



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

二〇二五年十一月刊 总第 124 期



目录



法规速递

国务院办公厅关于加快场景培育和开放推动新场景大规模应用的实施意见.....3

交通运输部 公安部 应急管理部关于印发《危险货物道路运输企业安全管理规范》的通知.....8

民航局综合司关于印发《民航专业工程施工重大安全隐患判定标准（2025年修订版）》的通知.....24



热点关注

交通运输部办公厅关于印发低空交通运输应用场景典型案例名单的通知.....32

前三季度交通运输经济运行情况.....34



行业动态

2025 第二届中国智能交通大会开幕 专家代表共探人工智能赋能交通发展新路径.....38

我国快递包裹市场规模连续 11 年全球第一.....39

提升纠纷化解能力助力内河航运风险防范.....40

2025 陆海新通道航商大会在重庆举行.....41

中美航空合作项目（ACP）第十届运输航空运行安全研讨会在厦门举行.....44



典型案例

【以案释法】天气骤变超出了其合理预见的范围属于不可抗力，承运人可以免责.....46

【以案释法】海上拖航合同“互撞免赔条款”的效力认定.....49



现代物流专业委员会 主任：单文亮
副主任：陈喜燕、朱丹
本期责任编辑：上海正策律师事务所 单文亮律师



法规速递

- 国务院办公厅关于加快场景培育和开放推动新场景大规模应用的实施意见
- 交通运输部 公安部 应急管理部关于印发《危险货物道路运输企业安全管理规范》的通知
- 民航局综合司关于印发《民航专业工程施工重大安全隐患判定标准（2025年修订版）》的通知



国务院办公厅关于加快场景培育和开放 推动新场景大规模应用的实施意见

国办发〔2025〕37号

各省、自治区、直辖市人民政府，国务院各部委、各直属机构：

场景是用于系统性验证新技术、新产品、新业态产业化应用以及配套基础设施、商业模式、制度政策的具体情境，是连接技术和产业、打通研发和市场的桥梁，是推动科技创新和产业创新融合发展的重要载体，对促进新技术新产品规模化商业化应用具有重要牵引作用。为加快场景培育和开放，推动新场景大规模应用，经国务院同意，现提出以下意见。

一、总体要求

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的二十大和二十届历次全会精神，完整准确全面贯彻新发展理念，坚持创新引领、改革推动、因地制宜、安全有序、系统推进、融合发展，充分发挥我国超大规模市场和丰富应用场景优势，支持建设一批综合性重大场景、行业领域集成式场景、高价值小切口场景，扩大生产场景、工作场景、生活场景供给，推动场景资源开放，促进场景资源公平高效配置，推动新场景大规模应用，形成“技术突破—场景验证—产业应用—体系升级”的路径，为加快培育发展新质生产力、推动经济社会高质量发展提供有力支撑。

二、加快培育拓展经济社会应用场景

（一）打造一批新领域新赛道应用场景

数字经济领域。深入挖掘数据要素潜能，支持数据分析挖掘、流通使用、安全防护等领域技术创新，丰富数据产品和服务供给，在办公、社交、消费、娱乐等领域探索应用元宇宙、虚拟现实、智能算力、机器人等技术创新应用场景，推动实体经济和数字经济深度融合。

人工智能领域。加强关键核心技术攻关和推广应用，加快高价值应用场景培育和开放，更好满足科技、产业、消费、民生、治理、全球合作等各领域发展需要。

全空间无人体系。推动海陆空全空间无人体系应用和标准建设，鼓励打造涵盖全空间的文旅、政务、物流、卫星服务等应用场景，拓展工业生产、城市规划建设治理、综合立体交通、

公共服务、安全防护、农业生产等无人体系应用场景。稳妥有序拓展低空经济等领域应用场景。

生物技术领域。推动生物技术广泛应用于新材料、建筑、能源、环保等产业创新场景，重点开放生物基材料替代、生物能源低碳转化、天然产物绿色制备等应用场景，构建生物技术产业融合发展生态圈。

清洁能源领域。推动清洁能源在铁路、公交、环卫、重卡、农机、物流等领域开放应用，建设清洁能源车辆运输走廊，同步布局能源供给站点，打造清洁能源全产业链协同发展应用场景。推动能源行业清洁低碳转型。创新数字化智能化能源生产运行管理、智能电网、绿电直供、虚拟电厂、车网互动等一批应用场景，推进绿色能源国际标准和认证机制建设。

海洋开发领域。推动深海探测、深海开采、深远海养殖、海洋工程装备、海洋电子信息、海洋生物医药等场景培育和开放，打造一批深海科技创新策源地。

（二）建设一批产业转型升级的新业态应用场景

制造业领域。聚焦智能制造、绿色制造、服务型制造、工业生物、工业智能等核心技术应用，创新柔性生产线、智能工厂、绿色工厂、高标准数字园区、零碳园区等应用场景，支持重点制造业企业向自主基础软件、工业软件等产品开放应用场景，遴选培育工业领域垂直大模型典型应用场景。鼓励地方和企业培育工业设计、中试验证、检验检测等生产性服务业应用场景。

交通运输领域。推动新技术应用，创新智能交通管理、车联网、智能调度等应用场景，优化城市交通结构，开拓国际航班空运过境货物转运应用场景，强化城市货运中转功能，在保证安全前提下提升运输效率。

智慧物流领域。加快智慧公路、智慧港航、智慧物流枢纽、智慧物流园区等发展。探索与新技术、新业态相结合的物流新模式和公铁、水水、铁水智慧联运新场景。加强仓配运智能一体化、数字孪生等技术应用，创新无人运输、无人装卸、无人配送、智慧仓储等应用场景。

现代农业领域。加快种业应用场景建设，加强设计育种、生物育种等科学技术支撑引领，推出育种、制繁种、扩繁等一批数字化应用场景，提升动植物育种水平。支持建设旱区、寒区、高原、盐碱地等特色种业应用场景。推出智慧农（牧、渔）场等一批智慧农业应用场景，创新种业、种养殖、食品加工全产业链应用场景，围绕饲料、养殖、流通、供应链金融等领域推动畜牧业、渔业数字化转型赋能。

（三）推出一批行业领域应用场景

应急管理领域。聚焦应急救援体系数字化场景，加强智能感知、无人救援、航空救援等技术和装备创新应用，提升灾害智能监测预警、应急指挥通信、抢险救援、应急物资供应能力。

矿山安全领域。集成云计算、工业互联网、无人驾驶等技术，实现智能感知、智能决策、自动执行、综合管控，提升矿山安全生产全流程自动化水平，构建生产条件实时感知、过程可视可控、风险可测可防、要素可调可配的高水平矿山安全生产智能化应用场景。

智慧水利领域。推动“天空地水工”一体化监测感知、水网工程建设管理、江河湖库巡查等应用场景开放，提升流域智能防洪、水网智能调度、河湖库立体空间智能监管、水利工程智能运管等能力。

施工安全领域。集成智能风险预警、无人设备自主巡检、高危作业替代、智能监控等技术，构建智慧工地、施工动态数字孪生模型等应用场景，强化安全隐患动态识别与智能处置能力，推动人防技防有机融合。

林业草原领域。加强低空、遥感等技术空天地一体融合应用，推出林草湿荒调查监测、生态治理、生态保护、灾害防治等一批应用场景，加强对国家公园、自然保护区、自然公园等的监测与巡护，加快提升管护水平。

（四）创新社会治理服务综合性应用场景

政务服务领域。推动智能预约、智能身份认证、智能审批、智能监管等智慧政务服务建设，统筹开展场景策划，探索创新高校毕业生、新就业形态劳动者、农民工等群体就业公共服务场景、数字社保场景及企业用工需求场景。

智慧城市领域。围绕智慧社区、市政交通、城市智能中枢、城市运行管理、民生服务等，推进新型城市基础设施建设，创新城市全域数字化转型场景，加快开放一批重点领域应用场景。

乡村建设领域。开放一批和美乡村、数字乡村建设场景，提升信息化应用水平，健全基层智慧治理和服务标准体系。

（五）丰富民生领域应用场景

医疗卫生领域。推动大数据、物联网、脑机接口等新一代信息技术及医疗机器人等智能设备集成应用，创新健康咨询、问诊指引、辅助诊断、远程医疗、用药审核等医疗应用场景。

养老助残托育领域。创新服务机器人、智能可穿戴设备、远程终端服务系统、在线家庭医

生药师等应用场景，打造科技助残、家政服务、托育照护、康复医疗、健康服务等相结合的生活服务场景。

文化和旅游领域。加快数字技术在文化和旅游领域推广应用，加强数字演艺、数字艺术、沉浸式体验等多业态集成，建设快速通行、预约预订、智能导游、客流管理、虚拟浏览相融合的数字文旅应用场景。

跨界融合消费领域。加强商业、文化、旅游、体育、健康、交通等消费跨界融合，培育互联网、第五代移动通信（5G）、虚拟现实等技术融合应用场景，拓展沉浸式互动式场景，打造一批带动面广、显示度高的消费新场景。鼓励有条件的城市创建智慧街区、智慧商圈等体验式消费场所。

三、深入推动场景开放和公平高效配置

（六）加大各类场景开放力度。培育和开放综合性重大场景，强化跨领域跨区域协作，注重产业全链条场景开放，推动重点产业体系升级。各地区要深入挖掘场景资源，因地制宜培育早期场景，开放地方综合性特色场景。有关部门聚焦新技术新产品应用，推动本领域场景开放，探索创新监管制度。国有企业特别是中央企业主动开放主业领域场景，吸引民营企业、中小企业和科研院所参与，强化场景开放协同共享。支持民营企业主动发掘市场需求，探索拓展新场景。

（七）促进场景资源公平高效配置。完善场景资源配置规则，健全场景供需对接匹配方式。促进各类主体公平高效参与场景资源配置和开发利用，不得在地域、业绩、规模、企业性质等方面违规设置限制条件。进一步发挥信用制度作用，提高场景资源配置效率，降低制度性交易成本。更好发挥国家重大项目对场景培育和开放的牵引作用，推动铁路、水利、能源等领域重大项目和运动会、博览会等重大活动场景培育和开放。加快培育有关中介组织，提升专业服务供给水平，推动场景资源高效配置。

（八）协同推进准入、场景、要素改革。协同推进市场准入环境优化、场景培育和开放、要素创新配置，强化促进新质生产力发展的制度供给。完善新业态新领域市场准入制度，优化市场准入环境。探索创新空天、深海、频谱轨道等新型要素市场化配置方式，发挥技术、数据、人才、资本等要素支撑作用。鼓励各类金融机构立足自身职能定位做好金融服务。根据场景布局需要和特点，合理保障土地要素供给。增强公共数据供给服务保障。落实人才支持政策，创新人才评价模式。吸引企业、高校和科研院所等参与重大场景建设和科技成果产业化。

（九）发挥场景对制度建设的试验作用。重视发挥场景在各类改革试点中验证制度政策、管理规则、监管体系等方面的作用，不断完善相关标准体系，在特定场景下开展监管压力测试。通过场景培育和开放与检验验证，支持提升制度设计水平，推动健全完善相关法律法规。

四、提升应用场景保障能力

（十）强化政策保障。加强各类政策协同配合，支持新业态新领域创新场景，放大政策效应。发挥政府采购支持作用，推动应用新技术、新产品、新场景。强化场景培育和开放与首台（套）装备、首批次材料、首版次软件等各类创新支持政策的协同衔接。编制各类规划要与场景培育和开放相结合。通过相关中央资金，对符合条件的重大场景配套基础设施予以支持，并同步推进“软建设”。

（十一）健全管理制度。坚持既要“放得活”又要“管得好”，根据场景培育和开放实际需要，及时研究完善有关管理规定，鼓励场景建设管理制度创新，探索尽职免责管理模式。完善新场景安全风险管控措施，防止出现监管漏洞，确保场景安全有序发展。强化统筹布局，避免重复建设，防范以场景为名分割市场的行为。统筹新技术应用场景与高质量充分就业，培育创造更多新职业新岗位，加强就业风险监测评估和防范应对，着力减少对农民工等群体就业的冲击。

五、加强组织实施

各地方各有关部门要在党中央集中统一领导下，强化协同配合，加大场景培育和开放力度，结合实际抓好贯彻落实。政府机关、事业单位和国有企业要强化示范引领。国家发展改革委会同有关方面加强指导和统筹协调，以改革创新办法推进场景培育和开放，提出更明确、可执行的要求，充分发挥场景政策工具作用，分批次推出应用场景项目清单，围绕建设综合性重大场景组织实施若干重大项目，适时总结经验，做好宣传推广，营造良好氛围。重大事项及时按程序请示报告。

国务院办公厅

2025年11月2日

（此件公开发布）

相关链接：交通运输行业打造新业态应用场景“试验场”-交通要闻-中华人民共和国交通运输部 https://www.mot.gov.cn/jiaotongyaowen/202511/t20251111_4179635.html

交通运输部 公安部 应急管理部关于印发《危险货物道路运输企业安全管理规范》的通知

交运规〔2025〕6号

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委）、公安厅（局）、应急管理厅（局）：

为贯彻落实《中华人民共和国安全生产法》《中华人民共和国道路运输条例》等法律法规要求，进一步规范危险货物道路运输企业安全生产管理，切实保障人民群众生命财产安全，交通运输部、公安部、应急管理部制定了《危险货物道路运输企业安全管理规范》。现印发给你们，请认真贯彻执行。

交通运输部 公安部 应急管理部

2025年10月24日

（此件公开发布）

危险货物道路运输企业安全管理规范

第一章 总 则

第一条 为加强和规范危险货物道路运输企业安全生产工作，全面落实危险货物道路运输企业安全生产主体责任，保障人民群众生命和财产安全，根据《中华人民共和国安全生产法》《中华人民共和国道路运输条例》《危险化学品安全管理条例》等有关法律法规和标准规范，制定本规范。

第二条 本规范适用于从事危险货物道路运输经营活动的企业（以下简称危货运输企业）。

第三条 危货运输企业是危险货物道路运输安全生产的责任主体，应当坚持人民至上、生命至上，坚持安全第一、预防为主、综合治理。

危货运输企业应当严格遵守国家危险货物道路运输相关法律法规和标准规范，建立健全全员安全生产责任制和安全生产管理制度，完善安全生产条件，严格执行安全生产操作规程，加强危险货物道路运输车辆（以下简称危货车辆）技术管理和从业人员管理，构建安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制，提高企业安全管理水平，保障危险货物道路运输安全。

第四条 危货运输企业应当接受交通运输等部门对其安全生产工作依法实施的监督管理。

第五条 危货运输企业应当依法加强安全生产标准化建设，鼓励采用新技术、新工艺、新设备，利用信息化手段加强安全生产管理。

第六条 危货运输企业应当具备有关法律法规和标准规范规定的安全生产条件。

第二章 安全生产基础

第七条 危货运输企业应当依法设置安全生产管理机构或配置专职安全生产管理人员，抓好企业内部安全管理。

第八条 自有 30 辆（含）以上危货车辆的危货运输企业应当设置安全生产管理机构，配备专职安全生产管理人员，并提供必要的工作条件。自有 30 辆以下危货车辆的危货运输企业应当配备专职安全生产管理人员，并提供必要的工作条件。

专职安全生产管理人员配备数量原则上按照以下标准确定：危货车辆（挂车除外）不足 30 辆的，配备至少 1 人；30 辆（含）至 100 辆的，配备至少 2 人；100 辆（含）至 300 辆的，配备至少 3 人；300 辆（含）以上的，按照每增加 100 辆增加 1 人的标准配备。鼓励危货运输企业配备初级及以上注册安全工程师（道路运输安全）。

第九条 危货运输企业作出涉及安全生产的经营决策，应当听取安全生产管理机构以及专职安全生产管理人员的意见，不得因专职安全生产管理人员依法履行职责而降低其工资、福利待遇或者解除与其订立的劳动合同。

第十条 危货运输企业主要负责人和专职安全生产管理人员应当具备与本企业所从事的危险货物道路运输活动相适应的安全生产知识和管理能力。

危货运输企业主要负责人和专职安全生产管理人员应当按规定经属地交通运输主管部门对其安全生产知识和管理能力考核合格，或者取得注册安全工程师（道路运输安全）职业资格证书并经有效注册。危货运输企业主要负责人和专职安全生产管理人员应当在从事危险货物道路运输安全生产相关工作 6 个月内参加安全考核，并在从事危险货物道路运输安全生产相关工作 1 年内考核合格。

第十一条 危货运输企业应当建立健全全员安全生产责任制和安全生产管理制度，明确各岗位的责任人员、责任范围、考核周期和考核标准等内容。

第十二条 危货运输企业应当对从业人员进行安全生产教育和培训。未经岗前安全生产教

育和培训考核合格的从业人员，不得上岗作业。

危货运输企业采用新工艺、新技术或者使用新设备时，应当对从业人员进行专门的安全生
产教育和培训。

第十三条 危货运输企业应当定期召开安全例会和安全生产工作会。

安全例会至少每月召开 1 次，部署安排安全生产工作。安全生产工作会至少每季度召开
1 次，部署安排阶段性安全生产重点工作，研究解决安全重大问题。危货运输企业发生安全生
产事故或发现安全生产重大事故隐患的，应当及时召开安全例会或安全生产工作会进行分析和
通报。

危货运输企业应当建立健全安全例会和安全生产工作会记录档案，保存期不少于 36 个
月。

第十四条 危货运输企业应当保障安全生产投入，依据有关规定，按照上一年度营业收入
1.5%的比例确定企业本年度安全生产费用应计提金额，并逐月平均提取，专项核算。企业同时
开展两项及两项以上以营业收入为安全生产费用计提依据的业务，按《企业安全生产费用提取
和使用管理办法》执行。安全生产费用主要用于：

（一）完善、改造、维护安全运营设施设备支出，包括危货运输设施设备安全状况检测及
维护、运输设施设备附属安全设备等支出；

（二）道路运输车辆动态监控平台、视频监控系统的建设、运行、维护和升级改造，以及
具有行驶记录和卫星定位功能的智能视频监控报警装置的购置、安装和使用等支出；

（三）配备、维护、保养应急救援器材、设备支出和应急救援队伍建设、应急预案制修订
与应急演练支出；

（四）开展安全风险分级管控和事故隐患排查整改支出，安全生产信息化、智能化设施设
备建设、运维和网络安全支出；

（五）安全生产检查、评估评价（不含新建、改建、扩建项目安全评价）、咨询和安全生
产标准化建设支出；

（六）配备和更新相关从业人员安全防护用品支出；

（七）安全生产宣传、教育、培训，以及从业人员发现并报告事故隐患的奖励支出；

- (八) 安全生产适用的新技术、新标准、新工艺、新装备的推广应用支出；
- (九) 安全设施及特种设备检验检测、检定校准支出；
- (十) 承运人责任保险、安全生产责任保险支出；
- (十一) 与安全生产直接相关的其他支出。

新建和投产不足一年的危货运输企业，当年企业安全生产费用据实列支，年末以当年营业收入为依据，按照规定标准计算提取企业安全生产费用。

第三章 安全生产职责

第十五条 危货运输企业全员安全生产责任制内容应当包括：

- (一) 主要负责人的安全生产责任、目标及考核标准；
- (二) 分管安全生产工作负责人的安全生产责任、目标及考核标准；
- (三) 内设机构、分支机构及其负责人的安全生产责任、目标及考核标准；
- (四) 其他岗位从业人员的安全生产责任、目标及考核标准。

第十六条 危货运输企业应当实行安全生产一岗双责。危货运输企业的主要负责人为安全生产的第一责任人，对本单位安全生产工作全面负责；分管安全生产的负责人协助主要负责人履行安全生产管理职责，对本单位安全生产工作负组织实施及监督管理的责任。企业党组织、工会、各职能部门、各岗位人员在职责范围内承担相应的安全生产职责。

第十七条 危货运输企业的主要负责人对本企业安全生产工作负有下列职责：

- (一) 建立健全并落实本企业全员安全生产责任制，加强安全生产标准化建设；
- (二) 组织制定并实施本企业安全生产规章制度和操作规程；
- (三) 组织制定并实施本企业的安全生产教育和培训计划；
- (四) 保证本企业安全生产投入的有效实施；
- (五) 组织建立并落实安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防工作机制，督促、检查本企业安全生产工作，及时消除生产安全事故隐患；
- (六) 组织制定并实施本企业生产安全事故应急救援预案；

(七) 及时、如实报告生产安全事故。

第十八条 危货运输企业的安全生产管理机构以及专职安全生产管理人员应履行下列职责：

(一) 组织或者参与制定本企业安全生产规章制度、操作规程和生产安全事故应急救援预案；

(二) 组织或参与本企业安全生产教育和培训，如实记录安全生产教育和培训情况；

(三) 组织开展危险源辨识和评估，督促落实本企业重大危险源的安全管理措施；

(四) 组织或者参与本企业应急救援演练；

(五) 检查本企业的安全生产状况，及时排查生产安全事故隐患，提出改进安全生产管理的建议；

(六) 制止和纠正违章指挥、冒险作业、违反操作规程的行为；

(七) 督促落实本企业安全生产整改措施。

第四章 安全生产制度

第一节 从业人员管理

第十九条 危货运输企业应当依法建立驾驶员、押运人员、装卸管理人员等从业人员安全管理制度（要点参考附件 1），明确从业人员录用条件。

驾驶员存在下列情况之一的，危货运输企业不得聘用其驾驶危货车辆：

(一) 无有效的、适用的机动车驾驶证和从业资格证件；

(二) 36 个月内发生道路交通事故致人死亡且负同等以上责任的；

(三) 最近 3 个完整计分周期内有 1 个记分周期交通违法记满 12 分的；

(四) 醉酒驾驶营运机动车，或者 36 个月内有驾驶营运机动车超速 50%（高速公路超速 20%）以上或 12 个月内有 3 次以上公安机关交通管理部门记录超速违法行为的；

(五) 有吸食、注射毒品行为记录的，或者长期服用依赖性精神药品成瘾尚未戒除的，以及发现其他职业禁忌的；

（六）有器质性心脏病、癫痫病、美尼尔氏症、眩晕症、癔病、震颤麻痹、精神病、痴呆以及影响肢体活动的神经系统疾病等妨碍安全驾驶疾病的；

（七）法律法规规定的其他情况。

第二十条 危货运输企业涉及特种作业人员的，应当按照国家有关规定取得相应资格，方可上岗作业。

第二十一条 驾驶员、押运人员、装卸管理人员岗前安全生产教育和培训不得少于 24 学时（每个学时不得少于 45 分钟）。

第二十二条 危货运输企业应当建立从业人员安全生产教育和培训制度（要点参考附件 2），组织制定并实施本企业安全生产教育和培训计划，每季度应当至少开展一次覆盖全员的安全生产教育和培训。每人每年安全生产教育和培训不得少于 24 学时（每个学时不得少于 45 分钟）。

危货运输企业应当组织和督促本企业诚信考核等级为不合格的驾驶员参加继续教育。

危货运输企业应当每月分析从业人员发生的违法违规信息和事故信息，对相关责任人及时进行针对性的教育。

第二十三条 危货运输企业应当建立安全生产教育和培训档案。安全生产教育和培训档案的内容包括但不限于：培训类别、培训内容、培训时间、培训地点、课时、培训方式、授课人、授课机构、参加培训人员签名、考核结果等。岗前安全生产教育和培训档案保存至相关从业人员离职后 12 个月；定期安全生产教育和培训档案保存期限不得少于 12 个月。

第二十四条 危货运输企业应当对从业人员进行定期考核，保证全员安全生产责任制的有效落实。考核内容包括但不限于：安全履职情况、违法违规情况以及参加安全生产教育和培训情况等。

危货运输企业应当建立从业人员考核记录。考核记录保存期限不得少于 36 个月。

第二十五条 危货运输企业应当建立从业人员档案，实行一人一档，及时更新。从业人员档案包括但不限于：从业人员基本信息、体检表、岗前安全生产教育和培训考核结果、交通事故信息、违法违规信息、内部奖惩、诚信考核结果、每年全员安全生产责任制考核结果等。从事放射性物品道路运输的企业，还应当对驾驶员、押运人员和装卸管理人员进行个人剂量监测。

第二十六条 危货运输企业应当定期组织从业人员进行职业健康检查。关注从业人员的生理、心理状况和行为习惯，加强对从业人员的心理疏导、精神慰藉，严格落实岗位安全生产责

任制，防范从业人员行为异常导致事故发生。

危货运输企业应当督促驾驶员及时处理交通违法、交通事故，驾驶员按规定办理机动车驾驶证和从业资格证审验、换证。

危货运输企业应当为驾驶员创造良好的工作环境，合理安排运输任务，避免驾驶员疲劳驾驶行为。

第二节 车辆和设备管理

第二十七条 危货运输企业应当按照相关法律法规和标准规范要求，使用安全技术条件符合标准要求且与承运危险货物运输条件相匹配的车辆、设备进行运输。禁止危货车辆挂靠经营。

危货运输企业禁止使用车辆技术等级未达一级，已达到强制报废标准、擅自改装、拼装、检验检测不合格（含未在检验检测合格有效期内）以及其他不符合国家规定的车辆、设施设备等从事危险货物道路运输业务。

第二十八条 危货运输企业应落实《道路运输车辆技术管理规定》要求，根据车辆数量和经营类别配备车辆技术管理人员，对车辆实施有效的技术管理。

第二十九条 危货运输企业应当建立危货车辆技术管理制度（要点参考附件 3），包括但不限于：车辆选配、更新和报废管理，车辆维护维修，随车防护用品和应急救援器材、标志牌、安全标示牌、辐射监测仪器等配备要求等。

危货运输企业应当按照规定建立危货车辆技术档案，实行一车一档。危货车辆转移所有权或者车籍地时，技术档案应当随车移交。危货车辆技术档案内容应当准确、详实，包括但不限于：车辆基本信息，机动车检验检测报告（含车辆技术等级），道路运输达标车辆核查记录表，《机动车登记证》《行驶证》《道路运输证》，车辆维护和修理（含机动车维修竣工出厂合格证）、车辆主要零部件更换、车辆变更、行驶里程等记录，道路交通事故认定书，承运人责任险保险单等。危险货物罐式车辆（以下简称罐式车辆）技术档案还应包括：罐体合格证、罐体安全附件质量证明文件、罐体使用说明书、罐体出厂检测报告、罐体定期检测报告、罐体维护维修记录等。

第三十条 危货运输企业应当建立危货车辆维护制度。

危货运输企业应当依据国家有关标准和车辆维修手册、使用说明书等，结合车辆类别、车辆运行状况、行驶里程、道路条件、使用年限等因素，科学合理制定危货车辆维护周期，确保

车辆维护正常。

危货车辆日常维护由危货驾驶员实施，一级维护和二级维护由危货运输企业按照相关规定组织实施，并做好记录。

车辆维护作业项目应当按照国家关于汽车维护的技术规范要求确定。

危货运输企业用于运输剧毒化学品、爆炸品的危货车辆及罐式车辆（含罐式挂车），应当到具备危货车辆维修条件的企业进行维修。

前款规定专用车辆的牵引车和其他运输危险货物的车辆由道路运输经营者消除危险货物的危害后，可以到具备一般车辆维修条件的企业进行维修。

第三十一条 使用罐式车辆从事危货运输的企业，应当选购取得罐体出厂合格证书的罐式车辆。日常使用中，应当委托市场监管部门和交通运输主管部门共同公布的具备常压液体危险货物罐车罐体检验资质的检验机构（以下简称罐检机构）名录中的罐检机构对罐式车辆罐体进行检验，检验合格后，方可投入使用。逾期未检验的罐体禁止从事危险货物道路运输经营。

装载危险货物的常压罐式车辆罐体的重大维修、改造，应当委托具备罐体生产资质的企业实施，并通过具有专业资质的检验机构维修、改造检验，取得检验合格证书，方可重新投入使用。

危险货物包装容器属于特种设备的，还应当满足特种设备相关法律法规、安全技术规范等要求。

第三十二条 危货运输企业应当按《危险货物道路运输规则》（JT/T 617）等要求为危货车辆配备相应的应急装备、器材和个人防护用品。

运输毒性物质的专用车辆，危货运输企业还应当为驾驶员和押运人员配备与所载运危险货物性质相适应的自吸过滤式防毒面具、化学防护服等。

运输易燃液体、易燃固体、自反应物质、遇水放出易燃气体的物质、腐蚀性物质、危害环境物质等危险货物的车辆，危货运输企业还应当按要求随车配备防爆铲和下水道口封堵器具。

第三十三条 危货运输企业应当建立安全设施设备、个人防护用品和应急救援设备管理制度，加强安全设施设备、个人防护用品和应急救援设备的购买、配备、日常检查和维护及更新管理。

危货运输企业应当排查并及时消除车辆安全隐患，确保应急安全设施设备、个人防护用品和应急救援设备处于良好的技术状况。

第三十四条 危货运输企业应当落实车辆检验检测和年度审验相关要求，及时对车辆进行检验检测和技术等级评定。

第三十五条 危货运输企业所属危货车辆变更使用性质的，要按照有关规定及时向公安机关备案登记，确保在交通运输、公安登记的信息一致。

危货运输企业应当按照国家有关机动车强制报废法规标准规定，对达到报废标准的危货车辆及时办理车辆注销登记和道路运输证注销手续。

第三节 安全生产操作规程

第三十六条 危货运输企业应当制定危货车辆驾驶员行车操作规程。操作规程内容包括但不限于：出车前、行车中、回场后的车辆及设备技术状况检查，电子运单使用、车辆故障报备、行车安全操作，运输途中停车安全防范等。

第三十七条 危货运输企业应当制定危货车辆和设备日常检查和维护操作规程。操作规程内容包括但不限于：车辆和设备的检查要求和程序，车辆返修和复检程序，设备定期检定和更新程序等。

第三十八条 危货运输企业应当制定车辆动态监控操作规程。操作规程内容包括但不限于：智能视频监控报警装置、动态监控平台的检修和维护要求，动态监控信息采集、分析、处理流程，违法违规信息汇总分析、报送及处理要求等。

第三十九条 危货运输企业应当根据企业安全运营实际需求，制定其他相关安全生产操作规程。

第四节 应急处置

第四十条 危货运输企业应当针对本企业可能发生的生产安全事故的特点和危害，进行风险辨识和评估，制定相应的生产安全事故应急救援预案（要点参考附件4），组织对应急救援预案进行评审，并在应急救援预案公布之日起20个工作日内，按照分级属地原则，向县级以上人民政府应急管理部门和交通运输主管部门进行备案，并依法向社会公布。

生产安全事故应急救援预案应当符合有关法律法规的规定，具有科学性、针对性和可操作性，明确规定应急组织体系、职责分工以及应急救援程序和措施。

有下列情形之一的，危货运输企业应当及时修订相关生产安全事故应急救援预案：

- （一）制定预案所依据的法律法规、标准发生重大变化；
- （二）应急指挥机构及其职责发生调整；
- （三）安全生产面临的风险发生重大变化；
- （四）重要应急资源发生重大变化；
- （五）在预案演练或者应急救援中发现需要修订预案的重大问题；
- （六）经营范围发生变化的；
- （七）其他应当修订的情形。

第四十一条 危货运输企业应当建立生产安全事故应急救援预案管理制度（要点参考附件 5），开展应急救援预案的编制、评估、修订与更新等工作。

第四十二条 危货运输企业应当落实与本企业相对应的应急救援人员、应急物资及装备配备，强化应急救援预案培训，根据本企业的事故风险特点，至少每半年组织 1 次生产安全事故应急救援预案演练，并在演练结束后对应急预案演练效果进行评估。

第四十三条 危货运输企业应当建立事故报告制度。在危险货物运输过程中发生燃烧、爆炸、污染、中毒或者被盗、丢失、流散、泄漏等事故，驾驶员、押运人员应当立即根据应急预案和《道路运输危险货物安全卡》的要求采取应急处置措施，并向事故发生地公安机关、交通运输主管部门和本企业报告，说明事故情况、危险货物品名和特性，并按照规定配合有关部门进行处置。运输企业接到事故报告后，应当按照本企业应急预案组织救援，并向企业所属地相关主管部门报告。

第五节 其他安全生产制度

第四十四条 危货运输企业应当根据相关法律法规要求和自身实际情况，制定年度安全生产绩效目标，建立安全生产年度考核与奖惩制度（要点参考附件 6）。

第四十五条 危货运输企业应当加强对自有或租赁停车场的安全管理，制定停车场地安全管理制度，定期检查维护停车场地配备的相关安全防护、环境保护、消防救援设施设备，督促驾驶员按照规划的停车位停放危货车辆，定期开展停车场地巡检管理。鼓励通过信息化手段，加强危货车辆停车场监控和管理。

第四十六条 危货运输企业可按照相关规定聘请第三方机构对本企业的安全标准化建设开展情况或安全生产管理情况进行安全评估，并根据评估结果，及时修订和完善安全生产管理制度，持续改进和提高安全管理水平。

第四十七条 危货运输企业应当建立生产安全事故报告处理制度，对相关事故做好分析处理。

危货运输企业应当及时分析本企业发生的生产安全事故，深入查找分析事故原因，提出并落实针对性预防措施。

发生生产安全事故的危货运输企业及其从业人员应当积极配合相关管理部门依法开展生产安全事故的调查处理工作，并提供必要的便利条件。

第五章 运输管理

第一节 基础作业规范

第四十八条 危货运输企业应依法与托运人签订运输合同，在合同中明确装卸货作业现场双方人员的职责和要求，明确托运人应向危货运输企业提供托运清单及安全技术说明书。

装货人交付运输后、收货人收货前的运输过程中，危货运输企业不得擅自充装危险货物，为保障运输安全确需装载、充装的，应当严格执行装载或充装查验、记录制度，并在托运人的指导下作业。

第四十九条 危货运输企业在运输前，应当对危货车辆、罐式车辆罐体、可移动罐柜、罐式集装箱（以下简称罐箱）及相关设备的技术状况，以及智能视频监控报警装置进行检查并做好记录。

第五十条 鼓励危货运输企业在开展新业务（新路线）前进行实际运输线路风险评估，识别安全风险，制定相应的防范措施，并督促从业人员严格遵守。

第五十一条 危货运输企业在起运前，应当对驾驶员、押运人员进行运输安全告知，防止驾驶员和押运人员酒后、吸毒、带病、严重疲劳、上岗前服用影响安全驾驶的药物，督促驾驶员做好出车前检查。

第五十二条 危货车辆驾驶员、押运人员在起运前，应当对随车携带的证件、单据进行核查，对承运危险货物的运输车辆、罐式车辆罐体、可移动罐柜、罐箱进行外观检查，应当对危货车辆智能视频监控报警装置、随车应急救援器材、个人防护用品等的有效性进行检查，确保

没有影响运输安全的隐患。应当确保罐式车辆罐体、可移动罐柜、罐箱的关闭装置在运输过程中处于关闭状态。如发现存在影响运输的安全隐患，要及时向企业相关负责人员报告，企业视情调整或停止运输任务，确保运输安全。

车辆例检内容包括但不限于：转向、制动、灯光、轮胎、灭火器、导静电装置、标志牌、安全标示牌、道路危险货物运输安全卡、电子运单和运输文件、应急处理器材和安全防护设备等。

第五十三条 危货车辆应当安装、悬挂符合《道路运输危险货物车辆标志》（GB 13392）要求的标志牌，确保标志牌清洁、完好、无遮挡。

运输民用爆炸物品、烟花爆竹等爆炸品，剧毒化学品和放射性物品车辆还应当安装、粘贴符合相关标准要求的安全标示牌。

运输剧毒化学品、民用爆炸物品、烟花爆竹、放射性物品或者危险废物时，还应当随车携带相关管理部门要求的单证报告。

第五十四条 危货运输企业使用常压液体危险货物罐式车辆运输危险货物的，应当在罐式车辆“道路运输证”经营范围和罐式车辆罐体定期检验报告中罐体适装介质列表范围内承运；使用移动式压力容器运输危险货物的，应当按照移动式压力容器使用登记证上限定的介质承运。

危货运输企业应当按照运输车辆的核定载质量运输危险货物，不得超载。

第五十五条 从事烟花爆竹、民用爆炸物品、剧毒化学品、放射性物品等危险货物道路运输的，驾驶员应当按照公安机关指定的行车时间和路线运输危险货物。危货车辆需在高速公路服务区停车的，驾驶员、押运人员应当按照有关规定采取相应的安全防范措施。

危货运输企业应当严格遵守公安交管部门制定的危险化学品运输车辆禁限行规定；对于确需通行禁限行区域的，应经公安交管部门批准。危货车辆违法被执法部门扣留的，危货运输企业应配合做好转运工作。

第五十六条 危货车辆驾驶员在执行运输任务时应当按照规定填写行车日志（可依托危险货物道路运输安全监管系统填报）。危货车辆运输危险货物时，填报出车前、行车中、回场后的检查记录。危货车辆空车行驶、运输普通货物或从事维修、检验等活动的，应当在行车日志中进行相应的备注说明。

第二节 电子运单管理

第五十七条 危货运输企业应当建立电子运单制作和动态管理规程。电子运单制作人员应依据托运人的托运清单和安全技术说明书，按照《危险货物道路运输规则》（JT/T 617）的相关规定制作电子运单。危险货物道路运输电子运单应当妥善保存，保存期限不得少于 12 个月。

对于同一个趟次危险货物运输涉及多个托运人（装货人）或收货人，且需要体现中间装卸信息的，需填写电子运单附页。

危货运输企业填报和管理电子运单时，应填写托运人、装货人、收货人的统一社会信用代码。从事罐式运输的，应在电子运单上填报罐式车辆罐体、可移动罐柜或罐箱的相关信息。

第五十八条 危货运输企业应当督促危货车辆驾驶员或押运人员及时更新运输过程中电子运单各节点状态，保持电子运单填报信息与实际运输情况相一致。

第五十九条 危货运输企业应加强电子运单填报管理，不得出现如下情形：

（一）运输危险货物，未制作及派发电子运单；

（二）电子运单二维码无效（除系统异常情况外）；

（三）电子运单中运输企业、车辆、罐体、驾驶员及押运人员、起讫地等信息与实际不符，驾驶员、押运人员均同时持有驾驶员、押运人员从业资格证并交替驾驶情形除外；

（四）电子运单中“货物信息”栏的联合国编号、正式运输名称、类别及项别、包装类别与《危险货物道路运输规则 第 3 部分：品名及运输要求索引》（JT/T 617.3）不一致。

第六十条 危货运输企业应当对异常电子运单、有轨迹无电子运单等不合规情况实时监测并及时处置。

第三节 动态监控

第六十一条 危货运输企业应当建立具有行驶记录和卫星定位功能的智能视频监控报警装置（以下简称智能视频监控报警装置）安装、使用及维护制度。

危货运输企业应当确保本企业危货车辆安装符合规定的智能视频监控报警装置，定期检查并及时排除装置存在的故障，保持车辆运行实时在线。智能视频监控报警装置出现故障、不能保持在线的车辆，危货运输企业不得安排其从事道路运输经营活动。

对恶意人为干扰、屏蔽智能视频监控报警装置信号、破坏智能视频监控报警装置、篡改智能视频监控报警装置数据的人员，危货运输企业应当按照《道路运输车辆动态监督管理办法》

严肃处理。

第六十二条 危货运输企业应当按照标准建设道路运输车辆动态监控平台或者使用符合条件的社会化卫星定位系统监控平台，建立系统平台的建设、维护及管理制度。

危货运输企业应当确保道路运输车辆动态监控平台正常使用，按照相关法律法规规定以及车辆行驶道路限速、行驶时间等实际情况，在道路运输车辆动态监控平台中设置监控超速行驶、疲劳驾驶的预警值和报警限值，以及核定运营线路、区域及夜间行驶时间，在所属车辆运行期间对车辆和驾驶员进行实时监控和管理。

危货运输企业应落实《道路运输车辆动态监督管理办法》要求，根据车辆数量配备相应的专职动态监控人员。

第六十三条 危货运输企业应当建立危货车辆交通违法动态监控信息处理制度，及时消除交通违法行为。

动态监控人员应当实时分析、处理车辆行驶动态信息，及时提醒驾驶员纠正超速行驶、疲劳驾驶等违法行为。对存在交通违法、违规信息的驾驶员，危货运输企业应当及时给予相应处理。

第六十四条 危货运输企业应当建立危货车辆交通违法动态监控信息分析制度。

危货运输企业应当定期对危货车辆动态监控数据质量问题、驾驶员违法违规驾驶行为进行汇总分析。对多次存在违法、违规行为的驾驶员应当作为监控和安全培训教育的重点对象。对情节严重的驾驶员，应当按照《道路运输车辆动态监督管理办法》进行处理。

第六十五条 危货运输企业应当建立企业动态监控管理台账，记录车辆动态监控数据和违法驾驶及处理情况信息。危货车辆动态监控数据应当至少保存 6 个月，违法驾驶信息及处理情况应当至少保存 36 个月。

第六十六条 危货运输企业应当按照“两客一危”车辆分类分级赋码规则等要求，加强对红码和黄码车辆的精准管理，有效管控安全风险。

第六章 安全风险分级管控和事故隐患排查治理

第六十七条 危货运输企业应当按照相关管理要求，建立安全风险分级管控制度，每年至少开展 1 次全面风险辨识评估，按安全风险等级采取相应的管控措施。

第六十八条 危货运输企业应当按照相关管理要求，建立生产安全事故隐患排查治理制度，依据相关法律法规、标准规范和本企业管理规定，对企业合规性、从业人员、车辆和设备、日常管理、基础设施、运输路线等涉及的安全生产各要素和环节进行安全隐患排查。生产安全重大事故隐患排查治理情况应当及时向属地交通运输主管部门和职工大会或者职工代表大会报告。

危货运输企业应当根据安全生产需要和特点，每月至少开展 1 次生产安全事故隐患排查工作，及时发现并消除安全隐患。

对于能够立即整改的安全隐患，危货运输企业应当立即组织整改；对不能立即整改的安全隐患，危货运输企业应当组织制定安全隐患治理方案，依据方案按时进行整改；对于不属于自身职责范围且自身不能解决的安全隐患，危货运输企业应当立即向有关部门报告，依据相关要求进行处理。

第六十九条 危货运输企业应当建立生产安全事故隐患排查治理档案，档案应当包括：隐患排查治理日期，隐患排查的具体部位或场所，隐患数量、类别和具体情况，隐患整改情况，隐患排查治理人员等。生产安全事故隐患排查治理档案保存期限应不少于 36 个月。

第七十条 危货运输企业应当每月对本企业生产安全事故隐患排查治理情况进行汇总，分析生产安全事故隐患形成的原因、特点及规律，对长期存在的生产安全事故隐患要深入分析，建立生产安全事故隐患排查治理长效机制。

第七十一条 危货运输企业应当建立生产安全事故隐患内部报告奖励机制、有奖举报机制等制度，发动职工发现和排除安全隐患，鼓励社会公众举报。

第七十二条 危货运输企业应当积极配合有关部门监督检查人员依法进行的生产安全事故隐患监督检查，不得拒绝和阻挠。对相关部门通报抄送的事故、违法及安全隐患等问题应当及时落实整改。

第七十三条 危货运输企业应当按照《道路运输企业和城市客运企业安全生产重大事故隐患判定标准（试行）》定期排查安全生产重大事故隐患，对发现的安全生产重大事故隐患及时整治并如实记录建档。

第七章 附 则

第七十四条 从事危险货物道路运输非经营性活动的企业可参照本规范执行。

第七十五条 本规范自印发之日起施行。

- 附件：
- 1.从业人员安全管理制度要点
 - 2.从业人员安全生产教育和培训制度要点
 - 3.车辆技术管理制度要点
 - 4.生产安全事故应急救援预案要点
 - 5.生产安全事故应急救援预案管理制度要点
 - 6.安全生产年度考核与奖惩制度要点

附件下载地址：https://xxgk.mot.gov.cn/2020/xzgfxwj/202510/t20251029_4178955.html

相关解读：https://www.mot.gov.cn/2025zhengcejid/202510/t20251029_4178949.html

民航局综合司关于印发《民航专业工程施工重大安全隐患判定标准（2025年修订版）》的通知

民航各地区管理局，各运输航空公司，各机场公司，中航油，空管局、质监总站：

为落实《中华人民共和国安全生产法》《安全生产治本攻坚三年行动方案（2024—2026年）》相关要求，提升隐患排查整治工作质效，依据《民航重大安全隐患判定标准（2025年修订版）》，组织制定了《民航专业工程施工重大安全隐患判定标准（2025年修订版）》。现印发你们，请认真遵照执行。

本标准自下发之日起施行，《民航专业工程施工重大安全隐患判定标准（试行）》（民航综机发〔2023〕1号）同时废止。

民航局综合司

2025年11月17日

民航专业工程施工重大安全隐患判定标准

（2025年修订版）

1 总则

1.1 为提高民航专业工程施工重大安全隐患排查和治理效能，依据《中华人民共和国安全生产法》《建设工程安全生产管理条例》《运输机场专业工程建设质量和安全生产监督管理规定》等法律法规及规章，制定本标准。

1.2 本标准用于指导民航专业工程参建单位、民航行政机关和民航质量监督机构判定重大安全隐患。

1.3 本标准中施工重大安全隐患与《中华人民共和国安全生产法》中重大事故隐患内涵一致。当存在本标准第三章描述条款情形之一时，应判定为重大安全隐患；为遏制民航专业工程较大事故、全力压减一般事故，当存在本标准附录描述条款情形之一时，应判定为需重点关注的一般安全隐患。

1.4 施工现场除不得违反本标准所述条款之外，尚应符合国家和行业现行有关规定。民航专业工程施工中涉及民用爆破、消防（火灾）、危险化学品、有毒有害物质、燃气等方面的

重大安全隐患判定，适用其规定。

2 术语

2.1 重大安全隐患危害程度和整改难度较大，可能导致重大及以上生产安全事故或造成重大经济损失的安全隐患。

2.2 需重点关注的一般安全隐患未纳入重大安全隐患管理，但可能导致较大生产安全事故，需引起重视并进行重点管理的安全隐患。

2.3 危险性较大的工程 指民航专业工程在施工过程中存在的、可能导致作业人员群死群伤、造成重大经济损失或造成重大社会影响的工程。

2.4 特种作业人员从事特种作业人员岗位类别的统称，是指容易发生人员伤亡事故，对操作者本人、他人及周围设施的安全有重大危害的工种。

2.5 有限空间作业 有限空间作业是指作业人员进入有限空间实施的作业活动。有限空间是指封闭或部分封闭，进出口较为狭窄，未被设计为固定工作场所，自然通风不良，易造成有毒有害、易燃易爆物质积聚或氧含量不足的空间。

2.6 动火作业指电焊、气焊、气割作业及使用喷灯、打磨、砂轮、电钻等可能产生火焰、火花和炽热表面的临时性施工作业。

2.7 高大模板指建设工程施工现场混凝土构件模板支撑高度超过 8m，或搭设跨度超过 18m，或施工总荷载大于 15kN/m²，或集中线荷载大于 20kN/m 的模板工程。

2.8 脚手架由杆件或结构单元、配件通过可靠连接而组成，能承受相应荷载，具有安全防护功能，为建筑施工提供作业条件的结构架体，包括作业脚手架和支撑脚手架。

2.9 起重吊装使用起重设备将建筑结构构件、器具、材料、设备提升或移动至设计指定位置和标高，并按要求安装固定的施工过程。

3 重大安全隐患

3.1 管理类

3.1.1 无项目审批、无工程设计、未办理质量安全监督手续开展工程施工。

3.1.2 任意压缩合理工期。

3.1.3 建设单位未对施工现场的安全生产工作统一协调、管理，未定期进行安全检查。

3.1.4 施工单位无资质证书、超资质承揽工程或将工程转包、违法分包。

3.1.5 施工单位未取得安全生产许可证，擅自从事施工活动。

3.1.6 施工单位未建立安全隐患排查治理制度或未如实记录隐患排查治理情况。

3.1.7 施工单位未按规定要求足额配备安全生产管理人员，或其主要负责人、项目负责人、专职安全生产管理人员未取得安全生产考核合格证书从事相关工作。

3.1.8 施工单位未将劳务分包单位和外委单位纳入安全管理体系，未对其进行定期安全检查。

3.1.9 施工、监理单位项目负责人无执业资格或未在岗履职。

3.1.10 危险性较大的工程的专项施工方案未经编制或审核；未按规定组织专家对“超过一定规模的危险性较大的工程”进行专项施工方案论证；未按照审批后的专项施工方案组织施工。

3.1.11 对于按规定需要验收的危险性较大的工程，未验收或验收不合格即进入下一道工序或投入使用。

3.1.12 特种作业人员未取得有效特种作业人员操作资格证书上岗作业；特种设备未按规定取得使用登记证书或 未经验收合格即投入使用。

3.1.13 使用明令禁止的淘汰工艺、设备和材料。

3.1.14 其他严重违反工程建设安全生产法律法规、部门规章及强制性标准的行为，且存在危害程度较大、可能导致群死群伤或造成重大经济损失的现实危险。

3.2 高大模板及支撑体系

3.2.1 所使用的材料和构配件，未提供产品合格证及质量检验报告或未验收合格、进场复验不合格投入使用。

3.2.2 高大模板支架的基础承载力和变形不满足设计要求。

3.2.3 高大模板支架承受的施工荷载超过设计值。

3.2.4 高大模板支架未按要求预压。

3.2.5 高大模板内钢筋等材料集中堆放或混凝土浇筑顺序、分层浇筑厚度未按专项施工方

案要求实施，局部荷载大于设计值；高大模板固定措施不符合专项施工方案要求。

3.2.6 钢筋绑扎未设置可靠的临时支撑或提前拆除临时支撑。

3.2.7 模板拆除时混凝土强度未达到要求或拆模时间、拆除顺序未按施工专项方案要求进行。

3.3 脚手架工程

3.3.1 脚手架工程的基础承载力和变形不满足设计要求。

3.3.2 脚手架连墙件、剪刀撑、斜撑设置的位置、数量偏差较大或整层缺失；杆件间距不符合规范要求。

3.4 起重机械、吊装工程

3.4.1 门式或桥式起重机的重量限制器、行程开关和尾端止挡等安全附件失效；起重作业行走时，发现偏移未及时停止作业或多台起重机同时作业未安装防碰撞设施；停止使用后，未有效使用夹轨器或抗风缆等固定装置。

3.4.2 塔式起重机独立起升高度、附着间距和最高附着装置以上的最大悬高及垂直度不符合规范要求；顶升限位、行程开关、尾端止挡等安全附件失效；多台交叉作业时安全距离不足，防碰撞措施不到位或无专人指挥。

3.4.3 流动式起重机（汽车、履带起重机）的基础承载力和变形不满足设计要求；安全装置不齐全、失效或被违规拆除、破坏；安装、拆卸、顶升加节以及附着前，未对结构件、顶升机构和附着装置以及高强度螺栓、销轴、定位板等连接件及安全装置进行检查；多台抬吊同一构件时，流动式起重机性能差异较大且缺少相应措施。

3.4.4 施工升降机附着间距和最高附着点以上的最大悬高及垂直度不符合规范要求；防坠安全器超过定期检验有效期，标准节连接螺栓缺失或失效。

3.4.5 高空作业车未设置高限位器；未完全伸出其支撑系统（支腿）作业、超载作业或移动、升降时作业。

3.5 土石方工程

3.5.1 开挖方法、支护方式、降排水措施未按设计和专项施工方案实施；未按规范或设计要求采取监测措施，或监测结果超过控制值时未采取有效防护措施。

3.5.2 边坡、基坑土方严重超挖且未采取有效防护措施。

3.5.3 开挖既有边坡坡脚且未采取有效防护措施。

3.5.4 基坑侧壁出现大量漏水、流土，底部出现管涌或突涌，周边道路出现裂缝、鼓包、塌陷，毗邻建构筑物 and 地下管线等出现危险征兆且未采取有效防护措施。

3.5.5 坡顶堆土堆料、停放机具重量超限；基坑周边 2m 范围内堆载，停放大型机械、设备。

3.6 有限空间作业

3.6.1 未建立、实施有限空间作业审批制度，未对施工人员进行专项安全教育培训。

3.6.2 未执行“先通风、再检测、后作业、有监护”原则，未配备必要的机械通风、呼吸防护及应急救援设施设备，无应急撤离方案。

3.6.3 未对施工现场有限空间有效辨识，未设置明显的警戒区及警示标志，有限空间作业负责人及监护人员未履行安全职责。

3.7 动火作业

3.7.1 未建立、实施动火作业审批制度，擅自降低动火作业审批等级和安全管理标准。

3.7.2 动火作业前，未对作业现场的可燃物进行清理，或未对无法移走的可燃物采取不燃材料覆盖、隔离等有效防火措施。

3.7.3 未配备必要的消防器材，未设置动火监护人进行现场监护。

3.8 暗挖施工

3.8.1 未按规范、施工专项方案要求选择开挖、支护方法；未按规定开展监控量测、地质超前预报，或监测数据超过设计控制值时未及时采取防护措施。

3.8.2 作业面带水施工时未采取相关措施，或在地下水控制措施失效时继续施工。

3.8.3 施工时出现涌水、涌砂、局部坍塌，支护结构扭曲变形或出现裂缝，且有不断增大趋势，未及时采取措施。

3.9 施工临时用电 3.9.1 施工现场或施工机械设备与高压线路之间的安全距离不足且未采取有效保护措施。

3.9.2 特殊作业环境（通风不畅、高温、有导电灰尘、相对湿度长期超过 75%、航油储罐等不利作业环境）照明未按规定使用安全电压、特种灯具。

3.10 施工驻地及场站建设

3.10.1 施工驻地及场站未经灾害风险评估且无有效防护措施情况下，设置在地质灾害、水文灾害影响区域。

3.10.2 施工驻地及场站与集中爆破区、危化品库、高压线等安全距离不足，或设置在起重机等大型设备作业半径及倾覆影响范围内。

3.10.3 弃土场堆置高度 2 倍范围内设置人员密集场所且未采取有效安全防护措施，或弃土场与施工驻地、场站、便道等安全距离不足。

3.10.4 场区内使用非载运设备吊运人员或载运设备严重超载。

附录

需重点关注的一般安全隐患

1 管理类

- 1 未对作业人员进行安全教育培训和安全技术交底。
- 2 未制定安全作业规定、规程或未按照已制定的规定、规程开展作业。

2 施工临时用电

1 配电系统未采用三级配电分级漏电保护系统，未采用 TN-S 系统，配电箱与开关箱漏电保护器参数不匹配，未对配电系统接地电阻定期检测。

2 配电系统或电气设备调试、试运行、检修时，未按操作规程和程序进行，未统一指挥、专人监护。

3 自备发电机组电源未与其他电源互相闭锁，并联运行。

4 保护导体（PE）上装设开关或熔断器。

5 利用输送可燃液体、可燃气体或爆炸性气体的金属管道作为电气设备的接地保护导体（PE）。

- 6 利用额定电压 220V 的临时照明灯具作为使用行灯使用。
- 7 行灯变压器带入金属容器或金属管道内使用。

3 混凝土施工

- 1 混凝土输送泵管安装时附着在塔式起重机、施工升降机、支架、脚手架、爬梯上。
- 2 混凝土浇筑施工过程中模板、支架和钢筋骨架稳定性和变形不满足设计要求。
- 3 混凝土未达到设计要求强度的情况下进行土方回填。

4 施工便道

- 1 施工便道承载力不足，未能保证施工车辆和设备行驶安全。
- 2 施工便道在急弯、陡坡、连续转弯等危险路段未设置警示标志和防护设施。
- 3 陡坡地带施工便道未采取降坡或修绕行路等措施。
- 4 施工便道与既有道路平面交叉处未设置道口警示标志。

热点关注

- 交通运输部办公厅关于印发低空交通运输应用场景典型案例名单的通知
- 前三季度交通运输经济运行情况



交通运输部办公厅关于印发低空交通运输应用场景典型案例名单的通知

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委）：

为认真贯彻落实党中央、国务院决策部署，推动低空交通运输应用场景创新发展，交通运输部在各地推荐基础上，梳理遴选了 23 个低空交通运输应用场景典型案例。现将案例名单印发给你们，具体内容通过部政府网站公开，供工作中参考借鉴。

交通运输部办公厅

2025 年 11 月 14 日

（此件公开发布）

低空交通运输应用场景典型案例名单

一、低空物流配送

- 1.辽宁大连市探索拓展樱桃山地低空运输路径
- 2.江苏南京市构建低空紧急血液运输通道
- 3.江西赣州市发展无人机跨城低空多式联运
- 4.山东青岛市开通常态化低空海岛物流航线
- 5.湖北十堰市打造山区库区低空物流示范
- 6.广东深圳市搭建大湾区低空物流网络
- 7.海南开展低空跨海峡运输
- 8.陕西开展华山景区低空物资配送

二、低空交通运输生产作业

- 9.内蒙古阿拉善盟开展无人机公路工程勘测
- 10.黑龙江哈尔滨市构建水陆空三位一体数字化航道巡查方案

- 11.安徽合肥市开展无人机危化品车辆辅助巡查执法
- 12.福建东山县开展恶劣环境下低空公路巡检
- 13.广西运用无人机进行运河工程精度快速自检
- 14.贵州开展精细化低空高速公路路网巡检
- 15.天津海事局建立“陆海空天”污染立体监测体系
- 16.上海海事局开展无人直升机全天候邮轮护航
- 17.海南海事局开展无人机集装箱绑扎系固核查作业
- 18.长江航道局深化无人机应用打造“空天地水”智慧航道
- 19.河北曹妃甸港集团应用无人机开展堆场垛位巡测
- 20.深圳地铁集团开展智慧化无人机轨道列车巡检

三、低空应急救援

- 21.江苏苏州市常态化开展无人机水上救援
- 22.四川开展公路低空灾情侦察
- 23.浙江海事局建立“低空+海事”协同应急体系

附件下载：https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/ysfws/202511/t20251118_4180022.html

前三季度交通运输经济运行情况

前三季度交通运输经济运行总体平稳、稳中有进，货运量、港口货物吞吐量、跨区域人员流动量等主要实物量指标稳步增长，交通投资规模维持高位。

一、营业性货运量

前三季度，完成营业性货运量 432.5 亿吨，同比增长 3.9%，其中一、二、三季度同比分别增长 4.9%、3.0%和 3.9%。分方式看，完成公路货运量 319.1 亿吨，同比增长 4.1%；完成水路货运量 74.2 亿吨，同比增长 3.7%。

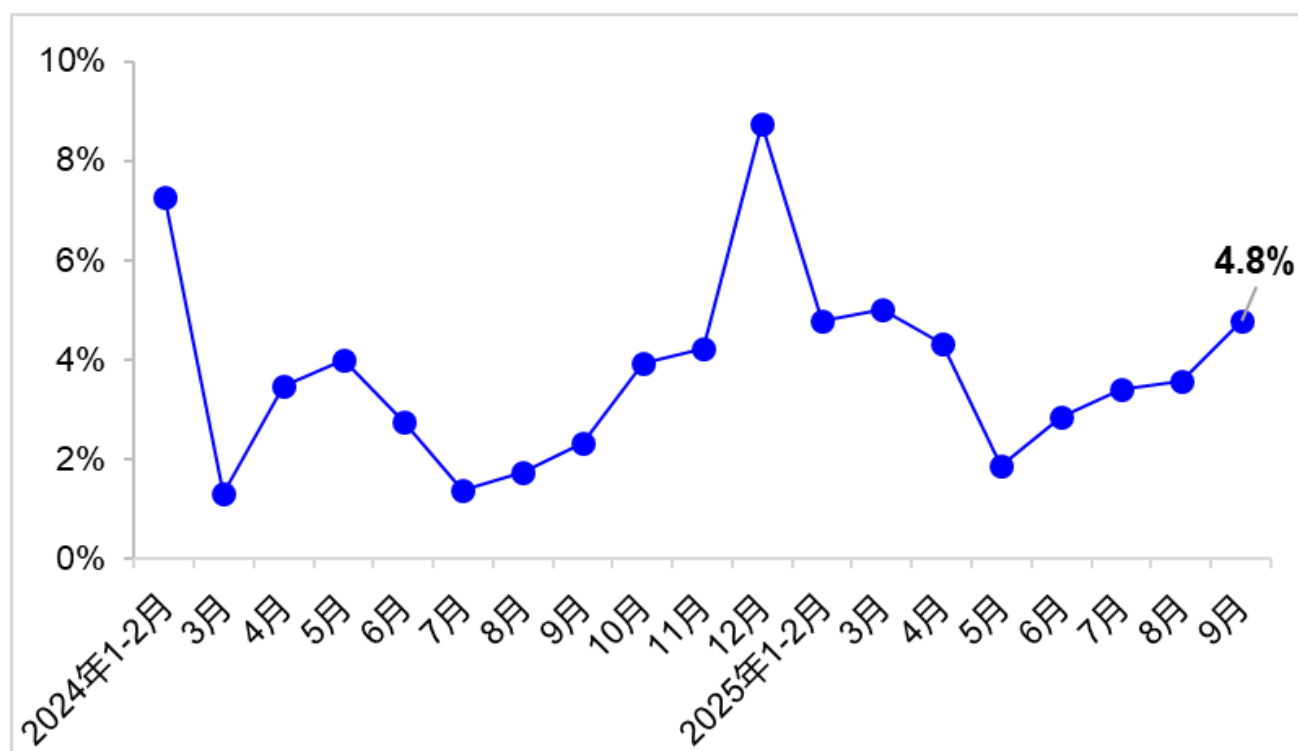


图1 营业性货运量月度同比增速变化

二、港口货物吞吐量

前三季度，全国港口完成货物吞吐量 135.7 亿吨，同比增长 4.6%，其中一、二、三季度同比分别增长 3.2%、4.7%和 5.8%。分结构看，内贸吞吐量同比增长 5.2%，外贸吞吐量同比增长 3.3%。完成集装箱吞吐量 2.6 亿标箱，同比增长 6.3%。

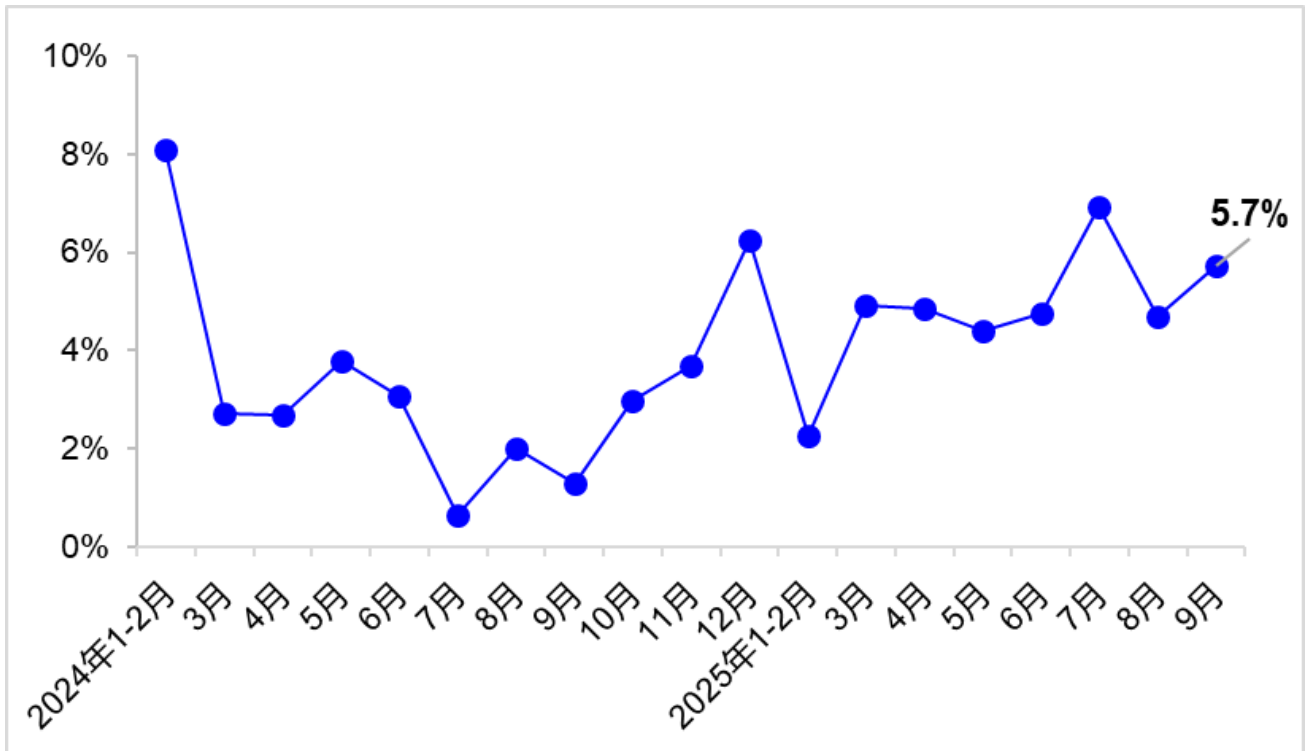


图2 港口货物吞吐量月度同比增速变化

三、人员流动量

前三季度，完成跨区域人员流动量 506.0 亿人次，同比增长 3.1%，其中一、二、三季度同比分别增长 4.0%、4.4%和 1.0%。分方式看，完成公路人员流动量 462.8 亿人次，同比增长 2.9%；完成水路客运量 2.0 亿人次，同比下降 1.0%。

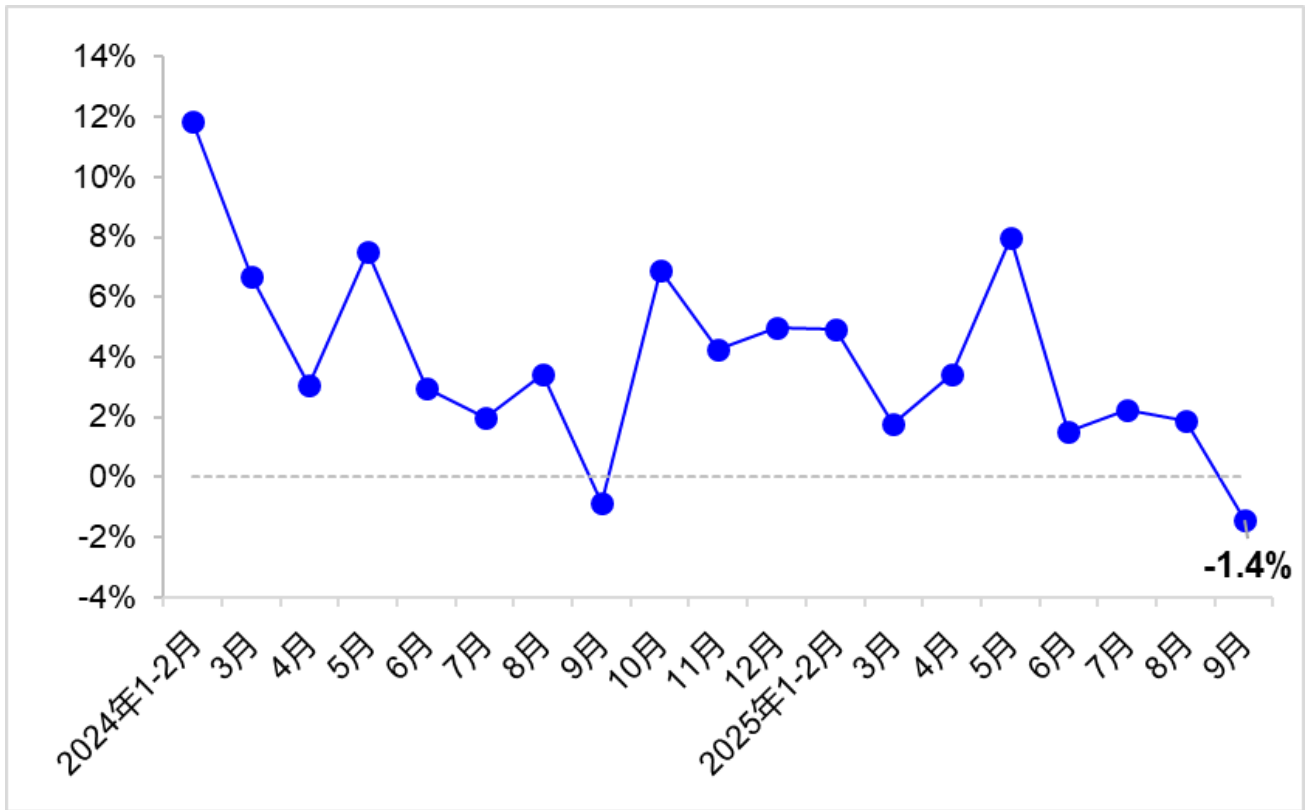


图3 跨区域人员流动量月度同比增速变化

前三季度，完成城市客运量 773.3 亿人次，同比下降 2.8%，其中一、二、三季度同比分别下降 1.9%、2.9%和 3.5%。分方式看，城市轨道交通完成客运量 246.2 亿人次，同比增长 2.9%；公共汽电车、出租汽车和城市客运轮渡分别完成客运量 271.8 亿人次、254.7 亿人次和 5656 万人次，同比分别下降 5.4%、5.0%和 3.4%。

四、交通固定资产投资

前三季度，完成交通固定资产投资 2.62 万亿元，其中公路、水运分别完成投资 1.78 万亿元和 1605 亿元。

（以上综合统计数据源自交通运输部综合规划司）

附件下载：https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/zhghs/202510/t20251031_4179134.html

行业动态

- 2025 第二届中国智能交通大会开幕 专家代表共探人工智能赋能交通发展新路径
- 我国快递包裹市场规模连续 11 年全球第一
- 提升纠纷化解能力助力内河航运风险防范
- 2025 陆海新通道航商大会在重庆举行
- 中美航空合作项目（ACP）第十届运输航空运行安全研讨会在厦门举行



2025 第二届中国智能交通大会开幕 专家代表共探人工智能赋能交通发展新路径

来源：中国交通新闻网 2025-11-20 08:24:59

11月19日，2025第二届中国智能交通大会在海南省海口市开幕。大会以“人工智能——智能交通高质量发展新动能”为主题，会聚智能交通领域国内外专家学者和政企代表，旨在探讨智能交通发展新趋势，分享科技新成果，推动人工智能与交通运输深度融合，赋能行业智能化升级。

交通运输部科技司相关负责人在开幕式上介绍，当前，交通运输行业正在加快推动一体化融合、智慧化升级、绿色化转型、安全化提升。发展智能交通是培育交通运输领域新质生产力，重塑交通运输产业形态和发展范式的重要战略抓手。

开幕式上，美国智能交通协会、欧洲智能交通协会、日本智能交通协会等国际智能交通组织负责人通过视频对大会召开表示祝贺。北京航空航天大学校长、中国智能交通协会第三届理事会副理事长王云鹏以《智能交通技术与展望》为主题作报告。大会同期举行了2025年度中国智能交通协会科学技术奖颁奖仪式，揭晓“2025中国智能交通年度人物”，并表彰2025年度在智能交通领域科学研究、技术创新与成果推广等方面作出突出贡献的个人和团队。

大会由中国智能交通协会主办，将持续至11月22日。其间，将举办高层论坛、第二届中国智能交通年会全体大会、“人工智能+交通运输”创新发展大会、海南数智交通岛研讨会等多场主题会议，以及涵盖智能交通各领域的专题学术论坛，致力于为与会专家提供全方位、深层次的交流平台。

我国快递包裹市场规模连续 11 年全球第一

来源：中国交通新闻网 2025-11-19 08:32:16

11月18日，2025第六届快递业大会在浙江省杭州市桐庐县召开。大会围绕“智启新程 递链全球”主题，探讨新质生产力驱动下快递业发展的机遇与挑战。会上发布的《全球快递发展报告（2025）》（简称《报告》）指出，中国快递包裹市场规模连续11年保持全球第一。

中国快递协会会长高宏峰表示，刚过去的“双11”单日业务量峰值达7.77亿件，再次刷新单日业务量纪录。行业正从高速增长迈向高质量发展、由大到强的关键阶段，期望行业接下来以新质生产力为引擎，激活创新发展新动能；以融合协同为路径，服务新发展格局；以绿色安全为底线，筑牢高质量发展硬支撑；以员工权益为根本，凝聚行业发展向心力。

2024年，全球快递包裹业务量约为2679亿件，同比增长17.49%；中国快递包裹业务量为1750.8亿件，同比增长21.5%。《报告》预计，今年全球快递市场业务量有望突破3000亿件，未来新一代信息技术和智能装备将加速与寄递企业深度融合。

提升纠纷化解能力助力内河航运风险防范

来源：中国交通新闻网 2025-11-14 08:36:31

11月13日，内河航运风险防范与仲裁沙龙在河南郑州举办。本次沙龙旨在贯彻落实《关于推动内河航运高质量发展的意见》，加快发展航运服务业，聚焦内河航运风险防范，提升行业纠纷化解能力，助力内河航运健康有序发展。

作为多元化纠纷化解的重要形式，仲裁具有极大的灵活性和便利性，为内河航运企业提供了更加适配的法治保障。会上，来自行业主管部门和港航物流企业的代表以及法律专家、仲裁实务人士就如何发挥仲裁在化解内河航运纠纷中的专业、高效优势达成共识。

河南地跨黄河、淮河、海河、长江四大水系，内河航运资源得天独厚。截至2024年年底，全省内河航道通航里程约1825公里，“十四五”以来货运量年均增长率达7.3%，航运产业呈现蓬勃发展态势。上海仲裁委员会副主任、上海国际航运中心发展促进会常务副理事长孙海华表示，中原大地自古便是文明交汇、规则孕育之地，将航运风险防范与仲裁服务深度融合，既是对中原法治文化的传承，更是为内河航运发展注入法治动能的创新实践。当前，河南及周边区域内河航运领域的仲裁服务存在短板与空白，此次沙龙精准对接市场主体诉求，有效填补相关服务缺口，让仲裁服务更好惠及航运市场主体。

2025 陆海新通道航商大会在重庆举行

来源：中国水运网 2025-11-13 08:35:51

11月12日，由西部陆海新通道物流和运营组织中心、陆海新通道运营有限公司、上海国际航运研究中心联合主办的2025陆海新通道航商大会在重庆科学会堂举行，全球航运、港口、金融、制造及供应链领域约230位嘉宾参会，是内陆地区首次举办聚焦陆海新通道航运端的盛会。



会上，陆海新通道运营有限公司首次发布《陆海新通道合作机会清单》，围绕汽车产业出海、战略物资进口、江铁海联运、通道精品航线、海外仓与海外服务网络建设、全球集装箱共享调拨、冷链物流与运贸一体、绿色物流等多个领域深化与全球航商伙伴合作共赢。同时，重庆电子口岸中心发布了数字陆海新通道应用场景，涵盖智慧铁海联运、智慧国际铁路联运、智慧长江物流、智慧跨境公路物流、智慧航空物流、智慧冷链物流、国际贸易“单一窗口”、通道数字金融等场景矩阵。《陆海新通道航企合作（重庆）倡议》同步发布，旨在凝聚行业共识，推动形成“共商、共建、共享”合作新格局。



此外，陆海新通道运营有限公司与航运、港口、供应链企业及金融机构进行了多轮签约，包含航线协同、港航联动、金融支持、区域协作等多个关键领域，为通道高质量发展注入强劲动能。



在大会特别设置的主题交流和专题分享环节，万海航运股份有限公司、上海泛亚航运有限公司、中远海运集装箱运输有限公司、太平船务（中国）有限公司等多位企业代表及行业协会、金融机构负责人，围绕通道数智化转型、绿色航运发展等方面，结合企业实践经验与行业前沿洞察进行深入交流。



近年来，重庆充分发挥通道物流和运营组织中心作用，推动通道建设成为西部外贸增长的“核心引擎”。数据显示，2025年9月，陆海新通道铁海联运班列年度发运量首次突破100万标箱，较2017年开通初期增长110倍。运输网络从最初33个国家和地区的59个港口，拓展至127个国家和地区的581个港口，全面覆盖东盟全部成员国、欧洲主要经济体及中亚核心枢纽，成功构建“陆海统筹、全域覆盖”的现代化物流网络。

中美航空合作项目（ACP）第十届运输航空运行安全研讨会在厦门举行

来源：中国民航局 2025-11-14 08:20

11月12-13日，中美航空合作项目（ACP）第十届运输航空运行安全研讨会在厦门举行。中国民用航空局副局长梁楠出席会议并致辞。中国民航各地区管理局，各运输航空公司，管干院、航科院、飞行学院、信息中心，飞行员协会以及国际民航组织（ICAO）、国际航空运输协会（IATA），美国波音公司、GE 航空航天、普惠公司、杰普逊公司、柯林斯宇航、美联航、达美航、联邦快递、阿特拉斯航等约 200 名代表参会。

会议围绕航空安全管理体系（SMS）建设和实施经验、新技术创新应用等方面开展交流研讨。中国民航局飞行标准司负责人、波音民机集团飞机项目与客户支持高级副总裁兼总经理等分别就中国民航飞行标准与安全管理体系建设的实践与展望，合作、创新与持续改进强化航空安全等作主题演讲。国航、厦航、波音、GE 航空航天、达美航等分别就数据驱动安全、EDR 颠簸探测及预报产品应用、SMS 实施数据分析、制造商 SMS 最佳实践、通过信息分享提升 SMS 最佳实践等作交流发言。参会代表认为，中美在航空安全领域长期交流互鉴，惠及两国企业、造福全球旅客，为全球航空业安全、高效、可持续发展贡献了重要力量。

ACP 于 2004 年启动，是中美民航领域交流合作的重要渠道和平台。中美民航业界通过 ACP 平台在航空安全、飞行标准、适航审定、航空安保等领域开展交流合作，为促进两国航空业安全健康发展发挥重要作用。

典型案例

- 【以案释法】天气骤变超出了其合理预见的范围属于不可抗力，承运人可以免责
- 【以案释法】海上拖航合同“互撞免赔条款”的效力认定



入库编号：

2023-10-2-202-015

某保险公司诉司某、河南某公司海上、通海水域货物运输合同 纠纷案

——天气骤变超出了其合理预见的范围属于不可抗力，承运人可以免责

关键词 民事 通海水域货物运输合同 海商 货损 不可抗力

基本案情

某保险公司诉称：案涉货物在运输时发生湿损及短量。某保险公司作为货物保险人已向被保险人赔付，司某、河南某公司作为实际承运人应当对其责任期间的货损承担赔偿责任。请求判令两被告连带赔偿货物损失人民币 596765.10 元及其利息。

司某辩称：涉案事故属于不可抗力导致，应由某保险公司自行承担相关损失；某保险公司计算损失的价格依据不足，计算赔偿额方式有误。

法院经审理查明：华某公司（托运方）与司某（承运方）在签订水路货物运输合同约定，华某公司委托司某以“裕海江 999”轮（登记经营人和光租人为河南某公司）运输涉案玉米 2700 吨，从张家港至宜昌；运输单价 45 元/吨（含税价，含保险）；司某对起运港装船后至到达港卸货前发生的货差、污染、受潮、水湿、霉变（自然霉变除外）、灭失等风险负责，按货物实际损失赔偿。司某卸货前必须接到华某公司的短信通知方可卸货，且卸货数量不得超过短信通知数量。

2018 年 7 月 27 日下午，“裕海江 999”轮抵达并靠泊宜昌市白洋码头并随即开始卸货。次日下午 18:33 时许，该轮根据码头通知要求，离港前往锚地抛锚等待下一步卸货计划。约 18:50 时许，该轮离开卸货码头前往锚地途中，天开始下小雨，西北风 4 级，船员遂开始封舱，但突然遭遇强对流天气，瞬间风力最大约 8-10 级，并伴有强降雨。由于突然风大雨大而阻力大，在船员全部配合下也无法顺利迅速关舱，货舱前半部分货物被雨水淋湿。

2018 年 7 月 30 日，公估公司根据某保险公司的委托，对承运玉米水湿情况开展查勘、检验等保险公估工作。公估人员查勘后认为，舱内货物迎风面水湿较严重，有结块现象，内部发热严重，暂未出现霉变或异味，舱内未见明水。公估人员查询 7 月 28 日天气记录为小雨、西

北风 4 级，气温 26-35 度，承认事故发生时段确有大风及强降雨发生。结束查勘检验后，公估人员与船代及货主联系，要求立即对货物进行分拣处理，防止损失扩大。8 月 4 日，该轮表面层水湿玉米全部分拣入库，部分出现霉变现象，入库 670.32 吨。8 月 15 日，“裕海江 999”轮移泊至宜昌兴发化工园码头继续卸货，发现舱底有大量货物水湿结块、霉变、发黑。8 月 23 日，涉案货物全部卸完。公估报告结论认为，“裕海江 999”轮在从码头前往锚地途中因关舱不及时导致货物遭遇大风及雨淋。

武汉海事法院于 2019 年 11 月 10 日作出（2019）鄂 72 民初 1307 号民事判决：一、驳回某保险公司对司某的诉讼请求；二、驳回某保险公司对河南某公司的诉讼请求。某保险公司不服提起上诉。湖北省高级人民法院于 2020 年 9 月 1 日作出（2020）鄂民终 85 号民事判决：驳回上诉，维持原判。某保险公司不服申请再审。最高人民法院于 2021 年 6 月 1 日作出（2021）最高法民申 2888 号民事裁定：驳回某保险公司的再审申请。

裁判理由

法院生效裁判认为：关于涉案货损是否发生在司某承担运输责任期间的问题。根据水路货物运输的通常交易习惯，货物风险的转移应以货物是否脱离承运人掌控而交付收货人作为判断依据，而非以运输货物的船舶是否到达卸货码头开始卸货作为判断依据。“裕海江 999”轮在卸货过程中按照码头通知离港前往锚地抛锚等待下一步卸货计划，途中遭遇强对流天气导致货物被雨水淋湿。由于货物遭受雨淋时仍处于司某的控制之下，并未完成交付，故涉案货损发生在司某承担运输责任期间。

关于涉案货损事故的发生是否系不可抗力事件所致的问题。鉴于当事人之间存在的个体差异，判断不可抗力应结合具体案情、具体当事人进行分析，不可一概而论。本案中，卸货当天的天气情况本来为小雨、西北风四级，“裕海江 999”轮在前往锚地过程中突然遭遇强风和暴雨，对司某而言该天气骤变超出了其合理预见的范围。“裕海江 999”轮船员采取了力所能及的封舱措施，然而强风暴雨仍无法完全避免及克服。某保险公司虽主张“裕海江 999”轮船舱机械绞动装置失效导致封舱失败，但对其主张未能提供充分证据予以证明。综合前述情形，结合司某避免和克服风险的能力和条件，一审判决认定涉案货损事故的发生属于不可抗力事件所致，并无明显不当。

某保险公司和华某公司在知道涉案玉米遭受雨淋后应采取及时、有效的措施对水湿货物进行卸货分拣、通风、晾晒以防止损失扩大。某保险公司未能提供充分证据证明其与华某公司积极履行了上述减损义务。根据一审查明的事实，涉案玉米直至 2018 年 8 月 23 日才被全部卸

完，在当时的气温条件下，船上玉米必然会因霉变而扩大损失。故对玉米霉变而造成的扩大损失，某保险公司应自行承担赔偿责任。

综上，司某承运的玉米水湿系因不可抗力造成，且某保险公司和华某公司未积极履行减损义务导致损失扩大，故司某对涉案货损不应向某保险公司承担赔偿责任。

裁判要旨

该批货物货损原因系案涉轮船在离港抛锚期间突然遭受瞬间强风和暴雨所致。对承运人而言，该天气骤变超出了其合理预见的范围。该轮虽及时采取封舱措施，但仍未能完全避免及克服强风暴雨造成的湿损。涉案货损事故的发生属于不可抗力所致，承运人可以免责。托运人在知道涉案玉米遭受雨淋后未及时采取有效的措施对水湿货物进行卸货分拣、通风、晾晒以防止损失扩大，对货物霉变扩大的损失应当自行承担赔偿责任。

关联索引

《中华人民共和国民法典》第 180 条（本案适用的是 1999 年 10 月 1 日 实施的《中华人民共和国合同法》第 117 条）

《中华人民共和国民法典》第 832 条（本案适用的是 1999 年 10 月 1 日 实施的《中华人民共和国合同法》第 311 条）

一审：武汉海事法院（2019）鄂 72 民初 1307 号民事判决（2019 年 11 月 10 日）

二审：湖北省高级人民法院（2020）鄂民终 85 号民事判决（2020 年 9 月 1 日）

再审：最高人民法院（2021）最高法民申 2888 号民事裁定（2021 年 6 月 1 日）

入库编号：

2025-10-2-229-001

中国某财产保险股份有限公司上海分公司诉交通运输部某救助局海上 拖航合同纠纷案

——海上拖航合同“互撞免赔条款”的效力认定

关键词 民事 海上、通海水域拖航合同 海上拖航 互撞免赔条款 效力认定

基本案情

中国某财产保险股份有限公司上海分公司（以下简称某保险上海分公司）诉称：2016年10月18日，交通运输部某救助局（以下简称某救助局）所有的“南海救X”轮拖带第三人某船舶与海洋工程发展有限公司（以下简称某船舶公司）所有的“泰某”轮从海南万宁前往广东湛江。由于“南海救X”的严重过错，导致“泰某”轮搁浅于湛江硇洲岛东南的西钳礁水域，给某船舶公司造成探摸费用人民币4万元（币种下同）、抽油费用168万元、修理费约2660.74万元、起浮及拖航费用1850万元等损失。某救助局违反《中华人民共和国海商法》第一百五十七条规定的配备相关拖揽的义务，导致拖带船组在起拖前和起拖当时不适航不适拖，在航行中未尽到谨慎处理的义务，最终导致了“泰某”轮搁浅事故的发生。虽然涉案拖航协议中约定了各方对各自的财产损失单独承担责任并且不得向对方索赔的免责条款，但该免责条款系格式条款，也违反了海商法第一百五十七条的强制性规定，且某救助局对涉案事故存在重大过失，依据法律规定，免责条款应属无效。因此，某救助局应按照其过错程度对搁浅事故造成的损失承担90%的损害赔偿赔偿责任。某保险上海分公司承保“泰某”轮船船险并已经向某船舶公司支付了保险赔偿款，依法取得代位求偿权。故请求法院判令：某救助局赔偿某保险上海分公司已支付的保险赔款3500万元及其利息，并承担诉讼费用。

某救助局辩称：1.本次拖航作业风险不属于涉案保险合同承保范围；某保险上海分公司不能取得代位求偿权。2.根据海商法第一百六十二条的规定，承拖方和被拖方在拖航过程中遭受的损失按过失程度承担责任，但仅仅是在拖航合同没有约定时适用，如果合同有约定应该遵从合同的约定。根据本案拖航协议第4条的约定，各方对各自的财产损失单独承担责任并且不得向对方索赔。某救助局可以免责。3.某救助局并无不可免责的过失。涉案事故首要原因为台风的影响，即客观原因，其次是拖轮和被拖轮的共同过失。没有任何证据证明是某救助局单方面

的过错，更没有证据证明是某救助局的严重过错或者违反了法定义务。4.某保险上海分公司不能证明实际发生的损失。请求驳回某保险上海分公司的诉讼请求。第三人某船舶公司没有陈述意见。

法院经审理查明：2016年10月15日，某船舶公司与某救助局签订拖航协议，约定由某救助局提供“南海救 X”轮将某船舶公司所有的“泰某”轮从海南大洲岛海域拖带至湛江大黄江防台锚地躲避台风。其中第4条为责任与免责约定。该条第（3）款约定，不论是否由于某船舶公司、其工作人员或代理人、船长、船员的疏忽或任何过失而发生以下情况，均由某救助局单独承担责任，并对某船舶公司、其工作人员或代理人、船长、船员无追索权：（a）无论任何原因造成的拖轮或拖轮上任何财物的灭失和损坏。（b）由于与拖轮接触或由于拖轮形成的障碍对他人财产造成的灭失和损害。（c）拖轮残骸清除、移位、照明或设标的费用以及清除拖轮造成污染的一切责任。对由于上述灭失和损害所引起对某船舶公司裁定的对他人应负的任何责任或经过合理调解索赔，某救助局应给某船舶公司以补偿。该条第（4）款约定，不论是否由于某救助局、其工作人员或代理人、船长、船员的疏忽或任何过失而发生以下情况，均由某船舶公司单独承担责任，并对某救助局、其工作人员或代理人、船长、船员无追索权：（a）无论任何原因造成的被拖物或被拖物上任何财物的灭失和损坏。（b）由于与被拖物接触或由于被拖物形成的障碍对他人财产造成的灭失和损害。（c）被拖物残骸清除、移位、照明或设标的费用以及清除被拖物造成污染的一切责任。对由于上述灭失和损害所引起对某救助局裁定的对他人应负的任何责任或经过合理调解索赔，某船舶公司应给某救助局以补偿。当日，“南海救 X”轮正式起拖“泰某”轮前往湛江港。拖带过程中因恶劣的气象、海况影响，主拖缆两次发生崩断，后经多次尝试接拖均不成功，“泰某”轮漂移至硃洲岛附近礁石搁置，2个月后成功脱浅，造成“泰某”轮船底多舱破损进水，机器浸水损坏。某船舶公司曾于2016年9月22日向某保险上海分公司投保“泰某”轮船船舶保险一切险。某船舶公司就本次事故向某保险上海分公司索赔，某保险上海分公司于2017年9月至12月向某船舶公司支付3500万元保险赔款，某船舶公司向某保险上海分公司出具了权益转让书。

广州海事法院于2018年12月29日作出（2017）粤72民初1027号民事判决：驳回某保险上海分公司的诉讼请求。宣判后，某保险上海分公司不服，提起上诉。广东省高级人民法院于2020年11月18日作出（2019）粤民终1289号民事判决：驳回上诉，维持原判。某保险上海分公司向最高人民法院申请再审。最高人民法院于2021年9月1日作出（2021）最高法民申4114号民事裁定：驳回某保险上海分公司的再审申请。

裁判理由

本案所涉争议问题主要有二：一是某救助局是否对涉案事故存在过错；二是某救助局能否依据免责条款免除赔偿责任。其一，关于某救助局是否对涉案事故存在过错的问题。案涉事故是拖轮在台风前对被拖船进行应急拖航中发生的责任事故。除恶劣气象、海况的影响外，“南海救 X”轮与“泰某”轮对事故的发生均存在过错。“南海救 X”轮的过失：一是对被拖船的了解和沟通不足，应急拖航准备不充分，未能按照拖航方案要求，及时与“泰某”轮商定确认拖航前的准备；二是对在台风强风中拖航可能遇到的困难和出现的险情估计不足。“泰某”轮的过失：一是防台风部署不到位，船长防台风意识不足，未能根据自身实际情况建议公司及早安排拖轮将船舶拖到安全水域防台风，并提前准备好避台风拖带可能需要的高强度缆绳；二是与拖轮方沟通不足，协调不到位。某保险上海分公司主张某救助局的过错是导致本案事故发生的主要原因，缺乏事实依据。其二，关于某救助局能否依据免责条款免除赔偿责任的问题。根据海商法第一百六十二条的规定，海上拖航合同当事人可以就拖航过程中遭受的损失自行约定赔偿责任，在拖航合同没有约定或者没有不同约定时，适用该条第一款规定的过失责任。案涉拖航协议书中约定某救助局与某船舶公司均免除对方对自己船舶损失的赔偿责任。某救助局的拖航方案是某救助局就“泰某”轮拖航相关事宜的安排，该方案中关于拖航指挥关系的内容不构成某救助局向某船舶公司承担义务以及赔偿责任的依据。某保险上海分公司关于拖航方案已经实质改变了拖航协议书内容的主张，不能成立。

综上，“南海救 X”轮在起拖前和起拖当时，持有有效拖航证书且配备了相应的船员及拖航索具。案涉事故发生的原因主要归责于恶劣的气象、海况影响造成两次断缆，即使某救助局在配备备用拖揽问题上存在过错，亦不是造成事故的主要原因。某救助局对于案涉事故造成的损失不存在故意或重大过失，根据某救助局与某船舶公司签订的拖航协议书中约定的免责条款，某救助局无需对“泰某”轮触礁搁浅事故造成的损失承担赔偿责任。案涉事故发生于拖航协议书签订之后，某保险上海分公司亦在案涉事故发生后向某船舶公司支付了保险赔偿款，某保险上海分公司主张拖航协议书约定的免责条款不能对抗其代位求偿权，缺乏依据。

裁判要旨

1.当事人可以就海上拖航过程中遭受的损失自行约定赔偿责任，在拖航合同没有约定或者没有不同约定时，适用过失责任。2.承拖方不存在故意或重大过失时，其与被拖方约定的“互撞免赔条款”合法有效；承拖方依据该条款请求免除其过失赔偿责任的，人民法院依法予以支持。

关联索引

《中华人民共和国海商法》第 157 条第 1 款、第 162 条第 1 款

《中华人民共和国民法典》第 153 条、第 506 条（本案适用的是 1999 年 10 月 1 日施行的《中华人民共和国合同法》第 52 条、第 53 条）

一审：广东省广州海事法院（2017）粤 72 民初 1027 号民事判决（2018 年 12 月 29 日）

二审：广东省高级人民法院（2019）粤民终 1289 号民事判决（2020 年 11 月 18 日）

再审：最高人民法院（2021）最高法民申 4114 号民事裁定（2021 年 9 月 1 日）

特别鸣谢：上海市律师协会现代物流专业委员会

主任：单文亮

副主任：陈喜燕、朱丹

