

学生在校受伤,学校必须担责?

我国探索建立“尽职免责”制度

在校内发生学生被伤害事件,学校是否必然担责?近日,《教育发展“十五五”规划》向社会公布,明确提出“探索建立学校尽职免责制度”——这一表述,直指长期以来困扰基层教育工作者的“无限责任”困境。

接受记者采访的专家认为,“探索建立学校尽职免责制度”,意在矫正校园学生伤害事故中的责任认定偏差,推动校园安全治理法治化。受访专家建议,未来可以制定专门的校园安全条例,明确校园安全责任体系、尽职免责认定机制及纠纷处理程序,让学校和教师轻装上阵,安心育人。



(漫画来源:法治日报)

破解学校“无限责任”困境

一名六年级学生赵小某在放学时,沿着教学楼台阶下楼时摔倒,牙齿受损、嘴唇挫伤。事后,赵小某以学校放学期间监管不力为由,诉至当地人民法院,要求判令学校承担民事责任。

法院经审理认为,根据现场勘验结果及证据,赵小某摔倒受伤并非楼梯等设施本身存在缺陷导致。学校已多次对学生进行校园安全教育,楼梯、墙面等处均张贴了醒目的安全提示标识,尽到了学校的教育职责;赵小某受伤后,学校亦及时采取相应措施,履行了必要的管理职责。据此,法院判决驳回其诉讼请求。

这是最高人民法院2025年4月发布的一起涉校园管理民事纠纷典型案例——学校已尽到教育、管理职责的,无须承担侵权责任,避免产生“只要未成年人在校受伤则学校必然担责”的误解。受访专家认为,这正是《教育发展“十五五”规划》提出“探索建立学校尽职免责制度”的现实背景之一。

中国人民大学教育学院周详教授解释,长期以来,社会层面存在“学校全权负责”的惯性认知。一旦发生校园安全事故,家长往往对学校无限追责,不仅扰乱正常教学管理秩序,还导致

学校、教师在履行育人职责、开展素质教育活动时畏首畏尾,甚至缩减或取消户外实践、体育教学等各类教学活动,影响了高质量教育体系的整体构建。

首都师范大学教育政策与法律研究院副院长蔡海龙认为,“探索建立学校尽职免责制度”有助于破解学校“无限责任”困境,让学校回归立德树人根本任务。同时,民法典虽然已经规定以学校是否“尽到教育、管理职责”作为承担责任的重要标准,但由于缺乏统一、可操作的尽职认定标准与证据规则,学校在实践中难以有效举证。

尽职免责制度已有实践

实际上,一些部门和地方在此之前已开展相关探索。

蔡海龙介绍,教育部制定的《学生伤害事故处理办法》已经规定了6类学校已履职无法律责任的情形,以及4类学校管理职责外可以免责的场景。

此外,教育部、最高人民法院、最高人民检察院、公安部、司法部2019年7月联合印发《关于完善安全事故处理机制维护学校教育教学秩序的意见》,文件明确,要杜绝不顾法律原则的

“花钱买平安”。学校在安全事故纠纷处理过程中,要坚守法律底线,依据事故客观事实和法律规划分各方责任;责任认定完成前,学校不得赔钱息事。

地方层面也在积极跟进。2025年9月1日起施行的《云南省学校安全条例》明确,“学校已尽到教育、管理职责,行为并无不当的,应当依法减轻或者免除其法律责任”。

将于2026年9月1日起实施的《福建省学校安全管理条例》设置了尽职免责条款,涵盖

不可抗力、校外突发侵害、学生特异体质、学生自甘风险参与文体活动等5类场景。

周详认为,司法实践也为学校尽职免责制度的探索确立了标准和实践基础。最高人民法院发布的多起涉校园管理民事纠纷典型案例,覆盖学生自行摔倒受伤、第三人侵权致损、文体活动受伤、教育惩戒等多种场景,对各方主体责任作出认定,以司法裁判支持学校正常组织、开展教学等相关活动。

制度设计应从何处破题

针对学校尽职免责制度的后续构建思路,受访专家提出多项建议。

蔡海龙认为,应当构建包含履职标准、认定程序、免责事由、配套保障在内的闭环体系:确立科学清晰的学校尽职履责清单,建立客观中立的事故调查与责任认定机制,严格界定尽职免责的法定情形,健全多元化的配套支撑与救济体系。

在他看来,必须依据法律法规及国家标准,细化学校在教育、教学、学生管理、安全保障、家校沟通等关键环节的法定职责与操作规范,明确“尽职”的实质性

判断标准,为责任认定提供客观基准。同时,应该完善学校安全风险社会化分担机制,推行校方责任险与意外伤害险互补模式;强化教师依法履职保护与容错纠错机制。

周详提醒,学校尽职免责制度是有条件的履职保护机制,“学校尽职免责”不能简单解读为“学校可以免责”。尽职免责的基础是尽职,落脚点是免责,核心是对责任的研究与界定,形成系统、严谨的学校尽职免责认定框架。

制度设计最终需要落在规范层面。蔡海龙提出“地方先

行探索、部门规章衔接、法律顶层设计”的渐进式立法路径:短期阶段,可以鼓励地方立法先行先试,积累实践经验;支持各省、设区的市在制定、修订校园安全条例、教育专项法规时,增设尽职免责专章或专项条款,结合本地实际细化免责情形、履职判定标准与认定程序。

在周详看来,学校尽职免责制度是一个包含制度原则、程序规则、认定标准、裁量基准等在内的制度体系,应该体现在各层次教育法律法规制度文本之中,并体现出一定的层次性、稳定性和灵活性。(法治日报)

2030年海南全域禁止销售燃油汽车

海南省人民政府近期印发《“十五五”海南国家生态文明试验区规划(美丽海南建设“十五五”规划)》(以下简称《规划》),提出打造海南自贸港“交通运输绿色名片”,平稳推进2030年全域禁售燃油车工作。

海南是中国首个明确全域禁售燃油车时间表的省份。2018年,海南首次提出,计划在2030年前实现全岛使用新能源汽车。2019年印发的《海南省清洁能源汽车发展规划》进一步明确,2030年全域禁止销售燃油汽车。本次《规划》提出平稳推进这一时间表,预计届时海南新能源汽车保有量占比将从2025年的23.75%提升至45%。

《规划》提出,到2030年,全省公共服务、社会运营领域新增和更换车辆(特殊用途除外)清洁能源占比、私人用车领域新增和更换车辆新能源占比达到100%,车桩比保持在2.5:1以内;有序推进重卡、冷链物流、公共交通领域燃料电池汽车示范应用。

《规划》特别厘清,“禁售”不等同于“禁行”;2030年后,已上牌的存量燃油车仍可正常上路行驶。海南省相关负责人表示,出台此项标志性举措,旨在打造自贸港“交通运输绿色名片”,扎实推进国家生态文明试验区建设,为全国交通运输绿色低碳转型提供探索经验。

海南省工业和信息化厅相关负责人此前表示,海南去年10月新能源汽车渗透率已达67.14%,每新增上牌3台机动车,便有2台为新能源汽车。

能源结构快速升级是海南推广新能源汽车的重要基础。截至2026年6月底,海南新能源装机总规模达1271万千瓦,其中风电237万千瓦、光伏987万千瓦、生物质能47万千瓦,新能源装机占全省总装机比例达50.1%。海南由此迈入以新能源为主体、多元电源协同保障的全新发展阶段。

“十四五”期间,清洁能源岛建设深化升级,新能源成为海南第一大电源;新能源汽车市场渗透率、保有量占比分别居全国省级地区第一、第二位。“十五五”期间,海南将加快能源供给绿色转型,加快构建清洁、低碳、安全、高效的新型能源体系。

(综合新华社、央广网)