

我国司法鉴定统一管理体制已经形成

据司法部官方网站报道,自全国人大常委会《关于司法鉴定管理问题的决定》颁布实施以来,经过几年的发展,我国司法鉴定统一管理体制已经形成。

司法部司法鉴定管理局有关负责人表示,目前全国31个省、自治区和直辖市的司法厅(局)都建立了司法鉴定管理局(处),237个地(市)的司法局相继设立了司法鉴定管理科室。与此同时,各级司法行政机关积极推动司法鉴定行业协会建设,全国已有25个省、自治区和直

辖市成立了省级司法鉴定行业协会,一大批地(市)成立了地方司法鉴定行业协会。

为了加强司法鉴定规范化、制度化建设,河南、湖北、江西、四川、河北等14个地方制定或重新修订了司法鉴定地方性立法,各地还结合实际制定了一大批管理办法和制度规范,司法鉴定统一管理的制度体系初步建立,司法鉴定工作实现了有法可依,有章可循。

据介绍,目前,全国经司法行政机关审核登记的司

法鉴定机构已由决定实施前的2864家发展到2011年的5014家,增长了75%;在三大类司法鉴定机构中,依托优质资源设立的司法鉴定机构占74%。一个基本覆盖市县、鉴定类别较全、结构日趋合理的司法鉴定公共服务体系基本建立,基本满足了司法机关和人民群众的鉴定需要。自2005年起,司法部每年汇总编制并向社会公告《国家司法鉴定人和司法鉴定机构名册》,方便司法机关和人民群众委托司法鉴定,接受社会监督。

司法鉴定的历史演变 (1)

编者的话 关于司法鉴定活动及司法鉴定制度的发展历史,也是本报需要介绍的内容之一。以史为鉴,鉴往知来,可以帮助我们对照、反思今天的司法鉴定工作,增强责任意识和使命意识,继承和发扬优秀的鉴定工作传统,更好地做好鉴定服务,其现实意义不可小觑。

自本期起,我们尝试以专门史的眼光切入司法鉴定领域,选择这方面的文章,加以适当编辑剪裁,陆续刊登,以飨读者。

司法鉴定制度的兴起与社会制度的发展具有密切的关联。人类对自然、社会认识的历史发展经历过从无知愚昧到科学探索、科学认识的过程。同样,在人类生活中扬善惩恶、妥善解决生活纠纷的裁判活

动中,对于证据的获取和认定经历过神明裁判时代、人证裁判时代和物证裁判时代。司法鉴定就是伴随着这种如何发现证据、如何确定证据、如何确保证据科学性、客观性的要求而产生、发展。

神明裁判是证据制度发展史上最原始的一种证据制度,它是在人类对社会、自然还缺乏认识的原始社会及奴隶社会时期,采用一定形式,把某种现象作为神灵旨意帮助裁断案情的做法。事件的争议最终以“神意”仲裁,从而衍生出如“水审法”、“火审法”、“热油审”、“尸体裁判法”等鉴定手段。可以说,那时候的法庭不是为查明案件事实设立的机构,而是为获得“神灵指示”设置的场所。司法裁判和司法鉴定的控制权实际上被“神”所掌握,法官的任务只不过是対神灵显现的答案予以宣示。当时国家政权的统治者

不但自身为神的崇拜者,同时利用人们的愚昧无知和宗教迷信,用这种证据制度来断狱决讼,以达到维护和巩固自己统治地位的目的。

随着人类理性的觉醒,司法者和社会民众深刻认识到必须将司法审判和司法鉴定的控制权从“神”的手中夺回来,人们只有自己查明事实真相进行裁判才能树立如“神”的信服力——司法权威,因而逐步推动了法定证据的出现,人类社会的司法活动进入了证据时代。

在证据时代早期,人证(证人证词、口供)是唯一的证据,因此,口供的获取成为执法者的主要任务。为获取口供、查明事实真相,执法者可以不惜一切代价、不悻采取任何手段。我国古代种种令人发指的刑讯、西方中世纪黑暗的纠问式审判,都是“但求真相,不问代价”的典

型。

人证裁判时代是人类对“神”的直接否定,确定了统治者至高无上的权威,但也直接导致了刑罚的滥用和随意性,司法本身的权威性、公正性受到了严重的质疑。因此,人类在确定口供、证人证词在司法审判上的证据作用同时,也开始探讨采用其他方法作为证据帮助审判。此时,发现物证、研究物证引起了审判者的关注。而科学的兴起和发展,不但对物证的证据价值提供了依据,并且也对司法审判的证据制度起到了实质性改变作用。人类证据制度进入了物证时代。可以说,从“神证”时代进入“人证”时代的第一次转变标志着人类的司法审判走出了愚昧时期,而从“人证”时代进入“物证”时代的第二次转变则标志着司法审判真正开始了科学历程。

发明黄灯的是个中国人

【提要】■上世纪20年代,上海租界印度锡光族交警用手控制红绿灯交通信号灯。有资料显示,早在1923年,上海公共租界开始在部分十字路口使用机械装置指示车辆停止和前进,该年4月13日,南京路两个重要十字路口,最先安装红绿灯交通信号装置。

明绿色示放行明红色示停止。”这次使用的信号灯共4盏,均为红绿两色。



■上世纪20年代,上海租界印度锡光族交警用手控制红绿灯交通信号灯。



1931年8月23日《青島民國日報》刊登这样一则新闻:《交通信号灯今日使用》。这则新闻称:“不论信号形式以颜色为标准,

突然爆炸,殃及值勤警察,从此被迫取消。

直到1914年,在美国的克利夫兰市才率先恢复了红绿灯,不过这时已是电气信号灯。稍后在纽约和芝加哥等城市,相继重新出现了交通信号灯。

发明师师从爱迪生
黄色信号灯的发明者是中国人胡汝鼎。胡汝鼎(1905年—1985年)早年留学美国康奈尔大学、麻省理工学院,1925年在爱迪生任董事长的通用电气公司与麻省理工学院合办的一个班内学习,是爱迪生的高徒。

在美国的一天,他站在十字路口等待绿灯信号,当他看到绿灯亮了正要向前走,一辆转弯的汽车突然擦身而过,吓了他一身冷汗。回到宿舍,他反复琢磨,终于想到在红、绿灯中间再加上一个黄色信号灯,提醒人们注意危险。

他的建议立即得到有关方面的肯定,于是红、黄、绿三色信号灯即以一个完整的马路工具出现在世界上。

联合国约定三色灯
1968年,联合国《道路交通和道路标志信号协定》对各种信号灯的含义作了规定。绿灯是通行信号,面对绿灯的车辆可以相应的直行、左转弯或右转弯,除非另一种标志禁止某一种转向,转弯车辆都必须让合法地正在路口内行驶的车辆,过人行横道的行人更要优先通行。红灯是禁行信号,面对红灯的车辆必须在交叉路口的停车线后停车。

红绿灯源自英国女装
说起红绿灯的起源,还要追溯到19世纪初的英国。那时,在英国的约克城,着红装的女人表示“已婚”,而着绿装的女人则是“未婚”。当时,伦敦议会大厦前经常发生马车轧人的事故。

受红绿装启发,英国机械师德·哈特于1868年设计了红、绿两色的煤气交通信号灯,由一名手持长杆的警察通过牵动皮带来转换灯的颜色。不幸的是,一天“红绿灯”

和平日尾事故
前两天开车出去,路口遇到一起小的追尾事故,两辆捷达车。两个司机下车一碰头,后车司机掏出100元钱,非常淡定滴给了前车的,前车司机二话没说直奔小卖部,回来找了50元给后车司机,两人握手言和,前后没用上一个红绿灯的时间。

请问能让我也坐会儿么
电车上,老奶奶笑着对雷雷说:“小伙子,我谢谢你,请问...”话没说完,雷雷抢过话头:“没什么,这是我应该做的!”老奶奶沉默片刻又要说话,雷雷大手一挥打断了她:“别说了!这是我应该做的!”老奶奶委屈地嘟囔道:“我知道这是你应该坐的,请问能让我也坐会儿么.....”。

文明交通应该成为一种生活习惯
最近,一则“有种绿灯不能闯”的微博在网络上被疯狂转载。在这则微博中,济南的一名女驾驶员因为“闯绿灯”被交警记2分,罚款100元。“红灯停,绿灯行”这是最基本交规,为何“闯绿灯”也违法?

最近,公安部等六部委新的三年《文明交通行动计划》方案下发,这意味着,当前从国家层面也认识到,在经过过去三年文明交通行动计划的实施后,我国的交通文明仍没有达到一个理想的境界,还需要大力度进行培育。

不管是罚“闯绿灯”还是罚“中国式过马路”,这都是现阶段交通文明程度滞后,需要社会以及交通参与者付出的成本和代价。文明的养成绝非一朝一夕之事,而法律上的惩罚更像一种催化剂,可以起到事半功倍的作用。当文明交通成为一种生活习惯,当路口压车驾驶人都选择秩序进入,当“中国式过马路”不在是一种社会的现象。文明交通就像清新的空气和干净的水,成为我们生活中一种自然习惯,道路畅通、出行安畅的图景值得全社会期待和努力。

(来源:中国警察网 作者:夏廷民)

王同建 执业证号370112098036,工程师。2006年7月毕业于山东交通学院交通运输专业,获本科学历、工学学士学位。2006年5月至2007年5月在太平洋保险公司济南分公司工作,2007年5月至今在山东交院交通司法鉴定中心从事交通事故司法鉴定工作。在道路交通事故过程分析与再现、车辆行驶速度计算等痕迹鉴定领域有着丰富的实践经验。

曲庆 执业证号370112098035,工程师。2006年7月山东交通学院交通运输专业毕业,获本科学历、工学学士学位。2006年5月至今在山东交院交通司法鉴定中心从事交通事故司法鉴定工作。在事故鉴定车辆性能测试仪器使用、事故模拟实验方面具有丰富的经验,在交通事故车速鉴定、事故过程分析及再现方面有一定理论水平。

王同建 执业证号370112098036,工程师。2006年7月毕业于山东交通学院交通运输专业,获本科学历、工学学士学位。2006年5月至2007年5月在太平洋保险公司济南分公司工作,2007年5月至今在山东交院交通司法鉴定中心从事交通事故司法鉴定工作。在道路交通事故过程分析与再现、车辆行驶速度计算等痕迹鉴定领域有着丰富的实践经验。

曲庆 执业证号370112098035,工程师。2006年7月山东交通学院交通运输专业毕业,获本科学历、工学学士学位。2006年5月至今在山东交院交通司法鉴定中心从事交通事故司法鉴定工作。在事故鉴定车辆性能测试仪器使用、事故模拟实验方面具有丰富的经验,在交通事故车速鉴定、事故过程分析及再现方面有一定理论水平。

王同建 执业证号370112098036,工程师。2006年7月毕业于山东交通学院交通运输专业,获本科学历、工学学士学位。2006年5月至2007年5月在太平洋保险公司济南分公司工作,2007年5月至今在山东交院交通司法鉴定中心从事交通事故司法鉴定工作。在道路交通事故过程分析与再现、车辆行驶速度计算等痕迹鉴定领域有着丰富的实践经验。

开心一刻

到这里读卡

上公交车,司机说:“读卡。”

苗苗就照着卡上的读了一遍:“广东省深圳市公交车(后面很长省略不写).....”

司机说:“到这里读卡”然后苗苗过去了,又读了一遍:“广东省深圳市公交车.....”

二师兄说的也很对啊

前几天去西安玩。车上,一男生喊:“师傅,开空调吧!”司机还未开口,另一男生接口:“师傅,大师兄说的对啊!”这时,又一男生喊:“师傅,二师兄说的也很对啊!”

全车爆笑!

和平日尾事故

前两天开车出去,路口遇到一起小的追尾事故,两辆捷达车。两个司机下车一碰头,后车司机掏出100元钱,非常淡定滴给了前车的,前车司机二话没说直奔小卖部,回来找了50元给后车司机,两人握手言和,前后没用上一个红绿灯的时间。

请问能让我也坐会儿么

电车上,老奶奶笑着对雷雷说:“小伙子,我谢谢你,请问...”话没说完,雷雷抢过话头:“没什么,这是我应该做的!”老奶奶沉默片刻又要说话,雷雷大手一挥打断了她:“别说了!这是我应该做的!”老奶奶委屈地嘟囔道:“我知道这是你应该坐的,请问能让我也坐会儿么.....”。

(来源:中国警察网 作者:夏廷民)

交院鉴定报

学府品质 追求卓越

第4期

总第4期

2013年8月20日

主办:山东交院交通司法鉴定中心 联系电话:0531-80687696 网站: http://www.jtsfjd.com

山东交院交通司法鉴定中心许可证延续登记工作顺利完成

鉴定类别为“交通司法鉴定”,囊括该类别所有七大项目

本报讯 2013年6月,山东省司法厅对山东交院交通司法鉴定中心报送的司法鉴定许可证延续登记申报材料、司法鉴定人延续登记申报材料审核完毕,7月颁发了新的司法鉴定许可证和司法鉴定人执业证书。

根据山东省司法厅鲁司〔2013〕67号文《关于开展其他类司法鉴定机构和司法鉴定人执业证延续工作的通知》、鲁司〔2013〕52号《关于印发〈山东省司法鉴定业务分类规定(试行)〉的通知》、鲁司〔2013〕53号《关于印发〈山东省司法鉴定机构仪器设备执业场所配置和使用规定(试行)〉的通知》和济南市司法局有关通知精神,山东交院交通司法鉴定中心在明确了申请的业务范围和条件、申请程序和应当报送的材料、变更登记事项、司法鉴定业务分类规定、司法鉴定机构仪器设备配置和使用规定等要求的前提下积极展开申报工作;本机构认识到该项工作事关《山东省司法鉴定条例》能否顺利贯彻实施,

事关司法鉴定工作能否持续健康发展。为此,中心委派专人负责落实这项涉及面广、政策性强的工作。

中心严把自查关。对鉴定机构和鉴定人申报业务范围、仪器设备、人员等条件进行符合性自查,对不具备执业条件的鉴定人,提出注销申请。中心严把材料关,保证申请材料规范、齐全,对于不符合要求的材料及时做出补正材料,严格按照规定时间完成了申报。

新的司法鉴定许可证,鉴定类别为“交通司法鉴定”,项目为:事故车辆认定、事故车辆技术鉴定、车辆行驶速度鉴定、事故形态及过程鉴定、车辆火灾鉴定、事故损失鉴定、机动车价格鉴定。有效期限为2013年7月1日至2018年6月30日。

司法鉴定人由原来的29名,增加为33名,其中注销3名,新增7名。一批符合条件、工作成绩突出的年轻人获得了司法鉴定人执业证,成为司法鉴定人,为山东交院交通

司法鉴定中心的业务开展,补充了新能量。(本报记者)



鉴定项目

“交通司法鉴定”类别及其项目简介

交通司法鉴定——是指运用车辆、交通及其他有关科学知识、技术和方法,结合事故现场信息分析,对事故的发生、事故车辆及其技术状况、事故损失等事项进行检验、鉴别和判断。主要包括以下鉴定项目:

一、事故车辆认定。是指根据事故形态和现场信息,运用有关科学知识和技术,对事故车辆进行鉴别和认定。

二、事故车辆技术鉴定。是指运用车辆相关知识和技术对事故车辆状况进行技术检验、分析和判断。包括以下鉴定事项:

1. 车辆类别鉴定:是指运用专门工具、测量仪器和技术,根据国家相关标准对车辆类别进行检验和鉴别。包括对机动车、非机动车的鉴定。

2. 车辆安全性能鉴定:是指运用专门工具、测量仪器和设施,对车辆的各种性能进行检验。包括事故车辆制动性能检验、转向系统性能检验、灯光信号装置技术状况检验、其它辅助系统性能检验、车辆发生事故时承载状况检验等具体鉴定事项。

3. 车辆状况与事故关系鉴定:是指通过对事故车辆性能及损坏零部件的检验,结合事故现场路面痕迹,推断其与事故发生的关系。

三、车辆行驶速度鉴定。是指运用车辆相关知识、技术和工具软件,通过测试、模拟、运算等手段,对车辆发生事故时的行驶速度进行的仿真、分析和推断。

四、事故形态及过程鉴定。是指根据路面痕迹、车辆痕迹、受害人伤情和其他事故现场信息,运用有关科学知识和方法,对事故发生时事故车辆的状态、行驶方向和轨迹、接触部位和角度以及当事人位置和姿态、事故顺序、事故现场位置(碰撞点)、事故现场残留物等事故形态、过程和原因进行勘查、检验、鉴别和判断。

五、车辆火灾鉴定。是指根据车辆的结构特点和燃烧状况,对车辆火灾的起火部位和原因进行检验、鉴别和判断。包括以下鉴定事项:

1. 车辆起火部位鉴定:是指根据车辆燃烧状况、车辆本身的结构特点和火灾蔓延痕迹、车辆各部位燃烧强度,结合车辆自身可燃物的助燃程度,对车辆火灾的起火部位进行鉴别和判断。

2. 车辆火灾原因鉴定:是指根据车辆燃烧状况,在确定起火部位的情况下,通过对该部位零部件易燃物进行检验,对车辆火灾的成因进行分析和判断。

六、事故损失鉴定。是指运用有关科学知识和技术和专业设备,对由交通事故或者车辆火灾造成的车辆损失及其成因、营运损失、交通设施损失进行检验、鉴别和判断。包括

和工具软件,通过测试、模拟、运算等手段,对车辆发生事故时的行驶速度进行的仿真、分析和推断。

四、事故形态及过程鉴定。是指根据路面痕迹、车辆痕迹、受害人伤情和其他事故现场信息,运用有关科学知识和方法,对事故发生时事故车辆的状态、行驶方向和轨迹、接触部位和角度以及当事人位置和姿态、事故顺序、事故现场位置(碰撞点)、事故现场残留物等事故形态、过程和原因进行勘查、检验、鉴别和判断。

五、车辆火灾鉴定。是指根据车辆的结构特点和燃烧状况,对车辆火灾的起火部位和原因进行检验、鉴别和判断。包括以下鉴定事项:

1. 车辆起火部位鉴定:是指根据车辆燃烧状况、车辆本身的结构特点和火灾蔓延痕迹、车辆各部位燃烧强度,结合车辆自身可燃物的助燃程度,对车辆火灾的起火部位进行鉴别和判断。

2. 车辆火灾原因鉴定:是指根据车辆燃烧状况,在确定起火部位的情况下,通过对该部位零部件易燃物进行检验,对车辆火灾的成因进行分析和判断。

六、事故损失鉴定。是指运用有关科学知识和技术和专业设备,对由交通事故或者车辆火灾造成的车辆损失及其成因、营运损失、交通设施损失进行检验、鉴别和判断。包括

以下鉴定事项:

1. 车辆损失成因鉴定:是指运用专业知识,对交通事故或者车辆火灾造成车辆损失的原因、责任进行检验、分析和判断。

2. 车辆损失鉴定:是指运用专业知识和技术,对事故车辆及其零部件的损坏程度以及是否可以维修更换、维修更换的费用等进行检验、鉴别和评估。

3. 营运损失鉴定:是指对营运车辆在事故后维修期间的营运损失进行评估。

4. 交通设施损失鉴定:是指对事故造成的道路、桥梁和交通控制设施、照明设施、管线及附属设施等交通设施损坏情况及其修复成本进行评估。

七、机动车价格鉴定:是指根据有关专门知识,通过对机动车实体性贬值、功能性贬值、经济性贬值等因素的综合分析,对其成新率和市场价格进行评估。包括以下鉴定事项:

1. 整车价格鉴定:是指对旧机动车整车的市场价格进行评估。

2. 残值鉴定:是指对事故车辆的整车残值进行评估。

3. 贬值损失鉴定:是指对事故车辆因事故造成的贬值损失进行评估。

鉴定人小档案

山东交院交通司法鉴定中心部分鉴定人简介(四)

曲庆 执业证号370112098035,工程师。2006年7月山东交通学院交通运输专业毕业,获本科学历、工学学士学位。2006年5月至今在山东交院交通司法鉴定中心从事交通事故司法鉴定工作。在事故鉴定车辆性能测试仪器使用、事故模拟实验方面具有丰富的经验,在交通事故车速鉴定、事故过程分析及再现方面有一定理论水平。



王同建 执业证号370112098036,工程师。2006年7月毕业于山东交通学院交通运输专业,获本科学历、工学学士学位。2006年5月至2007年5月在太平洋保险公司济南分公司工作,2007年5月至今在山东交院交通司法鉴定中心从事交通事故司法鉴定工作。在道路交通事故过程分析与再现、车辆行驶速度计算等痕迹鉴定领域有着丰富的实践经验。



■ 学习园地

《山东省司法鉴定条例》实现的四个突破

据山东省司法厅网报道 经省人大常委会2011年11月25日审议通过的《山东省司法鉴定条例》，实现四个方面的新突破。

山东省的条例制定工作取得明显成效，得益于组织领导有力，省司法厅党委对地方立法高度重视，主要负责同志亲自挂帅，确保协调运转、高效推进。

条例主要在四个方面获得新突破：

一是在统一管理体制上有新突破。不仅明确规定将诉讼需要的部分其他类鉴定纳入统一管理，任何组织和个人未经登记并编入名册不得从事这类业务，而且规定

■ 鉴定实践

汽车制动印迹与车辆的运动状态

山东交院交通司法鉴定中心审核组 贾志鹏

车辆制动性能是否良好，直接关系到汽车的行驶安全。根据事故现场的车轮制动印迹可判断轮胎规格、行驶路线、方向、车速等，从而判断驾驶员行为，对于制定交通事故预防方案、处理交通事故具有十分重要的意义；根据车辆的轮距、轴距可以判断车辆类型，这对侦破交通肇事逃逸案意义重大。

遇到危险情况或发生交通事故时，多数情况下驾驶员都会采取制动措施。从开始制动到制动力达到最大值有一个过程，在整个过程中，随着制动力的增加，留在路面上的轮胎印迹会出现相应的变化。制动印迹开始形成时可分辨出轮胎花纹，而后花纹逐渐模糊不清，最后出现粗黑印迹(如图1所示)。



图1 制动印记的形成

1. 制动压印

在制动印迹的前段，轮胎花纹逐渐加深直至变形和模糊，这一段制动印迹称为“制动压印”。这说明，从这一区段开始，车轮已从纯滚动(V=Vc)状态进入滑移(V>Vc)状态。随着制动强度的增加，车轮滑移率从零开始增大。在制动踏板力小于制动拖印时踏板力的情况下，车轮没有抱死，轮胎受制动力的作用沿行驶方向在路面上作滚动和滑移的复合运动，处于边滚边滑的状态，在路面上遗留下制动压印。这种印迹中胎面花纹在车辆的行驶方向有所延长，印迹花纹也开始加深、直至模糊。此时的制动效果最佳，不但可获得较短的制动距离，而且可减少车辆发生制动侧滑的可能，提高汽车的操纵稳定性。

2. 制动拖印

后一段的制动印迹完全变成了轮胎与路面摩擦后的黑色条带，称为“制动拖印”。在这一段，车轮已经不能转动而车辆仍在运动，车轮处于完全的滑移状态。

遇到紧急情况时，驾驶员本能地迅速用力踩下制动踏板，从而在路面上留下制动拖印。车辆不发生侧滑时的正常制动拖印是几条与车辆轮距相当的平行印迹，前、后轴轮距相同的车辆，印迹较深的一段是前、后轮印迹的重叠部分。如果汽车碰撞后改变了原来的行驶方向出现侧滑，路面上将留下明显的转折印迹，据此可以确定汽车碰撞接触点。

汽车紧急制动时，轴荷的转移使前轮负荷增加，前轮呈现的印迹宽而重，后轮印迹窄而轻 两车正面碰撞时，这种现象更为突出。从而可从前轮印迹的突然变宽推断汽车的制动时刻。如果两辆高度不同的汽车正面碰撞，低的一方前部受压，轮迹加宽，高的一方前部上抬，前轮印迹变得窄而轻。当制动发生侧滑时，侧滑车轮的印迹产生折变，且折变后迹稍宽，不显示胎面花纹。

装有制动防抱死装置(ABS)的汽车制动时，由于始终处于边滚边滑的制动最佳状态，有时出现制动拖滑斑块，有时无明显胎印，有时印迹较淡，不会出现制动拖印。有的载货汽车后轮先于前轮制动，先出现的制动印迹多为后轮印迹。

制动拖印的长度取决于车辆制动前的速度和路面的附着系数，拖印距离和车辆行驶速度的平方成正比，而附着系数除与轮胎结构、胎面花纹有关外，还取决于路面材料、路面状况(干、湿等)及滑移速度等因素。

3. 制动跑偏印迹

制动过程中汽车自动向左或向右偏驶的现象称为制动跑

偏。制动跑偏破坏了汽车的操纵稳定性，导致汽车驶入非机动车道或人行道，甚至边沟。

制动跑偏是由于两侧车轮(尤其是两侧转向轮)制动力相差过大造成的。在多数情况下，两侧车轮制动力不等属于车辆使用、调整保养不当，如一侧车轮制动器失效、蹄片有油污等。制动跑偏印迹为圆弧弧线(如图2所示)。弧线的偏转方向由两侧车轮在制动过程中的运动状态所决定。

二是在健全管理体系上有新突破。对各级司法行政机关的管理职责以及司法鉴定协会的设立和职能作出了具体规定。

三是在完善管理机制上有新突破。不仅明确规定了鉴定机构的设立原则，进一步细化了鉴定机构和鉴定人登记的条件、程序以及相关的资质管理制度，而且对司法行政机关和司法鉴定协会的监管职责，应当建立的监

管制度，鉴定机构的内部管理机制和鉴定人的权利义务，以及鉴定机构、鉴定人的违法行为及其法律责任等，也都作了具体明确的规定，还创设了有关规划审批、停业整顿、退出淘汰机制。

四是在规范鉴定实施上有新突破。明确规定了鉴定机构和鉴定人应当遵循的基本执业准则，对鉴定机构的受案范围、条件、程序和有关鉴定实施制度作了具体规定，创设了有关争议解决、鉴定复核、自行纠错等质量保障制度。

五是规范鉴定收费。按照《司法鉴定收费管理办法》的有关规定，对司法鉴定收费项目和收费标准进行了规范。

六是规范司法鉴定文书。按照《司法鉴定文书规范》的要求，对司法鉴定文书的种类、格式、内容进行了规范。

七是规范司法鉴定人执业行为。按照《司法鉴定人执业行为准则(试行)》的要求，对司法鉴定人的执业行为进行了规范。

八是规范司法鉴定机构管理。按照《司法鉴定机构登记管理办法》的要求，对司法鉴定机构的登记管理进行了规范。

理论探讨

侧滑印迹的测量

离心力更大。因此，后轴侧滑连续升级，往往导致汽车在制动过程中大角度回转。事故现场看到的侧滑印迹多是后轴侧滑印迹，这是由于后轴侧滑导致事故发生的可能性较大，且在紧急避险制动时，汽车伴随有避让运动。图4所示为高速紧急制动下后轴侧滑引起汽车头回转的印迹。

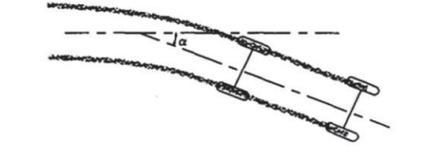


图4 后轴侧滑引起汽车大回转的印迹

汽车侧滑后，其纵轴偏转角度与附着系数及制动速度有关。在附着系数小的湿路面上，侧滑汽车纵轴偏转角亦大。车速的影响有一定范围，在一定路面条件下，只有车速超过某一值，后轴侧滑才会引起汽车较大的回转而成为一种危险侧滑，容易导致交通事故；当车速不超过某一临界值时，汽车侧滑不会达到危险的程度。因此，雨、雪天路滑时，控制车速对减少侧滑和交通事故尤为重要。侧滑印迹在事故现场是判断汽车超速行驶的依据。在事故现场勘查中量取车辆侧滑印记的弦长C及垂直平分线M(如图5)可准确计算出车辆侧滑时的初速度。

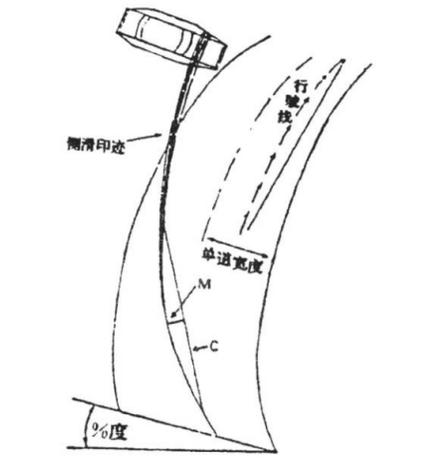


图5 侧滑印迹的测量

参考文献：

- [1]谷志杰. 汽车安全检测[M]. 北京：人民交通出版社，2002.
- [2]王维，刘建农，何光里. 汽车制动性检测[M]. 北京：人民交通出版社，2005.
- [3]陈永德. 道路交通事故的分析及处理1-M]. 北京：人民交通出版社，2000.
- [4]谷志杰. 交通事故处理及其预防1-M]. 北京：中国人民公安大学出版社，2002.
- [5]谷志杰. 道路交通事故分析与管理(第三版)[M]. 北京：中国科学技术出版社，2005.
- [6]许洪国，何彪. 道路交通事故分析中与再现(修订本). 北京：警官教育出版社，2000.

■ 安全出行

大货车驾驶人视觉盲点频惹祸，交警部门出招解难题



通过红外影像仪在车内可观察“视觉盲区”。

据齐鲁晚报报道，在济微路上的山东水泥厂有限公司搅拌站，二十多辆水泥搅拌车的后视镜下，有了一个新东西红外影像仪。驾驶室内，则多了一个小型显示屏，实时显示着红外影像仪拍下的车身外的路面和空间的画面。

“以往开车的时候，我和同事们最担心的事情，就是有人或车辆已经靠近，而我们在转弯的时候却看不见。”驾驶人葛××告诉记者，由于这些特殊车辆又高又长，车辆存在内轮

■ 理论探讨

浅谈大货车引发道路交通事故的原因及对策（三）

(上接本报2013年第3期第2版)

四、降低大货车道路交通事故率的对策建议

(一) 规范货车生产标准，规范货车制造行业，规范货车防护设置

要降低货车引发的道路交通事故，减少货车道路交通事故中的伤亡情况，必须从规范货车生产标准和优化重组货车行业，完善货车安全硬件设置三个方面进行入手，这是目前最亟须解决的问题。

1、规范货车生产标准。

从宏观层面上来说，应该修改完善目前的货车生产标准，将货车制造标准纳入法制轨道，对于整车连续性生产做出明确规范。目前，我国有资质的大型货车生产企业只生产车头或者底盘，车厢和挂车部分则由改装行业进行生产。致使货车在最终“成型”时，多已经成为了不符合安全技术要求的成品。

通过法律层面对货车等参数进行细化和明确。统一货车主要技术参数、配置等细则，在货车出厂前的审查、强制性检测、销售的环节进行监督和约束，力保不合格货车不出厂、不上路，对于企业违规生产或改装货车依法追究相关责任人的刑事责任。同时，新的法律法规对于货车企业的准入制度、安全标准的执行力度要有明确的规范，还要对货车的车头、车尾、车辆驾驶室等不同部位安全配置、安全性能及碰撞安全系数进行明确。让新生产的货车不再出现安全隐患，从源头上杜绝货车生产企业违规生产不合格的货车，提高货车生产质量。

2、规范货车制造业。

我国的货车生产企业现状是：准入门槛较低、企业多、规模小、技术不先进，由此导致货车制造业集中度不高、安全设计不合理、自主研发能力弱、技术防护能力不到位，这些问题也成为了长期限制货车制造业健康、有序发展的瓶颈问题。要解决这些问题，就必须对货车制造业进行优化、重组整合。

3、规范货车防护设置。

改进货车防护设置是提升事故预防效果、降低事故伤亡率的重要举措，主要从以下几个方面改进货车防护设置：

(1) 强化货车车头防撞能力。政府应该引导一汽、东风、重汽等货车制造企业恢复车头的设计，给予车头生产企业更多的政策倾斜和技术补贴，督促企业加长、加固货车驾驶室，强化货车车头碰撞能力。同时政府和企业携手建立货车碰撞安全性能测

试实验室，加强货车碰撞研究与实验，针对实验和实际情况，有针对性的对货车车头进行改进，以此提高货车被动安全性能，增强货车正面的防撞的抗击能力。

(2) 规范货车尾部反光标识。针对货车较易出现的车尾部反光标识模糊、不规范的情况，国家应该对车尾反光警示线条的安装进行规范细化，有必要时纳入《道路交通安全法》中，对于车尾反光标识怎么贴、贴哪里、贴多少、反光距离达到多少米，出台明确的标准，不仅可以规范货车尾部标识不清、亮化不够，反光性能极差的现状，同时也方便交通管理部门和道路运政部门的执法。对于拖挂集装箱型的货车，还应该要求生产商和货运单位在上路时对于集装箱箱体后部粘贴警示标识，要求能够在夜间对车厢的长、宽、高进行较好的分辨，借此增加货车夜间警示效果。

(3) 改进货车车尾防护设计。货车车尾部的缺陷设计是小轿车追尾货车的最大杀手，因此借鉴公交车设计的优点改进货车设计势在必行。主要可以通过以下几个方面进行：一是缩短货车后车轴与车尾部挡板的距离，小轿车车头距离前挡风玻璃多小于0.8米，将货车后车轴与车尾部的距离缩短至0.5米以内，就可以保证小轿车追尾货车时，能够避免小轿车驾驶员头部胸部与货车车尾挡板相撞，有效降低事故伤亡率；二是降低货车车体高度，目前的货车货箱距离地面的高度恰恰是小轿车的致命部位。为了能够“错开”二者的高度，就必须增高或降低货车的货箱高度，也可以通过增高小车的驾驶室高度来实现。但考虑到小车改动难的现状，可行的方法就是让货车的车轮尺寸选择小尺寸的轮胎，用此方法来降低货车货箱高度，避免小轿车“钻”进货车车尾。三是实现货车“公文化”设计，让货车车尾模仿公交车车尾部设计，封闭车尾开放空隙，在设计出厂时尾部就和公交车一样，同样可以降低事故伤亡率。如果货车车尾“公文化”改动起来困难的话，还可以要求货车在车尾安装防护装置，对货车车尾安装防护装置的长度、宽度、厚度、硬度以及材质进行明确统一要求，并将其纳入车辆审核、检验的范畴中，对安装不合格的货车坚决不予上路。

强迫货车车主重视车尾部防护装置的安装，规范货车车尾防护装置，以此降低小轿车“钻”入货车尾部事故的发生率，保障人民群众的生命及财产安全。

(4) 严管货车发动装置配备。据笔者

了解，高速公路上许多重大交通事故绝大多数是由于货车超载、超限导致刹车制动装置失效导致。解决货车超载、超限的问题，国家已经开展过许多专项整治行动，然而超载问题却屡禁不止，无法根本杜绝。究其原因，多是货车车主经济利益观念在作祟，抱着“拉少不如拉多，被罚就当倒霉”的心态。要杜绝货车超载的问题，可以学习国外的做法，核载多少吨的货车就配备多大功率的发动机，所载货物一旦超载就开不动，让货车司机“心有余而力不足”，无法再超载。但在发动机配备时要兼顾考虑到货车爬坡、走山路的需求，因此可以适当增大发动机功率，同时要确保出厂货车不给个人私自更改发动机留有丝毫余地。

(二) 加大宣传教育引导力度，加大管控处罚机制的创新，加大科技装备的投入，加大巡逻管控力度

针对高速公路上下货车违法占道行驶所造成的严重社会危害性，如何对其进行“长期、有效、稳固”的管理措施，切实地保证路面畅通有序，是我们高速公路交巡警最迫切需要解决的问题，结合昆玉高速公路实际，笔者认为应做好以下方面工作：

1. 加大宣传教育引导力度。做好交通安全宣传教育，是交通管理工作的基础和前提。随着交通运输的日趋扩大工作，而许多外地的大货车司机对于我辖区内要求的大货车靠右侧车道行驶不了解，因此造成“无心之过”。针对大货车违法占道行驶的现象，我们必须加强对大货车驾驶员的安全交通宣传。

2. 加大管控处罚机制的创新。目前，我辖区高速公路的大货车违法占道行驶多采用将货车在某个地段堵后现场处理的方法，这样做对于交通警察和大货车驾驶员来说都极不安全。一是可以充分利用现有的数码相机、摄像机，采用固定监控点、巡逻抓拍相结合的方式对占道行驶违法行为进行取证，直接向违法车辆车主发送违法处理通知书，同时将违法情况反馈给货运企业及物流中心，对货车安全驾驶做好记录。

二是对于货车占道行为一个月累计被处罚达到3次以上的大货车车主，要求其停运进行安全培训。培训后仍然违法占道行驶入车累计被处罚5次的大货车，将其纳入到“钻”入货车尾部事故的发生率，保障人民群众的生命及财产安全。

三是对于货车占道行为一个月累计被处罚达到3次以上的大货车车主，要求其停运进行安全培训。培训后仍然违法占道行驶入车累计被处罚5次的大货车，将其纳入到“钻”入货车尾部事故的发生率，保障人民群众的生命及财产安全。

(三) 整合货运企业，提高从业人员素质，实行“捆绑”处罚

货运行业风险能力低，个人运输之风盛行，是造成事故多发的原因之一，要降事故，保畅通，就必须对云南的货运行业进行改革，同时对驾驶员进行教育、培训。目前，我省对于大货车违法的处罚多是针对货车驾驶员的处罚，根本伤及不到货车车主，货运企业及物流公司，这就造成了货车违法行为屡禁不止。要降低货车的违法，必须将处罚与行业相关部门挂钩，进行多项处罚。货车违法整治才能起到“立竿见影”的效果。

(全文完。高速公路交巡警支队昆玉大队曾琦 来源：交通警察网，本报有删节)

西路由南向北行驶到××路口向右转弯时，遇孟某驾驶电动自行车由南向北行驶，货车右侧将孟某及自行车乘坐者刘某人车刮倒后碾轧，造成刘某当场死亡、孟某受伤。

“仔细看这些血淋淋的事故的成因，大型车存在视觉盲区和内轮差是事故的关键。”××交警大队有关人士表示。“这个问题是要解决的时候了，因为这样的事故出了一起又一起。”×××介绍说，他们首先想到的是如何填补驾驶人在这片视觉盲区。他们为此想到了多个方案。

其中一个方案，是将车后视镜加长，以扩大驾驶人的视野。但是这种做法却和相关法律法规产生冲突，因为按照规定，车辆的外观不能擅自改装，如需改装需要到车管部门备案，手续相对繁琐。

后来，有民警提出：“公交车的前后门都有摄像头，驾驶人可以通过看屏幕了解车里情况，我们能不能用同样的办法让驾驶人了解到车外的情况?”

这种办法经过多次讨论后，最终被认为是可行之法。最终，交警部门决定将摄像头安装在后视镜下方，这样就解决了视觉盲区的问题。

(来源：齐鲁晚报 董钊)