

他山之石

2013年1月14日，中国商务部、发改委、公安部和环境保护部联合公布《机动车强制报废标准规定》，将于2013年5月1日起施行。规定称，国家将根据机动车使用和安全技术、排放检验状况等，对达到报废标准的机动车实施强制报废。小、微型私家车无使用年限限制。那么，其他国家对车辆使用年限和车辆报废的相关规定又是怎样的呢？

日本 乘用车平均报废年限为10年

日本国内汽车报废速度很快，一般乘用车平均报废年限为10年。每年报废车辆约550万辆，与新车销售量基本持平。

在2005年之前，由于缺乏行之有效的法律，日本每年有十几万辆旧车被非法丢弃。鉴于此，2005年日本颁布《汽车循环法案》，该法案规定，日本消费者要在购买新车时缴纳回收再利用费，并要求在用车辆在法律实施后3年内缴纳回收再利用费。

开心一刻

一言为定

一对恋人谈论着结婚的事。女的坚持说，婚后要拥有一辆新型的鹿牌小轿车；男的代表，经济能力不许可。不过他提出折衷的方法说：“亲爱的，你可喜欢乘坐一种比小轿车的马力大得多，另有司机驾驶的汽车？”女的连连说：“那很好！”男的高兴极了：“一言为定，我们婚后乘公共汽车。”

考驾照的结果

鲍尔考汽车执照回来，妻子便迎上去急切地问：“怎么样，考上了吗？”“不知道，”鲍尔沮丧地说。“怎么不知道呀？在你离开时，主考官是怎么对你说的呢？”“他什么也没说，当我离开时，主考官还昏迷不醒。”

非常担心

法庭上，一个信号兵面对失职的指控，坚持说他曾经来回挥舞了一分钟信号灯，向火车司机发出警告信号。他还站起来，向法官演示当时所做的事。法官相信了他的话，取消了对他的控诉。审判结束后，他的律师对他说：“你在法庭上表现得真不错。”

信号兵心有余悸地说：“说实在的，我非常担心控方律师的提问。”

“哦，为什么？他的律师会问什么。”

“我害怕他问我信号灯是不是点亮了！”

汽车配件

大轿车司机车经过一个山村时向一位居民打听：“请问，此地哪里可以找到汽车配件？”“往前走，过了那个急转弯处有个峡谷，那边更多的是。”

追车的小个子

在一辆载满旅客的公共汽车后面，一个个子矮小的人在拼命奔跑着，但汽车却仍在下坡路上高速前进。

“停下吧。”一位乘客的头伸出了窗子，冲小个子喊道：“您 追不上它的”

“不行，我必须追上。”小个子气喘吁吁，“我是司机！”

超 速

警察：“我们这儿规定行车不得超过每小时50公里，你刚才驾车超过了这个速度，请留下姓名和地址。”

司机：“可我还没开一小时呢！”

汽车进水

妻子给丈夫打电话说：“咱家的汽车进水了。”丈夫吃惊地问：“汽车刚检查过，怎么会进水呢？你现在在哪里？”

妻子哭着说：“在河里！”

加 码

交通警察在公路上截停一名汽车司机。
“你在车速限制为50公里的地带超速至75公里。”警察写传票时说。

那汽车司机苦笑着问道：“请你改写成我在车速限制为80公里的地带把车开到120公里行吗？我正想把这辆汽车卖掉！”

报废车辆，各国如何回收

韩国 韩国私家车无报废年限规定

韩国汽车报废标准分为营运车和私家车两种情况，对营运车实行规定报废年限的强制报废制度，对私家车则无报废年限规定。具体规定为：公共汽车10年，个人出租车5年，公司出租车3年，对行驶里程没有限制。主要通过年检来对汽车的安全及技术状况进行监督和管理。

韩国报废汽车回收拆解主要由专门的废车回收拆解公司负责。除废车回收外，拆解、压块及废钢铁加工等都在拆解企业完成。拆解下来的旧零部件继续流通销售，车身压块及经过初加工的废钢铁则销售给钢铁企业。

德国 机动车使用年限仅7-8年

德国每年注销机动车350万辆，平均使用年限为7-8年。按照德国的规定，新车在前3年是免检的，以后每年都要年检，每次

年检的费用约为256欧元（约合2123元人民币）。一般说来，汽车使用的年限越长，通过年检需要的修理或维护成本就越高，达到汽车排放标准也就越难。因此，虽然德国法律并没有规定汽车在使用多少年后必须报废，但车主一般都将根据自己的经济实力，使用几年就更换或淘汰。也就是说，车主的 经济实力和汽车尾气排放能否达标，是德国汽车报废的决定性因素。

德国每年报废的车辆中，在德国报废拆解的不到100万辆，其余200余万辆则通过不同途径来到俄罗斯、波兰等东欧国家以及西班牙等欧盟国家。

美国 汽车平均使用寿命约为13年

美国的汽车平均使用寿命约为13年。在这个平均使用寿命内，一辆美国汽车的行驶总里程约为12万英里，约合19万公里。

在美国，报废汽车不能被随便遗弃，必须送到专门的报废汽车回收利用企业进行处理。报废汽车作为一种重要的材料资源，具有较高的残值，能够完全按照市场化运作方式进行回收利用。经过多年摸索，特别是采用了先进的回收技术和设备，如今美国已能把占每辆 汽车质量80%的零部件回收并重新利用起来。

据统计，目前全美共有1.2万多家报废汽车拆解企业、2万家零部件再制造企业 and 200家拆后报废汽车粉碎企业。它们中的多数与汽车生产企业联合经营，将有再利用价值的发动机、电机和其他零部件拆卸翻新后，重新出售。

此外，由于美国对每辆报废车给予4000美元（约合2.52万元人民币）左右的高补贴，所以在美国人一般不会把报废汽车卖到黑市。（据国际在线专稿）

（上接第一版《把好鉴定人入职的关口》）

在《人员培训和考核程序》中指出设立该程序的目的是：“识别培训需求并有计划地对各类岗位人员进行培训和考核，保证其具备岗位所需的专业知识、操作技能、工作经验、任职资格，并保持满足岗位要求。”

为落实《质量手册》和《人员培训和考核程序》的要求，中心还制定了配套的《司法鉴定教育培训规定》，为通过教育培训提高司法鉴定队伍的政治素质、业务素质 and 职业道德素质提供了制度保障。

2011年8月，根据《2011年全省司法鉴定教育培训计划》安排，受山东省司法厅委派，由本中心和哈工大威海司法鉴定所联合承办，具体实施了司法鉴定人交通痕迹鉴定培训班，对经省厅公告的从事交通痕迹类鉴定业务的司法鉴定人进行了培训，培训内容包括：道路交通事故鉴定基本方法，道路交通事故中的车速鉴定，公安部《典型交通事故车速计算》使用体会，鉴定人出庭作证经验体会等。培训班的组织工作和培训质量、培训效果，得到了山东省司法厅的认可。

2011年中心还派出5人参加了济南市岗前培训，全部考试合格。

2012年10月，根据司法部《关于2012年度司法鉴定教育培训工作有关事宜的通知》和《山东省司法鉴定教育培训实施意见》的要求，省司法鉴定协会在济南市组织举办了全省司法鉴定岗前培训班。培训内容有：山东省司法鉴定条例，司法鉴定管理概述，刑诉等诉讼法对司法鉴定的规定，鉴定意见在诉讼中的证据价值，司法鉴定人权利、义务、职业道德和执业纪律，司法鉴定程序通则，司法鉴定文书及制作，司法鉴定活动及出庭作证应注意的问题，执业监管及法律责任等本中心由7位鉴定人助理参加了该该培训班。他们都是具有四年以上司法鉴定工作经验的专职鉴定工作者，有着较为丰富的实践经验，借参加为期一周的培训班学习的机会，吸氧充电，总结经验，提升认识，让实践经验和理论知识相互碰撞、相互验证，为今后高水平、高质量地从事司法鉴定工作创造了条件。

在积极参加司法行政部门组织的培训班的同时，中心还挖掘自身潜能、依靠高校师资资源优势，主动开展培训工作。2012年11月份，2013年3月份，中心分两个批次对新入职员工实施了培训，培训内容包括：职业道德、规章制度、专业技能等方面。培训过程中，学员做了笔记，填写了培训记录；培训教师带学员到学校汽车博物馆增强感性认识，进一步熟悉和掌握汽车结构方面的知识，取得了预期效果。

在培训教育实践中，我们进一步认识到，结合岗位职责的特点和实际需要，立足当前，着眼长远，学以致用，对不断提高司法鉴定人的综合素质和专业技能具有重要意义。



山东交通学院 鉴定报

学府品质 追求卓越

第 2 期 总第 2 期 2013 年 5 月 28 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

山东交通学院与济南交警支队共同举办济南交警支队业务骨干培训班

5月9日上午，由山东交通学院与济南交警支队共同举办、为期两个月的济南交通警察支队业务骨干培训班在章丘市委党校举行开学典礼。山东交通学院副院长徐晓红，济南市公安局副局长、交通警察支队支队长王宗岩出席开学典礼。济南市交通警察支队党委成员，山东交通学院办公室、教务处、交通与物流工程学院、管理学院相关负责人及教师代表参加开学典礼。

开学典礼上，徐晓红首先对济南交通警察支队多年来给予学校的支持表示衷心的感谢，向参加典礼的领导和学员介绍了山东交通学院的情况，回顾了近年来支队与学校的合作情况。她在讲话中表示，承办本次培训是学校产学研工作的巨大推动，学校高度重视，一定尽最大努力提供优质的服务和保障，同时，学校将发挥学科专业优势为



济南市的交通事业发展作出更加积极的贡献。王宗岩对山东交通学院表示了感谢，向参加培训的学员强调了培训目的与意义，并对培训期间的学习方法和注意事项作了重要部署。

本次培训班是济南市为了强化城市交通管理工作，储备公安交通管理工作专业技术人才，联合山东交通学院组织举办的业务骨干综合培训。培训期间，将通过专家辅导、分组学习、专题讨论、实地考察、实战演练等多种形式，丰富参训民警的知识结构，更新交通管理理念，提高专业技术技能，增强对交通现象和课题的研究分析水平，培养一支业务精通、富于实战、勇于创新、一警多能的业务骨干队伍、兼职教官队伍和交通宣传队伍。（陈海泳、张开文）

特别关注

交通文明：传递正能量

——有关交通文明事件的本报综述

敬业——文明司机把乘客安全放在首位

事件回放之一：2102年12月10日，浙江衢州。505路公交车司机姜永古和往常一样开车接送村民。车子行驶至沟溪村三岔路口时，开始摇晃。姜永古用微弱的意识将车慢慢停在路边，保证了乘客生命安全，而他已经失去了知觉。

“脑溢血突发时，一般人会觉得头痛，手脚不灵活，姜师傅能坚持把车停稳，很不容易。”随车赶来的沟溪乡卫生院的医生这样说。

“他真的是一个很敬业、很有责任心的人。”同开一条线路的同事鲁建军这么评价他。

姜永古的事迹一经微博发布，引发了社会巨大反响，仅仅一天，该微博点击量就超过10万人次，大量网友发表了“向英雄致敬”、“好人一生平安”等感言和祝福。衢州市交通运输局出台了《关于开展向姜永古同志学习的决定》，号召大家向姜永古学习。衢州公交集团有限公司的同事们争着为他献血、捐款。经过漫长的治疗与等待，姜永古逐渐脱离了生命危险。（2013年2月19日《中国交通报》4版）

事件回放之二：2013年3月9日，山东省交通运输集团有限公司驾驶员宋洋驾驶载有3名乘客的大客车从聊城返回济南途中，突发脑溢血，在失去意识前的短短三分钟内，他拼尽全力，成功完成车辆减速变道、停靠应急车道、开启双闪警示灯等一系列安全操作，并打开车门疏散乘客，车上乘客无一人受伤。山东省交通运输厅号召全系统学习宋洋同志的先进事迹，学习他爱岗敬业、奉献社会的崇高品德，尽职尽责、追求卓越的敬业精神，奋不顾身、舍己为人的英勇壮举，热爱生活、乐观豁达的人生态度。（据《中国交通报》2013年3月21日，第5478期第1版）

姜永古、宋洋是危难时刻，把全部心思和精力用来舍己为人的典型。而武汉市公交集团三公司531路司机张兵却是在平凡岗位上以自己的善良好坚守创造了奇迹。被誉为“最牛公交司机”和爱岗敬业“活雷锋”。2013年3月5日，《中国交通报》在头版头条以《爱岗敬业“活雷锋” 张兵：90万公里，稳当人开稳当车》，又在6版以《当好老百姓的专职司机》为题，整版篇幅报道了张兵一心为民的事迹。张兵行车27年，倾情投入公交事业，把乘客当家人，视安全如生命，创造了90多

万公里零违章、零事故和零投诉的“三零”奇迹。

色调——交规“冷”线与执法的暖色调

继实施新交规“闯黄灯”引起广泛热议之后，济南交警又实施了一系列的交规执法行为。由此带出很多交规中的“冷门”条款，也让车主们必须留神不要踩到“红线”：驾车上路，你会正确使用远光灯吗？在没有交通信号灯没有交警指挥的路口知道正确避让吗？哪些药物在服用后不能驾车？……（据2013.3.1《齐鲁晚报》D14-D16）诸多的交规“冷”线越不得，让车主们驾车更需小心翼翼，也凸显出交管部门严格执法、维护交通安全的决心。

严格执行交规，不等于执法者的冷酷。人性化执法的观念被越来越多地交警践行。有人把执法喻作暖色调，这是很有道理的。天津市交通运输执法大队津沪中队执法人员，在深夜拦下了违规运输乙醇的货车，执法人员花费了10个小时，陪着货车司机等来了有危险品运输资质的车辆，并帮忙将货物安全转移到危险品专用车辆上。以理服人的教育，将心比心的帮助，货车司机虽然被罚款了，但他却被感动。（据《中国交通报》2013年3月4日第6版）

对于违规违法行为，交通执法需要严肃公正、铁面无私，但在执法过程中，却不能只是冷色调的铁面无私，包含着人性化服务的交通执法更能让人信服。拦截超载货车后，不仅要对违规车辆处罚，第一时间为车上的乘客找一辆安全、有资质的车辆送他们平平安安回家，这样的执法才算完整。风雪路上执法人员端来的一杯热茶、堵车时执法人员送来的一碗泡面，车辆故障时的及时救援……这些细节服务，烘托出了交通执法的暖色调。

奉献——交通文明的基石与灵魂

据《人民公安报·交通安全周刊》（2013年3月19日）报道，新疆维吾尔自治区昌吉市公安局交警大队副大队长宋鸿江在“漂亮”地连破3起交通肇事逃逸案后，不幸于2013年2月14日永远倒在了自己的办公室，留给人们的是深深的惋惜和悲痛。他的领导和同事说：“一个月连破三起案子，他太累

鉴定人小档案

山东交院交通司法鉴定中心部分鉴定人员简介（二）

张永杰 执业证号 370104098003，教授。1982年毕业于长安大学。在道路交通安全、汽车构造等方面有着长期的理论研究。在鉴定工作中，把理论知识与实践融会贯通，紧密结合，工作成效显著。



陈海泳 执业证号 370104098004，副教授。毕业于吉林工业大学交通运输管理工程专业。在道路交通安全、汽车构造等方面具有系统的理论知识，在交通事故鉴定领域积累了丰富的实践经验。



陈敬春 执业证号 370104098020工程师。2004年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。在事故现场分析、道路交通事故过程分析与再现、鉴定报告审核等方面有着丰富的实践经验。



毕建军 执业证号 370104098007，工程师。1991-1994年就职济南交通专科学校交通管理系，1994-1996年就职济南交通专科学校汽车工程系，1996-2010年至今就职山东交院运达设备公司，2010年至今就职于山东交院交通司法鉴定中心。



鉴定实践



货车之“祸”

——货车在右转过程中发生交通事故的原因分析

山东交院交通司法鉴定中心鉴定组 孟现勇

日前，公安部下发通知，为减少货车安全隐患，整治野蛮驾驶行为，遏制货车交通事故多发势头，维护道路正常通行秩序，确保群众出行安全，公安部决定在继续强化客车安全管理的同时，自2013年4月1日至9月30日在全国开展“大排查、大教育、大整治”货车违法行为专项治理。据了解，目前我国货车保有量1900多万辆，占机动车保有量总数的7.8%，但货车肇事导致的死亡人数约占交通事故死亡总数的28%。2012年货车的万车事故率比同期全国交通事故万车事故率高出1倍多。其中，货车在右转过程中，与正直行或左转的非机动车发生交通事故数占据比较大的比例。本文主要

理论探讨

浅谈大货车引发道路交通事故的原因及对策（一）

【摘要】随着我国经济迅猛发展、经济流通性的日趋加快，铁路、公路在经济运输中的地位越发重要。承担着公路运输重任的大货车在为我国经济建设经济作出贡献的同时，往往也是引发道路交通事故的“马路杀手”。本文旨在寻找出大货车频繁制造重大交通事故的根源，探讨其内在的规律性，为有效地减少道路交通事故或降低交通事故的受害程度提供必要的理论参考。

【关键字】大货车 道路交通事故 原因 对策

引言

2011年全国涉及人员伤亡的道路交通事故210812起，造成62387人死亡。从肇事车辆使用性质看，生产经营性道路交通事故57681起，造成23582人死亡，分别占总数的27.4%和37.8%，一般货运车辆肇事导致事故死亡人数最多，占生产经营性事故的71.8%。大货车俨然变成了大“祸车”，面对如此严峻的大货车交通事故肇事率，如何降低大货车事故的发生率和交通事故伤亡率，已经成为了交通管理部门的一大难题。笔者分析认为，大货车引发道路交通事故的原因主要有以下三点：一是货运车辆设计结构存在缺陷；二是大货车驾驶人违法违规驾驶行为严重；三是货运体制不科学、不规范，货运行业恶性竞争管理混乱无序。

一、 车型结构设计不合理的原因分析

大货车结构不合理主要涉及三个方面：1、车头设计不合理，2、车尾设计不合理，3、车身发动机、刹车装置选择不合理。

1、 车头设计不合理

我国大货车的车头类型主要分为两种：平头型和长头

型。平头型大货车在右转过程中发生交通事故的原因及一些简单改进措施。

货车在路口右转弯行驶时，由于未认真观察路面情况、疏忽大意而且车辆右侧存在视野盲区，与正在直行或者左转的非机动车碰撞、碾压，以致形成车毁人亡的交通事故。大货车右转弯酿交通事故的原因一般分为有以下几种：

1.从客观上看，货车右转时，由于本身货车车身较长，驾驶室较高，驾驶员坐在左边的驾驶座上，仅凭后视镜观察右后方，可视范围有限，右转时易产生视觉盲区。

2.从主观上看，驾驶员在右转弯前对马路右侧同向行驶的非机动车提前观察和预判道路状况不够、判断有误，疏忽大意或轻信可以避免在右转弯时与同向行驶的非机动车相交叉，致使车辆右转弯时右侧中轮或后轮碾轧恰好行驶至此的骑车人。从而发生交通事故，酿成骑车人死亡的悲剧。

3.非机动车骑车人对重型货车或其他大型车辆自身存在视野盲区无从知晓，以为驾驶员在右侧转弯时能够看到自己，可采取措施避免与自己发生碰撞或碾压。

4.大型货车特别是超大型车辆，在右转弯时前轮与后轮之间存在较大的“轮迹差”。这个“轮迹差”一般都在60厘米左右，也就是说当大货车前轮拐过去之后，其后轮与前轮的行驶轨迹不是一条弧线上。如果当骑车人处于大货车车身前半部附近位置时，那么大货车在右转弯时就极易将骑车人刮到，其右侧中后轮从人身上碾压而过。转弯车辆是以内侧后轮为支点进行移动的，前后车轮划过的区域其实是不同的。车身越长，车速越快，形成的轮差就会越大。但许多人并不了解这个内轮差，在马路上，时常见到非机动车紧贴机动车道或侵入机动车道行驶，一旦遇到后侧驶来的大货车右转弯时，极不安全。人们通常以为车头能通过就安全了，其实，转弯的货车前部面过去了，后面部分照样可能带倒你。因此，一定要与大货车保持横向的车距。

为了有效地避免、防范可怕的“货车右转弯”交通事故发生，除了交警部门规范执法，严格整治外，也要注意采取以下对策：

1.大货车驾驶员要增强安全意识。车辆行驶到路口时，

要仔细提前观察、预判路面状况，见到右侧的非机动车要注

意减速避让，充分考虑到大型车辆在右转弯时易出现视觉盲区的特点，不可与非机动车争道抢行，确保文明、安全行驶。

2.非机动车骑车人也要增强安全常识。在绿灯放行的情况下，直行或左转弯的非机动车辆驾驶员要加强自我安全保护意识，在直行或左拐弯行驶前和行驶中，要留心观察左边有无右拐弯的机动车并注意安全避让。以免发生意想不到的交通事故。

3.社会也要增强防范措施。通过电视台、报刊、广播等媒体及设置宣传画栏、宣传片、幻灯片等多种形式，以通俗易懂的图解、文字、实例对这类交通事故及交通肇事案件加强宣传，告诫、提醒重型货车驾驶员和广大骑车人注意、警惕重型货车右转弯右侧视野有盲区、易发生交通事故的问题，从而将这类交通事故有效地防范和杜绝。

4.车辆本身也要求进一步改进，比如在车辆两侧轮轴之间安装挡板，即使出现内轮差碰到行人或车辆，也可将对方推出而不是卷入，这样可有效减少伤亡。目前，有关部门已研制了一种大货车右转弯语音提示装置，建议有关部门要求并督促大型货车单位或驾驶员积极加装。同时要求大型货车的制造单位要将右转弯语音提示装置作为货车必不可少的一部分设备予以安装。实践证明，这种用科技手段预防交通事故的做法是非常有效的。



图1 货车右转弯时，驾驶员视线盲区示意图

图2 货车右转弯时，驾驶员视线盲区示意图

人的上半身高度刚好与货车车厢高度大致相等，发生追尾事故时货车后栏板就会与小轿车前挡风玻璃相撞，紧接着就撞到司驾乘人员的头胸部，刚好将小轿车拦腰截断。造成车内人员身首异处，幸免于难的概率极低。据笔者观察，虽说现在高速公路上行驶的大货车多在尾部安装了车尾防撞杠，但大多数都是又薄又细的一层铁板，根本谈不上防撞功能，反而往往成为加重事故的推手。反观城市道路运营的公交车，车辆尾部多为包围式设计，车尾部在设计出厂的时候就有包裹式的尾部。车辆尾部距离地面的间隙并不大，所以我们看到一般和公交车发生追尾的小轿车车内人员伤亡情况并不严重，多是小轿车车头前部受损，很少见到小轿车驾乘人员身首异处的惨烈现实。公交车道路交通事故中的低死亡率，其实是与公交车的车尾部合理设计是分不开的。

同时，现在许多货车尾部反光膜和尾部车灯安全隐患极大，也是导致大货车频繁“吃人”的原因。比如说拉运集装箱的货车，车体设计就是一个钢板的载物平台，许多集装箱尾部根本就没有地方粘贴反光膜和反光标识。从车体尾部看去，车体能够稳定保障有反光膜的部位只有货车的承载钢板部分。而这小片区域根本就达不到警示后车、示廓的作用。加大货车长期奔波在高速公路上，对车尾部的清洗往往疏忽麻痹，造成车体反光标识老化或被灰尘蒙蔽，在相当程度上影响大货车的防撞、警示功能。由于大货车车体较长、体积大，在倒车的时候往往由于驾驶员的判断错误，极易造成货车尾灯损坏，货车司机为了节约运输时间、提高经济效益，往往是等到所载货物卸空后才会去进行修理。这种也就极易造成大货车在运输的途中“被”追尾。（未完待续）

典型案例

超速行驶和驾驶员误判

山东交院交通司法鉴定中心

一、鉴定起因

20××年2月24日1时30分左右，一辆大客车发生特大交通事故。有关部门高度重视，要求迅速查明案情真相。探明事故过程及大客车的行驶速度是处理好这起事故的前提。我中心受委托对这起事故的发生过程及大客车事故前的行驶速度作出鉴定。

二、接受委托，实施鉴定

根据对案情的初步分析，鉴定事项属于本中心的鉴定业务范围，中心决定接受委托。

我中心接受委托后深感责任重大，立即成立了具有正高级职称的鉴定专家和中心主任带队的鉴定小组，小组以为农民工服务、为政府分忧、为社会和谐稳定为己任，对本次交通事故展开了全面而深入的调查与分析。

（一）调查事故现场道路情况

鉴定人前往事故现场进行勘验。事故发生在非机动车车道内，路面平直，沥青铺装良好，两车在事故中都没有留下明显的路面轮胎印迹，碰撞接触点的路面位置难以确定。

（二）检验事故车辆损坏情况

被撞大货车是一辆全挂汽车列车，挂车的后部因撞击受损，右后轮的制动凸轴轮有一明显撞击痕迹，支撑已脱落。挂车后轴前移了380mm，钢板弹簧与车架连接的吊耳与座完全脱离。后箱板有大面积撞痕，其与车架连接的铰链只有一个完好，其他全部被撞脱。其左侧自尾部起至向前1750mm处有一较大面积的刮擦痕迹。

此次事故的大型客车损坏主要发生在车架以上部分，其前部被挂车尾部侵入，发动机及变速器有轻微后移，前部车身由车头起约1.75m的部分因挂车侵入被完全摧毁；车内座椅绝大部分被拔出地板，完全脱落；车架纵梁前端发生严重变形；后部因未发生接触，没有很大的损坏。

（三）查阅有关资料

查阅现场勘查资料、现场照片、当事人询问材料。鉴定人仔细查阅了由××市公安局交通警察支队提供的《交通事故现场图》、道路交通事故照片、《现场勘查笔录》、车主和乘车人询问材料。

我所鉴定人在了解此类客车的基本技术性能和技术状况的基础上，为了进一步准确掌握该品牌型号客车的各项技术指标，鉴定人又到客车制造厂做了调查。

（四）运用软件模拟事故过程

本次事故从形态上看并不复杂，只是一起大客车与大货车的追尾事故，但在分析事故过程及大客车速方面却存在一定难度。

首先，因两车在事故中都没有留下明显的路面轮胎印迹，碰撞接触点的路面位置难以确定；其次，被撞大货车是一辆全挂汽车列车，主挂车之间的连接关系与半挂车列车不同，更不同于普通货车；再次被撞大货车事故前是否拉了手制动以及各轮的制动状况如何也不明了；还有大客

安全出行

谨防二次事故带来的二次伤害（一）

据《中国交通报》（2013年2月19日、3月19日）报道，2013年2月7日在湖北省随岳高速公路京山段发生二次事故，致三人丧生。先是一辆江铃全顺牌客车因紧急刹车失控，在擦撞路旁护栏后，与后面一辆柯斯达小轿车相撞。事发后，双方司机、乘客光顾吵架，未采取开启双闪灯、设置警示标志、报警灯措施，三分钟后，一辆大货车撞向客车和小轿车，二次事故发生。

2013年2月6日，北京平谷男子赵某某驾车沿京平高速公路行驶，由于当天大雾能见度低，在入高速35公里处险些撞

到一辆横在高速中间的银灰色福克斯小轿车。赵某某下车后发现，这辆车撞在高速公路护栏上，已经起火，司机还在车里。

“不能把车横在高速公路中间啊，后边车看不见就得给撞了。”于是赵某某与同事和后面赶来的出租车司机一起推车，没想到在推车的过程中被后面驶来的一辆外地中巴给撞倒。随后赵某某被送到了平谷区医院，经检查，赵某某全身多处软组织挫伤，头部有高密度阴影。

还有许多血淋淋的事实，提醒我们一定要注意防范二次事故带来的二次伤害。所谓“二次交通事故”是指发生交通

车前部损坏严重，前部骨架部分严重变形。这些都给本次事故的鉴定带来很大困难。

为准确再现事故过程，我所运用已获许多国家公认的优秀事故分析软件PC-Crash对本次特大事故的发生过程、行驶速度，进行了模拟分析。建立了车辆多刚体系统模型，将两事故车辆(豫×号大客车与冀×号全挂列车)外形尺寸及结构参数、轮胎规格、重心位置、质量等车辆基本参数数据，两车基本运动状态及行驶轨迹等作为输入数据；选取碰撞速度和碰撞后两车制动强度作为仿真试验的自变量；将碰撞后两车模拟运动状态、行驶轨迹、停定姿态及变形状况与事故现场勘查基本吻合作为模拟判别条件，反复进行模拟。

（五）进行综合分析

根据事故现场道路调查情况、事故损坏车辆检验情况、查阅现场勘查资料、现场照片、当事人询问材料、客车有关技术标准、事故分析软件PC-Crash分析结果，运用动量守恒原理，认为该次事故为追尾碰撞。两车碰撞前，挂车（前车）处于停止状态，且已实施驻车制动，停止于非机动车车道内，车辆纵向中心线与道路基本平行。客车（后车）在追尾碰撞挂车（前车）之前没有制动，因此碰撞前的速度即为后车事故前的行驶速度，事故前豫×号大客车的行驶速度约为74km/h-81km/h；根据客车后轮挫印方向可求得后车与前车接触时，其行驶方向与道路方向成15°角，两车纵向中心线接近重合，豫x号大客车稍稍偏向左侧。本次事故是大客车超速行驶及其驾驶员的错误判断和操作造成的；而客车结构、乘客座位的牢固性存在重大隐患，则是造成乘客伤亡的重要原因之一。

三、鉴定答疑

为有关各方正确认识、理解鉴定意见，鉴定人用多媒体演示并讲解了评估鉴定的依据和原则、方法、程序、调查规范、技术标准以及鉴定意见等，并且耐心细致地回答了当事人提出的各种问题。鉴定意见不仅为这起特大案件的顺利解决提供了客观依据，而且通过现场解答当事人和有关部门的问题，充分展现了我所鉴定人科学严谨的执业态度和一丝不苟的敬业精神，赢得了当事人和委托单位的信任。有关部门据此作出的裁定，双方当事人均未提出异议，使这起重大交通事故得到顺利解决，避免了事态的进一步扩大，维护了社会和谐稳定。

四、建言献策

在对这起交通事故进行司法鉴定时，我中心发现大客座椅牢固性差，是造成本次重大交通事故损失的一个重要原因。我避免类似事件再次发生，我中心本着高度的社会责任感，积极向公安部有关单位致函，建议改进客车座椅结构，增强其牢固性，避免因座椅被拔出而伤害乘客。这个意见得到了有关部门的高度重视，要求相关企业对客座椅进行改进，增加其牢固性，减少因座椅不牢而产生的伤害。

事故后，交通事故现场的人员、车辆与过往车辆发生碰撞导致再次发生事故。

高速公路以其全封闭、全立交、高速快捷、服务设施齐全等独特优势，极大方便了人们的工作和生活，为推动我国经济发展起到了极其重要的作用。但是，随着我国高速公路的普及化程度越来越高，发生在高速公路上的交通事故也大幅上升。尤其是高速公路上的“二次交通事故”频频发生，严重危害了人民群众的生命财产安全，给道路交通安全管理工作带来了很大的压力。因此，预防高速公路二次交通事故的发生，是高速公路道路交通管理的重要内容。研究二次事故发生的原因及其对策，是颇有社会意义的一个课题，也对这类事故的司法鉴定工作具有参考价值。笔者综合多位研究者的意见，提出如看法。

一、原因

（一）客观原因方面。

1.天时、地利原因。速度快、流量大是高速公路的显著特点，但在雨雾冰雪等恶劣气候条件下，驾驶人的视度变差，路面附着系数小，车辆制动能力降低。雨雪天气因湿度较高路面有雨水，尤其桥梁、匝道和风口等处，车辆行驶打滑，易导致车辆方向失控；浓雾天气，雾团飘忽不定，突发性强，雾团间隔出现，极易发生连续追尾事故易形成二次事故。另外在高速公路道路湿滑处、拐弯处等路段也很容易引发二次事故。

2.综合性原因。现场处置时间过长，现场警示设备设置不规范。在高速公路上，一旦发生交通事故后，往往处置时间较长。一是路程远、管段长、施救车辆、吊车、急救车上的慢，到达事故地点时间长；二是应应急车道堵塞，施救车、急救车难以通过；三是运输危险品，鉴于危险化学品的特性，需安监、消防等部门的联动才能彻底拆除。

（二）主观原因方面。

1.车辆驾乘人员方面的原因。

在初次交通事故现场，肇事车辆驾驶员、车主如能及时采取正确的处置方法，就可以有效预防二次交通事故的发生；如果处置不当，则可能再次“引火烧身”。

一是防范意识不强。驾乘人员在发生交通事故后防范二次交通事故的意识差，只顾着查看车辆，争执对错，互相扯皮，或者在高速公路上随意来回走动。

二是不按规范办事。交通事故车辆没有按照规定打开危险报警闪光灯；车上没有随车携带三角警告标志牌，或者车上虽带了标志牌但发生事故后没有按规定摆放在车后150米远，距离太近，留给过往车辆的反应距离太短。

三是因小失大。在雨雪天里，事故车辆的驾乘人员因为害怕淋雨或寒冷，在发生事故后，茫然不顾发生二次交通事故的危险，坐在车内等待处理人员。

2.过往车辆及其驾驶员的原因。

一是驾驶员在行车中疏忽大意或者疲劳驾驶，对路面的观察不力，遇到占用路面的交通事故现场时操作不当，急刹车或者急打方向导致车辆失控。

二是驾驶员存在超速行驶、开车时打电话以及其他妨碍正常驾驶的违法行为，导致在途经交通事故现场时避让不及，与事故现场上的车、物发生碰撞。

三是途经的驾驶员好奇看热闹，给行车造成了更多的干扰，从而增加了二次交通事故发生的几率。

四是因为车辆超载、机械故障等方面的原因，造成车辆在途经交通事故现场时无法操控，从而与事故现场上的人、车、物发生碰撞。

3.救援救人员的原因。

区别于普通道路上交通事故，高速公路上的交通事故的处理、救援人员必须要经过严格的正规化培训，在处理交通事故和救援的时候也必须按照一定的规定程序进行，在事故处理、救援的同时还要保证安全。但是由于高速公路交通事故处理救援人员的原因也会造成二次交通事故，主要表现在以下四个方面：

一是时效性原因。救援人员能不能在交通事故发生的第一时间到达现场，并将发生事故的驾乘人员转移到高速公路护栏外的安全区域，及时疏散围观人员、疏导交通。

二是措施是否得力。事故的处理、救援人员在进行交通事故处理、救援的时候对事故现场的警戒措施是否标准、规矩。

三是自我保护的警惕性问题。在事故现场对交通事故进行处理的人员要有足够的自我保护意识，减少安全隐患。

（本编辑，未完待续）

延伸阅读

据公安部网站报道，为减少货车安全隐患，整治野蛮驾驶行为，遏制货车交通事故多发势头，维护道路正常通行秩序，确保群众出行安全，公安部决定在继续强化客车安全管理的同时，自2013年4月1日至9月30日在全国开展“大排查、大教育、大整治”货车违法行为专项治理。

目前我国货车保有量1900多万辆，占机动车保有量总数的7.8%，但货车肇事导致的死亡人数约占交通事故死亡总数的28%。2012年货车的万车事故率比同期全国交通事故万车事故率高出1倍多。近期，山东、福建、河北等地接连发生多起货车肇事导致的群死群伤道路交通事故，给人民群众生命财产安全造成重大损失。我国货运机动车驾驶人以26岁至50岁的青壮年男性驾驶人为主，是家庭支柱和经济收入的主要来源，货车造成的死伤事故也给肇事者家庭带来了很大不

公安部部署整治大货车

幸和困难。预防和减少货车道路交通事故，既关系到促进我国物流业的安全有序发展和人民群众的出行安全，也直接关系到着货车驾驶人自身安全和家庭幸福。

当前货车在高速公路、国道省、城市道路上的野蛮驾驶行为，严重违反了道路交通法律法规，严重扰乱了道路通行秩序，严重危及广大驾驶人 and 出行群众的人身安全，为此，公安部要求全国公安交通管理部门集中整治货车强行超车、强行会车、逆向行驶、闯红灯、超速行驶、超载行驶、疲劳驾驶、抢占道路霸道行驶、驾驶无牌无证车辆、驾驶报废或非法改装拼装车辆等十大野蛮驾驶行为。

公安部交管局有关负责人介绍，冰冻三尺非一日之寒。我国目前还存大量货车安全隐患，货运行业不规范，道路货运个体挂靠多、集约化程度低，安全生产责任不落

实，安全监管不到位等深层次问题。公安交通管理部门要通过此次“大排查、大教育、大整治”专项治理，在大力整治货车野蛮驾驶行为的同时，积极会同交通运输、安全监管、质监、住建等部门，从源头上排查治理货运车辆和驾驶人存在的安全隐患，强化对货运企业、货运车辆维修行业的安全监管，督促货运企业履行安全生产主体责任，努力提高货运驾驶人的安全文明意识，努力创造安全有序的道路交通安全环境。

这位负责人还表示，鼓励货运企业和货运驾驶人以实际行动参与到专项治理中，主动自查自纠，落实防范措施，克服交通陋习，自觉规范驾驶行为，积极配合公安交管部门的执法，并欢迎广大人民群众积极举报野驾驶违法行为，共同维护道路交通安全环境。（来源: 国际在线）

专家意见

一项研究表明，6%至8%的驾驶员有交通事故倾向，他们制造了约30%的交通事故。这套道路安全策略理论和产品，目前已经在全国400多个城市运用，涵盖驾驶员考试科目、驾驶员筛检测试、道路法规管理、逆行超载监控、信号系统等多个环节。这项历时28年的研究发现，事故倾向性驾驶员普遍具有对车速估计偏差、注意力缺陷、安全意识不足及对危险的感知力低下等11项生理心理行为特征。

这一研究由安徽三联事故预防研究所所长、安徽三联学院院长金会庆博士主持完成。据他介绍，为减少事故倾向性驾驶员“犯错”几率，研究提出筛选、矫正、治理“三部曲”，通过分析交通事故倾向性驾驶员的心理生理、行为习惯，采用“人、机”结合的方式，为这些有事故倾向的驾驶

员系上“安全带”。

具体操作层面，研究开发出了智能代理技术、计算机支持协调学习平台技术、视频检测技术等多项技术，填补了在该领域的国际空白。

交通事故防治一直是全球性难题，世界各有各自的应对措施。例如，美国等发达国家侧重于应用智能交通控制技术，日本通过交通信息引导和路面环境预告技术来减少交通事故发生等等。

“很多国家都投入大量资源研究交通事故防治这一课题，我国在这方面的研究虽然起步晚，但取得很多令世界瞩目的成就。”金会庆说。

金会庆所在的研究所隶属于三联集团组建的“国家车辆

驾驶安全工程技术研究中心”。科技部批准成立这个研究中心，意在推动研究者对交通事故的预防性研究，特别是在“驾驶人的安全素质、驾驶安全状态、行车驾驶环境”等各种事故危险源的深入研究，并能开发出相应的干预机制。

据了解，该项研究成果还受到国外科技界的关注。《科学》杂志总编辑布鲁斯·艾伯茨认为，这将是全球道路交通事故防治工程学一个了不起的进展。“作为一个快速增长的汽车市场，中国日益重视交通事故预防性研究，很容易成为这个领域的世界领导者。”

（来源：新华网 作者：刘敏、腾军伟）