



“浙江新闻”客户端



“浙江法制报”微信

新闻热线:0571-87054420 13857101115

平安浙江网: www.pazjw.gov.cn 浙江法治在线: www.zjfzol.com.cn

报道追踪

“裸奔”的大货车开上高速,一路洒钉 后面上百辆车遭殃,高速公路担不担责?

本报记者 张倩

7月9日晚,一辆满载42吨废铁的货车从余姚开上杭甬高速公路,前往江苏张家港,因货物捆扎不牢,从余姚入口到上三互通沿途40多公里,一路洒下螺丝钉,后面上百辆车的轮胎被这些螺丝钉扎破(本报7月11日3版曾作报道)。

由于遭殃的车辆数量很大,事故引起了网友热议。不少网友质疑:肇事货车后方装载的货物几乎是敞开式的,安全隐患明显,这样的车子是如何进入高速公路的?高速公路进口是否应该负有监管责任?



高速公路经营管理单位负有监管责任

一辆货物捆扎不牢且货物几乎敞开的货车进入高速公路,出了事故,责任到底怎么认定?

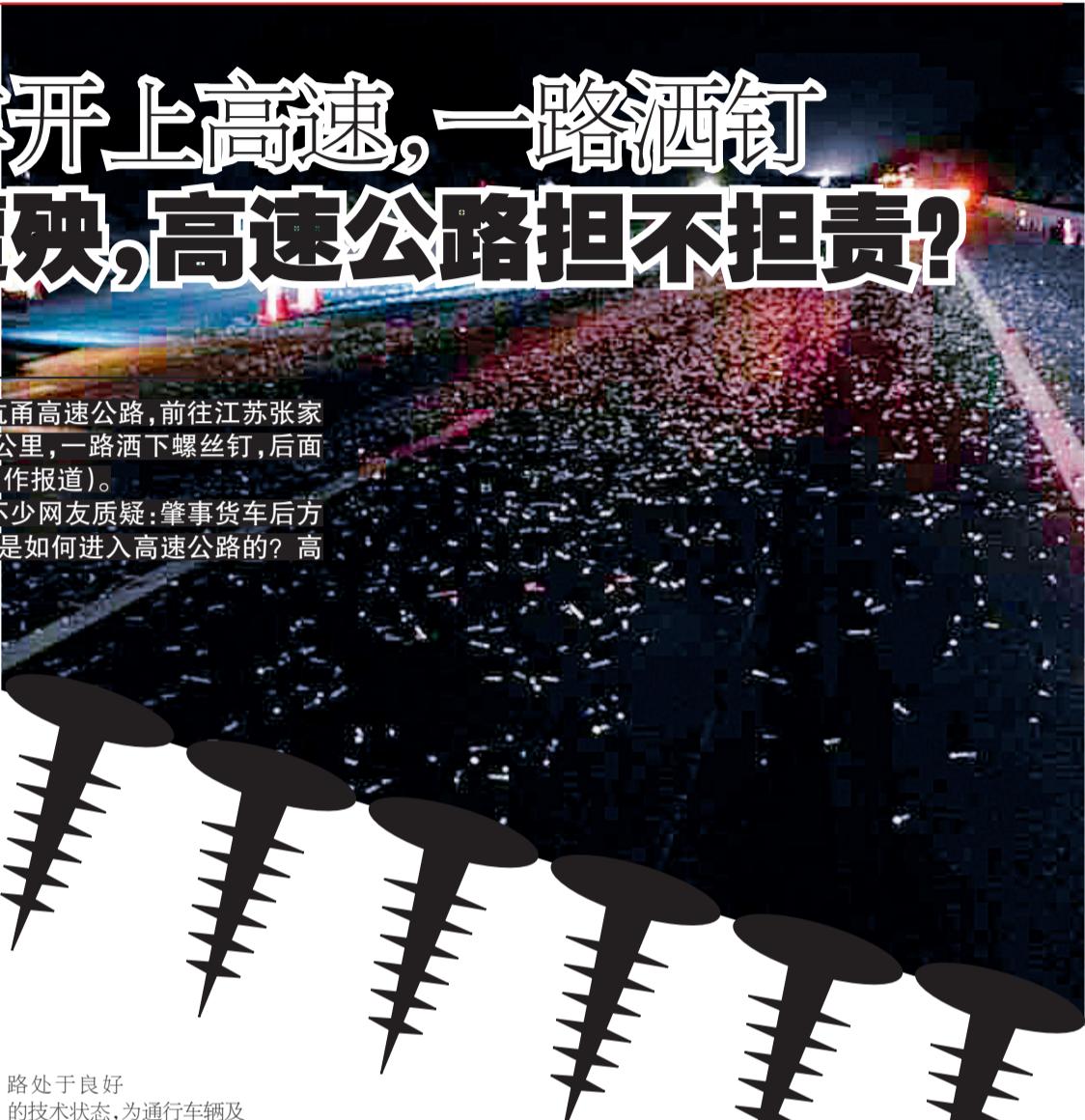
“作为货车驾驶员,黄某肯定是有责任的。”绍兴高速交警相关负责人告诉记者,除了上百辆车的损失,黄某驾驶货车致使散钉遍布沿途40多公里,当时正值高速晚高峰,车流量非常大,驾驶员稍有不慎或者处置不当,极易发生大面积的追尾或翻车事故。黄某如果明知货物散落导致其他车辆发生事故,而没有及时采取措施消除影响,将构成多起事故后的逃逸行为,应该承担相应责任。

法律界人士指出,除了司机黄某,高速公路管理单位也应该承担相应的监管责任。

记者了解到,事发当天,黄某是在余姚高速进口通过自助取卡进入高速的。在他驾车进入这个收费站时,并没有遇到任何工作人员的检查,也无人提醒他及时将车上货物捆扎结实。

“这原本就是高速公路管理单位应该履行的责任和义务。”北京康达(杭州)律师事务所律师周伟良告诉记者,《收费公路管理条例》规定了经营管理者在日常检查、维护中,应当保证收费公路处于良好的技术状态,为通行车辆及人员提供优质服务等方面的义务。

周伟良认为,收费站就是经营管理者为了保证收费公



路处于良好
的技术状态,为通行车辆及
人员提供优质服务而依法设立的具有发
卡、收费、管理等功能的管理机构,其职能是发卡、收
费,对车辆进行检查、筛选、拦截等。违反此义务导致使用
者损失的,经营管理者依法应承担相应的赔偿责任。

“所以,实践中,当找不到抛洒物所属车辆时,受损车辆就需要找高速公路管理单位理赔。”周伟良说,此次事故中,黄某的货车后方没有任何拦挡,仅用钢板和绳索将货物捆扎在车上,经营管理者应该预见到可能造成的损害,对其进行必要的拦截、检查,要求消除隐患。但收费站却无人值班,致使黄某开车顺利进入高速公路,并在长长的40多公里路上抛洒下了大量的钉子,致使上百辆车受损,经营管理者应该承担相应的赔偿责任。

周伟良认为,如果因管理不当或者不作为造成重、特大交通事故或其他重大损失的,或者相关责任人涉嫌渎职、交通肇事、重大责任事故等,还应当追究刑事责任。

“随着ETC和自助取卡的普及,高速进口的监管责任应该更加突出,针对明显的超高、超宽,捆扎不牢的车辆,包括行人、摩托车等一切被严令禁止上高速的,都应该在上高速前消除隐患。如果能够及时监管和检查,把‘病车’消除在萌芽状态,或许就不会酿成上百辆车集体‘中招’的严重后果。”绍兴高速交警相关负责人说。

落实联勤联动机制、全力消除“裸奔”

此次事故并不是个例。记者从高速交警绍兴支队了解到,今年以来,仅杭甬高速绍兴路段就已经发生由抛洒物引起的事故1000多起,50多公里的路程平均每月就有近200起这样的事故发生,约占事故总数的15%。

因为抛洒物的出现具有突发性、不确定性且种类多样、危害程度大,犹如一枚枚“定时炸弹”,时刻危及高速公路行驶中车辆和人员的安全,成为道路安全畅通的一大隐患。

事实上,针对高速公路安全隐患排查和交通事故预防,高速交警和高速公路经营管理单位一直在探索和努力。“跟大多数安全隐患一样,我们也在探索从源头上进行消除。”高速交警杭州支队二大队副大队长于军告诉记者,除了和经营管理单位协调落实收费站入口“一岗双查”外,高速交警还和业主单位、路政、运管等建立了联勤联动机

制,通
过不间断、大密度的
巡逻,及时发现交通安全隐患,预
防交通事故发生。

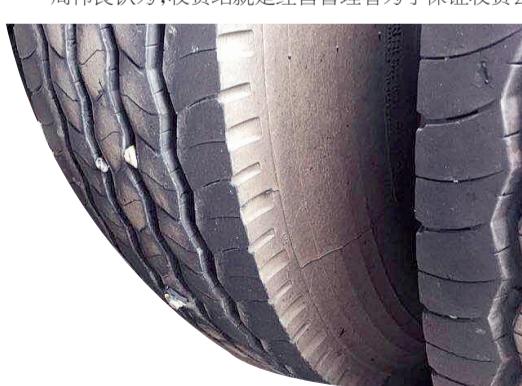
但记者了解到,部分高速公路经营管理单位这方面工作的力度和密度似乎还不够大,针对抛洒物事故的后续处理也让许多驾驶员“望而却步”。“在高速公路上如果遭遇抛洒物而引起车损的,我们都想求交警给我们开因操作不当引起车损的,不然保险公司不赔的,如果抛洒物车辆找不到的话,我们只能去找高速公路经营单位去理赔,又耗时又耗精力,只能自认倒霉。”一位曾在高速上遭遇抛洒物被砸坏车前窗的驾驶员说。

“其实,除了加强监管,要从源头根除抛洒物,我觉得推进货车厢式化也是一种思路。”绍兴高速交警一大队副大队长吴松告诉记者,抛洒物主要是源于货车上装载的货物和车辆零部件,如果是由厢式化货车而不是路面上常见的空厢货车装载的话,抛洒的几率会小很多。

记者了解到,货车厢式化是货运物流发展的趋势。目前,在一些欧美国家已经有了较为成熟的货车厢式化配套制度,规定货运车辆的车厢必须是封闭式的,否则不允许上路。“我们这里封闭式厢式货车仅占货运车辆保有量的7%-8%左右,大多数的货物运输还处在‘裸奔’状态,不仅滴漏抛洒等情况多发,运输途中货物缺损、粉尘飞扬也比较常见。”吴松说。

事实上,早在2014年初,《关于加强城市配送运输通行管理工作的通知》已经有规定,城市配送车辆应当符合《道路货物运输及站场管理规定》的相关要求和《城市物流配送汽车选型技术要求》的具体规定,采用封闭、厢式、罐式等装置,实行无裸露配送运输。之后,我国也把发展集装箱车、厢式货车、特种专用和载重车,8吨以上的重型柴油货车和加快普通敞篷式货车的厢式化列入《道路运输业发展规划纲要》,还制定了一系列优惠政策。

“但是,推进货车厢式化也不是一蹴而就的。与此同时,各职能部门须齐抓共管,驾驶员也要不断提高自身安全意识,共同攻克道路抛洒物等安全隐患难题。”吴松说。



律企联
中小企业免费法律咨询平台



办ETC
就找中国银行



朋友圈里热传的“美容针”竟是违法的
就连使用方法,也是00后女生自学的

详见9版