

国家标准
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

标准起草组

2025 年 12 月

目 录

一、工作简况	1
二、编制原则、强制性国家标准主要技术要求的依据及理由	5
三、与有关法律、法规和其他强制性标准的关系，配套推荐性标准制定情况 ..	13
四、与国际标准化组织、其他国家或者地区有关法律法规和标准的比对分析 ..	13
五、重大分歧意见的处理经过和依据	14
六、对强制性国家标准自发布日期至实施日期之间的过渡期的建议及理由	14
七、与实施强制性国家标准有关的政策措施	15
八、是否需要对外通报的建议及理由	15
九、废止现行有关标准的建议	15
十、涉及专利的有关说明	15
十一、强制性国家标准所涉及的产品、过程或者服务目录	15
十二、其他应当予以说明的事项	15

一、工作简况

（一）任务来源

2024年5月，国家标准化管理委员会发布了《国家标准化管理委员会关于下达〈乘用车燃料消耗量限值〉等44项强制性国家标准制修订计划及相关标准外文版计划的通知》，《危险货物道路运输规则 第1部分：通则》（以下简称本标准）列入国家标准制修订计划，项目计划号：20241015-Q-348，第一起草单位为交通运输部公路科学研究所（以下简称部公路所），完成周期为18个月。

（二）标准编制目的及意义

危险货物道路运输的安全生产工作事关国家和人民的生命财产安全，也事关国家经济发展、社会和谐稳定。建立安全高效的危险货物道路运输体系，是支撑现代流通体系建设、推动石化化工产业高质量发展、有效保障和改善民生的重要支撑。积极推进重点标准有效供给和提档升级，充分释放标准实施效能，将进一步夯实危险货物道路运输安全治理基础性制度保障，为危险货物道路运输安全、高效提供技术保障。

（1）进一步加强危险货物道路运输安全生产治理需要标准支撑

近年来，危险货物道路运输安全监管持续加强，安全形势持续向好，特别重大事故多发频发势头得到初步遏制。但与此同时，重大及以下危险货物道路运输事故时有发生，危险货物道路运输仍存在诸多基础性、系统性问题，必须持续强化安全治理。本标准的制定将有助于进一步夯实危险货物道路运输安全治理基础性制度保障，全面提升我国危险货物道路运输管理的系统性及相关制度的科学化水平，防范化解系统性风险，强化危险货物道路运输安全现代化治理能力，筑牢织密安全监管的防护屏障，为建设交通强国、实现交通运输可持续发展提供坚实可靠的安全保障。

（2）强化危险货物道路运输综合监管需要制定强制性标准

2018年，交通运输部组织修订发布了行业系列标准《危险货物道路运输规则》（JT/T 617—2018），作为交通运输部、工业和信息化部、公安部、生态环境部、应急管理部、国家市场监督管理总局等联合发布的《危险货物道路运输安全管理办法》以及交通运输部规章《道路危险货物运输管理规定》的配套标

准，细化了危险货物道路运输各要素、各环节的技术要求。但由于JT/T 617是行业推荐性标准，在实际执行过程中，部分技术条款的应用受到限制，迫切需要将JT/T 617提升为国家强制性标准，强化标准引领的作用，进一步发挥标准对危险货物道路运输全链条的技术指导效力，实现全主体、全要素、全链条安全监管。

（3）有助于推动国际道路运输，进一步构建全面开放新格局

国际道路运输是国家间沟通和联系的重要桥梁和纽带，加快推进国际道路运输便利化，是促进地区间人员往来和贸易便利的内在要求，与我国接壤的俄罗斯、哈萨克斯坦、塔吉克斯坦等国都是《危险货物国际道路运输公约》（以下简称ADR）的缔约国，也是我国油气资源的重要进口国，因我国还未实现ADR在国内的完全转化，致使我国在双边或多边谈判过程中经常处于被动，如俄罗斯以我国危险货物道路运输管理未实现与ADR接轨为由，拒绝我国车辆进入俄罗斯境内，严重阻碍了我国危险货物运输企业“走出去”的步伐。本标准通过制定强制性国家标准，推动与ADR要求的协调，实现国际国内标准一致，一方面有利于保障能源供应链稳定，保障国家能源安全；另一方面有助于推动中国企业高质量“走出去”，为推动形成全面开放新格局提供基础支撑。

（4）是衔接管理制度，串联《危险货物道路运输规则》各主要部分和关键环节的重要抓手

《危险货物道路运输规则》（以下简称本系列标准）分为7个部分，有不同的功能定位和分工，规定了危险货物道路运输的主要环节和要素的技术要求，通则是将本标准各部分有效串联的良好载体。同时，危险货物道路运输的技术性和管理性要求都很强，需管理制度和技术标准有效衔接。本标准能够充分发挥衔接管理制度和技术标准，有效串联本系列标准的重要作用，使其真正成为一个体系，有力提升运输安全水平和便利水平。

（三）起草单位、主要起草人

本标准主要起草单位为交通运输部公路科学研究所、长安大学、北京交通大学、中国船级社质量认证有限公司、交通运输部科学研究院、巴斯夫（中国）有限公司、上海化工研究院有限公司、中国石油昆仑物流有限公司、中国物流与采购联合会、烟台市交通运输执法监察支队、山东京博物流股份有限公司、

密尔克卫智能供应链服务集团股份有限公司、浙江巨化物流有限公司、哈尔滨工程大学等。

本标准的主要起草人包括：任春晓、沈小燕、刘宏利、张会娜、钱大琳、李东红、范文姬、晋杰、张学文、孔祥领、董学胜、刘宇航、乔海、韩辉、彭建华、姜峰、张玉玲、张禄、汪云峰、徐文龙、石旭、倪卫东、李凤明等。

标准主要起草人分工见表1。

表1 标准主要起草人分工

姓名	工作单位	主要分工
任春晓	交通运输部公路科学研究所	负责标准制定工作的组织，总体负责标准文本和编制说明的编写。
沈小燕	长安大学	参与标准制定工作的组织，负责标准与国际规则及其他标准衔接。具体参与第3、5、6章节编制。
刘宏利	交通运输部公路科学研究所	参与标准制定，负责术语部分（第3章）与本系列标准的协调、与国际规则的衔接，参与标准豁免要求、附录A编制。
张会娜	交通运输部公路科学研究所	参与标准制定，开展本标准与系列标准第7部分衔接内容的编制，标准编制规范化把关。具体参与第7章、附录A编制。
钱大琳	北京交通大学	参与标准制定，开展与运输包装衔接内容、相关方安全要求等内容的编制。参与第3章、第9章编制。
李东红	巴斯夫（中国）有限公司	参与标准制定，开展本标准第5章豁免相关内容编制。
范文姬	交通运输部公路科学研究所	参与标准制定，开展本标准与系列标准第5部分衔接内容的编制，对本标准与系列标准总体协调把关。具体参与第6、8章编制工作。
晋杰	交通运输部公路科学研究所	参与标准制定，开展本标准附录A编制工作。
张学文	交通运输部公路科学研究所	参与标准制定，开展本标准术语、联运内容编制。具体参与第3章、第5章编制。
孔祥领	烟台市交通运输执法监察支队	参与标准制定，开展本标准与行业管理衔接内容的编制和把关。具体参与第8章编制。
董学胜	上海化工研究院有限公司	参与标准制定，开展本标准与系列标准第2部分相关内容编制。具体参与第5章编制。
刘宇航	中国物流与采购联合会	参与标准制定，开展本标准相关方安全要求、豁免相关内容编制。具体参与第8章编制。
乔海	山东京博物流股份有限公司	参与标准制定，开展本标准相关方安全要求内容的编制。具体参与第8章编制。

韩辉	中国石油昆仑物流有限公司	参与标准制定，开展本标准相关方安全要求相关内容编制。具体参与第8章编制。
彭建华	交通运输部科学研究院	参与标准制定，开展本标准与系列标准第3部分、有限数量例外数量相关内容编制。具体参与第5章编制。
姜峰	中国船级社质量认证有限公司	参与标准制定，开展本标准与系列标准第4部分相关内容编制。具体参与第3、6章编制。
张玉玲	交通运输部公路科学研究所	参与标准制定，开展本标准与系列标准第6部分相关内容编制。具体参与第3、6章编制。
张禄	交通运输部公路科学研究所	参与标准制定，开展本标准人员培训内容编制。具体参与附录A编制。
汪云峰	交通运输部公路科学研究所	参与标准制定，开展人员培训内容编制。具体参与附录A编制。
徐文龙	山东京博物流股份有限公司	参与标准制定，开展本标准相关方安全要求内容的编制。具体参与第8章编制。
石旭	密尔克卫智能供应链服务集团股份有限公司	参与标准制定，开展本标准相关方安全要求相关内容编制。具体参与第8章编制。
倪卫东	浙江巨化物流有限公司	参与标准制定，开展本标准相关方安全要求相关内容编制。具体参与第8章编制。
李凤明	哈尔滨工程大学	参与标准制定，开展本标准与《规章范本》、《危险货物国际道路运输公约》以及其他部分的术语衔接等工作。

（四）起草工作过程

2024年5月，国家标准化管理委员会印发了《国家标准化管理委员会关于下达<乘用车燃料消耗量限值>等44项强制性国家标准制修订计划及相关标准外文版计划的通知》，将《危险货物道路运输规则 第1部分：通则》纳入国家标准制修订计划。

2024年6月，部公路所组织成立了由部公路所牵头，长安大学重点参加，科研单位、运输企业、社会团体等共同组成的标准起草组，建立了工作机制，明确了各单位职责分工和工作进度安排。

2024年8月，标准起草组开展了内部研讨，对现行JT/T 617.1与法规制度衔接情况，执行中存在的问题和需求等进行了讨论，进一步明确了标准的研究编制思路。

2024年9月，标准起草组编制形成了标准草案及编制说明初稿，并开展了《危险货物道路运输规则》整个标准的研讨，对系列标准各部分之间的关系、交叉引用情况等进行了研讨，并对标准内容进行了讨论。

2024 年 11 月，标准起草组组织行业专家对标准讨论稿进行了研讨，明确了标准细化的主要方向以及各部分之间的协调问题。

2025 年 3 月，标准起草组织危险货物运输管理部门、运输企业、化工企业等单位专家代表，对系列标准进行了技术研讨，确定了各部分进一步完善的内容，讨论了标准间协调情况。起草组修改完善了标准初稿。

2025 年 3 月底，标准起草单位再次组织会议，对标准初稿进行研讨。标准起草组根据专家意见进行了修改完善，并按照进度要求准备征求意见相关文档。

2025 年 4 月、5 月，标准编制团队根据系列标准的编制和协调情况，对标准的内容进行了进一步完善，并对术语部分进行了完善和更新。

2025 年 6 月，标准起草单位召开标准研讨会，行业专家和标准专家根据历次研讨和专家意见修改情况进行了把关，对本标准提出了修改建议。尤其是从从业人员范围、相关方精简整合以及术语等内容提出了更加明确的要求。根据专家意见，本标准进行了针对性修改完善。

2025 年 7 月~12 月，标准起草组根据强制性国家标准编制的有关要求，对文稿进行了进一步针对性修改，形成征求意见稿。

二、编制原则、强制性国家标准主要技术要求的依据及理由

（一）编制原则

本标准参考中国标准出版社出版的《标准的编写》中编写标准的方法和基本规则，本标准的制定符合以下三个原则：

1. 法规体系的一致性

标准的一致性是指编写的标准与对应的上位法律法规的符合性，以及与其他标准规范间的一致性。本标准的编制与联合国《规章范本》《试验和标准手册》等要求一致，符合国内现行的公路运输的《中华人民共和国道路运输条例》《危险化学品安全管理条例》《道路危险货物运输管理规定》《危险货物道路运输安全管理办法》等相关法律、法规和规章的要求。

2. 技术应用的适用性和可操作性

通则是系列标准的总领性标准，本标准解决危险货物道路运输规则系列标准与管理制度的衔接、与其他危险货物相关标准/技术法规的衔接，对标准的主

要内容和脉络起到提纲挈领作用。本标准征求意见稿编制时，考虑了近年来国家相关法规制度、标准的变化情况，与后续 6 个标准也进行了良好的衔接，经过 JT/T 617.1 在国内 6 年的验证，以及 ADR 在国际上实践的经验，本标准规定具有良好的适用性。

标准的可操作性是指实用性和可行性，本标准的制定通过对危险货物管理制度、标准变化情况进行系统梳理，对系列标准其他部分修订情况进行紧密衔接，在对行业进行切实调研的基础上开展，综合科研院所、运输企业、行业管理部门等多方面的意见，从运输安全和便利两个主要方面着手，力求形成科学、可行的国家标准，有利于完善国内道路运输危险货物的管理，为加强危险货物道路运输管理提供技术支撑。

3. 标准文本的统一性和规范性

标准的统一性是对标准编写及表达方式的最基本要求。标准的规范性是指编写标准时要遵守与标准制定有关的基础标准以及相关法律法规。标准技术要求是在广泛调研的基础上，遵循管理实际与最新行业发展实践相结合的原则，符合与相关国家标准、交通运输行业标准和行业政策相协调等原则。本标准编制在编写内容和格式上，遵照国家标准《标准化工作导则 第 1 部分：标准化文件的结构和起草规则》（GB/T 1.1—2020）、《标准化工作指南》（GB/T 20000）和《标准编写规则》（GB/T 20001）等系列国家标准的要求。标准文本具有统一性和规范性。

（二）强制性国家标准主要技术要求的依据及理由

本标准共包含 9 章及 1 个附录：

9 章内容包括：

一是范围；二是规范性引用文件；三是术语和定义；四是运输条件；五是运输条件豁免；六是联式联运相关要求；七是人员安全培训要求；八是参与方安全要求；九是高风险危险货物。

1 个附录是：

附录 A 从事危险货物道路运输业务的人员培训内容。

1. 范围

本文件规定了危险货物道路运输的基本运输条件、运输条件豁免，以及多

式联运相关要求、人员安全培训、参与方安全和高风险危险货物的相关要求。
本文件适用于危险货物道路运输。

范围与本文件内容章节对应。

2. 规范性引用文件

本标准正文中规范性引用的标准和国内国际文件，以清单方式在本章中列出。本标准作为整个《危险货物道路运输规则》的通则，是服务性质极强的部分，因此大量涉及标准的其他部分的具体内容，因此，对其他部分的引用均为带年代号引用。此外，本标准涉及危险货物多式联运的内容，因此也引用了《规章范本》及海运、民航危险货物运输的内容。

3. 术语与定义

本标准为道路运输领域危险货物运输国家标准，对道路运输领域危险货物进行了定义。

对适用于本章节的术语也进行了定义，包括危险货物、联合国编号、正式运输名称、运输包装、包件/包装件、参与方、托运人、装货人、承运人、罐式车辆、可移动罐柜、容积/水容积、货物运输单元、危险货物运输车辆、高风险危险货物等。

4. 基本运输条件

规定了开展危险货物道路运输应满足的条件，包括货物的分类、包装、托运、装卸、运输作业及运输车辆的要求，涵盖了危险货物道路运输的主要要素和环节。作为本系列标准的通则部分，将本系列标准其他部分的要求在本部分做了统一的体现和串联。主要包括：

- 危险货物的分类，与本系列标准第 2 部分做衔接；
- 危险货物的正式运输名称、特殊规定、有限数量和例外数量与本系列标准第 3 部分做衔接；
- 危险货物的运输包装，与本系列标准第 4 部分做衔接；
- 危险货物的托运和起运准备，与本系列标准第 5 部分做衔接；
- 货物运输单元选用及装卸单元，与本系列标准第 6 部分做衔接；
- 危险货物道路运输作业要求，与本系列标准第 7 部分做衔接；
- 运输车辆方面，考虑标准规范内容的完整性，引入了对运输装备的要

求，对应到交通运输行业标准 JT/T 1285 和 GB 21668。JT/T 1285 是目前各地交通运输管理部门开展危险货物运输车辆核查和配发《道路运输证》的重要依据，且其内容与 ADR、UN 及中国标准有效衔接，能够支撑行业使用本标准的需求。GB 21668 内容与 UN R105 协调，是危险货物运输车辆结构安全的重要依据，其修订版本与 ADR 等国际规则和国内相关技术标准做有效协调。将上述两个标准引入，作为运输车辆安全的要求，能够提升危险货物运输车辆的安全技术水平，进而保障运输安全；

——放射性物品运输的要求，与 GB 11806 做衔接。

5. 运输条件豁免

危险货物种类繁多，目前《危险货物品名表》中共列明 3000 余个条目，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：《危险货物道路运输规则 第 3 部分：品名与运输要求索引》（JT/T 617.3）、《危险货物品名表》（GB12268）、《危险货物例外数量及包装要求》（GB28644.1）、《危险货物有限数量及包装要求》（GB28644.2），如 GB12268 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，GB28644.1 和 GB28644.2 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。

部门规章中，涉及豁免要求的主要包括《危险货物道路运输安全管理办法》、危险废物相关的规章等，对有限数量、例外数量以及危险废物在运输环节等豁免做出了规定。

管理制度方面，考虑国内的危险货物运输企业及车辆装备的实际情况，与 ADR 等国际规则中实施已经成熟、风险可控的货物进行有条件豁免，以进一步提升运输效率。根据《道路危险货物运输管理规定》的要求，结合行业协会申

请和专家论证，交通运输部先后印发《关于进一步规范限量瓶装二氧化碳气体道路运输管理有关事项的通知》以及《关于进一步规范限量瓶装氮气等气体道路运输管理有关事项的通知》等文件，对符合包装及数量条件的二氧化碳、氮、氦、氖、氩、氪、氙等气体实行限量运输豁免，为载运小量危险货物时运输条件的豁免创造基础。为此，本次修订标准过程中依据行业现状，参考 ADR 的要求，在豁免部分引入了限量豁免、符合特殊规定的运输条件豁免、符合有限数量例外数量要求的运输条件豁免以及其他豁免等四种豁免模式。

（1）5.1 条，限量豁免。本标准综合《交通运输部关于进一步规范限量瓶装氮气等气体道路运输管理有关事项的通知》（交运发〔2017〕96 号）、《交通运输部办公厅关于进一步规范医用核磁共振检测仪及限量瓶装氟利昂类制冷气体道路运输管理有关事项的通知》（交办运〔2021〕42 号）、《交通运输部关于进一步规范限量瓶装二氧化碳气体道路运输管理有关事项的通知》（交运发〔2016〕61 号）等文件的要求，将已经执行良好的限量豁免的条目纳入本标准。上述文件的形成，经过了交通运输部依法组织技术专家论证，豁免实施以来，未接报发生安全事故和舆情事件。且该限量豁免规则与 ADR 的限量豁免要求保持协调。

本标准将交通运输部专门印发文件实施限量豁免的危险货物纳入本标准，明确了豁免的内容。将这一提升运输便利性的要求进一步制度化，持续为危险货物道路运输降本提质增效。

（2）5.2，符合特殊规定的运输条件豁免，属于国际通行规则，在《规章范本》、ADR 和 GB 12268 等标准中也有类似表述，且执行较为成熟，是国际通行的规则。在本系列标准第 3 部分危险货物一览表中，通过特殊规定的形式，对符合条件的部分货物提出了豁免的规定，本条款为与之衔接的条款。

（3）5.3，有限数量和例外数量豁免，其中：

属于国际通行规则，具体豁免规则由本系列标准第 3 部分予以明确。在六部门联合规章《危险货物道路运输安全管理办法》中也列明了相关规则。

（4）5.4，其他豁免情形。主要包括：

5.4.1 关于运输性质豁免的要求，对使用性质为家庭自用以及农机、场内作业的工程机械加油等辅助活动的柴油运输，提出了针对性豁免要求。考虑到柴

油的低危害特征，以及家庭自用、场内作业工程机械的特征导致即时用油需求，在参考 ADR 和国内部分区域开展的柴油管理的基础上，提出柴油在装载总量上限可控、包装能够防泄漏的情况下，给予豁免，以更好地服务“三农”和部分家庭、工地等需要。具体要求包括容器大小不超过 60L（与 ADR 协调），单次车辆装载不超过 240L，且要求车上没有装载其他危险货物、危险化学品，在满足特定场景用户便利需求的条件下，保障运输安全。

5.4.2 运输便利性条款，列入 UN 3268 的救生用的车辆安全气囊气体发生器、安全气囊模块、安全带卷收器和火工机械装置，在满足本系列标准第 3 部分特殊规定 280 时，按照 JT/T 617.1—2018 的要求，采取限量豁免措施，豁免数量为不限量。该条款实施多年，经广泛验证安全风险可控，明显提升了运输便利化水平，根据行业反馈，提出该豁免要求。

5.4.3 是运输便利性条款，规定专门用于货物制冷保鲜的干冰不按照本系列标准确定的危险货物管理，以服务于生鲜运输过程中的防腐要求。干冰在这种条件下是辅助的物质，不属于运输货物的主体。

5.4.4 是运输便利性条款，要求服务于鲜活水产等运输的压缩氧气不按照本系列标准确定的危险货物管理，以服务于生鲜运输过程中必要的供氧要求。

5.4.5 为管理部门实施监管和应急响应提供了豁免。主要适用场景包括执法人员对扣留危险货物运输车辆的移动、泄漏危险货物的紧急处置，调动可能属于危险货物的资源等。

6.多式联运相关要求

海运、民航等方式运输危险货物时，适用其相应运输方式的国际规则，在包装、混合包装、标记、标志等方面规定与道路运输的标准有所差异，设立本条款的目的是便利危险货物多式联运操作，即在道路这一门对门运输阶段，在货物满足海运、民航法规标准要求的情况下，可以安全高效开展多式联运。但在路上行驶的车辆，外观标志需满足道路运输标准的要求。

7.人员安全培训要求

（1）7.1 基本要求

本标准根据国家法律法规变化，参考 ADR 规章经验，要求从事危险货物运输的企业或单位开展两种类型的培训。

一是针对新聘用人员，必须进行岗前培训和考核，与《中华人民共和国安全生产法》等法律法规的要求相一致；二是对所有从业人员，定期进行培训，并明确培训的依据是法律法规、技术标准、安全操作等要求发生变化，确保从业人员了解行业最新安全要求，提高安全操作能力和水平。

(2) 7.2 培训对象及主要内容

以 ADR、JT/T 617.1 的内容为主体，结合我国危险货物道路运输管理的实际情况和运输企业设置岗位的情况，将培训对象进行了分类，具体包括：

- a)对危险货物进行分类和确定正式运输名称的人员（P1）；
- b)对危险货物进行包装作业的人员（P2）；
- c)对危险货物进行装卸作业的人员（P3）；
- d)危险货物运输车辆驾驶人员（P4）；
- e)危险货物运输车辆押运人员（P5）；
- f)危险货物运输应急处置人员（P6）。

这些人员中，部分属于道路运输从业人员，部分服务于危险货物道路运输活动的属于运输上游或其他相关方的人员，在本标准中对人员进行了分类，并在后续规定其培训内容要求。通过进行岗位分类，并明确上游、关联方和从业人员的培训要求，实现对危险货物运输主要相关岗位的培训覆盖。

(3) 7.3 培训内容

对不同岗位人员的培训内容提出了要求，列入附录 A。

其中，对属于驾驶员的培训内容，要求符合本系列标准第 7 部分针对性的要求。

8.危险货物道路运输参与方安全要求

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。

现有法律法规及标准中，《危险货物道路运输安全管理办法》等对托运人、承运人的职责范围进行了明确，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，以及清洗除污要求等具体内容。

为此，本标准借鉴 ADR 第一部分第 1.4 章各参与方的安全义务部分，按照《危险货物道路运输安全管理办法》，从运输全链条角度明确规定托运人、装货人、承运人、收货人等多个相关参与方的安全要求。

（1）8.1 托运人

托运人及其委托第三方的安全要求，按照《危险货物道路运输安全管理办法》和 TDG、ADR 等要求，包括对危险货物进行分类、制作托运单据和安全技术说明书、标记标志设置和粘贴、添加稳定剂和抑制剂等，此外，还应保障应急电话通畅，确保危险货物的危害性准确传递给承运方及后续环节。

（2）装货人

本标准规定了装货人的职责，主要包括：

1) 装货人应确保货物允许通过道路运输，对不允许通过道路运输的货物不应向承运人移交，源头上提升运输安全；

2) 确保罐体在检验有效期内；

3) 确保罐体的适装介质与拟充装介质相符；

4) 开口装置均关闭且无泄漏；

5) 标志牌要求；

6) 散装货物要求；

7) 与运单的一致性。

8) 检查包装是否损坏，损坏或判断有泄漏风险的包装，不应交付给承运人，源头上降低货物泄漏风险；

9) 确保符合本系列标准和有关法规、标准规定的装卸搬运要求；

10) 确保符合混合装载要求。

装货人位于运输上游，严格合规要求，确保不装卸禁止运输货物、检查包装状态、检查标志牌准确与否是减少后续环节安全风险的重要举措；按照规定进行装卸、搬运和混合装载是自身操作的要求。

考虑到罐式装备的充装要求相比固体货物、散装货物、包件货物有明显的差别，将罐式装备充装相关要求进行了单独列明。

(3) 承运人

1) 承运人应确保货物允许通过道路运输,不允许通过道路运输的危险货物,不应受理托运;

2) 确保随车单据符合本系列标准第 5 部分的要求,这些单据是运输活动和应急处置必不可少的内容;

3) 车辆和设备符合国家标准要求,作为基本合规保障。此外,还应确保车辆、设备与危险货物的性质相容且不超载。上述要求符合国家机动车管理和道路运输的基本要求;

4) 车辆标志牌装用要求,危险货物道路运输使用标示危害性的标识体系是国际通行规则,也是我国长期持续的一项制度;

5) 车辆安全防护和应急设备配备要求,满足突发事件处置的基本要求。

(4) 收货人

提出收货人不应拒收货物,以及发现违反本标准后及时通知托运人的责任,核对货物和运输单据信息、卸载之前和过程中保障包装物和容器安全、合规装卸和搬运、清理可能的残留物以及去污等。

9.高风险危险货物

给出了高风险危险货物的范围。以更好地服务于我国危险货物道路运输的阶段性安保防范、国际运输服务以及相关安全评估工作。高风险危险货物的范围界定与 JT/T 617.1 一致,与周边国家正在执行的 ADR 一致。

10.附录 A

规定了从事危险货物道路运输业务的人员培训内容。根据不同相关方在危险货物运输安全中发挥的作用及安全职责,确定了具体培训内容。

三、与有关法律、行政法规和其他强制性标准的关系,配套推荐性标准的制定情况

本标准与我国现行有关法律、法规、强制性国家标准以及行业标准不矛盾、不冲突。

本标准不涉及配套推荐性标准。

四、与国际标准化组织、其他国家或者地区有关法律法规和标准的比对分

析

本标准没有采用国际标准，但主要借鉴了联合国《规章范本》《危险货物国际道路运输公约》（ADR）等国际规则制定。

具体而言：

（1）运输条件的章节框架与 ADR 保持协调，并结合我国特点，对车辆装备部分以 JT/T 1285 和 GB 21668 做了替代。放射性危险货物的运输条件，以 GB 11806 做了更加明确和详细的规定。符合我国国情。

（2）运输条件豁免的章节，限量豁免的部分，在 ADR 规定的基础上，结合我国行业操作实践经验，对部分危险货物限量豁免规定，豁免的货物种类少于 ADR；特殊规定、有限数量、例外数量的豁免与 ADR 保持协调；其他豁免的部分，主要结合我国的实际做出规定。

（3）多式联运相关要求，与 ADR 的规定保持协调。

（4）人员安全培训要求，我国正在执行的管理制度和技术规范对岗前培训和考核、定期培训做出了规定，本标准人员培训的基本要求与 ADR 基本一致。在培训内容方面，受上位法、部门管理分工等差异，本标准的培训对象较 ADR 偏少，在培训内容方面（附录 A），在 ADR 的基础上，结合行业从业人员的要求进行了部分细化和明确。

（5）参与方安全要求方面，本标准从运输全链条的角度，对相关方安全要求进行了明确和细化，与 ADR 保持协同。但本标准适用的相关方较 ADR 偏少，结合我国法规、实践情况，对涉及的相关方进行了简化，对职责进行了合并。

（6）高风险危险货物的范围，与 ADR 保持一致。

五、重大分歧意见的处理经过和依据

本标准制定过程中未出现重大意见分歧。

六、对强制性国家标准自发布日期至实施日期之间的过渡期的建议及理由

本标准过渡期建议为 6 个月。

本标准的实施不涉及相应的设备设施技术改造、成本投入、老旧产品退出市场时间。本标准制定实施前，与本标准内容具有很强关联程度的交通运输行

业标准 JT/T 617.1—2018《危险货物道路运输规则 第1部分：通则》及第1号修改单已经有效实施，且交通运输部修订了部门规章《道路危险货物运输管理规定》、制定了联合规章《危险货物道路运输安全》，保障 JT/T 617.1 在行业内有效实施。因此，本标准过渡期设置为6个月能够满足标准在行业内实施要求。

七、与实施强制性国家标准有关的政策措施

本标准实施监督管理部门为交通运输部，对违反本标准进行处理的行政法规为《中华人民共和国道路运输条例》《危险化学品安全管理条例》，部门规章主要为《道路危险货物管理规定》《危险货物道路运输安全管理办法》等《中华人民共和国道路运输条例》的配套规章。

八、是否需要对外通报的建议及理由

本标准对危险货物道路运输领域具有重大影响，建议按照 WTO/TBT 的要求通报。

九、废止现行有关标准的建议

本标准发布后，建议同步废止交通运输行业标准《危险货物道路运输规则 第1部分：通则》（JT/T 617.1）及其修改单。

十、涉及专利的有关说明

本标准编制过程中尚未识别出文件的内容涉及专利，在提交反馈意见时，请将所知的专利文件反馈给起草组。

十一、强制性国家标准所涉及的产品、过程或者服务目录

本标准涉及危险货物道路运输服务。

十二、其他应当予以说明的事项

本标准规定了危险货物道路运输的基本运输条件、运输条件豁免，以及多式联运相关要求、人员安全培训、参与方安全和高风险危险货物的相关要求，不涉及对市场主体的调整，不存在影响公平竞争的问题，不含有限制或变相限制市场准入和退出的内容，不含有限制商品、要素自由流动的内容，不含有影响生产经营成本和生产经营行为的内容。