

上海市律师协会

现代物流专业委员会

法讯

2024 年第 3 期 总第 104 期

本期责任编辑：

上海功承瀛泰律师事务所 胡小俐律师

©上海市律师协会现代物流专业委员会

目 录

一、法规政策	1
交通运输行业标准管理办法	1
公路工程施工分包管理办法	12
中华人民共和国公司法（2023 修订，节选）	21
二、热点关注	38
解读 《民用微轻小型无人驾驶航空器运行识别最低性能要求（试行）》	43
公正与效率是永恒的工作主题——专访最高人民法院院长张军	48
累计运输旅客 8345 万人次 2024 年民航春运圆满收官	52
四、典型案例	61

一、法规政策

交通运输行业标准管理办法

来源：交通运输部 发布时间：2024-02-02

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委）、交通运输
各专业化技术委员会，部属各单位，部内各司局：

现将《交通运输行业标准管理办法》印发给你们，请遵照执行。

交通运输部

2024 年 2 月 2 日

（此件公开发布）

抄送：国家标准化管理委员会，国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政
局，中央纪委国家监委驻交通运输部纪检监察组。

交通运输行业标准管理办法

第一章 总则

第一条 为加强交通运输行业标准的管理，提高标准制修订工作质量与效率，根据《中华人民共和国标准化法》，以及《行业标准管理办法》《交通运输标准化管理办法》等，制定本办法。

第二条 交通运输行业标准（以下简称行业标准）的立项、组织编制、审批、发布及实施监督，适用本办法。

第三条 行业标准是指需要在交通运输行业范围内统一的，以科学技术和实践经验为基础，对工程建设、重要产品和设施设备、行业服务和管理提出的技术要求。

第四条 行业标准是推荐性标准。法律、行政法规和国务院决定另有规定的，从其规定。

第五条 制定行业标准应当在科学技术研究成果和社会实践经验的基础上，保证行业标准的科学性、规范性、时效性，做到技术上先进、应用上可靠、经济上合理。

第六条 行业标准的技术要求不得低于强制性国家标准的相关要求，应当与有关国家标准和行业标准协调配套。

禁止在行业标准中规定资质资格、认可认证、审批登记、评比达标、监管主体和职责等事项。

禁止利用行业标准实施妨碍商品、服务自由流通等排除、限制市场竞争的行为。

第七条 行业标准由交通运输部组织制定并批准颁布。制定行业标准的程序一般包括：立项、起草、征求意见、审查、审批、编号、发布、出版、备案。

第八条 交通运输部标准化主管机构负责综合交通运输、公路水运行业标准（工程建设标准除外）管理工作。交通运输部公路工程、水运工程行业标准主

管机构分别负责公路、水运工程建设行业标准管理工作。交通运输部标准化主管机构和公路工程、水运工程行业标准主管机构以下统称部标准管理机构。

第九条 交通运输部有关业务管理机构（以下简称部业务管理机构）负责本专业领域行业标准制定和实施工作的业务指导，提出制定需求建议和立项评估意见。

第十条 交通运输部委托交通运输领域各专业标准化技术委员会或分技术委员会（以下简称标委会）归口管理本专业领域行业标准，包括组织行业标准的起草、征求意见、技术审查及复审等。未成立标委会的，由该领域的部业务管理机构归口管理。归口管理行业标准的单位和机构以下统称标准技术归口单位。

第十一条 交通运输部委托技术支持单位成立交通标准审查组或专家组，负责行业标准的形式审查，协助开展立项评估、标准复审等。

第二章 立项

第十二条 交通运输部应当组织标准技术归口单位根据交通运输标准化规划、行业发展需要、业务管理需求制定专业领域标准体系。

标准体系实行动态管理，根据需要按程序及时进行调整，报部标准管理机构。

第十三条 行业标准计划项目实行公开征集制度，有关单位和个人可以依据交通运输标准化规划、标准体系、部重点工作和有关要求，向标委会、部业务

管理机构或部标准管理机构提出计划项目建议。标准技术归口单位负责相应领域的计划项目建议汇总。

标准立项申请单位应当具有法人资格并具备相应的技术水平和条件。

第十四条 申报行业标准计划项目应当符合以下条件：

- （一）符合现行的法律法规规章和标准化工作的有关规定；
- （二）符合国家产业发展政策和交通运输发展要求，对提高经济效益、社会效益和生态效益有推动作用；
- （三）与现行和正在制定的国家标准和行业标准无重复、交叉；
- （四）项目申报书和标准草案应当形式规范、内容完善；
- （五）申报采用国际标准的还应当提交国际标准国内适用情况分析报告。

鼓励具备实施条件，经济、社会及生态效益显著的科技成果转化为准。

鼓励将实施效果良好，符合行业标准制定需求和范围的交通运输地方标准和团体标准转化制定为行业标准。

鼓励根据需求同步开展行业标准制修订与标准外文版翻译工作。

第十五条 部标准管理机构会同部业务管理机构，针对行业标准计划项目的立项必要性和技术可行性以及标准立项申请单位的基础条件等组织开展立项评估。

多家单位参与行业标准起草时，主要负责单位为标准第一起草单位，主要负责标准起草的人员为标准第一起草人。

标准第一起草单位应当对所制定的行业标准及其技术内容全面负责。

标准起草人应当实质性参与标准章节及编制说明的编写工作。

第十六条 通过立项评估审核的行业标准计划项目应当纳入交通运输标准化年度计划，由交通运输部发布。可根据财政预算情况对行业标准制修订工作产生的费用予以保障，行业标准计划项目承担单位应当保证落实必要的配套资金。

第十七条 行业标准计划项目完成周期一般不超过 18 个月。标准修订计划项目和采用国际标准的计划项目完成周期一般不超过 16 个月。

第十八条 行业标准计划项目应当严格按照交通运输标准化年度计划执行。标准技术归口单位应在行业标准计划项目执行过程中加强过程管理，做好对第一起草单位的计划执行监督，定期向相关部业务管理机构汇报工作进展情况，确保行业标准计划项目质量和推进效率。

确需对标准名称、范围、第一起草单位等进行调整的，应当由标准第一起草单位书面提出调整申请，经标准技术归口单位审查并征求相关部业务管理机构同意后，报部标准管理机构审核同意。

第十九条 行业标准计划项目应当按交通运输标准化年度计划规定的期限完成，无法按时完成的，标准第一起草单位应当提前 3 个月提出项目延期或终止

申请并详细说明原因，申请项目延期的应当制定后续执行计划。行业标准计划项目可以申请延期 1 次，延长期限不得超过 1 年。

规定期限内因技术变化或政策调整等原因无法继续执行的，标准第一起草单位应当向标准技术归口单位提出项目终止申请。标准技术归口单位应当组织专家论证并征求部业务管理机构意见后，向部标准管理机构提出项目终止申请。部标准管理机构根据行业标准管理需要作出是否准予项目延期或终止的决定。

超过立项时规定的期限未完成也未提出延期申请的，或者申请延期后在延长期之内仍未完成的，项目自动撤销。

项目自动撤销的，标准第一起草人 5 年内不得作为申报计划项目的成员。标准第一起草单位累计 3 次项目自动撤销的，2 年内不得申报计划项目。

第三章 组织编制

第二十条 行业标准计划项目下达后，标准第一起草单位应当成立标准起草组，编制实施计划或工作大纲（含标准调研论证、试验验证计划大纲）。

第二十一条 标准起草组应当根据标准特点按照《交通运输标准制定、修订程序和要求》（JT/T 18）、《公路工程行业标准编写导则》（JTG 1003）、《水运工程标准编写规定》（JTS 101）等要求编写，在广泛调研、深入研讨、试验论证的基础上，提出行业标准征求意见稿、编制说明及有关附件。

第二十二条 行业标准征求意见阶段，应当由标准技术归口单位组织标准起草组向相关部业务管理机构、标委会委员、省级交通运输主管部门、企业事业

组织、社会团体、消费者组织和教育、科研机构等广泛征求意见，并向社会公众进行公开征求意见。

综合交通运输标准和对行业发展有重大影响的标准应当由部标准管理机构组织征求意见。

行业标准的公开征求意见期限一般不少于 30 日。

第二十三条 行业标准的技术审查和形式审查应当按照国家和交通运输部关于标准审查的有关规定执行。

行业标准的技術审查可以采用会议审查、书面审查、网络电子投票审查等方式。

对技术、经济和社会意义重大以及涉及面广、分歧意见多的行业标准，原则上采用会议审查。

会议审查每项标准审查时间一般不少于 1 天。

第二十四条 行业标准一般不涉及专利。行业标准中涉及的专利应当是实施该标准必不可少的专利，其管理参照国家标准涉及专利的有关管理规定执行。

第二十五条 行业标准确需采用国际标准的，应当经过充分论证并符合有关国际组织的版权政策。以国外标准为基础起草行业标准的，应当符合国外标准发布机构的版权政策。

第四章 审批发布

第二十六条 交通运输部负责行业标准的审批、编号和发布。

行业标准编号由代号、顺序号及年份号三部分组成，行业标准代号由国务院标准化行政主管部门批准公布，顺序号为自然数，推荐性行业标准在代号后加“/T”。

第二十七条 交通运输部应当根据出版管理的有关规定委托相关出版机构负责行业标准出版。行业标准的版权归交通运输部所有。

出版机构应当对行业标准的出版印刷质量负责。

第二十八条 行业标准批准发布后，交通运输部应当按规定向国务院标准化行政主管部门备案。

交通运输部应当建立和完善涵盖立项、起草、征求意见、审查、批准发布等环节的标准化信息系统，强化标准制定信息公开和社会监督。

交通运输部应当通过标准化信息系统推动行业标准免费向社会公开。

第二十九条 行业标准制定过程中形成的有关资料，应当按照归档管理的有关规定归档。

第三十条 采用快速程序制定行业标准的，应当按照国家标准快速制定程序的有关规定执行。

第三十一条 行业标准发布后，个别技术要求需要进行调整、补充或者删减的，可以采用修改单的方式进行修改，修改内容一般不超过 5 项。

采用修改单方式修改行业标准的，应当按照标准的制定程序进行标准修改单的起草、征求意见、审查和审批发布。

第五章 实施与监督

第三十二条 行业标准的发布与实施之间可留出合理的过渡期。

过渡期内，可以选择执行原行业标准或者新行业标准。

新行业标准实施后，原行业标准同时废止。

第三十三条 部标准管理机构、部业务管理机构、县级以上地方人民政府交通运输主管部门、相关标委会等应当加强标准宣贯，推进标准落实并收集标准实施反馈信息。

部标准管理机构应当建立行业标准实施信息反馈和评估机制，标准技术归口单位应当持续跟踪标准实施情况，适时开展行业标准实施效果评估，根据反馈意见和评估情况对行业标准进行复审。

鼓励开展标准质量和标准实施第三方评估。

第三十四条 行业标准发布后，有下列情形之一的，交通运输部应当委托标准技术归口单位组织标准起草组研究提出解释草案：

- （一）需要进一步明确条文含义的；
- （二）出现新的情况，需要明确使用行业标准依据的；
- （三）需要解释的其他事项。

行业标准的解释由交通运输部审核后发布。

行业标准的解释与行业标准具有同等效力。

行业标准实施过程中有关具体问题由交通运输部委托标准技术归口单位组织标准第一起草单位研究答复。

第三十五条 鼓励开展交通运输标准化试点示范和宣传工作，传播标准化理念，推广标准化经验。

第三十六条 行业标准的复审周期一般不超过 5 年。但有下列情形之一的，应当及时复审：

- （一）法律、法规、规章或者国家有关规定发生重大变化的；
- （二）相关国家标准、行业标准发生重大变化的；
- （三）关键技术、适用条件发生重大变化的；
- （四）其他需及时复审的情形。

交通运输部应当在组织复审过程中充分征求意见。复审结论分为继续有效、修订、废止三种情形。复审结论为修订的，应当按照本办法规定的行业标准制定程序执行。复审结论为废止的，应当由交通运输部发布废止公告。

第六章附则

第三十七条 国务院标准化行政主管部门委托交通运输部管理的国家标准制修订的管理，在遵守国家标准管理规定的基礎上，可以参照本办法有关规定执行。

第三十八条 公路、水运工程建设行业标准另有规定的，从其规定。

第三十九条 外文版标准管理应当按照《交通运输标准外文版管理办法》执行。

第四十条 国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局可依据法定职责，另行制定铁路、民航、邮政领域行业标准的管理办法。

第四十一条 本办法自 2024 年 3 月 1 日起施行。

公路工程施工分包管理办法

来源：交通运输部 发布时间：2024-02-23

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委）：

现将修订后的《公路工程施工分包管理办法》印发给你们，请严格遵照执行。

交通运输部

2024 年 2 月 18 日

（此件公开发布）

公路工程施工分包管理办法

第一章 总 则

第一条 为规范公路工程施工分包活动，加强公路建设市场管理，保证工程质量，保障施工安全，根据《中华人民共和国公路法》《中华人民共和国招标投标法》《建设工程质量管理条例》《建设工程安全生产管理条例》等法律、法规，结合公路工程建设实际情况，制定本办法。

第二条 在中华人民共和国境内从事新建、改（扩）建的公路工程施工分包活动，适用本办法。公路工程养护项目施工分包管理规定另行制定。

第三条 鼓励公路工程进行专业化施工分包，但必须依法进行。承包人可依法进行劳务合作，但禁止以劳务合作的名义进行施工分包。

第二章 管理职责

第四条 国务院交通运输主管部门负责制定全国公路工程施工分包管理的制度规定，对省级人民政府交通运输主管部门的公路工程施工分包管理行为进行指导和监督检查。

第五条 省级人民政府交通运输主管部门负责本行政区域内公路工程施工分包活动的监督与管理工作；制定本行政区域公路工程施工分包管理的实施细则、分包合同和劳务合作合同的示范格式文本等。

第六条 发包人应当按照本办法规定和合同约定加强对施工分包活动的管理，建立健全本项目分包管理制度，负责对分包的合同签订与履行、质量与安全管理、计量支付等活动监督检查，并建立台账，及时制止承包人的转包或违法分包行为。

第七条 除承包人设定的现场管理机构外，分包人也应当分别设立现场管理机构，对所承包或者分包工程的施工活动实施管理。

现场管理机构应当具有与承包或者分包工程的规模、技术复杂程度相适应的技术、经济管理人员，其中项目负责人和技术、财务、计量、质量、安全等主要管理人员必须是本单位人员。

第三章 分包条件

第八条 承包人按照合同约定或者经发包人书面同意，可以将中标项目中负面清单以外的部分单位工程、分部工程或者分项工程分包给满足相应条件的其他专业施工单位完成。其中，单位工程设有资质要求的，单位工程及所含分部

工程、分项工程的分包人应当具备国家规定的相应专业承包资质条件；其他单位工程及所含分部工程、分项工程的分包人应当具备的条件由发包人根据工程实际情况确定，但不得违反法律法规等相关规定。

发包人不得在招标文件中设置对分包的歧视性条款。

第九条 公路工程施工分包负面清单所列主体和关键性工作不得进行施工分包，负面清单由国务院交通运输主管部门另行制定发布并动态更新。省级人民政府交通运输主管部门可根据本行政区域内公路工程建设实际情况对负面清单内容进行增补，增补后的负面清单应及时报国务院交通运输主管部门。

分包人不得将承接的分包工程再进行分包和转包，但可将劳务作业分包给具有施工劳务资质的劳务合作企业。

第十条 分包人应当具备如下条件：

（一）具有经依法登记的法人资格；

（二）具有从事类似工程经验的管理与技术人员；

（三）具有（自有或租赁）分包工程所需的施工设备和辅助设施；

（四）单位工程设有资质要求的，单位工程及所含分部工程、分项工程的分包人应当具备国家规定的相应专业承包资质条件。

第四章 合同管理

第十一条 承包人有权依据承包合同自主选择符合条件的分包人。任何单位和个人不得违规指定分包。

第十二条 承包人和分包人可参照交通运输主管部门制定的示范格式文本依法签订分包合同，并履行合同约定的义务。分包合同必须遵循承包合同的各项原则，满足承包合同中的质量、安全、进度、环保、农民工工资管理以及其他技术、经济等要求。承包人应在分包工程实施前，将经监理人审查同意后的分包合同内容报发包人书面同意，监理人、发包人应及时认真审查分包合同内容。

第十三条 承包人应当建立健全相关分包管理制度和台账，对分包工程的质量、安全、进度、资金使用和分包人的行为等实施全过程管理，按照本办法规定和合同约定对分包工程的实施向发包人负责，并承担赔偿责任。分包合同不免除承包合同中规定的承包人的责任或者义务。

第十四条 分包人应当自行编制分包工程的施工方案，经承包人审查同意后报监理人书面同意。分包人应当依据分包合同的约定，自行组织分包工程的施工，并对分包工程的质量、安全和进度等实施有效控制。分包人对其分包的工程向承包人负责，并就所分包的工程向发包人承担连带责任。

第五章 行为管理

第十五条 禁止将承包的公路工程进行转包。

有下列情形之一的，属于转包：

（一）承包人将承包的全部工程发包给他人的（包括母公司承接公路工程后将所承接全部工程交由具有独立法人资格的子公司施工的情形）；

（二）承包人将承包的全部工程肢解后以分包的名义分别发包给他人的；

（三）合同明确约定由承包人负责采购的主要建筑材料、构配件及工程设备或租赁的施工机械设备，全部由其他单位或个人采购、租赁，或承包人不能提供有关采购、租赁合同及发票等证明，又不能进行合理解释并提供相应证明的；

（四）承包人未在施工现场设立现场管理机构和派驻相应人员对全部工程的施工活动实施有效管理，或者派驻的项目负责人和其他主要管理人员中一人及以上与承包人没有订立劳动合同且没有建立劳动工资和社会养老保险关系，或者派驻的项目负责人未对全部工程的施工活动进行组织管理，又不能进行合理解释并提供相应证明的；

（五）劳务合作企业承包的范围是承包人承包的全部工程，劳务合作企业计取的是除上缴给承包人“管理费”之外的全部工程价款的；

（六）承包人通过采取合作、联营、个人承包等形式或名义，直接或变相将其承包的全部工程转给他人的；

（七）施工分包发包单位不是承包人且不属于违法分包的；

（八）发包人与承包人之间没有工程款收付关系，或者承包人收到款项扣除“管理费”后将剩余全部款项转拨给其他单位或个人的；

（九）两个以上的单位组成联合体承包人，在联合体分工协议中约定或者在项目实际实施过程中，联合体一方不进行施工也未对施工活动进行组织管理的，并且向联合体其他方收取“管理费”或者其他类似费用的，视为联合体一方将承包的工程转包给联合体其他方；

（十）法律、法规规定的其他转包行为。

第十六条 禁止下列公路工程违法分包行为：

- （一）承包人将工程分包给个人或者不具备相应条件企业的；
- （二）承包人将公路工程施工分包负面清单所列主体和关键性工作分包的；
- （三）承包人将合同文件中明确不得分包的工程（后期报经发包人书面同意的除外）进行分包的；
- （四）分包人以他人名义承揽分包工程的；
- （五）以劳务合作名义进行施工分包的；
- （六）分包人将分包工程再进行分包的；
- （七）法律、法规规定的其他违法分包行为。

有下列情形之一的，视为施工分包违法：

- （一）分包合同内容未经监理人审查或者未报发包人书面同意的；
- （二）承包人未与分包人依法签订分包合同或者分包合同未遵循承包合同的各项原则，不满足承包合同中相应要求的；
- （三）承包人（分包人）未在施工现场设立现场管理机构和派驻相应人员对分包工程的施工活动实施有效管理的；
- （四）法律、法规规定的其他情形。

第十七条 有下列行为之一的，属第十六条规定的以劳务合作名义进行施工分包：

- （一）劳务合作企业除计取劳务作业费用外，还计取主要建筑材料款；

(二) 承包人(分包人)未对其发包的劳务作业进行技术、质量、安全等指导培训和有效管理,由劳务合作企业自行负责施工方案编制以及相关试验检测、工程控制测量、工程档案资料编制、质量安全管理等组织实施工作;

(三) 法律、法规规定的其他以劳务合作名义进行施工分包的行为。

第十八条 交通运输主管部门、发包人应当建立承包人和分包人信用管理台账,及时、客观、公正地对承包人和分包人进行信用评价。

第十九条 发包人应当在招标文件中明确统一采购的主要材料及构、配件等的采购方式。

第二十条 承包人与分包人应当依法纳税。承包人因为税收抵扣向发包人申请出具相关手续的,发包人应当予以办理。

第二十一条 分包人有权与承包人共同享有分包工程业绩。分包人业绩证明由承包人与发包人共同出具。

分包人以分包业绩证明承接工程的,发包人应当予以认可。分包人以分包业绩证明申报资质的,相关交通运输主管部门应当予以认可。

劳务合作不属于施工分包。劳务合作企业以分包人名义申请施工分包业绩证明的,承包人与发包人不得出具。

第六章 附 则

第二十二条 发包人、承包人或者分包人违反本办法有关条款规定的,依照有关法律、行政法规、部门规章的规定执行。

第二十三条 本办法所称施工分包，是指承包人将其所承包工程中的部分单位工程、分部工程或者分项工程发包给其他专业施工企业，整体结算，由分包人自行编制施工方案和组织完成全部施工作业并能独立控制分包工程质量、施工进度、生产安全等的施工活动。

本办法所称发包人，是指公路工程建设的项目法人或者受其委托的建设管理单位。

本办法所称监理人，是指受发包人委托对发包工程实施监理的法人或者其他组织。

本办法所称承包人，是指由发包人通过招标等形式确定，并与发包人签署正式合同的施工总承包企业。

本办法所称分包人，是指从承包人处分包部分单位工程、分部工程或者分项工程的专业施工企业。

本办法所称本单位人员，是指本单位与其签订了合法的劳动合同，并为其办理了人事、工资及社会保险关系的人员。本办法所称单位工程、分部工程、分项工程的划分依据公路工程质量检验评定标准确定。

第二十四条 除施工分包以外，承包人（分包人）与他人合作完成的其他以劳务活动为主，由劳务企业提供劳务作业人员及所需机具（不限制规模），由承包人（分包人）负责施工方案编制和组织实施并统一控制工程质量、施工进度、主要材料采购、生产安全等的施工活动统称为劳务合作。

第二十五条 承包人（分包人）应当按照合同约定对劳务合作企业的劳务作业人员进行管理。劳务作业人员应当经培训后上岗，特殊工种人员应持证上岗。

第二十六条 本办法由交通运输部负责解释。

第二十七条 本办法自发布之日起施行。《交通运输部关于修订〈公路工程施工分包管理办法〉的通知》（交公路规〔2021〕5 号）同时废止。

中华人民共和国公司法（2023 修订，节选）

第二章 公司登记

第二十九条 设立公司，应当依法向公司登记机关申请设立登记。

法律、行政法规规定设立公司必须报经批准的，应当在公司登记前依法办理批准手续。

第三十条 申请设立公司，应当提交设立登记申请书、公司章程等文件，提交的相关材料应当真实、合法和有效。

申请材料不齐全或者不符合法定形式的，公司登记机关应当一次性告知需要补正的材料。

第三十一条 申请设立公司，符合本法规定的设立条件的，由公司登记机关分别登记为有限责任公司或者股份有限公司；不符合本法规定的设立条件的，不得登记为有限责任公司或者股份有限公司。

第三十二条 公司登记事项包括：

- （一）名称；
- （二）住所；
- （三）注册资本；
- （四）经营范围；
- （五）法定代表人的姓名；

（六）有限责任公司股东、股份有限公司发起人的姓名或者名称。

公司登记机关应当将前款规定的公司登记事项通过国家企业信用信息公示系统向社会公示。

第三十三条 依法设立的公司，由公司登记机关发给公司营业执照。公司营业执照签发日期为公司成立日期。

公司营业执照应当载明公司的名称、住所、注册资本、经营范围、法定代表人姓名等事项。

公司登记机关可以发给电子营业执照。电子营业执照与纸质营业执照具有同等法律效力。

第三十四条 公司登记事项发生变更的，应当依法办理变更登记。

公司登记事项未经登记或者未经变更登记，不得对抗善意相对人。

第三十五条 公司申请变更登记，应当向公司登记机关提交公司法定代表人签署的变更登记申请书、依法作出的变更决议或者决定等文件。

公司变更登记事项涉及修改公司章程的，应当提交修改后的公司章程。

公司变更法定代表人的，变更登记申请书由变更后的法定代表人签署。

第三十六条 公司营业执照记载的事项发生变更的，公司办理变更登记后，由公司登记机关换发营业执照。

第三十七条 公司因解散、被宣告破产或者其他法定事由需要终止的，应当依法向公司登记机关申请注销登记，由公司登记机关公告公司终止。

第三十八条 公司设立分公司，应当向公司登记机关申请登记，领取营业执照。

第三十九条 虚报注册资本、提交虚假材料或者采取其他欺诈手段隐瞒重要事实取得公司设立登记的，公司登记机关应当依照法律、行政法规的规定予以撤销。

第四十条 公司应当按照规定通过国家企业信用信息公示系统公示下列事项：

（一）有限责任公司股东认缴和实缴的出资额、出资方式和出资日期，股份有限公司发起人认购的股份数；

（二）有限责任公司股东、股份有限公司发起人的股权、股份变更信息；

（三）行政许可取得、变更、注销等信息；

（四）法律、行政法规规定的其他信息。

公司应当确保前款公示信息真实、准确、完整。

第四十一条 公司登记机关应当优化公司登记办理流程，提高公司登记效率，加强信息化建设，推行网上办理等便捷方式，提升公司登记便利化水平。

国务院市场监督管理部门根据本法和有关法律、行政法规的规定，制定公司登记注册的具体办法。

第三章 有限责任公司的设立和组织机构

第一节 设立

第四十二条 有限责任公司由一个以上五十个以下股东出资设立。

第四十三条 有限责任公司设立时的股东可以签订设立协议，明确各自在公司设立过程中的权利和义务。

第四十四条 有限责任公司设立时的股东为设立公司从事的民事活动，其法律后果由公司承受。

公司未成立的，其法律后果由公司设立时的股东承受；设立时的股东为二人以上的，享有连带债权，承担连带债务。

设立时的股东为设立公司以自己的名义从事民事活动产生的民事责任，第三人有权选择请求公司或者公司设立时的股东承担。

设立时的股东因履行公司设立职责造成他人损害的，公司或者无过错的股东承担赔偿责任后，可以向有过错的股东追偿。

第四十五条 设立有限责任公司，应当由股东共同制定公司章程。

第四十六条 有限责任公司章程应当载明下列事项：

- （一）公司名称和住所；
- （二）公司经营范围；
- （三）公司注册资本；
- （四）股东的姓名或者名称；
- （五）股东的出资额、出资方式 and 出资日期；
- （六）公司的机构及其产生办法、职权、议事规则；
- （七）公司法定代表人的产生、变更办法；

（八）股东会认为需要规定的其他事项。

股东应当在公司章程上签名或者盖章。

第四十七条 有限责任公司的注册资本为在公司登记机关登记的全体股东认缴的出资额。全体股东认缴的出资额由股东按照公司章程的规定自公司成立之日起五年内缴足。

法律、行政法规以及国务院决定对有限责任公司注册资本实缴、注册资本最低限额、股东出资期限另有规定的，从其规定。

第四十八条 股东可以用货币出资，也可以用实物、知识产权、土地使用权、股权、债权等可以用货币估价并可以依法转让的非货币财产作价出资；但是，法律、行政法规规定不得作为出资的财产除外。

对作为出资的非货币财产应当评估作价，核实财产，不得高估或者低估作价。法律、行政法规对评估作价有规定的，从其规定。

第四十九条 股东应当按期足额缴纳公司章程规定的各自所认缴的出资额。

股东以货币出资的，应当将货币出资足额存入有限责任公司在银行开设的账户；以非货币财产出资的，应当依法办理其财产权的转移手续。

股东未按期足额缴纳出资的，除应当向公司足额缴纳外，还应当对给公司造成的损失承担赔偿责任。

第五十条 有限责任公司设立时，股东未按照公司章程规定实际缴纳出资，或者实际出资的非货币财产的实际价额显著低于所认缴的出资额的，设立时的其他股东与该股东在出资不足的范围内承担连带责任。

第五十一条 有限责任公司成立后，董事会应当对股东的出资情况进行核查，发现股东未按期足额缴纳公司章程规定的出资的，应当由公司向该股东发出书面催缴书，催缴出资。

未及时履行前款规定的义务，给公司造成损失的，负有责任的董事应当承担赔偿责任。

第五十二条 股东未按照公司章程规定的出资日期缴纳出资，公司依照前条第一款规定发出书面催缴书催缴出资的，可以载明缴纳出资的宽限期；宽限期自公司发出催缴书之日起，不得少于六十日。宽限期届满，股东仍未履行出资义务的，公司经董事会决议可以向该股东发出失权通知，通知应当以书面形式发出。自通知发出之日起，该股东丧失其未缴纳出资的股权。

依照前款规定丧失的股权应当依法转让，或者相应减少注册资本并注销该股权；六个月内未转让或者注销的，由公司其他股东按照其出资比例足额缴纳相应出资。

股东对失权有异议的，应当自接到失权通知之日起三十日内，向人民法院提起诉讼。

第五十三条 公司成立后，股东不得抽逃出资。

违反前款规定的，股东应当返还抽逃的出资；给公司造成损失的，负有责任的董事、监事、高级管理人员应当与该股东承担连带赔偿责任。

第五十四条 公司不能清偿到期债务的，公司或者已到期债权的债权人有权要求已认缴出资但未届出资期限的股东提前缴纳出资。

第五十五条 有限责任公司成立后，应当向股东签发出资证明书，记载下列事项：

- （一）公司名称；
- （二）公司成立日期；
- （三）公司注册资本；
- （四）股东的姓名或者名称、认缴和实缴的出资额、出资方式和出资日期；
- （五）出资证明书的编号和核发日期。

出资证明书由法定代表人签名，并由公司盖章。

第五十六条 有限责任公司应当置备股东名册，记载下列事项：

- （一）股东的姓名或者名称及住所；
- （二）股东认缴和实缴的出资额、出资方式和出资日期；
- （三）出资证明书编号；
- （四）取得和丧失股东资格的日期。

记载于股东名册的股东，可以依股东名册主张行使股东权利。

第五十七条 股东有权查阅、复制公司章程、股东名册、股东会会议记录、董事会会议决议、监事会会议决议和财务会计报告。

股东可以要求查阅公司会计账簿、会计凭证。股东要求查阅公司会计账簿、会计凭证的，应当向公司提出书面请求，说明目的。公司有合理根据认为股东查阅会计账簿、会计凭证有不正当目的，可能损害公司合法利益的，可以拒绝

提供查阅，并应当自股东提出书面请求之日起十五日内书面答复股东并说明理由。公司拒绝提供查阅的，股东可以向人民法院提起诉讼。

股东查阅前款规定的材料，可以委托会计师事务所、律师事务所等中介机构进行。

股东及其委托的会计师事务所、律师事务所等中介机构查阅、复制有关材料，应当遵守有关保护国家秘密、商业秘密、个人隐私、个人信息等法律、行政法规的规定。

股东要求查阅、复制公司全资子公司相关材料的，适用前四款的规定。

第二节 组织机构

第五十八条 有限责任公司股东会由全体股东组成。股东会是公司的权力机构，依照本法行使职权。

第五十九条 股东会行使下列职权：

- （一）选举和更换董事、监事，决定有关董事、监事的报酬事项；
- （二）审议批准董事会的报告；
- （三）审议批准监事会的报告；
- （四）审议批准公司的利润分配方案和弥补亏损方案；
- （五）对公司增加或者减少注册资本作出决议；
- （六）对发行公司债券作出决议；
- （七）对公司合并、分立、解散、清算或者变更公司形式作出决议；

(八) 修改公司章程;

(九) 公司章程规定的其他职权。

股东会可以授权董事会对发行公司债券作出决议。

对本条第一款所列事项股东以书面形式一致表示同意的，可以不召开股东会会议，直接作出决定，并由全体股东在决定文件上签名或者盖章。

第六十条 只有一个股东的有限责任公司不设股东会。股东作出前条第一款所列事项的决定时，应当采用书面形式，并由股东签名或者盖章后置备于公司。

第六十一条 首次股东会会议由出资最多的股东召集和主持，依照本法规定行使职权。

第六十二条 股东会会议分为定期会议和临时会议。

定期会议应当按照公司章程的规定按时召开。代表十分之一以上表决权的股东、三分之一以上的董事或者监事会提议召开临时会议的，应当召开临时会议。

第六十三条 股东会会议由董事会召集，董事长主持；董事长不能履行职务或者不履行职务的，由副董事长主持；副董事长不能履行职务或者不履行职务的，由过半数的董事共同推举一名董事主持。

董事会不能履行或者不履行召集股东会会议职责的，由监事会召集和主持；监事会不召集和主持的，代表十分之一以上表决权的股东可以自行召集和主持。

第六十四条 召开股东会会议，应当于会议召开十五日前通知全体股东；但是，公司章程另有规定或者全体股东另有约定的除外。

股东会应当对所议事项的决定作成会议记录，出席会议的股东应当在会议记录上签名或者盖章。

第六十五条 股东会会议由股东按照出资比例行使表决权；但是，公司章程另有规定的除外。

第六十六条 股东会的议事方式和表决程序，除本法有规定的外，由公司章程规定。

股东会作出决议，应当经代表过半数表决权的股东通过。

股东会作出修改公司章程、增加或者减少注册资本的决议，以及公司合并、分立、解散或者变更公司形式的决议，应当经代表三分之二以上表决权的股东通过。

第六十七条 有限责任公司设董事会，本法第七十五条另有规定的除外。

董事会行使下列职权：

- （一）召集股东会会议，并向股东会报告工作；
- （二）执行股东会的决议；
- （三）决定公司的经营计划和投资方案；
- （四）制订公司的利润分配方案和弥补亏损方案；
- （五）制订公司增加或者减少注册资本以及发行公司债券的方案；

（六）制订公司合并、分立、解散或者变更公司形式的方案；

（七）决定公司内部管理机构的设置；

（八）决定聘任或者解聘公司经理及其报酬事项，并根据经理的提名决定聘任或者解聘公司副经理、财务负责人及其报酬事项；

（九）制定公司的基本管理制度；

（十）公司章程规定或者股东会授予的其他职权。

公司章程对董事会职权的限制不得对抗善意相对人。

第六十八条 有限责任公司董事会成员为三人以上，其成员中可以有公司职工代表。职工人数三百人以上的有限责任公司，除依法设监事会并有公司职工代表的外，其董事会成员中应当有公司职工代表。董事会中的职工代表由公司职工通过职工代表大会、职工大会或者其他形式民主选举产生。

董事会设董事长一人，可以设副董事长。董事长、副董事长的产生办法由公司章程规定。

第六十九条 有限责任公司可以按照公司章程的规定在董事会中设置由董事组成的审计委员会，行使本法规定的监事会的职权，不设监事会或者监事。公司董事会成员中的职工代表可以成为审计委员会成员。

第七十条 董事任期由公司章程规定，但每届任期不得超过三年。董事任期届满，连选可以连任。

董事任期届满未及时改选，或者董事在任期内辞任导致董事会成员低于法定人数的，在改选出的董事就任前，原董事仍应当依照法律、行政法规和公司章程的规定，履行董事职务。

董事辞任的，应当以书面形式通知公司，公司收到通知之日辞任生效，但存在前款规定情形的，董事应当继续履行职务。

第七十一条 股东会可以决议解任董事，决议作出之日解任生效。

无正当理由，在任期届满前解任董事的，该董事可以要求公司予以赔偿。

第七十二条 董事会会议由董事长召集和主持；董事长不能履行职务或者不履行职务的，由副董事长召集和主持；副董事长不能履行职务或者不履行职务的，由过半数的董事共同推举一名董事召集和主持。

第七十三条 董事会的议事方式和表决程序，除本法有规定的外，由公司章程规定。

董事会会议应当有过半数的董事出席方可举行。董事会作出决议，应当经全体董事的过半数通过。

董事会决议的表决，应当一人一票。

董事会应当对所议事项的决定作成会议记录，出席会议的董事应当在会议记录上签名。

第七十四条 有限责任公司可以设经理，由董事会决定聘任或者解聘。

经理对董事会负责，根据公司章程的规定或者董事会的授权行使职权。经理列席董事会会议。

第七十五条 规模较小或者股东人数较少的有限责任公司，可以不设董事会，设一名董事，行使本法规定的董事会的职权。该董事可以兼任公司经理。

第七十六条 有限责任公司设监事会，本法第六十九条、第八十三条另有规定的除外。

监事会成员为三人以上。监事会成员应当包括股东代表和适当比例的公司职工代表，其中职工代表的比例不得低于三分之一，具体比例由公司章程规定。监事会中的职工代表由公司职工通过职工代表大会、职工大会或者其他形式民主选举产生。

监事会设主席一人，由全体监事过半数选举产生。监事会主席召集和主持监事会会议；监事会主席不能履行职务或者不履行职务的，由过半数的监事共同推举一名监事召集和主持监事会会议。

董事、高级管理人员不得兼任监事。

第七十七条 监事的任期每届为三年。监事任期届满，连选可以连任。

监事任期届满未及时改选，或者监事在任期内辞任导致监事会成员低于法定人数的，在改选出的监事就任前，原监事仍应当依照法律、行政法规和公司章程的规定，履行监事职务。

第七十八条 监事会行使下列职权：

（一）检查公司财务；

（二）对董事、高级管理人员执行职务的行为进行监督，对违反法律、行政法规、公司章程或者股东会决议的董事、高级管理人员提出解任的建议；

（三）当董事、高级管理人员的行为损害公司的利益时，要求董事、高级管理人员予以纠正；

（四）提议召开临时股东会会议，在董事会不履行本法规定的召集和主持股东会会议职责时召集和主持股东会会议；

（五）向股东会会议提出提案；

（六）依照本法第一百八十九条的规定，对董事、高级管理人员提起诉讼；

（七）公司章程规定的其他职权。

第七十九条 监事可以列席董事会会议，并对董事会决议事项提出质询或者建议。

监事会发现公司经营情况异常，可以进行调查；必要时，可以聘请会计师事务所等协助其工作，费用由公司承担。

第八十条 监事会可以要求董事、高级管理人员提交执行职务的报告。

董事、高级管理人员应当如实向监事会提供有关情况和资料，不得妨碍监事会或者监事行使职权。

第八十一条 监事会每年度至少召开一次会议，监事可以提议召开临时监事会会议。

监事会的议事方式和表决程序，除本法有规定的外，由公司章程规定。

监事会决议应当经全体监事的过半数通过。

监事会决议的表决，应当一人一票。

监事会应当对所议事项的决定作成会议记录，出席会议的监事应当在会议记录上签名。

第八十二条 监事会行使职权所必需的费用，由公司承担。

第八十三条 规模较小或者股东人数较少的有限责任公司，可以不设监事会，设一名监事，行使本法规定的监事会的职权；经全体股东一致同意，也可以不设监事。

第四章 有限责任公司的股权转让

第八十四条 有限责任公司的股东之间可以相互转让其全部或者部分股权。

股东向股东以外的人转让股权的，应当将股权转让的数量、价格、支付方式和期限等事项书面通知其他股东，其他股东在同等条件下有优先购买权。股东自接到书面通知之日起三十日内未答复的，视为放弃优先购买权。两个以上股东行使优先购买权的，协商确定各自的购买比例；协商不成的，按照转让时各自的出资比例行使优先购买权。

公司章程对股权转让另有规定的，从其规定。

第八十五条 人民法院依照法律规定的强制执行程序转让股东的股权时，应当通知公司及全体股东，其他股东在同等条件下有优先购买权。其他股东自人民法院通知之日起满二十日不行使优先购买权的，视为放弃优先购买权。

第八十六条 股东转让股权的，应当书面通知公司，请求变更股东名册；需要办理变更登记的，并请求公司向公司登记机关办理变更登记。公司拒绝或者在合理期限内不予答复的，转让人、受让人可以依法向人民法院提起诉讼。

股权转让的，受让人自记载于股东名册时起可以向公司主张行使股东权利。

第八十七条 依照本法转让股权后，公司应当及时注销原股东的出资证明书，向新股东签发出资证明书，并相应修改公司章程和股东名册中有关股东及其出资额的记载。对公司章程的该项修改不需再由股东会表决。

第八十八条 股东转让已认缴出资但未届出资期限的股权的，由受让人承担缴纳该出资的义务；受让人未按期足额缴纳出资的，转让人对受让人未按期缴纳的出资承担补充责任。

未按照公司章程规定的出资日期缴纳出资或者作为出资的非货币财产的实际价额显著低于所认缴的出资额的股东转让股权的，转让人与受让人在出资不足的范围内承担连带责任；受让人不知道且不应当知道存在上述情形的，由转让人承担责任。

第八十九条 有下列情形之一的，对股东会该项决议投反对票的股东可以请求公司按照合理的价格收购其股权：

（一）公司连续五年不向股东分配利润，而公司该五年连续盈利，并且符合本法规定的分配利润条件；

（二）公司合并、分立、转让主要财产；

（三）公司章程规定的营业期限届满或者章程规定的其他解散事由出现，股东会通过决议修改章程使公司存续。

自股东会决议作出之日起六十日内，股东与公司不能达成股权收购协议的，股东可以自股东会决议作出之日起九十日内向人民法院提起诉讼。

公司的控股股东滥用股东权利，严重损害公司或者其他股东利益的，其他股东有权请求公司按照合理的价格收购其股权。

公司因本条第一款、第三款规定的情形收购的本公司股权，应当在六个月内依法转让或者注销。

第九十条 自然人股东死亡后，其合法继承人可以继承股东资格；但是，公司章程另有规定的除外。

二、热点关注

解读 | 《关于运输机场航空地面服务业务运营秩序有关问题的通知》

来源：国家民航局 发布时间：2024-03-05

近日，民航局印发《关于运输机场航空地面服务业务运营秩序有关问题的通知》（以下简称《通知》）。民航局机场司负责人对《通知》进行了解读。

一、《通知》印发的目的

根据《国际民用航空公约》有关附件和我国民航有关规章，航空地面服务是指航空器在到达和离开机场时除空中交通服务以外的必要服务。航空地面服务业务安全运营是飞行安全和机场地面安全的重要保证。当前，出台行政规范性文件规范运输机场航空地面服务业务运营秩序，具有以下几个方面的目的和意义：

一是落实法规要求，强化机场管理机构统一协调管理责任。《民用机场管理条例》（以下简称《条例》）要求，机场管理机构对机场安全运营实行统一协调管理。近年来，由于政策不够健全，部分航空地面服务企业与机场管理机构之间频繁发生争议和纠纷，引发信访、行政复议甚至诉讼，给机场运营秩序带来不良影响和安全隐患。针对现实中遇到的问题，通过印发《通知》，落实《条例》有关要求，将进一步强化机场管理机构对机场航空地面服务业务安全运营的统一协调管理责任。此外，《条例》第三十八条规定，机场范围内的航空地面服务等经营性业务采取有偿转让经营权的方式经营的，机场管理机构应当按照国务院民用航空主管部门的规定与取得经营权的企业签订协议，明确服务标准、收费水平、安全规范和责任等事项。通过印发《通知》，还将进一步明确和规范机场管理机

构对安全运营实行统一协调管理的方法和手段，系统完善地面服务业务运营管理模式。

二是参照国际民航组织要求，健全地面服务安全管理体系。根据国际民航组织《地面服务手册》（Doc10121），国家如果没有为航空地面服务业务直接设立行政许可，可以通过机场运营人（机场管理机构）对地面服务业务实施间接监管。

《地面服务手册》明确，机场运营人应当要求地面服务提供商签订在机场运营的“许可证/牌照”或“特许”协议，明确界定有关权利和义务。目前，由于政策不够健全，很多运输机场未能通过协议方式，有效实现对地面服务安全运营的系统管理。通过印发《通知》，将进一步健全机场地面服务安全运营管理体系。

三是破解现实问题，统一各方关于机场运营管理的共识。部分企业错误地认为，既然机场是公共基础设施，使用机场管理机构享有使用权或所有权的场地和设施，向其他企业提供航空地面服务经营性业务，不需要征得机场管理机构同意。这一观点与我国有关法律法规和国际民航组织要求明显不符。根据《民法典》《企业国有资产法》等法律法规，机场管理机构对其场地和设施享有的使用权或所有权受法律保护。未经机场管理机构同意，不得使用机场管理机构享有使用权或所有权的场地和设施对外开展航空地面服务经营性业务，也是国际惯例。如果有关企业未经同意，在机场范围内任意对外开展地面服务经营性业务，机场的安全运营秩序将失去控制。为保障机场安全和有序运营，现通过印发《通知》，对有关错误认识予以明确纠正。

四是强化主体责任，研究推动开放机场地面服务运营市场。近年来，越来越多的航空运输企业提出建议进一步推动开放机场航空地面服务运营市场。根据国

际惯例，在国家未对地面服务业务设定行政许可的前提下，机场管理机构应当成为放开机场场地和设施准入、扩大地面服务运营市场开放的责任主体。通过印发本《通知》，将为下一步结合《条例》修订完善立法，推动我国机场进一步扩大开放航空地面服务运营市场打下基础。

二、《通知》的主要内容

《通知》依据《民法典》，强调机场管理机构对其场地和设施享有的使用权或所有权受法律保护。依据《安全生产法》《民用机场管理条例》，对机场地面服务运营秩序提出有关要求。

《条例》第三十三条规定，“机场管理机构统一协调、管理运输机场的生产运营，维护运输机场的正常秩序，为航空运输企业及其他驻场单位、旅客和货主提供公平、公正、便捷的服务。机场管理机构与航空运输企业及其他驻场单位应当签订书面协议，明确各方在生产运营、机场管理过程中以及发生航班延误等情况时的权利和义务。”依据该规定，《通知》强调在运输机场范围内开展航空地面服务业务的企业，无论是航空运输企业开展自我服务等保障性业务，还是对外提供地面服务经营性业务，都应当与机场管理机构签订书面协议，明确有关权利和义务。

根据《民法典》，机场管理机构对其场地和设施享有的使用权或所有权受法律保护。根据《条例》第二十八条，机场管理机构对运输机场的安全运营实施统一协调管理。因此，《通知》强调有关企业使用相关场地和设施对外开展航空地面服务经营性业务，应当征得机场管理机构的同意，并与其签订书面协议。

为落实《条例》要求，确保机场为航空运输企业及其他驻场单位、旅客和货主提供公平、公正、便捷的服务，《通知》规定有关企业应当与机场管理机构签订协议，明确安全规范、服务标准等事项。机场管理机构制定安全规范和服务标准，应当坚持公平、合理的原则，并以适当形式征求驻场航空运输企业的意见。

为切实维护机场安全运营秩序，《通知》规定有关企业应当与机场管理机构签订协议，明确经营期限和范围，安全和违约责任等事项。签订并执行书面协议，是机场管理机构履行统一协调、管理职责的重要手段。对于不履行有关责任和义务的企业，机场管理机构应当根据协议约定，采取相应的措施。

有关地面服务企业参与、交接或退出有关业务的过程中，容易发生争议，对机场安全运营秩序造成影响。因此，《通知》规定有关企业应当与机场管理机构签订协议，明确退出机制、过渡期安排、争议解决方式等事项。航空地面服务企业和机场管理机构应当按照协议约定，共同维护机场的安全运营秩序。

为推动解决地面服务企业与机场在收费方面的争议，《通知》规定有关企业应当与机场管理机构签订协议，明确场地和设施等收费标准；具体收费标准由机场管理机构与有关企业依照《价格法》等法律法规，在平等协商的基础上确定。

根据《安全生产法》和《条例》要求，《通知》强调机场管理机构应当履行统一协调管理职责，对航空地面服务企业在机场范围内的安全运营工作进行督促检查，及时消除安全事故隐患。

为保障机场安全和有序运营，《通知》强调机场管理机构应当通过机场使用手册和其他规章制度明确机场运营秩序管理要求。有关企业违反相关规章制度的，机场管理机构可以通过合法手段予以处理；违反经民航管理部门审查合格的机场

使用手册有关规定的，机场管理机构可以同时报告民航管理部门，由民航管理部门根据《民用机场运行安全管理规定》等法规规章依法处理。

根据《反垄断法》有关要求，《通知》强调机场管理机构或其关联企业参与经营航空地面服务业务的，应当遵守有关法律法规的规定，不得滥用市场支配地位，排除、限制竞争。

起草民用机场安全、运营管理政策并监督检查,是民航管理部门的法定职责。《通知》要求各级民航管理部门应当在各自职责范围内，加强对机场航空地面服务业务运营秩序工作的监管。

三、下一步工作考虑

下一步，民航局将结合《条例》修订，进一步完善机场安全和运营管理政策，持续强化机场管理机构对机场安全运营的统一协调管理，持续健全机场航空地面服务安全运营管理体系，进一步推动机场强化服务航空运输企业等驻场单位的工作导向，为航空运输企业及其他驻场单位提供公平、公正、便捷的服务。

解读 | 《民用微轻小型无人驾驶航空器运行识别最低性能要求（试行）》

来源：国家民航局 发布时间：2024-02-27

近日，民航局发布了《民用微轻小型无人驾驶航空器运行识别最低性能要求（试行）》（以下简称《要求》），旨在填补微轻小型无人驾驶航空器监视领域的空白，加强微轻小型无人驾驶航空器运行管理，明确微轻小型无人驾驶航空器运行识别功能性能要求，提升微型、轻型、小型无人驾驶航空器的可靠被监视能力。《要求》的编制基于怎样的背景？其编制过程是怎样的？《要求》的主要内容有哪些，在什么范围内适用？《要求》的发布具有哪些意义？围绕这些问题，记者对民航局空管行业管理办公室相关负责人作了采访。

强化管理 规范运行

问：近年来，民航局针对加强民用无人驾驶航空器（以下简称“无人驾驶航空器”）管理陆续发布了多个文件。此次《要求》的编制、发布主要基于怎样的背景？

答：近年来，我国无人驾驶航空器数量呈爆发式增长，在促进经济社会发展的同时，航空安全和公共安全也面临挑战。为保障航空安全和公共安全，促进无人驾驶航空器产业快速健康发展，迫切需要对无人驾驶航空器进行科学合理有序管理。而实现对无人驾驶航空器系统的运行识别和可靠监视，是安全监管的关键，也是提供空中交通服务的前提。

“民用微轻小型无人驾驶航空器系统运行识别”是以可靠识别飞行阶段的无人驾驶航空器、降低航空活动的碰撞风险为目的，面向运行场景、基于运行风险，针对民用微轻小型无人驾驶航空器系统提出的飞行活动管理要求。民航局空管办于 2022 年 3 月发布《民用微轻小型无人驾驶航空器系统运行识别概念（暂行）》，对运行识别的概念进行了规范。我国自 2024 年 1 月 1 日起施行的《无人驾驶航空器飞行管理暂行条例》，也对无人驾驶航空器的运行识别提出了明确要求。

因此，为了加强无人驾驶航空器运行管理，保障低空空域运行安全，明确无人驾驶航空器运行识别功能性能，在结合我国实践经验和地区性规定的基础上，参照国际上的一些通用做法，我们组织研究起草了《民用微轻小型无人驾驶航空器运行识别最低性能要求（试行）》。

问：《要求》的编制过程是怎样的？

答：我们组织相关单位及行业专家，对国际民航组织、美国、欧盟等国家和国际组织相关标准，以及民航各地区管理局前期做法进行了全面的收集、整理、研究，多次召开会议讨论标准内容，同时对照现行法规、规章进行了符合性研究。此外，我们还组织民航二所、民航数据公司、北京航空航天大学、深圳市大疆创新科技有限公司等单位召开研讨会，编制形成了《要求》征求意见稿。

《要求》起草完成后，民航局于 2022 年 9 月面向各全社会征求了意见，共收到 8 家单位及个人的 33 条反馈意见，经过对反馈意见的逐条梳理、研究，采纳了其中 19 条意见和建议，部分采纳了其中 6 条意见和建议，并根据

后续国际民航组织、美国、欧盟等国家和国际组织相关标准的修订、国内厂家直接反馈的意见，对《要求》进行了进一步修改完善。

明确要求 提供指导

问：《要求》的主要内容是什么，对于民用微轻小型无人驾驶航空器系统运行识别的哪些方面作出了要求？其适用范围有哪些？

答：《要求》主体内容由 4 个部分构成，包括总则、术语定义及缩略语、运行识别信息、功能性能要求。

针对《民用微轻小型无人驾驶航空器系统运行识别概念（暂行）》中的技术实现及《无人驾驶航空器飞行管理暂行条例》中对无人驾驶航空器的管理需要，《要求》主要规定了微型、轻型、小型无人驾驶航空器系统广播式运行识别和网络式运行识别的报送信息内容、信息格式、报送方式及功能性能等要求，为运行识别信息的接收与后续规范化处理打下基础，为无人驾驶航空器生产厂家的运行识别功能实现提供指导。

微型、轻型、小型无人驾驶航空器系统制造商、运行识别服务提供者，均应当根据《要求》，确保其提供的产品及服务符合要求。

问：微型、轻型、小型无人驾驶航空器系统制造商、运行识别服务提供者在适用《要求》时，有哪些需要特别注意的事项？

答：民航局制定《要求》的主要目的之一，是提升微型、轻型、小型无人驾驶航空器的可靠被监视能力，因此在《要求》的 4.2.1 节中特别明确“无人驾驶航空器的广播式运行识别覆盖范围应确保飞行全过程中，无人驾驶航空器地面投影点半径 100 米内的地面观测者能够接收到广播式运行识别信息”。相

关航空器系统制造商，应在适用《要求》的过程中明确航空器的广播式识别具备这一能力，并说明有效的验证手段。

与目前国际民航组织、美国、欧盟等国家和国际组织相关标准类似，《要求》并未对网络式运行识别的报文内容和报文格式进行具体明确，而是从符合我国无人驾驶航空器集中式统一管理的思路出发，明确了网络式运行识别的功能和性能要求。我们也希望相关运行识别服务提供者在适用《要求》时，可以在满足功能和性能要求的基础上，就相关网络式运行识别的报文内容和格式积极向民航局提出反馈意见和建议，为继续推进我国无人驾驶航空器的规范化管理献计献策。

把握机遇 促进发展

问：2023 年发布的《民用无人驾驶航空器系统安全要求》（以下简称《国标》）是我国第一个针对无人驾驶航空器领域的国家强制性标准，此次发布的《要求》与《国标》的关系是什么？

答：《国标》对微、轻、小型无人驾驶航空器的安全要求进行了规定，并描述了相应的测试方法。《国标》在其附录 A 《（规范性）远程识别》中对《要求》进行了引用，提出无人驾驶航空器的远程识别报文内容、报文格式、传输模式与性能应按《要求》及相关文件执行。由于《国标》为强制性国家标准，与《国标》相关的企业、个人都必须无条件执行及符合，因此《要求》的报文内容、报文格式、传输模式及性能要求也具有强制性。

微型、轻型、小型无人驾驶航空器系统制造商、运行识别服务提供者也可以依照《国标》附录 A 中规定的方法，对《要求》中的运行识别报文进行测试。

问：此次《要求》的发布，对于促进我国低空经济发展与无人机产业发展具有哪些意义？

答：我国无人机产业起步晚但起点高，相对于欧美等通航发达国家，拥有明显的后发优势。无人机绿色低碳的应用模式与交通强国、综合立体交通、碳达峰碳中和以及空中交通管理体制变革等发展战略相一致，能够大幅提升末端微循环效率，与以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局相协调。

《要求》在与国际通行的运行识别标准兼容的条件下，结合我国空域安全防控的航空器可靠被监视要求，确定了广播式和网络式运行识别的基本要求和运行方式，能够有效促进我国无人机运行安全监视，并将为未来无人机低空跨区域运行奠定基础，对我国推动无人机产业高质量发展、把握低空经济发展新机遇产生积极影响。

公正与效率是永恒的工作主题——专访最高人民法院院长张军

来源：最高人民法院 发布时间：2024-03-09

新华社北京 3 月 9 日电 题：公正与效率是永恒的工作主题——专访最高人民法院院长张军

新华社记者高洁、马知遥、袁秋岳

今年全国两会期间，中国首席大法官、最高人民法院院长张军在接受新华社客户端独家专访时表示，公正与效率是永恒的工作主题。围绕今年最高人民法院工作报告（以下简称报告）和过去一年的工作，他回答了记者的提问。

——“如我在诉”

“人民法院审判工作根本是为大局服务，为人民司法”

问：不难发现今年报告中有一个高频词贯穿始终——“人民”，还有一个新词——“能动司法”也多次出现。能不能请您从这“一高一新”中，解读一下过去一年来最高人民法院的工作？

答：人民法院审判工作根本是为大局服务，为人民司法，就是落实习近平总书记提出的“努力让人民群众在每一个司法案件中感受到公平正义”等要求。

司法审判去年受理的各类案件 4500 多万件，这么多案件怎样让人民群众感受到公平正义？需要我们在司法审判中运用好法律的自由裁量权，要以“如我在诉”的要求做好司法审判工作，法官要把老百姓的难事当自己的家事来办。

面对新时代新征程，人民群众对司法公正优质高效提出更高要求。人民法官不能简单地坐堂办案、就案办案，而要把法律的原则规定和形势任务、案件的具体情况、当事人双方特殊情形综合考虑，最终作出的裁判让双方都能够理解。我们是人口大国，但不能成为诉讼大国。

最近上线的人民法院案例库旨在推动解决案例指导不规范、不及时、不系统、不一致和难检索等问题。为确保正当防卫制度依法正确适用，人民法院案例库已收录相关参考案例近 40 件。能不能体现“法不能向不法让步”，从这些案例里就能得到有效的参考。“法不能向不法让步”不是口号。这个工作开了头，我们会持续地把它做得更实、更深、更好。

法治不仅要治已病、抓末端，更要注重抓前端、治未病，这是法院提出“能动司法”的考虑。

——五个司法建议

“希望通过司法建议，促进纠纷源头治理，实现共赢”

问：今年的报告还提到五个司法建议，涵盖了商品房预售监管、信用卡监管、电影产业知识产权保护、保证保险纠纷诉源治理、超龄劳动者权益保护等五个不同领域的问题，提出司法建议的目标是不是希望从源头促进治理？

答：是的。比如涉及信用卡的案件数量居高不下，经过调研，最高人民法院发现，一些银行业金融机构或者平台不顾客户自身还款能力，为完成“业绩”考核一味诱导不适格客户盲目借贷、超前消费，甚至利用优势地位以默认勾选、强制勾选等方式，搭售客户非自主意愿的金融产品或服务，导致持卡人过度负债。除了适当性管理义务没有做到位，另一个催生债务违约的原因，则是信用卡业务合规经营意识不足。最高人民法院践行“能动司法”理念，结合实际情况向有关部门发出第二号司法建议，商业银行要审慎发放信用卡，通过与客户认真沟通，清楚客户办卡实际用途、还款能力和还款方式，守牢办理信用卡的关口。我们希望通过司法建议，促进纠纷源头治理，实现共赢。

——宽严相济

“让人民群众感受到裁判是公正的，是我们一直追求的目标”

问：报告中提到不少案例，有的案例重判，有的案例从宽甚至免于起诉，宽严相济的背后，法官应遵循的标准是什么？

答：所谓宽和严，我们觉得是两个标准。一个标准是法律规定，哪种行为要宽一些，哪种行为要严一些，根据事实，根据这个案件的后果。还有一个标准就是老百姓心中的标准。有的案子我们认为判罚适当，公布出去后舆论却认为太严了，或者太宽了。案件在司法处理的时候就不仅仅要依照法律的规定，也要考虑到社会的接受、老百姓的感受，让人民群众感受到裁判是公正的，是我们一直追求的目标。

——公正与效率

“以审判工作的现代化更好地服务中国式现代化”

问：在您的任期内，有没有给自己制定目标？

答：新时代新发展阶段，党和人民群众对我们提出的要求更高，人民群众在民主、法治、公平、正义、安全、环境等方面提出的要求更高，内涵更丰富。我们的要求是把以人民为中心落到实处，把为大局服务、为人民司法落到实处，把我们的队伍建强，一起承担新时代新发展阶段给我们提出的更高要求，以审判工作的现代化更好地服务中国式现代化。

我们去年特别提出要坚持法院审判工作的永恒主题——公正与效率。要把公正和效率紧紧地融合在一起，努力做到让公正不迟到，让老百姓能够更加深切地感受到公平正义。

三、行业动态

累计运输旅客 8345 万人次 2024 年民航春运圆满收官

来源：国家民航局 发布时间：2024-03-06

2023 年，邮政行业寄递业务量累计完成 1624.8 亿件，同比增长 16.8%。其中，快递业务量（不包 2024 年春运期间（1 月 26 日-3 月 5 日），全国民航累计运输旅客 8345 万人次，日均超过 208.6 万人次，较 2023 年春运增长 51.1%，较 2019 年增长 14.5%，旅客运输量创历史新高；累计保障航班 68.3 万班，日均保障超过 1.7 万班，较 2023 年春运增长 27.4%，较 2019 年增长 2.7%。春运期间，民航运输持续呈现高位运行态势，旅客运输需求充分释放。

2024 年春运期间，民航全行业围绕打造“平安春运、便捷春运、温馨春运”，提高政治站位、强化责任担当、坚守安全底线、科学调配运力、优化服务举措，克服恶劣天气和突发事件影响，航班运行安全平稳有序，市场供需两旺，服务温馨周到，圆满完成春运保障任务。

今年民航春运主要呈现五大特点。一是民航出行市场需求旺盛。随着经济发展态势持续向好，叠加春节假期时间较长、各地文旅部门纷纷出台优惠政策等利好因素，群众探亲访友、旅游出行需求更加旺盛。民航春运总旅客量 8345 万人次、春节假期日均旅客量 224.9 万人次等指标均创历史新高。

二是运力资源利用率进一步提升。今年春运日均客座率达到 83.2%，日最高客座率达到 91.4%，表明去年七个阶段安全有序恢复航空运输市场取得明显效果，客座率精准化调控措施实现靶向发力，在航班量有限增长的前提下，提供了更多的座位供给，为民航安全运行奠定了坚实的基础。

三是旅客出行阶段性特征明显。春节假期前，学生放假、探亲、旅游错峰出行，旅客量稳步增长，2 月 7 日（腊月二十八）达到节前高峰 220.8 万人次；春节假期期间，初一过后，探亲流、旅游流相互叠加，客流迅速增长，特别是随着春节假期进入后半段，返程客流更加集中。2 月 14 日起，连续五天单日旅客量超过 230 万人次，2 月 15 日（正月初六）单日旅客运输量创历史新高，达 236.5 万人次；春节假期后，整体市场客流逐渐回落，元宵节后迎来出行小高峰。

四是春节假期形成运行保障高峰。国内方面，旅客运输量前二十的航线约占旅客运输总量的 8.5%，北上广蓉等大型国际枢纽之间的骨干航线依旧热门；海南等地的“避寒游”、哈尔滨等地的“冰雪游”旅客量增幅明显，客座率持续处于高位；另外，随着交通、旅游设施的完善，越来越多的人春节假期选择避开热门旅游景区，到中小城市旅行。国际和地区方面，热门目的地主要集中在周边国家和地区，中国至泰国、马来西亚、日本、韩国、越南、新加坡以及中国香港、澳门地区的航线需求旺盛，航空公司及时加大了至上述国家和地区的运力投入，充分满足市场需求。

五是恶劣天气影响范围广、持续时间长。今年春运期间，出现 2 轮大范围影响运行的低温雨雪冰冻天气。1 月 31 日至 2 月 5 日，受冷空气和西南暖湿气流加强影响，我国中东部地区迎来春运期间第一次大范围持续性雨雪天气。2 月 20 日至 2 月 24 日，受强寒潮影响，我国中东大部再次迎来大范围雨雪天气。全行业依托全国一区域一机场三级协同运行机制，以匹配运行需求和保障能力为主线，不断强化应急处置能力体系建设，整体应对有力，运行安全平稳。

增创“水运江苏”优势 降低全社会物流成本

来源：中国交通新闻网 发布时间：2024-03-12

日前，江苏省政府举行“贯彻省‘两会’精神、推动高质量发展继续走在前列”系列新闻发布——“加快打造更具特色的‘水运江苏’”专场发布会。江苏省交通运输厅厅长、党组书记兼省铁路办主任吴永宏介绍江苏省加快打造更具特色的“水运江苏”的举措和成效。

江苏是水运大省，水运既是江苏的鲜明特色也是突出优势，推进“水运江苏”建设是江苏省降低全社会物流成本的一个重要举措。2023 年 3 月，江苏省政府出台《关于加快打造更具特色的“水运江苏”的意见》，要求在增创“水运江苏”优势上下更大功夫，积极推动二级航道网规划建设，加快建设现代化水运体系，有力有效服务区域经济社会发展、产业布局和内外双向开放。

今年，江苏将开展全省港口与航道布局规划研究，完成江苏省支线航道网规划研究并报批，协调推动苏州港、南京港、镇江港总规等早日获批，争取南通内河港总规获批，推动无锡和苏州等内河港口规划等新一轮修编工作。

干线航道网络能级提升

2023 年，江苏省政府批复《江苏省干线航道网规划（2023—2035 年）》（简称《规划》）。在上一轮规划基础上，主要对“两纵五横”干线航道网络能级进行提升，航道总里程增加 182 公里、达到 4192 公里，其中一级航道 365 公里、二级航道 2362 公里、三级航道 1465 公里。

根据《规划》，二级及以上航道里程由 1008 公里提升至 2727 公里，占比从 25% 提升到 65%，覆盖省内综合交通枢纽城市、60% 以上省级及以上开发区、沿海沿江全部重点港区 and 所有设区市，实现由“二级航道为核心、三级航道为骨干”向“二级航道为主体、三级航道为支撑”转变。同时，规划形成高标准衔接的省际航道 14 条，跨区域衔接能力进一步提升。

过去的一年，京杭运河苏南段“三改二”关键节点工程——谏壁一线船闸扩容改造项目开工建设，宿连航道全面开工。今年，江苏将全面推进“水运江苏”建设，全线开工京杭运河苏南段“三改二”项目以及金宝航线淮安段、德胜河航道、东灶新河航道整治等工程；加快宿连航道、谏壁一线船闸扩容改造等项目建设，建成京杭运河江苏段绿色现代航运综合整治工程、通扬线高邮段。

到 2025 年，江苏省计划建成苏南运河镇江谏壁一线船闸扩容改造、苏南运河全线航道疏浚工程，苏南运河达到准二级，实现 2000 吨级船舶全天候畅行；建成宿连航道全线，实现三级航道全线贯通、二级航道预留到位。

为更好地发挥干线航道网综合效益，江苏首次将通港达园内河运输专支线航道纳入建设范围。2023 年，淮安磨涧河、工业园区航道、徐州复新河 3 个专支线航道项目集中开工，预计今年年内建成。下一步，江苏将再精准确定一批“小快灵”通港达园专支线航道项目，开工建设顺堤河等项目。

推动沿江沿海港口转型发展

近年来，江苏创新推动沿江沿海港口转型发展。沿海港口层面，巩固拓展以连云港港国际枢纽海港为支撑的亚欧陆海联运出海口，打造以苏州港、南通港为支撑的上海组合港北翼，支持建设盐城港淮河生态经济带出海门户；沿江港口层

面，支持苏州港打造集装箱干线港，提升南京区域性航运物流中心能级；内河港口层面，重点加快淮安、徐州、无锡、宿迁、苏州、盐城等内河港口的集装箱作业区建设……

今年，江苏将开工建设徐州港徐州港区顺堤河作业区二期码头工程，加快建设连云港赣榆港区 10 万吨级粮油码头工程、滨海港区主港池北区通用码头三期工程，力争开工建设连云港港 30 万吨级航道改扩建工程；计划建成江阴申夏港区 15 万吨级通用码头改扩建工程、太仓浮桥作业区 7 万总吨汽车滚装码头、淮安中天精品钢帘线项目配套码头。

在开辟多式联运特色线路方面，2023 年，江苏共开行 120 余条稳定运行的多式联运线路，集装箱多式联运量 232 万标箱，同比增长 15.2%。全省稳定开行海铁联运班列 26 条，实现 13 个设区市全覆盖。今年，江苏将重点培育 10 条多式联运精品线路，完成集装箱多式联运量约 250 万标箱；培育不少于 5 条内河集装箱运输精品航线，全省内河集装箱运量力争超过 160 万标箱。

下一步，江苏将积极探索试点航道建设“拨改投”改革，计划今年在苏南运河“三改二”航道整治工程地开展试点，更好地发挥省港口集团在“水运江苏”建设中的作用。

锚定“三个转变”加快建设现代化综合交通体系

来源：中国交通新闻网 发布时间：2024-03-08

今年是实现“十四五”规划目标任务的关键一年，也是《交通强国建设纲要》印发实施5周年。“推动交通运输发展由追求速度规模向更加注重质量效益转变、由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变、由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变。”来自交通运输行业的全国人大代表和全国政协委员表示，新征程上，必须牢牢锚定“三个转变”方向，加快建设现代化综合交通体系，奋力加快建设交通强国、努力当好中国式现代化的开路先锋。

推动交通基础设施“智改数转网联”

如何锚定“三个转变”方向，实现质量变革、效率变革、动力变革，考验着各地交通运输管理部门的治理智慧。今年全国两会，作为人大代表的地方交通运输主管部门负责人，带来了当地的发展经验。

近年来，江西交通运输系统大力实施改革创新攻坚行动，激发交通运输发展新动能，全省交通运输发展实现稳中有进、稳中向好。全国人大代表、江西省交通运输厅厅长谢德强介绍，江西探索建立了“互联网+监管”科技治超模式，全省高速公路超限超载率持续归零，普通公路超限超载率下降至0.59%；加快推进“一网通办”服务能力全覆盖，交通运输政务事项“一网通办”比例上升至75%；省本级依申请服务事项进驻清单增至109项，“一张单”和“应进必进”工作走在省直单位前列。

“我们将朝着‘人享其行、物畅其流’这一美好愿景，强化规划引领，提升骨干通道的通行能力和服务水平，加强各种运输方式有效衔接，实现整体效益的最大化。同时，坚持绿色发展理念，加大科技创新力度，推进交通运输安全发展，扎实办好民生实事，让人民群众在交通运输领域的获得感成色更足、幸福感更可持续、安全感更有保障。”对于今后的转型发展之路，谢德强信心满满。

遍地开花的交通强国建设试点项目为转型发展引领方向。作为第一批交通强国建设试点单位，江苏首批 11 项试点任务已全部报交通运输部申请验收，形成了大流量高速公路集中养护、运河沿线“前港后产”临港经济发展模式、沪宁高速公路智慧扩容、“一体化+智慧执法+信用监管”交通综合执法新模式、跨部门规划协调机制等典型经验。

“我们围绕一流设施健全综合交通网络体系，围绕一流技术构建高标准智慧交通体系，围绕一流管理构建高效能现代交通治理体系。”全国人大代表、江苏省交通运输厅厅长吴永宏表示，江苏将点面结合持续深入推进交通强国建设试点，持续推动发展方式转变，以“联网、补网、强链”为重点，加快高速铁路、过江通道、高速公路、干线航道等建设，建设高质量综合交通网络体系；持续推动发展路径转变，立足物流降本增效，打造更具特色的“水运江苏”，构建畅通高效的陆海空国际运输大通道，建设高效率的现代交通物流体系；持续推动发展动力转变，推动交通基础设施“智改数转网联”，深化交通运输集约节约发展，建设高标准的智慧、绿色交通体系。

铁公水空每一个支点有序转型

综合交通如何加快形成可持续的高质量发展体制机制？让我们把视角切进不同领域，看每一个支点如何在转型中稳稳落地。

在湖南株洲，以“中车株机+中车株洲所”为代表的“厂所结合”科研生产模式，实现了企业与产业的共进演化，推动中国轨道交通装备实现从跟随到引领，也促进企业成长为国家战略科技力量。“我们秉持协同发展理念，发挥自身资源和能力优势，不断实施补链强链行动，打造涵盖器件、部件、系统、整机的分层分级产业集群生态。”全国政协委员、中车株洲电力机车研究有限公司总工程师冯江华说。

全国人大代表，贵州省公路工程集团副总经理、总工程师张胜林关注绿色公路建设这一议题已有近 10 年时间。从贵州省第一条绿色低碳示范高速公路盘兴高速公路，到绿色建造科技示范工程兴义环城高速公路，作为一名交通工程建设者，张胜林看到了山区高速公路绿色能源综合开发利用的“大有可为”。

张胜林提出要推动山区高速公路与绿色能源融合发展，以大幅度降低山区高速公路系统碳排放量和公路运营成本。她告诉记者，全国两会结束后，将与公路建设专家、工程技术骨干等共同组成调研团队，对贵州 9 条在建或运营的山区高速公路能耗情况，以及光伏发电、微风发电等绿色能源综合开发利用的技术体系、政策法规、经济模式等进行全方位调研，努力拿出一套山区高速公路通过绿色能源综合利用实现能源自洽的“贵州方案”。

“以人为本、安全健康、环境友好的世界一流绿色港口”是天津港对转型的展望。全国人大代表、天津港第一港埠有限公司拖头队副队长成卫东介绍：“我们实施零碳码头、零碳港区、零碳港口‘三步走’战略，建成全球首个‘智慧零

碳’码头，全部滚装码头实现‘近零碳’运营。”预计到今年年底，天津港风光新能源项目装机容量将达到 150 兆瓦，年发电能力近 3 亿度，减排二氧化碳近 27 万吨，相当于植树 70 万棵。

如今的天津港，“智慧港口”的名片也更加亮眼。大型集装箱装卸设备自动化率行业领先，具有自主知识产权的新一代自动化集装箱码头生产操作系统 JTOS 上线运行；发布全球首个港口全面数字孪生技术底座“津鸿”系统，“5G+智慧港口”项目荣获世界移动通信大会全球移动大奖。

在优化管理效率方面，民航领域提供了良好范例。去年，民航系统以“提升千万级机场航班近机位靠桥率专项整治”为小切口，推动提升航空服务品质，国内机场的航班截载时间逐步缩短，41 个千万级机场平均靠桥率由 79.82% 提升至 83.23%。

在全国政协委员、春秋航空董事长王煜看来，将来的民航业还应通过规划建设体量适中候机楼、优化流程布局、更新安检技术设备、提高廊桥效率等方法，进一步缩短航班截载时间，提高民航运行效率，提升旅客乘机体验，提高民航竞争力。这也是建设“四型机场”的题中之义。

四、典型案例

海洋自然资源与生态环境检察公益诉讼典型案例

来源:最高人民法院 发布时间:2023-12-29

案例 1: 河北省唐山市人民检察院诉某航运公司沉船打捞民事公益诉讼案

【关键词】

民事公益诉讼 海洋生态环境保护 沉船打捞 消除危险

【基本案情】

2016 年 7 月 2 日,广东某航运公司所属“某某 61”钢制散货船在唐山市曹妃甸海域东锚地北侧发生自沉事故,未予以打捞。沉船长 84 米,总重 2263 吨,船尾触底,船头涨潮时高于海面近 2 米。沉没时船中存有轻油约 2.6 吨、机油约 200 公斤,均属危险废物,一旦泄漏将严重污染海洋环境,且沉船位置临近海洋牧场,附近常有作业渔船经过,威胁船舶航行安全,有再次发生接触事故、引发次生污染损害的风险隐患。

【检察履职】

2020 年 7 月,唐山市人民检察院接到群众举报线索后随即展开调查,经现场勘查并向有关部门核实情况、委托出具专家意见,查明“某某 61”货船沉没原因为自沉,该船负自沉事故全部责任,但案涉航运公司一直怠于完成沉船打捞作业。因船舶在海洋非主航道沉没,海事部门无权强制责任主体打捞,2020

年 10 月，唐山市人民检察院向天津海事法院提起民事公益诉讼，请求判令航运公司打捞沉船，恢复相关海域原状，并消除环境损害风险。

【法院裁判】

本案由天津海事法院一审，天津市高级人民法院二审。法院经审理认为，某航运公司怠于打捞所属沉船，致使曹妃甸周边海洋生态环境安全以及航行安全均存在重大风险。行政执法与提起民事公益诉讼是为实现海洋环境保护目的而设定的不同方式和路径，两者并不存在冲突。在法律规定的有关部门不提起诉讼的情况下，检察机关基于案涉船舶沉没的现状，可能造成海洋生态环境损害风险、航行安全风险及其次生风险，有权提起民事公益诉讼。该沉船长期未打捞，违反了我国法律和行政法规的规定，给周边海域的海洋生态环境和航行安全带来了重大安全隐患和风险，依法应当消除危险、恢复原状，判决某航运公司于判决生效之日起九十日内完成打捞案涉沉船的全部作业。

【典型意义】

本案是因船舶沉没引发的海洋环境保护预防性民事公益诉讼案件。检察机关针对造成海洋生态环境重大损害风险的违法行为提起民事公益诉讼，要求船舶所有人承担消除危险、恢复原状的责任。人民法院准确适用“两高”《关于办理海洋自然资源与生态环境公益诉讼案件若干问题的规定》，依法确认检察机关有权向有管辖权的海事法院提起诉讼，针对船舶沉没可能发生的环境污染及航行安全风险，判决船舶所有人在合理期限内打捞沉船，消除环境污染风险。本案办理充分体现了司法机关坚持“保护优先、预防为主”的原则，及时阻止和消除破坏海洋生态环境的重大风险，为保护海洋生态环境筑牢了蓝色司法屏障。

案例 2：上海市人民检察院第三分院诉王某某等非法捕捞民事公益诉讼案

【关键词】

民事公益诉讼 海洋生态资源保护 海洋伏季休渔期 非法捕捞水产品 共同侵权

【基本案情】

2020 年 7 月 9 日，在东海海域伏季休渔期期间，王某某为牟取利益，组织沈某等共九人，驾驶悬挂“2020 伏季休渔资源调查船”横幅的船只，假借科考任务的名义至东海水域，使用桁杆拖网捕捞水产品，并故意关闭北斗系统以躲避渔政检查。至 2020 年 7 月 15 日上午，船满载停靠码头时，执法部门当场查获梭子蟹、杂鱼、虾等渔获物共计 17289 公斤。刑事判决认定，九被告均构成非法捕捞水产品罪，判处有期徒刑八个月至一年不等，缓刑一年；扣押在案的网具一顶、渔获物 17289 公斤，予以没收。因案涉渔获物长期扣押已经变质，在刑事判决作出后，公安机关对案涉渔获物作了无害化处理。

【检察履职】

上海市人民检察院第三分院经审查，认为王某某等九人非法捕捞水产品的行为，破坏了东海天然渔业资源和水生生态环境，损害了社会公共利益。经上海市价格认证中心认定，基准日 2020 年 7 月 15 日案涉捕捞的梭子蟹市场批发价格为 1689500 元。三分院委托司法鉴定科学研究院对本案进行资源损害鉴定评估，认定在东海水域禁渔期采用桁杆拖网进行非法捕捞，破坏水生生态系统食物链，影响水生生态系统的稳定，造成渔业资源直接损失额 1689500 元、恢复费用 5068500 元。

三分院于 2021 年 9 月 2 日向上海海事法院提起民事公益诉讼，请求判令王某某等九被告公开向社会赔礼道歉，连带赔偿生态环境损害费用 6758000 元，连带支付生态环境损失鉴定费用 4000 元。

【法院裁判】

上海海事法院生效判决认为，九被告在明知东海伏季休渔制度的情况下，依旧共同实施非法捕捞水产品行为，对东海海洋水产资源和海洋生态造成严重破坏，构成共同侵权。判令：王某某等九人应在省级以上媒体上公开向社会赔礼道歉，于判决生效之日起十日内连带赔偿生态环境损害费用 6758000 元、生态环境损失鉴定费用 4000 元，支持了检察机关全部诉讼请求。

【典型意义】

海洋伏季休渔期制度对保护海洋生物多样性、确保海洋渔业资源永续利用意义重大。本案被告被追究刑事责任后，检察机关依法履职，向海事法院提起民事公益诉讼，要求被告承担生态环境损害费用。海事法院依法认定非法捕捞组织人和行为人对破坏海洋生态环境的后果承担共同侵权的赔偿责任，是对违反禁渔期规定非法捕捞行为的严厉打击，既增加了侵权人的违法成本，也对潜在违法者起到警戒作用。本案中，海事法院依法支持检察机关提起的海洋自然资源与生态环境公益诉讼请求，形成多元共治格局，体现了司法机关以最严格制度最严密法治保护海洋生态环境的鲜明态度和坚定决心，是对“以时禁发”“取予有节”的海洋生态资源保护意识的生动阐释，彰显了检察公益诉讼制度在服务保障海洋生态文明建设中发挥的重要作用。

案例 3：江苏省南京市人民检察院诉周某等非法捕捞民事公益诉讼案

【关键词】

民事公益诉讼 海洋生态损害系统性评估 跨省异地劳务代偿

【基本案情】

2020 年禁渔期间，周某鼓动朱某甲、朱某乙等人出海捕捞生产作业，并承诺所有捕获渔获物由其收购。朱某甲、朱某乙在周某的鼓动和组织下，为牟取非法利益，使用“三无”船只以及发电机、电缆线等禁用工具，采用拖网作业方式，在江苏盐城市射阳新洋港近海区域，4 次非法电捕捞大黄鱼、大鲳鱼、马鲛鱼等水产品，并将非法捕捞的水产品以 2.062 万元的价格出售给周某，周某贩卖至农贸市场。

【检察履职】

江苏省滨海县人民检察院以民事公益诉讼立案后，于 2022 年 8 月 12 日将案件移送南京市人民检察院审查起诉。南京市检察院审查认为，朱某甲、朱某乙在禁渔期使用禁用工具非法捕捞水产品，严重破坏海洋生态环境，应当承担侵权责任。周某明知禁渔期禁止捕捞，仍鼓动和组织朱某甲、朱某乙进行非法捕捞，并对两人非法捕捞的水产品予以收购。上述三人侵权行为共同造成了海洋生态环境损害后果，应当承担连带赔偿责任。检察机关经综合审查，建议评估机构考虑禁渔期带电拖网作业对海洋生态系统稳定性、安全性等不利影响，分层次从禁渔期、电捕捞、拖网捕捞对海洋生态环境的破坏进行系统、全面评价。

2022 年 11 月 23 日，南京市检察院向南京海事法院提起民事公益诉讼，诉请周某等三人连带承担生态环境损害修复费用。检察机关同步开展被告生活、

工作情况调查，发现周某三人生活较为困难，且已充分认识到行为的社会危害性，建议可以环境公益劳动折抵部分赔偿。

【法院裁判】

南京海事法院生效判决认为，三被告的非法捕捞行为影响了鱼类、虾类等海洋水生生物的生长发育和繁殖，破坏了海底生物群落和生态环境的稳定，已经造成海洋生态环境的严重损害，应当承担生态环境损害修复费用和生态环境损害鉴定评估费用等环境侵权责任。三被告对海洋生态环境侵权行为具有共同故意，构成共同侵权。因三被告家庭经济困难，请求以劳务代偿的方式替代履行部分生态修复责任，检察机关表示同意。后法院判令：周某、朱某甲、朱某乙共同承担生态环境损害修复费用 247440 元。其中，103410 元用于修复被损害的海洋生态环境，剩余部分以劳务代偿的方式履行，在江苏省盐城市滨海县公安局、浙江省温州市海洋与渔业执法支队的监督下实施。周某、朱某甲、朱某乙支付评估费用 2500 元。支持了检察机关全部诉讼请求。

【典型意义】

禁渔期带电拖网捕捞对海洋生态环境造成严重破坏，司法机关在公益诉讼中要进行全面审查，推动评估鉴定不仅对“看得见”的损失进行评价，也对“看不见”的损失进行评价，助力海洋生态系统全面保护。司法机关坚持生态优先理念，创新“海上枫桥经验”，与行政执法多元协作、跨区域协调，判令被告在当地海洋行政部门监管下“家门口”劳务代偿，兼顾了生态环境保护与被告生存发展权利之间的平衡，在“一案一修复”中凸显惩治与教育相结合的司法作用，实践长三角海洋生态环境区域协同治理新模式。

案例 4：海南省海口市人民检察院诉周某某非法收购珍贵、濒危野生动物民事公益诉讼案

【关键词】

民事公益诉讼 海洋生态修复 生态损害赔偿金

【基本案情】

2013 年前后，周某某通过“以物易物”方式从他人手中收购国家重点保护野生动物玳瑁和绿海龟，并在没有取得主管部门许可的情况下进行养殖。公安机关在其养殖场内查扣活体绿海龟 10 只、活体玳瑁 5 只、绿海龟遗骨 1 副。后公安机关将前述活体绿海龟和玳瑁移交海南热带海洋学院海南省两栖爬行动物研究重点实验室“海龟保育中心”寄养，以进行放生前的野化训练。刑事判决认定周某某向他人收购玳瑁的行为构成非法收购珍贵、濒危野生动物罪，判处其有期徒刑 8 个月、罚金 3 万元；对查获的绿海龟等认为现有证据不足以证明构成犯罪，未予定罪量刑。

【检察履职】

就寄养救助在“海龟保育中心”的海龟救助、野化、放生的相关问题及海洋生态损害及其如何修复问题，海南省海口市人民检察院向“海龟保育中心”函询了专业意见，并委托江苏省海洋水产研究所进行了生态损害评估。2021 年 11 月 2 日，海南省海口市人民检察院向海口海事法院提起诉讼，主张周某某赔偿生物物种资源损失，并承担案涉海龟寄养、放生费用，在省级媒体向社会公开赔礼道歉。

【法院裁判】

本案由海口海事法院一审，海南省高级人民法院二审。法院经审理认为，周某某违法收购玳瑁，违法养殖绿海龟行为，对海洋生态环境造成了损害，应当承担生物资源和生态环境修复费用。判令周某某自判决生效之日起十日内支付海洋生态环境损害赔偿金 210595 元，该款项上交国库用于支付案涉 15 只活体海龟的寄养、放生费用或用于其他海洋生态环境修复；周某某应在判决生效之日起十日内在海南省级以上媒体公开赔礼道歉；周某某自判决生效之日起十日内支付评估费用 6400 元。

【典型意义】

本案系由非法收购国家重点保护野生动物引发的生态破坏民事公益诉讼案件。案涉玳瑁、绿海龟是有地球上“活化石”之称的海洋旗舰物种，因数量稀少，也是《濒危野生动植物种国际贸易公约》附录 I 中的保护物种，对维护海洋生物种群多样性和海洋生态系统的平衡具有重要作用。被告的非法收购及养殖行为破坏了野生动物资源和海洋生态环境，应当承担生态损害赔偿责任。在活体野生动物具有放生条件的情况下，司法机关秉持生态恢复优先理念，坚持将野化放归、生态修复作为首要选择，起诉和判决周某某承担野化训练及放归费用，充分彰显了保护海洋的传统生态意识和生态养护智慧，以全方位、立体化的司法保护体系构筑守护碧海蓝天的有力司法防线。

案例 5：浙江省宁波市人民检察院诉宁波市自然资源和规划局行政公益诉讼案

【关键词】

行政公益诉讼 非法占用海域 职责交叉重叠 监管责任确定

【基本案情】

2011 年至 2017 年，刘某某、柯某某未经依法批准擅自在浙江省宁波市某海域设立建筑垃圾消纳场所，以营利为目的，长期向海域倾倒渣土、泥浆等建筑垃圾。自 2011 年以来非法倾倒垃圾侵占海域面积逐年扩大，至案发时，海域侵占面积达 7.8964 公顷，遗留在海域的垃圾逾 70 万方。其间，行政机关于 2014 年向第三人核发上述海域使用权证，但刘某某、柯某某非法圈占海域行为造成合法使用权人一直未能实际使用该海域，影响政府工程整体开发。

【检察履职】

2020 年 3 月，浙江省宁波市鄞州区人民检察院在办理刑事案件中发现刘某某、柯某某擅自圈占海域用作垃圾消纳场所向海洋倾倒大量建筑垃圾，涉嫌未经批准非法占用海域，海域监管部门未及时发现并制止非法侵占海域行为，损害国家利益和社会公共利益。

2020 年 10 月 16 日，鄞州区检察院向资规部门制发检察建议，督促履行海域监管职责，及时追究刘某某、柯某某破坏海洋资源行政责任，责令退还侵占海域、恢复海域原状并没收违法所得。资规部门回复称，向海洋倾倒废弃物属于污染海洋环境行为，应由行使海洋环境监督管理权的部门负责，拒绝履行海域监管职责。

检察机关跟进监督，经反复论证认为，刘某某、柯某某非法设立垃圾消纳场所向海洋倾倒建筑垃圾，并派驻人员进行现场管理，事实上已经形成对海域的长期侵占，属于侵害国家海域资源。资规部门作为海域监管部门应当依法对所有侵害海域资源的行为履行海域监管职责。资规部门不依法履行职责，致使

国家利益和社会公共利益损害持续存在。2021 年 10 月 8 日，浙江省宁波市人民检察院就宁波市自然资源和规划局怠于履行海域侵占监管职责的行为向宁波海事法院提起行政公益诉讼。

【法院裁判】

宁波海事法院受理案件后，于 2021 年 11 月 16 日就海域被违法侵占的事实进行了现场勘查。2022 年 5 月 19 日，宁波海事法院开庭进行了审理。审理期间，宁波市自然资源和规划局于 2022 年 7 月 22 日作出行政处罚决定书，对刘某某、柯某某进行行政处罚。

2022 年 8 月 3 日，宁波市人民检察院申请撤回起诉。宁波海事法院认为，行政机关已经履行海域使用监管职责，检察机关申请撤回起诉，依法应予准许，故裁定准许公益诉讼起诉人撤回起诉。

【典型意义】

行政诉讼法规定检察机关可以通过行政公益诉讼促进依法行政、严格执法。检察机关在履行职责中发现对破坏海洋生态、海洋水产资源、海洋保护区的行为负有监督管理职责的行政主管部门违法行使职权或者怠于履职，致使国家利益或社会公共利益受到侵害的，应当通过提出检察建议督促其依法履行职责。行政主管部门仍然不依法履行职责的，检察机关可以向被诉行政机关所在地的海事法院提起海事行政公益诉讼。检察机关对于持续十余年的严重侵害海域资源破坏海洋环境的违法行为，敢于监督、善于监督，通过依法制发检察建议，依法提起行政公益诉讼。本案进入诉讼程序，有效督促了行政机关积极履行海域监管职责，对侵害海域资源、破坏海洋环境的违法行为进行处罚，体现

了行政公益诉讼制度补足行政执法短板，实现督促海洋环境监督管理部门依法履职，保护海洋自然资源和生态环境的重要作用。

案例 6：山东省无棣县人民检察院诉何某等非法采矿刑事附带民事公益诉讼案

【关键词】

刑事附带民事公益诉讼 海洋自然资源与生态环境 非法采砂 替代性修复

【基本案情】

渤海北部辽东湾某海域海底沉积物以沙、砾砂、砂砾为主，是优质海砂资源地。何某、梁某雇佣朱某改装船舶，在未取得海砂开采海域使用权证和采矿许可证的情况下在该海域进行非法采砂，后至滨州港海域出售时被海警当场查获。海砂经鉴定测量称重为 7821.51 吨，另有过驳的 2000 吨去向不明，盗采行为造成矿产资源和生态环境破坏，损害了社会公共利益。

【检察履职】

山东省无棣县人民检察院在办理何某、梁某、朱某非法采矿刑事案件过程中发现该公益诉讼案件线索后于 2021 年 3 月 1 日立案。该院委托山东海洋资源环境司法鉴定中心对海洋矿产资源和生态环境受损情况进行鉴定。2022 年 5 月 9 日，无棣县检察院以非法采矿罪对何某、梁某、朱某提起公诉。经依法公告后，该院提起刑事附带民事公益诉讼，诉讼请求为：1、判令被告何某、梁某、朱某采取增殖放流等替代性方式修复受损的海洋资源与生态环境；如不能修

复，应赔偿矿产资源损失 108.0366 万元，修复海洋生态环境费用 12.4352 万元；2、判令被告何某、梁某、朱某支付鉴定费用 8 万元。

一审判决作出后，无棣县检察院认为法院未认定 2000 吨去向不明海砂属于事实认定不清，依法启动二审程序，并与山东省滨州市人民检察院共同派员出席二审庭审。二审法院作出的民事调解书生效后，无棣县检察院通过召开联席会议、提供咨询等方式支持相关部门开展生态环境替代性修复工作。

【法院裁判】

山东省无棣县人民法院作出刑事附带民事判决认为，何某、梁某、朱某违反矿产资源法的规定，未取得采矿许可证擅自采矿，其非法采矿的行为致使海洋资源和生态环境遭受损失，依法应予赔偿，判决被告人何某、梁某、朱某犯非法采矿罪并判处相应刑罚，没收违法所得；何某、梁某、朱某赔偿矿产资源损失费和生态环境损害修复费及鉴定费 106.4718 万元。

二审山东省滨州市中级人民法院开庭调查并主持调解，由何某、梁某、朱某赔偿案涉矿产资源和生态环境损失费、鉴定费共计 1284718.1 元，除一审期间已缴纳的 106.4718 万元之外，剩余款项分期缴纳。二审法院经公告出具民事调解书确认了调解协议的效力。截至 2023 年 12 月，已执行到位 118 万元。

【典型意义】

非法开采海砂不仅破坏国家矿产资源，更对海底生态系统造成不可逆转的损害。检察机关在依法打击犯罪的同时，充分发挥职能作用，通过提起刑事附带民事公益诉讼依法追究行为人责任。法院在认定被告人刑事责任的同时，判令其对生态环境损害修复费用承担民事赔偿责任，让破坏生态环境者付出代

价。本案判决后，在充分征求专家意见并研究论证的基础上，因不适宜在原地直接修复受损海洋生态环境，案涉法院、检察院依托建立的涉海洋保护联动机制，启动在渤海近海海域生态系统服务功能区用已执行到位的相关案款补植复绿、增殖放流等环境替代修复方式，使受损的海洋生态环境得到有效修复，有助于维护渤海海域生物多样性。

案例 7：辽宁省盖州市人民检察院诉王某某等非法捕捞刑事附带民事公益诉讼案

【关键词】

刑事附带民事公益诉讼 非法捕捞 海洋水产资源 增殖放流

【基本案情】

王某某、韩某在禁渔期期间，驾驶渔船至辽宁省盖州市渤海海域禁渔区域，使用陷阱类网具非法捕捞八爪鱼 11000 斤，经盖州市发展和改革局认定八爪鱼价值 150300 元。

【检察履职】

2022 年 8 月，盖州市人民检察院在办理刑事案件中发现王某某、韩某于禁渔期擅自在渤海禁渔区内使用陷阱类网具非法捕捞八爪鱼，破坏海洋水产资源，损害了国家利益。2022 年 8 月 24 日，盖州市院以刑事附带民事公益诉讼案件立案，并以案件在辖区内具有重大影响向营口市人民检察院请示报告。营口市院委托，中国海洋大学山东海事司法鉴定中心对本案公益损害情况开展鉴定，认定王某某、韩某非法捕捞行为损害渤海海域海洋渔业资源，并对增殖放流方案提出建议。

2022 年 10 月 10 日，盖州市院向鲅鱼圈区人民法院提起刑事附带民事公益诉讼，依法追究王某某、韩某非法捕捞水产品刑事责任；请求判令二被告共同承担渔业资源损害赔偿金 61.6 万元、鉴定费 2 万元。

【法院裁判】

营口市鲅鱼圈人民法院生效刑事附带民事判决认为，王某某、韩某违反保护水产资源法规在禁渔期捕捞水产品，情节严重，构成非法捕捞罪。其行为还造成了渔业资源和海洋生态环境损害，应承担相应的民事侵权责任。判决二被告人犯非法捕捞水产品罪并判处相应刑罚，追缴违法所得；二被告赔偿渔业资源损害赔偿金 61.6 万元和鉴定费 2 万元。宣判后，案涉渔业资源损害赔偿金 61.6 万元已缴纳至辽宁省非税收入代解缴账户，用于修复海洋生态和资源损害。

【典型意义】

近年来，由于过度捕捞，渤海海域海洋生态环境及渔业资源受到极大损害，严重影响渤海海域渔业生物正常生长繁殖和生殖群体补充。针对破坏海洋水产资源，给国家造成重大损失的违法犯罪行为，检察机关充分发挥“刑事打击+公益诉讼+海洋生态环境修复”检察职能作用，通过综合运用上下级院一体化办案，全流程监督模式，追究违法行为人责任。人民法院在依法判处被告人刑事责任的同时，判令其赔偿渔业资源损害，对非法捕捞行为人具有震慑作用。本案判决后，为了促进生态环境及渔业资源及时有效修复，人民法院、人民检察院联合海警、当地人民政府及其职能部门开展增殖放流活动，根据鉴定机构出具报告建议，将渔业资源损害赔偿金购买符合当地海洋生态系统和物种

种群繁衍的褐牙鲈放入渤海海域，以增殖放流的方式修复海洋自然资源，展示恢复性司法理念的实践成果。

案例 8：广东省台山市人民检察院诉廖某某等非法捕捞刑事附带民事公益诉讼案

【关键词】

刑事附带民事公益诉讼 非法捕捞 生态损害计算标准 增殖放流

【基本案情】

广东省台山市位于珠江三角洲西南部，南临南海，海洋资源丰富，拥有中华白海豚省级自然保护区。每逢休渔期，中华白海豚活动更为活跃。在南海海域禁渔期内，廖某某、林某某合谋联系吴某某等多名渔船主至台山市川岛周边海域使用捕蟹笼非法捕捞共计 37.1292 万斤，价值 1191.6656 万元的水产品。

【检察履职】

2021 年 1 月，广东省台山市人民检察院在办理廖某某、林某某等五人非法捕捞水产品刑事案件时发现破坏海洋生态环境，危害中华白海豚等重要物种繁衍及生存环境，损害社会公共利益的线索。2021 年 1 月 14 日，台山市检察院以刑事附带民事公益诉讼立案。根据价格认定书、鉴定机构意见，结合全案材料，台山市检察院确定了本案的生态环境损害额为 48091608 元。为切实修复海洋生态环境，鉴定期间，台山市检察院与鉴定机构多次就修复方案进行沟通，明确增殖放流品种和投放数量，最终确定采用在案涉海域增殖放流 54649.55 万尾虾苗方式，可以及时增加水域种群数量、改善水域生态环境、保持水域生态

平衡，快速优化中华白海豚的生存环境，修复因五被告本次非法捕捞造成的海洋生态环境损害。

2021 年 4 月 23 日，台山市检察院向台山市人民法院提起刑事附带民事公益诉讼。因水生生物增殖放流具有良好的生态效益、经济效益和社会效益，为及时有效修复海洋生态环境，综合廖某某等人的实际履行能力，台山市检察院请求法院判决被告林某某、廖某某、李某某三人共同承担 54649.55 万尾虾苗增殖放流到台山市川岛附近海域的生态环境修复责任，唐某某、吴某某对上述修复责任中 2158.936 万、454.55 万尾承担连带责任；五被告对 6 万元鉴定费用承担连带赔偿责任，并在国家级以上媒体公开赔礼道歉。

【法院裁判】

本案由广东省台山市人民法院一审，江门市中级人民法院二审。法院经审理作出刑事附带民事判决认为，五被告违反水产资源法律法规，在禁渔区、禁渔期使用禁用的工具捕捞水产品，情节严重，其行为均已构成非法捕捞水产品罪；五被告共同实施损害海洋生态环境与资源保护的行为，损害社会公共利益，依法应当对生态环境损害承担修复责任。判决五被告人犯非法捕捞水产品罪并判处相应刑罚；判令廖某某、李某某、林某某三个月内购买 54649.55 万尾虾苗在案涉非法捕捞地增殖放流。唐某某、吴某某对其中 2158.936 万、454.55 万尾承担连带责任。若无法履行完毕，则廖某某、李某某、林某某支付 601.1451 万元到台山市财政局指定账户，专门用于修复生态环境，唐某某对其中 23.7483 万元、吴某某对其中 5 万元承担连带责任。判决生效后，法院、检察院联合开展释法说理，促使五被告自愿履行完毕。

【典型意义】

我国已实施二十多年海洋伏季休渔制度。对处于近岸海域食物链顶端的中华白海豚，休渔期对保障其生存具有十分重要意义。针对休渔期非法捕捞行为危害海洋生态环境与生物多样性，检察机关提起刑事附带民事公益诉讼，要求违法行为人以增殖放流方式承担破坏海洋生态环境责任。人民法院坚持恢复性司法理念，在依法作出刑事判决的基础上，依法认定附带民事公益诉讼中的生态环境修复责任。水产品是中华白海豚的重要食物来源，针对非法捕捞数量大，可能会影响中华白海豚食物来源的情况下，人民法院灵活运用增殖放流修复方式，在判决生效后委托台山市农业农村局对被告就虾苗选购、提高虾苗成活率等问题进行专业技术指导，根据生态环境特点在合理时间开展放流活动，及时修复被破坏的海洋生态，有效实现了惩治违法犯罪与修复海洋生物多样性的双重效果。

案例 9：广西壮族自治区防城港市港口区人民检察院诉许某等非法占用红树林林地刑事附带民事公益诉讼案

【关键词】

刑事附带民事公益诉讼 红树林湿地 非法填海

【基本案情】

2016 年始，防城港某置业公司法定代表人许某虚构其合作开发码头项目，骗取他人钱款用于个人消费。杨某某经人介绍认识许某，许某告知其码头项目需要大量土石方填海。杨某某和许某签订协议。后杨某某经人介绍认识广西某建筑公司法定代表人邓某某，当时其承包港口区某安置房工程弃土运输。杨某某以防城港某置业公司名义与广西某建筑公司邓某某签订《土石方工程合作协

议书》。签订协议后，在明知占用红树林地需要办理林地审批手续而未办理的情况下，杨某某、邓某某雇佣工程车从某安置房工程处装运弃土到许某指定的所谓码头项目海域填放，造成沿海湿地 13.15 亩红树林林地被毁。

【检察履职】

2021 年 10 月 21 日，防城港市港口区人民检察院就上级院移送的防城港市某村存在工程土石方非法填海造成沿海湿地红树林死亡的案件线索进行立案调查。案件办理过程中，港口区检察院发挥刑事检察职能作用，在提前介入阶段引导收集公益损害证据。针对红树林具体被损坏株数无法调查清楚的问题，向广西红树林研究中心、中国生态学学会红树林生态专业委员会、广西红树林资源保护评审委员会征询专家意见，明确案涉区域属于红树林林地，破坏红树林周围生态环境也要一并纳入修复。

2022 年 4 月 1 日，港口区检察院依法向港口区人民法院提起刑事附带民事公益诉讼。因本案中存在案涉区域红树林植被及生长环境遭受到严重破坏急需修复，但因案件侦办、审查、诉讼导致无法及时修复的现实冲突，港口区自然资源局积极履职进行统一修复并已逐渐恢复案涉区域红树林生态环境。港口区检察院根据修复红树林地支付的资金请求判令侵权人依法连带承担清除污染产生的清运土石方费用、修复生态产生的补种红树林费用，并进行公开赔礼道歉。

【法院裁判】

本案由广西壮族自治区防城港市港口区人民法院一审，防城港市中级人民法院二审。法院经审理作出刑事附带民事公益诉讼判决认为，三被告在无林

地、用海审批手续情况下，非法占用林地，导致大量红树林林地毁坏，构成非法占用农用地罪，并应承担共同侵权的连带赔偿责任。判令附带民事公益诉讼被告许某、杨某某、邓某某连带赔偿清除被毁红树林地污染产生的清运土方费用、补种红树林费用 1735048.2 元，并在防城港市新闻媒体上进行公开赔礼道歉。

【典型意义】

近年来，随着南方沿海地区经济建设发展，土石方工程施工填埋红树林湿地造成红树林大面积死亡情形时有发生。人民法院从修复受损红树林湿地环境的根本目的出发，采纳检察机关提交的证据材料和专家意见，合理认定补种株数，充分考虑红树林生态环境有效修复，合理确定修复范围和修复内容，明确生态环境损害赔偿金，既契合红树林湿地保护的特殊性，又考虑到刑事被告人实际情况。在执行过程中，人民法院、检察机关、行政机关共同督促实施，促进红树林及时有效修复。

特别鸣谢：上海市律师协会业务部