



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

二〇二四年四月刊 总第 105 期

上海市律师协会现代物流专业委员会



目录



法规速递

民用航空计量管理规定·····	2
交通运输部办公厅关于印发《公路水运平安百年品质工程创建示范工作管理办法》的通知···	5
交通运输部办公厅关于印发《公路工程施工分包负面清单（2024 年版）》的通知 ·····	14



热点关注

交通运输部 2023 年度法治政府部门建设工作情况 ·····	18
《公路交通应急装备物资储备中心技术规范》解读·····	22



行业动态

招商局集团旗下招商轮船、中国外运、招商证券、辽港股份、招商南油公布 2023 年业绩·····	25
2024 年 2 月份中国沿海（散货）运输市场分析报告·····	29



典型案例

撞船了，责任算谁的？·····	33
跨洋之旅遭遇“水劫”，咋赔？·····	35
不可抗力竞合背景下情势变更规则的适用·····	37



现代物流专业委员会主任：狄朝平

副主任：胡小俐、彭朝辉 周喆豪

本期责任编辑：北京炜衡（上海）律师事务所 彭朝辉 律师



法规速递

- 民用航空计量管理规定（中华人民共和国交通运输部令 2024 年第 6 号）
- 交通运输部办公厅关于印发《公路水运平安百年品质工程创建示范工作管理办法》的通知
- 交通运输部办公厅关于印发《公路工程施工分包负面清单（2024 年版）》的通知





民用航空计量管理规定

（中华人民共和国交通运输部令 2024 年第 6 号）

《民用航空计量管理规定》已于 2024 年 3 月 22 日经第 4 次部务会议通过，现予公布，自 2024 年 6 月 1 日起施行。

部长 李小鹏

2023 年 3 月 27 日

民用航空计量管理规定

第一条 为了加强对民航计量工作的监督管理，保障民航量值的准确可靠，根据《中华人民共和国计量法》《中华人民共和国计量法实施细则》等法律、行政法规，制定本规定。

第二条 在中华人民共和国境内开展民航计量器具管理、民航专用计量标准的建立和使用、民航部门计量技术规范制修订等活动，应当遵守本规定。

第三条 民航计量实行国家法定计量单位制度，包括国际单位制计量单位和国家选定的其他计量单位。根据民航的特殊需要，使用非国家法定计量单位的，按照有关规定执行。

第四条 中国民用航空局（以下简称中国民航局）依据职责对民航计量工作实施监督管理。

中国民航局可以委托民航计量技术支持单位具体负责民航领域有关计量实施工作。

第五条 民航计量器具包括通用计量器具和民航专用计量器具。

民航企业、事业单位应当根据需要在使用的计量器具进行溯源，保证量值准确可靠。通用计量器具应当溯源至国家计量基准或者社会公用计量标准。民航专用计量器具，应当溯源至民航专用计量标准；进口民航专用计量器具国内无法溯源的，可以采用国际比对的方式进行溯源。



第六条 中国民航局可以根据工作需要，委托民航企业、事业单位建立民航专用计量标准。

建立民航最高专用计量标准的，受委托单位应当通过中国民航局向国务院计量行政部门申请，经国务院计量行政部门主持考核合格后使用。

第七条 建立和使用民航专用计量标准，应当满足下列要求：

- （一）经计量检定合格；
- （二）具有正常工作所需的环境条件；
- （三）具有称职的保存、维护、使用人员；
- （四）具有完善的管理制度。

第八条 民航最高专用计量标准依照《中华人民共和国计量法》《中华人民共和国计量法实施细则》等规定，实行强制检定。

民航其他专用计量标准，由使用单位定期自行检定或者送其他计量检定机构检定。

第九条 民航计量检定机构出具的计量数据应当具备准确性和溯源性，符合相关法律法规和计量技术规范要求。

第十条 民航计量检定机构应当建立计量数据、结果以及其他必要信息的追溯机制，对测量过程和条件的相关记录、报告副本应当建立档案。

第十一条 开展强制检定工作的民航计量检定机构，应当通过下列形式获得县级以上人民政府计量行政部门授权：

- （一）被授权成为法定计量检定机构；
- （二）被授权开展强制检定工作。

执行强制检定任务的计量检定人员，应当获得注册计量师职业资格证书并进行注册。

开展民航专用计量器具计量检定工作应当执行国家计量检定规程或者民航部门计量检定规程。

第十二条 制定民航部门计量技术规范应当遵循下列原则：

- （一）符合计量相关法律、行政法规和部门规章的规定；



（二）用于民航专用计量器具或者专用参数；

（三）与国家计量技术规范协调一致。

第十三条 已有国家计量技术规范的，一般不再制定民航部门计量技术规范；对于没有国家计量技术规范的民航专用计量器具，可以制定民航部门计量技术规范。

民航部门计量技术规范由中国民航局组织制定并发布。

第十四条 民航部门计量技术规范免费向社会公开。

第十五条 对具有技术创新或者自主知识产权、技术水平较高以及取得显著效益的民航部门计量技术规范，按照国家有关规定给予奖励。

第十六条 中国民航局依据职责对民航计量器具管理、民航专用计量标准建立和使用开展监督检查。

第十七条 民航企业、事业单位有下列行为之一的，由民航行政机关责令限期改正；逾期不改正的，予以警告；情节严重的，处 1 万元以上 3 万元以下的罚款：

（一）违反本规定开展计量检定活动；

（二）违反本规定对民航计量器具、民航专用计量标准进行量值溯源。

第十八条 违反本规定，《中华人民共和国计量法》《中华人民共和国计量法实施细则》等法律、行政法规对其处罚有明确规定的，从其规定。

第十九条 本规定中下列用语的含义是：

（一）民航专用计量器具，是指为满足民航特殊需要在民航行业范围内使用的计量器具。

（二）民航计量检定机构，是指承担民航领域计量检定工作的法人组织。

（三）民航计量技术支持单位，是指受中国民航局委托，开展民航计量技术实施的法人组织。

（四）民航行政机关，包括中国民航局和民航地区管理局。

第二十条 本规定自 2024 年 6 月 1 日起施行。原中国民用航空总局于 1996 年 10 月 11 日公布的《中国民用航空计量管理规定》（民航总局令第 55 号）同时废止。



交通运输部办公厅关于印发

《公路水运平安百年品质工程创建示范工作管理办法》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），长江航务管理局：

经交通运输部同意，现将《公路水运平安百年品质工程创建示范工作管理办法》印发给你们，请结合工作实际，认真组织实施。

交通运输部办公厅

2024年3月1日

公路水运平安百年品质工程创建示范工作管理办法

第一章 总则

第一条 为规范公路水运平安百年品质工程创建示范工作，推动公路水运工程建设安全发展、高质量发展，加快建设交通强国、质量强国，根据中共中央办公厅、国务院办公厅印发的《创建示范活动管理办法（试行）》，制定本办法。

第二条 公路水运工程建设领域开展平安百年品质工程创建示范工作及其监督管理，适用本办法。

第三条 平安百年品质工程创建示范工作主要包括平安百年品质工程创建示范项目的申报审核、组织实施、平安工程冠名、创建示范验收、成果转化与经验推广等。

第四条 交通运输部负责组织全国公路水运平安百年品质工程创建示范工作。

省级交通运输主管部门、长江航务管理局（以下合称为创建主管部门）负责具体组织开展本行政区域、本领域的平安百年品质工程创建示范工作并对其监督管理。



第五条 平安百年品质工程创建示范工作坚持全生命周期建设发展理念，以有效管控施工质量安全风险、提高工程安全性和耐久性为目标，坚持经济合理原则，推动精品建造和精细管理，从工程设计、建造技术、材料产品、机具装备、工艺工法、检测方法、智能技术应用、组织管理等方面开展技术创新和管理创新，推进成果转化和经验推广，推动公路水运工程建设安全发展、高质量发展。

第二章 申报审核

第六条 申报创建示范项目的基本条件如下：

（一）通过依法审批、核准或备案，并批准开工建设的公路水运工程项目，原则上工程进度不超过30%或公路工程项目具备创建期限不少于2年，水运工程项目具备创建期限不少于1年；

（二）桥梁、隧道、码头、航道、通航建筑物、防波堤等具有独立代表性的工程，应满足以下条件：

1.公路工程：斜拉桥、悬索桥、拱桥等结构复杂的特大型桥梁及大型枢纽互通，3000米以上特长隧道；

2.水运工程：规模达到10万吨级以上集装箱码头或3万吨级以上其它沿海码头，1000吨级以上内河码头，沿海10万吨级以上或内河Ⅲ级及以上的航道、通航1000吨级以上船舶的通航建筑物，重要的防波堤、护岸等；

（三）创建示范工作内容符合国家政策和行业发展方向，有助于管控施工质量安全风险，提高工程安全性和耐久性，创建成果和经验做法具有应用推广价值；

（四）具备开展创建示范工作的人员、技术、装备、资金等保障条件；

（五）按规定开展平安工地建设工作，建设方案操作性强，具有明确具体平安工地建设内容和工作要求。

第七条 交通运输部安全质量监管部门（以下简称“部安全质量部门”）组织开展公路水运平安百年品质工程创建示范项目（以下简称“创建示范项目”）申报工作。

建设单位可自愿申报创建示范项目，向创建主管部门提交创建示范工作实施方案及《技术问题清单》《技术创新清单》《科研攻关清单》（以下简称“三个清单”），实施方案编制要点见附件1。



创建主管部门对创建示范工作实施方案等申报材料进行初审。初审通过的，择优排序向交通运输部推荐申报项目。

第八条 部安全质量部门将受理的申报项目有关信息向社会公示，公示时间不少于5个工作日。

部安全质量部门会同相关部门，组织评审专家组围绕有效管控施工质量安全风险、提高工程安全性和耐久性，从主攻方向符合性、创建内容科学性、实施路径可行性、创建措施经济性、实施计划合理性、预期成果实用性、保障措施有效性以及“三个清单”针对性等方面，对项目申报材料进行评审，形成评审意见。

评审专家组根据评审意见，形成《公路水运平安百年品质工程创建示范项目建议名单》。

第九条 部安全质量部门对《公路水运平安百年品质工程创建示范项目建议名单》进行审议。经审议同意的向社会公示，公示时间不少于5个工作日。无异议的，经部专题会议研究审议通过后，印发《公路水运平安百年品质工程创建示范项目名单》并向社会公布。

第三章 组织实施

第十条 创建示范项目建设单位应当协调设计、施工、监理、检测等具体承担单位按照实施方案及“三个清单”有序推进各项工作，组织对创建示范工作推进情况开展自查自评。

具体承担单位应当按照实施方案及“三个清单”要求，加强组织实施，开展技术创新和管理创新，推动创建成果和经验做法示范应用及总结推广，发挥示范引领作用。

第十一条 创建示范工作实施过程中，工程项目需进行重大调整的，建设单位可对实施方案进行相应调整完善，并经创建主管部门审核同意后抄送部安全质量部门。

第十二条 创建主管部门适时对创建示范项目开展调研督导，及时解决存在的问题，推动创建示范工作顺利实施。

第十三条 创建主管部门应将工程质量安全状况、创建示范工作开展、实施方案及“三个清单”落实、创建成果和经验做法示范应用、平安工地建设等纳入检查内容，对创建示范项目开展年度检查。

第十四条 部安全质量部门对各地开展创建示范工作适时开展督导调研，指导创建示范工作组组织实施、创建示范项目推进、创建成果和经验做法示范应用及总结推广等。



第十五条 建设单位应对创建示范工作推进情况进行季度或半年度总结，并报创建主管部门和部安全质量部门。

第十六条 创建示范项目在建设实施期限内发生下列情形之一的，部或创建主管部门取消其创建示范项目资格：

- （一）发生质量安全责任事故的；
- （二）发现创建示范工作中存在严重弄虚作假行为的；
- （三）保障措施无法达到创建示范工作要求的；
- （四）由于不可抗力或工程项目发生重大变更等原因致使创建示范工作无法进行的；
- （五）因质量安全问题导致舆情并经核查属实的；
- （六）参建单位存在严重违法行为或造成重大不良社会影响的；
- （七）其他不再具备开展创建示范工作的情形。

第四章 平安工程冠名

第十七条 符合以下条件的公路水运工程项目，由建设单位或工程总承包单位自愿向创建主管部门提出平安工程冠名申请。

- （一）项目施工工艺复杂，作业安全风险高，项目施工期间积极推广采用先进技术、工艺和装备，有效管控施工安全风险，安全管理经验突出；
- （二）平安工地建设规范有序，示范引导作用明显，项目施工期间平安工地建设年度考核均合格；
- （三）项目已交工验收，项目施工期间未发生生产安全责任事故。

第十八条 创建主管部门对项目申报材料进行初审，征求同级有关部门意见后，形成推荐意见和项目排序报交通运输部。交通运输部会同有关部门按下列程序开展冠名工作。

- （一）申报受理公示。创建主管部门推荐报送的项目受理完成后，交通运输部对申报项目有关信息公示不少于5个工作日。
- （二）程序审查。结合公示有关情况，交通运输部组织对申报项目申报材料完整性和申报条件



符合性进行审查，程序审查工作可委托相关专业机构开展。

（三）专家会审。交通运输部会同有关部门组成专家组围绕申报项目特点、建设难点、安全风险点、安全管理亮点等内容开展专家会审，对项目安全管理理念、新技术、标准化建设、信息化推广、平安工地建设等方面的典型性、代表性、可推广性提出书面意见，拟定专家评语和推荐意见。按照推广、借鉴、肯定三个档次对申报项目确定推荐排序及推荐意见。

（四）联合审定。交通运输部会同有关部门组成联合审定委员会，主要工作包括：听取程序审查和专家会审工作情况报告；抽查项目申报材料相关信息；对争议处理情况进行研究；对专家会审结果进行联合审定。

（五）发文公布。联合审定结果经公示5个工作日后，交通运输部会同有关部门联合发文对平安工程冠名项目名单进行公布。

第五章 创建示范验收

第十九条 平安百年品质工程创建示范工作验收由创建主管部门具体组织开展，包括创建示范项目验收和创建成果推广。

第二十条 创建示范项目验收应当具备以下条件：

- （一）创建示范项目已完工并经交工验收合格，投入试运行1年以上；
- （二）创建示范工作内容已按实施方案完成；
- （三）涉及工程安全性和耐久性的工程实体质量和安全管理等有关创建成果基本达到预期目标；
- （四）创建示范工作形成的创建成果和经验做法已进行了示范应用，具有转化推广价值。

第二十一条 创建示范项目符合验收条件的，建设单位可向创建主管部门提出验收申请，并提交创建示范工作总结报告（见附件2）。

第二十二条 创建主管部门组织验收专家组对创建示范项目开展验收。验收专家组形成《公路水运平安百年品质工程示范项目验收通过建议名单》。

第二十三条 创建主管部门应当对《公路水运平安百年品质工程示范项目验收通过建议名单》进行审定。通过审定的，应当向社会公示，公示时间不少于5个工作日。

经公示后无异议或有异议但核实通过的，印发《公路水运平安百年品质工程示范项目验收通过



名单》并向社会公布，抄送部安全质量部门。

第二十四条 创建主管部门可将具有行业示范应用和转化推广价值的创建成果报部安全质量部门。创建成果经专家评审后，组织宣传推广。

第二十五条 已验收通过的平安百年品质工程示范项目或获得平安工程冠名的工程项目发生下列情形之一的，撤销示范项目验收或平安工程冠名，并向社会公布：

- （一）工程施工期间存在瞒报质量安全责任事故的；
- （二）工程质量安全相关数据信息、创建示范工作相关数据信息、创建方案、总结报告、创建成果等材料存在影响示范项目验收和成果认定结论或冠名结果的造假行为的；
- （三）工程设计使用年限内运营期发生工程问题是由于建设期设计施工等原因直接造成的；
- （四）部或创建主管部门判定撤销示范项目验收及创建成果结论或平安工程冠名的其他情形。

第六章 成果转化与经验推广

第二十六条 创建主管部门应建立平安百年品质工程创建示范工作激励机制，可将创建示范工作与信用管理、评优评先等方面工作挂钩。

第二十七条 创建主管部门应推动创建示范项目积极开展创建成果示范应用和经验做法转化推广。经济合理、成熟有效的创建成果和经验做法应及时转化为规章制度及标准规范。

第二十八条 创建主管部门应建立创建成果目录并定期更新，推动公路水运工程项目自主选择应用科学先进、经济适用的创建成果，有效控制建设成本，提高工程安全性和耐久性。

第二十九条 各级交通运输主管部门可适时通过现场观摩、经验交流、技术研讨等方式，推动创建成果和经验做法示范应用及总结推广。

第三十条 各级交通运输主管部门应加强平安百年品质工程建设宣传报道，充分运用新媒体等渠道宣传创建示范工作，营造良好创建示范工作氛围，有效提升平安百年品质工程的社会美誉度和公众认可度。

第三十一条 创建示范工作形成的知识产权，其归属、管理和使用按照国家和部有关知识产权管理规定执行。

第七章 附则



第三十二条 省级交通运输主管部门、长江航务管理局可参照本办法制定实施细则。

第三十三条 本办法自发布之日起施行。

附件 1

公路水运平安百年品质工程创建示范工作实施方案编制要点

一、概述

项目工程概况、建设规模、投资及审批情况、建设工期及进展情况、参建单位等。

二、建设理念及内容

项目建设理念和管理目标，建设内容及保障工程质量安全所采用科学先进、经济适用的工艺工法、机械设备、检测方法等。开展创建示范工作的必要性、可行性分析。

三、创建示范内容

（一）围绕行业发展现状、项目建设特点，分析工程质量安全关键问题。

（二）围绕全生命周期建设发展理念、实施精品建造和精细管理、管控施工质量安全风险、提高工程安全性和耐久性等方面提出主攻方向。

（三）从工程设计、建造技术、材料产品、机具装备、工艺工法、检测方法、智能技术应用、组织管理等方面明确创建内容、实施路径、创建措施和责任分工。

（四）围绕提高施工安全管控能力，提出拟采取的新理念、新技术、新设备，以及完善平安工地建设机制等内容。

（五）阐述项目开展平安百年品质工程创建示范工作实施计划，明确关键时间节点和任务。

四、预期目标

提出创建示范工作预期指标，应当列明预期指标现状值和创建完成后达到的预期目标值。

五、预期成果推广前景和效益分析

提出创建示范工作预期成果，评估推广应用前景，进行经济社会效益分析。



六、保障措施

明确创建示范工作保障措施，包括但不限于技术团队、组织人员、技术、装备、资金投入等方面具体措施。

七、附件

技术问题清单：旨在收集创建示范过程中，以提升工程安全性、耐久性为目标，探索想解决但没有解决的技术问题。主要包括所属类型、技术问题名称、内容简要描述等。

技术创新清单：旨在收集创建示范过程中，围绕精品建造和精细管理，开展技术创新和管理创新，能够在创建示范项目中解决并形成成果。主要包括所属类型、技术问题名称、创新技术成果描述等。

科研攻关清单：旨在收集创建示范过程中，针对提升工程全生命周期发展水平和工程质量安全，需要通过科学研究原创性技术，解决工程具体“卡脖子”问题。主要包括所属类型、科研攻关名称、攻关方向、解决具体内容、预期成果。

所属类型：工程设计、建造技术、材料产品、机具装备、工艺工法、检测方法、智能技术应用、组织管理等方面。

附件 2

公路水运平安百年品质工程创建示范工作总结报告编制要点

一、创建示范工作总体情况

（一）创建示范工作完成情况。总结阐述创建示范工作总体完成情况、具体措施、经验做法等。对工程项目建设安全和实体质量情况进行评价（质量数据应以交工验收检测报告、交通运输主管部门监督抽检数据为准）。

（二）实施方案执行情况。评估分析实施方案确定的主攻方向和创建内容等完成情况、存在问题。

对实施方案变更调整及审批备案情况进行说明。

二、创建示范工作成果情况



创建示范工作成果简介，重点阐述创建成果研究及示范应用情况。

对照预期目标值评估完成情况，应当列明预期目标值、现状值及指标完成情况，进行技术性能分析对比。

对于提升较为显著的工程实体质量指标，应系统总结相关管控措施和经验做法；对于实体质量指标未达到要求的，应阐述存在的问题。

三、成果推广前景和效益分析

（一）成果推广情况。重点阐述创建成果已进行推广应用情况以及未来推广应用前景。

（二）经济社会效益分析。重点阐述创建成果对推动交通基础设施安全发展、高质量发展，行业发展进步产生的重要影响，对管控施工质量安全风险、提高工程安全性和耐久性的作用以及其他经济社会效益。

四、建议

提出推进平安百年品质工程创建示范工作的相关建议。

五、附件

《平安百年品质工程创建成果及经验做法汇编》。

抄送：部法制司、综合规划司、人事教育司、公路局、水运局、科技司，中国交通建设集团有限公司，中央纪委国家监委驻交通运输部纪检监察组。



交通运输部办公厅关于印发

《公路工程施工分包负面清单（2024年版）》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）：

为落实《公路工程施工分包管理办法》等有关规定，经交通运输部同意，现将《公路工程施工分包负面清单（2024年版）》印发给你们，请认真抓好落实。

交通运输部办公厅

2024年2月20日

公路工程施工分包负面清单

（2024年版）

以下主体和关键性工作不得进行施工分包：

一、桥梁工程

（一）高度 ≥ 20 米的水中沉井基础。

（二）水深 ≥ 10 米的围堰工程（钢结构制作和运输除外）。

（三）具有下列情形之一的梁式桥上部承重结构（钢结构制作和运输除外）：

1. 高度 ≥ 20 米落地式支撑架施工的现浇梁；
2. 附着式支撑架施工的现浇梁；
3. 节段重量 ≥ 200 吨或长度 ≥ 4.5 米悬臂施工的现浇梁；
4. 跨度 ≥ 55 米移动模架施工的现浇梁；
5. 节段重量 ≥ 200 吨或长度 ≥ 4.5 米悬拼工法施工的装配式节段梁；



- 6.整孔预制安装的预制梁（外购梁预制、运输除外）；
- 7.单体自重 ≥ 200 吨的装配式梁；
- 8.顶推系统支撑跨度 ≥ 55 米施工的上部承重结构；
- 9.上跨既有一级及以上公路、主干路及以上城市道路、铁路的上部承重结构。

（四）单孔跨径 ≥ 1000 米悬索桥、单孔跨径 ≥ 600 米斜拉桥、单孔跨径 ≥ 400 米拱桥的上部承重结构（钢结构制作和运输除外）。

二、隧道工程

（一）沉管工法施工的水中隧道的预制安装（基槽开挖、回填、浮运除外）。

（二）盾构法、TBM工法施工的隧道（管片预制、运输除外）。

（三）高瓦斯隧道（瓦斯抽排、爆破、二衬、出碴运输除外）。

（四）长度超过3千米，且与下列情形之一并存的隧道：

- 1.深埋富水；
- 2.岩溶强发育地段；
- 3.V级及以上围岩且开挖断面 ≥ 150 平方米（爆破、二衬、出碴运输除外）。

（五）非无轨运输出碴隧道斜井，直径 ≥ 5 米且深度 ≥ 300 米的隧道竖井（爆破除外）。

（六）下穿既有一级及以上公路、主干路及以上城市道路、铁路、江河湖海，且长度 ≥ 50 米的隧道工程（爆破、二衬、出碴运输除外）。

三、路基和路面工程

涉及大型滑坡、泥石流、冻土等不良地质和特殊性岩土处治工程，大型支挡防护工程，特殊高填深挖路基，有特殊技术要求的路面工程，桥面（隧道）铺装工程等，是否增补纳入负面清单，由省级交通运输主管部门根据本行政区域内公路工程建设实际情况自行确定。

抄送：中央纪委国家监委驻交通运输部纪检监察组，审计署交通运输审计局。





热点关注

- 交通运输部 2023 年度法治政府部门建设工作情况
- 《公路交通应急装备物资储备中心技术规范》解读





交通运输部 2023 年度法治政府部门建设工作情况

来源：中国交通运输部

2023 年，在党中央、国务院坚强领导下，交通运输部坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党的二十大和二十届二中全会精神，深入学习贯彻习近平法治思想，持续深化交通法治建设，坚持以高水平法治服务保障交通运输高质量发展。

一、坚持法治引领，持续推进交通法治建设

（一）深入学习贯彻习近平法治思想。深入学习领会习近平法治思想的重大意义、丰富内涵、精神实质和实践要求，并用以武装头脑、指导实践、推动工作。部党组理论学习中心组专题学习习近平法治思想。举办全国交通运输系统领导干部习近平法治思想学习研讨班，不断提高领导干部运用法治思维和法治方式解决问题的能力水平。

（二）建立健全组织领导体制机制。优化整合交通运输部法治政府部门建设和推进职能转变领导小组，由主要负责同志担任组长，定期召开领导小组会议，专题研究部署交通法治工作。

（三）高质量做好行政复议应诉工作。依法办理行政复议案件 75 件和应诉案件 115 件。梳理行政复议应诉案件基本情况及特点，并针对性提出意见建议，从源头上规范行政行为。针对行政复议案件中反映出的过罚不当、“一刀切”扣车等问题，约谈相关单位，切实提高行政执法规范化水平。加强府院联动，推动完善多元化预防化解行政争议机制。



（四）全面加强审查把关。严格把好合法性和公平竞争审查关，依法对 63 件党组规范性文件、行政规范性文件、重大行政决策等进行审查。开发线上审查模块，推动流程信息化。选聘法律顾问对 500 余份经济合同进行审查，规范经济合同管理。

（五）不断提升普法宣传效果。全面贯彻“谁执法谁普法”普法责任制，继续组织实施“八五”普法规划并开展中期评估工作。常态化推介地方法治建设典型做法，持续开展“以案释法”活动，充分发挥示范带动作用。部署开展“宪法宣传周”“全民国家安全教育日”等主题活动，举办行政复议法专题讲座。

（六）自觉接受外部监督。办理完成 544 件人大代表建议和 224 件政协委员提案，建议、提案答复率 100%。主动公开政府信息 474 条，受理政府信息公开申请 286 件。

二、加强统筹协调，加快推进重点立法项目进程

（一）全面加强立法统筹。印发贯彻落实《十四届全国人大常委会立法规划》工作方案，成立由主要负责同志任组长的领导小组并召开第 1 次会议，切实推进立法项目实施。推动将铁路法列入全国人大常委会 2023 年度立法计划，推动将城市公共交通条例、道路运输条例等 5 部法规列入国务院 2023 年度立法计划，科学编制并印发实施部年度立法计划，合理安排重点立法项目。组织开展交通运输“十四五”立法规划中期评估，全面跟踪项目进展情况。开展 5 轮次法规、行政规范性文件等的专项清理。完成部外法规征求意见 120 余件，重点配合推进海洋环境保护法、危险化学品安全法等立法工作，及时反映行业诉求。

（二）加快推进重点法规规章立法进程。推动无人驾驶航空器飞行管理暂行条例正式印发实施。加快推进铁路法、海商法、民用航空法、港口法、收费公路管理条例、农村公路条例、城市公共交通条例、道路运输条例、国际海运条例等重点法规规章制修订。出台铁路运



输服务质量监督管理办法、道路运输车辆技术管理规定、港口危险货物安全管理规定等25件部门规章，为行业发展保驾护航。

三、深化综合行政执法改革，落实执法规范化长效机制

（一）深化综合行政执法改革。组织召开全国深化交通运输综合行政执法改革现场会，明确深化改革总体要求和工作任务，持续推进落实改革“后半篇”文章。邀请改革牵头部门开展集中调研，研究分析共性问题，推动加快形成权责统一、权威高效、监管有力、服务优质的交通运输综合行政执法体制。

（二）保持队伍正风肃纪高压态势。坚持严的总基调，保持正风肃纪高压态势，通报违法违纪案件，发挥反面典型警示作用。组织开展2023年综合执法检查，通过暗访基层执法站所、核查处理问题线索、查阅资料案卷、抽考执法人员、座谈调研等方式，以督促进、以查促改，进一步规范执法行为。

（三）夯实基层执法基本功。聚焦执法队伍素质能力短板弱项，建立线上培训课程体系，举办交通运输综合行政执法局长培训班、组织全国执法队伍轮训、开展“职业道德大讲堂”，以点带面推动执法队伍素质能力整体提升。组织京津冀地区、长三角地区等5个片区共26个试点单位开展区域执法协作试点示范，推动政策制度协同，加强数据信息共享和执法联勤联动，支撑保障区域协调发展战略。建立执法案例指导制度，组织开展行政执法案卷评查和典型执法案例评析，树立“社会效果好、人民群众满意”的好案卷标准。建成并运行部级执法综合管理信息系统，实现27个省份部省系统联网对接，为执法监管协同联动提供数据支撑。

目前，交通法治建设还存在一些薄弱环节，如重点立法项目需加快突破、综合行政执法改革配套政策需尽快完善、基层执法为民理念需进一步强化等。2024年，交通运输部将继续坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入学习贯彻习近平法治思想，加快完



善综合交通法规体系，切实做好交通运输综合行政执法改革的“后半篇”文章，为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提供坚实法治服务保障。



《公路交通应急装备物资储备中心技术规范》解读

来源：中国交通运输部

近日，交通运输部发布了《公路交通应急装备物资储备中心技术规范》（JTG/T 6420—2024，以下简称《规范》），作为公路工程推荐性行业标准，自 2024 年 6 月 1 日起施行。现就《规范》编制背景、定位、主要内容及特点等解读如下：

一、编制背景

中共中央、国务院印发的《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》，对交通运输应急保障能力建设提出了新要求。为加强交通运输应急能力建设，提升公路交通应急装备物资储备水平，2022 年交通运输部联合国家发展改革委印发了《国家区域性公路交通应急装备物资储备中心布局方案》。目前，各级交通运输主管部门正在积极推进公路交通应急装备物资储备中心建设，推动构建国、省、市三级公路交通应急物资储备体系。为了规范与指导公路交通应急装备物资储备中心的建设维护，提高公路交通应急保障能力和应急处置效率，交通运输部制定了本规范。

二、标准定位

根据现行《公路工程标准体系》（JTG 1001），在公路工程标准体系六大板块中，《规范》为公路运营板块应急处置模块的标准，用以规范公路交通应急装备物资储备中心建设、应急装备与应急物资配备等内容。

三、主要内容及特点

鉴于我国各片区突发事件、路网密度、土地资源等建设基础差异较大，《规范》在充分考虑实际需求和客观条件的基础上，在建设规模、建设选址、应急装备和应急物资配置等方面按照西部、中部、东部进行区分。《规范》共 8 章和 3 个附录，分别是：1 总则；2 术语；3 基本规定；4 建设规模；5 建设选址与总平面布局；6 建筑工程；7 应急装备与应急物资；8 运营维护；附录 A 国家区域性公路交通应急装备物资储备中心形象标识样式及主要参数；附录 B 省级公路交通应急装备物资储备中心形象标识样式及主要参数；附录 C 国家区域性公路交通应急装备物资储备中心主要应急装备关键参考参数。主要内容包括：



（一）明确了公路交通应急装备物资储备中心的定义和分级分类。

明确公路交通应急装备物资储备中心是为应对公路交通突发事件所建设，储备相关应急装备及应急物资，经拓展具备应急演练培训和应急管理功能的基地。公路交通应急装备物资储备中心包括国家区域性、省级和地市级三级。国家区域性公路交通应急装备物资储备中心包括基本型和增强型两类。

（二）明确了公路交通应急装备物资储备中心的建设内容和建设规模。

一是明确了公路交通应急装备物资储备中心的主要建设项目，包括仓储用房、应急演练场地以及配套用房，并规定了建设项目的建设内容和功能要求等；二是明确了仓储用房、应急演练场地、配套用房等各建设项目的建筑面积，以及公路交通应急装备物资储备中心的建设用地指标。

（三）明确了公路交通应急装备物资储备中心的建设选址与总平面布局要求。

一是从规划选址、交通运输条件、地质水文条件、市政基础设施条件等方面明确了建设选址要求；二是从建筑布局、建筑间距、出入口设置、交通组织、场地竖向设计、标志标线以及形象标识等方面明确了总平面布局要求。

（四）明确了公路交通应急装备物资储备中心的建筑工程要求。

一是明确了建筑结构形式、使用年限、抗震设防、防火防雷等建筑设计要求；二是明确了给水排水、供电设施、照明设备、供暖通风以及公共安全系统等设备设施要求；三是明确了验收要求。

（五）明确了公路交通应急装备物资储备中心应急装备与应急物资配置要求。

一是明确了应急装备和应急物资的种类、功能、性能参数，以及储备模式等一般规定；二是明确了各片区、各级公路交通应急装备物资储备中心应急装备和应急物资的配置种类要求；三是明确了各级公路交通应急装备物资储备中心应急装备和应急物资配置数量的基本要求，以及国家区域性公路交通应急装备物资储备中心应急装备和应急物资配置数量的具体要求。

（六）明确了公路交通应急装备物资储备中心的运营维护要求。



一是明确了公路交通应急装备物资储备中心应急装备和应急物资的定期检查保养、维修更新、周期性管理等要求；二是明确了公路交通应急装备物资储备中心信息化管理方面的要求。

各地应以《规范》发布实施为契机，加快推进已规划建设应急储备中心的前期工作，落实土地等要素条件，推动项目早日建设，形成应急力量。



行业动态

- 招商局集团旗下招商轮船、中国外运、招商证券、辽港股份、招商南油公布 2023 年业绩
- 2024 年 2 月份中国沿海（散货）运输市场分析报告





招商局集团旗下招商轮船、中国外运、招商证券、辽港股份、招商南油公布 2023 年业绩

4月16日，招商局集团携手旗下招商轮船、中国外运、招商证券、辽港股份和招商南油等5家上市公司，召开招商局集团沪市上市公司集体业绩说明会。

招商局集团副总经理冯波鸣和5家上市公司管理层出席说明会，通过现场互动、线上文字互动等方式与投资者展开交流。招商轮船、中国外运、招商证券、辽港股份和招商南油分别介绍了2023年度财务绩效表现、业务发展状况、利润分配方案和生产经营等工作完成情况。冯波鸣和5家上市公司管理层与投资者就行业市场形势、公司战略规划、ESG建设、数字化转型、助力新质生产力等普遍关注的热点问题进行了深入交流。





招商轮船：归母净利润 48.37 亿元

招商轮船总经理王永新在业绩说明会上介绍，2023 年，面对航运市场波动加剧、分化加速，集运、散货市场双下跌的不利局面，招商轮船坚持稳字当头、稳中求进，聚焦主责主业，统筹发展与安全，利润总额保持稳定，盈利能力持续增长，整体经营稳中向好。

2023 年，招商轮船全年实现营业收入 258.81 亿元，归属于母公司股东的净利润 48.37 亿元，扣非归母净利润 46.40 亿元，分红派息比例增加至 40%，每 10 股派息 2.38 元。招商轮船油轮板块抢抓市场复苏机遇，精准控制定载节奏，利润创历史新高；气运板块持续提升主控船舶长约比例，丰富多元客户结构；散货板块有效平衡即期经营和远期锁定；滚装板块内贸提质增效，外贸抢出效益；集运板块不断完善网络布局，优化航线运营。

未来，招商轮船将秉承“质量、效益、规模”均衡发展理念，立足“2+3”战略格局，不断优化油运、干散货运输业务结构，保持全球领先的 VLCC 和 VLOC 船东地位，加快建设自主 LNG 经营管理平台，加强滚装运输外贸业务能力，扩大集运业务自有船队及自有箱规模；强化创新驱动，积极推进物联网、大数据、区块链、AI 等技术应用，打造智慧航运平台，利用数字化赋能主业；坚持绿色发展，推动新能源在航运领域的应用，建设更加环保、高效的船队；彰显社会责任，打造世界航商大会平台，促进全球航运产业链上下游深度融合；不断提升核心竞争力，为客户、股东和社会创造更大的价值。

中国外运：营业收入站稳千亿规模

中国外运总经理宋嵘在业绩说明会上介绍，作为招商局集团物流业务统一运营平台和统一品牌，中国外运一直秉承“成就客户、创造价值”的理念，为客户提供一体化的全程供应链物流服务与解决方案，致力于提升产业链供应链韧性和安全水平。

一直以来，中国外运积极贯彻新发展理念，致力于以企业自身高质量发展助推物流行业转型升级。在 2023 年严峻复杂的形势下，中国外运坚持“稳中求进”的工作总基调，以全面数字化转型为主线，以科技创新和绿色低碳为导向，以组织创新和商业模式创新为抓手，进一步化市场存量为外运增量，加快构建新质生产力，持续提升经营质效。营业收入站稳千亿规模，实现归母净利润 42.22 亿元，再创历史新高；资产负债率和有息负债率均较年初下降 5.8 个百分点，全年派息率达到 50.40%。与此同时，围绕新质生产力“高科技、高效能、高质量”等特征，2023 年中国外运在升级转型、提升效能、绿色低碳、机制创新、环境保护、社会公益和公司管治等方面进行了多维度的实践，为未来高质量发展夯实了基础。



2024 年，中国外运将继续坚持稳中求进的工作总基调，聚焦“一条主线”，扎实推进全面数字化转型；围绕“一个核心”，持续拓展市场规模；构建“一个模式”，以“新型承运人”模式引领产品通道建设；筑牢“一个根基”，深入推进质效提升高阶行动；突出“一个驱动”，拓宽科技创新驱动新赛道。用新技术、新模式推动业务的转型升级，以新质生产力加快推动中国外运改革创新高质量发展。

招商证券：营业收入、归母净利润双增长

招商证券总裁吴宗敏在业绩说明会上介绍，2023 年，招商证券深化改革转型发展，实现营收净利双增长，盈利能力稳居行业前列。2024 年招商证券将聚焦做好“五篇大文章”，助力培育新质生产力，进一步实现高质量发展。

2023 年，招商证券积极应对纷繁复杂的外部环境，保持战略定力，强化战略执行，抓营销拓收入、推变革促转型、防风险稳经营，取得了较好的发展成绩。全年实现营业收入 198.21 亿元，同比增长 3.13%；归母净利润 87.64 亿元，同比增长 8.60%；加权平均净资产收益率 7.91%，同比增加 0.37 个百分点。招商证券深入推进新一轮改革创新，核心竞争力进一步提升。公司财富管理和机构业务充分发挥压舱石作用，竞争力稳中有升；投行业务深入推进转型升级，积极服务国家大局与实体经济；投资及交易业务坚持“大而稳”策略，规模与收入双双实现增长；全面推动数字化转型，打造金融科技新质生产力；积极践行 ESG 理念，助力高质量可持续发展；风险管控精准有效，资产质量保持优良。

2024 年，招商证券将坚持稳中求进、以进促稳，做好“五篇大文章”，持续推进现代投行转型，不断夯实专业能力，继续服务好金融强国建设，实现高质量发展再上新台阶。

辽港股份：集装箱吞吐量超 1000 万标箱

辽港股份总经理魏明晖在业绩说明会上介绍，在全国规模以上港口的货运吞吐量增速稳中趋缓的大背景下，公司的营业收入、归属于上市公司股东的净利润、净资产及基本每股收益均实现了增长。

2023 年，辽港股份紧密围绕服务建设大连东北亚国际航运中心、国际物流中心和东北海陆大通道三大中心任务，外拼市场扩增量，内强改革促发展，守正创新强服务，取得了以下几方面成绩：生产方面，辽港股份完成货物吞吐量约 4 亿吨，集装箱箱量超 1000 万标箱；经营方面，辽港股份 2023 年全年营业收入为 122.2 亿元；实现扣非归母净利润 13.01 亿元，同



比增长 5.8%；资产方面，截至 2023 年末，公司资产总额为 563.5 亿元，净资产 396 亿元；资产负债率为 24.2%，较 2022 年度下降 3.4 个百分点。

2024 年，辽港股份将以高质量发展为主线，聚焦港口主责主业，奋进扬帆、砥砺前行，全力推进世界一流强港建设，为促进区域经济发展和新时代东北全面振兴做出更大贡献。

招商南油：经营业绩连续两年创造新纪录

招商南油总经理王晓东在业绩说明会上介绍，招商南油经历 30 年的发展，磨炼了勇当先锋、敢打头阵的经营团队，培养了精益求精、追求卓越的管船人才，锻造了担当作为、善谋善成的干部队伍，正在加速推进“第三次创业”，朝着世界一流航运企业的目标不断迈进。

2023 年，招商南油持续“认知一流、对标一流、建设一流”，全力投入、全面推进“第三次创业”，经营业绩连续两年创造新纪录。全年完成货运量 4680 万吨，货运周转量 910 亿吨千米；实现营业收入 61.97 亿元，利润总额 18.57 亿元、同比增长 8.78%，归属于上市公司股东的净利润 15.57 亿元、同比增长 8.55%。一年来，招商南油经营模式不断创新，组建了国内首家 MR 成品油轮联营体船队；运力结构持续优化，3 艘 MR 船、2 艘 HANDY 船交付运营；双碳履约深入推进，全年碳排放强度 20.04 千克标煤/千吨海里、同比下降 7.64%，国际航行船舶安装压载水装置比例 100%。

2024 年，招商南油将全面贯彻新发展理念，牢牢把握高质量发展这个首要任务，深刻领会新质生产力要求，锚定“一流目标”、打造“两条曲线”、推进“三次创业”、做强“四个板块”、推动“五项领先”，着力增添船岸保障力、市场竞争力、发展驱动力、工作创新力，奋力建设世界一流航运企业，阔步迈向公司高质量发展新航程。



2024 年 2 月份中国沿海（散货）运输市场分析报告

来源：上海航运交易所

2 月，受春节因素影响，工厂企业停工停产，电厂日耗低位，库存储备充裕，叠加雨雪冰冻天气影响，终端补库拉运需求增量有限，运输市场整体低迷，综合指数低位下探。2 月 23 日，上海航运交易所发布的沿海（散货）综合运价指数报收 953.04 点，比上月末下跌 5.0%，月平均值为 961.66 点，环比下跌 7.4%。

1、煤炭运输

2 月，适逢春节假期，工业用电出现假日效应，对发电端和电煤消耗随之减弱，用电需求明显放缓。而受恶劣天气影响较大，居民用电需求得到支撑。整体来看，春节期间各项经济活动放缓，用电需求降至低谷，煤炭产运需各环节周转压力相对较小。同时水电出力明显增加，替代部分火电需求。产地方面，2 月上、中旬，产地煤炭供应水平明显下降；下旬，随着长假结束，市场活跃度提升，终端用户库存水平高于往年，长协供应充足，终端采购市场煤需求略显冷清。港口调入方面，月初市场煤已进入放假模式，港口铁路调入以长协为主，港口煤炭库存整体维持在中高位水平。运价走势方面，节前，长协采购已基本可以满足因降温引发的电厂新增需求，运输市场货盘稀少，船多货少矛盾依旧，沿海煤炭运价承压下行。各航线运价跌至成本线附近后，下行空间有限，停船现象陆续发生，沿海煤炭运价底部波动。节后受寒潮降温持续，煤炭产区外运受阻影响，市场挺价情绪上升，但下游企业尚未全面复工复产，用煤需求增量有限，加之外贸行情走热，进口煤充分补充，电厂库存维持高位，沿海煤炭运价平稳运行。

2 月 23 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 913.90 点，比上月末下跌 6.4%，月平均值为 924.77 点，环比下跌 9.7%。2 月 29 日，上海航运交易所发布的中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，秦皇岛港至张家港（4-5 万 dwt）航线市场运价为 19.9 元/



吨，比上月末下跌 0.2 元/吨，月平均值为 19.4 元/吨，环比下跌 6.2 元/吨；华南航线，秦皇岛港至广州（6-7 万 dwt）航线市场运价为 25.6 元/吨，比上月末上涨 1.2 元/吨，月平均值为 24.3 元/吨，环比下跌 5.3 元/吨。

2、金属矿石运输

本月，宏观向好预期有所减弱，市场情绪波动较大。临近春节，钢厂补库陆续结束，厂内原料库存回升，考虑到钢厂盈利状况并未好转，钢厂提产动能不强，铁矿石需求持续低位。节后，受地产政策利好影响，成材表观消费量小有上升，价格有所回稳，钢企利润修复预期向好，但钢材厂库及社会库存累计增长态势不变，高炉复产节奏偏慢，日均铁水产量持续低位。沿海金属矿石运输市场供需双弱，叠加煤炭运输市场冷清行情的影响，市场运力过剩，运价跌至成本线附近。2 月 23 日，金属矿石货种运价指数报收 976.21 点，比上月末下跌 3.6%，月平均值为 982.00 点，环比下跌 5.1%。

3、粮食运输

节前，北方多省迎来降雪、气温骤降，利好农户储备玉米，加之全国售粮进度过半，玉米价格有所企稳。同时，终端需求释放，养殖行业盈利情况好转，饲料企业补库刚需释放。节后，在中储粮扩大玉米收购量的消息面带动下，市场看涨情绪升温，加之寒潮降温，北方基层售粮压力缓解，部分深加工企业上调收购价格，玉米价格走势渐强。与此同时，猪肉价格持续下行，饲企补库压力较小，加之玉米价格上行，运输市场发运积极性转弱。综上，2 月粮食运输市场节前售粮节奏偏慢，节后需求预期不佳，沿海粮食运价低位下探。2 月 23 日，粮食货种运价指数报收 742.78 点，比上月末下跌 10.5%，月平均值为 754.39 点，环比下跌 15.6%。

4、原油及成品油运输

2 月，国内成品油价格上调落地，购销氛围有所提振，部分业者入市适量备货。不过，交易市场在春节前缺乏新增动力，购销氛围整体谨慎，交投状态持续低迷。节后，受天气影响，北方地区出现大范围路面结冰、道路能见度降低，以及多地高速公路临时交通管制，



直接影响了油品的运输和分销，主营及地方炼厂出货均受到阻碍。综合来看，本月受春节假期影响，销售周期较短，主营单位出货压力偏大；加之柴油需求复苏缓慢，市场对后市行情普遍信心不足，入市补货多为刚需小单，购销氛围清淡，成品油运输价格小幅下跌。2月23日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数为1487.76点，比上月末下跌1.3%；原油货种运价指数为1619.96点，比上月末下跌0.1%。



典型案例

- 撞船了，责任算谁的？
- 跨洋之旅遭遇“水劫”，咋赔？
- 不可抗力竞合背景下情势变更规则的适用





撞船了，责任算谁的？

发布时间：2024-04-07

发布法院：广州海事法院

随着全球化进程的加速，海上贸易日益繁忙，货轮穿梭于各大洋之间，承载着无数的物资与希望。在这广袤无垠的海域中，航行安全始终是不容忽视的重要议题。本案中，两艘货轮发生碰撞，责任划分与赔偿金额成了焦点……

【案情回顾】

在一个晴朗的秋日，两艘轮船在碧波荡漾的海面上不期而遇。一艘是海运公司的“大庆226”轮，另一艘则是越南潭滨公司名下的“TAN BINH 245”轮。这两艘轮船，原本应在广阔的大海上各行其道，却在这一天，因一场突如其来的碰撞，结下了不解之缘。

当时，“大庆226”轮正气势如虹地破浪前行，船长眼中只有前方，似乎忘了观察四周的环境。而“TAN BINH 245”轮则悠然自得地航行着，享受着海风的轻拂和海浪的拍打。两艘轮船就这样，一个横冲直撞，一个疏于防备，最终在海面上狠狠地撞在了一起。

碰撞的瞬间，海面上掀起了一片浪花，两艘轮船都发出了震耳欲聋的巨响。船员们惊慌失措，有的忙着检查船体损伤，有的则急忙向海事处报告事故。广州南沙海事处的执法人员迅速赶到现场，经过一番调查，他们查出了事故原因。

原来，“大庆226”轮的船长因没有保持正规的瞭望，也没有采取适当的横越措施，更没有履行让路船的义务主动避让顺航道航行的船舶。而“TAN BINH 245”轮的船长则因为过于放松，没有使用安全航速航行，对特殊情况所要求的任何戒备也存在疏忽。

那么，这场海事碰撞的责任究竟该如何划分？法院会如何裁决这起案件？

【裁判结果】

广州海事法院一审认为，中国与越南均系《1972年国际海上避碰规则》（以下简称《避碰规则》）缔约国，且双方当事人在诉讼中亦选择适用，故本案应适用《避碰规则》处理实



体争议。《避碰规则》第一条第二款规定：本规则各条不妨碍有关主管机关为连接于公海而可供海船航行的任何港外锚地、港口、江河、湖泊或内陆水道所制订的特殊规定的实施。本案碰撞事故发生在广东海事局主管的珠江水域，属于连接于公海而可供海船航行的江河，故本案中关于碰撞事故中的过失可依照《避碰规则》及《广东海事局辖区船舶安全航行规定》（以下简称《航行规定》）予以确定。“大庆226”轮的过失行为背离《避碰规则》规定的瞭望义务、让路船义务、船舶在横越航道时的避让义务。“TAN BINH 245”轮的过失行为背离《避碰规则》规定的安全航速、避免碰撞义务以及顺航道航行船舶在通过横越区时的航速限制。据此，判决海运公司对本案碰撞事故承担65%的赔偿责任，越南潭滨公司承担35%的赔偿责任。

一审判决后，双方未上诉。

【典型意义】

《1972年国际海上避碰规则》是为确保船舶航行安全，预防和减少碰撞，规定在公海和连接于公海的一切通航水域共同遵守的海上交通规则的国际公约。我国于1980年1月7日加入该公约。该公约已经成为我国沿海及通海可航水域船舶航行的主要规则依据，也是海事法院审理船舶碰撞案件确定碰撞责任比例的重要依据。本案依据公约确立的船舶驾驶和航行规则，结合我国航运主管机关制订的《航行规定》，准确确定碰撞方各自的过失比例，为同类案件提供了法律适用的示范。



跨洋之旅遭遇“水劫”，咋赔？

发布时间：2024-04-16

发布法院：广州海事法院

在繁忙的国际贸易中，货物的安全运输一直是商家们最为关心的问题。当货物在运输途中意外受潮发霉，遭受严重损失时，一场关于责任归属的较量便悄然展开……

【案情回顾】

2021年5月，爱索公司满怀期待地启动了向德国出口一批精美家具的计划。他们选择了海连洛杉矶公司及其深圳分公司作为合作伙伴，并通过网联公司成功订舱，将这批家具送上了漫漫的海路。

然而，当货物经过一个多月的航行，终于抵达荷兰鹿特丹港并交付给德国买方时，却传来了一个令人震惊的消息。德国买方在仔细检查货物后，发现这些原本应该光鲜亮丽的家具，竟然出现了受潮和发霉的情况。他们立即联系了专业的检测机构进行检测，结果令人难以置信——这些家具竟然是因为淡水水湿而受损。

这个消息对于爱索公司来说无疑是一个晴天霹雳。他们无法接受这样的事实，也无法理解为何在运输过程中会出现这样的问题。于是，爱索公司决定采取行动，维护自己的权益。

爱索公司将海连洛杉矶公司、海连深圳分公司以及网联公司一并列为被告，向广州海事法院提起诉讼，要求他们连带赔偿货物损失。

在这场纠纷中，究竟谁该为这批家具的受潮发霉负责？

【裁判结果】

广州海事法院经审理认为，就涉案货物运输，爱索公司联系海连公司，海连公司安排海连深圳分公司具体办理。海连深圳分公司以自己的名义向网联公司订舱，制作了电放提单并



对涉案货物进行了电放交付，与爱索公司之间成立海上货物运输合同关系，爱索公司为托运人，海连深圳分公司为承运人。网联公司并非运输船舶的船舶所有人或光船承租人，不存在实际从事涉案货物运输或部分运输的情形，不符合《海商法》对实际承运人的定义，不应承担承运人责任。根据《海商法》第46条规定，海连深圳分公司对于涉案货物在其责任期间发生的损坏应负赔偿责任，其余被告均不是涉案合同的当事人，不应承担连带赔偿责任。

本案中，涉案货物交付时状况良好，但收货人未按《海商法》规定通知承运人海连深圳分公司货物受损。根据《全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》第55条规定，爱索公司需举证证明湿损发生在承运人责任期间，并排除非承运人责任期间的可能性。因爱索公司自行装箱且未特别说明货物状况，海连深圳分公司按约交付货物后，应视为履行了承运人责任。爱索公司未能提供湿损发生在承运人责任期间的证据，故需承担举证不能的法律后果。爱索公司有关涉案货物在海运期间遭受湿损的主张，缺乏证据证明，不能成立，其请求承运人海连深圳分公司承担涉案货物损失，缺乏事实和法律依据，依法不予支持。故判决驳回爱索公司的诉讼请求。各方当事人均未上诉。

【典型意义】

本案是一宗典型的海上货物运输合同纠纷，货物在目的地被发现存在受潮霉变，争议焦点在于海运承运人是否应对此负责。法院在审理过程中把握住涉案货物在交付后收货人没有在法定期限内对货物状况提出书面异议这一关键点，准确适用《海商法》及《全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》的相关规定，合理分配举证责任，认定承运人无需对货物损失负责。本案的审理思路和结果，充分体现了如何适用最新的审判指导性文件的规定，对处理同类案件具有示范效用。



不可抗力竞合背景下情势变更规则的适用

发布时间：2024-03-28

发布法院：南京海事法院

本文刊登于《人民司法》（案例）2024 年第 2 期。

作者：沈燕，海商庭庭长，三级高级法官；吴维维，海商庭二级法官助理。

【裁判要旨】

在情势变更规则适用过程中，要准确把握情势变更和商业风险的区别，更需要综合衡量和判断情势变化对合同履行的影响。在合同已经履行完毕的情形下，适用情势变更原则变更或解除合同应当根据公平原则进行利益衡平考量，情势变化发生，应当导致一方当事人履约成本极大增加，或一方当事人所获履约价值极大减少，合同双方对价关系严重失衡。

【案号】

一审：（2020）苏 72 民初 864 号

二审：（2021）苏民终 1554 号

【案 情】

原告：上海睦川实业有限公司（以下简称睦川公司）。

被告：苏州港航国际物流有限公司（以下简称港航公司）。



2019年10月18日，睦川公司委托中林公司代理进口美国原木业务。2019年12月26日，睦川公司与港航公司签订港口作业合同，约定睦川公司进口的美国原木在港航公司鑫海码头进行装卸、堆存。中林公司分别于2019年12月19日和2020年1月3日开具放货通知单，但是鑫海码头关于原告睦川公司的货物出库至1月10日即暂停，直到2020年3月8日才开始继续出库。在此期间，因受新冠疫情影响，2020年1月23日武汉封城，2020年1月25日春节放假，后通知延长到2月2日，此后政府通知上班时间不早于2020年2月9日，2020年2月23日苏州餐饮、旅馆业等已全面恢复营业。太仓鑫海码头2020年2月15日起便有其他客户同类货物的出库。就太仓鑫海码头而言，2020年受新冠疫情及其防控影响，进口原木的提货至多影响日为2020年2月9日至2020年2月14日，仅5天。

2020年7月1日，原告睦川公司向港航公司申请库场使用费免收期额外延长3个月，被告港航公司对此未予以肯定回复。至2020年9月15日前原告睦川公司付清了库场使用费用共计2140695元，双方签订的港口货物作业合同已全部履行完毕。

原告睦川公司向南京海事法院起诉，主张额外延长3个月库场使用费的免收期，并由此主张被告港航公司向其返还多支付的库场使用费。

【审 判】

南京海事法院经审理认为，原告诉讼请求没有事实和法律依据，不予支持。

一、关于本案的法律适用问题，原告睦川公司主张适用情势变更规则是否成立应适用民法典第五百三十三条规定。本案发生在民法典实施前，虽然最高人民法院《关于适用合同法若干问题的解释(二)》（以下简称《合同法解释(二)》）第26条有关于情势变更的原则性规定，但根据最高人民法院《关于适用民法典时间效力的若干规定》（以下简称《时间效力规定》）第2条规定，鉴于适用民法典的规定更有利于保护民事主体合法权益，更有利于维护社会和经济秩序，更有利于弘扬社会主义核心价值观，本案原告睦川公司主张适用情势变更规则是否成立应适用民法典第五百三十三条规定。

二、除有证据证明2020年2月9日至2020年2月14日期间确受新冠疫情及其防控影响外，原告睦川公司“内姆鲁特湾”和“艾斯特湾”两船货物自2020年1月10日至3月7日/3月12日期间无法出库均属于其可预见或应当预见的商业风险，不适用情势变更规则。一方



面，原告睦川公司基于自身现货现卖经营模式和商业经营判断，在中林公司于2019年12月19日和2020年1月3日发出放货通知单之后直至2020年1月25日春节放假之前，睦川公司没有及时寻找采购商家导致发生案涉货物产生大量滞期费用的情形，属于原告睦川公司从事商业经营中可预见或应当预见的商业风险。与此相对照，同时期同样将进口原木于2019年12月31日入库于被告港航公司鑫海码头的上海荣溢经贸有限公司等从2020年2月15日起陆续提货的事实足以说明，只要在2020年春节前有充足客户订单，完全可以不受或少受新冠疫情及其防控影响。另一方面，对于长期以来价格波动较大的大宗商品标的物的合同，不应依据新冠疫情而适用情势变更原则。睦川公司应明了木材和进口木材原木交易性质的不确定，其基于理性商事主体的商业判断，长期以来采取现货销售进行交易行为，无论是暴利与损失均应由其自行享有和承担。

三、案涉合同已经履行完毕，即使有证据证明2020年2月9日至2020年2月14日期间太仓鑫海码头确受新冠疫情及其防控影响，也并不存在合同继续履行对原告睦川公司明显不公平的情形。本案中，双方签订的港口作业合同至2020年9月15日均已全部履行完毕。原告睦川公司没有提供证据证明货物在2020年2月9日至2020年2月14日受新冠疫情防控影响无法及时出运，合同双方对价关系严重失衡因而使其遭受巨大损失。原告睦川公司也没有提供证据证明，在此期间，相比较于其2019年12月前进口美国原木的成本价，新冠疫情爆发后国内进口原木市场价格下滑导致其无利可图，无法寻找采购商家甚而亏损严重。显然，在苏州地区太仓鑫海码头受新冠疫情防控影响期间本案港口货物作业合同继续履行对睦川公司并不存在明显不公平的情形。睦川公司主张适用情势变更原则变更双方合同无事实和法律依据。

四、本案不适用发改投资规（2020）734号《新冠疫情租金指导意见》。本案中，原、被告之间签订的港口货物作业合同包括装卸、堆存、发货等一些列作业服务，与房屋租赁合同关系有本质区别。且原告睦川公司也没有提供证据证明其因受新冠疫情影响经营困难的情形，不符合该指导意见的政策目的。

南京海事法院遂判决驳回原告全部诉讼请求。

原告睦川公司不服一审判决，向江苏省高级人民法院提起上诉。江苏高院判决驳回上诉，维持原判。



【评析】

一、民法典实施前后关于情势变更制度的适用变迁

在既往对不可抗力 and 情势变更制度“二元对立”、“择一适用”的背景下，新冠疫情给合同履行带来诸多障碍的现实中，学理界对不可抗力 and 情势变更制度的争论也各执一词，司法审判中也未形成稳定统一的裁判模式。随着民法典的出台，不可抗力与情势变更二元对立的情况得到了根本性改变。

情势变更制度，是指合同有效成立后，因不可归责于双方当事人原因发生了不可预见的情势变更，致使合同的基础动摇或者丧失，若继续履行合同会显示公平，因此，允许变更合同或者解除合同的制度。现已失效的合同法并没有规定情势变更，而是在《合同法解释（二）》第26条对情势变更规则作出了规定。民法典在总结司法实践经验的基础上增加规定了情势变更制度，第五百三十三条首次以法律的形式确立了情势变更制度，在《合同法解释（二）》第26条的基础上做了一定的吸收和修改：“合同成立后，合同的基础条件发生了当事人在订立合同时无法预见的、不属于商业风险的重大变化，继续履行合同对于当事人一方明显不公平的，受不利影响的当事人可以与对方重新协商；在合理期限内协商不成的，当事人可以请求人民法院或者仲裁机构变更或者解除合同。人民法院或者仲裁机构应当结合案件实际情况，根据公平原则变更或者解除合同。”

民法典第五百三十三条关于情势变更制度的规定相较于原规定，主要修订之处在：一是保留了“继续履行合同对一方当事人明显不公平”，但删除了“或不能实现合同目的”；二是增加了受不利影响一方当事人“重新协议”的权利，这体现了鼓励交易的原则，法律鼓励当事人先谈判协商变更履行，以消除情势变更影响，不要轻易解除合同；三是增加了仲裁机构作为确认情势变更的主体；四是删除了“非不可抗力”的条件，也是笔者认为在情势变更规则适用上影响最大的一处修订，根据《合同法解释（二）》规定，构成不可抗力情形只能适用不可抗力规则，不能适用情势变更规则，而根据民法典的规定，不可抗力情形下既可以当然适用不可抗力规则，也可以适用情势变更规则，在规则适用上给了当事人更大的选择空间。虽然二者存在一定的区别，不可抗力与情势变更有着不同的作用，但同时也具有共同性，即规范当事人没有承受的、支配领域外的风险，二者并非必然冲突，而是功能互补，在司法实践中两者常常出现原因上的相互重叠情形，因此没有必要从条文上区分其原因，增加适用难度。



二、不可抗力和情势变更竞合背景下的法律适用

1. 不可抗力和情势变更存在一定的规范竞合

民法典第一百八十条规定了不可抗力的定义：“因不可抗力不能履行民事义务的，不承担民事责任。法律另有规定的，依照其规定。不可抗力是不能预见、不能避免且不能克服的客观情况。”由此可见，不可抗力是指“不能预见、不能避免且不能克服的客观情况”，情势变更规则的前提条件是“合同的基础条件发生了当事人在订立合同时无法预见的、不属于商业风险的重大变化”，根据前文所述，民法典第五百三十三条规定特意删除了“非不可抗力”的条件，也就导致二者存在一定的竞合之处，在发生不可抗力情形时，存在同时也满足适用情势变更制度条件的可能，两者存在规范竞合。因此，在司法实务中产生这样的问题：不可抗力情形发生时，到底适用不可抗力规则，还是情势变更规则？两者如何协调？

关于其解决路径，民法典第五百三十三条关于情势变更制度的规定相较于原《合同法解释（二）》规定，保留了“继续履行合同对一方当事人明显不公平”，但删除了“或不能实现合同目的”，这就将不可抗力的适用前提重点推向“不能实现合同目的”，而将情势变更的适用前提重点推向“若继续履行显失公平”。笔者认为，不可抗力发生后，由于其对合同履行影响的程度不同，合同目的根本不能实现和合同履行艰难、显失公平并不相同，前者是合同不具有履行的可能性，后者是虽具有可能性，但如若履行，则对合同一方当事人明显不公平。在具体个案中，可以根据当事人的诉求以及不可抗力对合同履行的影响程度，分析判断究竟是适用不可抗力还是情势变更制度的相关规定，两者并不存在根本冲突。

不可抗力与情势变更并非互相排斥的两个概念，不可抗力需要具备“三不”要件，即不能预见、不能避免且不能克服，一般表现为自然灾害、政府行为、社会事件等，情势变更则需要具备“二不”要件，即不能预见和不能承受（继续履行合同显示公平）。可见，不可抗力的构成要件要严于情势变更的构成要件，发生情势变更的事由范围广于不可抗力。因此，不可抗力可以作为情势变更的事由之一，但情势变更不能直接导致不可抗力，不可抗力为因，情势变更为果，但是这并不意味着否定情势变更制度的独立性。

2. 根据更有利于保护当事人权益原则，民法典实施前发生的新冠疫情或疫情防控及应急措施导致继续履行合同对于一方当事人显失公平的，也可以适用情势变更制度

2020年1月始的新冠疫情作为突发的公共卫生事件，其导致病情严重程度、传播方式的



难以预防和治疗、发展变化的难以预见，应当属于一般人难以预见、难以避免、难以克服的客观情况，符合不可抗力的定义。根据最高法院《关于依法妥善审理涉新冠肺炎疫情民事案件若干问题的指导意见（一）》第2条，“涉疫情民事案件要准确适用不可抗力的具体规定”的规定，也可看出，新冠疫情或疫情防控及应急措施属于法律规定的不可抗力。前文已经论述，民法典实施后，已经打破了不可抗力和情势变更二元对立的局面，不可抗力可以作为情势变更的“因”，作为适用情势变更的事由之一，不可抗力可以适用情势变更制度。但是问题的争议焦点往往是发生在民法典实施前疫情或疫情防控及应急措施是否能够适用情势变更规则，学界和实践中并没有准确的规范进行统一的引导。笔者认为，根据民法典更有利于保护当事人权益原则，民法典实施前发生的新冠疫情或疫情防控及应急措施导致继续履行合同对于一方当事人显失公平的，也可以适用情势变更制度。

本案中，原告明确其诉求请求权基础应适用情势变更原则，而非不可抗力。本案发生在民法典实施前，理应适用《合同法解释（二）》第26条关于情势变更的规定。但是根据该规定，不可抗力不能适用情势变更规则，本案中对原告的诉讼请求本应依法径行驳回。但《时间效力规定》第2条规定：“民法典实施前的法律事实引起的民事纠纷案件，当时的法律、司法解释有规定，适用当时的法律、司法解释的规定，但是适用民法典的规定更有利于保护民事主体合法权益，更有利于维护社会和经济秩序，更有利于弘扬社会主义核心价值观的除外。”民法典第五百三十三条关于情势变更的规定已将“非不可抗力”删除，根据该规定，新冠疫情或疫情防控及应急措施导致继续履行合同对于一方当事人显失公平的则可以适用情势变更制度。本案中，适用民法典第五百三十三条规定，显然更有利于保护双方当事人的合法权益，平衡双方之间的利益关系，更有利于维护社会和经济秩序，更有利于弘扬社会主义核心价值观，因此，本案原告主张是否构成情势变更的认定，应适用民法典第五百三十三条规定进行判断。

三、情势变更规则适用的审查要点

1.要准确把握情势变更和商业风险的区别

情势变更规则是指合同有效成立后，在合同履行过程中发生重大变化而使合同的基础动摇或者丧失，若继续维持合同会显失公平，因此允许变更合同内容或解除合同。商业风险则是指在商业活动中由于各种不确定因素引起的，给商事主体带来获利或者损失的机会或可能性的一种客观经济现象。商业风险属于从事商业活动的固有风险，商业风险由于具有可预见



性，能否预见取决于经营者的素质、经验和市场判断力，因此，即使因误判市场内部因素变化而导致可能出现的经济损失，也应当由当事人自行承担。

据此，情势变更和商业风险的区别主要为：一是可预见性。情势变更规则以不可预见为构成要件，当事人根据当时的能力和条件无法预见，而商业风险为当事人能够预见或者应当预见客观情况发生变化，但宁愿冒险或轻信能够避免。一般市场供求关系的变化和价格的周期涨跌等都属于商业风险。如果当事人从事的商业行为本身就具有高风险性，价格的较大波动正是其收益的来源，那么商业行为中发生的较大的价格波动则属于商业风险，应推断其具有可预见性和可承受性，如股票买卖。二是影响性，即对合同履行的影响程度不同。情势变更应当是客观情势相较于合同订立时已经发生了较大的变化，达到了异常的程度，继续履行将导致显示公正的后果，而商业风险是商业活动中，交易双方应当承担的由于市场变化带来的合理的、可预见的损失，其对合同基础的影响并未达到异常的程度。三是公平性。情势变更规则是指合同继续履行将对一方当事人明显不公平而对另一方明显有利，会产生显失公平后果，与诚实信用原则和公平原则相违背，而商业风险并不存在显失公平情形，只是造成一方当事人一定条件下履行困难或成本增加，风险自负是市场主体从事交易活动必须遵循的一项基本准则，享有收益的同时也应当承担相应的风险责任，不会产生不公平的后果。

本案中，面临春节期间市场波动的风险，原告睦川公司对此应当提前预知做出预案并对于春节期间原木生产工厂、原木使用工地等不能及时复工负有相应的预知和宽容义务，因基于自身现货现卖经营模式和商业经营判断没有及时寻找采购商家导致发生案涉货物产生大量滞期费用的情形，属于原告睦川公司从事商业经营中可预见的商业风险。

2. 确定是否构成情势变更需要综合衡量和判断情势变化对合同履行的影响

以2020年1月突发的新冠疫情为例，判断其防控影响是否构成情势变更，需要综合考量新冠疫情以及防控措施对合同履行的影响因素，包括但不限于：合同履行时点、行业以及合同履行当地的疫情和防控措施，并结合地区、同行业的普遍做法以及企业自身经营模式进行判断。

本案中，太仓鑫海码头虽然受疫情影响存在一定程度作业困难，但仍然保持正常作业状态。被告港航公司提供的进（出）口货物出库凭单足以证明自2020年2月15日起，其客户江苏万林现代物流股份有限公司、上海荣溢经贸有限公司就2019年12月31日鑫海码头入库的“澳大利亚材”陆续提货。与本案中原告睦川公司于2019年12月26日与港航公司签订港



口作业合同并入库相比，具有相同行业、相同地域，相同经营进口原木企业，同时间入库，进入同一码头的共同特性，对于衡量和判断睦川公司所主张的情势变更是否成立具有可比性。该提货的事实足以说明，就太仓鑫海码头而言，进口原木的提货受新冠疫情及其防控影响不大，除有证据证明2020年2月9日至2020年2月14日期间确受新冠疫情及其防控影响外，只要在2020年春节前有充足客户订单，完全可以不受或少受新冠疫情及其防控影响。

3.在合同已经履行完毕的情形下，适用情势变更原则变更或解除合同应当根据公平原则进行利益衡平考量

根据民法典第五百三十三条规定，适用情势变更规则变更或解除合同，须因情势变更导致继续履行合同对一方显失公平。情势变化发生，应当导致一方当事人履约成本极大增加，或一方当事人所获履约价值极大减少，合同双方对价关系严重失衡，如果该情势对双方的履约不构成影响或只是构成一定程度的影响，没有达到致使双方利益严重失衡的程度，则不应有情势变更规则适用的空间。是否导致双方合同权利义务严重失衡，应当结合个案具体案情具体分析。

本案中，首先，原告睦川公司未提供证据证明合同赖以成立的基础条件发生了在订立合同时无法预见的、不属于商业风险的重大变化。其次，睦川公司亦未提供证据证明双方当事人利益严重失衡。成立情势变更的另一重要条件是合同履行对当事人一方明显不公平，睦川公司应当对此负有举证责任。双方合同已约定免收45天库场使用费，在睦川公司的原木陆续销售提货期间，港航公司就睦川公司未提货的原木一直在提供港口堆存保管服务，亦产生经营成本。对于睦川公司而言，2020年2月9日至2020年2月14日期间其确受新冠疫情及其防控影响，原木仓储成本虽有所增加，但判断其是否因此遭受损失，还应当综合考虑此期间其最终销售收益。睦川公司未提供此期间因受价格下滑等影响无利可图甚或亏损严重致其木材无法销售情况的相关证据，无法证明受疫情防控影响的5天期间履行案涉合同已导致双方利益严重失衡，应当自行承担举证不能的法律后果。



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：胡小俐、彭朝辉、周喆豪

