



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

二〇二五年十月刊 总第 123 期



目录



法规速递

交通运输部关于对美船舶收取船舶特别港务费的公告	3
交通运输部办公厅关于印发《对美船舶收取船舶特别港务费实施办法》的通知	4
关于印发《民航轻微违法行为不予行政处罚事项清单（试行）》的通知	6



热点关注

交通运输部办公厅关于印发《公路养护项目合同范本》的通知	8
交通运输部、国家铁路局、中国国家铁路集团有限公司联合发布 2025 年铁水联运品牌线路培育典型案例	10



行业动态

低国际航协世界安全与运行大会首次在华举办	13
第三届 CATA 航空大会在京开幕	14
2025 世界智能网联汽车大会在京开幕	15
2025 北外滩国际航运论坛和国际航空论坛今日举行中国东航、上海机场发布多项重磅成果	16



典型案例

【以案释法】运输合同无效货损责任的承担	21
【以案释法】承运人行使留置权后，有义务妥善保管留置物，留置期间发生短少的，承运人应当承担赔偿责任	24



现代物流专业委员会

副主任：陈喜燕、朱丹、单文亮

本期责任编辑：上海正策律师事务所 单文亮律师



法规速递

- 交通运输部关于对美船舶收取船舶特别港务费的公告
- 交通运输部办公厅关于印发《对美船舶收取船舶特别港务费实施办法》的通知
- 关于印发《民航轻微违法行为不予行政处罚事项清单（试行）》的通知



交通运输部关于对美船舶收取船舶特别港务费的公告

2025年4月17日，美国贸易代表办公室发布关于对中国海事、物流及造船业301调查措施，自2025年10月14日起，将对中国企业拥有或经营的船舶、中国籍船舶及中国造船舶加收港口服务费，严重违背了国际贸易相关原则和中美海运协定，对中美间海运贸易造成严重破坏。

根据《中华人民共和国国际海运条例》等法律法规和国际法基本原则，经国务院批准，自2025年10月14日起，对美国的企业、其他组织和个人拥有船舶所有权的船舶；美国的企业、其他组织和个人运营的船舶；美国的企业、其他组织和个人直接或间接持有25%及以上股权（表决权、董事会席位）的企业、其他组织拥有或运营的船舶；悬挂美国旗的船舶；在美国建造的船舶，由船舶挂靠港口所在地海事管理机构负责收取船舶特别港务费。有关事项公告如下：

一、对上述船舶，按航次计收船舶特别港务费，分阶段实施，具体收取标准如下（不足1净吨的按1净吨计）。

（一）自2025年10月14日起靠泊中国港口的，按每净吨400元人民币计收；

（二）自2026年4月17日起靠泊中国港口的，按每净吨640元人民币计收；

（三）自2027年4月17日起靠泊中国港口的，按每净吨880元人民币计收；

（四）自2028年4月17日起靠泊中国港口的，按每净吨1120元人民币计收。

二、船舶在同一航次挂靠多个中国港口的，仅在首个挂靠港缴纳船舶特别港务费，后续的挂靠港不再收取。同一艘船舶，一年内收取船舶特别港务费不超过5个航次。

三、我部将制定具体实施办法。

交通运输部

2025年10月10日

分送：各直属海事局。

相关解读：https://www.mot.gov.cn/2025zhengcejid/202510/t20251010_4177945.html

交通运输部办公厅关于

印发《对美船舶收取船舶特别港务费实施办法》的通知

各省、自治区、直辖市交通运输厅（委），各直属海事局：

经交通运输部同意，现将《对美船舶收取船舶特别港务费实施办法》印发给你们，请遵照执行。

交通运输部办公厅

2025年10月14日

（此件公开发布）

对美船舶收取船舶特别港务费实施办法

第一条 为落实对美船舶收取船舶特别港务费公告要求，根据《中华人民共和国国际海运条例》等法规，维护我国航运业发展利益，制定本办法。

第二条 从事国际海上运输、靠泊中国港口并符合下列条件之一的船舶，船方或其代理人应当缴纳船舶特别港务费：

（一）美国的企业、其他组织和个人拥有船舶所有权的船舶；

（二）美国的企业、其他组织和个人运营的船舶；

（三）美国的企业、其他组织和个人直接或间接持有 25%及以上股权（表决权、董事会席位）的企业、其他组织拥有或运营的船舶；

（四）悬挂美国旗的船舶；

（五）在美国建造的船舶。

前款第一项至第四项中由中国建造的船舶免于缴纳。仅进入中国船厂修理的空载船舶，以及其他经认定予以豁免的船舶免于缴纳。

第三条 船舶特别港务费的具体收取标准如下（不足 1 净吨的按 1 净吨计）：

（一）自 2025 年 10 月 14 日起靠泊中国港口的，按每净吨 400 元人民币计收；

(二) 自 2026 年 4 月 17 日起靠泊中国港口的，按每净吨 640 元人民币计收；

(三) 自 2027 年 4 月 17 日起靠泊中国港口的，按每净吨 880 元人民币计收；

(四) 自 2028 年 4 月 17 日起靠泊中国港口的，按每净吨 1120 元人民币计收。

同一艘船舶，一年内收取船舶特别港务费不超过 5 个航次。每年 4 月 17 日为年度计费周期起始日。

第四条 船舶特别港务费由船舶挂靠港口所在地海事管理机构负责收取，并按照国家有关规定管理、使用。

第五条 船舶在同一航次挂靠多个中国港口的，仅在首个挂靠港缴纳船舶特别港务费。一年内挂靠中国港口超过 5 个航次的船舶，前 5 个航次需缴纳船舶特别港务费，凭前 5 个航次的缴费信息后续航次不再收取费用。

第六条 船方或其代理人应在船舶预计抵达中国港口 7 日前（航程不足 7 日的，在驶离上一口岸时），如实向港口所在地海事管理机构通报船舶的建造国、悬挂国旗、所有人、经营人、租赁情况、本航次拟挂靠港口等信息，并缴纳船舶特别港务费。

第七条 港口所在地海事管理机构应当对所有预抵港船舶情况进行核实，发现涉嫌瞒报、漏报第六条所列船舶信息的，应当责成船方或其代理人补报信息。

第八条 违反本办法，未按规定缴清船舶特别港务费的船舶，海事管理机构不得为其办理进出口岸手续。

船方或其代理人逃避缴纳船舶特别港务费的，对于已经驶离中国港口的船舶，下次挂靠中国港口前应当补齐欠缴的费用。

第九条 船舶特别港务费收取范围、标准和起讫时间等将视情动态调整。

第十条 本办法由交通运输部负责解释，自发布之日起施行。

抄送：外交部、财政部、商务部，部办公厅、政策研究室、法制司、财务审计司、国际合作司、海事局。

相关文件解读：https://www.mot.gov.cn/2025zhengcejid/202510/t20251013_4178163.html

关于印发《民航轻微违法行为不予行政处罚事项清单（试行）》的通知

民航各地区管理局，局机关各部门：

为落实《法治政府建设实施纲要（2021—2025年）》要求，坚持处罚法定、公正公开、过罚相当、处罚与教育相结合，依据《中华人民共和国行政处罚法》等法律法规部门规章，民航局制定了《民航轻微违法行为不予行政处罚事项清单（试行）》。

清单内所列违法行为，经民航行政机关责令限期改正，相对人按期改正的，可以不予行政处罚，但要对当事人进行教育。请民航各地区管理局遵照执行，重要情况和问题及时上报。

附件：民航轻微违法行为不予行政处罚事项清单（试行）

民航局综合司

2025年9月26日

附件下载：

<https://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/TZTG/202509/P020250929326375608524.pdf>

热点关注

- 交通运输部办公厅关于印发《公路养护项目合同范本》的通知
- 交通运输部、国家铁路局、中国国家铁路集团有限公司联合发布 2025 年铁水联运品牌线路培育典型案例



交通运输部办公厅关于印发《公路养护项目合同范本》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）：

为培育引导公路养护市场健康有序发展，提高公路养护质量效益，结合加快建设交通强国对公路养护管理的新要求，围绕创新养护服务供给模式，部组织编制了《公路养护项目合同范本》（以下简称《范本》），现印发给你们，供参考使用。有关事项如下：

一、关于《范本》的项目分类

为更加契合发包人的使用需求，在编制《范本》通用合同条款过程中，主要对基于工程量管理、采用绩效管理两种养护生产组织模式和管理方法进行分类，不针对日常养护及预防、修复、专项和应急养护工程项目进行分类，由发包人根据养护项目具体特点和实际需要在专用合同条款中进行具体明确。既充分体现养护项目的专业性特点，又为发包人在实际操作中根据需要灵活组合实施不同养护工作内容留下空间。

二、关于《范本》的使用方法

为尽量精简《范本》篇幅，便于阅读和理解，《范本》采取“总分总”的方式进行统筹编制、组合使用。首篇“合同格式和合同通用条款”以及末篇“技术规范”，为所有养护项目合同的共用部分；中间两篇“基于计量模式的专用合同条款和工程量清单”以及“基于绩效模式的专用合同条款和绩效清单”，为根据养护项目管理方式和内容，与《范本》首篇和末篇分别进行组合使用的部分。具体使用方法为：

采用工程量清单计量支付（基于计量）的公路养护项目，发包人应将《范本》第一篇合同格式和合同通用条款、第二篇基于计量模式的专用合同条款和工程量清单、第四篇技术规范组合使用。

采用绩效管理方法进行支付的公路养护项目，发包人应将《范本》第一篇合同格式和合同通用条款、第三篇基于绩效模式的专用合同条款和绩效清单、第四篇技术规范组合使用。

三、关于《范本》的指导性

鉴于本次《范本》为首次编制，《范本》主要突出其指导性而非约束性，相关内容主要供各发包人、承包人在编制养护项目合同和进行合同谈判修改时参考，且《范本》通用合同条款、专用合同条款均可根据具体项目特点进行修改。同时，鼓励各地交通运输主管部门、公路管理机构根据本地区特点研究编制各类公路养护项目合同细化范本，不断修订完善《范本》内容。

《范本》使用过程中如有问题，请及时与编制单位联系。联系人：中路交科(北京)交通咨询有限公司 李玮；联系方式：010-84986301，18515490415。

附件：公路养护项目合同范本

交通运输部办公厅

2025年9月25日

（此件公开发布）

附件下载：<https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/glj/202510/P020251010348719963253.pdf>

交通运输部、国家铁路局、中国国家铁路集团有限公司联合发布 2025
年铁水联运品牌线路培育典型案例

2025 年集装箱铁水联运品牌线路培育典型
案例遴选结果

序号	线路案例名称	申报单位	推荐单位
1	“南昌—宁波舟山港” 集装箱铁水联运线路	宁波港铁路有限公司 江西分公司	江西省交通运输厅
2	“瓦日铁路-京杭大运河” 集装箱铁水联运线路	济宁港航梁山港有限公司	山东省交通运输厅
3	“重庆-宁波舟山港” 集装箱铁水联运线路	浙江省海港投资运营集团 有限公司	浙江省交通运输厅
4	“江苏苏北地区-上海港” 集装箱铁水联运线路	中远海运物流供应链有限公司	上海市交通委员会
5	“东北内陆-营口港” 集装箱铁水联运线路	营口港务集团有限公司	辽宁省交通运输厅
6	“河北陆港-天津等港口” 集装箱铁水联运线路	河北陆港保税物流有限公司	河北省交通运输厅
7	“南昌-厦门港” 集装箱铁水联运线路	厦门外代国际货运有限公司	福建省交通运输厅
8	“醴陵-盐田港” 集装箱铁水联运线路	深圳平盐海铁联运有限公司	广东省交通运输厅
9	“徐州-连云港港” 集装箱铁水联运线路	徐州淮海国际陆港控股投资发展 集团有限公司	江苏省交通运输厅
10	“西安-武汉港” 集装箱铁水联运线路	武汉中远海运港口码头 有限公司	湖北省交通运输厅

2025 年大宗散货铁水联运品牌线路培育典型 案例遴选结果

序号	线路案例名称	申报单位	推荐单位
1	“山西地区—山东日照港”大宗散货重去重回铁水联运线路	山东港口日照港集团有限公司	山东省交通运输厅
2	“皖北地区—芜湖裕溪口—长三角地区”沿长江港口煤炭铁水联运线路	安徽省港口运营集团有限公司、安徽港口集团芜湖有限公司、芜湖裕溪口港物流有限公司、马鞍山扬子江物流有限公司	安徽省交通运输厅
3	“包头—曹妃甸港”重去重回铁水联运线路	河北港口集团国际物流有限公司	河北省交通运输厅
4	“城陵矶港—岳阳北站—京广铁路—涟源钢铁”铁矿石铁水联运线路	岳阳城陵矶港务有限责任公司	湖南省交通运输厅
5	“大湾区—梧州港—桂东地区”煤炭铁水联运线路	广西交通投资集团有限公司、广西交投物流集团有限公司、广西梧州新港铁路投资有限公司、广西交投多式联运物流有限公司、梧州市港务发展集团有限公司	广西壮族自治区交通运输厅

附件下载：<https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/syj/202510/P020251024330267230110.pdf>

行业动态

- 国际航协世界安全与运行大会首次在华举办
- 第三届 CATA 航空大会在京开幕
- 2025 世界智能网联汽车大会在京开幕
- 2025 北外滩国际航运论坛和国际航空论坛今日举行中国东航、上海机场发布多项重磅成果



国际航协世界安全与运行大会首次在华举办

来源：中国民航局

10月14日，国际航空运输协会(IATA,以下简称“国际航协”)世界安全与运行大会(WSOC)在厦门开幕。大会首次在中国举办，吸引了全球近70个国家和地区的超800名航空公司、监管机构和供应商代表参加，共同探讨在风险环境不断变化的背景下，如何确保航空业的安全、运行效率和可持续发展。福建省常务副省长王永礼、中国民用航空局副局长韩钧、厦门市市长伍斌、国际民航组织亚太办事处主任马涛、厦门航空董事长赵东出席开幕式并致辞。

韩钧表示，当前全球民航安全发展仍面临诸多风险挑战，航材供应链的稳定性和效率有待提高，极端天气增多导致运行环境更为复杂，自动化、人工智能、无人机等新技术在为提高行业运行质效带来巨大变革的同时也带来衍生风险，供应链有序保障可能因地缘政治被人为阻断，给民航安全运行带来极大风险，值得高度警惕。中国民航愿与国际航协以及各国同行密切合作，在行业数智化、绿色化发展等新技术、新领域加强分享交流，携手共创全球民航安全、可持续的美好未来。

本届大会为期3天，以“面向未来的航空：成功战略”为主题，除举办CEO圆桌论坛外，还围绕安全、客舱运行、飞行运行、危机管理四大专题开设分论坛。此外，大会同步开设国际航协运行安全审计(IOSA)研讨会、湍流感知论坛等配套活动，聚焦国际航空安全审计、湍流数据化管理和空域资源精细化调配，从不同维度推动航空运行的安全和效率提升。大会期间，韩钧会见了国际航协理事长威利·沃尔什，双方就加强中国民航局与国际航协合作、推动国际航空运输发展、维护航空供应链稳定等议题进行了交流。

作为国际航协在航空安全与运行领域的最高规格年度盛会，WSOC大会首次落地中国，由厦门航空承办。近年来，中国民航始终致力于积极为全球民航安全发展贡献力量，在强化安全管理、提高运行效率、推动行业加速数智化和绿色化转型等方面开展了许多有益探索。中国民航运输规模连续20年位居全球前二，连续多年对全球航空运输增长的贡献率超过20%，中国在未来较长时期仍是最具增长潜力的市场之一。

第三届 CATA 航空大会在京开幕

来源：中国民航局

10月24日，以“安全护航两翼齐飞 创新驱动融合发展”为主题的第三届 CATA 航空大会（以下简称“大会”）在京开幕，民航局副局长韩钧出席大会开幕式并致辞。

韩钧表示，“十五五”时期，民航发展正处于从规模增量扩张转向优化存量和做优增量并重的阶段，将更加突出质效提升、功能体系优化、资源配置效率提高。全行业将认真贯彻落实党的二十届四中全会精神，坚持稳中求进工作总基调，完整准确全面贯彻新发展理念，统筹高质量发展和高水平安全，以改革创新为根本动力，以推进民航高质量发展为主题，牢牢守住安全发展底线，以提质增效为发展主线，以提升资源配置效率和使用效能为抓手，全面提升保障能力、服务能力、质量效益和国际竞争力，做优做强做大国内国际两个市场，增强民航系统性和产业韧性，完善民航自主创新和产业融合发展体系，加快建设一流安全、一流设施、一流技术、一流管理、一流服务，有力服务和支撑国家发展战略，满足人民群众美好出行需求，为推进中国式现代化建设贡献民航力量。

中国航空运输协会理事长王昌顺表示，当前，全球产业链供应链正处于深度重构期，国内航空运输市场面临需求刚性增长和高铁竞争加剧等机遇挑战，行业应积极主动适应市场结构变化，精益化航线网络布局和机队管理；共同遏止“内卷”式竞争，推动行业从价格竞争向价值竞争转变；加快行业智能化绿色化发展，提高整体核心竞争力；深入推进航空运输与相关产业融合发展，拓展行业发展空间。

开幕式还发布了《中国航空运输协会航空货运自律公约》，颁发了 2024 年度民航科技奖。

大会由中国航空运输协会主办，为期三天，围绕民航绿色发展、科技创新、民航财经、通航发展与低空安全、销售代理人管理和空勤人员思想政治工作等设置多个行业论坛和专业展览，充分展示航空业发展新业态。来自航空公司、机场、空管、航空设备制造商、航空物流企业、航空金融机构及科研院所的近 200 家单位参会参展。

2025 世界智能网联汽车大会在京开幕

来源：中国交通新闻网

10月16日上午，以“汇智聚能 网联无限”为主题的2025世界智能网联汽车大会在北京亦庄开幕。中共中央政治局委员、北京市委书记尹力，中国科学技术协会主席万钢，交通运输部党组书记、部长刘伟，公安部党委副书记、分管日常工作的副部长亓延军出席开幕式。北京市委副书记、市长殷勇主持开幕式。

刘伟在致辞中指出，中国政府高度重视以创新驱动交通运输高质量发展。近年来，交通运输部深入贯彻落实习近平总书记重要指示精神，坚持把人工智能作为重要抓手，深入实施智能交通先导应用试点工程，加强智能网联汽车和自动驾驶技术研发应用，打造了一批技术成熟、路径可行、可复制推广的典型应用场景。同时，加强自动驾驶领域国际合作交流，积极推动相关技术和产品引进来、走出去，与世界各国共同推动智能网联汽车创新发展。

刘伟强调，当前，新一轮科技革命和产业变革深入发展，人工智能等新技术方兴未艾。为加快推动人工智能规模化创新应用，交通运输部等七部门联合印发了《关于“人工智能+交通运输”的实施意见》。面向未来，要坚持创新驱动，加大关键技术供给，加速创新场景赋能，加强核心要素保障，优化产业发展生态，因地制宜发展新质生产力，推动交通运输高质量发展和高水平安全迈上新台阶。要加快打造智能综合立体交通网，推动人工智能与交通运输融合发展，以技术创新引领产业发展。

刘伟表示，推动新技术研发和应用，加强合作交流至关重要。中国正在加快建设交通强国，交通运输部将继续坚持与世界相交、与时代相通，持续推动智能网联汽车领域国际合作，助力实现“人享其行、物畅其流”的美好愿景，让交通运输发展成果更好造福世界各国人民，为推动构建人类命运共同体作出积极贡献。

开幕式上，万钢作主旨报告，工业和信息化部党组成员、副部长辛国斌以及德国汽车工业协会主席穆希雅致辞。现场还发布了智能网联汽车“车路云一体化”应用试点阶段性成果，启动了国家人工智能汽车领域应用中试基地建设。

本次大会由工业和信息化部、交通运输部、北京市政府联合主办，为期3天，设置全体大会和3场特色活动，围绕政策、技术、安全、人工智能、应用、数据6个主题举办论坛，聚焦芯片、融合创新、交通基础设施、保险、生态等前沿热点话题举办5场同期边会。

2025 北外滩国际航运论坛和国际航空论坛今日举行中国东航、上海机场发布多项重磅成果

来源：上海交通

10月19日上午，由交通运输部与上海市人民政府共同主办的“2025北外滩国际航运论坛”在上海世界会客厅开幕。今年论坛主题为“协作共促全球航运可持续发展”，论坛包括开幕式暨国际绿色航运主论坛、国际海运论坛和国际航空论坛，以及4个分论坛和10余个特色活动。

当日下午，以“创新领航 智链未来——科技赋能全球航空新格局”为主题的2025北外滩国际航空论坛在上海世界会客厅举办，中国东航与上海机场已连续5年携手承办这一航空业盛会，论坛汇聚近300名全球航空领域的政企代表、专家学者等，共同探讨新时代航空发展新趋势、新路径。

论坛上，中国东航发布《全球客货运航网建设》，上海机场发布《中转品牌“沪来沪往·适易中转”》，上海市科委、上海机场、华东师范大学联合发布《可持续航空燃料关键技术与中国试验验证项目》，中国民用机场协会发布《2025中国运输机场指数》重磅成果。

聚首凝共识，共话全球航空新蓝图

论坛上，上海市副市长张小宏，中国民航局副局长韩钧，中国东航董事长王志清，上海机场集团总裁周浩等发表致辞。

张小宏表示，上海始终把航空业摆在上海国际航运中心建设的突出位置，上海航空运输指标位居世界前列。当前世界百年未有之大变局加速演进，全球航空业正站在新旧动能转换的关键路口，上海国际航空枢纽迎来了能级提升的关键时期。上海将以建设具有世界影响力的全方位门户复合型国际航空枢纽为目标，以创新引领、以科技赋能，通过持续提升枢纽能级、携手搭建空中桥梁、打造服务新体验、加快数字绿色转型等举措，推动航空运输高质量发展，为全球开放合作创造更广阔的空间。

韩钧表示，从中国民航的实践来看，数链智能绿色将让民航发展更具协同性、穿透力和可持续性。我们始终坚持把科技创新作为民航发展的战略支撑，推动智慧民航建设从“技术探索”迈向“价值创造”新阶段。民航“智链”实践，正在链通技术要素、链合产业生态、链接全球合作三个维度构建全新生态，为全球航空新格局注入新动能。我们要谋划和紧盯智慧民航建设、低空经济、可持续航空燃料三个民航领域新质生产力赛道，从生产力布局上加快推动行业数智化、

绿色化转型。

王志清表示，中国东航和上海机场集团既是论坛承办方，也是上海国际航空枢纽建设主力军。五年来，双方同题共答、携手并进，推动上海成为中国最大航空枢纽，东航成为国际（地区）通航点最多的国内航空公司。民航业要坚持创新驱动发展，向“新”而行、向“高”攀登，大力发展新质生产力，加快推动高质量发展，持续做好空间的“连接”、技术的“链接”、产业的“对接”，以创新引领行业发展，以科技赋能行业发展，以开放合作共筑美好未来。

周浩表示，上海机场在行业新周期中，枢纽规模和中转功能双双达到历史最好水平。下一个五年，上海机场将以强国建设为锚点，进一步强化全方位门户复合型功能，推动区域协调发展。将以人民城市理念为出发点，更好满足旅客出行新期待、新需求，围绕打造新时代国际开放门户枢纽新标杆高水平建设浦东机场四期工程。将把新质生产力摆在更加突出的战略位置，着力推动新技术与机场业务深度融合，为中国式现代化贡献更多机场生态圈力量。

创新智联世界，探索“航空+”融合新未来

在全球民航业数字化、智能化与绿色化转型的背景下，以创新驱动发展、以科技“智链”未来已成为行业共识。在论坛主旨演讲环节，来自复旦大学、中国铁道科学研究院、法荷航集团、哈马德国际机场、中国民航科学技术研究院等的国内外权威专家，围绕“物理链”与“技术链”两大维度，深入解析全球航网建设的实践路径与未来方向。

当前，“航空+商旅文体展”构建起“立体服务新生态”。在圆桌论坛环节中，上海机场、中外文化和旅游交流中心、中体产业集团、上海博物馆协会、上海久事集团等单位嘉宾齐聚一堂，以“翱翔长三角，融合新未来：‘航空 + 商旅文体展’新业态驱动航运中心建设”为主题，共同探讨业态创新实践，为“航空+”融合发展建言献策。

紧扣论坛主题，本届论坛设置了数字智能与航空文旅融合互动展示环节，中国东航与上海机场联合呈现“航空+文旅”创新成果，通过沉浸式场景展示科技赋能出行的最新实践。现场引入多项智慧体验，东航展示“空中丝路”航线网络的数字化可视图景，并发布“数字人—多智能体”建设成果，包括数字客服“东东”和实体机器人“小东”等系列数字人，生动展现 AI 与航空服务的深度融合。

论坛期间，东航正式向全球旅客推出与中外文化和旅游交流中心、久事集团三方联合打造的东航“China Pass 卡”。卡内创新整合多重专属权益体系，航空服务方面包含东航机票满减优惠券、机上 Wi-Fi 体验权益、“空港通”便捷服务及浦东过境旅客免费半日游等特色项目。东航

将通过全球营销网点向入境旅客发放“China Pass 卡”。未来东航“China Pass 卡”权益将继续扩展全国景点、酒店、商圈等更多应用场景，打造万亿级入境消费生态圈。

论坛现场，东航与上海机场联合发布“丝路脉动·航路交响”主题文创，包含丝绸、瓷器以及论坛纪念徽章。纪念徽章内置 NFC 芯片，轻触手机可回顾历届论坛精彩瞬间，打造“可佩戴的数字档案馆”，以文化载体传递航空与文明交融的内涵。

论坛热度还延伸至万米高空。东航将在近 400 个抵达上海的航班上推出北外滩国际航空论坛主题航班，在互动中让北外滩论坛的价值理念飞入寻常百姓家。更值得关注的是，在 10 月 17 日米兰飞往上海的 MU244 航班上，东航携手上海 City News Service 共同打造主题航班。客舱内精心设计的沉浸式展示与互动体验，让全球旅客在万米高空直观感受上海的蓬勃活力与文化魅力，使这趟飞行本身成为一扇流动的“城市之窗”，将上海的精彩与温度传递给每一位旅客。

重磅成果发布，注入行业发展新动能

在 19 日上午的开幕式上，中国东航《打造寰宇航空走廊》和上海机场《打造“沪来沪往·适易中转”国际航空枢纽品牌》作为枢纽聚能成果发布。中国东航总经理高飞，上海机场集团总裁周浩分别代表双方发布。

在下午的航空论坛成果发布环节，中国东航副总经理万庆朝代表东航发布《东航全球客货运航网建设成果》。东航始终将自身发展深度融入上海国际航空枢纽建设，助力浦东机场实现旅客吞吐量与货邮吞吐量全国双第一。在航网建设上，2024 年以来新开 23 条中远程国际航线，通达共建“一带一路”国家 21 个、通航点 36 个。今年年底首开上海—新西兰—阿根廷航线后，东航将成为中国境内通航六大洲、国际通航点第一的航空公司。通过创新协作，东航还通过设立虹桥枢纽空铁联运中心、异地城市航站楼，构建长三角空地一体化出行网络。在提升枢纽中转功能方面，2024 年，东航在浦东机场完成国际中转旅客 835.8 万人次，占机场总量的 80.9%；2025 年上半年进一步提升至 479.5 万人次，同比增长 26.8%，成为推动浦东枢纽国际中转量快速增长的关键力量。

上海机场集团副总裁赵海波代表上海机场发布《沪来沪往，适易中转——全方位门户复合型国际航空枢纽的上海实践》成果。这一品牌兼具枢纽定位和上海特色，聚焦“产品+服务+效率”综合转型升级，形成“三客三货”六大产品和“四适四易”八大服务，实现“国内+国际”“空空+空地”“浦东+虹桥”“客运+货运”全业务类型、全服务链条中转能级提升，持续提升旅客体验度、舒适度、满意度，全力打造世界级全方位门户复合型国际航空枢纽。

上海市科委、上海机场、华东师范大学联合发布《可持续航空燃油关键技术与中试验证项目》成果。该项目通过“油脂无氢定向转化”技术，突破传统提炼工艺氢耗高、成本大的瓶颈，研发出高收率、低成本、低冰点、可全掺混的可持续航空燃料生产技术，为实现“双碳”目标提供创新技术支撑。

中国民用机场协会常务副秘书长孙小丽发布《中国民用机场协会 2025 中国运输机场发展指数》。《指数》以量化评估方式，全景展现中国机场发展态势。2025 中国运输机场发展指数总分为 113.40，较 2019 年基期提升 13.4%，创下历史新高。数据显示，中国运输机场在安全、通达、便捷、服务、绿色、贡献六大维度均实现全面提升，并呈现数智化转型全面提速、绿色化发展系统推进、协同化格局深化拓展三大特征。

典型案例

- 【以案释法】运输合同无效货损责任的承担
- 【以案释法】承运人行使留置权后，有义务妥善保管留置物，留置期间发生短少的，承运人应当承担赔偿责任



入库编号：

2023-10-2-202-007

江西某航运公司诉江苏某货运公司海上、通海水域货物运输合同纠纷案

——运输合同无效货损责任的承担

关键词 民事 海上、通海水域货物运输合同 合同成立审查 合同效力审查 货损责任

基本案情

江西某航运公司起诉请求：1.判令江苏某货运公司赔偿江西某航运公司货物损失约 16 万元人民币及利息；2.判令江苏某货运公司承担本案诉讼费。

法院经审理查明：2018 年 6 月 28 日，江西某航运公司受 H 公司委托运输散装玉米。2018 年 6 月 30 日，江西某航运公司（托运方）与江苏某货运公司（承运方）签订《运输合作协议》。该协议约定，船名“豫 X”，船主吴某，承运玉米 1300 吨，从浠水到南通港或者靖江港，装货时间自 2018 年 6 月 30 日至 7 月 2 日（遇雨天顺延），船方需保证货物安全，不得缺失，不得受潮发生霉变；如船方违约则承担一切损失。此前的 2018 年 6 月 24 日，江苏某货运公司（甲方）与吴某（乙方）已经签订与前述协议类似的运输协议，约定涉案货物由吴某所属的“豫 X”轮运输。2018 年 7 月 2 日，“豫 X”轮在起运港装货过程中突遇天降阵雨，因关舱不及导致装到船舱的玉米受雨水淋湿而致损。

武汉海事法院于 2019 年 10 月 9 日作出（2019）鄂 72 民初 1280 号民事判决：江苏某货运公司赔偿江西某航运公司损失约 16 万元及利息。

湖北省高级人民法院于 2020 年 7 月 29 日作出（2020）鄂民终 18 号民事 判决驳回上诉，维持原判。

最高人民法院于 2021 年 3 月 16 日作出（2021）最高法民申 92 号民事裁定驳回再审申请。

裁判理由

最高人民法院认为，本案的争议焦点是江苏某货运公司与江西某航运公司之间是否成立运输合同关系、《运输合作协议》的效力、江苏某货运公司应否承担货损责任等问题。

根据二审判决查明的事实，2018年6月30日，江西某航运公司与江苏某货运公司签署了《运输合作协议》，明确托运方为江西某航运公司，承运方为江苏某货运公司，合同落款处加盖有江西某航运公司、江苏某货运公司的公章。协议约定，“豫X”轮承运1300吨玉米从浔水到南通港或者靖江港。此后，“豫X”轮按照约定在起运港装货过程中突遇阵雨导致货损。江西某航运公司向江苏某货运公司支付了案涉货物的转港费13000元。可见，双方当事人签署了书面运输协议，并开始履行。故江西某航运公司与江苏某货运公司之间成立运输合同法律关系。江苏某货运公司主张其是代理江西某航运公司与吴浩强签订运输协议，事后补签《运输合作协议》只是为了保险理赔，均缺乏充分证据证明。

根据《国内水路运输管理条例》的相关规定，国内沿海内河运输属于国家许可经营项目。根据《中华人民共和国合同法》第五十二条第五项的规定，江苏某货运公司没有取得国内水路货物运输经营资质签订《运输合作协议》，违反了行政法规的强制性规定，该协议无效。根据《中华人民共和国合同法》第五十八条之规定，合同无效后，有过错的一方应当赔偿对方因此所受到的损失，双方都有过错的，应当各自承担相应的责任。虽然《运输合作协议》无效，但案涉货物在运输过程中发生了毁损，对此应综合考虑托运人或者收货人和承运人对货损的过错程度，依法判定相应的民事责任。经二审判决查明，2018年7月2日，“豫X”轮在起运港装货过程中突遇阵雨，因关舱不及时导致玉米受雨水淋湿而致损。案涉货物在运输期间因承运人过错导致货损，二审判决认定江苏某货运公司应承担货损的赔偿责任，并无不当。江苏某货运公司主张案涉货损系因不可抗力所致，但未就此进行举证，该主张不能成立。

经二审判决查明，上海某保险公估有限公司对受损货物定损金额约为20万元。江西某航运公司与上海某保险公司达成调解协议，江西某航运公司向上海某保险公司支付约16万元作为最终解决方案。江西某航运公司因江苏某货运公司未妥善履行承运人义务，请求江苏某货运公司赔偿其约16万元损失并未超过公估公司的定损金额，江苏某货运公司并未提交有关货损数额的相反证据予以反驳，二审判决支持了江西某航运公司的相关主张，并无不当。

江西某航运公司依据《运输合作协议》主张合同相对方江苏某货运公司赔偿案涉货损，吴某并非合同当事人。江苏某货运公司关于一审法院未追加吴某为共同被告、程序不当之主张，缺乏法律依据，不能成立。

裁判要旨

根据《国内水路运输管理条例》的相关规定，国内沿海内河运输属于国家许可经营项目。

根据《中华人民共和国合同法》第五十二条第五项的规定，没有取得国内水路货物运输经营资质的公司签订《运输合作协议》，违反了行政法规的强制性规定，该协议无效。根据《中华人民共和国合同法》第五十八条之规定，合同无效后，有过错的一方应当赔偿对方因此所受到的损失，双方都有过错的，应当各自承担相应的责任。虽然《运输合作协议》无效，但货物在运输过程中发生了毁损，对此应综合考虑托运人或者收货人和承运人对货损的过错程度，依法判定相应的民事责任。

关联索引

《中华人民共和国民法典》第 153 条（本案适用的是自 1999 年 10 月 1 日起施行的《中华人民共和国合同法》第 52 条第 5 项）

《中华人民共和国民法典》第 157 条（本案适用的是自 1999 年 10 月 1 日起施行的《中华人民共和国合同法》第 58 条）

一审：武汉海事法院（2019）鄂 72 民初 1280 号民事判决（2019 年 10 月 9 日）

二审：湖北省高级人民法院（2020）鄂民终 18 号民事判决（2020 年 7 月 29 日）

再审：最高人民法院（2021）最高法民申 92 号民事裁定（2021 年 3 月 16 日）

本案例文本已于 2024 年 2 月 26 日作出调整

入库编号：

2023-10-2-199-001

振某公司诉润某公司通海水域财产损害责任纠纷案

——承运人行使留置权后，有义务妥善保管留置物，留置期间发生短少的，承运人应当承担
赔偿责任

关键词 民事 通海水域财产损害责任水路货物运输合同 留置 赔偿 责任

基本案情

原告振某公司诉称：2016年9月4日，润某公司所属“润某988”轮承运振某公司委托运输的煤炭10799.32吨。该批煤炭从江苏镇江运至城陵矶中转，双方口头约定装卸时间为装三卸十，运价为每吨9.5元。振某公司已付运费81680元。同年9月13日，“润某988”轮报港。9月16日开始卸货，至9月22日卸货共计8629.98吨。从9月23日起，润某公司拒绝卸货，留置2084.79吨煤炭并索要延迟费。因润某公司主张金额过高，双方协商不成，振某公司遂于10月20日向本院提起诉讼，要求润某公司继续履行合同。振某公司当时向法院提供了担保。在法院审理期间，润某公司以各种理由拒绝接受调解和担保，并于12月1日深夜擅自处置了其所留置的260多万元煤炭。故请求判令：一、判令润某公司立即归还所承运的煤炭2084.79吨，若不能如数返还同等质量的煤炭，应赔偿2691880.84元；二、判令润某公司赔偿合同违约损失；三、润某公司承担诉讼费用。

被告润某公司辩称：一、“润某988”轮抵达目的港时间为2016年9月12日；双方约定的装卸时间为装三卸四，非装三卸十；未卸载煤炭重量为599吨。二、振某公司对涉案货物无物权利，无权主张损失，且润某公司未处置涉案货物，涉案货物未被损害。三、振某公司主张违约损害无依据。

法院经审理查明：2016年9月3日，受振某公司指派，润某公司所属“润某988”轮在镇江港装载煤炭。次日，该轮装载完毕。9月12日，“润某988”轮抵达目的港。9月16日至10月26日，振某公司安排5艘船舶从“润某988”轮过驳煤炭。因滞期费问题，双方发生争议，润某公司留置剩余货物。振某公司起诉请求润某公司归还煤炭2084.79吨或赔偿损失2691880.84元。在一审法院的主持下，振某公司提供放货担保，提取了存放在堆场的全部货物。经查，润某公司留置期间，货物短少700余吨。

武汉海事法院于 2018 年 12 月 28 日作出（2017）鄂 72 民初 25 号民事判决：一、被告润某公司向原告振某公司赔偿因不能归还全部留置货物造成的损失 856219.21 元；二、反诉被告振某公司向反诉原告润某公司支付滞期损失、小船转运费、吊机费共计 73228.5 元；三、上述两项相抵，被告（反诉原告）润某公司应向原告（反诉被告）振某公司赔偿损失 782990.71 元，并于本判决生效之日起十日内支付。四、驳回原告振某公司、反诉原告润某公司的其他诉讼请求。驳回原告何剑鹏的诉讼请求。宣判后，润某公司提出上诉。湖北省高级人民法院于 2019 年 11 月 25 日作出（2019）鄂民终 1033 号民事判决：一、撤销武汉海事法院（2017）鄂 72 民初 25 号民事判决；二、振某公司于本判决生效之日起十日内向润某公司支付滞期损失、小船转运费、吊机费共计 73228.5 元；如果未按本判决指定的期间履行给付金钱义务，应当依照《中华人民共和国民事诉讼法》第二百五十三条规定，加倍支付迟延履行期间的债务利息。三、驳回振某公司的诉讼请求；四、驳回润某公司的其他诉讼请求。本案一审案件受理费 28335 元，诉前财产保全费 5000 元，共计 33335 元，由振某公司负担；反诉案件受理费 6960 元，诉讼中财产保全费 5000 元，共计 11960 元，由润某公司负担 11096 元，振某公司负担 864 元。二审案件受理费 25563 元，由振某公司负担 20450 元，润某公司负担 5113 元。二审宣判后，振某公司向最高人民法院申请再审。最高人民法院于 2022 年 1 月 18 日作出（2021）最高法民再 300 号民事判决：一、撤销湖北省高级人民法院（2019）鄂民终 1033 号民事判决；二、维持武汉海事法院（2017）鄂 72 民初 25 号民事判决。一审案件受理费按一审判决负担，二审案件受理费人民币 25563 元，由润某公司负担。

裁判理由

法院生效判决认为，本案争议焦点为：润某公司行使留置权是否超出合理限度。根据《中华人民共和国物权法》第二百三十三条的规定，留置财产为可分物的，留置财产的价值应当相当于债务的金额。另根据《中华人民共和国物权法》第二百三十四条的规定，留置权人负有妥善保管留置财产的义务。本案中，润某公司留置的货物价值明显超出其起诉主张的运费余款、滞期费等费用，行使留置权超出合理的限度。同时，润某公司行使留置权后，对留置货物负有保管义务。对于留置期间发生的货物短少，应当承担赔偿责任。

裁判要旨

根据《物权法》的规定，留置财产为可分物的，留置财产的价值应当相当于债务的金额。留置权人行使留置权后，负有妥善保管留置财产的义务；因保管不善致使留置财产毁损、灭失的，应当承担赔偿责任。托运人欠付运费的，承运人有权留置相应的货物，但留置的货物价值

不得超出运费余款、滞期费等费用，不得超出合理的限度。承运人行使留置权后，对于留置期间发生的货物短少，应当承担赔偿责任。

关联索引

《中华人民共和国民法典》第 836 条（本案适用的是 1999 年 10 月 1 日 施行的《中华人民共和国合同法》第 315 条）

《中华人民共和国民法典》第 450 条、第 451 条（本案适用的是 2007 年 10 月 1 日施行的《中华人民共和国物权法》第 233 条、第 234 条）

一审：武汉海事法院（2017）鄂 72 民初 25 号民事判决（2018 年 12 月 28 日）

二审：湖北省高级人民法院（2019）鄂民终 1033 号民事判决（2019 年 11 月 25 日）

再审：最高人民法院（2021）最高法民再 300 号民事判决（2022 年 1 月 18 日）

本案例文本已于 2024 年 2 月 26 日作出调整

特别鸣谢：上海市律师协会现代物流专业委员会

现代物流专业委员会

副主任：陈喜燕、朱丹、单文亮

