字广播台链建设和中高频安全通信系统升级改造，加强与甚小口径终端(VSAT)卫星通信系统、星载甚高频数据交换系统(VDES)、北斗短报文和 5G 等多信道连通，提升船舶通信的覆盖范围和质量。建设全球海洋重要战略通道航行态势感知和通信保障应用平台，实现全球范围航海保障通信服务覆盖。

推进高精度、高可靠的陆海空天一体化北斗导航体系建设，完善北斗地基和星基增强设施建设布局，提高全航程可用率；加快多功能航标建设，提升助导航基础设施与船舶通导设备协同水平。

提升水文、气象、海况等航道感知设备部署密度，提高关键航道参数的监测能力；基于航行船舶的水深数据，探索构建分布式感知体系，提升水下地形感知能力，丰富水下感知要素类型；推进海事、航道、气象、水文等跨领域信息感知集成与交互，提高基础设施与船舶的协同感知水平。

加速通用航海数据模型(S-100)的本地化进程，统筹航行保障云计算、大数据、人工智能、区块链与支撑类设备设施建设，推进航行保障数据治理与开发利用，加快 S-100 成套数据产品与服务系统平台研制。

### (二)加快运营服务设施建设

推动商用智能船舶遥控驾驶中心建设，提升智能船舶的航行控制、安全监管和应急处置等配套设施供给能力；加强面向智能船舶的生产作业、供水供电等配套设施升级建设。

推动商用智能航运算力基础设施建设，加快智能航运高质量数据集建设，鼓励航运企业依托国资央企人工智能“焕新社区”开源开放共性能力，加强集约化建设。构建数据、服务、模型、算法为一体的支撑平台，提升智能航运场景认知与决策能力。

### (三)加快测试验证能力建设

提升智能航运装备系统测试能力。加强测试验证设备、数据分析软件、虚拟仿真平台等工具的研发与制造，加快智能航运所涉及的感知、决策、控制、通信、网信安全等装备系统功能、性能、成熟度的测试技术与设施建设，提升装备系统测试的准确性和可靠性。

提升智能船舶整船测试与验证配套能力。加快智能船舶整船测试验证的任务场景构建、安全水平评估、效率水平评价以及协同能力评测的方法、技术与设施建设，提升整船测试验证的有效性和权威性。

提升智能船舶检验技术水平。推动场景化检验模式应用，制定详细的检验脚本和执行流程，实现对船舶的远程检验和自动化检验。

## 五、监管治理提升行动

### (一)加快监管治理体系建设

加强智能航运相关法律、法规的前瞻性、引领性、适用性研究，加快制定智能船舶检验登记、人员配置与适任培训、公司管理、通航管理、安全监督、应急救助、事故调查、法律责任等规章制度。积极引导《海上自主水面船舶规则》等国际规则的制定方向，为国际智能航运治理提供中国方案。

加强智能航运技术标准与规范体系建设。加快分级分类、遥控驾驶、自主航行、船岸协同、等效替代、风险评估、网络安全等急需技术标准制定。加强智能航运相关的标准化技术组织建设，加快技术标准试点与验证，积极支持技术先进、实施效果好的团体标准转化为国家标准，积极参与国际标准制定工作。加强智能船舶技术规范体系建设，加快智能航行、智能作业、测试准入领域的技术规范制定。支持申请智能航运领域专利，保护智能航运知识产权。

加快智能航运数据与算法治理体系建设，加强数据采集、数据处理、数据共享应用等管理机制建设，强化数据分类分级管理，提升不同主体之间的数据协作水平；加强感知、决策、控

制算法的测试、评估等管理机制建设，提升算法的透明度、公平性和可信任性。

## (二)加快监管治理能力建设

加快智能航运技术监测能力建设。强化智能航行船舶数据采集、数据处理、风险评估等装备系统的信息交互集成能力建设，建立智能航行船舶运行监测系统，构建涵盖智能船舶测试验证与试点运营的监管治理平台。

加强智能航运风险预警防控能力建设。加快智能船舶的航行行为和运行状态认知评估能力建设，提升智能船舶的交通安全风险辨识水平与防控能力。加强智能航运数据交互的信道安全与信源安全保障能力建设，提升传输加密与抗干扰技术水平，提高网络和数据安全风险预警防控能力。

加快智能航运应急响应能力建设。加强涉海部门应急响应保障协同，提升突发事件的指挥调度、资源配置和应急处置能力。

## 六、保障措施

建立智能航运发展协调机制，加强部门之间、部省之间、政府与企业之间的工作协同。交通运输部会同工业和信息化部加强行动计划重点任务与相关规划的有效衔接，发挥国家科技项目和资金作用，支持智能航运、智能船舶发展；制定年度重点任务清单，鼓励智能航运、智能船舶技术应用，推进各项重点任务落实。国务院国资委支持中央企业承担智能航运重大科技攻关任务。市场监管总局、交通运输部、工业和信息化部加大力度组织做好智能航运、智能船舶相关标准化工作。交通运输部加强智能航运发展与新能源船舶建造、老旧设备更新、基础设施数字化转型等相关政策联动，引导社会资本共同支持发展智能航运，形成绿色智能航运发展政策合力；加强智能航运人才队伍建设，加快智能航运领军人才选拔培养，促进传统船员适应智能船舶发展转型。

### 《智能航运 2030 行动计划》解读

近日，交通运输部联合工业和信息化部等四部门联合发布了《智能航运 2030 行动计划》（以下简称《行动计划》），明确了未来五年我国智能航运发展的工作思路，提出 2030 年要实现的主要目标、4 个维度的重点任务以及保障措施等。

#### 主要目标

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的二十大和二十届历次全会精

神，全面贯彻新发展理念，以培育航运领域新质生产力、保障航运安全、降本提质增效为目标，以科技创新与场景应用为抓手，加快智能航运发展。到 2030 年，全面掌握智能航运核心关键技术，具备谱系化装备系统供给能力，建立更加完善的政策法规和规范标准体系，实现从应用场景到产业生态的整体跃升，形成技术、产业、治理协同的发展新模式，智能航运发展处于国际先进水平，为 2035 年基本建成交通强国提供坚实支撑。

## **重点任务**

### **维度 1 技术装备攻关行动**

聚焦智能航运共性技术、智能船舶技术装备、港口与航道智能技术装备、航海保障智能化技术装备四大领域开展技术攻关。重点加强智能航行场景认知与推理、人机协同等智能航运共性技术研究，加快船港协同及航海保障智能化技术与装备攻关，集成研发船舶自主航行与遥控驾驶成套装备系统。通过集中攻关、系统研发，全面提升航运技术装备智能化水平。

### **维度 2 应用试点赋能行动**

重点围绕加强成熟技术推广应用、推进多要素综合试点两个方面提出相关任务。聚焦拖轮作业以及应急救援等典型场景，推动成熟人工智能技术在航运领域规模化落地应用，促进智能航运技术与联运体系的深度融合应用。在具有代表性区域，培育一批智能航运综合试点区域，实现多要素智能化协同。选取沿海南北航线等典型航线打造智能航运试点航线。培育一批智能航运试点船舶（船队），形成代表性船型，推动智能船舶商业化应用。

### **维度 3 基础设施提升行动**

重点围绕通信导航配套设施、运营服务配套设施、测试验证配套能力提出三个方面的重点任务。持续推进海上通信设施数字化升级，成套数据产品与服务系统平台研制。推动商用智能船舶遥控驾驶中心和航运算力基础设施建设，构建一体化支撑平台。着力提升智能航运装备系统测试能力、智能船舶整船测试与验证配套能力、智能船舶检验能力，加快测试验证能力建设。

### **维度 4 监管治理提升行动**

重点围绕监管治理体系建设、监管治理能力两个方面提出相关重点任务。开展智能航运法律法规适用性、智能船舶安全管理规则制定、智能船舶人员配置及适任要求、智能航运技术规范 and 标准体系等研究及相关规则制定工作。加强智能航运技术监测能力、智能航运风险预警防控能力和智能航运应急响应能力建设。建立智能航行船舶运行监测系统，构建涵盖智能船舶测

试验验证与试点运营的监管治理平台。

### **实施安排**

通过建立智能航运发展协调机制,加强部门之间、部省之间、政府与企业之间的工作协同。发挥国家科技项目和资金作用,支持智能航运、智能船舶发展。支持企业承担智能航运重大科技攻关任务。加大力度组织做好智能航运、智能船舶相关标准化工作。加强智能航运发展与新能源船舶建造、老旧设备更新、基础设施数字化转型等相关政策联动,引导社会资本共同支持发展智能航运,形成绿色智能航运发展政策合力;加强智能航运人才队伍建设,加快智能航运领军人才选拔培养,促进传统船员适应智能船舶发展转型,通过组织实施智能航运高质量发展交通强国专项试点建设等一系列举措,确保智能航运各项重点任务落实,阶段性目标顺利实现。

## 国家邮政局公布 2025 年邮政行业运行情况

2025 年，邮政行业寄递业务量完成 2165.1 亿件，同比增长 11.8%。其中，快递业务量完成 1989.5 亿件，同比增长 13.6%。

2025 年，邮政行业业务收入（不包括邮政储蓄银行直接营业收入）累计完成 1.8 万亿元，同比增长 6.1%。其中，快递业务收入累计完成 1.5 万亿元，同比增长 6.5%。

其中，12 月份，邮政行业寄递业务量完成 197.7 亿件，同比增长 1.8%。其中，快递业务量完成 182.1 亿件，同比增长 2.3%。

12 月份，邮政行业业务收入完成 1630.0 亿元，同比增长 0.6%。其中，快递业务收入完成 1388.7 亿元，同比增长 0.7%。

从业务类型看，2025 年，同城快递业务量累计完成 157.9 亿件，同比增长 1.0%；异地快递业务量累计完成 1789.4 亿件，同比增长 15.0%；国际/港澳台快递业务量累计完成 42.2 亿件，同比增长 8.8%。

2025 年，邮政函件业务累计完成 6.8 亿件，同比下降 31.0%；包裹业务累计完成 3053.7 万件，同比下降 2.0%；报纸业务累计完成 162.5 亿份，同比下降 4.2%；杂志业务累计完成 5.9 亿份，同比下降 6.5%；汇兑业务累计完成 202.6 万笔，同比下降 26.0%。

图1 邮政行业寄递业务量

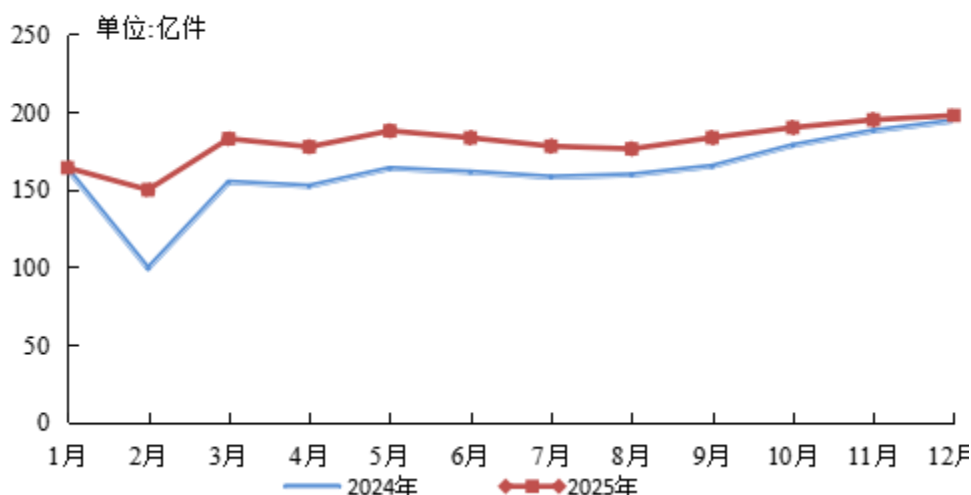
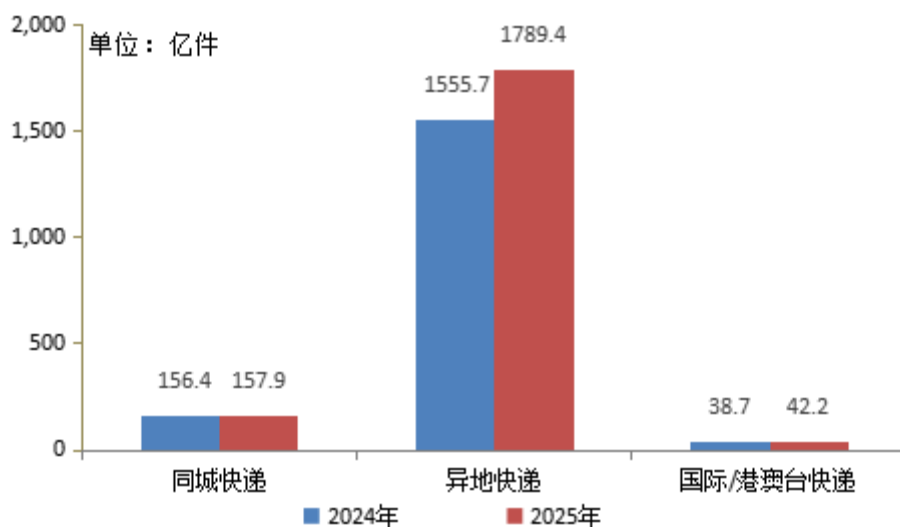
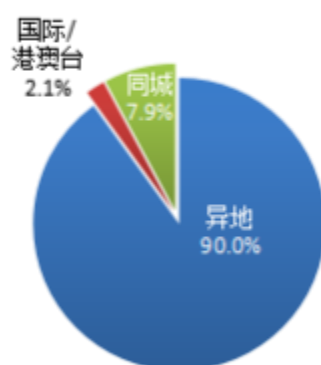


图2 分专业快递业务量比较



2025年，同城、异地、国际/港澳台快递业务量分别占全部快递业务量的7.9%、90.0%和2.1%。与去年同期相比，同城快递业务量的比重下降1.0个百分点，异地快递业务量的比重上升1.1个百分点，国际/港澳台业务量的比重下降0.1个百分点。

图3 快递业务量结构



2025年，东、中、西部地区快递业务收入比重分别为73.7%、15.7%和10.6%，快递业务量比重分别为70.5%、19.9%和9.6%。与去年同期相比，东部地区快递业务收入比重下降1.1个百分点，快递业务量比重下降1.9个百分点；中部地区快递业务收入比重上升0.8个百分点，快递业务量比重上升1.2个百分点；西部地区快递业务收入比重上升0.3个百分点，快递业务量比重上升0.7个百分点。

图4-1 地区快递业务收入结构

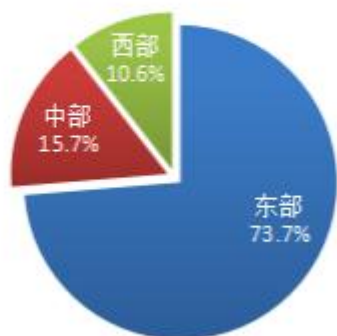
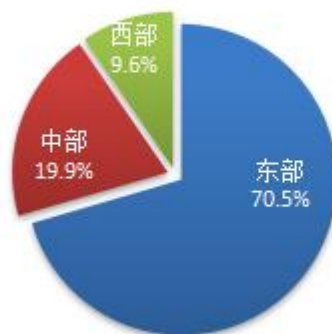


图4-2 地区快递业务量结构



2025年，快递与包裹服务品牌集中度指数CR8为86.8，较1-11月下降0.1。

备注：部分数据因四舍五入的原因，存在着与分项合计不等的情况。

全国邮政行业发展情况表

指标名称	单位	12月份		比去年同期增长(%)	
		累计	当月	累计	当月
一、邮政行业业务收入	亿元	17957.3	1630.0	6.1	0.6
1、快递业务	亿元	14939.3	1388.7	6.5	0.7
2、邮政普遍服务业务	亿元	105.8	9.2	-10.9	-4.4
二、邮政行业寄递业务量	亿件	2165.1	197.7	11.8	1.8
1、快递业务	亿件	1989.5	182.1	13.6	2.3
其中：同城	亿件	157.9	13.2	1.0	-11.1
异地	亿件	1789.4	165.0	15.0	3.9
国际/港澳台	亿件	42.2	3.8	8.8	-11.4
2、邮政普遍服务业务	亿件	175.6	15.6	-5.7	-3.9
其中：函件	亿件	6.8	0.8	-31.0	-12.4

包裹	万件	3053.7	382.0	-2.0	1.1
订销报纸累计数	亿份	162.5	14.3	-4.2	-3.2
订销杂志累计数	亿份	5.9	0.5	-6.5	-9.9
汇兑	万笔	202.6	20.5	-26.0	-11.9
注：邮政行业业务收入中未包括邮政储蓄银行直接营业收入。					

分省快递业务收入和快递业务量情况表

单位	快递业务收入 (亿元)	同比增长 (%)	快递业务量 (万件)	同比增长 (%)
全国	14939.3	6.5	19894955.6	13.6
北京	320.1	1.0	274458.9	2.0
天津	197.1	5.1	221068.5	14.0
河北	682.1	17.1	1196174.6	25.4
山西	153.2	14.7	204584.9	32.4
内蒙古	89.4	12.7	75876.3	31.4
辽宁	267.1	11.7	338742.5	16.0
吉林	105.6	7.9	115173.1	14.5
黑龙江	143.3	11.9	156371.1	21.1
上海	2713.3	7.7	556535.2	12.5
江苏	1083.9	6.6	1578838.3	13.5
浙江	1543.0	4.0	3440382.7	6.9
安徽	377.4	15.0	757811.0	20.8

福建	457.5	4.3	669221.0	7.8
江西	272.4	13.8	421726.2	23.7
山东	695.6	9.4	1109244.2	16.5
河南	608.7	14.0	1162162.9	28.4
湖北	420.9	12.2	677693.2	20.3
湖南	265.3	3.3	469937.6	2.5
广东	3001.8	-1.3	4600503.2	8.0
广西	186.0	11.8	248274.1	23.7
海南	44.4	7.0	28729.0	14.6
重庆	174.7	6.2	246012.4	19.7
四川	398.7	5.0	523354.5	10.5
贵州	119.3	8.1	133062.6	34.4
云南	155.3	13.9	180885.2	23.3
西藏	9.2	13.3	3754.5	23.2
陕西	253.8	19.3	354769.9	38.6
甘肃	73.8	10.1	56611.3	28.2
青海	17.8	12.3	9130.4	30.3
宁夏	25.9	11.2	24681.7	35.6
新疆	82.5	11.6	59184.8	28.8

快递业务收入前 50 位城市情况表

排名	城市	快递业务收入（亿元）	排名	城市	快递业务收入（亿元）
1	上海市	2713.3	26	南京市	125.9
2	广州市	905.5	27	青岛市	125.6
3	深圳市	633.6	28	沈阳市	123.4
4	金华（义乌）市	447.4	29	廊坊市	122.9
5	杭州市	410.3	30	南昌市	121.4
6	东莞市	370.4	31	济南市	116.6
7	苏州市	341.5	32	中山市	111.6
8	北京市	320.1	33	无锡市	109.6
9	成都市	238.5	34	临沂市	106.0
10	郑州市	234.5	35	厦门市	100.4
11	揭阳市	222.5	36	南通市	91.0
12	武汉市	221.4	37	昆明市	84.3
13	佛山市	218.1	38	福州市	83.7
14	天津市	197.1	39	惠州市	83.7
15	汕头市	189.9	40	哈尔滨市	83.4
16	重庆市	174.7	41	南宁市	82.3
17	嘉兴市	161.4	42	台州市	79.9
18	宁波市	158.0	43	邢台市	71.7
19	泉州市	155.9	44	常州市	71.1

20	长沙市	152.1	45	沧州市	70.3
21	西安市	150.6	46	绍兴市	69.4
22	保定市	144.1	47	商丘市	67.2
23	石家庄市	137.5	48	徐州市	66.1
24	温州市	135.1	49	长春市	62.6
25	合肥市	133.1	50	潍坊市	60.1

快递处理量前 50 位城市情况表

排名	城市	快递处理量 (万件)	排名	城市	快递处理量 (万件)
1	广州市	2189848.6	26	青岛市	338509.3
2	金华(义乌)市	2155310.1	27	南京市	336789.3
3	深圳市	1201663.5	28	沈阳市	334838.2
4	上海市	1152822.4	29	廊坊市	323776.7
5	东莞市	862235.0	30	嘉兴市	316541.1
6	北京市	845100.3	31	南通市	307325.1
7	杭州市	796104.0	32	台州市	288143.5
8	苏州市	785371.4	33	中山市	283982.3
9	成都市	698957.6	34	绍兴市	260848.0
10	揭阳市	679658.6	35	济南市	258293.2
11	重庆市	608954.5	36	南昌市	257223.6
12	郑州市	559709.0	37	无锡市	247611.1

13	武汉市	547631.8	38	福州市	246150.7
14	汕头市	530468.1	39	商丘市	241764.4
15	佛山市	495760.4	40	邢台市	238105.1
16	泉州市	486965.6	41	徐州市	236955.6
17	西安市	486938.7	42	惠州市	235091.1
18	天津市	478590.1	43	南宁市	232639.0
19	长沙市	472437.8	44	哈尔滨市	231665.3
20	温州市	440970.5	45	昆明市	230657.0
21	石家庄市	440449.0	46	潍坊市	209823.1
22	保定市	428076.5	47	咸阳市	196256.6
23	临沂市	391505.4	48	沧州市	190954.1
24	宁波市	386531.9	49	厦门市	189683.2
25	合肥市	383391.5	50	长春市	184065.6

注：快递处理量=快递业务量+快递投递量

## 长三角首例海船通检互认案例落地洋山港

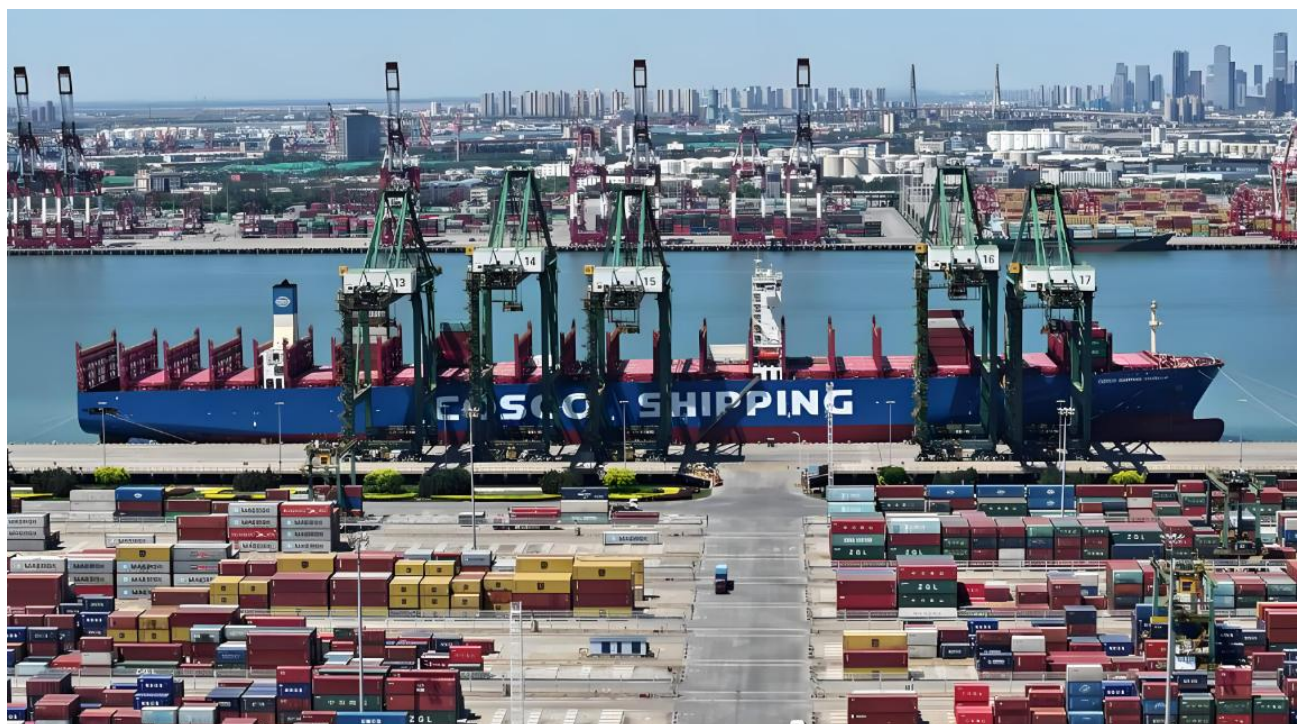
日前，洋山港海事局在对辖区一艘存在安全缺陷的海船责成检验时，帮助该船按照《深化长三角区域船舶检验通检互认试点实施方案》完成跨区域临时检验，这是该方案正式实施以来在洋山港实施的首例通检互认案例，标志着长三角船舶检验一体化改革在海区落地见效。

长期以来，异地营运船舶临时检验面临“回原籍耗时、在当地不便”的难题。为落实长三角一体化发展国家战略，交通运输部海事局于 2025 年 11 月印发相关方案，明确自 2026 年 1 月 1 日起，沪苏浙皖籍国内航行船舶在区域内营运期间，可就近申请年度、中间及临时检验，以“就近申请、就近检验、就近发证”原则提升服务效能。

此次洋山港海事局执法人员发现安徽籍船舶存在三项安全缺陷后，依据通检互认规定要求其开展临时检验，并主动靠前服务，指导船方通过“海事通 APP”提交申请，同时对接检验机构跟踪整改进度。缺陷整改完成后，检验人员登轮完成检验并出具报告，实现全流程闭环管理，切实降低了船方时间与经济成本。

该案例作为长三角船检一体化改革的生动实践，验证了通检互认机制的基层可操作性，为全国船舶检验通检互认提供了可复制经验。洋山港海事局相关负责人表示，将深化区域协作，推动船舶检验协同治理从“点上突破”向“系统集成”迈进，持续优化服务、强化管控。

- 天津市“十五五”规划提出提升天津港海陆枢纽双向辐射能级
- 广州新机场开工建设 粤港澳大湾区将添新枢纽



## 天津市“十五五”规划提出提升天津港海陆枢纽双向辐射能级

近日，《天津市国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》（简称《规划纲要》）全文正式发布。《规划纲要》明确提出，提升天津港海陆枢纽双向辐射能级。

为此，天津将持续完善互联互通网络，提高国内国际通达“硬联通”能力和资源要素“软联通”水平。海向联动环渤海，持续完善东南亚等近洋航线，拓展欧美等远洋航线，积极发展中欧北极航线，畅通欧亚陆上通道。立足中欧（亚）班列集结中心定位，加强集疏运体系建设，优化“三通道四口岸”网络布局，持续完善“网络+枢纽+班列”的内陆物流网络体系，促进海铁、公铁等运输方式高效衔接。到2030年，集装箱班轮航线数力争达到155条、外贸航线数力争达到100条。

围绕提升港口智慧绿色服务水平，天津将推动港口智能化改造和绿色化协同，加快港航设施设备自动化、生产运营智能化和业务服务数字化，促进天津港向航运服务智慧化、综合型港航物流营运商转型。加强港口、口岸、物流数据联通，加快智慧口岸建设。深化关港合作，推动口岸数据信息共享。积极开展港口数据价值挖掘、适港产业数据治理等研究。高水平建设低碳港区，深化运输结构调整，持续提升清洁运输占比，煤炭集港保持100%清洁运输，铁矿石、焦炭等集疏港清洁运输比例持续保持80%以上。优化港口服务效能，提升口岸通关效率。提升船舶运力规模，促进航运企业聚集，新增货运船舶运力200万载重吨以上。

《规划纲要》还提出，做强现代运输与航运服务。扎实推动有效降低全社会物流成本，提升物流信息共享服务，做优做强网络货运、冷链物流、航空物流、多式联运等特色领域，发展第四方物流，提升供应链物流数字化协同化水平，强化“四枢纽两基地”物流集聚区布局。加快推动船代货代等基础航运服务转型升级，大力发展航运科技、航运保险、海事法律服务，全面提升高端航运服务能级，做强“津城”“滨城”航运服务聚集区。

## 广州新机场开工建设 粤港澳大湾区将添新枢纽

3月25日上午，广州新机场开工建设。这座服务珠江西岸、辐射粤西地区、赋能粤港澳大湾区高质量发展的现代化国际航空枢纽，正式从蓝图迈入建设阶段。

广州新机场位于广东省佛山市高明区更合镇，本期工程项目总投资418亿元，其中机场工程359亿元，将建设2条远距平行跑道、建筑面积约26万平方米的航站楼、94个机位以及相应配套设施，可满足年旅客吞吐量3000万人次、货邮吞吐量50万吨、飞机起降26万架次的运营需求，计划于“十五五”时期建成投运。

广州新机场项目是粤港澳大湾区世界级机场群的重要标志性工程，地处佛山、肇庆、江门、云浮四市地理中心，直接服务超过2000万人口。广州新机场将引入广湛高铁、深南高铁、珠肇高铁等多条区域干线轨道交通线路，同步构建“五横四纵”高速公路网和快速路网，实现航空与多种交通方式“无缝衔接”。旅客可在交通中心同层完成值机和行李交运，便捷换乘其他轨道交通或地面交通工具。

广州新机场项目对提升区域航空服务能力及覆盖水平、完善大湾区西部综合交通运输体系具有重要意义，既是满足未来航空需求的增量工程，更是优化区域资源配置、促进协同发展的关键工程，建成后将根据功能定位差异化布局航线，与广州白云国际机场共同助力广州国际航空枢纽实现能级跃升，更好实现粤港澳大湾区世界级机场群与城市群联动发展。

## 典型案例

- 上海高院发布涉外、涉港澳台商事海事审判典型案例



## 上海高院发布涉外、涉港澳台商事海事审判典型案例

为服务高水平对外开放，持续营造市场化、法治化、国际化一流营商环境，充分发挥司法案例的规则指引与行为示范作用，上海高院发布中英文双语版《涉外、涉港澳台商事海事审判典型案例（2023-2025）》。

本次发布的 15 件案例，覆盖跨境贸易、航运物流、航空运输、企业经营等多个涉外商事海事高频场景，共分为五大类别。

一是准确适用国际公约和惯例的案例（案例一、二、三）。严格适用国际通行公约与航运惯例，明晰跨境交易司法规则，稳定经营主体跨境贸易预期。

二是准确查明和适用域外法的案例（案例四、五、六）。充分尊重当事人法律适用的合意约定，丰富域外法适用的司法实践，展现依法适用域外法解决涉外纠纷的能力水平。

三是依法行使涉外商事海事司法管辖权的案例（案例七、八、九）。既尊重当事人意思自治，也依法规范行使司法管辖权，平等保障中外当事人诉讼权利。

四是积极开展双边司法协助的案例（案例十、十一、十二）。善意适用双边司法协助条约，落实司法互惠共识，稳妥处理域外裁判的承认与执行，助力民商事裁判跨境流通。

五是运用“调解”这一东方经验化解涉外争议的案例（案例十三、十四、十五）。立足涉外纠纷特点，以多元解纷机制高效化解跨境矛盾，彰显中国特色解纷经验的优势。

此次案例以中英文形式发布，旨在向中外经营主体传递上海法院平等保护中外当事人合法权益的司法理念，为跨境商事海事活动提供清晰的行为指引与稳定的司法预期，助力上海打造具有全球影响力的国际商事海事争议解决高地，服务我国更高水平对外开放。

### 准确适用国际公约和惯例的案例

#### /案例 1/

叙利亚塞某铝业公司诉朔某贸易公司等

国际货物买卖合同纠纷案

——促进国际贸易公约适用

稳定跨境贸易司法预期

## 基本案情

塞某铝业公司与朔某贸易公司分别为注册于阿拉伯叙利亚共和国和中国的企业。双方签订买卖合同，约定塞某铝业公司向朔某贸易公司购买铝坯、铝锭等。塞某铝业公司付款后，朔某贸易公司未按约交付铝锭。塞某铝业公司遂向一审法院提起诉讼，请求解除案涉合同并赔偿损失。一审诉讼过程中，双方就本案争议选择适用中华人民共和国法律，但未明确具体的部门法，亦未明确排除《联合国国际货物销售合同公约》（简称 cisg）的适用。一审法院依照中华人民共和国相关法律作出判决，朔某贸易公司不服，提起上诉，主张本案应优先适用 cisg 作为确定其权利义务关系的依据。

## 裁判理由

上海国际商事法庭二审认为，本案的争议焦点之一为，双方当事人一审中明确选择适用中华人民共和国法律，是否已合意排除 cisg 的适用。cisg 第 6 条规定，双方当事人可以不适用公约，但对于排除适用的约定方式，未作明确规定。cisg 咨询委员会关于 cisg 第 6 条规定的排除公约适用的理解适用发布了第 16 号意见，认为当事人选择适用缔约国的法律，或在诉讼程序中未依据 cisg 提出主张或进行抗辩，均不能推断出当事人具有排除 cisg 适用的意图。参考 cisg 咨询委员会上述意见，本案中，虽然塞某铝业公司与朔某贸易公司在一审诉讼过程中一致选择适用中华人民共和国法律，但未明确选择适用具体的部门法，难以认定双方已明确排除 cisg 的适用，应优先适用 cisg 的规定；公约未作规定的事项，可依照《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》（简称《涉外民事关系法律适用法》）第四十一条的规定，适用当事人选择的中华人民共和国法律。依据 cisg 相关规定，结合查明的案件事实，上海国际商事法庭二审改判支持朔某贸易公司部分诉讼请求。

## 典型意义

本案参考 cisg 咨询委员会第 16 号意见作出终审裁判，具有重要示范意义。cisg 系国际贸易争端解决领域的核心公约，中国作为 cisg 缔约国，主动、准确适用公约不仅是对条约信守原则的必要履行，亦是对 cisg 减少国际贸易法律障碍、促进国际贸易发展的立法目标的尊重和践行。本案参考 cisg 咨询委员会第 16 号意见，明确 cisg 排除适用规则，突显 cisg 的优先适用，为促进 cisg 的统一适用作出了有益探索，体现了上海国际商事法庭在涉外司法审判中的专业能力与国际视野。本案判决后被 cisg 咨询委员会收录刊发于其官网，供国际社会借鉴适用。

## /案例 2/

### 安某财产保险公司诉德某公司等

#### 保险人代位求偿权纠纷案

#### ——准确把握公约立法宗旨

#### 明晰国际航空司法规则

### 基本案情

2021 年 4 月 28 日至 5 月 9 日，德某公司作为缔约承运人，就案涉四批诊断试剂分别签发了以某医学诊断美国公司为托运人、某医学诊断上海公司为收货人的航空分运单，中国国某货运航空公司作为实际承运人签发航空主运单。2021 年 5 月 2 日至 18 日，该四批货物运抵上海浦东后，收货人检查与货物共同运输的外部温度计及内部温度计，发现温度异常，严重违反存储要求，涉案试剂被推定全损并销毁。安某财产保险公司作为保险人，向被保险人某医学诊断上海公司赔付损失后，依法取得代位求偿权。遂向法院起诉，请求德某公司、中国国某货运航空公司承担连带赔偿责任。在二审期间，国际民航组织修订了《统一国际航空运输某些规则的公约》（简称《蒙特利尔公约》）责任限额标准，货物赔偿限额由 22 特别提款权/公斤上调至 26 特别提款权/公斤。

### 裁判理由

上海金融法院二审认为，在非连续运输条件下，实际承运人虽非与托运人缔结航空运输合同的直接相对方，但基于《蒙特利尔公约》规定就其实际履行的运输段，对运输合同项下的货损承担损害赔偿责任。同时根据《蒙特利尔公约》第三十九条至第四十五条、第四十八条规定，对于实际运输段发生的货损，如实际承运人的赔偿责任与缔约承运人基于全程运输合同承担的赔偿责任内容、范围相同，应具有连带责任性质。故实际承运人和缔约承运人在实际承运段发生的损害，可以承担连带责任。二审期间《蒙特利尔公约》责任限额虽发生修订，但赔偿责任限额是法律适用问题，应当以法庭辩论终结时的责任限额标准作为计算依据，二审期间赔偿责任限额标准发生变化，对本案诉讼标的不产生影响。故一审判决依照 22 特别提款权/公斤标准作为计算赔偿责任的依据，并无不当。

### 典型意义

《蒙特利尔公约》在其序言部分明确阐述，旨在建立一个现代化、统一且平衡的国际航空运输责任体系。本案一方面通过体系解释方式，协调公约和国内法关于承运责任的相关规定，对实际承运人与缔约承运人承担连带责任予以明确，为托运人、航空旅客在复杂国际航空运输链条中的索赔选择权提供了指引和保障。另一方面，本案在适用《蒙特利尔公约》的过程中进一步明确了责任限额的意义，并基于此对二审期间责任限额发生变化时是否变更赔偿金额这一问题进行的解析，妥善平衡航空法律关系中各方主体利益，充分体现了鼓励促进航空业发展的价值考量，对优化上海国际航运中心法治环境，提升航空司法国际影响具有积极示范意义。

### /案例 3/

#### 兴某船务公司诉金某生物化工

#### 公司等共同海损系列纠纷案

#### ——尊重共同海损条款约定

#### 适用国际惯例妥善处理

#### 基本案情

兴某船务公司受托从泰国运输整船散装木薯片至中国，其作为承运人签发了多份指示提单，提单背面条款记载，共同海损应按照 1994 年《约克—安特卫普规则》理算。因船舶航行途中发生船员集体中毒，兴某船务公司为船、货共同安全，采取安排搜救船、拖轮对船舶进行看护以及派遣换班船员等施救措施，随后宣布共同海损。船舶重新开航后安全抵达目的港，金某生物化工公司等收货人提取了货物，并与船方协商一致由中国国际贸易促进委员会作为共同海损理算机构进行理算。该机构上海海损理算中心出具了理算书，确认货方应当分摊相应金额的共同海损，但金某生物化工公司等货方及相关保险公司未支付理算书确定的共同海损分摊款项，兴某船务公司遂向上海海事法院提起诉讼。

#### 裁判理由

上海海事法院一审认为，涉案航程的起运港在泰国，船方采取施救措施发生在境外，案件具有涉外因素。《中华人民共和国海商法》第二百六十九条规定，合同当事人可以选择合同适用的法律，法律另有规定的除外；合同当事人没有选择的，适用与合同有最密切

联系的国家的法律。因船货双方协商一致，同意委托中国国际贸易促进委员会上海海损理算中心就共同海损进行理算，中国上海与本案纠纷具有密切联系，故适用中华人民共和国法律审理请求分摊共同海损的纠纷。理算书依据提单背面记载的共同海损条款，适用 1994 年《约克—安特卫普规则》进行理算，符合当事人的意思表示，法院依据该规则对理算书的理算意见进行审查，认为理算意见无误，遂判决金某生物化工公司等收货人及提供担保的相关保险公司共同支付理算书确认的共同海损分摊款项。判决作出后，各方当事人均未上诉。

### **典型意义**

《约克—安特卫普规则》是全球普遍认可、使用的共同海损理算规则，不同年份的《约克—安特卫普规则》存在差异，当事人如何选择对最终权利义务的确立将产生影响。《最高人民法院关于审理涉外民商事案件适用国际条约和国际惯例若干问题的解释》规定，涉外民商事合同当事人明示选择适用国际惯例，当事人主张根据国际惯例确定合同当事人之间的权利义务的，人民法院应予支持。本案以航程终止地中国的法律作为准据法，符合国际通行做法。同时以当事人约定的 1994 年《约克—安特卫普规则》作为审查理算结果的依据，有效维护了当事人基于遵循国际惯例所形成的合理预期，充分体现了上海法院尊重国际惯例和当事人意思自治的司法态度。

## **准确查明和适用域外法的案例**

### **/案例 4/**

**胜某海事公司诉中某工业公司**

**船舶建造佣金合同纠纷案**

**——精准查明和适用英国判例**

**依法保障当事人适法约定**

### **基本案情**

2015 年 6 月 2 日，中某工业公司、中某重工公司与案外人 t 公司签订《造船合同》，约定中某工业公司、中某重工公司为 t 公司建造三艘船舶。2015 年 7 月 20 日，中某工业

公司、中某重工公司与境外的胜某海事公司针对前述《造船合同》签署了《佣金协议》，约定该协议受英国法律约束并须依英国法律予以解释。后 t 公司在美国法院进入破产重整，t 公司将《造船合同》项下的权利义务出售给新的买方。中某工业公司、中某重工公司从新买方处获得全额船款。胜某海事公司向上海海事法院起诉，请求判令中某工业公司、中某重工公司支付佣金及利息。

### **裁判理由**

上海海事法院一审认为，《佣金协议》约定适用英国法。案件审理过程中，当事人各自提供了英国法相关判例并声明检索穷尽，经法院依职权核验和当事人共同确认，框定可能需要适用于本案的相关数十件判例。根据该些判例的位阶和时间效力以及与本案的匹配度，归纳出英国法下可用于解决本案纠纷的裁判规则。在英国法下，经纪人获得佣金应以达成《佣金协议》中约定的条件为前提。案涉《造船合同》转让后，胜某海事公司获得佣金的条件（即由 t 公司这一特定主体支付造船款）并未成就，而中某工业公司、中某重工公司对此并无过错，无须承担损失赔偿责任，遂判决驳回胜某海事公司的诉讼请求。判决作出后，双方当事人均未上诉。

### **典型意义**

本案是适用英国法审理的船舶建造佣金合同纠纷案。查明判例法国家的判例对于习惯于成文法的法官而言颇具挑战。数字时代互联网信息技术的深入运用，为法官、当事人通过法律检索数据库查明、核验外国判决提供了更大便利。本案借助网络在线检索而适用英国判例，涉及英国法下合同解释、缔约自由、诚实信用等原则以及佣金合同的具体处理，全面准确回应了当事人在选择法律适用时对纠纷解决结果的合理预期。一审判决后双方当事人均未上诉，一定程度上反映了法官在查明和适用域外判例上的专业能力。本案判决书因此获评全国法院涉外商事海事优秀裁判文书一等奖，为域外判例法查明和说理方法提供了有益示范。

## **/案例 5/**

### **晟某供应链管理公司诉印度萨某集装箱运输公司等海上货物运输合同纠纷案**

#### **——用好域外法查明途径**

## 丰富域外法适用实例

### 基本案情

印度萨某集装箱运输公司签发全程提单，将晟某供应链管理公司托运的 3 台高速冲片机自中国上海经由海运和公路运输，送至最终交货地点印度达得里。2021 年 6 月，货物在印度那瓦舍瓦港口至达得里的陆运途中，因运输车辆发生侧翻，致 2 台高速冲片机全损。晟某供应链管理公司遂诉请赔偿全部货损损失。萨某集装箱运输公司辩称，根据印度公路运输的相关法律，其可以免责或者享受责任限制。根据《中华人民共和国海商法》第一百零五条的规定，货物的灭失、损坏或者迟延交付发生于多式联运的某一运输区段的，多式联运经营人的赔偿责任、责任限额和时效，依照调整该区段运输方式的有关法律确定，即“网状责任制”。法院经委托华东政法大学外国法查明研究中心，查明了印度 2007 年《道路运输法》、2011 年《道路运输规则》下承运人的责任形态、免责事由及责任限额。

### 裁判理由

上海海事法院一审认为，萨某集装箱运输公司系多式联运经营人，涉案货损发生在其责任期间。根据查明的印度法，公路承运人的赔偿责任采过错推定责任，在萨某集装箱运输公司不能证明其无过错或存在免责事由的情况下，应承担赔偿责任。但根据印度公路运输承运人的责任限额，其赔偿金额应以 2 个集装箱运费的 10 倍为限，折合为人民币 59.55 万余元。遂判决萨某集装箱运输公司向晟某供应链管理公司赔偿货物损失人民币 59.55 万余元及利息损失；驳回晟某供应链管理公司其他诉讼请求。判决生效后，萨某集装箱运输公司主动履行了判决确定的义务。

### 典型意义

随着“一带一路”倡议深入实施，以多式联运为特征的跨境全程物流服务需求日益增长，成为畅通“一带一路”经贸往来交易落地的重要保障。多式联运承运人“网状责任制”是国际通行的责任承担形式，而准确适用“网状责任制”的前提是准确查明不同国家、地区区段运输的法律规定。本案法院依托专门的域外法查明机构，在查明印度公路运输法律的基础上，判决多式联运经营人承担相应赔偿责任。该案的法律查明结果不仅为一段时期涉及印度公路运输的法律适用提供了范例，也推动了法院委托专业机构查明域外法的实践更趋成熟。

## /案例 6/

### 紫某进出口公司诉美国联某贸易公司

#### 国际货物买卖合同纠纷案

#### ——识别区分多重法律关系

#### 精准适用不同冲突规范

### 基本案情

紫某进出口公司系中国企业，联某贸易公司系注册在美国加利福尼亚州的企业。2013年至2018年，紫某进出口公司与联某贸易公司签订多份国际货物买卖合同，约定联某贸易公司向紫某进出口公司采购服装。后因联某贸易公司迟延支付货款，造成紫某进出口公司汇率结算差额等损失。联某贸易公司于2021年在美国加利福尼亚州解散。2023年双方签订补充协议，确认联某贸易公司违约，约定赔偿金数额，同时约定适用中国法律。因联某贸易公司未履行补充协议，故紫某进出口公司诉至法院。

### 裁判理由

上海市徐汇区人民法院一审认为，根据《涉外民事关系法律适用法》第十四条规定，法人及其分支机构的民事权利能力、民事行为能力适用登记地法律。经查明，联某贸易公司登记地美国加利福尼亚州《公司法》第2010条a款规定：已解散的公司为了提起和抗辩针对它的诉讼、清偿债务等目的（公司）仍然继续存在。故联某贸易公司在解散后仍应具有诉讼能力和进行特定民事活动的行为能力，其作为本案被告主体适格。关于合同履行的争议问题，《涉外民事关系法律适用法》第四十一条规定，当事人可以协议选择合同适用的法律。鉴于双方在补充协议中约定适用中国法律，且未明确排除《联合国国际货物销售合同公约》（简称cisg）的适用，故依据cisg的规定审理合同争议，cisg未规定事项按照当事人选择适用中国法律。综上，判决对紫某进出口公司的相应诉讼请求予以支持。判决作出后，双方当事人均未上诉。

### 典型意义

准据法确定是正确审理涉外商事案件的基础。《涉外民事关系法律适用法》对于不同法律问题和法律关系规定不同的冲突规范，法院应当在准确确定性和识别的基础上，按照相应的冲突规范，确定准据法并查明外国法。本案中，尽管当事人约定适用中国法律，但对

于主体资格，依据《涉外民事关系法律适用法》规定，应当以外国法人登记地法律为准据法，由此确认已解散的外国法人的诉讼能力。保障了外方当事人正当诉讼权利，为中外当事人提供平等参与纠纷解决程序的机会，促进实现案结事了。

## 依法行使涉外商事海事

### 司法管辖权的案例

#### /案例 7/

#### 安某诉香港尔某航空公司

#### 企业承包经营合同纠纷管辖权异议案

#### ——尊重协议管辖意思自治

#### 依法确定具体管辖法院

### 基本案情

安某为西班牙王国公民，尔某航空公司为注册于中国香港特别行政区的企业。双方签订《独立承包商协议》，约定尔某航空公司聘用安某向其合作方提供航班运营、地面学校教官等“单价协议服务”。后协议履行发生争议，安某向上海市 a 区人民法院（简称 a 区法院）提起诉讼。a 区法院受理本案后，尔某航空公司提交管辖权异议申请，认为双方仅约定由“上海法院”管辖，未约定具体的管辖法院，a 区法院受理本案不符合法定管辖规则，应由尔某航空公司全资子公司注册地上海市 b 区人民法院（简称 b 区法院）作为与本案联系更为密切的法院受理本案。a 区法院支持了尔某航空公司的管辖权异议，裁定将本案移送至 b 区法院。b 区法院认为本案移送不当，报请上级法院指定管辖。

### 裁判理由

上海国际商事法庭认为，本案争议焦点在于，在涉外民事法律关系中，当事人协议由人民法院管辖，但并未明确约定特定法院时，管辖协议是否有效以及具体管辖法院如何确定。首先，根据《中华人民共和国民事诉讼法》（简称《民事诉讼法》）第二百七十七条规定，涉外民事纠纷的当事人在书面协议中选择人民法院管辖的，即已满足协议管辖的确定性要求，并不要求当事人明确至特定法院。故案涉管辖协议合法有效，人民法院对本案

具有管辖权。其次，具体管辖法院的确定，应当在尊重当事人意思自治的前提下，依照《民事诉讼法》及司法解释规定的管辖规则进行审查。在当事人协议选择人民法院管辖的意思表示明确的前提下，应给予当事人通过补充协商确定具体管辖法院的机会，以最大程度尊重当事人的意思自治。如当事人协商不成，则应依照《民事诉讼法》等法律及司法解释中关于级别管辖、地域管辖、专门管辖的规定，结合案件中与管辖有关的事实要素确定具体管辖法院。本案中，当事人无法就具体管辖法院协商一致，由 a 区法院管辖并不符合法律及司法解释中合同签订地、合同履行地等管辖规则，而由 b 区法院管辖符合《民事诉讼法》第二百七十六条中可供扣押财产所在地的管辖规则。据此，裁定由 b 区法院管辖本案。

### 典型意义

本案准确解释《民事诉讼法》第二百七十七条规定，在最大化尊重当事人意思自治的前提下，依法确认了涉外管辖协议的效力并及时明确了具体管辖法院，具有重要示范意义。涉外协议管辖的相关规定，是现行《民事诉讼法》涉外编回应涉外民商事司法需求所作出的重大修改之一，体现了充分尊重中外当事人意思自治的精神意旨。司法实践中，经常出现当事人协议由人民法院管辖，但并未明确至特定人民法院的情形。本案在明确此种管辖协议合法有效的基础上，确定了具体管辖法院的认定路径：应当首先给予当事人再次协商的机会，协商不成则依照法律及司法解释中关于级别管辖、地域管辖、专门管辖的规定确定具体管辖法院。该实践为完善涉外民商事协议管辖规则的适用提供了有益样本。

## /案例 8/

### 新加坡星某航运公司诉日本三某商船株式会社等船舶碰撞损害责任纠纷管辖权异议案

#### ——系统阐明不方便管辖适用条件

#### 依法行使涉外海事司法管辖权

### 基本案情

2024 年 12 月 30 日，原告新加坡星某航运公司所属的 y\*轮与被告日本三某商船株式会社、被告巴拿马普某海运公司所属的 v\*轮在长江口进口航道处发生碰撞。2025 年 2 月 13 日，星某航运公司向上海海事法院申请扣押 v\*轮，并于同年 3 月 18 日在该院对两被告

提起诉讼。两被告辩称，新加坡高等法院已在先受理了两被告对星某航运公司的起诉，后澳大利亚联邦法院又受理了对 y\*轮的扣押申请，相关诉讼程序已在进行之中，上海海事法院是本案不方便管辖法院，请求驳回星某航运公司的起诉。

### **裁判理由**

上海海事法院一审认为，上海海事法院对本案拥有管辖权，驳回了两被告的管辖权异议。上海市高级人民法院二审进一步认为，本案碰撞事故发生地、船舶被扣押地均在上海海事法院管辖范围，上海海事法院对本案依法拥有管辖权。根据《民事诉讼法》，在同时满足第二百八十二条第（一）至（五）项情形的情况下，人民法院可以裁定驳回起诉，告知原告向更为方便的外国法院提起诉讼。本案事故发生地位于中国领域内，明显不符合第二百八十二条第（一）项情形，上海海事法院依法不得放弃管辖。至于外国法院在先受理相关纠纷，在符合《民事诉讼法》第二百八十一条规定的情况下，应当当事人申请，人民法院可以裁定中止诉讼，但并不妨碍人民法院对案件行使管辖权。遂驳回上诉，维持原裁定。

### **典型意义**

本案是一起海事法院对发生在中国水域的涉外船舶碰撞损害赔偿纠纷依法积极行使管辖权的典型案例。案件原告是新加坡企业、被告分别是日本、巴拿马企业，各方当事人均为境外主体。原告在对方已向其所在国提起诉讼的情况下，未选择在其本国法院提出反诉，而选择向上海海事法院单独起诉。同时，本案准确适用《民事诉讼法》第二百八十条、第二百八十一条、第二百八十二条的规定，对不方便管辖、外国法院受理在前的平行诉讼等问题的处理作出详细论述，为解决类案争议提供了有益的示范指引。

## **/案例 9/**

### **康某饮品公司申请认可和执行香港特别行政区仲裁裁决案**

#### **——否定恶意规避管辖**

#### **保障诉权有效行使**

### **基本案情**

康某饮品公司与施某因履行《服务合约》发生争议。施某根据双方约定的仲裁条款，向国际商会仲裁院香港秘书处提交仲裁申请。经裁决，施某的请求未获支持，并需向康某饮品公司支付因仲裁案件而产生的律师费、各项支出及仲裁费等。因施某未履行，康某饮品公司向上海法院申请认可和执行仲裁裁决。施某辩称，其系香港特别行政区居民，在上海无住所，也没有可供执行的财产，故上海法院没有管辖权。

### **裁判理由**

上海市高级人民法院认为，根据施某的出入境记录，在本案受理前一年内，其有4次往返于上海和港澳之间的行程，每次在港澳停留时间仅数日。施某虽称其在上海期间住宿于酒店，但无法提供酒店入住和支付凭证，有悖常理。相反，康某饮品公司提供的物业公司出具的证明，显示施某长期居住在上海某小区。另经查，施某在法院组织本案听证后，注销了其在上海某银行所开设的账户，并拒绝提供注销前账户余额信息，进而辩称自己在上海没有可供执行的财产。该行为显属规避上海法院司法管辖的行为。鉴于在本案受理时前述银行账户真实存在，法院认定施某的此项抗辩理由亦不成立，上海法院对本案具有管辖权。

### **典型意义**

本案是人民法院否定当事人规避管辖行为，依法保护外方当事人权益的典型案。本案在处理被申请人提出的管辖权异议时，仔细审查了被申请人的经常居住地及相关财产状况。被申请人在案件已被法院受理后注销其银行账户，明显系恶意规避管辖。依据管辖恒定原则，人民法院在起诉时享有的管辖权不因诉讼中管辖事实变化而受影响，故被申请人注销银行账户的行为不会影响案件的管辖权。据此，法院对被申请人恶意规避管辖的行为给出了明确的否定性评价，有效维护了境外当事人选择在上海进行诉讼的正当权益。

## **积极开展双边司法协助的案例**

### **/案例 10/**

#### **赵某申请承认和执行外国法院民事判决案**

#### **——落实司法协助互惠共识**

#### **增进中新司法协助关系**

## 基本案情

2014年4月，中国公民赵某与新加坡共和国公民叶某签订《借款协议书》，并向叶某支付借款1000万港元。因叶某未按约还款，赵某向新加坡共和国高等法院提起诉讼。新加坡共和国高等法院经审理作出判决，判令叶某支付未偿款项、利息等。叶某仍未履行支付义务。赵某遂向上海法院申请承认和执行前述新加坡共和国高等法院判决。

## 裁判理由

上海国际商事法庭认为，中新两国最高司法机构签订了《中华人民共和国最高人民法院和新加坡共和国最高法院关于承认与执行商事案件金钱判决的指导备忘录》，载明了中国法院承认与执行新加坡共和国法院判决以及新加坡共和国法院承认与执行中国法院判决的具体要求和程序。由此可见，中国与新加坡共和国就商事案件金钱判决的承认和执行达成了互惠共识。同时，中国与新加坡共和国存在相互承认和执行判决的先例。根据上述事实，可以认定中国与新加坡共和国之间存在互惠关系。据此，裁定对案涉新加坡共和国高等法院判决予以承认和执行。

## 典型意义

涉外民商事判决的相互承认和执行，对于保护跨境当事人合法权益至关重要。本案中，上海国际商事法庭根据两国最高司法机构确立的国际司法协助互惠共识，以及两国之间存在相互承认和执行商事判决先例的事实，依法认定两国间存在互惠关系，并据此作出承认和执行新加坡共和国法院判决的裁定，是对两国最高司法机构签订的司法协助备忘录的积极落实与实践，为同类案件的司法裁判提供示范。同时，本案以司法实践案例彰显了中国法院秉持开放合作理念、促进国际司法交流合作的良好司法形象。

### /案例 11/

#### 澳大利亚生某食品公司申请承认和执行

#### 外国法院民事判决案

#### ——贯彻实质解纷司法理念

#### 妥处域外判决承认执行

## 基本案情

2021年6月，澳大利亚生某食品公司采购一批大蒜从中国青岛运至澳大利亚悉尼，为此向中国太某财产保险公司投保了货物运输险。货物到港后因发现变质，生某食品公司遂在澳大利亚联邦法院提起保险理赔诉讼。2023年3月，澳大利亚联邦法院作出缺席判决，判令太某财产保险公司向生某食品公司赔付保险金等计人民币30余万元。因太某财产保险公司未履行判决义务，生某食品公司向上海海事法院申请承认和执行澳大利亚联邦法院作出的上述判决。太某财产保险公司辩称，澳大利亚某州最高法院曾拒绝承认和执行中国某基层人民法院判决，且中澳两国均为《海牙送达公约》成员国，澳大利亚联邦法院的送达不符合中国法律的最低要求，未能有效保障太某财产保险公司的抗辩权，故该判决不能得到承认和执行。

## 裁判理由

上海海事法院认为，澳大利亚法院虽在个别案件中对人民法院的判决未予以承认和执行，但理由并不是两国之间不存在互惠关系。根据澳大利亚法律，人民法院的判决可以在澳大利亚得到承认和执行，澳大利亚多个法院曾经承认和执行过人民法院的生效判决，故可以认定中澳两国存在承认和执行民商事判决的互惠关系。本案的主要争议在于，太某财产保险公司作为中国知名的保险机构，不存在难以送达的情况，澳大利亚联邦法院按照澳大利亚法律采取“替代送达”方式送达，是否导致太某财产保险公司未得到合法传唤或未获得合理的陈述、辩论机会。法院在审查中注意到，双方当事人对保险标的受损的事实并无太大争议，即使以传唤瑕疵为由对澳大利亚法院判决不予承认，生某食品公司势必会在中国法院重新对太某财产保险公司提起诉讼，而本案案涉标的金额不高，对于双方而言都会增加经济成本和讼累。有鉴于此，法官在审查承认和执行申请的同时，跨前一步征求双方协商意愿，引导当事人求同存异，最终促成双方达成和解，太某财产保险公司支付和解款项后，生某食品公司向法院撤回了承认和执行澳大利亚法院判决的申请。

## 典型意义

在申请承认和执行外国法院判决的案件中，从人民法院审查的角度出发，需要考虑的是中国与判决作出国是否缔结或参加了相关司法协助国际条约，或者是否存在互惠关系，以及是否存在不予承认和执行的法定事由。但从当事人角度出发，关注的是纠纷是否得到解决。本案中法院将国际司法协助审查与做当事人和解工作同步，是“实质解纷”理念贯

穿于案件各类型、诉讼全过程的具体表现。案件最终圆满解决，不仅赢得了中外当事人的满意和信任，也拓宽了新时代“东方经验”司法适用的新场景。

## /案例 12/

### 俄罗斯阿某公司申请承认和执行

### 外国法院民事判决案

### ——善意解释双边司法协助条约

### 助力民商事判决跨境“流通”

#### 基本案情

俄罗斯阿某公司因与中国华某物流公司运输代理服务合同纠纷，取得俄罗斯联邦新西伯利亚州仲裁法院生效判决，并向上海法院申请承认和执行该判决。华某物流公司认为，应当优先适用国际条约来办理申请承认和执行外国法院判决案件。根据《中华人民共和国和俄罗斯联邦关于民事和刑事司法协助的条约》（简称《中俄司法协助条约》）第十七条第一款规定，因阿某公司在中国境内无住所或居所，其申请承认和执行案涉判决，应当向俄罗斯法院提出，再由俄罗斯法院通过俄罗斯中央机关与中国中央机关予以联系和转交相关材料。现该公司直接向中国法院提交申请材料，不符合《中俄司法协助条约》规定的程序要求，故请求裁定驳回阿某公司的申请。

#### 裁判理由

上海市高级人民法院认为，应遵循《维也纳条约法公约》第三十一条第一款善意解释原则解读《中俄司法协助条约》第十七条第一款，不宜对其作出限制缔约对方公民与法人诉讼权利的解释。《民事诉讼法》第二百九十八条赋予外国法院裁判的当事人选择“直接向有管辖权的中级人民法院申请”或依照条约“通过法院转递申请”的双重路径，为当事人申请承认和执行外国法院民事判决提供了更加宽松且便捷的途径。本案中，允许在中国境内无住所或居所的阿某公司依据《民事诉讼法》第二百九十八条规定直接向中国法院申

请承认和执行俄罗斯法院判决，符合《中俄司法协助条约》的目的和宗旨，对其申请应予受理。

### **典型意义**

双边司法协助条约的核心目的，是为缔约两国司法机关开展互助提供明确法律依据，充分保障缔约双方公民与法人的合法权益，推动两国法院判决的相互承认和执行。因此，对条约相关条款的解释，不宜作出限制缔约对方公民与法人诉讼权利的解读。本案中，法院依据《维也纳条约法公约》规定的善意解释原则，对《中俄司法协助条约》第十七条第一款作出合理阐释，并优先适用《民事诉讼法》第二百九十八条，既契合双边司法协助条约的目的与宗旨，也切实便利了当事人，有效提升了中俄双方司法协助的实施水平与办理效率，助力民商事判决实现跨境“流通”，对推动中国法院判决在外国得到更广泛的承认和执行具有积极作用。

### **运用“东方经验”**

### **化解涉外争议的案例**

#### **/案例 13/**

#### **美国伯某保险公司诉丹麦马某航运公司**

#### **海上货物运输合同纠纷案**

#### **——以商业思维洞悉矛盾症结**

#### **以劝和促调巧解涉外纷争**

### **基本案情**

2022 年 3 月，由被告丹麦马某航运公司承运的四批冷冻牛肉分别装载于四个冷藏箱中，自澳大利亚布鲁斯班海上运输至中国上海。原告美国伯某保险公司系货物保险人。同年 4 月，四个冷藏箱陆续到达上海洋山港后放置于集装箱堆场。同年 5 月，收货人提货后发现四个冷藏箱内的冷冻牛肉均出现不同程度的温度失控/解冻现象。经检验，损坏原因均为冷藏箱在上海洋山港区停留期间发生故障。伯某保险公司向被保险人赔付后，依法取

得代位求偿权，遂向上海海事法院提起诉讼，请求判令马某航运公司赔偿货物损失 27 万余美元。

### 调解方法及结果

本案当事人均是国际航运、保险业内具有知名度的企业，涉案标的金额不大，但双方在法庭上对抗激烈，各不相让。上海海事法院察觉到，也许争议源自案内，但症结却在案外。据此，法官制定了“查-探-释-劝-定”的“五步工作法”，最终促成双方达成和解，纠纷得到圆满解决。一是“查”清症结，通过阅卷，与当事人沟通等方式，初步查明案件事实，确定双方当事人的主要争议焦点为马某航运公司能否以不可抗力免责。二是“探”知诉求，伯某保险公司作为保险人，希望快速获赔以完成内部财务平账，担心跨境诉讼的周期冗长；马某航运公司顾虑判决赔偿会影响其商业信誉，同时将产生高昂的诉讼成本，希望能考虑事故发生的特殊情况减轻其责任。三是“释”明法理，向当事人充分告知不可抗力构成要件及举证要求，以及守约方合理减损义务的法律规定，帮助双方在法律框架内理性判断各自权责及风险。四是“劝”导共识，结合双方诉求与责任认定，陈明利弊，耐心劝解双方互谅互让，引导双方将目光从当下纠纷转移至未来商业运营。五是“定”固成果，达成调解协议，并对协议内容进行严格审查，据此制作民事调解书，明确双方的权利义务、赔偿金额、履行方式与期限等，为协议履行提供法律保障。最终，在法院主持下，双方达成调解，且马某航运公司主动履行了付款义务。

### 典型意义

本案当事人一方是美国公司，一方是丹麦公司，货物起运港在澳大利亚，目的港在中国，管辖连接点涉及多国。原告选择向上海海事法院起诉，被告也予以应诉。能否让纠纷得以圆满解决，不仅关乎当事人具体讼争利益，也关乎涉外当事人对上海海事司法公正性和专业度的感知与信任。法院在审理中，以法为据，洞悉商事主体的商业考量，将以和为贵的思想和在商言商的经济分析相结合，通过“查-探-释-劝-定”五步法，让原先情绪对立的双方外国当事人握手言和，成为调解这一“东方经验”的又一次生动实践。调解协议的签署和履行，也印证了双方就本案在上海海事法院起诉、应诉是一次成功的选择。

/案例 14/

徐某诉庚某公司等公司解散纠纷案

## ——让合作“好聚也好散”

### 促外资“愿来也愿留”

#### 基本案情

庚某公司系由德国籍股东在中国投资设立的外商合资企业，成立于2015年1月16日，股东 m\*任执行董事、法定代表人，股东 r\*任监事，持股比例各 50%，由 m\*负责公司日常运营。企业经营软件和信息技术，发展前景良好。但 2021 年 10 月，股东 m\*去世，公司一度陷入停滞，证照、公章也被案外人所掌控。徐某作为 m\*的配偶、法定继承人，本不熟悉公司业务，蒙生解散公司之意，另一股东 r\*则有意由自己接管继续经营，双方由此产生矛盾，围绕股东资格确认、变更公司登记、公司债权债务等一系列纠纷诉诸法院。

#### 调解方法及结果

本案系一起与涉外继承相关的外商合资企业解散纠纷，兼具“家事”和“商事”特点。上海市浦东新区人民法院依托“涉外商事一站式争议解决中心”，联合专业涉外商事调解机构组成“商事法官+商事调解员”调解团，协同推动调解。聚焦公司“散或不散”、投资“留与不留”的二选一问题，设计了以退股减资代替解散的调解方案，解当事人亲人离世、旧友对簿、公司经营异常之困，助各方得其所愿。调解协议签订后，法院持续关注协议履行情况，指引徐某及时办理退股税费结算，督促庚某公司依法完成减资程序和工商变更登记，确保实现案结事了。最终，各方均完全履行协议义务，撤回了全部在诉案件，解除了相互保全措施。庚某公司由原外商合资企业转变为 r\*独资的外商独资企业，现已恢复正常经营。

#### 典型意义

本案以东方智慧融亲情友情于法、贯家事商事以和，创设性达成以退股减资的调解方案代替公司“散或不散”的两难抉择，让想退出者顺利退出、想经营者继续经营，降低内部自然人矛盾对法人经营的不利影响，从而消解来华创业者顾虑，鼓励外商投资者信心，实现稳外资、促活力，护航外商投资企业健康有序发展。本案及多起衍生纠纷的一揽子高效化解，为办理涉外公司解散纠纷案件提供了解题思路和方案，成为彰显涉外商事调解解纷优势和一站式争议解决解纷效能的又一有力例证。

## 欧某工商联诉英某会展公司展览合同纠纷案

### ——专项审判彰显解纷优势

### “东方经验”赋能行业发展

#### 基本案情

2020年起，英某会展公司计划在上海、广州、郑州三地举办国际物资交易会。为保障交易会顺利举办并提高成交率，英某会展公司与欧某工商联开展合作，约定由欧某工商联邀请一定数量具备采购决定权的海外买家现场出席交易会，英某会展公司支付相应服务费用。合作协议签订后，三地展会均如期顺利举办，但英某会展公司仅支付了预付款，欧某工商联经多次催讨尾款未果，遂就三份协议分别诉至上海市青浦区人民法院和上海市奉贤区人民法院。英某会展公司辩称，欧某工商联的履约未达到合同约定数量标准，反诉要求解除合同并返还已付的合同预付款。

#### 调解方法及结果

上海市青浦区人民法院依托服务保障中国国际进口博览会（简称进博会）积累的涉展纠纷处置经验，在认真调查合同履行事实，精准把握会展行业交易逻辑、纠纷症结及各方当事人深层诉求的基础上，与上海市奉贤区人民法院联动，对三案进行一揽子集中调解。欧某工商联为彰显调解诚意，自愿让渡部分合同尾款，并表达了对会展行业发展困境的体谅；英某会展公司则就拖欠款项真诚致歉，承诺将积极履行付款义务，以重塑企业诚信形象。最终，双方就合同尾款折扣达成一致，在上海市青浦区人民法院签署调解协议，英某会展公司撤回了在上海市奉贤区人民法院的案件，纠纷得以全面圆满解决。

#### 典型意义

为服务保障进博会顺利举办，上海市青浦区人民法院设立了西虹桥（进博会）人民法庭，对涉进博会案件进行专项审理。法庭自2018年以来共审理涉展案件1064件，在掌握会展行业纠纷特点和解纷规律方面积累了丰富经验。这些经验正逐渐从“展中”向“展前”“展后”延伸，走出驻馆法庭惠及更多展会经济的参与主体。本案中，法院不仅高效化解个案纠纷，更以典型案例为切口，联合台办、侨联、工商联等组织开展专题法治宣讲，通过以案释法解读涉展合同履行、违约责任认定等核心法律问题，将个案处理中积累的裁判

规则与调解经验，转化为会展行业普遍遵循的行为指引，为优化国际会展业营商环境注入“东方经验”的法治动能。

特别鸣谢：上海市律师协会现代物流专业委员会

主任：单文亮

副主任：陈喜燕、朱丹、胡小俐、吴亚兰

