

交通运输行业标准

《危险货物道路运输规则 第1部分：通则》

征求意见稿

编 制 说 明

长安大学

2016 年 11 月

目 录

一、工作简况	1
1、任务来源	1
2、主要工作过程	2
二、标准编制原则及相关论据	4
三、试验分析、技术经济论证、预期经济效果	9
四、涉及专利情况	9
五、预期社会效益	9
六、与国内外相关标准的水平差距	10
七、与现行有关法律、法规和强制性标准的关系	10
八、重大分歧意见的处理经过和依据	10
九、作为强制性标准或推荐性标准的建议	10
十一、废止现行有关标准的建议	11
十二、其他应予说明的事项	11

交通运输行业标准

《危险货物道路运输规则 第1部分：通则》

征求意见稿编制说明

一、工作简况

1、任务来源

随着国家对公共安全管理要求越来越高，危险货物运输安全管理也因其潜在的高风险性受到全社会高度关注。特别是近年来，我国经济快速发展，社会对危险化学品的需求迅猛增长，通过道路运输的危险货物种类、数量均不断增长。据不完全统计，截止到2014年底，我国危险货物道路运输业户总数为10965户。专用车辆总数则为31.1万辆，从业人员总数为128.4万人，其中驾驶人员62万人，押运人员58.9万人，装卸管理人员7.5万人。另外，由于我国机动车保有量快速增长，公路交通流量越来越大，道路危险货物运输的交通环境日益复杂，一旦承运这些具有易燃、易爆、腐蚀、毒害等特性的危险货物运输车辆发生事故，会对人民的生命财产和自然环境造成严重的危害。因此，危险货物的安全运输一直是交通运输管理部门的工作重点。

在经济社会不断发展和危险货物道路运输量逐年增长的情况下，危险货物道路运输管理已迫切需要通过一系列的法律、法规和强制性技术标准等，完善管理体制，强化管理手段，改善管理方式，提高管理效率，推进管理工作规范化。我国政府历来十分重视对危险货物运输的立法管理，交通运输部以《危险化学品安全管理条例》和《中华人民共和国道路运输条例》等为制定依据，颁布实施了一系列涉及有关危险货物运输的法律、法规、条例和强制性技术标准，已初步形成了较为完善的法律法规体系。这些法律法规及标准的不断更新和完善，对加强危险货物道路运输安全管理起到了积极的推动作用。

在上述标准中，《汽车危险货物运输规则》(JT617-2004)和《汽车危险货物运输、装卸作业规程》(JT618-2004)作为我国道路危险货物运输交通行业强制性技术标准，详细规定了使用汽车进行危险货物道路运输的托运、承运、车辆和设备、从业人员、劳动防护等基本要求，以及不同类型危险货物运输、装卸操作规范。两项标准是广大危险货物道路运输管理人员和从业人员在进行相关管理和作业

时的行为准则，它通过规范危险货物道路运输前、中、后以及装卸过程的作业要求，约束从业人员相关操作行为，达到确保道路危险货物运输、装卸过程的安全，对降低道路危险货物运输事故发生次数和严重程度都起到了积极作用。

在标准实施的近 10 年来，与危险货物运输管理相关的多部法律法规及标准均针对道路危险货物运输市场新出现的问题及特征进行了相应修订和完善，包括添加了对新问题的解决方法，对旧法律法规及标准在执行方面存在不足完善，以及采用国际通用标准对相关内容和描述进行调整等。与此同时，随着危险货物“分类管理、突出重点”原则的逐步落实，以及原行业标准在实施过程中发现的诸多问题，也迫切需要对标准进行较为全面的修订。

为此，项目组向全国道路运输标准化技术委员会申报了 2015 年标准制修订计划，根据交通运输部“关于下达 2015 年交通运输标准化计划的通知”（交科技发〔2015〕114 号）的要求，由交通运输部公路科学研究院、长安大学、交通运输部科学研究院等多家单位共同承担该标准，计划号：JT 2015-57，类型为修订，标准性质为推荐性交通运输行业标准，完成年限为 2016 年。

2016 年 3 月-4 月，按照国务院《深化标准化工作改革方案》的要求，根据国家标准化技术委员会和部科技司《关于交通运输强制性标准整合精简工作》的部署安排，本标准归口的全国道路运输标准化技术委员会对本标准计划进行了评估，评估结论为：该标准的计划应与《汽车运输、装卸危险货物作业规程》（JT618-2004）（计划号 JT 2015-58）整合上升为强制性国家标准。

根据《国家标准委关于征求第 2 批 3217 项强制性标准整合精简结论意见的通知》中的《强制性标准项目整合精简结论清单》，《汽车运输危险货物规则》（计划号 JT 2015-57）的整合精简结论为“整合(与 JT 2015-58 整合为强制性国家标准计划)”。虽然标准性质已确定为强制性，但因国家标准计划未下达，无法按照标准制修订的工作程序进行征求意见等工作，因此，在标准起草过程中，项目组按照“性质强制，级别行标”原则，起草了标准的征求意见稿，待国家标准委发布国家标准制修订计划后，再按照国家标准制修订程序进行开展相关工作。

2、主要工作过程

为了确保标准内容制定的准确性、实用性，且充分反映实际情况、能够真正解决我国危险货物道路运输中存在的问题，保证标准内容科学、合理，标准起草组主要开展了以下工作：

（1）确定修订依据和目标

标准既要考虑与国际接轨，同时也要兼顾国内现有的行业基础状况是进行本次标准修订的基本原则。目前，我国作为联合国危险货物运输专家委员会的正式员，很多涉及危险货物运输的相关标准均依照该委员会制定的《关于危险货物运输的建议书》的最新版本在修订，作为多种运输方式中的一种，危险货物道路运输的标准修订也因以该建议书为蓝本。

同时，鉴于《关于危险货物运输的建议书》适用多种运输方式的，而欧洲经济委员会（ECE）根据该建议书制订的《危险货物国际道路运输欧洲协定》（简称 ADR）主要针对道路运输，在建议书的基础上完善了道路运输过程中确保危险货物安全的操作要求和条件。因此，依据《关于危险货物运输的建议书》和《危险货物国际道路运输欧洲协定》，并综合考虑我国危险货物道路运输环境和现有基础条件，进一步完善相应的标准体系，更加能够具有操作性且能有效提高我国危险货物道路运输管理水平。为此，标准编制组主要以上述两个国际性规章制度作为依据，结合国内自身情况进行相关内容的调整。

（2）翻译相关资料并确定标准结构

在翻译《危险货物国际道路运输欧洲公约》（2015 版）（以下简称 ADR）的基础上，确定了 JT 617 标准的结构为系列标准，标准各部分按照 ADR 的章节内容进行划分，共分为 9 个部分：

- 第 1 部分：通则；
- 第 2 部分：分类；
- 第 3 部分：道路运输危险货物一览表；
- 第 4 部分：包装和罐体使用规定；
- 第 5 部分：托运程序；
- 第 6 部分：包装容器及罐体的制造与试验；
- 第 7 部分：装卸条件及作业要求；
- 第 8 部分：运输条件及作业要求；
- 第 9 部分：车辆技术要求。

（3）多次召开编制组会议，研讨标准内容

首先，标准编制组成员主要是 ADR 翻译组成员，ADR 的翻译工作从 2015 年初启动，历时近一年完成。在翻译过程中，翻译组成员多次组织讨论会，邀请

相关行业的专家，针对翻译过程中存在的问题，以及专业术语和国内相关标准的统一协调问题进行深入讨论，确定翻译的内容能符合实际且具有统一性。最终形成的 ADR2015 版的译文作为本标准修订的重要依据。其次，针对国内危险货物道路运输实际情况和基础条件，对 ADR 的内容进行细致的筛选和整合，以确保标准的可操作性。

2016 年 1 月 12 日至 13 日，项目组在北京组织召开了标准修订的研讨会，在翻译 ADR 的基础上，确定了标准修订原则，并对共同存在的问题进行了研讨。

2016 年 7 月 26 日至 28 日，在交通运输部管理干部学院，项目组组织专家对前期形成的标准初稿逐条进行研讨，根据专家意见形成了标准的征求意见稿。

(4) 邀请德国专家讲解 ADR

为学习借鉴国际先进管理经验，标准牵头单位邀请德国专家讲解 ADR，标准编写组成员与德国专家针对 ADR 经验借鉴、ADR 编译等议题研讨。

本部分为标准的第 1 部分，在标准制定过程中，注重与其他各部分的沟通协调，内容上不存在交叉重复和矛盾之处。

二、标准编制原则及相关论据

1、标准制定原则

标准本着内容科学、合理、协调、可行，具有良好的适用性、可操作性等，标准在制定过程中立足于国内标准，在充分借鉴 ADR 的基础上，根据国内危险货物运输管理的实际情况相应调整标准的内容，在标准有一定前瞻性的基础上着力确保标准的可执行性。

2、相关论据

本部分是根据 ADR 2015 版的第 1 部分“一般规定”翻译形成的，在 ADR2015 版的基础上，综合考虑我国现有管理现状和基础条件，将部分危险货物的运输豁免、多式联运链的协调、临时免除、过渡措施、第 7 类物质的一般要求、确保符合安全要求的检查和其他支持措施、隧道通行限制以及安保计划等内容进行删减和调整，一方面注意与国内现有标准和管理制度的衔接，另一方面也基于国内现有的基础条件（如隧道分级制度缺失等），以确保其可操作性。

(1) 标准适用范围

按照 GB/T 1.1-2009 给出的规则，在范围中明确了 JT617 系列标准中本部分规定的内容。本部分规定了危险货物道路运输的豁免、与其他运输方式的衔接、

人员培训、各参与方的安全要求、隧道限制以及安保要求等内容。本部分适用于危险货物道路运输。

(2) 危险货物范围

明确表明了危险货物的范围，一方面包括在任何条件下均不能通过道路运输的危险货物，另一方面必须在符合相关条件的基础上，方可道路运输的危险货物。这里的条件就涉及到 JT617 系列标准的各个组成部分，比如 JT617.2 关于危险货物分类标准和相关试验方法的要求，JT617.4 有关危险货物包装和罐体使用规定等要求。

(3) 豁免

危险货物种类繁多，目前《危险货物品名表》中共列明 3000 种主要货物，其中包括 1000 多种类属货物。从用途上讲，有企业生产自用、商业销售、应急运输、监管执法产生的运输等；从单次运输量上，有几十毫升（如试剂样品）、几十升（如煤气罐、二氧化碳气瓶）、到几百升、几十吨。针对以上不同情况，在法规和标准方面需要制定不同的规则，其中豁免是需要考虑的主要因素。现有标准规范中涉及危险货物运输豁免的主要包括：《危险货物品名表》（GB 12268-2012）、危险货物例外数量及包装要求（GB 28644.1）、危险货物有限数量及包装要求（GB 28644.2），如 GB12268-2012 的特殊条款中明确规定部分货物在公路运输过程中可作为非危险货物运输。此外，GB 28644.1 和 GB 28644.2 对以例外数量和有限数量运输时的一般规定、包装、包件测试、标记、单证、豁免等内容进行了说明。这表明危险货物运输量在满足例外数量或有限数量时，且达到包装、包件测试、单证、标记等要求的前提下，可以豁免部分或者全部危险货物道路运输要求。但对个人携带用于个人或家庭自用、应急救援运输、车辆燃料箱中危险货物、未清洁空包装等危险货物的豁免制度还很缺乏。

在道路危险货物运输过程中可能遇到的，与运输性质、气体运输、液体燃料运输、危险货物的未清洁空包装运输、运输过程中作为制冷剂或空气调节剂的危险货物等是否豁免，怎么豁免均未做相应的规定，导致普通货物运输夹带危险货物而未采用任何防护措施的情况发生。为此，依据 ADR 的相关内容，在豁免部分引入了根据运输性质给予运输豁免的危险货物、气体运输的豁免、液体燃料运输豁免、特殊规定、有限数量、例外数量危险货物运输豁免、未清洗空包装的运输豁免、每个运输单元载运量的豁免、电能存储和发生装置运输的豁免和包括海

运或空运的多式联运豁免等内容。删除了对于运输含有危险货物的照明灯的豁免、批准用于海运的 IMO 型可移动罐柜的使用、公路运输以外的其它运输方式的运输豁免等内容，一方面是考虑现有国内的运输及管理情况，另一方面是因为 ADR 是涉及 ADR 成员国之间国际运输的相关要求，而本标准主要适用于国内道路危险货物运输，故删除不相适用的部分。

(4) 人员培训

由于人员培训的具体内容在 JT617.8 等相关内容中会详细列明，本部分只列出了危险货物道路运输相关人员培训的对象，基本培训内容和培训记录等要求。另外，在本部分内容中，引入了 ADR 的分类培训理念，针对运输不同类型车辆及危险货物的驾驶人员的培训内容提出了针对性的要求，以便为后续实施危险货物道路运输从业人员分类培训考试提供依据和基础。

(5) 各参与方的安全要求

一个完整的危险货物运输，它涉及包装、托运、装卸、运输等多个环节，相应地涉及到托运人、承运人、收货人、装货人、包装人、充装人等多个参与方，各个环节的责任人和操作者必须遵循其操作规范和工作职责，明确的职责分工是落实各参与方具体工作范围的主要依据。在现有的法律法规及标准，比如《危险化学品安全管理条例》、JT617《汽车运输危险货物规则》等对托运人、承运人的职责范围进行了简单明确，但有些过于笼统，操作性较差，并且职责界定范围也较模糊。此外，对于包装、收货、装货等环节的责任人，现有法律法规及标准均很少提及，虽然涉及压力容器和气瓶充装的相关法律法规及标准相对齐全，但对于常压罐体、散装货物以及罐式集装箱等装载、卸货以及充装等要求存在明显不足，虽有法规及标准提交，但内容往往相对笼统，缺乏可操作性。同时，也未从一个完整的作业流程角度来划分流程中各个环节相关人员的职责分工。

另外，在实际运输过程中，托运人、承运人、卸货人可能是委托第三方单位进行装货（包件）、充装（罐体）、卸货以及清洗除污等操作，从保障运输安全的角度出发，应明确装货人/充装人在装货之前对车辆、人员资质等有效性查验，不得超载等，以及清洗除污等符合什么要求等内容。

为此，借鉴 ADR 第一部分第 1.4 章各参与方的安全义务部分，在本标准中结合我国现有的法律法规基础，从运输链角度明确规定托运人、承运人、收货人、装货人、充装人、卸货人等多个相关参与方的安全职责范围。同时，也明确区分

了装货人和充装人及卸货人的基本定义,解决现有以装卸人统一定义上述人员而导致的职责不明确等现象。

(6) 隧道限制

隧道作为公路的特殊构造物,因其建设成本尤其是特大型隧道的成本较高,环境较封闭等特点,一旦发生严重危险货物隧道运输事故,不仅会造成交通堵塞和基础设施的严重破坏,还会导致疏散救援难度大、人员伤亡严重等后果。因此,对于具有严重后果危险货物通行隧道应采取限制或管制等措施。但是对于一些危险性较小的危险货物而言,也禁止其通行隧道显然存在管理过度的情况。因此,需要在科学分级的前提下,针对不同危险货物的危险性采取不同级别的隧道通行限制措施。就国内现状而言,一方面,我国缺乏隧道安全分级标准,虽然先后颁布了《公路隧道设计规范》(JTG D70-2004)、《公路隧道交通工程设计规范》(JTG/T D71-2004)等标准,但涉及隧道安全问题的隧道标准几乎没有。另一方面,专门针对道路桥、隧危险货物通行风险及分类管理的规章制度仍处于空白。由于上述法律法规及标准的空白,使得在危险货物隧道通行方面往往采取所有危险货物禁止通行隧道这样极度消极的方式。部分省份甚至出台危险货物禁止通行高速公路等规章,进而采用一刀切这种方式避免危险货物通行服务区、桥隧等设施。科学的规范运输路线不仅可以有效避免禁行路段或者高风险区域,还可以提高运输效率和降低运输成本。虽然有部分大型企业会对其运输路线进行勘查,确定可通行区域、绕道方式、停靠点、水资源等敏感区域以及途中应急救援可获得性等方面,但绝大多数企业仍缺乏运输路线选择等运输组织等措施。这一方面是因为国内没有制定可供企业参考的运输风险评价手册,另一方面也是因为上述的风险评价需要依赖于专业知识丰富的安全管理人员来完成,而我国的安全管理人员资格及培训均存在问题,再加上目前存在的运价过低,企业利润有限,安全投入严重不足等问题,使得相关措施难以实施或者开展。

为此,在编制本部分内容时,一方面借鉴了 ADR 中关于隧道通行的内容,但考虑实际推行过程中还需要很多前提条件来支撑,不仅包括现有的隧道设计建设标准还包括交通标志标线的设计等诸多环节,所以直接将其作为强制性内容显然存在无法操作的窘境,为此,本部分只提出隧道通行限制的基本要求,将 ADR 中提出的隧道分级标准和隧道通行限制标志等内容放在资料性附录中,不作强制性要求。

(7) 安保要求

首先，现有法律法规及规章均未将安全保卫作为一个单独的内容来明确要求，所以更谈不上对安保的明确定义，也未明确具体的安保范围包括哪些。虽然《危规》等法律法规提到了危险货物运输过程若停车需要设置警示标志，以及若发生被盗或者丢失等情况需要报告等内容，但往往是属于事后管理，而未从事前就强调了保护货物被盗或者丢失等，以及可以采取哪些措施来实施等内容。这与我们目前重事后管理、轻事前预防的管理方式有很大关联。由于未单独要求安全保卫内容，所以在我国现有的培训体系中，也未单独设置防盗等安保培训内容。现有的培训资源和教材中，往往更强调发生火灾、泄漏、爆竹等事故的应急措施，而缺乏对货物以及车辆本身是否被盗、被抢甚至被违法乱用等事件的处理的培训。也正因为此，使得从业人员普遍存在安保意识薄弱等现象。

此外，为了避免管理过度，兼顾运输效率，就需要着重对危险性较大的危险货物需要进行额外注意或者运输数量限制，而不是一刀切的管理方式。虽然我国对民用爆炸品、烟花爆竹、剧毒化学品等危险性较大的货物的运输实施许可，此外，《危规》第八条分别对运输剧毒化学品、爆炸品、强腐蚀性危险货物的罐式车辆和非罐式车辆的运输总量进行了规定。这作为运输量限制的雏形，但在实施时存在诸如限制要求过于单一，未与具体货物品名相对应；一方面，货物的分类与危险货物的分类体系不相符合，使得基层在操作时很难明确掌握。比如，剧毒化学品、强腐蚀危险货物具体指哪些货物或者如何判断存在很多争议。

所以，在本标准中提出了安保要求的相关内容，一方面明确安保的基本要求，并强调在从业人员培训方面必须同时培训安保意识和安保要求，另一方面，从分类管理角度出发，引入了有严重后果的危险货物的定义和范围，并要求从事有严重后果的危险货物的相关参与方应制定安保计划，确保这些可能会引起重大人员伤亡或者环境危害的货物能安全运输，但考虑到我国现有运输企业的管理基础，并没有将安保计划的主要内容作为强制性内容，而是放在了附录中，鼓励有条件的运输企业按照附录中的基本要素制定符合企业运输实际的安保计划并实施。

(8) 附录 A 危险货物道路运输术语

本部分内容是 JT617 系列标准通用的基本定义，涉及到系列标准中提及的所有术语、缩写等。我国现有的危险货物以及危险化学品安全管理的相关标准大部分是依据国际通行的规章制度和规范来制定的，但由于在采标过程中翻译对象和

部门的不同，以及各行业对某一术语的通称存在差异等原因，导致现有很多标准在配套使用时存在定义和内涵不统一等问题。为了能尽量统一相关术语，在翻译基本定义部分，ADR 翻译组和标准编制组组织了相关行业的专家，对涉及到的术语进行认真分析，并对照联合国《关于危险货物运输的建议书》、国际海事组织《国际海运危险货物规则》（IMDG Code）和国际民用航空组织《危险品航空安全运输技术细则》（ICAO 技术细则）等国际规章中相同定义的理解，来确定该术语的正确含义，并尽量确保其一致性。

（9）附录 B 度量单位

这部分内容是为了规范整个系列标准的度量单位使用。

（10）附录 C 隧道通行限制及分类

该附录主要是根据我国危险货物车辆通过公路隧道的实际管理要求，将 ADR 规定的关于公路隧道通行限制的要求作为资料性附录，不要求强制执行。通过对隧道的分类，规范运载危险货物车辆通过公路隧道的限制，在危险货物管理中是非常必要的，但我国目前的公路设施管理和危险货物运输管理还做不到这一点，附录 C 作为资料性附录，可引导行业发展。

（11）附录 D 有严重后果的危险货物道路运输安保计划

将安保计划作为附录主要是考虑到我国现有道路危险货物运输企业安保现状。一方面，现有法律法规及标准均未对安保提出明确要求，除了新颁布的反恐法中有较为笼统的提及，另一方面就是对安保计划编制和培训还是目前我国企业安全管理培训的空白，所以将安保计划的内容作为资料性附录，引导有条件企业逐步完善安保措施和安保计划的制定落实。

三、试验分析、技术经济论证、预期经济效果

本标准不涉及相关实验分析、技术论证和相关经济问题。

四、涉及专利情况

本标准中的相关技术要求不涉及产品专利。

五、预期社会效益

《危险货物道路运输规则》是我国道路危险货物运输行业的安全管理标准，是广大危险货物道路运输管理部门和企业及从业人员的准则。《危险货物道路运输规则 第 1 部分：通则》通过规定了危险货物道路运输的豁免、与其他运输方式的衔接、人员培训、各参与方的安全要求、隧道限制以及安保要求等内容，达

到保障危险货物道路运输安全的目标。

六、与国内外相关标准的水平差距

无。

七、与现行有关法律、法规和强制性标准的关系

本标准与国务院《危险化学品安全管理条例》、交通运输部《道路危险货物运输管理规定》相关，与下列强制性标准存在相关关系。

GB 6944 危险货物分类和品名编号；

GB 7258 机动车运行安全技术条件；

GB 11806 放射性物质安全运输规程

GB 12268 危险货物品名表；

GB 12463 危险货物运输包装通用技术条件；

GB 13365 机动车排气火花熄灭器性能要求和实验方法；

GB 13392 道路运输危险货物车辆标志。

GB 14371 危险货物运输爆炸品的认可和分项程序及配装要求；

GB 20030 道路运输爆炸品和剧毒化学品车辆安全技术条件；

GB 20891 非道路移动机械用柴油机排气污染物排放限值及测量方法(中国第三、四阶段)

GB 28644.1 危险货物例外数量及包装要求；

GB 28644.2 危险货物有限数量及包装要求；

八、重大分歧意见的处理经过和依据

暂无。

九、作为强制性标准或推荐性标准的建议

该标准宜作为强制性标准。

(1) 危险货物运输需求持续增长，危险货物运输安全形势依然严峻。

随着我国经济社会的飞速发展，危险货物运输需求快速增长，危险货物道路运输行业呈现蓬勃发展的态势，经过多年努力，我国道路危险货物运输事故明显下降，安全运输状况总体趋于好转，但重特大事故时有发生，道路危险货物运输安全形势依然十分严峻，企业运输作业还不够规范，从业人员素质有待继续提升。

本标准规定了危险货物道路运输的豁免、与其他运输方式的衔接、人员培训、各参与方的安全要求、隧道限制以及安保要求等内容，与危险货物道路运输安全

息息相关。本标准是保障危险货物道路运输安全生产的重要技术性标准。

（2）本标准是强制性行业标准的延续

本标准的内容和范围延续了强制性交通运输行业标准 JT617，JT617 在危险货物道路运输行业内一直是强制性标准，JT617 标准在规范危险货物运输上具有重要的作用。根据国家标准化改革的要求，强制性行业标准上升为国家强制性标准，有一定的延续性。

（3）符合国务院《深化标准化工作改革方案》强制性标准范围要求

本标准的强制内容属于保障人身健康和生命财产安全的范围之内，属于国务院《深化标准化工作改革方案》强制性标准范围要求。

十、贯彻标准的要求和措施建议

该标准相关内容的实施，需要在交通运输部以及各省交通主管部门配合，进行广泛的标准培训和宣贯。

十一、废止现行有关标准的建议

废止《汽车运输危险货物规则》（JT 617-2004）。

十二、其他应予说明的事项

无