

文章编号: 1002-0268 (2000) 02-0060-04

汽车交通事故技术鉴定: 21 世纪的知识型新职业

许洪国, 李显生, 任 有
(吉林工业大学交通学院, 吉林 长春 130025)

摘要: 分析道路交通事故的发展, 提出汽车交通事故技术鉴定在中国出现的可能性和必然性。介绍国外汽车交通事故技术鉴定作为一种职业的概况, 概括地分析了汽车交通事故鉴定业务需要的基础知识结构和专业知识结构, 构筑了汽车交通事故技术鉴定职业的粗略框架。

关键词: 汽车; 交通事故; 技术鉴定; 职业

中图分类号: U491.3 **文献标识码:** A

Technical Appraisal for Motor Car Traffic Accident: A New Profession in the 21st Century in China

XU Hong-guo, LI Xian-sheng, REN You
(Jilin University of Technology, Jilin Changchun 130025, China)

Abstract In this paper, based on the development of road traffic accident, it is showed that it is possible and inevitable for the technical appraisal of motor vehicle traffic accident to be coming into being in the near future in China. Technical appraisal of motor vehicle traffic accident as a profession abroad is briefly described, and the knowledge frame for the necessity of profession is introduced, lastly the outline of the profession is given.

Key words: Motor car; Traffic accident; Technical appraisal; Profession

0 引言

汽车的发明使人类的交通运输发生了革命性的变化, 汽车为现代社会提供了便利、方便的交通运输工具, 缩短了人们交往的距离和交通运输过程在路上的相对时间。但是, 汽车在推动人类社会进步的同时, 也对现代社会产生负面效应, 交通事故就是其中之一, 据统计目前全世界每年因交通事故而死亡的人数高达 60 万人, 即交通事故死亡人数居当今人类非正常死亡人数之前列。

我国的交通事故基本是随着国民经济的发展而逐步上升, 并受当时的社会经济状况发生很大的波动, 中间经过“3 年自然灾害”、“文化大革命”和 1984

年以来的三次高峰期, 而第三次高峰期目前尚未结束。每年全国交通事故死亡人数在 50、60 年代为几百至几千人, 70 年代发展至 1~2 万人, 1984 年后事故死亡人数急剧上升, 1988 年~1990 年期间稍有回落, 1991 年后随着国家改革开放的深化, 国家总体经济势力不断增强, 汽车工业和交通运输业迅速发展, 汽车等机动车辆保有量急剧增加, 拥有驾驶证的人数激增, 交通事故死亡人数又急剧增长, 至 1998 年底, 死亡人数已连续 4 年超过 7 万多人^[1] (见图 1)。而世界拥有汽车最多的美国交通事故死亡人数约为 4 万多人, 我国机动车万车死亡人数是发达国家 6~18 倍, 成为世界交通事故死亡人数最多的国家。汽车交通安全已成为公众关注的社会热点之一。

经济发达国家从 70 年代以来，虽然汽车保有量逐年增加，但是因采取了各种安全措施，包括对人的安全教育，使交通事故死亡人数一直呈下降趋势（数据见表 1），但是受伤人数持续增加。随着驾驶员和行人行为的改善、公路和车辆设计的优化以及交通法规的完善，这种趋势还将持续保持下去^[6]。

在类似中国这样的发展中国家，由于机动化的迅速发展，道路、车辆安全的不完善，以及交通参与人行为等因素，交通事故上升较快，从而导致全球交通事故死亡总人数将持续增加（见表 2）。

据预测，至 2020 年，全球交通事故死亡人数将达 200 万，与此相比，经济发达国家交通事故死亡人数基本保持稳定。但是，全球的交通事故数和受伤人数将继续增加。

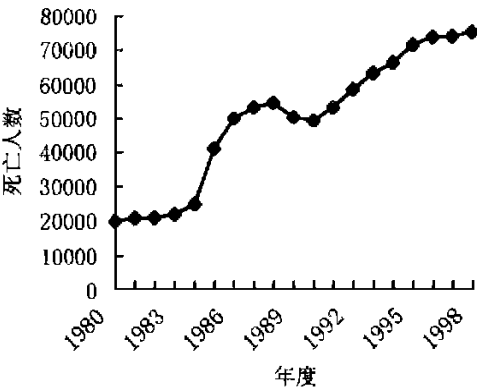


图 1 中国交通事故死亡人数的发展

工业化国家交通事故死亡人数

（1990 年情况及预测数据）

表 1

年代	1990 年	2000 年	2010 年	2020 年
欧盟 15 国	55000	50000	40000	35000
美国	43000	40000	36000	33000

全球交通事故死亡人数（1990 年情况及预测数据）

表 2

年代	1990 年	2000 年	2010 年	2020 年
工业化国家	150000	< 150000	< 150000	< 150000
发展中国家	350000	850000	1400000	2000000
合计	500000	1000000	1550000	2150000

1 交通事故技术鉴定的发展

1.1 欧洲交通事故技术鉴定简介

在欧洲，汽车交通事故技术鉴定得到了广泛的认可，从事该职业的人数不断增加。以德国为例，汽车交通事故鉴定在德国作为一个行业和职业而存在。在欧洲有由众多的汽车交通事故鉴定从业人员组成的地区、国家和国际协会，并定期举办国际会议，开办继续教育培训班，出版著作和学术期刊。

表 3 的数据给出了德国从事汽车交通事故技术的专业人员发展情况，从中可看出，在德国每 1.5 万人口约有 1 人作为职业或业余从事汽车交通事故技术鉴定。一些大机构的业务包括汽车评估、保险评损和事故技术鉴定，德国每年完成的评估、定损和交通事故鉴定数的发展见表 4。

德国的最大汽车事故鉴定机构是德国汽车科学院（DEKRA），其在德国西部 1990 个汽车检测站共设有 170 个试验中心，对汽车进行评估、定损和交通事故鉴定，其业务量占全德的 24.2%^[5]。

德国汽车交通事故技术鉴定专业人员的的发展 表 3

年度	1980	1984	1987	1988	1990	1991
人数	4630	4380	4630	5500	5100	5920

评估、定损和交通事故鉴定数的发展 表 4

年度	1980	1984	1986	1990	1991
业务量（1000 件）	2450	2755	2890	3040	3500

1.2 交通事故技术鉴定是社会发展的需要

交通事故的增加不但造成大量人员伤亡、汽车等财产损失及对事故受害人的心理和精神状态的不良影响^[2~5]，并影响社会安定、政府形象以及公共秩序。

由于中国是世界最大的发展中国家，过去机动车相对人口数量而言比重很小，交通事故量不多，有关交通等方面的法规还很不完善，机动车辆主要属政府机关和企事业单位公有，无论责任的大小一般均由车辆所属单位承担费用；即使因赔偿发生纠纷，也依靠事故处理人员进行调解解决。

改革开放后，机动车辆保有量迅猛增长，交通事故无论从伤亡人数和财产损失与过去无法比拟；另外，有车人文化素质逐渐提高，人们的法律意识也日渐高涨，虽然通过诉讼解决交通事故纠纷的并不多，但是，近年来数量有逐年增加的趋势。

另外，目前一部分先富裕起来的社会群体，拥有汽车品牌档次和个人收入水平均不同于社会其它阶层，后者与前者的时间价值和社会价值差距悬殊。近年来，交通事故伤亡医疗和康复费用也逐年高涨。

上述所有损失的纠纷求偿是现行交通事故处理办法规定无法达到的，特别是关于心理和精神损失更是相当巨大，为此求助于民事诉讼或附加民事诉讼解决交通事故纠纷也将应运而生。

2 汽车交通事故技术鉴定机构的分类

2.1 机构分类

交通事故技术鉴定将是中国 21 世纪社会需要的新兴职业, 从事该职业的专家同律师、法医职业相似, 但是, 交通事故鉴定专业人员的工作比律师和法医的技术性和复杂性更强, 并且因为交通事故技术鉴定的发展历史短, 目前可供使用的专业理论体系和方法还局限于个别专家的经验知识, 因此, 交通事故技术鉴定专业人员应是具有多学科知识的综合型、知识型专业人才。

由于汽车保有量和交通事故数量的增加以及人们法律意识的不断增强, 才形成对专业交通事故技术鉴定人才的需求。当交通事故技术鉴定专业人才的人数达到一定的数量后, 一些专业人才就会把交通事故技术鉴定作为其职业, 从而形成交通事故技术鉴定行业。一旦交通事故技术鉴定形成一个行业, 就会产生不同类型的从事交通事故技术鉴定的机构。

第一类机构将是“交通事故技术鉴定委员会”一类的隶属于公检法系统的专业机构, 这种机构在交通事故技术鉴定作为职业形成的初期, 是作为主导地位存在的。在这类机构, 有关法律方面的鉴定直接由司法部门自己的专业人员完成, 但由于交通事故技术鉴定需要知识型和经验型的专家, 有时需要聘请公检法系统以外的学者或工程师对某些特殊交通事故进行技术鉴定。例如, 在北京、云南以及东北就有这样的一些专家和学者。

与此相类似的是由保险业成立的交通事故技术鉴定工作室(或委员会)。前者的主要业务是通过事故技术鉴定为交通事故办案人员提供确定事故责任的技术依据。这类机构的专业人员一般应是保险机构的职员, 主要业务是与车辆有关的鉴定。

对于后者而言, 主要责任是对车辆损失进行技术鉴定, 也辅助性地借助技术鉴定判断事故的责任, 有时会与前者鉴定结论发生冲突。

第二类机构是由一些大学和汽车交通研究院所的专业人员成立的交通事故研究室(鉴定工作室)。由于大学和研究院所专业人员齐备和设备先进, 所以, 可接受公检法系统委托的有关技术难题进行鉴定, 或为事故当事人进行技术咨询。而在交通事故技术鉴定作为职业的发展初期, 主要是接受前者的委托, 从事交通事故有关工程方面的技术鉴定业务。在这种机构工作的专业人员必须由法学、医学、心理学和工程技术专家组成, 而且工程技术专家应占绝对多数。

第三类机构主要是独立职业者成立的“交通事故技术鉴定工作室”, 它一般由很少几个人组成。这些人一般应为有较高工程学历(主要拥有交通、车辆、

机械、力学等学位)的技术人员、经验丰富的高级技工和曾从事交通处理的退休交通警察。在交通事故技术鉴定形成行业的初期, 退休交通警察和高级技工将占很大比重, 而随着该行业的逐渐成熟, 他们的作用和比例逐渐减少, 而知识型的专业技术职业鉴定家将逐渐增加。

鉴于回避制度, 第一类机构随着该行业的发展, 将逐渐减少在技术鉴定行业的比重, 而主要转向或集中于司法鉴定业务。

2.2 交通事故技术鉴定作为职业的前景

交通事故技术鉴定能否形成行业或形成一个类似律师的职业群体, 极大地取决于社会的发展, 也就是说, 依赖于汽车的普及率、交通事故发展的严重程度、法律的完善程度以及社会公众文化素质与法律意识的提高。

但是, 交通事故技术鉴定在我国已经处于萌芽状态, 并有逐渐发展壮大趋势。实际上, 80 年代初期一度在长春市成立的, 由长春市交警部门、保险公司和吉林工业大学等有关人员组成的交通安全委员会, 就是典型的交通事故技术(咨询)鉴定机构, 对当时的交通安全和事故鉴定起到了推动作用。在中国起到了交通事故技术鉴定的启蒙作用。

由于各种原因, 交通事故技术鉴定一直由交通警察直接负责。之所以目前产生交通事故技术鉴定的萌芽, 可能有如下因素:

首先, 随着汽车和交通业的发展, 交通事故数量大幅度增加; 第二, 公民的法律意识和文化素质的迅速提高(以电视为主的大众传媒起到了重要的作用); 第三, 警力及其技术力量的不足, 无法应付如此众多的交通事故问题; 第四, 道路交通条件日趋复杂和汽车技术与交通技术的日新月异, 交通警察因业务繁忙而无法适应技术的发展; 最后, 因交通事故纠纷调解失败而诉诸民事诉讼的数量逐年增加。

基于这些因素, 才有了交通事故技术鉴定的社会需求。

3 汽车交通事故技术鉴定的业务范围

3.1 业务范围

汽车交通事故技术鉴定的业务范围主要是从事与汽车和交通相关的检验、鉴定、咨询和指导等技术工作。显然, 它包括三个业务领域, 第一是汽车的质量监督与检验, 在我国属于汽车质量监督检验中心(所)的业务范围; 第二是汽车技术性能检验, 属于汽车诊断检测站的业务范围, 第三是交通事故技术鉴

定。交通事故技术鉴定的车损鉴定和伤残鉴定的业务范围清楚,在我国已比较成熟。而与交通事故有关的事技术鉴定却是各个学科的交叉边缘,目前我国有所造诣并能够适应实际业务素质要求的专业人才极为匮乏,可借鉴的经验相对律师和法医业务体系而言不足为道。

3.2 知识结构

在欧洲要求汽车交通事故技术鉴定的从业者至少受过三年以上的高等教育,并依据相关规定获得有关部门的认可。

按照职业的工作性质可分为两类,第一类是机动车辆车损与评估,第二类是道路交通事故鉴定。根据工作性质的不同所需要的知识也有所区别。

3.2.1 基础知识结构

- 一般基础知识,包括数学、化学、工程力学、热力学、材料科学、机械原理、机械零件、工程制图、成型技术、测量—控制—调节技术、电子技术、电子数据处理(软件、硬件、通讯)、光学技术、照相技术、交通设施、人体生物物理、法律文书写作、修辞学。

- 汽车营销学,包括汽车制造、汽车贸易、汽车驾驶与维修、旧车交易、汽车及零件再生利用、汽车营销经济。

- 汽车技术使用,包括汽车技术术语、汽车构造(总成、结构件和功能件)、汽车与交通法规(如机动车安全运行技术条件、道路交通管理条例等)、汽车分类、汽车发动机、汽车驱动力、汽车行驶系、汽车尺寸极限、汽车造型、汽车电器、汽车电子应用。

- 汽车力学,包括车轮受力、汽车受力、行驶原理。

3.2.2 专业知识结构

法规方面,包括诉讼程序、司法鉴定的义务、司法鉴定的程序与内容、司法鉴定的依据等。

技术鉴定形式和程序,包括证据、辩护、辩论等。

鉴定概论,包括定义、意义、目的、要求、基础、组成和形式、鉴定种类等。

委托,包括接受委托、询问、鉴定拟定、价值鉴定、鉴定证明等。

汽车评估,包括接受委托、询问、鉴定拟定、鉴定送达、鉴定检验、汽车检验鉴定。

车损鉴定,包括接受委托、询问、鉴定拟定等。

汽车性能鉴定,包括汽车技术性能鉴定、证明确认鉴定。

特殊鉴定,如毛发鉴定、灯具鉴定、车锁鉴定、

车胎鉴定、安全带鉴定、头盔鉴定等。

道路交通事故鉴定,包括接受委托、询问、鉴定拟定、交通控制技术问题鉴定、视距鉴定、安全咨询、节能咨询、环保咨询等。

因此,从事汽车交通事故技术鉴定的专业人员,除了必须掌握理论力学、汽车理论、事故工程学、结构力学、汽车构造、道路工程学和交通工程学等专业知识外,还需要具有心理学、医学(解剖学和外科学)、法学(交通法规学和痕迹学)的一般知识。

4 结束语

汽车的发明为人类的交通和运输带来了极大的便利,但交通事故又造成全球性的社会文明病。交通事故导致人员伤亡和财产损失以及心理和精神损失。同时交通事故也带来了一系列的民事纠纷和诉讼。公正地处理交通事故和划分事故的责任,需要借助可信的证据,交通事故技术鉴定有时是交通事故处理的重要过程。因此,交通事故技术鉴定是疑难交通事故处理的有用依据之一,也是维护事故受害者权益,惩罚肇事者的重要措施。

交通事故技术鉴定是一个专业性很强的、基于知识的新职业。从事该职业的专业人员必须由法学、医学、心理学和工程技术专家组成,并且工程技术专家应占多数,他们应是具有多学科知识的综合型、知识型的专门人才。其必须掌握工程力学、汽车理论、事故工程学、汽车工程学、道路工程学和交通工程学等专业知识,并且需要具有心理学、医学(解剖学和外科学)、法学(交通法规学和痕迹学)的一般知识,以及实际工作经验,方能具有承担复杂的交通事故技术鉴定(咨询)业务的能力。

参考文献:

- [1] 许洪国. 汽车交通安全技术发展与趋势. 北京: 中国安全科学学报, 1999 (1).
- [2] 许洪国. 道路交通事故分析与再现. 长春: 警官教育出版社, 1996-12.
- [3] 许洪国. 交通事故力学与再现分析. 长春: 吉林工业大学研究生教材, 1993-10.
- [4] Böttner Rolf. Der Kfz-Sachverständige; Status Anforderungen Ausbildung. Verlag Information Ambis GmbH, 1992.
- [5] Max Danner et al. Technische Analyse von Verkehrsunfällen Euro-tax AG. 1994.
- [6] G Murray Mackay. Vehicle and road safety in the next century, International Symposium concepts 2020 Road transport, Vehicles and the motor industry into the next century, TNO Road-Vehicles Research Institute. The Netherlands 1995.