

邮件民航运输交接操作要求
(征求意见稿)
编制说明

邮政科学研究规划院

二〇一七年七月

标准起草组在查阅国内外有关资料、内部多次研讨、邮政企业及各地航空站实地调研的基础上，完成了征求意见稿的编制。现将编制情况说明如下：

一、编制目的和意义

近年来，随着社会经济的高速发展，人们对信息和实物传递时限提升的需求也日益迫切，以此为基础，邮政企业对其所开办的各项业务种类的运输路径、操作流程、传递时限也在进行不断的优化和提升。在邮件运输的过程中加大了航空运输方式的占比，进一步缩短了邮件寄递时间，为更好的服务客户，践行全网、全时、全速的服务理念而努力。

邮政企业的邮件在通过航空运输的过程中，各环节的处理流程规范与否都会影响整个邮件的寄递时限，不管任何一环任何一方出现问题都会使邮件的寄送时间出现延误，进而影响客户的正常需求和体验。其中，邮政企业和航空公司对进出口邮件的交接操作在整个流程中是最关键的一环，只有保证邮件交接的准时、顺畅、有序，才能更好、更快、更安全的将邮件送到客户手中。

因此，在全面梳理邮政企业与航空公司对邮件进行交接的整个过程并对邮政航空站、机场航空货运站、航空公司等实地调研；同时依据国家、行业、企业的相关法律规章；在遵循邮件民航运输交接的基础要求之上，分析和识别邮件交接过程中的关键环节和操作要求，提出可具体操作和监督检查的具体标准，可以进一步强化政府部门在民航邮件安全运输方面的监督管理，规范企业安全、可靠和及时的生产行

为，提高行业标准化水平，更好的保护航/邮双方的合法权益，保障交运邮件的安全和时限，促进航空寄递业务健康、有序地发展。

二、工作简况

（一）任务来源

按照《交通运输“十三五”标准化发展规划》的总体要求，2016年7月，交通运输部科技司发布了“关于组织实施2016年交通运输标准化项目的通知”，正式启动行业标准“邮件民航运输交接操作要求”的编制工作，委托邮政科学研究规划院负责起草。

（二）主要工作过程

截止目前，标准的编制过程主要经历了以下阶段：

➤ 启动阶段

2016年7月，交通运输部科技司发文启动标准编制工作，由邮政科学研究规划院成立标准起草工作组，负责标准的起草工作；初步确定了标准的制定原则和研究方向。

➤ 草案稿阶段

2016年7~8月，标准起草组开展相关资料的搜集、整理与分析工作，并组织内部专家召开研讨会，对初步框架进行讨论、修改和完善。

2016年9月，标准起草组完成标准草案初稿，在与交通运输部综合交通运输标准化技术委员会（综合运输标委会）、交通运输部科学研究院、国家邮政局政策法规司沟通后，修改形成标准草案。

► 调研阶段

2016年11、12月，标准起草组分别对中国邮政集团公司邮政业务局、中国邮政集团公司国际寄递业务工作组、中国邮政速递物流有限责任公司、中国邮政航空有限责任公司等单位进行了调研工作，通过调查问卷、会议座谈、专人交流等方式，详细了解邮件运输过程操作要求等情况。

2017年5月，在前期调研的基础上，标准起草组认真整理、分析调研资料，充分听取交通运输部综合交通运输标准化技术委员会、交通运输部科学研究院、国家邮政局政策法规司对标准草案稿的修改意见和建议，结合标准编制过程中的问题前往首都机场国航货运站实地察看后，对标准再次进一步修改。

2017年6月，标准起草组前往四川航空公司、四川航空货运公司针对“邮件民航运输交接操作要求”行业标准的相关问题进行调研，四川航空业务部、技术部相关负责人参加了调研，对标准起草组提出的相关问题进行了详细的讲解。

► 形成征求意见稿阶段

2017年5月，标准起草组召集内部专家对标准草案稿进行多轮研讨，在此基础上，标准起草组修改形成征求意见稿。征求意见稿编制完成后，分别发送交通运输部综合交通运输标准化技术委员会、国家邮政局政策法规司、中国航空运输协会、中国邮政集团公司国际寄递业务工作组、中国邮政航空有限责任公司等单位进行征求意见。

2017年6月20日，标准起草组向交通运输部科技司和综合运输

标委会就项目进展情况和有关问题进行了汇报，并听取科技司领导的修改意见，对标准征求意见稿修改完善。

2017年7月7日，国家邮政局在上海组织召开了“邮件民航运输交接操作要求”行业标准座谈研讨会，分别有：国家邮政局政策法规司、上海市邮政管理局、上海市邮政速递物流有限公司、顺丰速运、圆通速递、中通快递、国通快递、申通快递、韵达速递、百世快递、速尔快递、天天快递、优速快递、宅急送、东航、国航和邮政科学研究规划院等单位参会。

东航针对：“存放容器”中“集装箱”的规格分类、“邮件规格”中“重量、体积”等的具体要求提出修改意见；国航针对“视频监控资料”保存时限和“进口邮件”交接完成时限等方面提出修改意见；标准起草组根据与会专家提出的意见，对标准征求意见稿再次进一步修改完善。

（三）主要起草人及工作

本标准项目负责人为刘奇峰，其他主要起草人为刘伟、葛雅琼、朱英华、把宁、李晓平等。在标准编制过程中，标准起草组成员完成了资料收集整理、调研提纲编制、调研资料整理分析、标准文本起草、内部研讨、文本技术审查等一系列相关工作和任务。

三、编制原则和主要内容

（一）编制原则

➤ 相对统一的原则

鉴于目前各地邮件民航运输过程中存在的各种差异，本标准对邮

件民航运输交接操作的交接条件、交接流程和异常情况处理等内容提出了统一规定，企业应该积极遵守，以推动行业有序发展、保护用户合法权益，满足行业监管需要。

► 可操作原则

标准在制定过程中同时兼顾邮政企业和航空公司的实际情况，尽可能满足双方需求。标准根据实际操作，结合相关规范和监管部门的需要，对邮/航双方提出具体可行的要求以确保较强的可行性。

► 科学先进原则

本标准根据市场发展和科学技术发展需要，提出了自动识别设备的要求，对未来更先进更高效的邮件运输处理起到了较好的促进作用，体现了较强的先进性和前瞻性。

（二）制定依据

1. 中华人民共和国邮政法
2. 中国航空邮件运输规定
3. 民用航空危险品运输管理规定
4. 中国民用航空货物国内运输规则
5. 中国民用航空货物国际运输规则
6. 中国民用航空旅客、行李国内运输规则
7. 中国民用航空旅客、行李国际运输规则
8. GB/T 10757—2011 邮政业术语
9. YZ/T 0005.2—2001 邮政业务词汇 第1部分：基本概念
10. YZ/T 0158—2017 快件航空运输信息交换规范

（三）主要内容

本标准规定了邮件（国际邮件）民航运输交接操作的交接条件、交接流程和异常情况处理等内容。针对邮件民航运输交接过程中：交接地点、堆放场地、存放容器、码放顺序、邮件规格、安全检查等方面提出具体要求，以此为基础根据邮件路向，分别对出口邮件、进口邮件、转口邮件的交接流程进行梳理和明晰，最终确定各环节的具体操作要求并配以流程图进行明示。

四、预期效果

本标准通过审查发布实施后，应对邮件在民航运输交接过程中各环节的操作要求和问题处理形成一整套完善的标准化的管理流程，有效提高生产效率，加强作业人员的规范职责及人身安全保障，确保邮件的质量安全及时限要求。同时为了本标准更加有效的贯彻实施，相关行业主管部门还应组织系统全面的宣贯培训，选取试点示范，制定相应配套政策加以辅助施行。

五、与相关法律法规标准的关系

国家法律法规、地方性法规、行业及部门规章、国家行业、地方标准都对民航运输提出了规范和要求，标准应与相关法律法规相协调，不得与法律法规相冲突。因此，制定本标准的过程中，起草组广泛参考《中华人民共和国邮政法》、《中国航空邮件运输规定》、《民用航空危险品运输管理规定》、《中国民用航空货物国内运输规则》、《中国民用航空货物国际运输规则》、《中国民用航空旅客、行李国内运输规则》、《中国民用航空旅客、行李国际运输规则》等法律法规、规范

性文件的规定，遵循现有的法律法规，以及万国邮联（UPU）相关标准，使本标准所涉及到的法律、法规问题有据可依，与国家相关法律、法规保持一致。

六、需要说明的问题

（一）适用范围说明

中国邮政集团公司面向市场和客户，提供的各类型业务中，通过航空邮路运输的只有“国际邮件”一种业务，其余各类业务均通过陆路或水路运输，因此，本标准仅针对通过民航运输的国际邮件提出交接操作要求的具体规定。

（二）邮件交接相关凭证单据

因为航空运输的特殊性，航空公司为了保证飞机的配载平衡和飞行安全，在接收集装箱、集装板盛装的邮件时最为关注的信息就是重量信息。因此，在航空公司与邮政企业进行邮件交接过程中，航空公司仅要求并也只提供航班号路向信息和重量信息，这样对于目前日益精细化科学化的管理需求形成了较大的阻碍，也不利于在出现异常情况时的查验工作，所以，标准起草组建议在今后的工作中应对交接凭证单据所包含的信息项进行补充完善，以促进航邮双方更加规范有序的发展。

（三）自动识别技术应用

邮件在交接处理过程中，邮政企业、航空公司和机场货运站在具备条件的情况下，建议生产场地内配置相关自动识别设备。在生产场地接收区域设置固定数据采集设备，同时辅以移动数据采集器；在生

产场地指定区域设置信息处理机房，配置服务器主机和磁盘阵列存储等信息处理设备；在生产场地内设置网络传输设备；完成对接收、交运的集装箱、集装板、邮件等粘贴有数据电子标签的物品进行数据采集和处理分析。依托信息数据处理分析和互联网络即时传输，提升生产水平和效率，优化改善处理流程和运输路径，完善有效的行业监管。