

大竹县“9·7”较大道路交通事故 调查报告

大竹县“9·7”较大道路交通事故调查组

2023 年 10 月

目 录

一、事故发生经过及应急处置情况	1
（一）事故发生经过	1
（二）事故应急处置情况	2
（三）事故应急处置评估	4
二、事故基本情况	4
（一）现场勘查情况	4
（二）事故涉及车辆情况	5
（三）驾驶人情况	8
（四）道路相关情况	11
（五）事发时天气情况	12
（六）检验鉴定情况	12
（七）人员伤亡及直接经济损失情况	20
（八）公安交警责任认定情况	20
三、事故涉及相关企业情况	21
四、事故原因及性质	24
（一）直接原因	24
（二）间接原因	25
（三）事故性质	26
五、调查发现的主要问题	26

（一）事故涉及相关企业	26
（二）行业管理部门	27
（三）属地党委政府	30
（四）调查发现的其他问题	31
六、事故责任认定及处理建议	33
（一）建议免于处罚人员	33
（二）建议司法机关处理人员	34
（三）对有关公职人员处理建议	36
（四）对事故相关责任单位及责任人员处理建议	36
（五）调查发现的其他问题处理建议	38
七、防范和整改措施建议	39
（一）提高政治站位，树牢安全发展理念	40
（二）压实安全责任，健全安全防范体系	40
（三）坚持标本兼治，严守道路交通防线	41
（四）强化宣教演练，提升全民安全意识	41
（五）坚持举一反三，抓实安全生产工作	42

2023 年 9 月 7 日 17 时 03 分，达州市大竹县妈妈镇境内竹石路望乡台下坡拐弯处，发生一起较大道路交通事故，造成 5 人死亡、16 人受伤，直接经济损失 582 万元。

事故发生后，省委、省政府高度重视，王晓晖书记、黄强省长等省领导先后作出重要批示。省安委会下发《生产安全事故查处挂牌督办通知书》（川安委督〔2023〕10 号），对该起事故查处实行挂牌督办。

根据《中华人民共和国安全生产法》《生产安全事故报告和调查处理条例》等有关法律法规。2023 年 9 月 8 日，达州市政府成立以市委常委、常务副市长丁应虎任组长，市应急管理局、市公安局、市交通运输局、市自然资源规划局、市总工会等部门为成员单位的大竹县“9·7”较大道路交通事故调查组（以下简称事故调查组）。同时，聘请专家参与事故调查工作，邀请市检察院派员参加，市纪委监委同步开展追责问责审查调查。

事故调查组按照“四不放过”和“科学严谨、依法依规、实事求是、注重实效”原则，通过现场勘验、调查取证、检测鉴定、专家论证等方式，查明了事故发生的经过、原因、人员伤亡和直接经济损失情况，认定了事故性质和责任，提出了对有关责任单位和责任人员的处理建议。同时针对事故原因及暴露的问题，提出了事故防范和整改措施。

一、事故发生经过及应急处置情况

（一）事故发生经过

2023 年 9 月 7 日 16 时 26 分，黄昌银驾驶川 SC6572 号重型自卸货车，从大竹县金鸡乡铁龙玉毅碎石厂装载碎石废料出发向大竹县城方向行驶。17 时 03 分，行至县道 X168 线 21KM+770M 下坡右转弯处，车辆失控向左侧倾并碰撞、挤压对向杨顺江驾驶的川 S71092 大型普通客车，导致 5 人死亡（货车驾驶员 1 人在现场施救中抢救无效死亡，客车驾驶员 1 人及 3 名乘客送医抢救无效死亡）、16 人受伤（客车乘客）。



图 1 川 SC6572 重型自卸货车



图 2 川 S71092 大型普通客车

（二）事故应急处置情况

1. 初期处置情况。9 月 7 日 17 时 04 分，达州市 120 平台接到群众电话报警后，立即安排救护车赶赴现场救援；17 时 05 分，大竹县 110 指挥平台和大竹县消防救援大队接到群众电话报警，大竹县 110 指挥平台立即指令大竹县交警三中队、高穴派出所、文星派出所赶赴现场开展处置，大竹县消防救援大队立即赶赴现场开展救援。大竹县委办公室、大竹县政府总值班中心接报后，赓即核实情况并分别向市委办、市委总值班室、市政府总值

班室报告，同步增派力量赶赴现场。

2. 指挥调度情况。事故发生后，达州市立即启动应急预案，市委书记邵革军第一时间委派市政府副市长张杰立即赶赴现场处置；市委副书记、市长严卫东，市委常委、常务副市长丁应虎，副市长、市公安局局长高武林带队赶赴事故现场调度指挥，看望慰问伤员并指导善后处置工作。达州市成立大竹县“9·7”道路交通事故应急处置工作组，市委副书记、市长严卫东任组长，下设综合协调、医疗救治、事故调查、善后处置、舆情应对等5个工作组，全面统筹调度应急处置工作；大竹县同步成立大竹县“9·7”道路交通事故处置应急指挥部，县委书记李志超、县长何长华任指挥长，下设综合协调、医疗救治、善后处置、事故调查、舆情管控、后勤保障、隐患排查、社会面管控等8个专项工作组，及时组织开展应急处置和善后相关工作。公安部，公安厅、应急管理厅、交通运输厅接报后迅速派员赶赴事故现场指导事故调查处理及善后处置工作。

3. 现场处置情况。事故现场出动公安、交警、交通、医疗救护、应急、消防共30车97人开展救援；组织警力20人、镇村干部40人开展现场管控和秩序维护，现场救援有序进行。20名伤者第一时间送至大竹县人民医院、大竹县中医院进行救治；7日20时10分，卡在驾驶舱的货车司机被救出，经医生现场抢救后，确认已失去生命体征，现场救援基本结束。7日24时许，

事故现场清理完毕，2 辆事故车辆按照事故处理程序规定，送至大竹县三合停车场接受车辆检验鉴定并对事故路段恢复通行。

4. 医疗救治情况。按照“一人一策一救治专班”工作原则，及时协调华西医院、川北医学院、达州市中心医院、达州市中西医结合医院等相关医院调派专家赶赴大竹县人民医院、大竹县中医院全力开展医疗救治。截至目前，本次事故中已确认死亡 5 人、16 人受伤（8 人已出院、8 人尚在治疗），伤者病情稳定、无生命危险。

5. 善后处置情况。组建“一对一”善后处置专班，全力做好后勤保障、家属接待、法律政策咨询、法律援助、善后赔偿等工作，5 名死者在事发后一周内已安葬，与其亲属达成赔偿协议并赔付到位，亲属情绪稳定。

（三）事故应急处置评估

大竹县“9·7”较大道路交通事故应急救援、舆论引导、善后处置等工作有序有效开展。市、县两级政府和各级各部门响应及时，救援过程协作有力、科学得当，尤其是受伤人员及时得到救治，避免了事故扩大及衍生事故发生；善后赔付和处置工作有力有效完成；宣传、应急管理部门及时发布信息并回应社会关切，舆论引导措施得力，未造成不良次生影响。

二、事故基本情况

（一）现场勘查情况

事故现场勘查以货车行驶方向(大竹县文星镇向大竹县县城方向)为准,道路左侧设置的凸面反光镜基座为基准点,道路左侧边缘线为基准线。

1. 现场事故车辆川 SC6572 重型自卸货车(左侧翻状态)停于大竹县文星镇向县城方向道路左侧外,车头朝向大竹县县城方向,车尾朝向大竹县文星镇方向。车体驾驶室严重变形损坏,车辆档位 8 档,未开启车灯,车速仪表指针位置归零。道路地面上有川 SC6572 重型自卸货车左侧车身与地面的挫划痕迹,长度为 1193cm,起点距基准线 405cm,止点位于货车倒地车身中部。其左后轮距基准线 80cm、左前轮距基准线 193cm。

2. 现场事故车辆川 S71092 大型普通客车停于大竹县县城向文星镇方向道路右侧外,客车车头斜向朝道路方向、车尾朝高崖方向。车头和左侧车体碰撞受损,车辆档位 3 档,未开启车灯,车速仪表指针位置归零。川 S71092 大型普通客车左前轮距基准点 662cm,距基准线 200cm、左后轮距基准线 303cm。

3. 地面上有长度为 5850cm 的川 SC6572 重型自卸货车左后轮制动拖印,起点距基准线 344cm,止点距基准线 452cm;道路上散落物碎片面积为 $913 \times 425 \text{cm}^2$,其中心距基准线 213cm;道路左侧及左侧道路外有面积为 $2574 \times 657 \text{cm}^2$ 的川 SC6572 重型自卸货车所拉的沙石散落物。

(二) 事故涉及车辆情况

1. 肇事货车情况

(1) 肇事货车基本情况

川 SC6572 重型自卸货车（厂牌型号：红岩牌/CQ5316ZLJHXVG426L，车辆类型：重型自卸货车，车辆识别代号：LZFF31X61LD020558，发动机号：20A00334104）车辆所有人：达州市途峰运输有限公司（社会统一信用代码：91511700MA6B0QW7XU），使用性质：货运，发证机关：川 S，行驶证编号 51X0033433316，登记证书编号：500011121009，登记地址：达州市达川区（现高新区）金龙大道南段 15 号综合楼 3—3 号；注册登记日期：2020 年 6 月 1 日，检验有效期至：2024 年 6 月 30 日，强制报废日期：2035 年 6 月 1 日，保险有效期至：2024 年 5 月 28 日，燃料类型：柴油，钢板弹簧片数：12，车外廓长宽高：11060×2550×3460mm，总质量：31000kg，核定载质量：15370kg，轮胎规格：12.00R2018PR，该车已抵押。

(2) 肇事货车交易及非法改装情况

川 SC6572 货车于 2020 年 6 月由杨小荣在重庆购买，上户车牌：渝 DW5995，挂靠重庆市连钱物流有限公司。2022 年 7 月杨小荣将该车出售给达州市途峰运输有限公司，上户车牌：川 SC6572。2022 年 12 月 10 日，达州市途峰运输有限公司将该车出售给尹万庆（巴中市南江人）。2023 年 2 月，尹万庆在巴中市南江县李堂弘（个人）处将该车进行加高货箱非法改装。2023

年3月14日,尹万庆将该车出售给何明杨(南充二手车商)。2023年3月19日,何明杨将该车出售给杨川(达州市大竹县人)。2023年9月2日,杨川通过曾坤国(广安二手车商)将该车出售给黄昌银(大竹县“9·7”事故肇事车主)。

(3) 肇事货车承运情况

2023年9月7日9时42分,黄昌银驾驶川SC6572货车在大竹县迎宾路495号附近活动,9时48分在大竹县白塔街道中国石油双马加油站附近停靠,14时08分该车开始移动,15时24分,该车行至大竹县妈妈镇“金鸡乡铁龙玉毅碎石厂”候货,16时19分装载好碎石废料后经过铁龙玉毅碎石场地磅(未过磅),16时26分驶出碎石场,17时03分行至大竹县妈妈镇X168县道21KM+770M处发生事故。期间,黄昌银无连续驾驶时间超过4小时的情况,排除疲劳驾驶。

2. 其他车辆情况

川S71092大型普通客车(厂牌型号:东风牌/EQ6752PT7,车辆类型:大型普通客车,车辆识别代号:LGF19AJL0FF106678,发动机号:D54FPF00412),车辆所有人:大竹县汽车运输公司(社会统一信用代码:21070012—8),使用性质:公路客运,发证机关:川S,行驶证编号:51X0020767182,登记证书编号:510017822304,登记地址:大竹县竹阳镇沙桥路188号,注册登记日期:2015年6月26日,检验有效期至:2023年12月31

日，强制报废日期：2030年6月26日，保险有效期至2024年7月17日，燃料类型：柴油，钢板弹簧片数：12，车外廓长宽高：7480X2360X3160mm，总质量：8000kg，核定载客：30人，轮胎规格：8.25R16。

2023年9月7日9时20分，杨顺江驾驶川S71092客车从大竹双马车站发车前往大竹石子镇，11时，从石子镇出发返回大竹县城，13时30分回到家吃午饭、休息，15时09分，杨顺江又驾驶川S71092大型普通客车，15时10分在大竹县水泥厂家属院停靠一分钟，15时13分在大竹县沙桥路127号停靠9分46秒，15时28分行至大竹县客运站内，16时02分驾驶川S71092从大竹双马车站发车前往石子镇，17时03分行驶至大竹县妈妈镇X168县道21KM+770M处发生事故。期间，杨顺江连续驾驶时间未超过4小时，排除疲劳驾驶。

（三）驾驶人情况

1. 川SC6572重型自卸货车驾驶人

黄昌银，男，汉族，40岁，大竹县月华镇人，驾驶准驾车型：A2E，身份证号码：513029198301300237，发证机关：达州市公安局交通警察支队，初次领证时间：2000年6月14日，审验有效期至：2023年6月14日，驾驶证状态：违法未处理/逾期未审验。

2000年6月14日，黄昌银在达州市公安局交警支队申领了B证。2005年10月31日，在达州市公安局交警支队车管所换

领 A2 (档案编号: 511700162346), 2011 年 1 月 27 日, 在大竹县公安局交警大队增驾 E 证 (考试成绩为: 科一 96、科二 80、科三 80), 准驾车型为 A2E, 2018 年 6 月 14 日办理了期满换证, 有效期至 2028 年 6 月 14 日, 户籍所在地: 大竹县月华镇玉皇庙村 1 组 1 号, 现住址: 大竹县月华镇街道, 之前无事故记录。

经调查, 黄昌银 2022 年至 2023 年记分周期扣 10 分, 按照《机动车驾驶证申领和使用规定》¹有关规定应参加现场审验教育。2023 年 6 月 14 日, 市公安局交警支队车管所通过“互联网交通安全综合服务管理平台”向黄昌银推送提示信息: “审验已过有效期, 请于 7 月 14 日前完成驾驶证审验教育”, 系统平台显示黄昌银读取推送信息。2023 年 6 月 21 日, 黄昌银在大竹县公安局交警大队车管所完成了现场教育, 但因黄昌银在重庆存在 3 条交通违法未裁决, 大竹县公安局交警大队车管所工作人员提醒黄昌银需到违法发生地重庆完成违法处理后系统将自动通过审验。截至事发时, 系统显示黄昌银有 3 条违法尚未处理, 按照《机动车驾驶证申领和使用规定》有关规定², 尚不能办理审验业务,

¹ 《机动车驾驶证申领和使用规定》(公安部令第 162 号) 第七十二条第三款持有大型客车、重型牵引挂车、城市公交车、中型客车、大型货车驾驶证的驾驶人, 应当在每个记分周期结束后三十日内到公安机关交通管理部门接受审验。但在一个记分周期内没有记分记录的, 免予本记分周期审验。

² 《机动车驾驶证申领和使用规定》(公安部令第 162 号) 第七十三条第四款对道路交通安全违法行为或者交通事故未处理完毕的、身体条件不符合驾驶许可条件的、未按规定参加学习、教育和考试的, 不予通过审验。

故黄昌银驾驶证状态仍为“违法未处理/逾期未审验”。根据有关规定^{3、4}，黄昌银在事故中驾驶机动车的行为不属于无证驾驶行为，属逾期不参加审验仍驾驶机动车辆的违规行为。

2. 川 S71092 大型普通客车驾驶人

杨顺江，男，汉族，44岁，大竹县竹阳镇人，驾驶准驾车型：A1A2，身份证号码：513029197906066477，发证机关：达州市公安局交通警察支队，初次领证时间：2002年11月28日，审验有效期至：2023年11月28日，驾驶证状态：正常。

2002年11月28日杨顺江在达州市公安局交警支队申领了B证，档案编号：511700157696，2005年换证自动换为A2驾驶证，2017年9月20日，其将驾驶证转入重庆市公安局交通警察管理局车辆管理所。2018年6月4日，其在重庆市公安局交通警察管理局车辆管理所增驾A1证后，于2019年6月4日转回达州支队车管所，有效期至2024年11月28日，户籍所在地：大竹县高明镇高桥社区10组35号，现住址：大竹县竹阳镇东方家园龙城小区26栋1单元22楼3号，之前无事故记录。

³ 《中华人民共和国道路交通安全法》第十九条第一款、第二款、第四款驾驶机动车，应当依法取得机动车驾驶证。申请机动车驾驶证，应当符合国务院公安部门规定的驾驶许可条件；经考试合格后，由公安机关交通管理部门发给相应类别的机动车驾驶证。驾驶人应当按照驾驶证载明的准驾车型驾驶机动车。

⁴ 《机动车驾驶证申领和使用规定》（公安部162号令）第九十九条第三项机动车驾驶人有下列行为之一的，公安机关交通管理部门处二百元以上五百元以下罚款：（三）逾期不参加审验仍驾驶机动车的。

(四) 道路相关情况

1. 道路基本情况

事故现场位于达州市大竹县妈妈镇 X168 县道 21KM+770M 处(小地名:望乡台)。道路行政等级为县道,技术等级为二级公路,设计速度 40km/h,沥青路面,公路全宽 7.1m,路基宽度 8.5m,为双向两车道混合交通式公路。道路呈南北走向,南往大竹县文星镇方向,北往大竹县县城方向,道路内侧靠近山体,路边有排水沟,道路外侧靠近高崖,安装有波形护栏,大货车行驶路线至事发点为 1.9km 连续下坡路段(其中弯道 14 处、事发点为右转弯),事发弯道纵向坡度约 11.7%、横向坡度约 5.0%,路面宽度为 7.9m,转弯半径约 33m。该路段坡顶距事发点 95m 处设有急转弯标志、70m 处设有 30km/h 限速标志、坡底距事发点约 35m 处设有 30km/h 限速标志和急转弯标志(经鉴定事故路段区间限速 40km/h,该 30km/h 限速标志不符合相关规定^{5, 6}),在弯道外侧设有凸面反光镜,道路中央长实线、减速震荡标线。

2022 年 3 月,大竹县道安办按照公安部交管局、公安厅、市公安局印发的《农村道路安全突出路口路段治理重点攻坚项目实施方案》相关要求,将事故路段提请市级挂牌路段实施“五必

⁵ 《公路交通标志和标线设置规范》(JTGD82—2009)第 2.1.7 条交通标志的设置应全面、系统、连续、均衡,避免信息过载、信息不足或内容相互矛盾、有歧义。

⁶ 《机动车区间测速技术规范》(GA/T959—2011)第 4.1 条测速区间应设置在恒定限速值的路段。

上⁷”挂牌整治并于2022年6月顺利通过了整治验收。在整治中，大竹县道安办严格按照“五必上”要求安装了警告标志、道路标线、减速带、警示桩、闪光警告信号灯和波形护栏等安防设施，避免了本次事故客车被挤撞坠崖，降低了事故损害后果。



图3 现场道路情况俯视图

2. 道路事故情况

2020年9月至2022年6月，竹石路事故发生路段共发生交通事故18起，受伤7人；2022年6月至2023年8月无交通事故报警。

（五）事发时天气情况

事故发生于白天，天气晴，风力风向为东北风1级。

（六）检验鉴定情况

⁷五必上：警告标志、道路标线、减速带、警示桩、交通信号灯。

1. 车辆检验鉴定情况

四川华大科技司法鉴定所对川 SC6572“红岩”牌重型自卸货车、川 S71092“东风牌”大型普通客车两车的安全技术状况、车体痕迹、车速，川 SC6572“红岩”牌重型自卸货车是否改装、川 S71092“东风牌”大型普通客车安全带、通道是否符合相关要求进行了鉴定。

(1) 川 SC6572 号重型自卸货车：①转向系除事故中受撞和施救损坏外，其余所检项目符合《机动车运行安全技术条件》相关要求⁸；②行车制动系第一轴右侧制动鼓陈旧性破裂；第四轴左侧制动鼓陈旧性破裂，从蹄制动摩擦片局部缺损；第四轴左右制动摩擦片有烧蚀现象，不符合《汽车维修、检测、诊断技术规范》⁹及《汽车制动系统修理竣工技术规范》¹⁰相关要求。第二轴右侧制动鼓、第三轴左右侧制动鼓、第四轴右侧制动鼓表面见高温发蓝现象，说明上述制动器发生制动热衰减，制动热衰减会造成制动效能降低。③第三轴右侧主胎胎面、第四轴左侧副胎胎面均见暴露出钢丝的破损，第四轴右侧胎壁见鼓包，不符合《机

⁸ 《机动车运行安全技术条件》（GB7258—2017）第6条关于转向系的相关规定。

⁹ 《汽车维修、检测、诊断技术规范》（GB/T18344—2016）第5.3.3.1条二级维护基本作业项目及要求见表1、表2及表4。

¹⁰ 《汽车制动系统修理竣工技术规范》（GB/T1874—2017）第4.3.1.1条制动鼓在出现下列情况时应及时更换：d) 制动鼓出现任何裂纹时。

第4.3.2.3条检查制动蹄摩擦片表面，当摩擦片有裂纹、硬化或烧蚀时，应更换。

动车运行安全技术条件》¹¹相关要求。④前下部安全防护设置不规范，不符合《商用车前下部防护要求》相关要求¹²；左侧、右侧、后下部安全防护设置不规范，不符合《汽车及挂车侧面和后下部防护要求》相关要求¹³。⑤左侧反光标识被撞损坏，无法检验；右侧和后部反光标识均有陈旧性破损且粘贴不规范，不符合《货车及挂车车身反光标识》相关要求¹⁴。⑥未设置尾部标志板，不

¹¹ 《机动车运行安全技术条件》（GB7258—2017）第 9.1.7 条轮胎胎面不应由于局部磨损而暴露出轮胎帘布层。轮胎不应有影响使用的缺损、异常磨损和变形。

第 9.1.8 条轮胎的胎面和胎壁上不应有长度超过 25mm 或深度足以暴露出轮胎帘布层的破裂和割伤。

¹² 《商用车前下部防护要求》（GB26511—2011）第 5.1 条在 A.2 规定的条件下，位于 P 两点之间的前下部防护装置下边缘的最大离地间距应不大于 400mm。

¹³ 《汽车及挂车侧面和后下部防护要求》（GB11567—2017）第 6.9 条侧面防护装置的上缘与其上部的车辆构件相距应不大于 350mm。

第 7.2 条后下部防护装置在车辆后部可以被设计成具有不同的安装位置。此时，应具有可靠的方法以保证其安装后在安装位置上不会随意被移动，当调整其安装位置时需要施加的力不超过 400N。

¹⁴ 《货车及挂车车身反光标识》（GB23254—2009）第 4.1.3.1 条形状和外观要求反光膜由白色、红色单元相间的条状材料组成。反光膜的白色单元上，应有印刷、水印、激光刻印、模压或其他适当方式加施的制造商标识、材料等级标识和国家有关部门规定的其他标识，标识应易于识别。采用印刷方式加施的标识应在反光面的次表面。

反光膜表面应平滑、光洁，无明显的划痕、气泡、裂纹、颜色不均匀等缺陷或损伤。

第 4.2.3 条侧面车身反光标识安装和粘贴要求。

第 4.2.3.2 条反光膜型采用反光膜时，侧面车身反光标识允许中断，但每一连续段长度不应小于 300mm 且包含红、白色车身反光标识至少各一个单元粘贴间隔不应大于 100mm。粘贴应尽可能纵向均匀分布。特殊情况下，允许红、白单元分开粘贴，但应保持红、白相间，每一连续段长度不应小于 150mm。

符合《机动车运行安全技术条件》相关要求¹⁵。⑦后轴钢板弹簧和货箱存在改装。⑧制动痕迹起点处的车辆速度介于35km/h—39km/h之间，经过62.4m的制动后，川SC6572号重型自卸货车的道路交通事故瞬间车辆速度介于26km/h—30km/h之间，未超过该路段40km/h的区间限速，不属于超速行驶。

(2)川S71092号大型普通客车：①转向系除事故中受撞损坏外，其余所检项目符合《机动车运行安全技术条件》相关要求。②行车制动系第一轴左侧制动软管老化、开裂，不符合《机动车运行安全技术条件》相关要求¹⁶；第一轴、第二轴左右侧制动鼓磨损量均超限，第一轴右侧、第二轴左右侧制动蹄摩擦片磨损量

¹⁵ 《机动车运行安全技术条件》(GB7258—2017)第8.4.1条总质量大于等于12000kg的货车(半挂牵引车除外)和货车底盘改装的专项作业车、车长大于8.0m的挂车及所有最大设计车速小于等于40km/h的汽车和挂车，应按GB25990规定设置车辆尾部标志板；半挂牵引车应在驾驶室后部上方设置能体现驾驶室的宽度和高度的车身反光标识，其他货车(多用途货车除外)、货车底盘改装的专项作业车和挂车(设置有符合规定的车辆尾部标志板的专项作业车和挂车，以及旅居挂车除外)应在后部设置车身反光标识。后部的车身反光标识应能体现机动车后部的高度和宽度，对厢式货车和挂车应能体现货厢轮廓，且采用一级车身反光标识材料时与后反射器的面积之和应大于等于0.1m²，采用二级车身反光标识材料时与后反射器的面积之和应大于等于0.2m²。

¹⁶ 《机动车运行安全技术条件》(GB7258—2017)第7.1.5条制动管路应为专用的耐腐蚀的高压管路，安装应保证具有良好的连续功能、足够的长度和柔性，以适应与之相连接的零件所需要的正常运动，而不致造成损坏；制动管路应有适当的安全防护，以避免擦伤、缠绕或其他机械损伤，同时应避免安装在可能与机动车排气管或任何高温源接触的地方。制动软管不应与其他部件干涉且不应有老化、开裂、被压扁、鼓包等现象。其他气动装置在出现故障时不应影响制动系统的正常工作。

均超限，不符合《汽车制动系统修理竣工技术规范》相关要求¹⁷。
③轮胎所检项目，符合《机动车运行安全技术条件》相关要求¹⁸。
④汽车安全带左侧第一排靠近窗户侧安全带卡扣捆扎在安全带端部，左侧第二排靠近通道侧安全带织带缺失，右侧第三排靠近通道侧安全带打结固定在安全带端部，右侧第六排靠近通道侧安全带锁扣，不符合《机动车运行安全技术条件》相关要求¹⁹。⑤应急窗除事故中受撞损坏外，其余所检项目符合《客车结构安全要求》相关要求²⁰。⑥通道所检项目，符合《客车结构安全要求》相关要求²¹。⑦道路交通事故车辆速度介于 33km/h—37km/h 之间，未超过该路段 40km/h 的区间限速，不属于超速行驶。

2. 尸体检验情况

经委托四川金证司法鉴定中心对 5 名死者死亡原因进行鉴定，具体结论如下。

（1）黄昌银，男，身份证号 513029198301300237，经鉴定死亡原因符合交通事故中胸部受到强烈挤压致机械性窒息死亡。

（2）杨顺江，男，身份证号 513029197906066477，经鉴定死亡原因符合交通事故致重型颅脑损伤合并胸腔脏器损伤并发

¹⁷ 《汽车制动系统修理竣工技术规范》（GB/T1874—2017）第 4.3.1 条制动鼓相关规定。第 4.3.2 条制动蹄及制动底板相关规定。

¹⁸ 《机动车运行安全技术条件》（GB7258—2017）第 9 条关于轮胎的规定。

¹⁹ 《机动车运行安全技术条件》（GB7258—2017）第 12.1 条关于汽车安全带的规定。

²⁰ 《客车结构安全要求》（GB13094—2017）第 4.5.3 条关于出口最小尺寸的规定。

²¹ 《客车结构安全要求》（GB13094—2017）第 4.6 条关于车内布置的规定。

呼吸循环衰竭死亡。

(3) 胡仁友, 男, 身份证号 513031194908210530, 经鉴定死亡原因符合交通事故致重型颅脑损伤死亡。

(4) 段显淑, 男, 身份证号 513029196212056587, 经鉴定死亡原因符合交通事故致重型颅脑损伤合并胸腔脏器损伤并发呼吸循环衰竭死亡。

(5) 段显碧, 女, 身份证号 513029195809175883, 经鉴定死亡原因符合交通事故致重型颅脑损伤合并胸腔脏器损伤并发呼吸循环衰竭死亡。

3. 血液检验和毒品检测情况

经检验, 黄昌银、杨顺江 2 名驾驶人血液中未检出乙醇(检出限为 1.0mg/100mL), 未检出甲基苯丙胺、吗啡、单乙酰吗啡、氯胺酮、MDMA、曲马多、芬太尼成分, 排除酒驾毒驾情况。

4. 道路鉴定情况

经四川西华交通司法鉴定中心对事故路段交通标志、交通标线、几何线形、视距、路侧护栏、路面等进行鉴定, 有关意见如下。

(1) 事故弯道最大合成坡度约 11.84%, 不符合行业标准 JTGD20—2006《公路路线设计规范》²²和 JTGD20—2017《公路路线设计规范》²³关于设计速度 30km/h 的公路最大合成坡度的

²²《公路路线设计规范》(JTGD20—2006)第 8.5.1 条三级公路最大合成坡度值为 10.0%。

²³《公路路线设计规范》(JTGD20—2017)第 8.5.1 条三级公路最大合成坡度值为 10.0%。

要求。

(2) 事故弯道中部路面相对标准路段加宽值约 1.75m (不足 2m), 并且弯道内侧车道路面的加宽值 (约 55cm) 小于外侧车道路面的加宽值 (约 120cm), 既不符合该道路建造当时的行业标准《公路路线设计规范》相关要求²⁴, 也不符合现行标准《公路路线设计规范》相关要求²⁵。

(3) 事故弯道最小行车视距值约为 30m, 满足该道路建造

²⁴ 《公路路线设计规范》(JTGD20—2006) 第 7.6.1 条在使用本规范表 7.6.1 双车道路面加宽值时, 应注意: (1) 四级公路和设计速度为 30km/h 的三级公路采用第 1 类加宽值, 但交通量很小的单车道公路, 受条件限制时可不加宽。(2) 不经常通行集装箱运输半挂车的公路, 宜采用第 2 类加宽值。(3) 经常有大型集装箱运输半挂车行驶的公路, 可采用第 3 类加宽值, 港口、场站联络公路还应调查半挂车的类型, 必要时应按大型超长车进行加宽验算。

第 7.6.3 条分向行驶的公路, 当圆曲线半径较小时, 若将加宽仅设于曲线内侧, 则内侧行车道宽度远超出车辆行驶转弯轨迹的需求, 而外侧因不能侵占内侧车道则行车道宽度不能提供车辆转弯所需的宽度, 因此, 应按内、外两侧分别加宽。设计中如果平曲线加宽值本身较小, 可采取内、外侧平均加宽的办法; 若加宽值较大, 应通过计算确定加宽值。

²⁵ 《公路路线设计规范》(JTGD20—2017) 第 7.6.1 条二级公路、三级公路、四级公路的圆曲线半径小于或等于 250m 时, 应设置加宽。双车道公路路面加宽值应符合表 7.6.1 的规定, 圆曲线加宽值应根据公路功能、技术等级和实际交通组成确定, 并应符合下列规定 “1 作为干线的二级公路, 应采用第 3 类加宽值。2 作为集散的二级公路和三级公路, 在考虑铰接列车通行时, 应采用第 3 类加宽值; 不考虑通行铰接列车时, 可采用第 2 类加宽值。3 作为支线的三级公路、四级公路可采用第 1 类加宽值。4 有特殊车辆通行的专用公路应根据特殊车辆验算确定其加宽值。”

第 7.6.3 条双车道公路在采取强制性措施实行分向行驶的路段, 其圆曲线半径较小时, 内侧车道的加宽值应大于外侧车道的加宽值, 设计时应通过计算分别确定。

的行业标准《公路路线设计规范》²⁶和现行标准《公路路线设计规范》相关要求²⁷。

(4)事故路段40km/h区间内部分特殊路段另设置有30km/h的限速标志,不符合交通行业标准《公路交通标志和标线设置规范》相关要求²⁸和公安行业标准《机动车区间测速技术规范》相关要求²⁹。

(5)事故路段上坡方向,临近事故弯道的21KM+740M路测悬臂上同时设置上陡坡和向左急转弯警告标志,未在21KM+710M和21KM+740M分别设置,虽不违反国家标准GB5768.2—2022《道路交通标志和标线第2部分:道路交通标志》和行业标准JTGD82—2009《公路交通标志和标线设置规范》的相关要求,但与该道路2012年《大竹县碑石路竹阳镇至四合乡大竹邻水界段改造工程(二期18KM+860M—32KM+260M段)

²⁶《公路路线设计规范》(JTGD20—2006)第7.9.2条高速公路、一级公路,由于设有中央分隔带无对向车流,同向车辆只需考虑制动停车视距。双向行驶的二、三、四级公路按相向的两辆汽车会车同时制动停车的视距考虑,所以会车视距应不小于停车视距的2倍。当受地形限制,无法保证会车视距时,允许采用停车视距,但该路段应采取划线等实施分道行驶。

²⁷《公路路线设计规范》(JTGD20—2017)第7.9.2条二级公路、三级公路、四级公路的视距应采用会车视距。受地形条件或其他特殊情况限制而采取分道行驶措施的路段,可采用停车视距。会车视距与停车视距应不小于表7.9.2的规定。

²⁸《公路交通标志和标线设置规范》(JTGD82—2009)第2.1.7条交通标志的设置应全面、系统、连续、均衡,避免信息过载、信息不足或内容相互矛盾、有歧义。

²⁹《机动车区间测速技术规范》(GA/T959—2011)第4.1条测速区间应设置在恒定限速值的路段。

施工图设计》文件的记载不相一致。

(6) 事故路段弯道中部对向车行道分界线磨损明显、辨识度较差、标线施划处的路面骨料露出明显，下坡方向部分横向振荡标线磨损和缺块明显，不符合国家标准《道路交通标志和标线 第 1 部分：总则》相关要求³⁰和行业标准《公路养护技术规范》关于路面标线养护的要求³¹。

(7) 事故弯道上坡方向 21KM+830M—21KM+900M 之间路测未设置波形护栏，虽然不违反行业标准 JTGD20—2006 和 JTGD81—2017《公路交通安全设施设计规范》的相关要求，但与该道路 2012 年《大竹县碑石路竹阳镇至四合乡大竹邻水界段改造工程（二期 18KM+860M—32KM+260M 段）施工图设计》文件的记载不相一致。

(七) 人员伤亡及直接经济损失情况

事故共造成 5 人死亡、16 人受伤。依据《企业职工伤亡事故经济损失统计标准》(GB6721—1986) 等规定，经评估认定直接经济损失 582 万元。

(八) 公安交警责任认定情况

³⁰ 《道路交通标志和标线 第 1 部分：总则》(GB5768.1—2009) 第 4.2.1 条道路交通标志和标线应维护良好，以保持交通标志和标线的完整、清晰、有效。

³¹ 《公路养护技术规范》(JTCH10—2009) 第 9.2.3 条路面标线的养护应符合“1 具有良好的可视性，边缘整齐、线形流畅，无大面积脱落；2 颜色、线形等应符合相关标准要求；3 反光标线应保持有良好的夜间视认性；4 重新画设的标线应与旧标线基本重合。”

川 SC6572 重型自卸货车驾驶人黄昌银，驾驶非法改装、机件不符合机动车运行安全技术条件的机动车上道路行驶，其载物不符合核定的载质量，在长下坡中长时间使用刹车，制动器发生制动热衰减，造成制动效能降低，转弯时操作不当，是造成本次事故的主要原因，负主要责任；川 S71092 大型普通客车驾驶人杨顺江，驾驶机件不符合机动车运行安全技术条件的机动车上道路行驶，行经弯道处未减速慢行，未鸣喇叭示意，负本次事故次要责任。

三、事故涉及相关企业情况

1. 达州市途峰运输有限公司（川 SC6572 肇事货车所属企业），成立于 2019 年 10 月 31 日，注册资本 300 万人民币，类型：有限责任公司，法定代表人：王淮仙，经营状态：存续，信用代码：91511700MA6B0QW7XU，注册地址：四川省达州市达川区（现高新区）金龙大道南段 15 号综合楼 3—3 号，经营范围包括普通货物道路运输。道路运输经营许可证有效期至 2024 年 1 月 2 日，该公司由四位股东组成，分别是公司法定代表人、第一责任人王淮仙（占股 26%—27%，该公司最大股东），负责公司全面工作。其余三位股东是李加旭、潘旭光、罗龙林。李加旭，该公司第二责任人，分管安全。潘旭光，主要负责车辆管理和安全。公司现有货车 77 辆（含肇事货车）。

肇事货车为挂靠车辆，该公司每年收取 4600 元管理费用，由公司负责车辆的安全管理、车辆的年审及代买保险。

2. 大竹县金鸡乡铁龙玉毅碎石厂（川 SC6572 肇事货车货运源头企业），成立于 2007 年 10 月 28 日，类型：个人独资企业，目前处于技改扩能阶段。法定代表人：王仁剑，信用代码：915117245883708537，注册地址：大竹县金鸡乡铁龙村五社（2019 年 12 月因全省乡镇机构改革，金鸡乡并入妈妈镇），经营范围：建筑石料用灰岩开采、销售。《安全生产许可证》有效期至 2023 年 11 月 24 日，采矿许可证有效期至 2026 年 12 月 9 日，2023 年 6 月经市应急局批复进行 60 万吨/年扩建设项目工程，工期 180 天。

3. 大竹县莲印乡马二汽修店（2023 年 5 月 21 日川 SC6572 肇事货车原车主杨川通过联系非法中介人员晏国皓，在该汽修店违规将货车加高栏板的货厢调包成标准货厢用于协助骗取车辆年审），成立于 2011 年 5 月 10 日，类型：个体工商户，组成形式：个体经营，经营者：马勇明，经营状态：存续，统一社会信用代码：92511724MA65QWJ880，经营场所：大竹县莲印乡天生村二组。经营范围：三类（车身）机动车维修。该汽修店实际经营者马凯。

4. 大竹县蜀东园检测站（2023 年 5 月 22 日非法中介人员晏国皓联系该检测站对川 SC6572 肇事货车进行车辆检测），成立于 2020 年 06 月 02 日，注册资本：2000 万人民币，法定代表人：杨亚龙，经营状态：存续，统一社会信用代码：91511724MA693FY692，注册地址：四川省达州市大竹县工业园

区成功大道 DZDZG211 号地块，经营范围：机动车检测服务，包括许可项目：（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）。

5. 渠县宏阳汽车维修有限公司（2023 年 5 月 31 日对川 SC6572 肇事货车进行二级维护），成立于 2014 年 01 月 24 日，类型：有限责任公司，注册资本 300 万元人民币，实缴资本 240 万元人民币，法定代表人：张宏，经营状态：存续，统一社会信用代码：91511725089896711T，注册地址，渠县渠江镇四合社区 7 组，经营范围二类小型客车维修（含轿车），大小型客车维修、货车维修（含工程车辆），（一二级维护）车辆救护服务。2021 年 9 月 3 日取得《机动车维修经营备案表》（证书编号 51170200059—01），发证机构为渠县行政审批局，经营范围：二类（大中型客车维修，大型货车维修，小车维修）。

6. 大竹县汽车运输公司，川 S71092 大型普通客车所属企业，成立于 1998 年 7 月 23 日，类型：全民所有制，法定代表人：李锡贵，信用代码：91511724210700128X，注册地址：大竹县白塔街道沙桥路 188 号，经营范围：县内班车客运（四类），县内班车客运（农村客运），县内包车客运，县际班车客运（四类），县际班车客运（农村客运），县际包车客运，出租汽车客运，城市公交客运；二类（大中型客车维修、货车（含工程车辆）维修）；汽车摩托车配件、润滑油、水泥、百货、五金交电销售，包裹寄存。《道路运输经营许可证》有效期至 2025 年 10 月 26 日。拥有

客运车辆 110 台（包括公交车 20 台、出租车 18 台、农村客运车及班线车 72 台），担负着县内 20 余条道路运输线路。全司现有职工 248 人，其中：退休职工 177 人、在岗职工 19 人，未上岗职工 52 人。

7. 大竹县汽车运输公司修理厂，川 S71092 大型普通客车二级维护单位，成立于 1998 年 7 月 23 日，隶属于大竹县汽车运输公司，注册资本：776000 元人民币，法人代表：李锡贵。实际负责人龙高平，内勤邱天负责车辆保养维修的数据上传工作，修理工：唐向军、尹龙春。经营状态：存续，统一社会信用代码：91511724210700128X，注册地址：大竹县白塔街道沙桥路 188 号，经营范围包括综合修理，汽车维修，大中型客车维修，大型货车维修，业务类别为二类。

四、事故原因及性质

（一）直接原因

1. 驾驶人操作不当。川 SC6572 重型自卸货车行经事故路段时，驾驶人黄昌银在连续下坡路段持续制动，至事发弯道时制动效能降低，驾驶人处置不当，造成车辆在弯道处侧翻。

2. 车辆部分技术状况不符合安全技术标准。川 SC6572 重型自卸货车行车制动系第一轴右侧制动鼓陈旧性破裂；第四轴左侧制动鼓陈旧性破裂，从蹄制动摩擦片局部缺损；第四轴左右制动摩擦片有烧蚀现象，第二轴右侧制动鼓、第三轴左右侧制动鼓、第四轴右侧制动鼓表面见高温发蓝现象，说明上述制动器发生制

动热衰减，制动热衰减会造成制动效能降低；川 SC6572 重型自卸货车轮胎第三轴右侧主胎胎面、第四轴左侧副胎胎面均见暴露出钢丝的破损，第四轴右侧胎壁见鼓包，导致川 SC6572 重型自卸货车制动效能降低。

3. 车辆非法改装、超限超载。川 SC6572 重型自卸货车车货总质量核定 31 吨，事发时车货总质量 69.5 吨；该车违规加高货厢 0.62m，增加后轴钢板，致重型自卸货车在超载情况下，车辆重心位置比未超载时偏高、靠后，影响车辆行驶的稳定性的。

（二）间接原因

1. 货运企业安全主体责任未落实。川 SC6572 重型自卸货车所属公司达州市途峰运输有限公司，未严格落实安全生产管理制度和安全生产岗位责任制；安全管理、教育培训不到位，对驾驶人和车辆管理失控，名下车辆交通违法行为突出；车辆技术管理缺位，对车辆非法改装、车辆维修保养把关不严格，导致车辆“带病”参与营运。

2. 货运源头装载失管失控。川 SC6572 重型自卸货车货物装载源头企业，大竹县金鸡乡铁龙玉毅碎石厂未开展安全教育培训，无隐患排查治理及源头治超台账记录，管理制度缺失，未组织员工学习《四川省道路货运源头管理办法》等文件。事故车辆出厂时未过磅称重，导致装载货物车辆存在超载超限问题。

3. 车辆修理、检测企业安全主体责任未落实。大竹县莲印乡马二汽修店违规对加高栏板的货厢调包成标准货厢用于年审；

大竹县蜀东园检测站外观检测人员使用工作手机违规使用虚假钢板照片帮助川 SC6572 货车顺利通过年审，且检测中未发现货车货箱已更换，导致改型车辆顺利通过年检违法上路行驶。

4. 地方党委政府和有关部门管理存在漏洞。大竹县未深刻汲取渠县“9·15”重大道路交通事故和绵阳江油“1·2”较大道路交通事故教训，道路交通安全工作举一反三不够，事故路段“双超”治理乏力，道路安全隐患长期存在。大竹县、高新区对货运源头管理不力，行业部门未形成有效监管，属地责任未完全落实到位。

（三）事故性质

经事故调查组认定：大竹县“9·7”较大道路交通（运输）事故是一起生产安全责任事故。

五、调查发现的主要问题

（一）事故涉及相关企业

1. 达州市途峰运输有限公司

（1）未严格落实安全生产管理制度和安全生产岗位责任制。未对驾驶人实行有效管理，对驾驶人黄昌银与川 SC6572 原车主 2023 年 9 月 2 日私下购买车辆失察，造成驾驶人员失管，未进行岗前培训教育就上岗作业。

（2）对车辆动态管理失控。仅通过微信群发布信息来进行车辆管理，对车辆状况无法掌握。

（3）车辆隐患排查治理不到位。对车辆和人员的隐患排查仅通过微信群安排驾驶人员自己进行隐患排查治理，未能彻底消

除安全隐患。

2. 大竹县金鸡乡铁龙玉毅碎石厂

未认真履行货运源头装载管控企业主体责任。未建立健全货运源头计重、登记、统计和档案备查制度；对装载、计重岗位人员未进行正规的技术交底和业务培训；长期允许运输碎石废料的货运车辆超载超限装载，且不过磅计重就允许出厂，货运源头装载失管失控问题长期存在。

3. 大竹县莲印乡马二汽修店

安全主体责任不落实，该汽修店违规对加高栏板的货厢调包成标准货厢用于协助骗取年审。

4. 大竹县蜀东园检测站

安全生产主体责任不落实，对从业人员日常管理不到位。该检测站外观检测人员利用工作手机违规使用虚假钢板照片帮助川 SC6572 货车顺利通过年审，且检测中未发现货车货箱已更换，导致改型车辆顺利通过年检违法上路行驶。

（二）行业管理部门

1. 大竹县交通运输局

汲取渠县“9·15”重大道路交通事故和绵阳江油“1·2”较大道路交通事故等教训不够深刻，履行道路交通行业安全管理职责不力，落实“三管三必须”³²要求不严，对道路安全巡查工作不实，

³²《中华人民共和国安全生产法》第三条第二款安全生产工作实行管行业必须管安全、

对道路安全隐患排查整治不彻底，对超限超载违法行为查处不力。

（1）对货运源头企业巡查不到位。安全检查工作不实，对货运源头企业巡查未发现超载超限行为。对强安 2023 专项行动执法检查情况未进行复查。

（2）隐患排查整治不到位。2023 年 7 月大竹县公安交警部门报送的“包南路 2001KM+300M—2001KM+500M 存在长下坡、急转弯、事故多发地”的隐患至今未得到整治。

（3）对超限超载违法行为查处不严。对改型车辆实施处罚后，对车辆恢复原貌情况跟踪落实不到位。未将超载超限违法行为抄告车籍地行业管理部门。

（4）基于该道路运行多年，路况水平存在衰减的现象，未进一步提高车辆通行条件。

2. 大竹县公安局（承担县道安办日常工作）

汲取渠县“9·15”重大道路交通事故和绵阳江油“1·2”较大道路交通事故等教训不够深刻，大竹县道安办对部门履职指导、监督检查不力，超限超载时有发生。大竹县公安局道路安全责任落实不到位，道路安全巡查工作不实，对超载违法行为查处不严；开展道路安全隐患排查不深入、不细致；对企业的道路交通安全

管业务必须管安全、管生产经营必须管安全，强化和落实生产经营单位主体责任与政府监管责任，建立生产经营单位负责、职工参与、政府监管、行业自律和社会监督的机制。

宣传走访工作不实。

（1）道路安全巡查工作不实，对超载的违法行为查处不严。竹石路段辖区交警三中队道路安全巡查工作不实，对超载等违法行为查处不严；存在对超载货车未进行卸货处理的情况，未及时消除危险。农村地区道路管理存在盲区。

（2）组织开展道路安全隐患排查不深入、不细致。竹石路段辖区交警三中队对道路安全隐患排查工作针对性不强。

（3）深入企业开展宣传走访工作不实，多次到企业开展宣传教育资料中图片显示雷同。

（4）未及时发现“逾期不参加审验仍驾驶机动车”的违规驾驶行为。

3. 大竹县自然资源局

对履行货运源头企业行业管理责任认识不足，行业管理履职不到位。未督促企业建立健全装载管理等制度，未对货运源头装载进行监督检查。

4. 大竹县市场监督管理局

对机动车检验检测机构监督管理的重视程度不够，对大竹县蜀东园检测站未按国家有关标准规范进行机动车检测作业的情况监管不到位。

5. 达州高新区科技创新和经济发展局（以下简称高新区科经局）

履行辖区货运企业交通运输行业管理职责不力，未严格落实

“三管三必须”要求。对达州市途峰运输有限公司管理不到位，未对货运企业履行安全生产主体责任、培训教育、安全管理等情况进行有效的监督检查。向该公司下发隐患整改指令书后，未到现场进行复查验收，隐患整治未闭环。

6. 达州市交通运输局

汲取渠县“9·15”重大道路交通事故和绵阳江油“1·2”较大道路交通事故等教训不够深刻，安全生产“三管三必须”责任落实未完全到位。对大竹县交通运输局货运车辆超限超载整治、达州高新区科经局货运企业安全管理督促指导力度不够。

7. 达州市公安局（承担市道安办日常工作）

汲取渠县“9·15”重大道路交通事故和绵阳江油“1·2”较大道路交通事故等教训不够深刻，道路交通安全督促指导不力，发挥市道安办统筹协调作用不明显。对大竹县公安局交警部门查处车辆超载超限违法行为督促指导不力；直属三大队对达州市途峰运输公司宣传教育不到位。

（三）属地党委政府

1. 大竹县党委政府

汲取渠县“9·15”重大道路交通事故和绵阳江油“1·2”较大道路交通事故教训不够深刻，对道路交通安全综合治理工作统筹不够，推动部门联动开展打非治违综合治理工作不力，未有效督促有关部门认真履行道路运输安全监管、货运源头监管职责，道路安全隐患排查治理不到位。

2. 大竹县妈妈镇党委政府

履行货运源头企业治理属地监管责任不力。安全检查工作不深不实，未及时发现企业超载超限的问题；未压紧压实基层交通劝导责任落实，竹石路沿线交通劝导员和交管员工作流于形式，日常工作中均未发现货运车辆超载问题，未发挥应有的劝导和管理作用。

3. 达州高新区管委会

道路交通管理力量配备不足，督促高新区科经局履行道路交通安全管理职责不到位。

（四）调查发现的其他类似问题

1. 事发道路存在的问题

调查发现，因施工单位未按照设计施工，业主、监理等单位在建设过程中把控不严，造成事故路段弯道最大合成坡度约11.84%，不符合行业标准和公路最大合成坡度的要求；事故路段弯道中部路面相对标准路段加宽值和内侧车道路面加宽值不符合行业标准；事故路段交通标志、标线、路侧护栏存在车行道分界线磨损明显、辨识度较差、标线施划处的路面骨料露出明显，下坡方向部分横向振荡标线磨损和缺块明显。

2. 川 S71092 号大型普通客车存在的问题

（1）客车驾驶人未减速慢行。杨顺江驾驶川 S71092 号大型普通客车行经事故急弯路段时，未减速慢行，未鸣喇叭示意。

（2）客车车辆部分技术状况不符合安全技术标准。川

S71092 号大型普通客车行车制动系第一轴左侧制动软管老化、开裂，第一轴、第二轴左右侧制动鼓磨损量均超限，第一轴右侧、第二轴左右侧制动蹄摩擦片磨损量均超限。

(3)川 S71092 号大型普通客车汽车安全带左侧第一排靠近窗户侧安全带卡扣捆扎在安全带端部，左侧第二排靠近通道侧安全带织带缺失，右侧第三排靠近通道侧安全带打结固定在安全带端部，右侧第六排靠近通道侧安全带锁扣，不符合《机动车运行安全技术条件》相关要求³³，导致 S71092 号大型普通客车乘客缺乏必要的安全设施保护。

3. 车辆维护保养存在的问题

(1)大竹县汽车运输公司修理厂，川 S71092 大型普通客车事故前在该汽修厂二级维护，经调查发现：该车系柴油发动机，未配备火花塞、高压线装置，该厂提供的汽车二级维护过程检验单，发动机检验项目中“火花塞、高压线”检验结果为合格；该车

³³ 《机动车运行安全技术条件》(GB7258—2017) 12.1 汽车安全带

12.1.1 乘用车、公路客车、旅游客车、未设置乘客站立区的公共汽车、专用校车和旅居车的所有座椅、其他汽车（低速汽车除外）的驾驶人座椅和前排乘员座椅均应装置汽车安全带。

12.1.2 所有驾驶人座椅、前排乘员座椅（货车前排乘员座椅的中间位置及设有乘客站立区的公共汽车除外）、客车位于踏步区的车组人员座椅以及乘用车除第二排及第二排以后的中间位置座椅外的所有座椅，装置的汽车安全带均应为三点式（或四点式）汽车安全带。

12.1.4 汽车安全带应可靠有效，安装位置应合理，固定点应有足够的强度。

12.1.5 乘用车应装备驾驶人汽车安全带佩戴提醒装置。当驾驶人未按规定佩戴汽车安全带时，应能通过视觉或听觉信号报警。

发动机、制动系、转向系、行驶系、传动系、灯光导线、车架车身等检验项目共计 5 人检验，检验结果为合格，实际维护检验人员只有 2 人；修理厂未对维护工进行 GB/T18344—2016《汽车维修、检测、诊断技术规范》方面的教育培训，维护工不知道方向盘自由转动量标准值、制动摩擦片至铆钉的最小深度值，制动鼓工作面的磨损量的最大限值，工作中凭肉眼观察、手感经验做车辆维护。故该厂在汽车二级维护过程检验及管理中存在安全培训不到位、工作不细致、不严谨等问题。

（2）渠县宏阳汽车维修有限公司，川 SC6572 号重型自卸货车事故前在该公司二级维护，经调查发现，该车系柴油发动机，未配备火花塞、高压线装置，公司提供的汽车二级维护过程检验单中，发动机检验项目中“火花塞、高压线”检验结果为合格。故该公司在汽车二级维护过程检验及管理中存在不细致、不严谨等问题。

4. 大竹县汽车运输公司

安全生产主体责任不落实，未认真汲取渠县“9·15”重大道路交通事故和绵阳江油“1·2”较大道路交通事故教训。安全监管、教育培训学习流于形式，车辆交通违法行为突出；对车辆维修保养把关不严格，导致车辆“带病”参与营运。

六、事故责任认定及处理建议

（一）建议免于处罚人员

1. 黄昌银，男，汉族，达州市大竹县人，川 SC6572 号重

型自卸货车驾驶人。驾驶不符合安全技术标准的非法改装车辆，超载超限行驶，且操作不当，造成事故发生。对本次事故发生负有直接责任，涉嫌犯罪，鉴于其已在事故中死亡，建议免于追究其刑事责任。

2. 杨顺江，男，汉族，达州市大竹县人，川 S71092 大型普通客车驾驶人。其行为虽不足以造成本次事故的发生，但客观存在交通违法行为，鉴于其已在事故中死亡，建议免于追究相关责任。

（二）建议司法机关处理人员

1. 王淮仙，男，汉族，达州市通川区人，系达州市途峰运输有限公司法定代表人，企业安全生产第一责任人，负责公司全面工作。未认真履行企业主要负责人安全职责，督促、检查本单位安全生产工作不到位，对挂靠车辆安全管理不力。对本次事故发生负有主要管理责任，涉嫌犯罪，公安机关已立案调查。

2. 高平，男，汉族，达州市大竹县人，系大竹县金鸡乡铁龙玉毅碎石厂厂长。未严格履行企业主要负责人安全职责，长期允许货运车辆超载超限运输碎石废料，未从源头上杜绝肇事货车超载上路行驶。对本次事故发生负有主要管理责任，涉嫌犯罪，公安机关已立案调查。

3. 潘旭光，男，汉族，达川区河市镇人，系达州市途峰运输有限公司安全员，负责车辆管理和安全工作。未认真履行安全生产管理职责，对车辆管理不严格，对存在的安全隐患没有进行

排查治理，对从业人员的安全培训、教育不到位。对事故发生负有责任，涉嫌犯罪，公安机关已立案调查。

4. 汤家鑫，男，汉族，达州市大竹县，系大竹县金鸡乡铁龙玉毅碎石厂铲车驾驶员装载员。事发当天未按限定载质量对肇事货车进行装载，导致肇事货车超载超限上路行驶。对事故发生负有责任，涉嫌犯罪，公安机关已立案调查。

5. 晏国皓，男，汉族，达州市大竹县人，系年审车辆非法中介人员。收取川 SC6572 肇事货车原车主杨川报酬后，帮助联系大竹县莲印乡马二汽修店对肇事货车换装货箱，并协调大竹县蜀东园检测站帮助该货车顺利通过年审。对事故发生负有责任，涉嫌犯罪，公安机关已立案调查。

6. 马凯，男，汉族，达州市大竹县人，系大竹县莲印乡马二汽修店实际负责人。违规将肇事货车（川 SC6572）加高栏板的货厢调包成标准货厢用于协助骗取车辆年审。对事故发生负有责任，涉嫌犯罪，公安机关已立案调查。

7. 黄永才，男，汉族，达州市大竹县人，系大竹县蜀东园检测站外检工作人员。通过使用虚假钢板照片帮助肇事货车（川 SC6572）顺利通过年审。对事故发生负有责任，涉嫌犯罪，公安机关已立案调查。

8. 杨亚龙，男，汉族，达州市渠县人，系大竹县蜀东园检测站负责人。安全主体责任不落实，未按照国家有关标准规范进行机动车检测作业，导致改型车辆顺利通过年检违法上路行驶。

对事故发生负有责任，涉嫌犯罪，公安机关已立案调查。

9. 尹万庆，男，汉族，巴中市南江县人，系川 SC6572 重型自卸货车原车主，通过巴中市南江县李堂弘对肇事货车进行加高货厢等非法改装。对事故发生负有责任，涉嫌犯罪，公安机关已立案调查。

10. 杨川，男，汉族，达州市大竹县人，系川 SC6572 重型自卸货车原车主，通过联系年审车辆非法中介晏国皓以及大竹县莲印乡马二汽修店等人员协助换装货箱用于骗取年审。对事故发生负有责任，涉嫌犯罪，公安机关已立案调查。

11. 李堂弘，男，汉族，巴中市南江县人，对川 SC6572 货车进行加高货厢等非法改装。对事故发生负有责任，涉嫌犯罪，建议移送司法机关进行处理。

（三）对有关公职人员处理建议

对于在事故调查过程中发现的地方党委政府及有关部门的公职人员履职方面的问题，移交市纪委监委责任事故追责问责审查调查组，由市纪委监委提出处理建议。

（四）对事故相关责任单位及责任人员处理建议

1. 相关责任单位处理建议

（1）达州市途峰运输公司。安全生产主体责任不落实，对事故发生负有主要责任。建议由达州市应急管理部门依法给予行政处罚。对调查发现的主要问题，由达州市交通运输管理部门督促整改。

(2) 大竹县金鸡乡铁龙玉毅碎石厂。安全生产主体责任不落实，货运源头管控缺位，对事故发生负有责任。建议由达州市应急管理部门依法给予行政处罚。

(3) 大竹县莲印乡马二汽修店。安全主体责任不落实，违规调换货车货箱骗取年审，对事故发生负有责任。建议由达州市交通运输管理部门依法依规给予处理。

(4) 大竹县蜀东园检测站。安全主体责任不落实，未严格执行国家机动车安全技术检验标准，对事故发生负有责任。建议由达州市市场监督管理部门依法依规给予处理。

2. 相关责任人员处理建议

(1) 王仁剑，男，汉族，达州市大竹县人，大竹县金鸡乡铁龙玉毅碎石厂法定代表人，未严格履行安全生产主要负责人工作职责，督促、检查本单位安全生产工作不到位，对货运源头管控等工作安排部署不力，对货运车辆超载出厂督促整治不力。对事故发生负有主要管理责任，建议由达州市应急管理部门依法给予行政处罚。

(2) 李加旭，男，汉族，达州市通川区人，达州市途峰运输有限公司副总经理，企业安全生产第二责任人，分管公司安全工作。未认真履行安全生产管理职责，未认真落实安全生产责任制；对从业人员的安全培训、教育不到位；对车辆的管理不严格，对存在的安全隐患没有进行排查治理。对事故发生负有重要管理责任，建议由达州市应急管理部门依法给予行政处罚。

(3) 王傳美，女，汉族，达州市大竹县人，大竹县金鸡乡铁龙玉毅碎石厂计重收费员。事发当日放任肇事货车未按限定载质量装载运输碎石废料，落实安全生产岗位职责不到位。对事故发生负有一般管理责任，建议由达州市应急管理部门依法给予行政处罚。

(五) 调查发现的其他类似问题处理建议

1. 对事故路段弯道最大合成坡度约 11.84%，弯道中部路面相对标准路段加宽值和内侧车道路面加宽值不符合行业标准，车行道分界线磨损明显、辨识度较差、标线施划处的路面骨料露出明显，下坡方向部分横向振荡标线磨损和缺块明显，以及施工单位未按照设计施工，业主、监理等单位在建设过程中把控不严等问题。建议移交大竹县人民政府会同达州市交通运输局依法依规调查后对责任单位和责任人员进行责任追究，及时落实整改措施。

2. 大竹县汽车运输公司。川 S71092 大型普通客车对造成本次事故的结果不构成必然因果关系，不是本次事故肇事车辆，但事故调查组在延伸调查中发现该公司存在安全监管、教育培训学习流于形式，车辆交通违法行为突出，对车辆维修保养把关不严格等问题。建议移交达州市交通运输管理部门依法依规予以处理。

3. 大竹县汽车运输公司修理厂。川 S71092 大型普通客车事故前在该汽修厂二级维护，汽车在二级维护过程中存在不细致、

不严谨等问题。建议移交达州市交通运输管理部门依法依规予以处理。

4. 渠县宏阳汽车维修有限公司。川 SC6572 号重型自卸货车事故前在该公司二级维护，在二级维护过程中存在不细致、不严谨等问题。建议移交达州市交通运输管理部门依法依规予以处理。

5. 建议由大竹县“9·7”较大道路交通事故调查组将川 SC6572 肇事货车非法改装等违法行为移送巴中市市场监督管理部门、巴中市交通运输管理部门依法依规予以处理；对调查过程中发现的巴中市南江县有关职能部门和人员存在的履职不到位的问题，建议由达州市纪委监委移送巴中市纪委监委处理。

以上处理结果在收到事故调查批复之日起 90 日内函告达州市安全生产委员会办公室。

七、防范和整改措施建议

2013 年渠县“9·15”重大道路交通事故发生后，达州市痛定思痛深入开展了道路交通安全综合整治，有力克服了山区坡多、路陡、弯急等实际困难，道路交通事故明显下降，但本次大竹县“9·7”较大道路交通事故的发生与渠县“9·15”重大道路交通事故和绵阳江油“1·2”较大道路交通事故有相似之处，暴露出道路交通安全责任落实、安全监管等方面还存在薄弱环节。为进一步强化道路交通安全工作，提高思想认识，压实安全责任，提升道路

交通安全能力水平，防范类似事故发生，提出以下防范措施。

（一）提高政治站位，树牢安全发展理念

党的十八大以来，习近平总书记对安全生产作出一系列重要论述，强调“各级党委和政府要坚持以人民为中心的发展思想，坚持人民至上、生命至上”；来川视察时，又专门对安全生产工作提出了明确要求。各地要进一步提高政治站位，将习近平总书记关于安全生产重要论述、重要指示精神作为理论学习中心组、干部培训的重要内容，切实将安全理念入脑入心、付诸于行。要将大竹县“9·7”较大道路交通事故纳入学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想主题教育范畴，作为典型案例开展警示教育，切实强化各级领导干部的风险意识和底线思维。要将安全生产纳入党委政治巡视和干部考核的重要内容，不断增强做好安全生产工作的紧迫感、责任感、使命感。

（二）压实安全责任，健全安全防范体系

各级党委政府要严格执行“党政同责，一岗双责”要求，自觉履行安全生产职责，对货运生产经营单位、货运源头生产经营单位、道路隐患排查、路面管控等环节精心部署，协调解决制约道路交通安全的突出问题，切实肩负起“促一方发展、保一方平安”的政治责任。各行业管理部门全面落实“三管三必须”，按照职责分工各司其职，严把关口，加强货物出厂、车辆运输、人员管理等全链条的安全监管。生产经营单位要进一步落实主体责任，建

立健全安全生产制度，加强货运源头管控，自觉杜绝“三超”等违法违规行为。道安委及道安办要充分发挥牵头抓总作用，建立工作安排部署、督导检查、目标考核、追责问责等联动机制，督促指导有关部门加强道路交通安全工作协同配合，推动形成上下联动、齐抓共管的安全防范体系。

（三）坚持标本兼治，严守道路交通防线

各地要聚焦“人车路企”四要素，扎实开展为期3个月的全市道路交通安全隐患排查整治专项行动，特别是针对道路安防设施不足、路面破损、标志标线缺损、急弯陡坡、危桥险路等安全隐患开展深入排查治理。要强化道路交通联合执法，深入开展道路交通安全“打非治违”，重点打击非法生产货箱、改（拼）装和车辆检测弄虚作假等违法行为，采取固定卡点、电子测速监控点与流动巡逻相结合的方式严厉打击超速、超限、超载等违法行为，对安全管理混乱、存在重大安全隐患的企业要依法责令停业整顿，对严重道路交通违法企业实施联合惩戒，涉嫌犯罪的要移交司法机关依法处理。要健全普通公路超限超载综合治理机制、农村道路交通安全管理工作机制、道路隐患排查机制、高地联动等机制，定期开展协调、会商、研判，有效防范化解道路交通安全风险隐患，切实提升道路交通本质安全水平。

（四）强化宣教演练，提升全民安全意识

各地要将渠县“9·15”重大道路交通事故、大竹县“9·7”较大道

道路交通事故等作为典型案例，扎实开展警示教育，特别是加强从业人员岗前培训、定期警示教育、法律法规教育，推动企业学法知法守法用法，严格依法办事，真正做到“一地有隐患、全市受警示”。要广泛开展道路安全知识、应急处置及法律法规宣传教育，推动宣传进企业、进校园、进机关、进社区、进农村、进家庭、进公共场所，增强群众安全意识。要引导群众参与安全生产违法行为监督，落实举报奖励。要组织开展道路安全事故应急处置演练，结合《达州市突发事件初期处置现场指挥官实施办法(试行)》等相关规定，进一步提升事故现场应急处置水平和群众自救互救能力。

（五）坚持举一反三，抓实安全生产工作

各地各有关部门要以案为鉴、时刻警醒，加强安全生产风险监测预警，做好会商研判，及时发布安全提示，督促企业落实安全防范措施，有效管控安全风险。要扎实开展重大事故隐患专项排查整治 2023 行动、安全生产隐患大排查大整治、“强安 2023”监管执法行动，紧紧围绕建筑施工、矿山、危险化学品、民爆物品、消防、城镇燃气等重点行业领域以及人员密集场所，深入开展隐患排查治理。要按照“谁检查、谁负责”“谁主管、谁负责”和属地管理的原则，对排查出的问题隐患实行闭环管理，对存在的重大问题及久拖不决的问题隐患，要加大通报、约谈、挂牌督办、行政处罚力度，督促推动有关单位切实整改销号，坚决将事故隐

患消灭在萌芽之时、成灾之前,切实保障人民群众生命财产安全。

大竹县“9·7”较大道路交通事故调查组

2023 年 10 月