

静安法院昨召开“撤二建一”5周年纪念大会

5年收案量翻番成上海第二“大户”



静安法院

【一“人”】

由“合”到“融”

如果说，老静安法院和老闸北法院“撤二建一”是一次“合璧”，那么，“合”，无疑是当仁不让的关键词，而人的融合则是核心。

如何才能实现凝聚力的最优化，让大家劲往一处使？静安法院通过党建引领这一“红色引擎”，激活“红色细胞”，探索将以往“支部建在内设机构”的传统模式转变为“支部建在办案团队”的新模式，逐步实现了干警个人情感的大融合、部门创新发展的大融合、法院光荣历史的大融合。这一创新模式，也获评上海法院党建创新优秀案例。

“5年来，跟随司法体制改革的步伐，静安法院先后经历多次整合。”静安法院党组书记、院长孙培江在大会发言中说。

台下，静安法院行政审判团队负责人之一吕长缨感触尤深。

就在静安法院“撤二建一”后不久，上海法院试点行政案件集中管辖，静安法院行政庭整体划转，行政审判与静安法院差点失之交臂。

2年后，2018年7月，新一轮行政案件集中管辖改革中，浦东、杨浦、嘉定三区一审行政案件由静安法院集中管辖，行政审判才重新回归。

彼时，已是资深法官的吕长缨与来自杨浦、宝山、黄浦、嘉定等四个基层院的法官们一起，“整体划转”到静安法院，成为一名“新人”。

吕长缨还记得自己刚到静安法院时的心情：“既忐忑不安，又跃跃欲试。”“人是全新的，彼此不熟悉，人均办案量翻了3-4倍，类型多种多样，充满挑战。”



2020年8月27日下午，上海市级机关首次由“一把手”出庭应诉的行政诉讼庭审、旁听、讲评“三合一”活动在静安法院举办

“同事开玩笑，说我们行政审判团队就像是法院里的‘小联合国’。”身为团队负责人，吕长缨深知，必须尽快完成磨合，让大家融合起来，提高效率。

工作上，她通过创新审判机制、加强案件研讨、构建司法行政互动通道等方式让大家互相学习，迅速“成长”适应，形成和谐、积极的团队氛围。

至今，静安法院行政争议实质性解决已初现成效。2020年8月27日下午，上海市级机关首次由“一把手”出庭应诉的行政诉讼庭审、旁听、讲评“三合一”活动在静安法院举办，也亮出推进行政负责人出庭应诉的成绩单。

“人被善待后，也一定会善待别人。”吕长缨给团队里的每个人建立了个人信息档案，不仅了解大家的工作经历，还关心大家的生活。正是因为被“善待”，感受到团队的“温暖”，团队里书记员沈莉园每天通勤2个半小时来上班，毫无怨言，不舍得离开。

不仅是行政审判团队，朝气蓬勃、充满干劲、团结友爱，已成为静安法院各个“小集体”的共同品质。

5年来，静安法院立足审判本职工作，加强政治建设、队伍建设，树立良好职业风尚，以培养促成长，着力提升青年干警司法素养的同时，也造就了一批先进集体和个人：获评“全国文明单位”；荣获全国法院“基本解决执行难”工作集体嘉奖；未成年人与家事综合审判庭获评全国维护妇女儿童权益先进集体；商事审判庭荣获上海法院系统首届青年文明号；盛玉英获评全国法院家事审判工作先进个人……

【一“案”】

由“专”到“精”



静安法院涉老审判团队法官上门进行案后回访

深耕审判专业，打造精品案例，彰显个案公正，关乎人民群众对于公平正义的获得感。

全国首例非法经营“新三板”股票刑事案；全市首例民政部门申请撤销监护人资格案；全国法院十大执行案件的“涉标的8亿元执行款金融纠纷案”“案外人占有民用航空器执行案”；全国首例10岁男孩骑ofo车祸身亡索赔案；上海首例轨交内强制猥亵案；全国法院服务保障疫情防控期间复工复产产民商事典型案例……翻开静安法院这5年的荣誉册，不难发现，各种国家级、市级的典型案例、指导性案例、精品案例层出不穷。

每一起案例折射的，都是审判智慧与实力。5年来，静安法院坚持抓好审判第一要务，积极探索团队化管理模式，走“专业化”路子，不断往“精品”迈进。

身为全国唯一、即将“而立”的静安法院涉老审判团队可以说是专业审判的“骨灰级”代表，也是静安法院的特色“招牌”之一。

今年2月24日，最高人民法院发布人民法院老年人权益保护十大典型案例。静安法院审理的“于某某诉北京某旅行社及其分公司旅游合同纠纷案”上榜。最高法点评认为，该案系老年人在无代理人情况下涉复杂法律问题的团体性维权类案件，具有典型示范意义。

“与‘高大上’的金融商事案件、社会关注度高的刑事案件相比，我们涉老案件‘比较吃亏’，要获奖不容易。”静安法院涉老审判团队负责人杨柳笑着说，“我们有点像‘大杂烩’，60岁以上当事人的合同、侵权、离婚、监

□法治报记者 胡蝶飞

2016年的3月29日，老静安法院与老闸北法院“撤二建一”成立新的静安区人民法院，至今，已5年。

“这5年，留下了所有静安法院人辛勤的汗水和坚实的足迹。”昨天上午，在静安法院召开“撤二建一”5周年纪念大会上，静安法院党组书记、院长孙培江如是说。

5年来，静安法院的收案数从4.6万件上升到8.2万件，共审结案件34万件，成为上海基层法院的第二大户，审判质效综合指数稳居全市法院前列，精品案例层出不穷。5年中，有30多个集体、700多次人次的干警在全国、上海法院系统、区政府立功授奖。

5年，1825天，43800个小时。我们从时光中撷取一案、一人、一事，试图透过吉光片羽，来解读静安法院从“大院”向“强院”迈进的这首个5年，也为下一个5年汲取能量。

审判质效稳居前列



昨天上午，静安法院召开“撤二建一”5周年纪念大会，党组书记、院长孙培江致辞

【一“事”】

由“大”到“强”

撤二建一，给静安法院带来了一个关键词：大。同时带来的，还有与日俱增的案件量。

“这5年来，我们最明显的感受是，金融案件数量逐年递增，案件类型更为复杂多样。”“我们现在基本能做到每月收结（案）平衡。”作为案件增量较大的静安法院金融审判庭庭长，陆晓峰深知这背后的不易。于他而言，这5年“虽然累，但很投入、很值得。”

据统计，“撤二建一”后的第一年，静安法院共受理金融案件11520件，5年后这一数字上升至38685件，位列全市第一。案件大幅上升，如何科学优化审判资源配置，增强效能？

“我们探索出了3个‘法宝’。”陆晓峰口中的这3个法宝，指的是“约定送达”制度、要素式类案审理模式和繁简分流的团队化办案。

针对诉讼材料送达难，静安法院在全国率先摸索出一套针对当事人双方约定送达地址进行邮寄送达，并简化送达程序的措施，收效显著，大大缩短了案件审理期限。2017年，这一模式被最高人民法院认可并全国推广时，静安法院的约定送达率已实现100%全覆盖。

2019年起，静安法院又以机动车融资租赁纠纷案件为试点，积极探索类案审理模式，提取核心要素进行列表式审理，统一裁判思路，提高审判效率。“试点开展以来，我们此类案件平均审理用时27天，案件审结效率提高5倍有余。”陆晓峰说。

此外，静安法院还积极推进繁简分流，将案件量大的信用卡案件等简案分流至诉调中心等两个专门团队审理。让法官们能留出更多时间专心办好“精品案例”，潜心研究新类型案件。



本版照片由静安法院提供

身为团队管理者，陆晓峰一直“触觉灵敏”走在前沿，也带领出一支肯拼能干的“学习型”团队，结出累累硕果，审理的上海首例“两融绕标”金融纠纷案获评全国法院系统2020年度优秀案例。5年来，团队先后荣立上海法院系统一等功一次，三等功两次，并获评“上海市巾帼文明岗”。

金融审判庭的探索只是静安法院审判质效提升的一个缩影。

5年来，为提升审判质效，静安法院打出审判管理“组合拳”：科学调配资源，创新工作机制，积极探索团队化管理模式，成效显著；完善繁简分流机制，层层分流，实现民商事简易案件快速处理；构建多元纠纷化解机制，与社会力量对接，联合成立劳动争议、道路交通等快速调解机制；抓好老案管控、审限管控的“牛鼻子”，建立审委会督办制度，合理控制存案数量……

翻开静安法院这5年的成绩单，有一组数据尤为亮眼。

2016年静安法院收案数为4.6万件，2020年这一数字上升至8.2万件，5年来共审结案件34万件，成为上海基层法院的第二大户。审判质效综合指数也犹如芝麻开花节节高，稳居全市前列，交出了一份令人满意的答卷。

回首5年，静安法院成绩斐然，逐渐由大院向强院迈进。下一个5年，静安法院重整行装再出发。

“2021年，是中国共产党成立100周年，是‘十四五’开局之年，也是静安开启卓越的现代化国际城区建设新征程的启航之年。面对新起点、新征程，我们将对标新目标新任务，勇担使命，开拓进取，为推动静安法院工作高质量发展，服务新发展格局，保障区域经济社会发展，维护社会稳定作出新的贡献！”静安法院党组书记、院长孙培江说。

法治声音

西安地铁拟“禁用充电宝”：

治理不该以“禁”代“治”

近日，西安市交通运输局在官网上公布了《西安市城市轨道交通乘客守则（征求意见稿）》（以下简称《守则》），其中拟禁止“在车站、列车上吸烟、点燃明火、使用移动充电物品”。此举引发热议。对于西安地铁的这份征求意见稿，目前西安市市民热线及西安市轨道交通办负责地铁运营的相关工作人员均表示，暂未接到正式通知。

“一刀切”地禁止 是否有些用力过度

“不让吸烟可以理解，但不让带移动充电物品真的很困惑”，这是包括西安市民在内的许多网友的共同疑问。现实中，扫健康码，看视频刷社交媒体、工作沟通等等，都离不开手机。为此，随身携带移动充电物品已经成为很多人的出行必备选项。

一方面是乘客对充电的刚性需求，另一方面西安地铁却明确要求禁用移动充电物品，两者的冲突显而易见。但为何要禁用移动充电物品，征求意见稿并没有给出具体原因。那么，一个不能回避的问题是：这项措施的必要性在哪里？

地铁限制使用移动充电物品此前也确有先例。广州、昆明以及武汉等地的地铁都曾出台相关限制措施。不过，这

些城市的措施并不是“一刀切”，而是分分类区域管理：有的是规定容量，有的则建议乘客不在地铁上使用。此次西安的规定却直接表明要“禁止”。

现实去看，各地地铁限制使用移动充电物品的原因，主要是出于安全考虑：部分移动充电物品质量低劣，会出现自燃、爆炸、冒烟等现象。但无论何种原因禁用移动充电物品，都无法回避“此举会影响公众出行”的现实。

诉诸经验，移动充电物品的爆燃概率极低。政府有关部门因为一个极低的概率，就要“一刀切”地禁止使用移动充电物品，这是否有些用力过度？

其次，就某些城市针对移动充电物品有限制性措施，

但并非强制性规定，少有像西安这样严厉的。而且对比去看，更多有地铁的城市都未曾出台明确的规定禁用移动充电物品，西安有关部门有必要给出更为充分的理由向公众说明。

最后，政府要依法行政，地方政府在立法的过程中自然也要依照法律而行。就此去看，西安市交通运输局有必要就制定《守则》的相关法律依据与公众解释清楚。

“禁用移动充电物品”引发热议，盖因其可能会触及公共利益。随着公众权利意识的提升，公众积极参与政策的制定，表达自己的意见，这是公众积极介入公共治理的直接体现。就此去看，为了充分保障公众自身权益，该政策的制定方不妨对相关疑问进行解释。

在安全性和人性化之间该有一个平衡的点

2019年9月，西安地铁三号线行驶到延平门—科技路区间时，由于一乘客的充电宝冒烟，现场乘客使用了列车灭火器，造成车厢内烟雾较大，乘客被紧急疏散。当时，西安地铁提醒，不建议乘客在车厢内使用充电宝进行充电。

但是，这里可以看出一个明显的因果关系漏洞。产品质量不过关，是市场监管部门的问题，尤其是质监部门的责任。移动充电引起的冒烟或自然问题，归根结底是充电宝和手机的问题。解决问题的思路，在安全性和人性化之间，该有一个平衡的点。

事实上，充电宝在地铁充电有可能冒烟或自燃，在商场、饭店、游乐场、博物馆等地方，同样也可能，这并不以地点为转移。那么，其他地方要不要也禁止？

必须考虑这样一种情况，如有乘客的手机在地铁上没电了，而他們又因工作或他原因急需使用手机，在充电宝很正使用、使用多年从未出事故的前提下，是否可以应急充电呢？而且，在扫码乘车日益普及的情况下，手机没电出站也很麻烦。

在网上搜索“充电宝、自燃”会发现，这在很多公共场所都发生过。但为什么其他的公共场所并没有禁止，有的还会提供共享充电宝呢？这照顾的就是人性化。任何事物，在安全性和人性化之间，该有一个平衡的点。

2017年，武汉市交委和武汉市公安局联合更新公布了《武汉市轨道交通禁止乘客携带物品目录》，规定乘客携带容量之和超过2万毫安的充电宝、锂电池将被禁止搭乘地铁；2020年，深圳地铁禁止乘客携带20000mAh以上充电宝（锂电池）进站乘车。虽然这些规定也曾遭受质疑，但“有条件限制”相对来说并没有引发公众强烈的反感，而“建议不要使用”也比“禁止使用”更加温和。这些，也都是平衡后的结果。

另外，如果允许乘客携带充电宝，那“禁止使用”最终会不会沦为形式上的规定？总不能每节车厢都配备一个巡查员，专门监督乘客有无使用充电宝。如果是偷偷放在包里充电呢？如何检查制止，这可能会成为执行环节必然面临的现实问题。

当然，可能还会有人说，干脆禁止携带充电宝算了。但那只不过是升级罢了。以“禁”代“治”的工作思路罢了。归根结底，这还是

一个如何兼顾安全和人性的问题。二者并不对立，而是相互促进、共同进步完善的。在这样的治理理念下，或许可以听听网友们的不同意见，进而出台更加符合实际的有效政策。

西安地铁禁止使用移动电源是权力任性

移动电源顾名思义就是一种特殊的电池，既然是电池，那就不可避免的会出现自燃、爆炸等情况。但得到看到，电池安全性是概率性问题，同生物化学领域的“抛开剂量谈毒性”一样，抛开概率谈移动电源安全性，必然是不靠谱的。

在交通运输领域，对锂离子电池要求和管理最为严格的当属民航。民航作出规定，是血泪教训后总结的经验，有着相应的科学依据。

要知道，国家对于锂离子电池产品安全性十分重视，早在2015年8月，就发布了相应国家标准。这意味着，只要是正规厂商生产符合国标的移动电源，其安全性都经过验

证，不应限制其在轨道交通工具中使用。

因此，西安禁止使用移动电源引发的争议，归根结底是公众对于有关部门懒政行为的不满。表面上看是为了安全运营考虑，实则是毫无缘由根据的“一刀切”——只要禁了，就不会发生危险；因为禁了，移动电源造成的险情与管理无关。这种权力约束也并不会考虑公众在搭乘轨道交通时是否方便——轨道交通早已进入无纸化时代，乘客手机没电又没带移动电源该如何进站？难道不要求乘客随身携带充电器？

媒体报道称，除了西安之外，武汉、昆明、无锡等城市，都对充电宝出台过相关限

制规定，但现实中，并未有过因充电宝违规被轨道交通管理方责罚的相关新闻见诸网络。既有规定又未见执行，这与西安的规定如出一辙，都是为了在极小概率事件发生时，能够撇清其相应管理责任，是在用一个大的权力成本，来换取一个小的治理目标成果。这是一种犹不及，公众并不会安全感的提升，反而会觉得搭乘轨道交通是一种负担。

需明确的是，只要有理有据，公众是绝不会去反对一个出于安全考虑，能够保障公共交通工具安全运行的规定。很显然，禁止在地铁、城铁等轨道交通工具上使用移动电源，不在此列。

综合光明网、新京报等（谕路 整理）