



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

二〇二六年五月刊 总第 130 期



法规速递

目录

行政法规制定程序条例.....	3
国务院关于修改《快递暂行条例》的决定.....	12



热点关注

国家发展改革委 金融监管总局 中国民航局关于推动低空保险高质量发展的实施意见.....	26
解读 强制性国家标准《民用无人驾驶航空器实名登记和激活要求》.....	29
《国务院关于修改〈快递暂行条例〉的决定》专家解读.....	33
解读 废止《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》的决定.....	41



行业动态

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.....	44
行业规范涉企执法营造“无事不扰”营商环境.....	46



典型案例

最高人民法院发布第三批涉外商事海事调解典型案例.....	48
------------------------------	----



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

本期责任编辑：上海功承瀛泰律师事务所 胡小俐律师



法规速递

- 行政法规制定程序条例
- 国务院关于修改《快递暂行条例》的决定



行政法规制定程序条例

（2001年11月16日中华人民共和国国务院令第321号公布 根据2017年12月22日《国务院关于修改〈行政法规制定程序条例〉的决定》修订 2026年5月15日中华人民共和国国务院令第838号第二次修订）

第一章 总 则

第一条 为了规范行政法规制定程序，保证行政法规质量，根据宪法、立法法和国务院组织法的有关规定，制定本条例。

第二条 行政法规的立项、起草、审查、决定、公布、解释，适用本条例。

第三条 制定行政法规，应当坚持中国共产党的领导，贯彻落实党的路线方针政策和决策部署。

制定行政法规，应当符合宪法和法律的规定，遵循立法法确定的指导思想和原则。

第四条 制定政治方面法律的配套行政法规，应当按照有关规定及时报告党中央。

制定经济、文化、社会、生态文明等方面重大体制和重大政策调整的重要行政法规，应当将行政法规草案或者行政法规草案涉及的重大问题按照有关规定及时报告党中央。

第五条 制定行政法规，应当完整准确全面贯彻新发展理念，统筹发展和安全，注重立法与改革、发展、稳定相协同，注重保障和促进社会公平正义，优化法治化营商环境，服务高质量发展和高水平对外开放，建设法治政府，推进国家治理体系和治理能力现代化。

第六条 制定行政法规，应当坚持科学立法、民主立法、依法立法，增强立法的系统性、整体性、协同性、时效性。

第七条 制定行政法规，应当适应改革需要，引导、推动、规范、保障相关改革。

第八条 对党和国家工作大局急需、人民群众迫切期盼，调整范围单一、有关方面没有较大争议的行政法规，应当快速响应，优化工作方式，加快相关立法工作。

第九条 行政法规应当备而不繁，逻辑严密，条文明确、具体，用语准确、简洁，具有可操作性。

第二章 立 项

第十条 国务院于每年年初编制本年度的立法工作计划。

国务院法治部门根据国家总体工作部署，拟订国务院年度立法工作计划，报党中央、国务院批准后向社会公布。

第十一条 国务院有关部门认为需要制定行政法规的，应当于国务院编制年度立法工作计划前，向国务院报请立项。

国务院有关部门应当贯彻落实党中央、国务院决策部署，报送实践所需、立法时机成熟的立项申请。

国务院法治部门应当向社会公开征集行政法规制定项目建议。

第十二条 国务院有关部门报送行政法规立项申请，应当说明依据的党的路线方针政策和决策部署、立法项目的必要性和可行性、所要解决的主要问题、拟确立的主要制度及预期实施效果、有关风险评估及防范应对措施、已开展的工作情况等。

第十三条 国务院法治部门拟订国务院年度立法工作计划时，应当结合立法项目的成熟程度、紧迫程度，突出重点领域、新兴领域、涉外领域，统筹兼顾，加强评估论证。

列入国务院年度立法工作计划的行政法规项目应当符合下列要求：

（一）贯彻落实党的路线方针政策和决策部署，适应改革、发展、稳定的需要；

（二）有关的改革实践经验基本成熟，立法时机成熟；

（三）所要解决的问题属于国务院职权范围并需要国务院制定行政法规的事项，全国人民代表大会及其常务委员会授权国务院制定行政法规的事项，或者为执行法律的规定需要制定行政法规的事项；

（四）拟列入当年完成审查的立法项目的，还应当已经向国务院报送行政法规草案送审稿(以下简称送审稿)，且有关方面对送审稿规定的主要制度没有较大争议。

第十四条 承担起草任务的国务院有关部门应当严格贯彻执行立法工作计划，抓紧工作，

按照要求向国务院报送送审稿；报送国务院前，应当送国务院法治部门进行前置评估。国务院法治部门应当提出前置评估意见。起草部门应当认真研究处理，并在报送国务院的材料中对前置评估意见研究处理情况作出说明。

国务院法治部门应当及时跟踪了解国务院各部门落实国务院年度立法工作计划的情况，加强组织协调和督促指导，统筹推进立法工作计划落实。

国务院年度立法工作计划在执行中可以根据实际情况予以调整。

第十五条 国务院有关部门起草的拟报请国务院批准印发的文件涉及立法项目的，应当征求国务院法治部门意见。

第三章 起 草

第十六条 行政法规由国务院组织起草。国务院年度立法工作计划确定行政法规由国务院的一个部门或者几个部门具体负责起草工作，也可以确定由国务院法治部门起草或者组织起草。

第十七条 起草行政法规，应当符合本条例第三条至第七条的规定，并符合下列要求：

（一）弘扬社会主义核心价值观，铸牢中华民族共同体意识；

（二）体现全面深化改革精神，科学规范行政行为，保障政府履行经济调节、市场监管、社会管理、公共服务、生态环境保护等职能；

（三）符合优化协同高效的原则，相同或者相近的职能规定由一个行政机关承担，简化行政管理手续；

（四）切实保障公民、法人和其他组织的合法权益，在规定其应当履行的义务的同时，应当规定其相应的权利和保障权利实现的途径；

（五）体现行政机关的职权与责任相统一的原则，在赋予有关行政机关必要的职权的同时，应当规定其行使职权的条件、程序和应承担的责任；

（六）坚持问题导向，遵循经济社会发展规律。

第十八条 起草行政法规，应当坚持和发展全过程人民民主，拓展人民群众有序参与立法

途径。起草部门应当通过多种方式深入调查研究，总结实践经验，广泛听取有关机关、组织和公民的意见。起草与经营主体生产经营活动密切相关的行政法规，应当听取有关企业和行业协会商会的意见。听取意见可以采取召开座谈会、论证会、听证会等多种形式。

起草行政法规，涉及人民群众普遍关注的热点难点问题和经济社会发展遇到的突出矛盾，减损公民、法人和其他组织权利或者增加其义务，对人民群众有重要影响等重大利益调整事项的，应当进行论证咨询。

起草行政法规，起草部门应当将行政法规草案及其说明等向社会公布，征求意见；但是，涉及国家安全，或者遇有紧急情形等，经国务院决定不公布的除外。向社会公布征求意见的期限一般不少于 30 日。

起草专业性较强的行政法规，起草部门可以吸收相关领域的专家参与起草工作，或者委托有关专家、教学科研单位、社会组织起草。

第十九条 起草行政法规，起草部门应当就涉及其他部门的职责或者与其他部门关系紧密的规定，与有关部门充分协商，涉及部门职责分工、行政许可、财政支持、税收优惠政策的，应当征得机构编制、财政、税务等相关部门同意。

起草部门应当加强立法时机、立法预期实施效果等的评估，并与宏观政策取向保持一致，注重为基层减负。

第二十条 起草行政法规，起草部门应当对涉及有关管理体制、政策等需要国务院决策的重大问题提出解决方案，报国务院决定。

第二十一条 起草部门向国务院报送的送审稿，应当由起草部门主要负责人签发。

起草行政法规，涉及几个部门共同职责需要共同起草的，应当共同起草，达成一致意见后联合报送送审稿。几个部门共同起草的送审稿，应当由该几个部门主要负责人共同签发。

第二十二条 起草部门将送审稿报送国务院审查时，应当一并报送送审稿的说明和有关材料。修改行政法规的，还应当报送修改前后的对照文本。

送审稿的说明应当包括以下内容：立法的必要性、可行性，主要思路，确立的主要制度；征求有关机关、组织和公民意见的情况，各方面对送审稿主要问题的不同意见及其协调处理情况；拟设定、取消或者调整行政许可、行政强制措施的情况；风险评估及防范应对措施等。

有关材料主要包括：依据的党的路线方针政策和决策部署；所规范领域的实际情况和相关

数据，实践中存在的主要问题，与有关行政法规协调和衔接情况；拟设定、取消或者调整行政许可、行政强制措施的论证材料；有关评估报告；调研报告、考察报告、国内外的有关立法资料等。

第四章 审 查

第二十三条 报送国务院的送审稿，由国务院法治部门负责审查。国务院法治部门应当完善政府立法审查制度，提高审查质效。

国务院法治部门主要从以下方面对送审稿进行审查：

（一）是否严格贯彻落实党的路线方针政策和决策部署，是否符合宪法和法律的规定，是否遵循立法法确定的指导思想和原则；

（二）是否符合本条例第十七条的要求；

（三）是否与有关行政法规协调、衔接；

（四）是否正确处理有关机关、组织和公民对送审稿主要问题的意见；

（五）其他需要审查的内容。

第二十四条 送审稿有下列情形之一的，国务院法治部门可以缓办或者退回，并书面告知起草部门：

（一）制定行政法规的基本条件尚不成熟或者发生重大变化的；

（二）有关部门对送审稿规定的主要制度存在较大争议的；

（三）起草部门未就涉及部门职责分工、行政许可、财政支持、税收优惠政策的规定征得机构编制、财政、税务等相关部门同意的；

（四）未按照本条例有关规定公开征求意见的；

（五）报送送审稿等材料不符合本条例第十四条、第二十条至第二十二条规定的。

第二十五条 国务院法治部门应当将送审稿或者送审稿涉及的主要问题发送国务院有关部门、地方人民政府、有关组织和专家等各方面征求意见。国务院有关部门、地方人民政府应

当在规定期限内反馈书面意见，并加盖本单位或者本单位办公厅(室)印章。国务院法治部门认为送审稿中涉及合宪性问题的，应当征求全国人民代表大会常务委员会有关工作机构意见。

国务院法治部门可以将送审稿或者修改稿及其说明等向社会公布，征求意见。向社会公布征求意见的期限一般不少于 30 日。

第二十六条 国务院法治部门应当就送审稿涉及的主要问题，深入基层进行实地调查研究，听取基层有关机关、组织和公民的意见。

第二十七条 送审稿涉及重大利益调整的，国务院法治部门应当进行论证咨询，广泛听取有关方面的意见。论证咨询可以采取座谈会、论证会、听证会、委托研究等多种形式。

送审稿涉及重大利益调整或者存在重大意见分歧，对公民、法人或者其他组织的权利义务有较大影响，人民群众普遍关注的，国务院法治部门可以举行听证会，听取有关机关、组织和公民的意见。

第二十八条 国务院有关部门对送审稿涉及的主要制度、政策、管理体制、权限分工等有不同意见的，国务院法治部门应当进行协调，力求达成一致意见。对有较大争议的重要立法事项，国务院法治部门可以委托有关专家、教学科研单位、社会组织进行评估。

经过充分协调不能达成一致意见的，国务院法治部门、起草部门应当将争议的主要问题、有关部门的意见以及国务院法治部门的意见及时报国务院领导协调，或者报国务院决定。

第二十九条 国务院法治部门应当认真研究各方面的意见，与起草部门协商后，对送审稿进行修改，形成行政法规草案和对草案的说明。

第三十条 行政法规草案由国务院法治部门主要负责人提出提请国务院常务会议审议的建议；对调整范围单一、各方面意见一致或者依据法律制定的配套行政法规草案，可以采取传批方式，由国务院法治部门直接提请国务院审批。

第五章 决定与公布

第三十一条 行政法规草案由国务院常务会议审议，或者由国务院审批。

国务院常务会议审议行政法规草案时，由国务院法治部门或者起草部门作说明。

第三十二条 国务院法治部门应当根据国务院对行政法规草案的审议意见,对行政法规草案进行修改,形成草案修改稿,报请总理签署国务院令公布施行。

签署公布行政法规的国务院令载明该行政法规的施行日期。

第三十三条 行政法规签署公布后,及时在国务院公报和中国政府法制信息网以及在全国范围内发行的报纸上刊载。国务院法治部门应当及时汇编出版行政法规的国家正式版本,并纳入国家行政法规库。

在国务院公报上刊登的行政法规文本为标准文本。

第三十四条 行政法规应当自公布之日起 30 日后施行;但是,涉及国家安全、外汇汇率、货币政策的确定以及公布后不立即施行将有碍行政法规施行的,可以自公布之日起施行。

第三十五条 行政法规在公布后的 30 日内由国务院办公厅报全国人民代表大会常务委员会备案。

第六章 行政法规解释

第三十六条 行政法规有下列情形之一的,由国务院解释:

- (一) 行政法规的规定需要进一步明确具体含义的;
- (二) 行政法规制定后出现新的情况,需要明确适用行政法规依据的。

国务院法治部门研究拟订行政法规解释草案,报国务院同意后,由国务院公布或者由国务院授权国务院有关部门公布。

行政法规的解释与行政法规具有同等效力。

第三十七条 国务院各部门和省、自治区、直辖市人民政府可以向国务院提出行政法规解释要求。

第三十八条 对属于行政工作中具体应用行政法规的问题,省、自治区、直辖市人民政府法治部门以及国务院有关部门法治机构请求国务院法治部门解释的,国务院法治部门可以研究答复;其中涉及重大问题的,由国务院法治部门提出意见,报国务院同意后答复。

第七章 其他规定

第三十九条 行政法规的名称一般称“条例”，也可以称“规定”、“办法”等。国务院根据全国人民代表大会及其常务委员会的授权决定制定的行政法规，称“暂行条例”或者“暂行规定”。国务院各部门和地方人民政府制定的规章不得称“条例”。

第四十条 行政法规根据内容需要，可以分章、节、条、款、项、目。章、节、条的序号用中文数字依次表述，款不编序号，项的序号用中文数字加括号依次表述，目的序号用阿拉伯数字依次表述。

第四十一条 行政法规明确要求对专门事项作出配套的具体规定的，国务院有关部门应当自行政法规施行之日起1年内作出规定；行政法规对配套的具体规定制定期限另有规定的，从其规定。国务院有关部门未能在期限内作出配套的具体规定的，应当向国务院说明情况。

第四十二条 国务院可以根据经济社会发展、全面深化改革需要，就行政管理等领域的特定事项，决定授权在规定期限和范围内暂时调整或者暂时停止适用行政法规的部分规定。

国务院有关部门应当会同相关地方人民政府对行政法规暂时调整或者暂时停止适用情况及时进行评估论证。对实践证明可行、需要修改有关行政法规的，按立法程序办理；对实践证明不宜调整、需要恢复施行行政法规有关规定的，由国务院有关部门报请国务院决定。

第四十三条 国务院法治部门应当根据全面深化改革、经济社会发展需要以及上位法规定，报国务院同意后及时组织开展行政法规清理工作。国务院有关部门可以根据工作需要，向国务院法治部门提出行政法规清理建议。

对不适应全面深化改革和经济社会发展要求、不符合上位法规定的行政法规，应当及时修改或者废止。

第四十四条 国务院法治部门或者国务院有关部门可以组织对有关行政法规或者行政法规中的有关规定进行立法后评估，并把评估结果作为修改、废止有关行政法规的重要参考。

第四十五条 行政法规的修改、废止程序适用本条例的有关规定。

行政法规修改的，应当公布新的行政法规文本。

行政法规废止的，除由法律、其他行政法规规定废止该行政法规的以外，由总理签署国务院令予以公布。

第四十六条 行政法规的外文正式译本和民族语言文本，由国务院法治部门审定。

第四十七条 拟订国务院提请全国人民代表大会或者全国人民代表大会常务委员会审议的法律草案，参照本条例的有关规定办理。

第八章 附 则

第四十八条 本条例自 2026 年 7 月 1 日起施行。

国务院关于修改《快递暂行条例》的决定

国务院决定对《快递暂行条例》作如下修改：

一、增加一条，作为第三条：“快递业发展应当遵循市场主导、保障安全、创新驱动、协同发展的原则，构建普惠城乡、技术先进、服务优质、安全高效、绿色节能的快递服务体系。”

二、将第九条改为第十条，修改为：“国家完善综合性支持政策，推进快递包装绿色化、减量化、可循环。

“国家鼓励经营快递业务的企业和寄件人使用可降解、可重复利用的环保包装材料。”

三、增加一章，作为第六章，章名为“快递包装”，包括第三十七条至第四十五条。

四、增加一条，作为第三十七条：“快递包装应当符合寄递生产作业的要求，节约使用资源，避免过度包装，防止污染环境。

“国务院标准化行政主管部门和国务院邮政管理等部门按照职责分工组织制定快递包装的国家标准、行业标准。快递包装应当符合强制性国家标准。”

五、增加一条，作为第三十八条：“国家鼓励科技创新，支持采用新技术、新材料、新工艺研发、生产符合绿色环保要求的快递包装。”

六、增加一条，作为第三十九条：“经营快递业务的企业应当在保障快递安全的前提下，优化快递包装方式和包装结构设计，节约使用包装物。

“鼓励经营快递业务的企业使用通过绿色产品认证的包装物。”

七、增加一条，作为第四十条：“国家推动经营快递业务的企业与商品生产企业、电子商务企业协同发展，推广商品原装直发，减少寄递环节的二次包装。”

八、增加一条，作为第四十一条：“经营快递业务的企业应当制定并实施快递包装操作规范，加强对其从业人员快递包装操作技能的培训。”

九、增加一条，作为第四十二条：“经营快递业务的企业应当制定并实施包装物回收利用管理制度，优化业务流程，提高包装物的回收利用率。”

“鼓励在快递经营场所和企业事业单位、住宅小区等其他适当场所设置包装物回收设施设备。”

十、增加一条，作为第四十三条：“经营快递业务的企业应当按照国家有关规定向邮政管理部门报告包装物中一次性塑料制品的使用、回收情况。”

十一、增加一条，作为第四十四条：“国务院有关部门、县级以上地方人民政府及其有关部门应当组织开展多种形式的宣传教育活动，新闻媒体应当开展公益宣传，提高公众的环保包装意识。”

“鼓励经营快递业务的企业通过积分奖励、寄件优惠等方式引导用户重复使用包装物。”

十二、增加一条，作为第四十五条：“依法成立的快递行业组织应当将经营快递业务的企业使用、回收包装物等情况纳入行业自律范围，并及时向社会公布有关情况。”

十三、将第三十六条改为第四十六条，增加一项，作为第四项：“（四）经营快递业务的企业是否落实快递包装有关管理制度和强制性国家标准”。

十四、增加一条，作为第五十六条：“经营快递业务的企业采用的快递包装不符合强制性国家标准，或者未按照国家有关规定向邮政管理部门报告包装物中一次性塑料制品的使用情况的，由邮政管理部门依照《中华人民共和国标准化法》、《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》等法律、行政法规的规定予以处罚。”

“经营快递业务的企业未按照规定制定、实施快递包装操作规范或者包装物回收利用管理制度的，由邮政管理部门责令改正；拒不改正的，处 5000 元以上 2 万元以下的罚款。”

十五、对部分条文作以下修改：

（一）将第五条、第六条分别改为第六条、第七条，其中的“工商行政管理”修改为“市场监督管理”。

（二）将第十条改为第十一条，其中的“城乡规划和土地利用总体规划”修改为“国土空间规划”。

此外，对条文顺序作相应调整。

本决定自 2025 年 6 月 1 日起施行。

《快递暂行条例》根据本决定作相应修改，重新公布。

快递暂行条例

（2018年3月2日中华人民共和国国务院令 第697号公布 根据2019年3月2日《国务院关于修改部分行政法规的决定》第一次修订 根据2025年4月13日《国务院关于修改〈快递暂行条例〉的决定》第二次修订）

第一章 总 则

第一条 为促进快递业健康发展，保障快递安全，保护快递用户合法权益，加强对快递业的监督管理，根据《中华人民共和国邮政法》和其他有关法律，制定本条例。

第二条 在中华人民共和国境内从事快递业务经营、接受快递服务以及对快递业实施监督管理，适用本条例。

第三条 快递业发展应当遵循市场主导、保障安全、创新驱动、协同发展的原则，构建普惠城乡、技术先进、服务优质、安全高效、绿色节能的快递服务体系。

第四条 地方各级人民政府应当创造良好的快递业营商环境，支持经营快递业务的企业创新商业模式和服务方式，引导经营快递业务的企业加强服务质量管理、健全规章制度、完善安全保障措施，为用户提供迅速、准确、安全、方便的快递服务。

地方各级人民政府应当确保政府相关行为符合公平竞争要求和相关法律法规，维护快递业竞争秩序，不得出台违反公平竞争、可能造成地区封锁和行业垄断的政策措施。

第五条 任何单位或者个人不得利用信件、包裹、印刷品以及其他寄递物品（以下统称快件）从事危害国家安全、社会公共利益或者他人合法权益的活动。

除有关部门依照法律对快件进行检查外，任何单位或者个人不得非法检查他人快件。任何单位或者个人不得私自开拆、隐匿、毁弃、倒卖他人快件。

第六条 国务院邮政管理部门负责对全国快递业实施监督管理。国务院公安、国家安全、海关、市场监督管理等有关部门在各自职责范围内负责相关的快递监督管理工作。

省、自治区、直辖市邮政管理机构和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业实施监督管理。县级以上地方人民政府有关部门在各自职责范围内负责相关的快递监督管理工作。

第七条 国务院邮政管理部门和省、自治区、直辖市邮政管理机构以及省级以下邮政管理机构（以下统称邮政管理部门）应当与公安、国家安全、海关、市场监督管理等有关部门相互配合，建立健全快递安全监管机制，加强对快递业安全运行的监测预警，收集、共享与快递业安全运行有关的信息，依法处理影响快递业安全运行的事件。

第八条 依法成立的快递行业组织应当保护企业合法权益，加强行业自律，促进企业守法、诚信、安全经营，督促企业落实安全生产主体责任，引导企业不断提高快递服务质量和水平。

第九条 国家加强快递业诚信体系建设，建立健全快递业信用记录、信息公开、信用评价制度，依法实施联合惩戒措施，提高快递业信用水平。

第十条 国家完善综合性支持政策，推进快递包装绿色化、减量化、可循环。

国家鼓励经营快递业务的企业和寄件人使用可降解、可重复利用的环保包装材料。

第二章 发展保障

第十一条 国务院邮政管理部门应当制定快递业发展规划，促进快递业健康发展。

县级以上地方人民政府应当将快递业发展纳入本级国民经济和社会发展规划，在国土空间规划中统筹考虑快件大型集散、分拣等基础设施用地的需要。

县级以上地方人民政府建立健全促进快递业健康发展的政策措施，完善相关配套规定，依法保障经营快递业务的企业及其从业人员的合法权益。

第十二条 国家支持和鼓励经营快递业务的企业在农村、偏远地区发展快递服务网络，完善快递末端网点布局。

第十三条 国家鼓励和引导经营快递业务的企业采用先进技术，促进自动化分拣设备、机械化装卸设备、智能末端服务设施、快递电子运单以及快件信息化管理系统等的推广应用。

第十四条 县级以上地方人民政府公安、交通运输等部门和邮政管理部门应当加强协调配合，建立健全快递运输保障机制，依法保障快递服务车辆通行和临时停靠的权利，不得禁止快递服务车辆依法通行。

邮政管理部门会同县级以上地方人民政府公安等部门，依法规范快递服务车辆的管理和使用，对快递专用电动三轮车的行驶时速、装载质量等作出规定，并对快递服务车辆加强统一编号和标识管理。经营快递业务的企业应当对其从业人员加强道路交通安全培训。

快递从业人员应当遵守道路交通安全法律法规的规定，按照操作规范安全、文明驾驶机动车辆。快递从业人员因执行工作任务造成他人损害的，由快递从业人员所属的经营快递业务的企业依照民事侵权责任相关法律的规定承担侵权责任。

第十五条 企业事业单位、住宅小区管理单位应当根据实际情况，采取与经营快递业务的企业签订合同、设置快件收寄投递专门场所等方式，为开展快递服务提供必要的便利。鼓励多个经营快递业务的企业共享末端服务设施，为用户提供便捷的快递末端服务。

第十六条 国家鼓励快递业与制造业、农业、商贸业等行业建立协同发展机制，推动快递业与电子商务融合发展，加强信息沟通，共享设施和网络资源。

国家引导和推动快递业与铁路、公路、水路、民航等行业标准对接，支持在大型车站、码头、机场等交通枢纽配套建设快件运输通道和接驳场所。

第十七条 国家鼓励经营快递业务的企业依法开展进出境快递业务，支持在重点口岸建设进出境快件处理中心、在境外依法开办快递服务机构并设置快件处理场所。

海关、邮政管理等部门应当建立协作机制，完善进出境快件管理，推动实现快件便捷通关。

第三章 经营主体

第十八条 经营快递业务，应当依法取得快递业务经营许可。邮政管理部门应当根据《中华人民共和国邮政法》第五十二条、第五十三条规定的条件和程序核定经营许可的业务范围和地域范围，向社会公布取得快递业务经营许可的企业名单，并及时更新。

第十九条 经营快递业务的企业及其分支机构可以根据业务需要开办快递末端网点，并应当自开办之日起 20 日内向所在地邮政管理部门备案。快递末端网点无需办理营业执照。

第二十条 两个以上经营快递业务的企业可以使用统一的商标、字号或者快递运单经营快递业务。

前款规定的经营快递业务的企业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、业务流程等方面实行统一管理，为用户提供统一的快件跟踪查询和投诉处理服务。

用户的合法权益因快件延误、丢失、损毁或者内件短少而受到损害的，用户可以要求该商标、字号或者快递运单所属企业赔偿，也可以要求实际提供快递服务的企业赔偿。

第二十一条 经营快递业务的企业应当依法保护其从业人员的合法权益。

经营快递业务的企业应当对其从业人员加强职业操守、服务规范、作业规范、安全生产、车辆安全驾驶等方面的教育和培训。

第四章 快递服务

第二十二条 经营快递业务的企业在寄件人填写快递运单前，应当提醒其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。

寄件人交寄贵重物品的，应当事先声明；经营快递业务的企业可以要求寄件人对贵重物品予以保价。

第二十三条 寄件人交寄快件，应当如实提供以下事项：

（一）寄件人姓名、地址、联系电话；

(二) 收件人姓名(名称)、地址、联系电话;

(三) 寄递物品的名称、性质、数量。

除信件和已签订安全协议用户交寄的快件外,经营快递业务的企业收寄快件,应当对寄件人身份进行查验,并登记身份信息,但不得在快递运单上记录除姓名(名称)、地址、联系电话以外的用户身份信息。寄件人拒绝提供身份信息或者提供身份信息不实的,经营快递业务的企业不得收寄。

第二十四条 国家鼓励经营快递业务的企业在节假日期间根据业务量变化实际情况,为用户提供正常的快递服务。

第二十五条 经营快递业务的企业应当规范操作,防止造成快件损毁。

法律法规对食品、药品等特定物品的运输有特殊规定的,寄件人、经营快递业务的企业应当遵守相关规定。

第二十六条 经营快递业务的企业应当将快件投递到约定的收件地址、收件人或者收件人指定的代收人,并告知收件人或者代收人当面验收。收件人或者代收人有权当面验收。

第二十七条 快件无法投递的,经营快递业务的企业应当退回寄件人或者根据寄件人的要求进行处理;属于进出境快件的,经营快递业务的企业应当依法办理海关和检验检疫手续。

快件无法投递又无法退回的,依照下列规定处理:

(一) 属于信件,自确认无法退回之日起超过6个月无人认领的,由经营快递业务的企业在所在地邮政管理部门的监督下销毁;

(二) 属于信件以外其他快件的,经营快递业务的企业应当登记,并按照国务院邮政管理部门的规定处理;

(三) 属于进境快件的,交由海关依法处理。

第二十八条 快件延误、丢失、损毁或者内件短少的,对保价的快件,应当按照经营快递业务的企业与寄件人约定的保价规则确定赔偿责任;对未保价的快件,依照民事法律的有关规定确定赔偿责任。

国家鼓励保险公司开发快件损失赔偿责任险种,鼓励经营快递业务的企业投保。

第二十九条 经营快递业务的企业应当实行快件寄递全程信息化管理，公布联系方式，保证与用户的联络畅通，向用户提供业务咨询、快件查询等服务。用户对快递服务质量不满意的，可以向经营快递业务的企业投诉，经营快递业务的企业应当自接到投诉之日起 7 日内予以处理并告知用户。

第三十条 经营快递业务的企业停止经营的，应当提前 10 日向社会公告，书面告知邮政管理部门，交回快递业务经营许可证，并依法妥善处理尚未投递的快件。

经营快递业务的企业或者其分支机构因不可抗力或者其他特殊原因暂停快递服务的，应当及时向邮政管理部门报告，向社会公告暂停服务的原因和期限，并依法妥善处理尚未投递的快件。

第五章 快递安全

第三十一条 寄件人交寄快件和经营快递业务的企业收寄快件应当遵守《中华人民共和国邮政法》第二十四条关于禁止寄递或者限制寄递物品的规定。

禁止寄递物品的目录及管理办法，由国务院邮政管理部门会同国务院有关部门制定并公布。

第三十二条 经营快递业务的企业收寄快件，应当依照《中华人民共和国邮政法》的规定验视内件，并作出验视标识。寄件人拒绝验视的，经营快递业务的企业不得收寄。

经营快递业务的企业受寄件人委托，长期、批量提供快递服务的，应当与寄件人签订安全协议，明确双方的安全保障义务。

第三十三条 经营快递业务的企业可以自行或者委托第三方企业对快件进行安全检查，并对经过安全检查的快件作出安全检查标识。经营快递业务的企业委托第三方企业对快件进行安全检查的，不免除委托方对快件安全承担的责任。

经营快递业务的企业或者接受委托的第三方企业应当使用符合强制性国家标准的安全检查设备，并加强对安全检查人员的背景审查和技术培训；经营快递业务的企业或者接受委托的第三方企业对安全检查人员进行背景审查，公安机关等相关部门应当予以配合。

第三十四条 经营快递业务的企业发现寄件人交寄禁止寄递物品的，应当拒绝收寄；发现已经收寄的快件中有疑似禁止寄递物品的，应当立即停止分拣、运输、投递。对快件中依法应当没收、销毁或者可能涉及违法犯罪的物品，经营快递业务的企业应当立即向有关部门报告并配合调查处理；对其他禁止寄递物品以及限制寄递物品，经营快递业务的企业应当按照法律、行政法规或者国务院和国务院有关主管部门的规定处理。

第三十五条 经营快递业务的企业应当建立快递运单及电子数据管理制度，妥善保管用户信息等电子数据，定期销毁快递运单，采取有效技术手段保证用户信息安全。具体办法由国务院邮政管理部门会同国务院有关部门制定。

经营快递业务的企业及其从业人员不得出售、泄露或者非法提供快递服务过程中知悉的用户信息。发生或者可能发生用户信息泄露的，经营快递业务的企业应当立即采取补救措施，并向所在地邮政管理部门报告。

第三十六条 经营快递业务的企业应当依法建立健全安全生产责任制，确保快递服务安全。

经营快递业务的企业应当依法制定突发事件应急预案，定期开展突发事件应急演练；发生突发事件的，应当按照应急预案及时、妥善处理，并立即向所在地邮政管理部门报告。

第六章 快递包装

第三十七条 快递包装应当符合寄递生产作业的要求，节约使用资源，避免过度包装，防止污染环境。

国务院标准化行政主管部门和国务院邮政管理等部门按照职责分工组织制定快递包装的国家标准、行业标准。快递包装应当符合强制性国家标准。

第三十八条 国家鼓励科技创新，支持采用新技术、新材料、新工艺研发、生产符合绿色环保要求的快递包装。

第三十九条 经营快递业务的企业应当在保障快递安全的前提下，优化快递包装方式和包装结构设计，节约使用包装物。

鼓励经营快递业务的企业使用通过绿色产品认证的包装物。

第四十条 国家推动经营快递业务的企业与商品生产企业、电子商务企业协同发展，推广商品原装直发，减少寄递环节的二次包装。

第四十一条 经营快递业务的企业应当制定并实施快递包装操作规范，加强对其从业人员快递包装操作技能的培训。

第四十二条 经营快递业务的企业应当制定并实施包装物回收利用管理制度，优化业务流程，提高包装物的回收利用率。

鼓励在快递经营场所和企业事业单位、住宅小区等其他适当场所设置包装物回收设施设备。

第四十三条 经营快递业务的企业应当按照国家有关规定向邮政管理部门报告包装物中一次性塑料制品的使用、回收情况。

第四十四条 国务院有关部门、县级以上地方人民政府及其有关部门应当组织开展多种形式的宣传教育活动，新闻媒体应当开展公益宣传，提高公众的环保包装意识。

鼓励经营快递业务的企业通过积分奖励、寄件优惠等方式引导用户重复使用包装物。

第四十五条 依法成立的快递行业组织应当将经营快递业务的企业使用、回收包装物等情况纳入行业自律范围，并及时向社会公布有关情况。

第七章 监督检查

第四十六条 邮政管理部门应当加强对快递业的监督检查。监督检查应当以下列事项为重点：

- （一）从事快递活动的企业是否依法取得快递业务经营许可；
- （二）经营快递业务的企业的安全管理制度是否健全并有效实施；
- （三）经营快递业务的企业是否妥善处理用户的投诉、保护用户合法权益；
- （四）经营快递业务的企业是否落实快递包装有关管理制度和强制性国家标准。

第四十七条 邮政管理部门应当建立和完善以随机抽查为重点的日常监督检查制度，公布抽查事项目录，明确抽查的依据、频次、方式、内容和程序，随机抽取被检查企业，随机选派检查人员。抽查情况和查处结果应当及时向社会公布。

邮政管理部门应当充分利用计算机网络等先进技术手段，加强对快递业务活动的日常监督检查，提高快递业管理水平。

第四十八条 邮政管理部门依法履行职责，有权采取《中华人民共和国邮政法》第六十一条规定的监督检查措施。邮政管理部门实施现场检查，有权查阅经营快递业务的企业管理快递业务的电子数据。

国家安全机关、公安机关为维护国家安全和侦查犯罪活动的需要依法开展执法活动，经营快递业务的企业应当提供技术支持和协助。

《中华人民共和国邮政法》第十一条规定的处理场所，包括快件处理场地、设施、设备。

第四十九条 邮政管理部门应当向社会公布本部门的联系方式，方便公众举报违法行为。

邮政管理部门接到举报的，应当及时依法调查处理，并为举报人保密。对实名举报的，邮政管理部门应当将处理结果告知举报人。

第八章 法律责任

第五十条 未取得快递业务经营许可从事快递活动的，由邮政管理部门依照《中华人民共和国邮政法》的规定予以处罚。

经营快递业务的企业或者其分支机构有下列行为之一的，由邮政管理部门责令改正，可以处1万元以下的罚款；情节严重的，处1万元以上5万元以下的罚款，并可以责令停业整顿：

（一）开办快递末端网点未向所在地邮政管理部门备案；

（二）停止经营快递业务，未提前 10 日向社会公告，未书面告知邮政管理部门并交回快递业务经营许可证，或者未依法妥善处理尚未投递的快件；

（三）因不可抗力或者其他特殊原因暂停快递服务，未及时向邮政管理部门报告并向社会公告暂停服务的原因和期限，或者未依法妥善处理尚未投递的快件。

第五十一条 两个以上经营快递业务的企业使用统一的商标、字号或者快递运单经营快递业务，未遵守共同的服务约定，在服务质量、安全保障、业务流程等方面未实行统一管理，或者未向用户提供统一的快件跟踪查询和投诉处理服务的，由邮政管理部门责令改正，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 10 万元以下的罚款，并可以责令停业整顿。

第五十二条 冒领、私自开拆、隐匿、毁弃、倒卖或者非法检查他人快件，尚不构成犯罪的，依法给予治安管理处罚。

经营快递业务的企业有前款规定行为，或者非法扣留快件的，由邮政管理部门责令改正，没收违法所得，并处 5 万元以上 10 万元以下的罚款；情节严重的，并处 10 万元以上 20 万元以下的罚款，并可以责令停业整顿直至吊销其快递业务经营许可证。

第五十三条 经营快递业务的企业有下列情形之一的，由邮政管理部门依照《中华人民共和国邮政法》、《中华人民共和国反恐怖主义法》的规定予以处罚：

（一）不建立或者不执行收寄验视制度；

（二）违反法律、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；

（三）收寄快件未查验寄件人身份并登记身份信息，或者发现寄件人提供身份信息不实仍予收寄；

（四）未按照规定对快件进行安全检查。

寄件人在快件中夹带禁止寄递的物品，尚不构成犯罪的，依法给予治安管理处罚。

第五十四条 经营快递业务的企业有下列行为之一的，由邮政管理部门责令改正，没收违法所得，并处 1 万元以上 5 万元以下的罚款；情节严重的，并处 5 万元以上 10 万元以下的罚款，并可以责令停业整顿直至吊销其快递业务经营许可证：

(一) 未按照规定建立快递运单及电子数据管理制度；

(二) 未定期销毁快递运单；

(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) 发生或者可能发生用户信息泄露的情况，未立即采取补救措施，或者未向所在地邮政管理部门报告。

第五十五条 经营快递业务的企业及其从业人员在经营活动中有危害国家安全行为的，依法追究法律责任；对经营快递业务的企业，由邮政管理部门吊销其快递业务经营许可证。

第五十六条 经营快递业务的企业采用的快递包装不符合强制性国家标准，或者未按照国家有关规定向邮政管理部门报告包装物中一次性塑料制品的使用情况的，由邮政管理部门依照《中华人民共和国标准化法》、《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》等法律、行政法规的规定予以处罚。

经营快递业务的企业未按照规定制定、实施快递包装操作规范或者包装物回收利用管理制度的，由邮政管理部门责令改正；拒不改正的，处 5000 元以上 2 万元以下的罚款。

第五十七条 邮政管理部门和其他有关部门的工作人员在监督管理工作中滥用职权、玩忽职守、徇私舞弊的，依法给予处分。

第五十八条 违反本条例规定，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，依法承担赔偿责任。

第九章 附 则

第五十九条 本条例自 2018 年 5 月 1 日起施行。

热点关注

- 国家发展改革委 金融监管总局 中国民航局关于推动低空保险高质量发展的实施意见
- 解读 | 强制性国家标准《民用无人驾驶航空器实名登记和激活要求》
- 《国务院关于修改〈快递暂行条例〉的决定》专家解读
- 解读 | 废止《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》的决定



国家发展改革委 金融监管总局 中国民航局关于推动低空保险高质量发展的实施意见

各省、自治区、直辖市及计划单列市、新疆生产建设兵团发展改革委，各金融监管局，民航各地区管理局：

低空保险是以保障低空飞行活动为核心，为低空航空器制造与运营、低空基础设施建设以及各类专业化服务等提供风险保障的保险，对构建低空安全管理体系、夯实低空经济安全发展基础、促进低空经济高质量发展具有重要意义。按照党中央、国务院决策部署，依据《中华人民共和国保险法》《中华人民共和国民用航空法》《无人驾驶航空器飞行管理暂行条例》等法律法规，制定本实施意见。

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，全面贯彻党的二十大和二十届历次全会精神，坚持系统谋划、重点突破、协同推进、稳步实施，加快形成覆盖广泛、保障有力、服务专业、市场规范的低空保险体系，更好服务低空经济安全健康发展。到 2027 年，无人驾驶航空器责任保险强制投保制度初步建立，低空保险产品不断丰富，更好满足各类应用场景保障需求；到 2030 年，低空保险政策框架基本形成，对低空经济安全健康发展的保障作用持续增强。

二、健全低空保险政策体系

（一）加强规划引导。有关部门应将保险纳入低空经济发展规划和制度建设总体部署，推动完善相关法律法规。指导地方在低空经济发展布局中充分发挥保险的损失补偿、风险管理、优化生态等功能作用，鼓励地方将保险纳入地方低空经济发展政策体系，因地制宜出台促进低空保险发展的支持政策。（国家发展改革委牵头，金融监管总局、中国民航局参与。以下均需省级有关部门落实，不再列出）

（二）纳入安全监管规则。各相关行业主管部门应当完善行业监管规则，采取有效措施，把保险作为强化场景运营安全监管、健全事故处理制度的重要手段，推动有序拓展低空经济应用场景。（国家发展改革委牵头，相关行业部门参与）

（三）鼓励运用保险机制。各相关行业主管部门要积极推进供需对接，培育低空保险发展生态。鼓励低空企业尤其是低空航空器制造和运营企业，将购买保险作为完善内部安全管理体系的重要组成部分。推动低空经济产业链链主企业通过保险协同上下游企业，降低产业链风险

成本。支持中小企业运用保险增强创新发展的风险防御能力。鼓励使用微型、轻型无人驾驶航空器从事非经营性飞行活动的主体投保责任保险。（国家发展改革委牵头，工业和信息化部、中国民航局参与）

三、加快建立无人驾驶航空器责任保险强制投保制度

（四）加强全链条管理。对于按照法律法规应当投保的无人驾驶航空器，推动将强制投保要求纳入飞行活动审批等管理环节的审查前置条件，在飞行运行管理中加强投保情况核查，在事故处置时“凡处必核”。研究建立与强制投保相关的责任主体、责任认定、处置程序等制度规定。（中国民航局牵头，金融监管总局等相关部门参与）

（五）制定实施办法。依法制定无人驾驶航空器责任保险强制投保实施办法，在风险可控原则下明确基本责任范围和最低保障限额，建立健全无人驾驶航空器责任保险强制投保配套制度体系。（中国民航局牵头，国家发展改革委、金融监管总局参与）出台无人驾驶航空器责任保险示范条款，研究制定服务指引。（金融监管总局牵头）

四、强化服务保障体系建设

（六）优化全产业链保险保障。引导保险公司主动顺应低空经济发展趋势，逐步建立覆盖低空研发试验、生产制造、飞行运营、基建配套等全产业链保险产品体系。探索对低空飞行安全、技术安全、网络与数据安全、环境与设施安全以及人为操作安全等低空新型风险保障的产品开发和服务创新。加大中型、大型无人驾驶航空器保险供给，并进一步优化完善传统有人驾驶航空器保险供给，推动形成保障充足、服务高效的保障体系。积极运用新兴科技手段，逐步实现微型、轻型和小型无人驾驶航空器保险便捷智能、全流程线上运营。整合专业资源，优化承保理赔，提升消费者满意度。加大出口信用保险、出口产品责任保险及再保险等支持力度，支持低空产业拓展海外应用。（金融监管总局牵头）

（七）精准服务应用场景。面向农林作业、低空巡检、测绘勘察、低空物流、低空交通、城市治理、应急管理、医疗救护、低空旅游和航空运动等各类应用场景，根据场景的发展阶段、风险类型、风险管理需求等提供针对性保险保障，推动完善事故处置和损失分担机制。（国家发展改革委、金融监管总局、中国民航局按职责分工负责）

五、提升保险可持续经营能力

（八）推进数据基础建设。加快建设低空保险信息平台，建立完善数据规范，支撑精算定价和风险监测。（金融监管总局牵头）探索低空保险信息平台与低空智能网联系统对接，实现

保险承保理赔信息、飞行运行信息、运营企业信用信息、违法违规飞行活动记录等基础信息，以及地理、气象、电磁等风险信息的共享。鼓励保险行业与低空航空器制造、运营企业的数据应用，提升金融服务水平。逐步夯实数据基础，为保险精准承保理赔、航空器飞行监管、风险管理和事故处理提供数据支撑。（国家发展改革委牵头，工业和信息化部、自然资源部、金融监管总局、中国气象局、中国民航局参与）

（九）强化专业能力建设。引导保险机构会同低空航空器制造、运营企业加强对低空新型风险的研究，提升可保风险识别、评估能力；完善经营管理，逐步推进数据积累，积极运用风险量化模型和风险评估工具，提升产品开发科学性、费率厘定精准性。支持再保险机构充分发挥风险研究、精算定价、风险分散等功能作用。支持保险专业中介机构发挥专项专长，辅助承保理赔。加大专业人才培养力度，加强从业人员专业能力建设。（金融监管总局牵头）

六、强化组织保障

（十）加强统筹协调。国家发展改革委会同金融监管总局、中国民航局统筹推动低空保险实施工作。国家发展改革委牵头建立常态化联系工作机制，指导各地落实有关要求，研究解决在低空保险推进过程中遇到的重点难点问题，形成工作合力；中国民航局依法对投保情况实施监督管理，牵头建立无人驾驶航空器责任保险强制投保制度；金融监管总局依法对低空保险业务实施监督管理，推动完善保险业务经营规则，强化业务和资本监管，规范市场行为。相关部门按照职责分工推进制度建设和责任落实。

（十一）加强风险防控。各相关行业主管部门压实企业风险防控主体责任，严格防范利用保险从事保险欺诈等违法违规活动。相关部门加强对保险规律的认识，立足商业可持续原则推动保险发展。金融监管部门督促保险公司依法合规经营，加强内控管理，在具备资本实力和充分评估经营风险的前提下有序拓展业务，切实保护消费者合法权益。

（十二）深化宣传推广。各相关行业主管部门要加强低空安全宣传教育，增强低空安全防范意识。充分发挥低空领域行业协会、重点企业的带动作用，开展低空保险的教育培训和公众普及，宣传低空保险功能作用，总结推广典型案例和有效经验。

国家发展改革委 金融监管总局 中国民航局

2026年1月28日

解读 | 强制性国家标准《民用无人驾驶航空器实名登记和激活要求》

2026年5月1日，中国民用航空局发布的强制性国家标准《民用无人驾驶航空器实名登记和激活要求》将正式实施。为便于有关单位和个人更好地理解标准内容，切实做好贯彻实施工作，现解读如下：

一、制定背景

2024年1月1日，《无人驾驶航空器飞行管理暂行条例》（国令第761号，以下简称“条例”）和《民用无人驾驶航空器运行安全管理规则》（CCAR-92，以下简称“规则”）正式生效，标志着民用无人驾驶航空器（无人机）的规范化管理迈入新阶段。根据条例第八条“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”以及规则第92.203条 其他要求（a）款“民用无人驾驶航空器的生产者应当确保其生产的无人驾驶航空器具备实名登记后方可激活使用的功能”的规定，民用无人驾驶航空器必须具备实名登记激活的能力。

民用无人驾驶航空器实名登记管理是民用无人驾驶航空器行业管理的关键环节，它不仅关乎民用无人驾驶航空器产业的安全与健康发展，更是确保民用无人驾驶航空器合法合规运行的基础。为了实现对民用无人驾驶航空器全面而准确的管理，数据采集工作必须覆盖所有民用无人驾驶航空器的生产者，确保实名登记的完整性和准确性。

因此，亟需制定《民用无人驾驶航空器实名登记和激活要求》（以下简称“《要求》”），提出民用无人驾驶航空器实名登记和激活的要求和程序，规范制造人开发具备实名登记激活功能的信息系统的流程，指导民用无人驾驶航空器所有者更加便捷地完成实名登记。

二、适用范围

《要求》确立了民用无人驾驶航空器实名登记和激活的总体流程，规定了实名登记和激活的技术要求，描述了相应的测试方法。

《要求》适用于对中国境内从事飞行或相关活动的民用无人驾驶航空器(含以飞行玩具模型航空器的名义生产、销售和使用，实际功能、指标参数达到民用无人驾驶航空器标准的产品)实施实名登记和激活的管理。

本文件不适用于自备动力系统的飞行玩具和模型航空器，以及警察、海关、应急管理部门辖有的无人驾驶航空器的实名登记和激活管理。

三、主要内容

《要求》为规范民用无人驾驶航空器管理、落实安全主体责任而制定的强制性国家标准。其核心目标是建立统一、可追溯的实名制管理体系，确保在中国境内飞行的每一架民用无人驾驶航空器都能责任到人。本标准适用于除符合特定技术指标的飞行玩具、模型航空器，以及警察、海关、应急管理部门使用的航空器之外，所有在中国境内飞行的民用无人驾驶航空器。

《要求》确立了两种并行的实名登记与激活技术流程（方式1与方式2）。方式1通过“生产者信息系统”中转，适合需要集中管控民用无人驾驶航空器的厂商；方式2则由“民用无人驾驶航空器系统”直接与实名登记系统交互，适用于自制民用无人驾驶航空器或具备直控能力的系统。两种方式均要求所有者在飞行前完成实名登记，并通过系统交互验证后方可激活民用无人驾驶航空器使其获得飞行能力。与之对应，标准也规定了当民用无人驾驶航空器转卖或报废时，必须发起取消激活与注销登记流程，以确保责任链的及时切换与闭环管理。

《要求》对涉及的三大系统提出了明确规范：“实名登记系统”需具备登记、查询、注销及数据接口管理能力；“生产者系统”需具备激活管理和日志审计功能；“民用无人驾驶航空器系统”则必须满足明确的告知义务，并在产品设计上确保激活/取消激活功能易于访问、操作闭环（未登记或已注销则无法飞行），并能通过固件更新使存量民用无人驾驶航空器具备合规能力。此外，还规定了系统间数据交互的协议、性能（如响应时间）和安全加密要求。

为验证符合性，本标准提供了测试方法，涵盖告知内容检查、登记激活功能、取消激活功能及信息交互性能的测试步骤与判定依据。最后，标准设置了分步实施的过渡期：对于新生产的民用无人驾驶航空器，自2026年5月1日本标准实施之日起必须满足要求；对于已售在用的存量民用无人驾驶航空器，则留有12个月的过渡期，自实施之日起第13个月开始执行，最终实现对所有在用民用无人驾驶航空器的全面规范管理。

四、关键内容解读

（一）适用范围

《要求》适用与否的核心判定依据是飞行活动发生的物理空域。凡在室外从事飞行活动的民用无人驾驶航空器，无论其用途（如测试、娱乐、作业）、来源（如自制、购买）或所有权状态，均必须遵循本标准关于实名登记与激活的全部要求；仅在完全物理隔离的纯室内环境中进行研发生产过程中的测试的民用无人驾驶航空器，则可豁免执行本标准相关要求。

《要求》平等适用于所有符合适用条件的民用无人驾驶航空器，不因其生产来源或获取方

式不同而有所区别。无论是工业化批量生产的品牌民用无人驾驶航空器，还是个人自行组装、改装或制作的自制民用无人驾驶航空器，只要其实际性能超过豁免门槛，即同等地负有履行实名登记与激活要求的义务，防止因民用无人驾驶航空器来源不同而形成管理盲区或特权。

（二）生效实施

为落实“管得住”才能“放得开”的低空经济发展要求，保障飞行安全与公共安全，本标准将在 2026 年 5 月 1 日正式实施。对于新生产的民用无人驾驶航空器，自本标准正式实施之日起，必须满足全部要求；对于已销售的民用无人驾驶航空器，对于标准实施前已销售并正在使用的存量民用无人驾驶航空器，设置了自实施之日起 12 个月的过渡期。此安排给予生产者充足的时间进行民用无人驾驶航空器升级、系统改造。过渡期结束后，任何不满足实名登记和激活要求的民用无人驾驶航空器，将不允许继续运行。

（三）如何实现与 UOM 平台的交互

为实现生产者系统/民用无人机系统与实名登记系统的交互，生产者应通过生产者系统/民用无人机系统与 UOM 平台进行对接，对接结果应符合附录 A 的技术要求。具体操作步骤如下：

1. 登录 UOM 平台

新生产者需先注册并登录 UOM 平台；已有账号的生产者直接登录。

2. 创建或选择型号

登录后，生产者新建一个或选用已有型号，准备开展符合本标准附录 A 要求的对接工作。

3. 开展接口对接

按照本标准 6.4 中附录 A 的要求，完成实名状态验证接口、激活状态上报接口、注销登记接口的对接工作。

五、实施意义

本标准的实施，是筑牢民用无人驾驶航空器安全监管底线的关键举措，具有深远意义。其核心在于通过强制性、标准化的技术手段，将“实名登记激活”要求落到实处，构建起覆盖全生命周期的可追溯管理体系，一定程度上遏制“黑飞”现象，为公共安全、空域秩序及个人权益提供了基础保障。

在操作层面，本标准首次统一了生产者系统、民用无人驾驶航空器系统与实名登记系统之间的数据交互协议、性能指标与安全要求，彻底打通了系统间互联互通的“最后一公里”，确保了登记、激活、注销等流程能够自动、稳定、安全地完成，为规模化、高效率的监管提供了技术可行性。

同时，本标准通过清晰界定适用范围与豁免条件，并设置 12 个月的存量民用无人驾驶航空器过渡期，展现了精准施策与包容审慎的监管智慧，既坚守了安全底线，又给予了市场充分的调整时间，有效平衡了安全管理与产业发展的关系。

这一全国统一、权责清晰、技术闭环的监管框架，将显著提升行业透明度与合规水平，引导资源向注重安全与质量的厂商集中，从而优化市场环境，推动民用无人驾驶航空器产业走向更加安全、规范、可持续的高质量发展道路。

《国务院关于修改〈快递暂行条例〉的决定》专家解读

强化全链条治理多元主体责任 加快推进快递包装绿色转型

刘建国（清华大学环境学院教授）

快递一头连着生产，一头连着民生，已经成为支撑我国经济社会发展的重要业态，也日益成为惠及广大城乡居民的生活方式。2018年国务院发布了《快递暂行条例》（以下简称《条例》），对于促进快递业健康发展，保障快递安全，保护快递用户合法权益，加强对快递业的监督管理发挥了重要作用，也进一步推动了快递业的规范、有序、快速发展。2024年全国快递业务量累计完成1750亿件，较2018年的507亿件增长了245%，较2023年的1320亿件增长了21%，预计2025年将超过2000亿件，为促进经济社会发展和服务城乡居民生活提供了重要支撑。

规模巨大、增速迅猛的快递业务带来了快递包装的大量使用和废弃，引起了党中央、国务院的高度重视和社会各界的广泛关注。在《固体废物污染环境防治法》等国家相关法律法规修订和生活垃圾分类、“无废城市”建设、塑料污染治理等相关政策措施实施中，均将快递包装废物系统治理作为重要内容纳入其中。国家有关部门积极贯彻落实党中央、国务院决策部署和法律法规要求，通过出台快递包装规章标准、建立快递绿色包装产品认证制度，开展了可循环快递包装规模化应用试点等方式，循序渐进实施了以“禁、限、减、循、降”为基本思路的快递包装系统治理工程，在推动快递包装绿色转型方面取得了良好成效，为健全完善快递包装管理制度提供了实践基础。近日，国务院公布了关于修改《条例》的决定，填补了《条例》在快递包装治理方面的制度空白，为快递包装治理工作提供了有力的法治保障。

快递包装具有使用量大、涉及面广、责任主体多、循环链路长的特点。修订后的《条例》明确了有关政府部门、快递企业、电子商务企业、商品生产企业、包装生产企业、快递行业组织、消费者等责任主体在快递包装设计与制造、减量与替代、作业与流通、废弃与回收、再生与循环等全链条各个环节上的不同责任，逐步形成“政府引导、企业履责、行业自律、公众参与”的快递包装绿色发展格局。

政府引导，明确绿色转型发展路径。修订后的《条例》在总则中确立了快递业高质量发展的“市场主导、保障安全、创新驱动、协同发展”原则，明确提出国家完善综合性支持政策，推进快递包装绿色化、减量化、可循环，将快递行业发展实践经验上升为法律制度。

《条例》修订聚焦快递包装治理，专门增加“快递包装”一章，规定快递包装应当符合寄递生产作业要求，节约使用资源，避免过度包装，防止污染环境，符合国家强制性标准，并明确国务院标准化主管部门和国务院邮政管理等部门按照职责分工组织制定快递包装的国家标准、行业标准，发挥标准体系对快递包装治理的引领作用。《条例》还规定国务院有关部门、县级以上地方人民政府及其有关部门应当组织开展多种形式的宣传教育活动，有利于营造推广使用绿色包装的社会氛围，夯实快递业绿色发展的社会基础。

企业履责，突出安全绿色减量循环。2020年修订实施的《固体废物污染环境防治法》强化了“污染担责”原则，建立了生产者责任延伸制度，正在编纂的生态环境法典也将纳入绿色包装要求的内容。《条例》修订积极响应相关法律制度要求，强化快递企业对快递包装治理的主体责任，规定快递企业在保障快递安全的前提下，优化快递包装方式和包装结构设计，节约使用包装物，突出了“安全绿色减量循环”的导向。同时，要求快递企业制定并实施快递包装操作规范和包装物回收利用管理制度，并将快递企业是否落实快递包装有关管理制度和国家强制性标准，纳入政府部门重点监督检查事项范围，明确了相应的法律责任。另外，鼓励快递企业与商品生产企业、电子商务企业协同发展，推广商品原装直发，减少寄递环节的二次包装。上述要求主要是针对快递企业提出的，但对使用快递服务的单位和个人，以及包装生产企业、回收利用企业同样具有牵引倒逼和激励约束作用，有助于打造快递包装“前端协同减量-中端循环替代-末端逆向回收”的绿色供应链。

行业自律，搭建产业协同生态平台。修订后的《条例》规定快递行业组织应当将快递企业使用、回收包装物等情况纳入行业自律范围，并及时向社会公布有关情况。行业自律、信息公开是推动快递包装治理的重要手段，有助于快递行业组织搭建产业协同生态平台，链接包装物生产、使用、回收、再生链条上的上下游企业，打通绿色包装链条上的堵点，共同推动包装物生态设计、安全使用与高效回收。可以预见，快递行业组织将在建立绿色包装创新联盟、构建绿色包装数据中心、制定绿色包装团体标准、助力快递包装绿色发展等方面发挥重要作用。

公众参与，构建社会协同共治格局。修订后的《条例》规定国务院有关部门、县级以上地方人民政府及其有关部门应当组织开展多种形式的宣传教育活动，新闻媒体应当开展公益宣传，提高公众的环保包装意识；鼓励快递企业通过积分奖励、寄件优惠等方式引导用户重复使用包装物，体现了对公众参与快递包装治理的重视。从快递服务活动看，可循环快递包装推广、绿色替代材料应用、简约包装再生包装、快递包装废物回收等需要公众

的理解、支持与配合。在政府推动、企业履责和行业自律基础上，依靠公众广泛、积极、有效的参与，快递包装绿色转型才能实现社会协同多元共治，不断提升治理成效。

《快递暂行条例》修订引领快递业绿色发展

丁红涛（中国快递协会法律事务部主任）

我国快递业务量持续快速增长，2024 年达 1750 亿件，同比增长 21%。与此同时，我国每年也产生大量的快递包装。在此背景下，快递包装治理成为当前快递业发展的重要任务，也是快递业高质量发展的应有之义。

国家高度重视快递包装治理工作。2020 年，全国人大常委会修订通过《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》，对于快递包装物的使用、回收作出规定。国务院出台了关于加快推进快递包装绿色转型、加强商品过度包装治理的政策文件，明确了快递包装治理的具体举措。交通运输部、国家邮政局制定了《邮件快件包装管理办法》，对于邮件快件包装物的使用、包装操作及监督管理作出规定。此外，国家标准委还发布了《限制快递过度包装要求》《快递包装重金属与特定物质限量》等强制性国家标准，《快递封装用品》《快递循环包装箱》《邮件快件循环包装使用指南》等推荐性国家标准，为规范快递企业及其工作人员的包装活动提供技术指引。

近期，国务院公布了关于修改《快递暂行条例》的决定，对于快递包装治理作出全面系统的规定，必将进一步推动快递行业的绿色发展。新条例以问题为导向，着眼于快递业绿色发展亟待解决的问题作出制度安排，特别是以下四个方面的亮点值得关注。

第一，确立了快递包装治理的目标。新条例将绿色节能作为构建快递服务体系的重要内容，明确了快递包装治理的目标是绿色化、减量化、可循环。绿色化，是指快递包装符合环保要求，包装的材料、规格、包装方式等符合相关标准。减量化，是指减少单个快件的包装量，避免过度包装，节约使用资源。可循环，是指快递包装的重复利用、回收利用以及资源化利用。

第二，构建了全方位、多层次、立体化快递包装治理体系。一是提出了快递包装的总体要求：在保障寄递安全的前提下，节约使用资源，避免过度包装，防止污染环境，要求快递包装符合强制性国家标准。二是明确了快递包装治理全链条的制度安排，对于快递包

装相关的生产研发、产业协同、企业管理、回收利用、宣传教育等环节提出要求；三是构建了快递包装治理的责任体系，规定了相关企业、政府部门、行业组织、快递用户的责任义务。

第三，确立了快递包装治理的分工合作机制。一是国务院标准化行政主管部门和国务院邮政管理等部门按照职责分工组织制定快递包装的国家标准、行业标准；邮政管理部门应当加强对快递企业是否落实快递包装有关管理制度和强制性标准的监督检查。二是国务院有关部门和地方政府及其有关部门组织开展宣传教育活动，新闻媒体开展公益宣传，提高公众的环保包装意识。三是快递企业应当优化快递包装方式和包装结构设计，节约使用包装物，鼓励使用可降解、可重复利用的环保包装材料；制定实施快递包装操作规范、回收利用管理制度，加强包装操作技能培训。四是推动商品生产企业、电子商务企业与快递企业协同发展，推广商品原装直发，减少寄递环节的二次包装。五是行业协会应当将经营快递业务的企业使用、回收包装物等情况纳入行业自律范围，并及时向社会公布有关情况。

第四，完善了快递包装治理的法律责任。一是明确快递包装不符合强制性国家标准的，由邮政管理部门依照《标准化法》等法律、行政法规的规定予以处罚。根据《行政处罚法》的有关规定，邮政管理部门还可以实施约谈指导、责令改正等措施，违法行为构成犯罪的依法追究刑事责任。二是快递企业未制定、未实施快递包装操作规范或者包装物回收利用管理制度的，由邮政管理部门责令改正，拒不改正的处以罚款。此外，新条例还对快递企业未按照国家有关规定向邮政管理部门报告包装物中一次性塑料制品使用情况的法律责任作了衔接性规定。

新条例是快递业绿色转型和高质量发展进程中的重要里程碑，宣示了我国快递业坚持绿色发展道路的坚定决心。我国作为全世界快递业务量最大的国家，必将在快递业绿色发展道路上不断取得新成就。

《快递暂行条例》实现法律体系、标准体系良性互动 推动快递包装绿色发展走向深入

潘迪（邮政业标准化技术委员会副主任委员兼秘书长）

党和国家高度重视快递包装治理工作。2019年9月17日，习近平总书记在河南省光山县文殊乡东岳村考察时，作出重要指示：“要积极发展农村电子商务和快递业务，拓宽农产品销售渠道，增加农民收入，要注意节约环保，杜绝过度包装，避免浪费和污染环境”。近日，国务院公布了修订后的《快递暂行条例》（以下称新条例），对快递包装进行了全面、系统的规定，标志着快递包装治理的法治保障逐步走向完备。特别是以新条例为核心的法律制度与标准体系链接互动、衔接配合，形成了行为模式与技术要求相结合的包装行为规范体系，必将对快递包装绿色发展发挥巨大的促进作用。

一、国家政策文件对完善快递标准体系提出明确要求

2020年《国务院办公厅转发国家发展改革委等部门关于加快推进快递包装绿色转型意见的通知》（国办函〔2020〕115号）提出：“加快建立与绿色理念相适应的法律、标准和政策体系，推进快递包装‘绿色革命’”；“升级完善快递包装标准。抓紧制定快递包装材料无害化相关强制性国家标准，提高标准约束力。建立健全可循环快递包装、产品与快递一体化包装、合格包装采购管理、绿色包装认证等重点领域标准。研究制定可降解材料与包装产品标识标准，进一步完善可降解快递包装标准，加快实施快递包装绿色产品认证和可降解包装产品标识制度。开辟绿色通道，提高标准制修订效率”。2022年《国务院办公厅关于进一步加强商品过度包装治理的通知》（国办发〔2022〕29号）提出制定限制快递过度包装强制性标准，并就在生产、销售、使用环节落实标准要求分别作出规定：“督促指导商品生产者严格按照限制商品过度包装强制性标准生产商品，细化限制商品过度包装的管理要求”；“督促指导商品销售者细化采购、销售环节限制商品过度包装有关要求，明确不销售违反限制商品过度包装强制性标准的商品”；“指导寄递企业制修订包装操作规范，细化限制快递过度包装要求，并通过规范作业减少前端收寄环节的过度包装。鼓励寄递企业使用低克重、高强度的纸箱、免胶纸箱，通过优化包装结构减少填充物使用量”。

2023年《国家发展改革委等部门关于印发〈深入推进快递包装绿色转型行动方案〉的通知》（发改环资〔2023〕1595号）提出加快制修订快递包装绿色产品、可循环快递包装等重点领域标准，并就强化标准实施作出规定：“将快递包装相关标准实施情况纳入电商和快递行业管理，加强督促引导和约谈提醒。对违反相关法律法规和强制性标准的行为，依法依规进行查处”；“督促指导快递企业落实快递包装和操作规范相关管理制度，将快递包装标准化、循环化、减量化、无害化等要求纳入收件服务协议，加强对从业人员培训”。

二、法规与标准相互配合，共同支撑保障快递包装治理

近年来，国家不断完善快递包装治理的法规和标准，形成了法规与标准相互配合、支撑保障快递包装治理的良好局面，推动快递包装治理不断取得成果。

2020年，国家修订出台《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》，规定了快递包装的基础制度。交通运输部修订出台《邮政业寄递安全监督管理办法》部门规章，规定了快件寄递过程中有关生态安全的事项。国家邮政局出台《邮件快件绿色包装规范》规范性文件，探索明确快递包装的企业责任和操作要求。此外，国家出台《绿色产品评价—快递封装用品》（GB/T 39084-2020）推荐性国家标准，为快递封装用品绿色产品提供了评价要求和评价方法，为落实企业环保包装责任提供了基本的技术支撑。

2021年，交通运输部出台部门规章《邮件快件包装管理办法》，明确了邮件快件包装管理的总体要求、包装选用要求和包装操作要求。国家邮政局出台《邮件快件限制过度包装要求》（YZ/T 0178-2021）、《农产品寄递服务及环保包装要求》（YZ/T 0179-2021）等行业标准，为企业选用包装和包装操作提供了明确的技术指引。

2022年，国家邮政局出台《邮件快件包装操作规范备案管理规定（试行）》《邮政业生态环境保护工作信息报告规定（试行）》等规范性文件，进一步探明企业在快递包装治理中的主体责任。随后，生态环境部出台了《快递包装废物污染控制技术指南》（HJ 1265-2022）国家生态环境标准，规定了快递包装废物源头减量、分类投放、收集、贮存、运输和利用处置过程的污染控制技术要求和环境管理要求，为企业落实快递包装治理的主体责任提供了有力的技术支撑。

2023年，交通运输部修订出台部门规章《快递市场管理办法》，规定了快递绿色低碳发展的内容。国家出台《快递包装分类与代码》（GB/T 42390-2023）、《快递循环包装箱》（GB/T 43283-2023）等多部推荐性国家标准，还出台了专门针对快递包装的第一部强制性国家标准《快递包装重金属与特定物质限量》（GB 43352—2023），充实了快递绿色低碳发展的技术内涵。

在法律和标准的规范引导下，快递包装治理成效不断提升。2024年，中转环节循环包装实现全覆盖，电商快件不再二次包装比例超过95%，智能装箱技术使包装耗材大幅减少，248个产品通过快递包装绿色产品认证。近期，国家出台《限制快递过度包装要求》（GB 45186-2024）强制性国家标准，首次专门针对快递过度包装提出了强制性技术要求。该标

准将于 2026 年 7 月 1 日实施，成为新条例的配套标准措施，推动快递包装绿色发展走向深入。

三、新条例实现了法规与标准体系的深入链接、良性互动

新条例在总结实践经验的基础上，对标准体系建设和实施作出明确规定，有利于从技术要求方面深化快递包装治理工作。

（一）新条例重申了强制性国家标准是必须落实的要求。新条例规定，快递包装应当符合强制性国家标准，明确了快递包装的底线要求。在我国，强制性国家标准的法律效力来自于《中华人民共和国标准化法》。新条例此项规定，既贯彻了法律的原则精神，也反映了快递包装治理对强制性国家标准的迫切需要，将有力促进法规与标准体系共同发挥作用，推动快递包装治理走向深入。

（二）强制性国家标准支撑新条例的有效执行。截至目前，国家针对快递包装治理问题已发布两部强制性国家标准，分别是《限制快递过度包装要求》（GB 45186-2024）和《快递包装重金属与特定物质限量》（GB 43352-2023）。前者明确了限制快递过度包装的技术要求、判定规则和检测方法，后者明确了用于快递包装的纸类、塑料类、纺织纤维类中重金属与特定物质的限量要求，以及相应的试验方法。这两部标准以科学的技术参数，对新条例规定的快递包装义务进行了细化，为企业提供了明确、具体的操作指引。

（三）新条例建立了落实强制性国家标准的监督体系和法律责任体系。长期以来，快递包装治理缺少专门立法对强制性国家标准的实施进行场景化规范。新条例根据有关政策文件精神，将企业是否落实快递包装有关强制性国家标准作为政府部门重点监督检查的事项，明确了强制性标准实施的责任主体和监督措施，有力保障了《限制快递过度包装要求》等强制性国家标准的落地实施。

（四）新条例为标准体系的不断完善提供了制度保障。新条例规定国务院标准化行政主管部门和国务院邮政管理等部门按照职责分工组织制定快递包装的国家标准、行业标准，明确了完善标准体系的部门职责，提出了完善标准的任务要求。随着新条例的全面贯彻实施，快递包装治理方面的标准体系将更加完善，法规与标准体系的良性互动对快递包装治理的巨大作用将不断显现。

总体来看，新条例实现了法律体系、政策体系、标准体系有机整合、链接联动，共同支持保障快递保障治理，尤其在推动标准体系建设方面更显力度。可以预见，随着新条例

的施行，快递包装治理的各类标准会越来越完善，标准要求与法律规定的互动联系也将越来越密切。

解读 | 废止《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》的决定

新修订的《中华人民共和国民用航空法》（以下简称民用航空法）已于 2025 年 12 月 27 日颁布，将于 2026 年 7 月 1 日正式实施。修订后的民用航空法第一百三十六条规定“第一百三十四条第一款和第一百三十五条规定的相关赔偿责任限额，由国务院民用航空主管部门公布。”为落实相关要求，2006 年原中国民用航空总局依据 1995 年颁布的民用航空法第一百二十八条制定的《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》（民航总局令第 164 号），应予废止。民航局起草了《废止〈国内航空运输承运人赔偿责任限额规定〉的决定（征求意见稿）》，有关政策解读如下：

一、起草背景

民用航空运输具有高度的复杂性和对飞行环境的高度敏感性，承运人承担了较高的责任风险，赔偿责任过高可能会制约航空运输业的正常发展。1995 年颁布的民用航空法第九章第三节全面规定了承运人的责任，在当时有效平衡了旅客合法权益与承运人承受的合理风险。1995 年颁布的民用航空法实行的是赔偿责任限额国内、国际双轨制，第一百二十八条明确规定“国内航空运输赔偿责任限额由国务院民用航空主管部门规定，报国务院批准后公布执行”；第一百二十九条规定了国际航空运输赔偿责任限额，主要参考了当时批准的有关国际公约明确了具体数额。2006 年 2 月 28 日，为落实 1995 年民用航空法第一百二十八条的规定，经国务院批准，原中国民用航空总局发布《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》（民航总局令第 164 号），对国内航空运输承运人赔偿责任限额作出规定。

2025 年修订后的民用航空法，不再区分国际、国内赔偿责任限额，统一规定为事发时我国参加的相关国际民用航空公约规定的限额，具体限额需要由国务院民用航空主管部门公布。目前涉及的国际民用航空公约，即我国 2005 年批准的《统一国际航空运输某些规则的公约》（1999 年《蒙特利尔公约》），该公约规定了相关责任限额以及国际民航组织的限额更新机制。依据公约授权及限额更新机制，国际民航组织会根据物价等因素，定期对 1999 年《蒙特利尔公约》规定的限额作出更新，明确具体限额。

为落实修订后的民用航空法对航空运输承运人赔偿制度的新要求，有必要废止 2006 年原中国民用航空总局发布《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》（民航总局令第 164 号），并由中国民航局依据法律授权公布相关公约规定的新赔偿责任限额。

二、起草过程

民航局组织监管部门、科研院所专家成立了编写团队，对民用航空法相关规定以及 1999 年《蒙特利尔公约》等国际民用航空公约进行了细致分析和深入研究，草拟了《废止〈国内航空运输承运人赔偿责任限额规定〉的决定（征求意见稿）》。

三、主要内容

《废止〈国内航空运输承运人赔偿责任限额规定〉的决定（征求意见稿）》明确 164 号令将正式废止，与修订后的民用航空法配套实施。

四、配套文件

为落实修订后的民用航空法第一百三十六条要求，中国民航局将与《废止〈国内航空运输承运人赔偿责任限额规定〉的决定》同步发布《关于公布航空运输承运人赔偿责任限额的公告》。

《公告》依据民用航空法的规定，将明确赔偿责任限额按照我国参加的 1999 年《蒙特利尔公约》及国际民航组织限额复审机制公布的最新限额确定。

行业动态

- 民航局发布《2025 年民航行业发展统计公报》
- 交通运输行业规范涉企执法营造“无事不扰”营商环境



民航局发布《2025 年民航行业发展统计公报》

日前，民航局发布《2025 年民航行业发展统计公报》（以下简称《统计公报》），从运输航空、通用航空和低空经济、运输效率与经济效益、航空安全与服务质量、教育与科技创新等 12 个方面展现了 2025 年中国民航发展情况。《统计公报》显示，2025 年，民航安全运行平稳可控，运输生产主要指标再创历史新高，国际航线客货运快速增长，低空经济蓬勃发展，全行业有效应对外部冲击挑战，民航高质量发展再上新台阶，实现“十四五”圆满收官。

2025 年，民航全行业完成运输总周转量 1640.83 亿吨公里、旅客周转量 13993.06 亿人公里、货邮周转量 413.10 亿吨公里，分别比上年增长 10.5%、8.3%、16.7%；完成旅客运输量 77014.68 万人次、货邮运输量 1017.21 万吨，分别比上年增长 5.5%、13.3%，其中国际航线客货运量同比增长均在 20% 以上。全行业运输航空公司完成运输飞行小时 1455.05 万小时、运输起飞架次 554.70 万架次，分别比上年增长 5.3%、3.1%。全行业在册运输飞机平均日利用率为 9.11 小时，比上年增加 0.22 小时。2025 年，国内客运航班正常率为 91.09%，平均延误时间为 7 分钟，比上年减少 3 分钟；千万级以上机场近机位靠桥率为 85.8%，较上年提高 2.0 个百分点。据初步统计，2025 年，全行业累计实现营业收入 11436.4 亿元，比上年增长 3.0%。2025 年，民航固定资产投资总额 2173.3 亿元，其中，民航基本建设和技术改造投资 1250.3 亿元，连续 6 年超过千亿元。

截至 2025 年底，我国共有运输航空公司 65 家、民航运输飞机 4574 架（其中国产飞机 220 架）、定期航班航线 5488 条，定期航班国内通航城市 261 个（不含香港、澳门和台湾地区），我国航空公司国际定期航班通航 65 个国家的 147 个城市。

截至 2025 年底，我国境内运输机场（不含香港、澳门和台湾地区）共 270 个，比上年底净增 7 个，其中年旅客吞吐量 1000 万人次（含）以上的运输机场 41 个，年货邮吞吐量 1 万吨以上的运输机场 68 个。2025 年，全国民航运输机场完成旅客吞吐量 15.29 亿人次、货邮吞吐量 2186.42 万吨、起降架次 1244.75 万架次，分别比上年增长 4.8%、9.0%、0.4%。

截至 2025 年底，我国与其他国家或地区签订航空运输协定 132 个，与我国建立双边适航关系的国家或地区共 32 个，现行有效的双边适航文件共 201 份。

通用航空和低空经济方面，截至 2025 年底，通用航空在册航空器总数达 3140 架，全国在册管理的通用机场数量达 513 个，全国通用航空全年共完成飞行 121.9 万小时。截至 2025 年底，全行业注册无人机共 328.7 万架，比上年底增长 51.0%；全年无人机累计飞行小时 4530.29

万小时，同比增长 69.89%；全国低空飞行服务站 46 个，覆盖 23 个省（自治区、直辖市）。

法规建设方面，2025 年，《中华人民共和国民用航空法》完成全面修订并经第十四届全国人大常委会第十九次会议审议通过，将于 2026 年 7 月 1 日起施行。

交通运输行业规范涉企执法营造“无事不扰”营商环境

严格规范行使处罚裁量权，破解“小过重罚”“过罚失当”等突出问题；推行说理式执法，禁止“一罚了之”；实施差异化精准监管，形成“无事不扰”的营商环境.....5月21日，记者从国务院新闻办新闻发布会上获悉，交通运输行业积极开展整治突出问题规范执法专项行动，既为企业减负松绑，也帮助企业防控风险、行稳致远。

从去年3月开始到今年3月底，规范涉企行政执法专项行动聚焦“乱收费、乱罚款、乱检查、乱查封”“违规异地执法和趋利性执法”等突出问题进行集中整治，取得了明显成效。针对行业企业数量多、小微企业个体户占比高、经营活动流动分散等特点，交通运输部在司法部的大力指导下，先后印发规范涉企检查实施意见、出台涉企检查相关标准，强化部省协同、部门联动，通过规范裁量、合规指导，数据赋能、精准监管，主动服务、化解纠纷，区域协作、协同共治，努力破解企业的急难愁盼问题。

交通运输部法制司司长林强在发布会上介绍，针对交通运输领域小微企业、个体工商户占比高，执法工作直接面向广大从业人员的特点，交通运输部门制定了高频处罚事项裁量工作指引，出台依法免于处罚事项清单，落实“轻微免罚”“首违不罚”有关工作要求，在执法过程中加强对企业的合规指导，帮助企业防控风险、行稳致远。

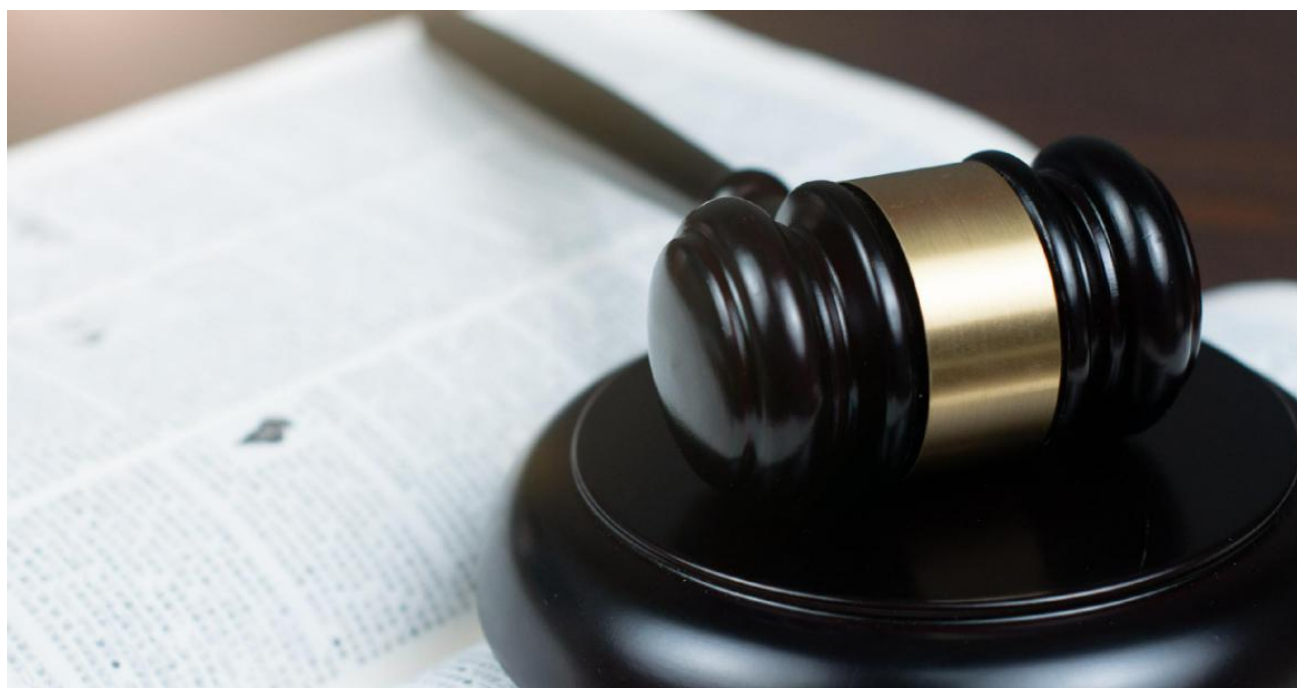
聚焦“两客一危”车辆营运安全等重点监管领域，交通运输部门推行分类分级监管，利用大数据为车辆“画像”，根据不同的风险等级分别赋予红、黄、绿码，实施差异化精准监管，既形成“无事不扰”的良好营商环境，又压实企业主体责任，筑牢“无处不在”的安全底线。

交通运输系统坚持和发展新时代“枫桥经验”，持续提升12328交通运输服务监督热线运行服务质效，指导基层交通执法站所建立多元化矛盾纠纷调解机制，联合司法部门、行业协会，通过设立法律援助点、组建矛盾调解工作室、建立线上线下调解平台，帮助企业及时化解货损赔付、维修质量、运费拖欠等矛盾纠纷，让运输企业“轻装前行”；在京津冀、长三角等六个区域深化跨区域执法协作，推动区域间执法标准统一、信息共享、联勤联动、结果互认，为企业营造公平、公正、有序的交通市场环境。

规范执法、提升服务，永远在路上。交通运输部将切实巩固专项行动成果，进一步健全规范涉企执法长效机制，拓展涉企检查分级分类制度，推动“人工智能+交通运输”行动，更好为广大运输企业解难题、办实事。

典型案例

- 最高人民法院发布第三批涉外商事海事调解典型案例



最高人民法院发布第三批涉外商事海事调解典型案例

案例一：助力中外企业摆脱羁绊“向前走”，“一揽子”化解跨境交叉持股纠纷

——韩国某健康产业集团与中国某健康投资公司、何某某、上海某医疗公司等股东出资纠纷案

案例二：意大利当事人合意选择中国法院管辖，法院“精准释明+动态协调”高效化解股权纠纷

——意大利籍马某父女与卢某股权转让纠纷案

案例三：精准查明域外法律，实现仲裁与调解的有机衔接

——丹麦某公司与福建某企业申请承认与执行国际行业协会仲裁裁决案

案例四：“促、评、鉴”并行，“双调解”巧解跨国商事纠纷

——也门籍商人哈某与广州某公司买卖合同纠纷案

案例五：善用“一张网”系统，两院联动 24 小时巧解涉外海事纠纷

——叶某与陈某、香港某公司船舶经营管理合同纠纷案

案例六：依托水上“一站式”多元解纷机制凝聚合力，服务保障海南自由贸易港国际航运枢纽建设

——中国某救助打捞公司与葡萄牙籍某公司海难救助合同纠纷案

案例一

助力中外企业摆脱羁绊“向前走”，“一揽子”化解跨境交叉持股纠纷

——韩国某健康产业集团与中国某健康投资公司、何某某、上海某医疗公司等股东出资纠纷案

【基本案情】

韩国某健康产业集团与中国某健康投资公司 2016 年签订投资合同，约定在我国国内设立子公司布局医美产业。合作过程中，韩国某健康产业集团根据股东知情权诉讼掌握的材料，主张中国某健康投资公司抽逃出资，起诉要求中国某健康投资公司、关联公司、子公司的董事等返还抽逃出资并赔偿损失人民币 3.1 亿元。中国某健康投资公司抗辩称案涉交易系企业间正常经营往来，不构成抽逃出资。根据投资合同，中国某健康投资公司与韩国某健康产业集团存在交叉持股、共同设立项目公司等复杂合资架构，并在“蜜月期”内开展了部分合作，后因经营理念存在分歧，各方发生激烈矛盾，合作陷入停滞，形成公司治理僵局。各方为维护自身利益，分别在中、韩两国启动委托经营纠纷、股东知情权纠纷、股东出资返还纠纷等多起诉讼和仲裁程序。

【调解方法及结果】

针对本案法律关系复杂、关联案件多、争议标的大、持续时间长的特点，最高人民法院国际商事法庭发挥专业化、多元化解纷优势，实现纠纷“一揽子”解决。一是**精准把握诉求，为调解奠定基础**。充分发挥巡回审判功能，合议庭赴上海公开开庭审理，邀请全国人大代表、专家学者旁听庭审，专家辅助人员出庭就专业问题发表意见，准确归纳案件争议焦点，精准洞悉各方当事人均不愿继续深陷无休止的诉讼泥潭、无谓消耗投资经营成本的心理，及时进行释法析理，分析存在的风险及未来可能引发的纠纷，获得中外当事人认可，为以调解方式化解本案所涉系列纠纷奠定良好基础。二是**坚持平等保护，凝聚共识推进调解**。充分尊重各方主体意愿，不偏不倚开展沟通协调与耐心疏导工作。为促成各方调解，合议庭多次赴巡回法庭，组织各方当事人面对面协商，持续电话沟通最新进展，全力寻找利益诉求的最大公约数，逐步达成调解共识。三是**细化协议内容，助推纠纷实质化解**。为了让调解方案落地落实，合议庭反复与当事人沟通方案细节，就不违反中韩两国公司法相关规定，解决因汇率波动导致的汇率差额等相关事项进行充分磋商，最终形成“以恢复原状为原则，解除跨境交叉持股关系”的调解方案。各方因开展合作曾签署的框架合作协议、基本交易条款约定、股东协议、投资合同等七项协议全部解除，当事人之间正在准备的其他对抗性诉讼也得以消融，当事人之间近十年的跨国商事纠纷圆满划上句号。

【典型意义】

本案系中韩两国企业跨境交叉持股合作模式产生争议导致的诉讼案件，所涉交易结构复杂，个案的处理结果与整体纠纷化解密切相关。人民法院坚持平等保护中外当事人合法权益，践行“互信共赢、和合共济”理念，帮助各方厘清争议实质，依托巡回审判机制，

发挥调解实质解纷作用，“一揽子”解决各方近十年的跨国合作纠纷，真正实现“一案结、多案消”，彰显调解在国际争端解决中的独特价值，向国际社会展现中国法治文化的包容与智慧，赢得中外当事人的赞誉。

案例二

意大利当事人合意选择中国法院管辖，法院“精准释明+动态协调”高效化解股权纠纷

——意大利籍马某父女与卢某股权转让纠纷案

【基本案情】

某餐饮公司系注册于江苏省苏州市的外商投资企业，股东为意大利籍公民马某父女二人，注册资本5万欧元，认缴出资期限为2020年12月31日。2022年6月，马某父女与另一意大利籍公民卢某签订股权转让协议，约定以人民币50万元价格转让该餐饮公司全部股权，另约定争议由苏州法院管辖并适用中国法律。卢某实际经营后发现原股东未实缴出资，遂自行补足出资，并以此为由拒付股权转让款。马某父女诉至人民法院，请求判令卢某支付股权转让款人民币50万元及违约金；卢某提起反诉，要求马某父女返还出资款。一审判决支持马某父女的诉讼请求，驳回卢某的反诉请求。卢某不服，向江苏省苏州市中级人民法院提起上诉。

【调解方法及结果】

苏州国际商事法庭以定分止争为目标，有效运用“精准释明+动态协调”的调解模式，推动纠纷便捷高效实质性化解。一是**尊重意思自治，稳定解纷预期**。合议庭充分尊重外籍当事人合意适用中国法律的约定，严格依据我国民法典、公司法中的具体规则厘清法律关系，以专业、中立、公正的司法态度稳定当事人纠纷解决预期。二是**精准锚定争点，引导理性判断**。合议庭全面梳理案件事实、归纳争议焦点并进行精准释明。一方面，向马某父女释明其在转让股权时未如实披露出资瑕疵可能导致股权转让对价的调整；另一方面，向卢某释明即使抵销成立，抵销之后剩余未付款仍应支付并承担违约责任。在此基础上引导当事人理性评估诉讼风险、逐步缩小利益分歧。三是**坚持动态协调，凝聚和解共识**。在精准释明基础上，合议庭通过多轮沟通，积极搭建协商平台，促成金额合理、期限可行的调

解方案，由卢某分期向马某父女支付股权转让款人民币 18 万元。调解协议签署当日，卢某当场支付首期款项，纠纷得以实质化解。

【典型意义】

本案双方当事人均为意大利籍公民，其共同约定由中国法院管辖并适用中国法律，充分体现了对中国法治环境、司法公信力的信任。人民法院在涉外商事审判中深入贯彻新时代“枫桥经验”，以“精准释明”定分，以“动态协调”止争，促成可落地、可履行的调解方案，外籍当事人赠送锦旗表达对中国法院的高度认可，为进一步提升中国司法的国际影响力、健全和完善国际商事纠纷多元化解决机制提供了可借鉴的实践方案。

案例三

精准查明域外法律，实现仲裁与调解的有机衔接

——丹麦某公司与福建某企业申请承认与执行国际行业协会仲裁裁决案

【基本案情】

2019 年，丹麦某公司与福建某企业签订协议，约定由福建某企业向丹麦某公司供应 500 吨秘鲁粗鱼油。后因福建某企业无法提供符合合同约定标准的货物，遂将丹麦某公司已支付的货款全额退还。2020 年，丹麦某公司以福建某企业未能履行合同为由，向合同约定的国际油、油籽和油脂协会（FOSFA）提起仲裁申请，要求福建某企业赔偿货物差价及利息等损失。2023 年 3 月，该协会在英国伦敦裁决福建某企业需向丹麦某公司支付 41.95 万美元的违约损害赔偿金及利息，并承担全部裁决费用。由于福建某企业未履行裁决义务，2024 年 6 月，丹麦某公司依据《纽约公约》，向福建省福州市中级人民法院申请承认和执行该仲裁裁决。

【调解方法及结果】

福建某企业与丹麦某公司已有多年的合作基础，双方经贸往来顺畅。此次纠纷不仅使双方面临合作终止的困局，福建某企业也因此被列入 FOSFA 失信名单，严重影响其发展海外市场。为化解困境，人民法院精准查明外国法律，准确适用国际公约，巧融“东方智慧”，多维发力推动纠纷实质性化解。一是以“专业”立信，精准查明并适用英国法。本案为承

认与执行外国仲裁裁决案件，需适用《纽约公约》及仲裁地英国的法律，判断仲裁程序是否合法、仲裁裁决应否承认与执行。为此，当事人委托英国法律专家就英国《1996年仲裁法》、FOSFA 仲裁规则出具法律意见书。合议庭为准确理解与适用域外法律，线上咨询外国法律专家意见，明晰仲裁程序的合法性问题。二是以“便捷”促通，线上联动消弭跨境法律认知壁垒。合议庭运用“线上+线下”相结合的工作机制，中国、丹麦双方当事人经由云端庭审，同步深入解读 FOSFA 仲裁规则与《纽约公约》的衔接要点，消除跨境法律认知差距，为推进调解打下基础。三是以“共赢”息争，架起从对抗走向合作的桥梁。合议庭向丹麦某公司充分释明“承认裁决≠强制对抗”的司法导向，积极传递福建某企业的切实履约诚意。丹麦某公司被中国法院的专业精神与福建某企业的真诚态度所打动，同意将赔偿金额从 41 万余美元降至 28 万余美元，福建某企业当即全额支付和解款项，丹麦某公司向人民法院撤回申请，福建某企业从 FOSFA “失信公告”名单移除，双方合作关系得以修复。

【典型意义】

本案为承认与执行外国仲裁裁决案件。人民法院秉持案结事了了的司法理念，从“程序审查者”到“纠纷终结者”的身份转变，主动组织双方开展调解，不仅助力国内民营企业修复国际商誉、轻装上阵，也高效保障外方当事人的合法权益，实现双方利益的平衡共赢。人民法院以“承认促调解”思路，促使当事人从“强制执行”走向“握手言和”，以合作代替对抗，最终实现双赢共赢良好效果。本案将东方调解智慧与西方仲裁规则创造性结合，形成了独具特色的纠纷解决中国方案，为国际商事争端解决提供了成本更低、效率更高、更利于维护良性商业关系的新路径，助力我国打造成为国际商事争端解决优选地。

案例四

“促、评、鉴”并行，“双调解”巧解跨国商事纠纷

——也门籍商人哈某与广州某公司买卖合同纠纷案

【基本案情】

2022年6月，也门籍商人哈某向广州某公司订购一台总价25余万美元、重达30吨的实心管式制冰机，双方在合同中明确约定压缩机、电磁阀、膨胀阀等关键部件的品牌型号，以及制冰规格、产能、能耗等核心技术参数。设备生产完成后，哈某在验收环节发现部分部件品牌型号、设备运行参数与合同约定内容不符，随即拒绝收货并提出退款要求；广州某公司则认为产品符合合同约定，要求哈某继续履行付款与提货义务，双方就此产生激烈争议。哈某向广东自由贸易区南沙片区人民法院提起诉讼，请求解除涉案买卖合同，判令广州某公司双倍返还定金、退还已支付货款并赔偿相应损失；广州某公司提起反诉，请求继续履行合同，判令哈某支付剩余货款并承担违约责任。

【调解方法及结果】

本案系涉也门买卖合同纠纷案，涉及跨境交易、专业技术认定、中外双方法律认知差异等多重障碍，矛盾化解难度较大。广东自由贸易区南沙片区人民法院立足案件实际，构建“促、评、鉴”三位一体解纷模式，引入“双调解”机制，以专业司法赋能纠纷化解。一是以“鉴”明事实，夯实调解基础。针对制冰机部件规格、技术参数等专业问题，人民法院依法启动司法鉴定程序，委托专业机构出具权威鉴定意见，并组织鉴定人员出庭接受询问，充分保障双方质证权利。以中立专业意见固定事实、明晰是非，消除当事人因事实认知差异产生的对立情绪，为调解工作创造基础。二是以“促”通理念，破除跨境沟通障碍。选派熟悉中国和也门两国国情、长期从事外贸生意的也门籍调解员，以阿拉伯语开展沟通，向也门籍当事人细致阐释中国司法程序与调解规则，消除其对纠纷解决机制的认知偏差与信任顾虑。三是以“评”定利弊，引导当事人理性调解。运用评估式调解，由中方调解员结合案件事实、法律规定与交易惯例，精准测算不同解纷路径下的诉讼成本、履约风险与实际损失，形成专业评估意见，帮助双方当事人全面权衡利弊、合理调整预期，从对抗式争执转向合作式协商。在中外调解员联动协作下，人民法院组织双方多次磋商，逐步缩小分歧，最终自愿达成调解协议，并于协议签订次日全面主动履行完毕，纠纷得以实质化解，取得案结事了的良好效果。

【典型意义】

本案创新推行“促、评、鉴”并行、“双调解”融合工作机制，以鉴定明事实、以促进通理念、以评估定利弊，有效破解涉外商事纠纷中语言不通、文化差异、事实认定难、预期差距大等突出问题，在尊重国际商事交易习惯与中外当事人合法诉求的基础上，实现专业判断、文化沟通、司法保障有机统一。该案充分展现涉外商事司法的专业性、开放性

与实效性，有力提升境外主体对中国司法的信任度与认可度，持续优化市场化、法治化、国际化营商环境，为自由贸易试验区高质量发展提供坚实的司法服务与保障。

案例五

善用“一张网”系统，两院联动24小时巧解涉外海事纠纷

——叶某与陈某、香港某公司船舶经营管理合同纠纷案

【基本案情】

叶某与陈某约定，以香港某公司名义向意大利某公司购买一艘15万吨级外籍油轮用于经营。因陈某实际控制该船，拒绝向叶某披露船舶下落及经营情况，且拒绝清算，叶某向厦门海事法院起诉请求返还投资款人民币4000余万元，并申请法院立即扣押涉案外轮。厦门海事法院经审查发现，涉案外轮正在青岛某码头卸货，一旦该船卸货完毕离港、驶出中国海域，案件后续审理及执行将面临重大障碍。为此，厦门海事法院快速启动审查程序，依法作出准予扣押船舶裁定，线上联动青岛海事法院及海事、边检等有关部门，迅速展开跨域扣船和案件调解工作。

【调解方法及结果】

本案涉案金额大、涉外因素复杂，且外籍船舶进港卸货时间短，扣船难度大，若因扣押滞留将产生高昂滞期成本，极大影响案件实质化解。厦门海事法院以“调解为先、扣船为辅”解纷思路，24小时内联动青岛海事法院完成“扣押—调解—解扣”，创下中国海事法院涉外海事纠纷高效化解新纪录。一是跨域联动、多部门协同，跑出扣押“加速度”。为实现船舶离港前完成扣押，厦门海事法院第一时间联络青岛海事法院，开展跨域司法协作，通过线上通报案情及扣船需求。两地海事法院迅速达成联动扣押共识，同步协调青岛港区边检、海事、码头等单位，提前办理危险品作业登轮手续，联合开辟扣押“绿色通道”，在卸货作业间隙完成登轮扣押。二是双线并行、背靠背调解，降低当事人解纷成本。实行“异地扣船”与“远程调解”双线协同推进，合议庭精准运用“背靠背”调解思路，分别与身处厦门、福州两地的当事人进行多轮电话、视频沟通，深入分析双方在经营管理责任、费用承担等核心争议上的利益关切与风险敞口。通过分头疏导、动态传递信息，双方从激

烈对抗转向理性协商。三是智慧赋能、“一张网”传送，实现解扣“零滞航”。合议庭组织双方就还款金额、履行期限、违约责任等条款逐项敲定，促成双方签署和解协议。为避免船舶滞港将产生高额费用，厦门海事法院通过“一张网”现场制作、在线签发解除扣押裁定书，并通过办案系统同步推送至青岛海事法院及港区边检、海事等单位，全程无纸化流转、分钟级送达。最终，巨轮得以自由离港，船期未因本案导致延误。扣船期间，合议庭向外籍船员耐心释明扣押依据及权利义务，船员从紧张抵触转为理解配合，表示“尊重中国法院的决定，见证中国法官的素质，佩服中国司法的速度”，司法温度与效率在这起涉外海事纠纷的处理中相得益彰。

【典型意义】

本案是中国海事法院深入践行新时代海上“枫桥经验”、依托跨域司法协作与数字法院建设成果高效化解重大涉外海事纠纷的生动实践。该案打破地域管辖壁垒，联动多地海事法院及港口边检等涉海单位，高效完成跨域扣船程序，为后续调解赢得关键时机。紧扣涉外航运纠纷时效性强、经济成本高昂的特点，坚持平等保护中外当事人权益的原则，以柔性调解化解对抗分歧，实现从“两败”到“双赢”的转变。依托“一张网”，以“数据快传送”替代“文书路上跑”，破除异地送达、解扣船舶程序繁冗、协作难等堵点，为全国海事法院探索“指尖解扣”提供了可复制、可推广的借鉴方案。

案例六

依托水上“一站式”多元解纷机制凝聚合力，服务保障海南自由贸易港国际航运枢纽建设

——中国某救助打捞公司与葡萄牙籍某公司海难救助合同纠纷案

【基本案情】

2025年7月21日，葡萄牙籍某公司所有的玻利维亚籍货轮受台风“韦帕”影响，在途经某海域时因高位搁浅、无力自救，存在因船底破损、燃油泄露致海洋环境污染的风险，该轮随即向中国海事部门紧急呼救。中国某救助打捞公司接到当地某海事局的通知后，对该轮实施拖带救援并完成救助作业。救助完成后，中国某救助打捞公司要求葡萄牙籍某公司支付救助费用等，但葡萄牙籍某公司对此不予认可，双方为此产生纠纷。某海事局经组

织双方进行多轮调解未果后，依据“航运争议多元解纷中心”，引导当事人向海口海事法院提起诉讼。

【调解方法及结果】

本案系涉外海难救助合同纠纷，依法妥善化解本案纠纷，不仅关乎中外当事人合法权益的平等保护，更直接彰显海事法院的涉外司法能力与司法公信力，对服务保障西部陆海新通道国际航运枢纽建设具有重要示范意义。为此，海口海事法院开展了以下工作：**一是主动释明法律政策，引导双方合意调解。**本案双方当事人虽对救助费用分歧较大，但对案件事实及证据无异议且均有调解意愿。考虑到葡萄牙籍某公司所属货轮需赶航完成装载任务，还面临台风临近的航程延误风险，合议庭坚持“如我在诉”，换位思考，主动引导双方当事人先行调解，促进纠纷高效化解。**二是依托联动解纷机制，联动调处矛盾纠纷。**考虑到本案涉及海上救援作业、专业性强，遂指派海事审判经验丰富的法官与人民调解员组成合议庭负责调解工作，依托“航运争议多元解纷中心”，联合海事局业务骨干组建专业调解团队，保障调解专业性。同时，积极协调相关外轮代理公司提供免费翻译服务，以“双语调解”全程保障葡萄牙籍某公司的诉讼参与权，有效破解沟通障碍。**三是运用“一网一库”，厘清争点定分止争。**发挥法答网、案例库作用，明确裁判规则，向双方当事人深入解读国际公约及海难救助案件的裁判规则，让葡萄牙籍某公司明晰其应当承担的法律责任。同时引导中方当事人结合外方支付能力合理调整诉求，最终促成双方达成调解协议，葡萄牙籍某公司一次性向中国某救助打捞公司支付5万美元救助费用。

【典型意义】

西部陆海新通道国际航运枢纽是海南自由贸易港建设的核心航运引擎与封关运作的重要口岸支撑，高效公正化解各类涉外海事纠纷，既是平等保护中外航运市场主体合法权益的必然要求，也是筑牢航运枢纽司法保障防线、提升我国海事司法国际公信力的关键举措。本案中，海口海事法院依托水上“一站式”多元解纷机制，联动海事行政机关凝聚解纷合力，有效破解了涉外案件的沟通壁垒与专业难题；运用“一网一库”数字司法资源，精准厘清案件法律争点，为调解工作筑牢了法律保障与案例支撑；充分发挥调解的制度优势，平衡中外当事人实际诉求，实现了合法权益的平等保护，为同类涉外海事纠纷的多元化化解提供了可复制、可推广的实践样本。

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

