



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

二〇二五年七月刊 总第 120 期



# 目录



## 法规速递

|                    |    |
|--------------------|----|
| 驾驶自动化技术研发伦理指引····· | 3  |
| 民航应急演练管理办法·····    | 10 |



## 热点关注

|                            |    |
|----------------------------|----|
| 2025年全国民航年中工作电视电话会议召开····· | 17 |
| 民航局、国铁集团共同推动空铁联运高质量发展····· | 19 |



## 行业动态

|                              |    |
|------------------------------|----|
| 2025年上半年全国铁路客货运量增势良好·····    | 21 |
| 国家邮政局公布2025年上半年邮政行业运行情况····· | 23 |



## 典型案例

|  |    |
|--|----|
| 【以案释法】深圳某甲国际货运代理有限公司诉深圳市某乙国际物流有限公司航空运输损害责任纠纷案····· | 32 |
| 【以案释法】严某某诉上海某某客运有限公司运输合同纠纷案·····                   | 36 |



现代物流专业委员会主任：狄朝平

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

- 驾驶自动化技术研发伦理指引
- 民航应急演练管理办法





## 驾驶自动化技术研发伦理指引

### 1. 目的

为指导驾驶自动化技术研究开发和应用的规范开展，防范技术研发与产品应用过程中的科技伦理风险，推动该领域健康发展，研究提出驾驶自动化技术研究开发伦理指引。

### 2. 术语

#### 2.1 驾驶自动化功能（driving automation feature）

驾驶自动化功能是指驾驶自动化系统在特定的设计运行条件内执行部分或全部动态驾驶任务的能力。

#### 2.2 汽车驾驶自动化分级（taxonomy of driving automation for vehicles）

基于驾驶自动化系统能够执行动态驾驶任务的程度，根据在执行动态驾驶任务中的角色分配以及有无设计运行范围限制，将驾驶自动化由低到高分成 0 级至 5 级，分别为应急辅助（emergency assistance）、部分驾驶辅助（partial driver assistance）、组合驾驶辅助（combined driver assistance）、有条件自动驾驶（conditionally automated driving）、高度自动驾驶（highly automated driving）、完全自动驾驶（fully automated driving）。

**0 级驾驶自动化（应急辅助）系统：**不能持续执行动态驾驶任务中的车辆横向或纵向运动控制，但具备持续执行动态驾驶任务中的部分目标和事件探测与响应的能力。

**1 级驾驶自动化（部分驾驶辅助）系统：**在其设计运行条件下持续地执行动态驾驶任务中的车辆横向或纵向运动控制，且具备与所执行的车辆横向或纵向运动控制相适应的部分目标和事件探测与响应的能力。

**2 级驾驶自动化（组合驾驶辅助）系统：**在其设计运行条件下持续地执行动态驾驶任务中的车辆横向和纵向运动控制，且具备与所执行的车辆横向和纵向运动控制相适应的部分目标和事件探测与响应的能力。

**3 级驾驶自动化（有条件自动驾驶）系统：**在其设计运行条件下持续地执行全部动态驾驶任务。



4级驾驶自动化（高度自动驾驶）系统：在其设计运行条件下持续地执行全部动态驾驶任务并自动执行最小风险策略。

5级驾驶自动化（完全自动驾驶）系统：在任何可行驶条件下持续地执行全部动态驾驶任务并自动执行最小风险策略。

### 2.3 先进驾驶辅助功能（advanced driver assistance function）

先进驾驶辅助功能是指驾驶自动化系统在特定的设计运行条件下辅助驾驶员执行部分动态驾驶任务的功能。包括“应急辅助”“部分驾驶辅助”和“组合驾驶辅助”功能。

### 2.4 自动驾驶功能（automated driving function）

自动驾驶功能是指驾驶自动化系统在特定的设计运行条件下代替驾驶员持续自动地执行全部动态驾驶任务的功能。包括“有条件自动驾驶”“高度自动驾驶”和“完全自动驾驶”功能。

## 3. 基本原则

### 3.1 以人为本、增进福祉

驾驶自动化技术的研究开发应坚持以人为本的发展思想，充分体现人文关怀，积极引导科技向善，应有利于促进经济发展、社会进步、民生改善，有利于促进交通效率提高和生态环境可持续发展。

### 3.2 安全优先、尊重生命

驾驶自动化技术的研究开发和应用必须充分考虑安全性，既要尽最大可能保证用户及参与者的生命安全，还应高度重视保护车辆周围人员生命与环境安全。在面对不可避免的交通事故或极端行车环境时，应确保驾驶自动化系统能高度尊重生命，积极寻求有效应对方法最大限度降低对人的伤害。

### 3.3 公平公正、避免偏见

应确保在驾驶自动化系统的正常运行过程中或在面临紧急情况时，系统决策不受人个体属性和个体特征（如年龄、性别、种族、身体特征、社会地位、财富水平或城乡背景等）的影响。应避免单一技术路线或单一技术主体造成的技术垄断，以防止驾驶自动化系统成为部分群体道德观念的表达载体，导致对其他群体的不公正对待。确保在驾驶自动化系统设计阶段所



有相关群体的利益得到平等考量。

### 3.4 知情保障、信息公开

与驾驶自动化技术相关的算法、模型等内容应当被清晰记录、随时可查。依照相关法律法规、国家标准及其他有关文件在数据记录、存储、读取以及重要数据保护等方面的要求，保证与驾驶自动化功能相关的重要数据得到安全记录、妥善保存，保障利益相关方的知情权。涉及新的、可能具有争议的技术时，应充分讨论，广泛听取利益相关方和公众意见。

## 4. 一般要求

### 4.1 合法合规

驾驶自动化技术的研究开发和应用应严格遵守我国法律法规和相关规定，遵守科技伦理基本原则和要求以及行业协会、产业联盟及其他科学共同体达成的专业共识和技术规范。在驾驶自动化技术的国际推广和相关产品的海外应用中，还应遵循国际公认的伦理准则和目标国家的法律规范。

### 4.2 效益提升

驾驶自动化技术的研究开发和应用应以提升综合效益为导向。应通过技术创新与产业协同推动经济增长，培育智能网联汽车产业生态；应致力于增强公众出行便利性，优化交通服务可及性，积极改善特殊群体出行体验，降低社会交通参与成本；应有效提升交通系统运行效率，缓解交通拥堵，助推智慧交通基础设施与新型智慧城市建设；应注重提升环境效益，通过应用驾驶自动化技术提高能源利用效率，降低交通运输领域碳排放，助力绿色低碳发展。

### 4.3 控制风险

驾驶自动化技术的研究开发应设计完善的风险监测与应急机制，确保相关责任主体能够及时发现、干预并控制风险，将潜在威胁降至合理可控的范围内。驾驶自动化系统内置的风险应对策略应当成为事后追责的重要参考依据。

### 4.4 及时调整

驾驶自动化技术研究开发过程中应科学评估技术成熟度与现实可行性，应充分考虑和吸纳社会公众的意见和建议，保证各利害关系者利益诉求尽可能得到满足，并根据技术进步、市场



变化等及时优化调整。

#### 4.5 隐私保护

驾驶自动化技术的研究开发和应用应建立健全数据全生命周期隐私保护机制，严格遵循知情同意、最小必要、去标识化等原则。数据采集须限定于实现驾驶功能所需范围，避免留存可识别特定自然人的原始数据；对行踪轨迹、地理环境等敏感信息应通过技术手段实现实时模糊化处理，建立数据访问权限动态审查机制，对涉密机构等特殊区域的地理信息实施访问阻断。

### 5. 不同类型驾驶自动化技术的伦理规范要求

#### 5.1 先进驾驶辅助阶段

先进驾驶辅助阶段是指2级及以下的驾驶自动化。这一阶段由人类驾驶员与驾驶自动化系统共同完成行车过程中对目标和事件的探测与响应，人类驾驶员完成动态驾驶后援任务，驾驶自动化系统在有限的设计运行范围内发挥辅助作用。为了保证驾驶安全性，当驾驶员1主动请求驾驶自动化系统退出时，立即解除系统控制权。因此，在先进驾驶辅助阶段，责任主体通常是人类驾驶员。

具有先进驾驶辅助功能汽车的生产制造标准应当符合国家相关法规的基本安全要求。先进驾驶辅助阶段的驾驶自动化系统应能够提供不低于传统有人驾驶汽车所能提供的安全性，并在特定场景中优于人类驾驶员，以体现技术优势。系统设计需降低用户2的学习成本、操作复杂性和经济负担，确保技术的易普及性和可用性。在产品开发中，应充分考虑老年人、残疾人等特殊群体的需求，体现技术应用的公平性和包容性。应向所有用户明确告知驾驶自动化系统的核心功能、使用条件、使用方式、安全应对措施等内容。驾驶自动化系统遵循的技术标准、编程规则和决策逻辑需保持清晰透明，在责任追溯过程中能够被政府等监管部门按需审查。鼓励驾驶自动化系统设计方和生产者主动设置伦理审查机构开展伦理评估（审查），通过适当引入外部审计机制等方式提升社会信任。

#### 5.2 有限制阶段的自动驾驶

有限制阶段的自动驾驶包括3级和4级驾驶自动化。在这一阶段，自动驾驶系统能够持续完成车辆的横向和纵向运动控制，并承担目标与事件的探测与响应。自动驾驶系统需具备识别



动态驾驶任务后援用户的接管能力，并在特定条件下及时向动态驾驶任务后援用户发出介入请求，或在设计运行范围内自动执行最小风险策略以保障车辆及周围环境的安全。基于此，有限制阶段的自动驾驶责任主体因具体运行场景而异。当自动驾驶系统作为自动驾驶责任主体时，应当能够根据有关法律法规、技术标准向相关自然人主体或法人主体（包括但不限于自动驾驶系统开发者、自动驾驶系统生产商、自动驾驶汽车权利人、自动驾驶系统用户）清晰追责。

有限制阶段的自动驾驶除了应当遵循前述先进驾驶辅助相关的科技伦理指引以外，需要从以下几点要求：

一是在自动驾驶系统的设计、开发阶段，影响自动驾驶系统功能的关键算法、训练数据等内容的重大变更应当被清晰记录，在需要时能够被政府等监管部门及时调取并清晰审查。

二是自动驾驶的决策行为应当可追溯、可审查，以便在发生侵权行为、碰撞行为或其他违法行为时，能够通过追溯算法内容明确相关的自然人责任主体或法人责任主体。

三是自动驾驶系统应按照用户预设的导航习惯、行程和路径偏好等行车策略执行全部动态驾驶任务。若因突发情况必须对行车策略进行变更，系统应通过清晰的方式提前告知用户变更内容和变更原因。

四是自动驾驶算法的设计和实现应符合社会最大公约数的价值倾向，体现广泛的社会认同。

五是自动驾驶决策选择应体现对全体人类的平等尊重，任何基于个体属性的差异化决策表现出的歧视与偏见均属伦理不可接受范围。为此，算法设计者和汽车生产商需在决策机制中消除潜在的偏见，确保技术公平性。

### 5.3 无限制阶段的自动驾驶

无限制阶段的自动驾驶为5级的驾驶自动化。这一阶段由完全自动驾驶系统完成车辆的横向和纵向控制，负责行车过程中对目标和事件的探测与响应，并在紧急情况下采取最小风险策略，以保障车辆及周围环境的安全。5级自动驾驶不受设计运行范围的限制，能够在任何可行驾驶条件下正常运行。若存在潜在安全风险，自动驾驶系统可暂缓满足用户退出自动驾驶的请求，并执行最小风险策略以达到最小风险状态。除非特殊情况下有用户主动介入操作，否则无限制阶段自动驾驶的责任主体以自动驾驶系统为主。当自动驾驶系统作为自动驾驶责任主体时，应当能够根据有关法律法规、技术标准向相关自然人主体或法人主体（包括但不限于自动驾驶



系统开发者、自动驾驶系统生产商、自动驾驶汽车权利人、自动驾驶系统用户）清晰追责。

无限制阶段的自动驾驶除了应当遵循前述先进驾驶辅助、有限制阶段的自动驾驶相关的科技伦理指引以外，需要遵从以下几点要求：

一是在完全自动驾驶系统执行全部动态驾驶任务时，车辆所能提供的安全性应不低于拥有驾驶资格、驾驶经验丰富且具备道德敏感性的人类驾驶员在相同情境下所能达到的安全水平。

二是自动驾驶系统的决策应具有稳定性，表现在一定范围内的时间一致性和空间一致性，即在相同行车情境下，自动驾驶系统不应因时点不同或空间差异而做出相互矛盾的决策。

三是在遵守法律法规和技术标准的前提下，不同厂商、型号、版本的自动驾驶系统在面临相同驾驶情境时，其决策逻辑应具有较高的一致性，以体现技术规范化与社会公平性。

四是在人类驾驶员执行动态驾驶任务时，在充分保护用户隐私并获得合法授权的前提下，允许自动驾驶系统基于即时的行车环境预判相关主体的行动意图。

五是当人类驾驶员可能实施危害社会的行为时，自动驾驶系统应及时向利益相关方发出警示，必要时采取合理方式干预相关操作，以避免重大社会危害或违法行为。

### 6. 科普宣传

技术研发人员和企业应积极开展面向公众的科学普及工作，引导社会公众以理性、科学的态度认识驾驶自动化技术。在发布重大研究成果时，相关主体应坚持客观准确、实事求是，避免片面夸大、隐匿风险，不得编造、传播与驾驶自动化系统实际功能和效果不相符的虚假信息。此外，在研发、生产、推广等过程中，相关主体应向社会公众明确告知并清晰阐释驾驶自动化产品的功能分级、使用条件、使用方式等注意事项，及时澄清和纠正可能导致公众对驾驶自动化技术产生误解的误导性信息，引导并敦促用户合理、正确地使用不同分级的驾驶自动化产品，避免公众认知偏差和产品误用、滥用。

本指引由国家科技伦理委员会人工智能伦理分委员会研究制定，定期评估，适时修订。

国家科技伦理委员会人工智能伦理分委员会

2025年6月

主要参考文件



## 现代物流·法讯（2025年7月刊——第120期）

《智能汽车创新发展战略》（2020）

《汽车驾驶自动化分级 GB/T40429-2021》（2021）

《中华人民共和国网络安全法》（2016）

《中华人民共和国数据安全法》（2021）

《中华人民共和国道路交通安全法》（2021）

《智能网联汽车准入和上路通行试点实施指南(试行)》（2023）

《国家车联网产业标准体系建设指南(智能网联汽车)》（2023）

《新一代人工智能伦理规范》（2021）

《智能网联汽车 术语和定义 GB/T44373-2024》（2024）

《智能网联汽车 自动驾驶数据记录系统 GB44497-2024》（2024）



## 民航应急演练管理办法

### 第一章 总则

第一条 为了加强民航应急演练管理，规范演练活动、防范演练风险、强化演练效果、提升演练质量，依据《突发事件应急预案管理办法》《中国民用航空应急管理规定》《中国民用航空安全管理规定》、相关法律法规及其他民航规章，结合实际，制定本办法。

第二条 民航应急演练的计划准备、组织实施、评估总结、监督检查以及配套的保障措施等管理工作，适用本办法。

第三条 民航局统一领导全国民航应急演练管理工作，民航、地区管理局负责本辖区演练管理工作的监督、检查和指导。

民航生产经营单位应当建立、健全演练工作制度，明确本单位演练管理工作责任，持续加强演练工作。

第四条 民航生产经营单位应当围绕检验预案、完善准备、磨合机制、宣传教育、锻炼队伍等目的，组织开展应急演练。

第五条 民航应急演练应当遵循以下工作原则：

（一）符合相关规定。按照相关法律法规、标准及有关规定开展演练。

（二）确保安全有序。精心组织筹备，强化风险管控，采取有效措施，确保人员和设施设备安全，减少影响正常运行。

（三）依据预案演练。结合面临的风险和突发事件特点，统一规划、分项实施，对应急预案所涉及的单位、人员、装备等要素开展演练。

（四）注重实际效果。突出实战、适应需求，聚焦提升应急能力、完善应急准备开展演练。

（五）加强协同联动。结合应急处置需要，联合相关单位共同实施演练，提高协同联动能力，强化互助调配衔接。

第六条 民航应急演练类型主要包括：按照演练内容，分为单项演练和综合演练；按照实施形式，分为桌面演练和实战演练；按照目的与作用，分为示范性演练、研究性演练和检验性



演练；按照参与单位，分为民航单位演练和跨部门联合演练；按照开展方式，分为有脚本演练和无脚本演练。不同演练类型可以根据需要相互组合。

第七条 应急演练周期应当在预案中明确规定，专项应急预案至少每三年进行一次演练。运输航空公司、运输机场、空管单位应当结合本单位实际情况，针对典型突发事件情景（如航空器事故和家属援助、航空器空中遇险、航空器受非法干扰和机上扰乱行为、大面积航班延误、重要运行设施设备系统故障、紧急疏散等），增加演练频次。民航生产经营单位值班领导每年至少参加一次演练。

### 第二章 计划准备

第八条 民航生产经营单位在确保安全可控的前提下，可以按照“先单项后综合、先桌面后实战、先内部后联合、先示范后检验、先有脚本后无脚本”顺序，规划本单位应急演练工作。

第九条 民航生产经营单位应当根据有关法律法规和行业管理要求，结合本单位职责、应急预案体系建设情况和实际需要，印发年度应急演练计划，内容至少包括演练名称、时间、类型、涉及预案等。

第十条 应急演练组织单位应当根据演练规模，搭建相应的演练组织机构，明确承担演练领导、组织、保障、导调、评估等工作的负责部门或人员。跨部门联合实战化应急演练应当成立演练领导小组，组长由演练组织单位负责人担任，成员包括各参演单位负责人，领导小组下设若干筹备机构，一般包括策划与导调组、宣传组、保障组、评估组等工作组。

第十一条 应急演练前，演练组织单位应当制定演练方案，一般包括演练名称、时间、地点、目标、类型、程序、人员、装备、物资等。

实战演练前，应当结合实际，对演练时间、场景、场地选择与布置、设施设备以及可能涉及的安全防护、空防安全、跑道侵入、净空管理等因素开展风险评估，并在演练方案中明确安全注意事项、风险管控措施及责任部门、演练中止的条件与程序等内容。演练方案应当报演练领导小组或本单位相关负责人审批后实施。

第十二条 应急演练组织单位在跨部门联合实战化应急演练实施十个工作日前，应当将演练方案报所在地民航地区管理局备案。

第十三条 应急演练组织单位应当根据演练方案和相关要求，组织落实人员、经费、物资、



器材、场地、安全、通信、交通、后勤等保障工作。

### 第三章组织实施

第十四条 应急演练实施前，演练组织单位应当对参演人员进行情况说明，使其了解演练规则和注意事项。

实战演练前，根据风险评估，可以组织参演人员开展桌面演练或实战预演。

第十五条 实战演练前，演练组织单位应当对演练设施设备、参演人员到位情况开展检查。

第十六条 应急演练组织单位应当采取必要管控措施，避免因演练引发公共舆情事件。

第十七条 参演人员应当按照预先设定的演练场景，依据演练方案、脚本或预案，采取相应的应急处置行动。

第十八条 应急演练组织单位应当采用文字、照片或录像等方式对演练过程进行记录。

第十九条 实战演练期间，演练组织单位应当安排专人对演练进度、现场影响情况、关键区域和点位开展安全管控。

第二十条 应急演练期间，出现特殊或意外情况，演练组织单位应当视情中断演练；出现突发事件，需要参演单位参与应急处置时，应当立即终止演练。

第二十一条 应急演练各项科目完成后，演练组织单位应当组织参演人员有序离场。

### 第四章评估总结

第二十二条 应急演练组织单位应当围绕演练目标和要求，依据演练现场观察和记录，对参演人员表现、演练活动准备及其组织实施过程作出评估。

鼓励委托第三方专业机构进行演练评估。

第二十三条 应急演练结束后，演练组织单位应当根据演练记录、评估情况，对演练活动进行总结，编写总结报告，内容包括演练的基本情况、发现的问题、经验教训、应急管理工作建议等。

跨部门联合实战化应急演练总结报告应当在演练结束三十天内报所在地民航地区管理局。

第二十四条 应急演练组织单位应当结合评估发现的问题，制定整改计划，明确整改目标、



具体措施和完成时限，责任单位应当落实整改任务，形成闭环管理。

第二十五条 应急演练组织单位应当对演练方案、实施记录、评估记录、总结报告等材料归档保存，建立完整台账，相关资料至少保存三年。推荐采用电子文本形式保存资料。

第二十六条 鼓励民航生产经营单位组织应急演练观摩、案例分享、培训交流等活动。

## 第五章保障措施

第二十七条 民航行政机关应当加强对民航生产经营单位应急演练工作的指导，根据需要编制适合本专业特点的演练指导性文件。

第二十八条 民航生产经营单位应当建立应急演练内部分工协调机制，明确演练工作的综合管理部门和各类演练的组织实施部门。

第二十九条 民航生产经营单位应当安排必要经费，确保应急演练的计划准备、组织实施、评估总结等工作得到有效实施。

第三十条 民航生产经营单位应当将应急演练开展情况纳入全员安全生产责任制落实情况的监督考核。民航行政机关对成绩突出的单位或个人给予表彰，对不落实演练管理要求的单位应当责令其限期整改；逾期未改正的，应当依据有关法律法规、民航规章给予处罚。

第三十一条 鼓励支持新技术、新设备和新工具在民航应急演练中的应用。

## 第六章监督检查

第三十二条 民航生产经营单位应当定期对本单位应急演练情况开展自查，发现不符合本规定的，应当立即整改。

第三十三条 民航行政机关应当结合辖区运行特点和生产经营单位应急演练计划、安全状况，编制应急演练行政检查计划。

第三十四条 民航行政机关应当按照应急演练行政检查计划实施检查。可以邀请应急管理专家或专业技术人员协助检查。

第三十五条 民航行政机关应当对行政检查中发现的问题进行跟踪，督促生产经营单位按期整改。



第三十六条 民航行政机关应当定期组织应急管理监察员参加演练观摩、督导。

第三十七条 民航行政机关应当加强辖区跨部门联合实战化应急演练的检查与督导，重点围绕演练的规章符合性、预案适用性、设施设备有效性、指挥人员和救援人员技能等方面，实施监督检查、导演调理和综合评估。

### 第七章附则

第三十八条 涉密应急演练应当遵守相关保密规定。

第三十九条 其他民航规范性文件对应急演练作出专门规定的，适用其规定。没有规定的，适用本办法。

第四十条 本办法由民航局负责解释。

第四十一条 本办法自2025年8月1日起施行。

附件

### 名词解释

应急演练：针对可能发生的突发事件，依据应急预案模拟开展的应急活动。

单项演练：针对应急预案中某一项应急响应功能开展的演练活动。

综合演练：针对应急预案中多项或全部应急响应功能开展的演练活动。

桌面演练：针对突发事件情景，利用图纸、沙盘、流程图、计算机模拟、视频会议等辅助手段，进行交互式讨论和推演的应急演练活动。

实战演练：针对突发事件情景，选择（或模拟）生产经营活动中的设备、设施、装置或场所，利用各类应急器材、装备、物资，通过决策行动、实际操作，完成真实应急响应的过程。

示范性演练：为检验和展示综合应急处置能力，按照应急预案开展的具有较强指导宣教意义的规范性演练。

研究性演练：为探讨和解决突发事件应急处置的重点、难点问题，试验新方案、新技术、新装备而组织的演练。

检验性演练：为检验应急预案的可行性、应急准备的充分性、应急机制的协调性及相关人



员的应急处置能力而组织的演练。

**跨部门联合演练：**由民航行政机关和生产经营单位组织，政府部门、外部救援力量等部门共同参与的应急演练。

**演练脚本：**根据演练方案和预案，对演练场景、时间进程、响应程序等进行详细说明的操作实施文件。主要包括情景设定、起止时间、执行人员、处置行动、指令与对白、适时选用的技术设备、视频画面与字幕、解说词等。



## 热点关注

- 2025年全国民航年中工作电视电话会议召开
- 民航局、国铁集团共同推动空铁联运高质量发展





## 2025年全国民航年中工作电视电话会议召开

来源：中国民航局 2025-07-22 20:18

7月22日，2025年全国民航年中工作电视电话会议在京召开。会议全面贯彻落实党的二十大和二十届二中、三中全会精神，认真落实中央经济工作会议和全国两会部署要求，对照全国民航工作会议部署，总结民航上半年工作，分析当前形势，部署下半年重点任务。民航局局长宋志勇出席会议并做工作报告。他强调，全行业要紧密团结在以习近平总书记为核心的党中央周围，坚定信心、真抓实干、开拓进取，高质量完成全年目标任务，确保“十四五”圆满收官，为实现“十五五”良好开局打牢基础。



2025年全国民航年中工作电视电话会议现场

宋志勇指出，上半年，全行业认真贯彻落实党中央、国务院决策部署，坚持稳中求进工作总基调，完整准确全面贯彻新发展理念，服务构建新发展格局，牢固树立安全发展理念，积极服务扩大内需和对外开放，有力有效应对外部冲击，深化重点领域改革，持续改善经营效益、运行效率和服务品质，扎实开展深入贯彻中央八项规定精神学习教育，民航高质量发展取得新成效，行业整体呈现出“总体局面稳、国际增速快、货运韧性强、效率效益增”的特点。据统计，上半年，全行业完成运输总周转量 783.5 亿吨公里、旅客运输量 3.7 亿人次、货邮运输量 478.4



万吨，同比分别增长 11.4%、6%、14.6%，运输规模再创新高；在飞行量同比增长 5.6%的情况下，运输航空严重征候和一般征候万时率同比分别下降 68.4%、21.2%，安全态势总体平稳；国际客运航线净增 123 条，国际旅客运输量同比增长 28.5%；国内、国际货邮运输量同比分别增长 8.9%、23.4%，新增国际货运通航点 16 个；飞机日利用率 9 小时，同比提高 0.2 小时，正班客座率 84.2%、载运率 72.6%，同比分别提高 1.9、1.6 个百分点；全国航班正常率 91.7%，千万级机场近机位靠桥率 85.5%，同比分别提高 5.3、1.7 个百分点，运行效率持续提升；传统通用航空完成飞行 57 万小时，实名登记无人机总数突破 272.6 万架，累计飞行 2447 万小时，同比增长 149%，通用航空和低空经济安全有序发展。

宋志勇强调，全行业要切实把思想和行动统一到党中央对当前形势的分析判断上来，既要正视困难挑战，强化底线思维、极限思维，加强前瞻研究，充分备足预案；更要坚定必胜信心，坚定不移办好自己的事，以高质量发展的确定性应对外部环境的不确定性。要以国家战略需要为方向，积极开拓航空市场；以有效安全投入为保障，守牢航空安全底线；以站稳人民立场为根本，提升民航服务品质；以思想政治工作为引领，加强关键队伍管理。

围绕扎实做好 2025 年下半年民航工作，宋志勇提出九点要求。一是牢固树立安全发展理念，确保安全态势总体平稳。二是优化航线网络布局，积极服务扩大内需和对外开放。三是加快构建民航领域统一大市场，综合整治行业“内卷式”竞争。四是扎实做好“十四五”规划收官，高水平编制民航“十五五”规划。五是深化协同运行机制建设，持续提升航班运行效率。六是夯实低空安全管控基础，有序推进通用航空和低空经济发展。六是持续深化重点领域改革，不断增强行业发展内生动力。八是一体推进科教人才工作，提升行业自主可控发展能力。九是坚持以党的政治建设为统领，坚定不移推进全面从严治党。

民航局领导班子成员，中央纪委国家监委驻交通运输部纪检监察组有关负责同志出席会议。民航局总工程师，民航局机关全体公务员，民航局属单位党政主要负责人和各地区管理局、监管局公务员，各运输航空公司及分子公司、通用航空公司、机场公司主要负责人，各地区空管局及空管分局（站）党政主要负责人，服务保障集团党政主要负责人，航空运输协会、机场协会、科普基金会主要负责人在主会场、分会场参加会议。



## 民航局、国铁集团共同推动空铁联运高质量发展

来源：中国民航局 2025-07-02 17:05

为认真贯彻落实党的二十届三中全会精神和中央经济工作会议精神，落实全国民航工作会议工作部署，扎实推进民航局、国铁集团签署的《空铁联运高质量发展战略合作协议》目标任务落实落地，日前，民航局、国铁集团共同印发《推进“空铁联运”高质量发展重点工作任务清单（2025-2027）》（以下简称《任务清单》），进一步推动民航铁路务实合作、融合发展。

2024年6月民航局与国铁集团签署战略合作协议，从规划引领、设施建设、产品完善、服务优化、信息共享、试点建设、标准体系等七个方面明确了合作方向，双方在软硬件联通、票务服务、品牌打造、应急处置等方面合作取得积极进展。在此基础上，为推动空铁联运合作进一步走深走实，双方深入调研、充分协商，共同制定了未来三年《任务清单》。

《任务清单》围绕解决在空铁联运工作推进过程中服务标准、信息共享、技术支撑等方面存在的难点堵点，明确了七个方面十五项具体任务。

一是加强衔接协同的空铁联运规划。结合“十五五”规划编制，重点加强双方顶层设计方面的融合衔接。二是建设融合一体的空铁联运设施。鼓励建设综合换乘中心，夯实硬件设施联通基础，促进空铁有效衔接、高效换乘。三是完善全流程空铁联运产品。支持更多国内航空公司与12306平台建立合作，稳步扩大国内空铁联运覆盖面。鼓励航空公司和铁路部门共同开发国际入境游空铁联运产品。四是提供便捷舒适的空铁联运服务。重点围绕提升换乘安检便捷性、深化要客保障合作、加强应急协同、提升非正常情况下旅客权益保障水平等方面优化旅客服务。五是深化空铁联运信息互联互通。通过建立对接平台，优化联络机制，加强运行、服务等信息共享。六是加快推进空铁联运示范试点工程。定期评选空铁联运试点单位，支持试点建设，形成示范效应。七是建立健全统计和标准体系。通过出台相关国家、行业标准，进一步提升空铁联运的规范化水平，优化旅客出行体验。

民航局运输司相关负责人表示，民航局、国铁集团将根据《任务清单》进一步细化工作举措，稳妥推进任务落实，加快推动铁路和民航基础设施规划建设等“硬联通”与运输服务组织、标准、信息等“软联通”，更好地满足人民群众对更高品质空铁联运服务的美好需要。



## 行业动态

- 2025年上半年全国铁路客货运量增势良好
- 国家邮政局公布2025年上半年邮政行业运行情况





## 2025年上半年全国铁路客货运量增势良好

发布时间：2025-07-18 来源：国家铁路局

2025年上半年，全国铁路客货运量增势良好，有效保障了旅客平安便捷出行、货物运输畅通稳定。

客运方面。上半年，全国铁路完成旅客发送量 22.36 亿人，同比增长 6.7%，其中动车组旅客发送量 16.64 亿人，同比增长 5.5%；全国铁路完成旅客周转量 7995.81 亿人公里，同比增长 2.8%，其中动车组旅客周转量 5454.29 亿人公里，同比增长 3.9%。6 月份，旅客出行需求持续旺盛，全国铁路完成旅客发送量 3.73 亿人，同比增长 3.6%。

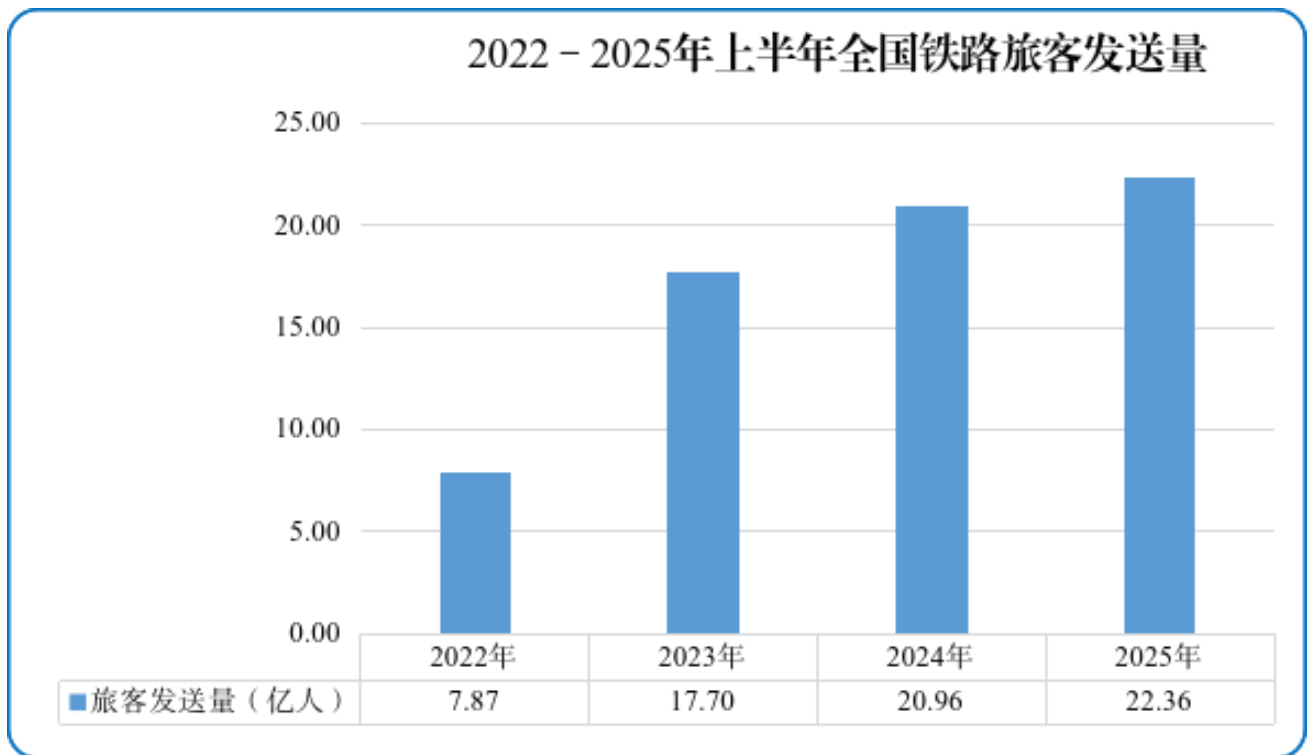


图1 2022—2025年上半年全国铁路旅客发送量

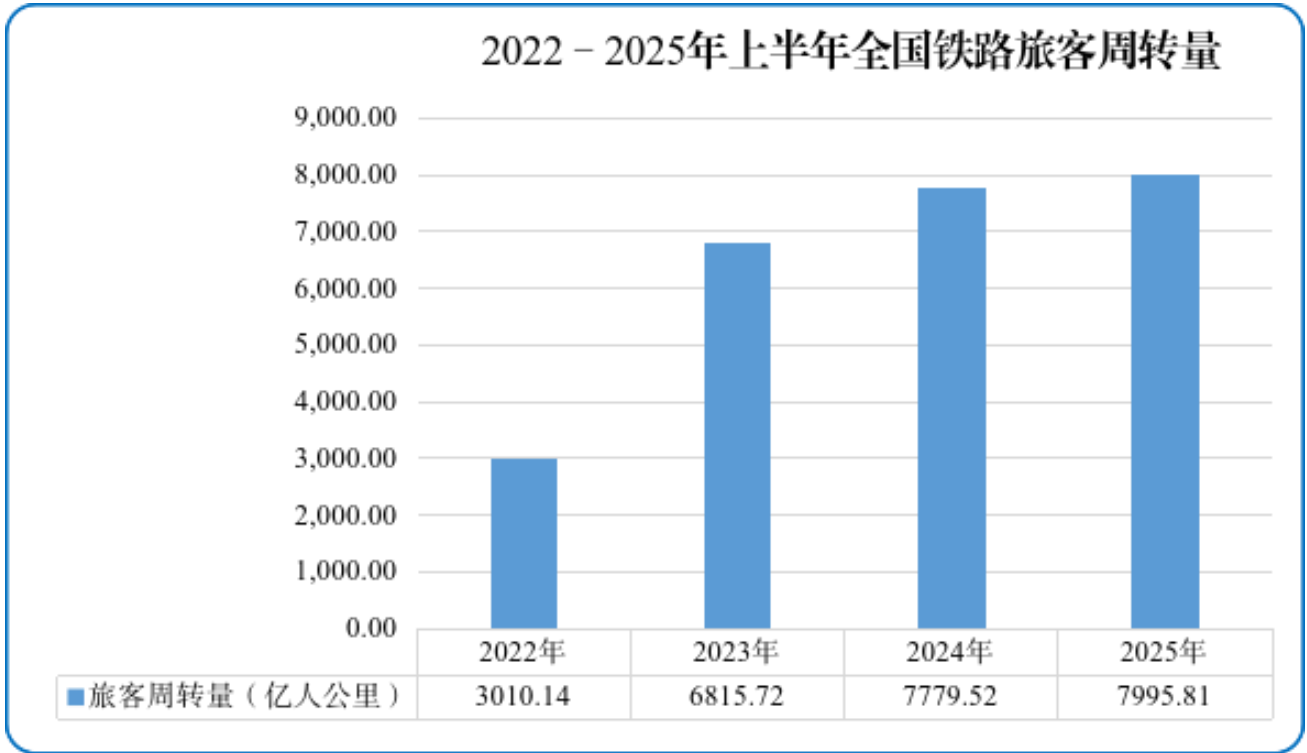


图2 2022—2025年上半年全国铁路旅客周转量

货运方面。上半年，全国铁路完成货运发送量 25.58 亿吨，同比增长 1.8%；完成货运周转量 17674.60 亿吨公里，同比增长 1.2%。6 月份，全国铁路完成货运发送量 4.38 亿吨，同比增长 2.3%。从分品类运输情况看，上半年，全国铁路发送煤炭 13.37 亿吨、集装箱 5.02 亿吨，重点物资运输畅通有序。

另据统计，今年上半年，全国铁路固定资产投资完成 3559 亿元，同比增长 5.5%，有效发挥了投资拉动作用，助力我国经济持续回升向好。



## 国家邮政局公布 2025 年上半年邮政行业运行情况

日期：2025-07-16 来源：国家邮政局官网

6 月份，邮政行业业务收入（不包括邮政储蓄银行直接营业收入）完成 1543.6 亿元，同比增长 9.7%。其中，快递业务收入完成 1263.2 亿元，同比增长 9.0%。

6 月份，邮政行业寄递业务量完成 183.3 亿件，同比增长 13.7%。其中，快递业务量完成 168.7 亿件，同比增长 15.8%。

上半年，邮政行业业务收入累计完成 8730.9 亿元，同比增长 8.3%。其中，快递业务收入累计完成 7187.8 亿元，同比增长 10.1%。

上半年，邮政行业寄递业务量累计完成 1045.1 亿件，同比增长 16.9%。其中，快递业务量累计完成 956.4 亿件，同比增长 19.3%。

上半年，同城快递业务量累计完成 78.8 亿件，同比增长 6.2%；异地快递业务量累计完成 857.4 亿件，同比增长 20.6%；国际/港澳台快递业务量累计完成 20.2 亿件，同比增长 22.5%。

上半年，邮政函件业务累计完成 3.4 亿件，同比下降 31.4%；包裹业务累计完成 1372.9 万件，同比下降 0.7%；报纸业务累计完成 82.0 亿份，同比下降 2.6%；杂志业务累计完成 3.0 亿份，同比下降 6.3%；汇兑业务累计完成 98.5 万笔，同比下降 31.3%。

图1 邮政行业寄递业务量

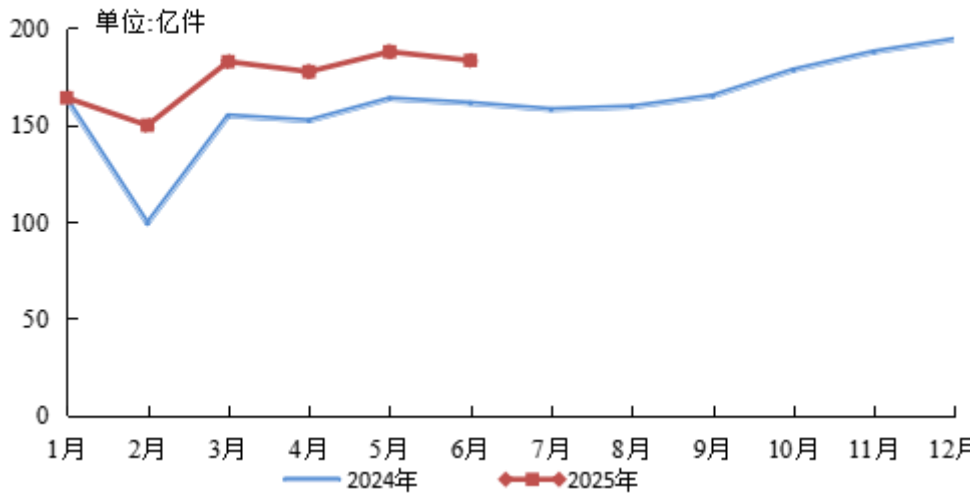
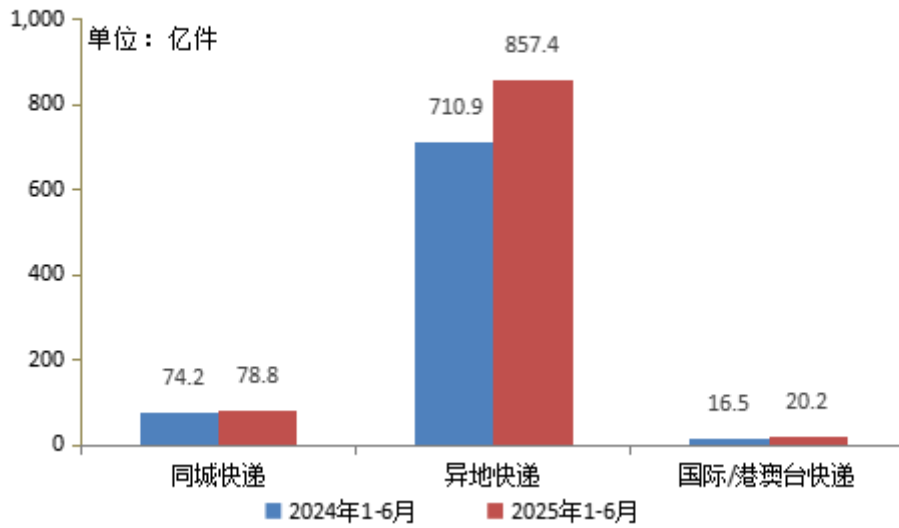


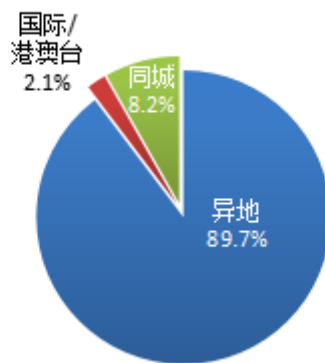


图2 分专业快递业务量比较



上半年，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 8.2%、89.7%和 2.1%。与去年同期相比，同城快递业务量的比重下降 1.1 个百分点，异地快递业务量的比重上升 1.0 个百分点，国际/港澳台业务量的比重上升 0.1 个百分点。

图3 快递业务量结构



上半年，东、中、西部地区快递业务收入比重分别为 74.0%、15.5%和 10.5%，快递业务量比重分别为 71.6%、19.3%和 9.1%。与去年同期相比，东部地区快递业务收入比重下降 0.8 个百分点，快递业务量比重下降 1.4 个百分点；中部地区快递业务收入比重上升 0.5 个百分点，快递业务量比重上升 0.8 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 0.6 个百分点。



图4-1 地区快递业务收入结构

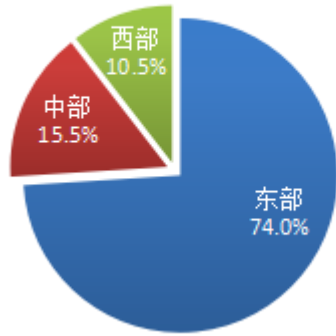
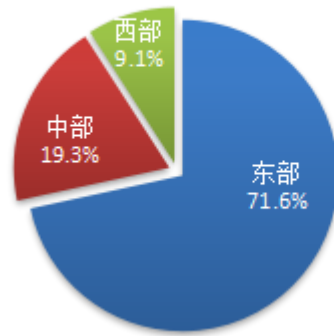


图4-2 地区快递业务量结构



上半年，快递与包裹服务品牌集中度指数 CR8 为 87.0，较 1—5 月基本持平。

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 | 6 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 | 8730.9 | 1543.6 | 8.3         | 9.7  |
| 1、快递业务      | 亿元 | 7187.8 | 1263.2 | 10.1        | 9.0  |
| 2、邮政普遍服务业务  | 亿元 | 56.4   | 8.9    | -11.2       | -8.4 |
| 二、邮政行业寄递业务量 | 亿件 | 1045.1 | 183.3  | 16.9        | 13.7 |
| 1、快递业务      | 亿件 | 956.4  | 168.7  | 19.3        | 15.8 |
| 其中：同城       | 亿件 | 78.8   | 14.6   | 6.2         | 8.0  |
| 异地          | 亿件 | 857.4  | 150.5  | 20.6        | 16.5 |
| 国际/港澳台      | 亿件 | 20.2   | 3.6    | 22.5        | 22.6 |



|                             |    |        |       |       |       |
|-----------------------------|----|--------|-------|-------|-------|
| 2、邮政普遍服务业务                  | 亿件 | 88.7   | 14.6  | -4.3  | -5.7  |
| 其中：函件                       | 亿件 | 3.4    | 0.5   | -31.4 | -48.9 |
| 包裹                          | 万件 | 1372.9 | 278.2 | -0.7  | -9.9  |
| 订销报纸累计数                     | 亿份 | 82.0   | 13.5  | -2.6  | -2.6  |
| 订销杂志累计数                     | 亿份 | 3.0    | 0.5   | -6.3  | -4.1  |
| 汇兑                          | 万笔 | 98.5   | 14.7  | -31.3 | -31.1 |
| 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<br>(亿元) | 同比增长<br>(%) | 快递业务量<br>(万件) | 同比增长<br>(%) |
|-----|----------------|-------------|---------------|-------------|
| 全国  | 7187.8         | 10.1        | 9564256.9     | 19.3        |
| 北京  | 157.4          | 2.6         | 138767.8      | 6.4         |
| 天津  | 96.1           | 10.2        | 107830.7      | 24.6        |
| 河北  | 322.4          | 22.2        | 572120.9      | 38.2        |
| 山西  | 71.5           | 15.0        | 89438.2       | 33.6        |
| 内蒙古 | 41.9           | 15.4        | 32627.7       | 31.9        |
| 辽宁  | 130.0          | 13.2        | 163570.7      | 22.4        |
| 吉林  | 50.5           | 10.7        | 55375.6       | 22.3        |
| 黑龙江 | 67.7           | 16.3        | 71412.6       | 22.8        |
| 上海  | 1293.5         | 14.1        | 266499.0      | 18.6        |



|    |        |      |           |      |
|----|--------|------|-----------|------|
| 江苏 | 515.6  | 7.7  | 755439.2  | 18.5 |
| 浙江 | 726.2  | 7.2  | 1614384.3 | 8.4  |
| 安徽 | 176.7  | 15.0 | 353336.6  | 24.8 |
| 福建 | 219.0  | 6.2  | 326495.1  | 11.4 |
| 江西 | 122.8  | 14.9 | 187959.9  | 24.2 |
| 山东 | 340.3  | 14.1 | 541498.5  | 24.4 |
| 河南 | 297.5  | 18.7 | 542275.4  | 33.6 |
| 湖北 | 200.9  | 11.8 | 322783.0  | 23.8 |
| 湖南 | 128.4  | 3.4  | 227376.0  | 7.8  |
| 广东 | 1493.5 | 3.2  | 2342903.9 | 17.7 |
| 广西 | 89.5   | 14.4 | 112567.0  | 23.4 |
| 海南 | 24.4   | 5.2  | 16184.1   | 11.1 |
| 重庆 | 83.7   | 8.2  | 112928.0  | 19.9 |
| 四川 | 191.5  | 6.9  | 248371.3  | 16.2 |
| 贵州 | 57.6   | 12.4 | 58077.6   | 38.9 |
| 云南 | 73.8   | 17.5 | 82635.8   | 29.3 |
| 西藏 | 4.2    | 8.8  | 1732.0    | 26.1 |
| 陕西 | 118.6  | 26.2 | 155365.4  | 48.6 |
| 甘肃 | 34.4   | 11.0 | 23824.0   | 23.2 |
| 青海 | 8.3    | 15.9 | 3984.4    | 30.9 |



|    |      |      |         |      |
|----|------|------|---------|------|
| 宁夏 | 12.6 | 17.9 | 11172.0 | 45.4 |
| 新疆 | 37.3 | 14.0 | 25319.9 | 35.6 |

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     | 1293.5     | 26 | 南京市  | 59.5       |
| 2  | 广州市     | 469.4      | 27 | 合肥市  | 59.4       |
| 3  | 深圳市     | 307.0      | 28 | 沈阳市  | 58.7       |
| 4  | 金华（义乌）市 | 209.5      | 29 | 廊坊市  | 57.5       |
| 5  | 杭州市     | 191.6      | 30 | 济南市  | 54.7       |
| 6  | 东莞市     | 176.1      | 31 | 临沂市  | 54.6       |
| 7  | 苏州市     | 158.4      | 32 | 中山市  | 53.8       |
| 8  | 北京市     | 157.4      | 33 | 南昌市  | 53.7       |
| 9  | 成都市     | 114.9      | 34 | 无锡市  | 50.5       |
| 10 | 郑州市     | 113.7      | 35 | 厦门市  | 47.5       |
| 11 | 揭阳市     | 113.6      | 36 | 南通市  | 43.1       |
| 12 | 武汉市     | 107.1      | 37 | 南宁市  | 40.3       |
| 13 | 佛山市     | 105.4      | 38 | 福州市  | 40.2       |
| 14 | 汕头市     | 98.2       | 39 | 哈尔滨市 | 39.9       |
| 15 | 天津市     | 96.1       | 40 | 昆明市  | 39.8       |



|    |      |      |    |     |      |
|----|------|------|----|-----|------|
| 16 | 重庆市  | 83.7 | 41 | 台州市 | 39.6 |
| 17 | 宁波市  | 75.4 | 42 | 惠州市 | 39.4 |
| 18 | 泉州市  | 74.5 | 43 | 常州市 | 34.7 |
| 19 | 长沙市  | 73.0 | 44 | 沧州市 | 33.6 |
| 20 | 嘉兴市  | 72.4 | 45 | 绍兴市 | 33.3 |
| 21 | 西安市  | 71.1 | 46 | 邢台市 | 32.8 |
| 22 | 保定市  | 68.0 | 47 | 徐州市 | 31.5 |
| 23 | 温州市  | 65.2 | 48 | 商丘市 | 30.8 |
| 24 | 石家庄市 | 64.9 | 49 | 长春市 | 30.4 |
| 25 | 青岛市  | 59.6 | 50 | 潍坊市 | 30.1 |

快递业务量前50位城市情况表

| 排名 | 城市      | 快递业务量<br>(万件) | 排名 | 城市  | 快递业务量<br>(万件) |
|----|---------|---------------|----|-----|---------------|
| 1  | 金华（义乌）市 | 892182.0      | 26 | 宁波市 | 85446.2       |
| 2  | 广州市     | 762113.5      | 27 | 台州市 | 81734.9       |
| 3  | 深圳市     | 393922.4      | 28 | 中山市 | 79654.9       |
| 4  | 揭阳市     | 271094.7      | 29 | 绍兴市 | 77586.0       |
| 5  | 上海市     | 266499.0      | 30 | 南通市 | 76746.3       |
| 6  | 东莞市     | 254635.7      | 31 | 嘉兴市 | 76429.7       |
| 7  | 汕头市     | 213114.7      | 32 | 邢台市 | 73566.9       |



|    |      |          |    |      |         |
|----|------|----------|----|------|---------|
| 8  | 杭州市  | 209579.4 | 33 | 青岛市  | 71711.7 |
| 9  | 苏州市  | 202928.8 | 34 | 商丘市  | 71489.6 |
| 10 | 郑州市  | 155312.2 | 35 | 沈阳市  | 71299.2 |
| 11 | 成都市  | 149420.3 | 36 | 南京市  | 68441.7 |
| 12 | 泉州市  | 147016.1 | 37 | 宿迁市  | 66112.4 |
| 13 | 武汉市  | 142325.1 | 38 | 南昌市  | 65925.0 |
| 14 | 临沂市  | 140620.7 | 39 | 徐州市  | 61586.7 |
| 15 | 北京市  | 138767.8 | 40 | 潮州市  | 54043.3 |
| 16 | 长沙市  | 137447.8 | 41 | 亳州市  | 52580.7 |
| 17 | 石家庄市 | 134968.4 | 42 | 南宁市  | 52528.8 |
| 18 | 保定市  | 134066.9 | 43 | 济南市  | 51840.9 |
| 19 | 佛山市  | 124577.0 | 44 | 潍坊市  | 51755.8 |
| 20 | 温州市  | 123071.0 | 45 | 昆明市  | 51452.2 |
| 21 | 重庆市  | 112928.0 | 46 | 无锡市  | 51036.0 |
| 22 | 天津市  | 107830.7 | 47 | 惠州市  | 50863.0 |
| 23 | 廊坊市  | 105598.0 | 48 | 连云港市 | 49313.9 |
| 24 | 合肥市  | 99076.2  | 49 | 沧州市  | 47692.9 |
| 25 | 西安市  | 87213.8  | 50 | 哈尔滨市 | 43716.7 |



## 典型案例

- 【以案释法】深圳某甲国际货运代理有限公司诉深圳市某乙国际物流有限公司航空运输损害责任纠纷案
- 【以案释法】严某某诉上海某某客运有限公司运输合同纠纷案





入库编号：

2023-10-2-391-002

## 深圳某甲国际货运代理有限公司诉深圳市某乙国际物流有限公司航空运输损害责任纠纷案

——当事人均为国内公司或自然人，但法律事实发生在域外，应识别为涉外案件，通过法律冲突规范来选择适用的法律

### 关键词

民事 航空运输损害责任涉外案件 法律冲突规范 法律适用 国际货物运输合同 损害赔偿

### 基本案情

原告深圳某甲国际货运代理有限公司（以下简称某甲公司）诉称：2015年5月，深圳市某乙国际物流有限公司（以下简称某乙公司）委托某甲公司由航空公司承运了四单货物，四单货物全部运往法国巴黎，合计运费人民币31972.2元。由于5月份的托运货物其中有一单货物（共四件）承运人在承运时丢失了三件，某乙公司以此票货物受到的损失为由拒不支付某甲公司四票空运货物运费，但货物丢失并非某甲公司的责任，且某甲公司也积极配合某乙公司向航空公司及保险公司进行索赔中，某乙公司向其支付运费是其应当履行的义务，故起诉请求：某乙公司支付某甲公司运费人民币31972.2元。

被告某乙公司答辩并反诉称：（1）某甲公司在履行合同中存在重大过错，应对货物损失承担损害赔偿责任。某甲公司托运的一单货物中四件货物中丢失三件，违反主要合同义务，某甲公司应对货物损失承担损害赔偿责任。（2）托运货物的ATA单册证某乙公司已交付给某甲公司，并由某甲公司交由航空公司随机，某乙公司在发现ATA单册证丢失后第一时间告知了某甲公司，某甲公司未采取措施进行补救，致使某乙公司不得不临时变更清关方式，据此某甲公司应对遗失的两单货物ATA单册证造成的运转损失承担损害赔偿责任。某乙公司反诉请求：（1）某甲公司向某乙公司赔偿因货物丢失产生的损失4500美元（以某甲公司实际清偿之日的汇率结算）；（2）某甲公司向某乙公司赔偿因遗失ATA单册证产生的损失3617.92欧元（以某甲公司实际清偿之日的汇率结算）及人民币14662元。

某甲公司对某乙公司的反诉答辩称：（1）货物理赔与运费支付互不冲突。根据某乙公司



发给某甲公司的空运委托书，上面有显著的温馨提示，内容是“如因未购买保险，致使货物在运输中造成损失，我司将协助贵司向承运方索赔。货物理赔与运费支付不冲突，客户应全额支付我司运输费用”。据此，某乙公司应全额支付其拖欠某甲公司的四票空运费 31972.2 元。

（2）关于索赔金额的认定。某甲公司在出具给某乙公司的提单背面抬头一段及第 4 条，关于承运人责任范围的通知里，清楚解释了根据 1929 年《华沙公约》或 1999 年《蒙特利尔公约》，关于货物的损失，承运人的责任受到每公斤 19 个特别提款权的限制，赔偿金额折算成人民币为 4512 元；（3）关于报关文件的丢失，某甲公司与某乙公司并没有运输报关文件的托运关系，没有收取任何报关文件的运输费用，事先更没有达成如果文件丢失的赔偿损失，某乙公司索赔要求应不予支持。据此，某乙公司应支付 27460.2 元人民币的运费。

法院经审理查明：某甲公司与某乙公司有长期的业务合作关系。2015 年 5 月，某乙公司委托某甲公司安排了四笔由深圳飞往法国巴黎的货物出口航空运输，其中 UPS 运单号为 406-87687294 的业务共计运输四件货物，在运输途中丢失了三件。该笔货物是深圳某丙生物医疗电子股份有限公司（以下简称某丙公司）委托某乙公司从深圳运至法国巴黎。依据某乙公司提交的某丙公司发票显示，丢失的三件货物分别为 Bricyte E6 附件—自动进样器，价值 3000 美元；电脑主机，价值 1000 美元；显示器，价值 500 美元。诉讼中，某甲公司对该发票亦予以认可。另查，某甲公司将部分货物的 ATA 通关单证随货物一并托运，其中有四份 ATA 单证亦在运输过程中遗失。

广东省深圳市罗湖区人民法院于 2016 年 4 月 20 日作出（2015）深罗法民二初字第 7036 号民事判决：一、某乙公司于判决生效之日起 10 日内支付某甲公司运费人民币 31972.2 元。二、某甲公司于判决生效之日起 10 日内赔偿某乙公司货物丢失的损失 4500 美元。三、驳回某乙公司的其他反诉请求。

宣判后，某甲公司不服一审判决，提起上诉。广东省深圳市中级人民法院于 2017 年 3 月 15 日作出（2016）粤 03 民终 18378 号民事判决：一、维持原审判决第一项；二、撤销原审判决第二项、第三项；三、某甲公司于判决生效之日起 10 日内赔偿某乙公司丢失货物产生的损失 501.6 个特别提款权（按照国际货币基金组织在本判决生效当日公布的一个特别提款权表示的美元价值计算）；四、驳回某乙公司的其他反诉请求。

### 裁判理由



法院生效裁判认为：某乙公司委托某甲公司将案涉货物从中国运至法国，部分法律事实发生在境外，具有涉外因素，本案为国际航空货物运输合同纠纷。因中国和法国均为《统一国际航空运输某些规则的公约》，即1999年《蒙特利尔公约》的当事国，而案涉货物系《蒙特利尔公约》第一条适用范围内的“国际运输”，根据《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉若干问题的解释（一）》第四条、《中华人民共和国民用航空法》第一百八十四条，应适用《蒙特利尔公约》处理本案。《蒙特利尔公约》未规定的事项，根据最密切联系原则，适用中国法律。某甲公司接受某乙公司的委托为其安排货物空运并收取运费，双方之间的运输合同关系是双方真实意思表示，没有违反法律和行政法规的强制性规定，合法有效，各方当事人应当依约履行。某甲公司为某乙公司提供了运输服务，某乙公司应当履行支付运费的合同义务。故某甲公司请求某乙公司支付拖欠的运费人民币31972.2元，合法有理，法院予以支持。某甲公司在承运货物的过程中，部分货物（UPS运单号406—87687294项下的三件货物）发生丢失，某甲公司应对此承担赔偿责任。

关于赔偿标准，某乙公司主张应依据货物的实际价值进行赔偿，而某甲公司则主张应适用空运单背面的合同条款中的赔偿责任限额。《蒙特利尔公约》第四十九条规定：“运输合同的任何条款和在损失发生以前达成的所有特别协议，其当事人借以违反本公约规则的，无论是选择所适用的法律还是变更有关管辖权的规则，均属无效”，故《蒙特利尔公约》在本案中强制适用，不以当事人是否选择或者约定为前提，因此某乙公司未对空运单背面条款予以确认并不能排除《蒙特利尔公约》的适用，涉案货损的赔偿标准应适用《蒙特利尔公约》第二十二条第三款和2014年6月11日国际民航组织第202届理事会第2次会议审议对1999年《蒙特利尔公约》责任限额的复审，责任限额为每公斤19个特别提款权。根据某丙公司出具的商业发票，丢失货物重量为26.4公斤，价值为4500美元，某甲公司确认丢失货物重量为26.4公斤，但称某乙公司以前的电子邮件附件中所显示的货物价值仅为850美元，该邮件仅是某乙公司办理托运过程中单方所填，未经某丙公司确认，不能作为认定货物价值的依据，货物的重量和价值应以某丙公司的商业发票为准。丢失货物重量为26.4公斤，对应《蒙特利尔公约》第二十二条第三款的赔偿限额应为501.6个特别提款权，涉案货物实际价值4500美元已超过了该赔偿限额，故某甲公司应以501.6个特别提款权为限向某乙公司赔偿损失。

关于ATA单证遗失的损失问题，因某甲公司与某乙公司双方之间为货物运输合同关系，没有证据显示双方约定ATA单证等报关手续随货物由承运人负责运输，某乙公司也未举证证



明 ATA 单证随货是交易惯例，故某乙公司请求某甲公司赔偿因 ATA 单证遗失导致的损失，没有法律依据，法院不予支持。

### 裁判要旨

当事人均为国内公司或自然人，但部分法律事实发生在域外的，应识别为涉外案件，通过法律冲突规范来选择应适用的法律，包括国际条约或域外法。我国作为《蒙特利尔公约》的成员国，在审理《蒙特利尔公约》成员国之间的国际货物运输合同纠纷中，涉及损害赔偿的标准应强制适用《蒙特利尔公约》的规定，不以当事人是否选择或者约定为前提。

### 关联索引

《统一国际航空运输某些规则的公约》（1999年《蒙特利尔公约》）第22条、第24条、第49条

《中华人民共和国民用航空法》第184条

《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国涉外民事关系法律适用法〉若干问题的解释（一）》第3条

一审：广东省深圳市罗湖区人民法院（2015）深罗法民二初字第7036号民事判决（2016年4月20日）

二审：广东省深圳市中级人民法院（2016）粤03民终18378号民事判决（2017年3月15日）



入库编号：

2024-08-2-116-002

## 严某某诉上海某某客运有限公司运输合同纠纷案

——出租车拒绝载客行为的认定

### 关键词

民事 运输合同纠纷 出租车 网约车平台 强制缔约

### 基本案情

原告严某某诉称，2014年2月28日16时30分左右，原告在上海市徐汇区漕宝路、习勤路路口的上海光大会展中心东馆门口排队等候出租车。经过一段较长时间的等待后，一辆亮着空车标志灯的车牌号码为沪 FVXXXX 的出租车（以下简称涉案出租车）在漕宝路、习勤路路口停下。原告见状立即过去打开车门坐入车内，但该车驾驶员回头呵斥原告“出去出去”，拒绝原告搭载其出租车。之后，原告向被告电话投诉拒载事件。被告客服人员在电话中确认，涉案出租车为被告所有车辆，该车辆驾驶员当时确实未向原告提供服务，但驾驶员是在使用打车软件接老客户的订单，并不属于拒载。原告认为，根据《中华人民共和国合同法》第二百八十九条的规定，从事公共运输的承运人不得拒绝乘客的合理要求。该规定意味着公共运输承运人有强制缔约的义务。根据《上海市出租汽车管理条例》的规定，出租汽车开启空车标志灯，遇乘客扬招或车辆停靠在集散点、路边等待被租时，如果拒绝载客，即属于拒载。本案纠纷发生时，涉案出租车属于空车待运状态且停靠路边等候客人，先后有两名乘客在短时间内登上该出租车。根据常理和交易习惯，如果车辆处于停运状态或空车标志灯关闭，是不可能乘客上车的。故结合上述法律法规的规定，当原告拉开涉案出租车车门坐入车内时，原、被告之间的出租汽车运输合同已经成立，被告必须按照原告要求将原告送往目的地。被告拒绝履行合同义务并无礼驱赶原告下车，理应承担违约责任。被告使用打车软件接单并不违法，但不能以使用打车软件为由拒载。为提起本案诉讼，原告支出律师费共计人民币 3,000 元。

被告上海某某客运有限公司辩称：不同意原告的诉讼请求。2014年2月28日16时44分，涉案出租车驾驶员施某某通过“滴滴打车”软件取得打车订单，并根据客人要求于16时50分左右将车辆停靠在漕宝路、习勤路路口等候客人上车。在等候客人期间，驾驶员将车辆熄火，车



辆仪表盘上的空车标志灯和车辆顶灯均未开启。等候期间，有一位女子打开车门坐入车内，驾驶员立刻告知其已接到软件打车订单正在等待叫单人员，该女士随即下车；之后又有一名男子上车，驾驶员告知该男子其已接到软件打车订单无法提供运送服务并要求男子下车；该男子称政府规定高峰时段不能使用打车软件，驾驶员答复称该规定从次日即2014年3月1日起开始实行。此时通过软件叫单的乘客赶到并打开车门坐上了涉案出租车的副驾驶位置，男子下车，随后驾驶员驾驶车辆离开该地点。被告认为，本案原告主体不适格。原告方在本案起诉前接受媒体采访时，曾称在其上车前有一名女子上车，后又称在其上车前有一名外国人上车，前后说法不一，因原告无法证明其在事发现场，故被告对原告的主体资格持有异议；其次，即使本案原告即为事发时打开车门的男子，原、被告之间的出租汽车运输合同也未成立。在原告上车前，被告已通过“某某打车”软件接受叫车订单，已与他人通过打车软件订立出租汽车运输合同。原告上车时，被告驾驶员立即告知原告因车辆在等候叫单人员而无法运送原告，故原、被告之间的出租汽车运输合同并未成立；第三，在被告履行与软件叫单乘客之间的合同义务等待叫单乘客时，原告打开车门，被告驾驶员系因与他人有约在先而拒绝原告乘坐车辆，并非拒载；再者，原告诉请要求被告赔偿律师费，也缺乏法律依据，只有侵犯知识产权和人身健康权的案件才可以赔偿律师费损失。综上，被告并不存在拒载和违约行为，原告无权主张被告违约及赔偿损失。

法院经审理查明：2014年2月28日16时03分至16时07分，被告驾驶员施某某驾驶的涉案出租车完成本案纠纷发生前的最后一次营运。当日16时44分57秒，手机号码为136XXXXXXXX的乘客（以下简称软件叫单乘客）通过“某某打车”手机软件发送叫车订单。16时46分09秒，施某某抢单成功。根据该软件叫单乘客的指示，16时50分左右，施某某驾驶涉案出租车到达位于上海市徐汇区漕宝路、习勤路路口的上海光大会展中心东馆门口附近，并停靠在该地点。此时，原告正在该地点附近候车。涉案出租车停靠后，一名女子打开车门坐入出租车内，在施某某向其说明该出租车已接受其他乘客的打车软件叫单后，该名女子下车。原告看到该名女子下车后，立即上前打开出租车后门并坐入后排座位。驾驶员某某随即要求原告乘坐其他车辆，并告知原告其已通过打车软件接受他人叫车订单。此时，软件叫单乘客赶到并坐上出租车副驾驶座位，原告随即下车。16时52分左右，涉案出租车行驶离开漕宝路、习勤路路口。17时02分，软件叫单乘客到达目的地后下车。

另查明，2014年2月27日，上海市城市交通运输管理处与上海市交通运输和港口管理局



执法总队联合发布《关于进一步加强出租（租赁）汽车营运服务相关管理工作的通知》。该通知规定，“确保高峰时间服务供应。临时性实施早晚高峰时段（即每日 7:30 至 9:30、16:30 至 18:30）禁止出租汽车驾驶员使用打车软件的措施”，“在暂行实施早晚高峰时段（即每日 7:30 至 9:30、16:30 至 18:30）本市出租汽车严禁使用打车软件提供约车服务措施期间，除公安交警管理规定禁止停车的区域以外，乘客扬招待运车辆不停的，即视为‘拒载’”，“本通知自 2014 年 3 月 1 日起执行”。

还查明，为本案诉讼，原告委托律师并支付律师费人民币 3,000 元。

上海市浦东新区人民法院于 2014 年 9 月 18 日作出（2014）浦民一(民)初字第 11047 号民事判决：驳回原告严某某的诉讼请求。

一审宣判后，双方当事人均未提出上诉，判决已发生法律效力。

### 裁判理由

法院生效裁判认为，本案存在如下争议焦点：一、涉案出租车停靠 在漕宝路、习勤路路口时，车辆是否为待运状态；二、原、被告之间的出租汽车运输合同是否成立。

关于争议焦点一，根据庭审查明事实，在 2014 年 2 月 28 日 16 时 07 分至 16 时 49 分之间，涉案出租车确实处于无人乘坐状态。关于该出租车停靠至漕宝路、习勤路路口时，显示车辆为待运状态的空车标志灯是否开启，原、被告存有争议。本案审理中，为证明当时车辆空车标志灯处于开启状态，原告曾向法院申请调查令，申请调取 2014 年 2 月 28 日 16 时 10 分至 16 时 50 分漕宝路、习勤路路口的监控录像，法院予以准许。但因当日监控录像已被覆盖无法调阅，原告最终未能提供相应证据。原告还认为，涉案出租车停靠漕宝路、习勤路路口后，先后有包括原告在内的两人上车，可以推断出该车辆当时开启空车标志灯。对此，法院认为，根据原告在证据交换和庭审时的陈述，本案纠纷发生时该车辆行驶路线及停靠点距离原告及另一名上车女子的候车位置较近，原告与该女子可能基于该车辆开启空车标志灯而选择上车，也有可能是因为观察到车内无人乘坐而选择上车。故原告以先后有两人上车为由推断涉案出租车的空车标志灯必然处于开启状态，缺乏充分依据，难以采信。综上，因原告未能就该节事实进行必要举证，故对原告关于涉案出租车停靠在漕宝路、习勤路路口时开启空车标志灯、处于待运状态之主张，法院难以支持。

关于争议焦点二，法院认为，出租汽车客运服务是具有一定公益性特征的公共运输服务。



《中华人民共和国合同法》规定，从事公共运输的承运人不得拒绝旅客、托运人通常、合理的运输要求。《上海市出租汽车管理条例》规定，从事客运服务的出租汽车驾驶员所驾驶的车辆开启空车标志灯后，在客运集散点或者道路边待租时不得拒绝载客。因此，根据上述法律法规的规定，当乘客登上已开启空车标志灯、处于待运状态的出租车时，出租汽车运营方具有强制缔约的义务，不得拒绝乘客的运送要求。但本案中，原告未能举证证明涉案出租车停靠在漕宝路、习勤路路口时开启空车标志灯这一事实。诚然，对作为普通乘客的原告来说，就该节事实举证确实难度颇大。但法院也注意到，原告在庭审中曾确认，其在上车前曾看到有名女子拉开车门坐入车内，但很快又下车。根据实际生活中人们乘坐出租车的一般常识和交易惯例，可以判断出该车辆可能处于非正常待运状态。如原告意图乘坐该出租车，可在上车前向驾驶员询问是否可以正常营运，如驾驶员确认该车辆处于待运状态，则双方可达成出租汽车运输合同。本案中，原告系在未与涉案出租车驾驶员进行意思联络的情况下，直接拉开车门上车，被告驾驶员则明确告知其因接受他人订单在先而无法接受原告的运送要求。故综合上述事实及双方的举证情况，法院认为，原、被告之间并未就订立出租汽车运输合同达成合意，合同尚未成立。

综上，法院认为，被告在原告上车前已通过“某某打车”软件接受他人订单并与其他人达成出租汽车运输合同，原告上车后被告驾驶员也立即告知原告车辆系停靠等候软件叫单乘客，因此，被告主观上并没有拒载原告的故意。原告既未能举证证明纠纷发生时涉案出租车开启空车标志灯，也未在观察到涉案出租车可能处于非正常待运状态后与被告驾驶员达成运送合意，故本案中原、被告之间并未成立出租汽车运输合同。因合同尚未成立，故原告要求确认被告违约并赔偿违约损失之诉请缺乏事实及法律依据，法院不予支持。

### 裁判要旨

出租汽车拒载载客行为的认定，应由相对人承担相应的举证责任。如出租汽车驾驶员在相对人上车前已通过打车软件接受他人订单并与其他人达成出租汽车运输合同，相对人上车后驾驶员也立即告知相对人车辆系停靠等候软件叫单乘客，则出租汽车驾驶员主观上并没有拒载的故意，双方之间也并未成立出租汽车运输合同关系。

### 关联索引

《中华人民共和国民法典》第810条（本案适用的是1999年施行的《中华人民共和国合同法》第289条）



## 现代物流·法讯（2025年7月刊——第120期）

一审：上海市浦东新区人民法院（2014）浦民一（民）初字第11047号民事判决（2014年9月18日）



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主任：狄朝平律师

副主任：陈喜燕、朱丹、单文亮

