

风险减量管理者 高品质服务提供者

北部湾财产保险股份有限公司深圳分公司
2023年物流安全生产责任险风险减量管理服务报告

以服务延伸
创造价值

把服务做成我们的核心竞争力
做风险减量管理者，创造共享价值
做高品质提供者，创造服务新价值

目 录

序 言.....	1
一、目的.....	2
二、编制依据.....	4
相关法规及规定.....	4
标准和规范.....	4
标准和规范.....	5
三、术语及定义.....	7
四、基本要求.....	9
五、危害因素辨识.....	11
六、风险识别及采取措施.....	13
七、违法驾驶行为及其特征.....	18
八、相关建议.....	32

序言

风险减量服务是保险业服务实体经济发展的有效手段之一，对于提高保险公司抗风险能力、降低保险公司风险成本具有积极作用，也是彰显保险的风险管理特征，满足社会公众对保险业风险减量服务的需求和期盼，特别是安全生产领域高危行业的风险减量需要，协助投保企业开展风险减量工作，推动保险业高质量发展，助力维护国家安全和社会稳定的途径。

随着物流行业的不断发展，安全生产责任保险变得越来越重要。我们的风险减量管理服务旨在帮助识别和降低潜在的风险因素，并确保业务运作安全可靠。

该报告将对物流运营进行全面评估，并提供针对性的建议，以确保符合最新的安全标准和法规要求。我们的专家团队仔细分析运输流程、设备和员工培训等方面存在的潜在问题和漏洞，并提供定制化的解决方案，以帮助降低事故的发生概率和损失的严重程度。

一、目的

为贯彻落实《安全生产风险分级管控与隐患排查治理双体系暂行规定》的精神要求，建立物流运输行业安全生产事安全生产分级管控长效机制，加强事故防范工作，防止和减少事故的发生，保障员工生命财产安全，特制定本报告。

牢固树立安全发展观念，强化安全生产责任落实，建立物流运输企业风险分级管控体系，全面排查、识别、评估安全风险，落实风险管控责任，采取有效措施控制重大安全风险，对物流运输企业风险点实施标准化管控；建立完善隐患排查治理体系，全面排查、及时治理、消除事故隐患，对隐患排查治理实施闭环管理；建设信息平台，利用信息化手段对企业双重体系运行情况实施动态、精准监管，提升运输企业安全生产工作水平，确保安全生产形势持续稳定好转。

物流运输企业风险分级管控和隐患排查治理体系，是在对物流运输企业作业场所存在的岗位作业风险、交通运输企业安全管理、环境条件基础上，综合考虑运输企业作业岗位风险等级、安全管理风险等级、环境管理等级的因素，进行风险评估分级，并据此有针对性地采取相应的管控措施。

为进一步加强安全生产工作，遏制事故的发生，我们在建立安全生产分级管控体系并开展专项行动，进一步落实企业的安全生产主体责任，规范交通运输企业开展风险分级管控工作，按照安全生产风险分级管控与隐患排查治理两个体系建设工作要求，全面排查、及时治理、消除事故隐患，对隐患排查治理实施闭环管理；提升交通运输企业本质安全生产水平，确保安全生产形势

持续稳定。

通过建立起完善、有效运行的安全风险分级管控和隐患排查治理体系，全面推进落实企业主体责任。

二、 编制依据

（一）相关法规及规定

- 《中华人民共和国安全生产法》
- 《中华人民共和国消防法》
- 《中华人民共和国劳动法》
- 《中华人民共和国职业病防治法》
- 《中华人民共和国突发事件应对法》
- 《中华人民共和国特种设备安全法》
- 《中华人民共和国环境保护法》
- 《使用有毒物品作业场所劳动保护条例》
- 《特种设备安全监察条例》
- 《危险化学品安全管理条例》
- 《工伤保险条例》（2010年修订）

（二）标准和规范

- JT/T1009-2015 液化天然气汽车维护技术规范
- GB/T30340-2013 机动车驾驶员培训机构资格条件
- JT/T198-2016 道路运输车辆技术等级划分和评定要求
- GB/T30012-2013 城市轨道交通运营管理规范
- JT/T891-2014 道路车辆清障救援操作规范
- GB/T22485-2013 出租汽车运营服务规范城市轨道交通列车驾驶员技能和素质要求第1部分：地铁、轻轨
- JT/T1003.1-2015 和单轨
- JT/T1076-2016 道路运输车辆卫星定位系统车载视频终端技术

相关要求

JT/T1274-2019 道路货物运输车辆类型划分

JT/T1018-2016 城市公共汽电车突发事件应急预案编制规范

JT/T961-2020 交通运输行业反恐怖防范基本要求

GB/T30341-2013 机动车驾驶员培训教练场技术要求

JT/T378-2014 汽车驾驶培训模拟器

GB5768.8-2018 道路交通标志和标线第8部分：学校区域

JTGH12-2015 公路隧道养护技术规范

JT/T999-2015 城市公共汽电车应急处置基本操作规程

JT/T1078-2016 道路运输车辆卫星定位系统视频通讯协议

JT/T1077-2016 道路运输车辆卫星定位系统视频平台技术要求

GB/T18833-2012 道路交通反光膜

JT/T1057-2016 交通运输法规管理信息数据元

GB25280-2016 道路交通信号控制机

JT/T1052-2016 城市公共交通出行分担率调查和统计方法

GB5768.7-2018 道路交通标志和标线第7部分：非机动车和行人

JT/T1095-2016 客车内饰材料阻燃标准

GB/T28789-2012 视频交通事件检测器

JT/T617.3-2018 危险货物道路运输规则第3部分：品名及运输要求索引

JT/T905.1-2014 出租汽车服务管理信息系统第1部分：总体技术要求

JT/T200-2020 汽车客运站级别划分和建设要求

JT/T489-2019 收费公路车辆通行费车型分类

- JT/T1112-2017 综合客运枢纽分类分级
- JT/T1045-2016 道路运输企业车辆技术管理规范
- JT/T475-2020 挂车车轴
- JT/T18-2020 交通运输标准制定、修订程序和要求交通运输企业安全生产标准化建设基本规范第4部分：道路普通货物运输企业港口码头结构安全性检测与评估指南（交通运输部）
- JT/T1180.4-20182011
- JT/T617.1-2018 危险货物道路运输规则第1部分：通则
- GB/T35786-2017 机动车电子标识读写设备通用规范
- JT/T711-2016 营运客车燃料消耗量限值及测量方法
- GB18434-2001 油船油码头安全作业规程
- JT/T1185-2018 城市轨道交通行车组织规则
- JT/T888-2020 公共汽车类型划分及等级评定
- GB/T22484-2016 城市公共汽电车客运服务规范
- GB/T33195-2016 道路交通事故车辆速度鉴定
- JT/T915-2014 机动车驾驶员安全驾驶技能培训要求
- GB/T37377-2019 交通运输物联网标识应用分类及编码
- JT/T808-2019 道路运输车辆卫星定位系统终端通讯协议及数据格式
- JT/T620-2018 零担货物道路运输服务规范
- JT/T1325-2020 行驶温度记录仪技术要求和检验方法
- JT/T911-2014 危险货物道路运输企业运输事故应急预案编制要求
- JT/T1134-2017 道路客货运输驾驶员行车操作规范

三、术语及定义

（一）风险评价

风险评价是对系统或作业中固有的或潜在的危险及其严重程度所进行的分析和评估，并以既定指数、等级或概率值作出定性、定量的表示。

（二）危险源

危险源是指可能导致事故的潜在的不安全因素。现实的各种系统不可避免的会存在某些种类的危险源。

（三）危害

危害是指可能造成人员伤害、职业病、财产损失、作业环境破坏的根源或状态。

（四）危险有害因素

指可能造成人员伤亡、疾病、财产损失、工作环境破坏的根源或状态。这种“根源或状态”来自作业环境中物的不安全状态、人的不安全行为、有害的作业环境和管理上的缺陷。

（五）危害因素辨识

识别组织整个范围内所有存在的危害因素并确定每个危害因素特性的过程。

(六) 风险某一特定危险情况发生的可能性和后果的组合。

风险(R)=频率(L)×严重度(S)，风险有两个主要特性，即可能性和严重性。可能性，是指危险情况发生的概率。严重性，是指危险情况一旦发生后，造成的人员伤害和经济损失的大小和程度。

(七) 工作危害分析法 (JHA)

是指通过对工作过程的逐步分析，找出其有危险的工作步骤，进行控制和预防。适合于对作业活动中存在的风险进行分析。

(八) 安全检查表分析法 (SCL)

依据相关的标准、规范，对工程、系统中已知的危险类别、设计缺陷以及与一般工艺设备、操作、管理有关的潜在危险性和有害性进行判别检查。适合于对设备设施存在的风险进行分析。

(九) 风险评估

评估风险大小以及确定风险是否可容许的全过程。

四、基本要求

（一）健全机构

为了确保每个作业人员生命安全和公司财产安全，需要全体干部、职工同心协力、齐抓共管；进一步关注每个职工的生命安全，关心各公司、单位的安全问题，已成为每个员工责无旁贷的责任。本着有岗就有责，有职就有责的原则，制定“一岗双责”安全责任制度，对于落实好安全工作，确保各项工作顺利开展具有重要的意义。物流行业企业建立主要负责人或分管负责人牵头的安全生产分级管控体系组织领导机构，明确从企业基层操作人员到最高管理层，都应当参与风险分级管控工作。主要负责人作为本单位安全生产分级管控建设的第一责任人，应保证安全生产分级管控工作的资源投入，其他部门及人员应负责职责范围内的安全生产分级管控工作，以确保交通运输企业安全生产能够得到有效的控制。

（二）完善制度

交通运输企业在隐患排查体系、安全生产标准化等安全管理体系的基础上，进一步完善风险分级管控制度及相关记录文件，形成一体化的安全管理体系，使风险分级管控贯穿于生产活动全过程，成为企业各层级、各专业、各岗位日常工作重要组成部分。

（三）组织培训

交通运输企业制定风险分级管控体系培训计划，分层次、分

阶段组织全体员工进行培训，使其掌握风险分级管控的内容与标准、工作程序、方法等，并保留培训记录。

（四）落实责任

交通运输企业建立风险分级管控目标责任考核及奖惩机制，并严格执行。

（五）基本原则

——坚持回归本源。把服务人民群众、服务实体经济、服务社会稳定作为财险业开展风险减量服务的出发点和落脚点，以减少风险隐患、降低重大风险损害为目的，积极协助投保企业开展风险减量工作。

——坚持统筹规划。加强全局谋划、战略布局，根据公司自身条件稳妥有序开展风险减量服务。

——坚持高质量发展。以市场需求为导向，加快转变发展方式，推动科技创新与风险减量服务的紧密结合，不断提升风险减量服务水平。

——坚持严守底线。依法合规，严格遵守各项监管规定，统筹安全与发展，牢牢守住不发生系统性风险的底线。

五、危害因素辨识

（一）辨识范围

- （1）规划、设计和建设、投产、运行等阶段；
- （2）常规和异常活动；
- （3）事故及潜在的紧急情况；
- （4）所有进入作业场所的人员的活动；
- （5）汽油、柴油的装卸、存储和加油过程；
- （6）作业场所的设施、设备、车辆、安全防护用品；
- （7）人为因素，包括违反安全操作规程和安全生产规章制度；
- （8）丢弃、废弃、拆除与处置；
- （9）气候、地震及其他自然灾害等。

（二）辨识内容

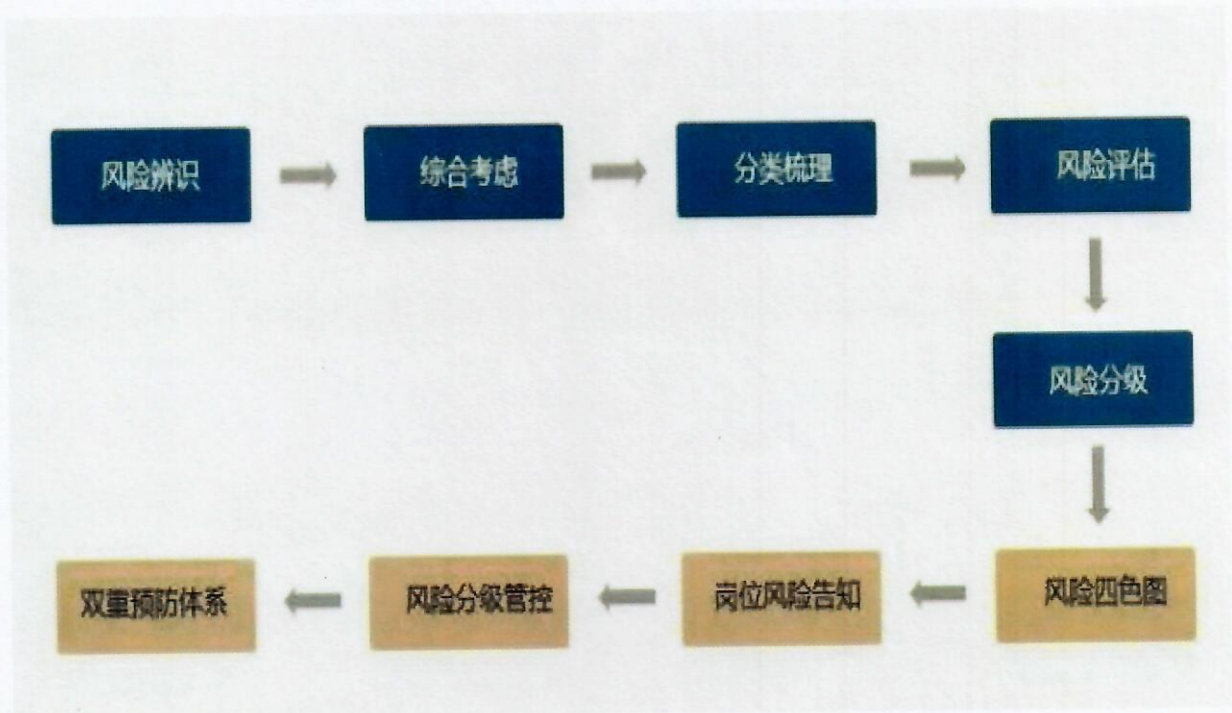
在进行危害识别时，应依据《生产过程危险和有害因素分类与代码》(GB/T-13861)的规定，对潜在的人的因素、物的因素、环境因素、管理因素等危害因素进行辨识，充分考虑危害的根源和性质。如，造成火灾和爆炸的因素；造成冲击和撞击、物体打击、高处坠落、机械伤害的原因；造成中毒、窒息、触电及辐射的因素；工作环境的化学性危害因素和物理性危害因素；人机工程因素；设备腐蚀、焊接缺陷等；导致有毒有害物料、气体泄漏的原因等。

（三）危害因素造成的事故类别及后果

危害因素造成的事故类别，包括物体打击、车辆伤害、机械伤害、起重伤害、触电、淹溺、灼烫、火灾、高处坠落、坍塌、锅炉爆炸、容器爆炸、其它爆炸、中毒和窒息、其它伤害。危害因素引发的后果，包括人身伤害、财产损失、停工、违法、影响商誉、工作环境破坏、环境污染等。

（四）风险识别、评价及控制流程

风险识别评价流程图如下：



六、风险识别及采取措施

（一）车辆行驶主要危险、有害因素辨识措施

道路运输安全的核心目标的不发生事故，任何事故的发生都有其原因，系统安全理论认为：危险源的存在是事故发生的根本原因，防止道路交通事故就是消除、控制道路交通系统中的危险源。在行车中了解危险源的知识，掌握行车中危险源的识别方法，可以更有效地避免道路交通事故的发生。

（二）识别道路运输中的危险源

在道路交通运输过程中，危险源这一概念来源于系统安全理论。系统安全理论始于美国，是目前安全生产领域应用最为广泛、最为重要的现代事故预防理论和方法体系，该理论认为系统或行业中存在的危险源是事故发生的原因。其中能量的意外释放是事故发生的根本原因，而对能量控制的失效是事故发生的直接原因。高速行驶的汽车，发生道路交通事故，会造成人员伤害、财产损失或者破坏环境，造成这些不良后果的原因，主要是高速行驶的汽车具有较大的动能，遇到阻隔，能量意外释放，具有较大的破坏力。高速行驶的汽车是危险源。

道路运输安全是安全生产领域的重要分支，生产安全问题不容忽视，道路运输过程中引入危险源概念，就是帮助驾驶员和运输企业更好的辨识道路运输过程中风险，并做到有效预防，从而遏制重特大道路交通事故的发生。

人类自从发明汽车(世界第一辆汽车问世是 1886 年)以来,采取了各种技术手段改善对汽车的控制,提高安全性,避免车辆交叉,减少交通事故,制定严格的道路交通安全法律法规,建设高等级道路、高标准的道路安全设施设备等,然而,道路交通中死伤事故的发生一直没有停歇。导致道路交通的主要原因在于,驾驶员操作不当、操作失误、操作错误或违章违规等,车辆的转向、制动等控制装置失效,使得高速行驶的汽车意外释放能量造成伤害。驾驶员操作不当、失误、错误或违章违规,转向、制动等汽车的控制装置失效等也是危险源。

(三) 危险源分类: 根据危险源在事故中所起的作用不同,可将危险源划分为根源危险源和状态危险源。

道路交通系统中的危险源,除了极端自然灾害,如地震、泥石流、洪涝灾害、台风、沙尘暴等根源危险源外,更多的则是状态危险源,道路交通系统中的状态危险源可能是汽车的一个机械故障、电路故障、轮胎爆胎、转向、制动等汽车的控制装置失效,可能是驾驶员的疲劳驾驶导致短时间的瞌睡、可能是不遵守交通规则闯红灯的电动自行车、可能是一次交通事故中的占道行驶的车辆、也可能是过马路猛跑的行人,这些状态危险源都会导致行驶的汽车失去控制或躲避不及,对他和自身造成伤害。道路运输过程中存在多种多样的危险源,这些危险源中,有的可能直接导致事故的发生,如车辆故障;有的可能是事故发生的深层次原因或根本原因,如企业管理不完善、管理制度不落实、责任不到人等;无论哪种危险源,只要存在,就会为事故的发生埋下隐患。

根源危险源一是指客观存在的能量、能量载体或危险物质，它能直接引起人员伤害、财产损失或破坏环境的根本原因，是导致事故发生的主体，并决定事故后果的严重程度。

- **状态危险源** 一是指可能导致能量、危险物质约束条件或限制条件措施破坏或失效的因素，它是引发事故的必要条件，决定了事故发生可能性的大小。状态危险源出现得越频繁，发生事故的可能性就越大。

事故的发生必然有危险源的存在，而且是两类危险源共同作用的结果。因此，要预防事故的发生，关键是能够识别现实存在的各种危险源的特性，根据危险源的性质采取相对应的控制措施，制定必要的约束条件或采取相对应的控制措施，使根源危险源得到有效的控制，使之处于相对安全或稳定的状态，同时要消除、控制状态危险源。需要注意的是，同一危险源在不同的状态下可以具有不同的特征，即危险源的特性会随着时间、空间等的变化而有所不同，如因道路条件的不同，同样是 80km/h 的速度行驶时，在山区低等级道路行驶比在高速公路行驶更容易发生事故。另外，驾驶员在不同线路运输，每次驾驶车辆经过同一路段时，所遇到的交通状况都是不同的，危险源也会不一样。因此，在车辆运行过程中，驾驶员不能忽略或低估各种不安全的因素。一方面，要根据环境和道路条件控制好车速，尽量降低根源危险源的影响；另一方面，要牢记“集中注意力、仔细观察、提前预防”三条安全行车黄金原则，及时、准确地排查安全隐患，防范各种状态危险源的影响。

- **潜在危险性：**是指一旦触发事故，可能带来的危害程度或损失大小，或者说危险源可能导致交通事故的大小。
- **存在条件：**存在条件是指危险源所处的物理、化学状态和约束条件状态。例如，交通周围环境中存在道路障碍物，驾驶员视线受影响等情况。
- **诱发因素：**虽然不属于危险源的固有属性，但它是危险源转化为事故的外因，而且每一类型的危险源都有相应的敏感触发因素，敏感的触发能引发的意外事故。如物质燃烧、爆炸时释放出大量的热能，破坏环境或损毁物体；运动状态中的汽车所具有的动能，如发生碰撞就会释放出其运动时具有的动能，使运动状态转变静止状态，而这些动能则传递给别的物体（造成人员伤害、财产损失或者破坏环境等）。

危险源主要包括三个方面的因素：

1. 驾驶员、其他交通参与者的不安全行为；
2. 车辆、行李物品、车载货物的不安全状态；
3. 道路运输环境的不安全因素；

（四）人的不安全行为及其特征

在影响道路交通安全的各种因素中，人是起主导作用的因素，人的不安全行为主要是指各种交通参与者的违法行为、不规范操作等。一般包括驾驶员和其他交通参与者。其中驾驶员违法驾驶

是引发道路交通事故的重要原因之一。道路客货运输驾驶员比较典型的违法行为是：超速行驶、违法装载（客车超员、货车超载）、驾驶“带病”车辆上道路行驶、违法超车、占道或逆向行驶、疲劳驾驶、未按规定行驶、酒后驾驶、无证驾驶、行驶中接打电话、违法停车或违法倒车等等。

驾驶员在职业的开车生涯中养成的某些个性特征。如强烈的竞争驾驶技术意识，对超速、超车、抢行等行为习以为常，把驾驶当做显示绝技的手段，这种心理特征深深地影响着在日常生活中的驾驶行为，容易使驾驶员出现危险的驾驶行为，酿成交通事故。

行驶中拨打接听电话、发短信、观看影像、吸烟、低头拿东西、分散注意力、扭头与旁边乘客说话等，这些不经意的侥幸心理小动作往往就是驾驶员个性存在的缺点，导致行车时十分危险的交通安全隐患。

七、违法驾驶行为及其特征：

（1）超速行驶

- ①增加汽车的制动距离，易发生追尾。
- ②视野变窄、反应时间延长、车辆稳定性下降。
- ③在转弯时受到的离心力增大，易出现车辆侧滑。
- ④长时间高速行驶，轮胎磨损加大、热量增加、爆胎危险易出现性能异常。

（2）违法装载

- ①构成车辆或货物的不安全状态，影响车辆操控性能。
- ②增加事故危险程度。

（3）驾驶“带病”车辆上道路行驶

- ①影响车的操控性能。
- ②引发制动、转向等失控或爆胎危险。

（4）违法超车

- ①必须借用左侧相邻车道或占用对向车道行驶，与其他车辆形成交通冲突。
- ②超越前车时可能出现超速行驶。
- ③超车后，返回车道时与被超车辆安全距离不足。
- ④前方视线不良，没有全面观察到交通情况而盲目超车。

(5) 占道行驶或逆向行驶

①与对向来车形成交通冲突。

(6) 疲劳驾驶、酒后驾驶、行车中接打电话

①驾驶员注意力分散、反应时间延长。

②操控能力下降、错误操作增多。

(7) 未按规定让行

①与对向来车形成交通冲突。

②驾驶员集中精力于抢行，忽视了交通状况的全面观察。

(8) 违法停车或倒车

①在行车道内停车或在高速公路停车上下客，影响后续来车的正常通行。

②未按规定正确摆放危险警告标志或开启车灯，使其他交通参与者不能正确辨识潜在的危险。

③借过路口时，冒险倒车，与后续来车形成交通冲突。

(9) 无证驾驶

①没有接受过道路交通安全知识培训，缺乏安全意识。

②驾驶与准驾车型不符，缺乏安全操控知识和驾驶技能。

③无资质从事运输活动，驾驶员缺乏安全运营的基本知识面和技能。

(六) 驾驶员操作不当及其特征：

(1) 行驶路线与位置不当

- ①骑压道路中心线行驶或占道行驶，尤其是在转弯路段，与对向来车形成交通冲突。
- ②长时间骑压车道分界线行驶，使后续来车不能正确理解其行驶意图，并使其产生不良情绪。
- ③长时间占用快速车道慢行，迫使其他车辆变更车道，使其产生不良情绪。
- ④转弯时，不注意内外轮差，不能安全通过。
- ⑤路基松软路段，与路边距离过近，易发生侧翻。

(2) 转向操控不当

- ①快速通过转弯路段时，转向过度或不足者，易发生侧翻或坠车。
- ②遇其他交通参与者突然横穿道路，急打方向避让，易发生碰撞、侧翻或坠车。
- ③遇对向来车占道行驶，急打方向避让，易发生碰撞、侧翻或坠车。

(3) 制动操作不当

- ①在湿滑或结冰路面上紧急制动，易发生侧滑。
- ②下长坡时，频繁使用行车制动时，出现制动毂（盘）过热衰退。

(4) 挡位使用不当

- ①上坡时挡位使用不当，出现熄火溜车。
- ②下坡时使用高速挡，未充分利用发动机阻力制动，被迫频繁使用行车制动。

(5) 会车操作不当

- ①会车时未提前减速，在高速状态下向右避让，出现过度转向。
- ②在坡路、悬崖路、障碍物路段会车时，未按规定让行，易发生

碰撞或坠车。

(七) 驾驶员最危险的五大驾驶错觉：驾驶员由于受生理、心理、年龄、身体条件及行车环境等诸多因素的影响，驾驶员在行车中往往会产生各种各样的错觉，导致错误操作而造成险情。因此，驾驶员（特别是新手）应了解这些易引起错觉的特性，并在行车中加以预防，才能保证行车安全。

(八) 跟车距离错觉 --对于路上各种类型的车辆，驾驶员有时会对来车的车长、会车间距、跟车距离产生错觉，使会车的距离不够和跟车的距离过近而导致事故的发生。常见的有：同样距离，白天看起来近，而在夜间较昏暗时感觉远；前面是大车时感觉距离近，是小车时感觉距离远。

(2) 速度错觉 --行车过程中驾驶员大多是根据观察到的景物移动作参照物来估计车速的，并不是完全依靠车辆自身车速表的指示针来判断。路边景物多时易高估车速，景物少时易低估车速；长时间以某一速度行驶后会对该速度产生适应，对其余速度易于错估，特别是误将高速低估是非常危险的。机动车从郊区驶进城区易发生追尾撞车事故，就是这个原因。

(3) 弯度错觉 --驾驶员在公路上行驶的快慢，经常随公路的弯度而改变。变速的程度如何也会造成错觉。一般对于未超过半圆的圆弧，驾驶

员往往感觉到的

曲率半径总是比实际的小，圆弧的长度越短越感到曲率半径小。在连续转弯的山道上行驶，驾驶员会感到山区比平地容易转弯，所以在行驶中高速连续急转弯是很危险的。

(4) **颜色错觉** ——在市区等交通复杂路段，周围景物五颜六色，相互交错，容易分散驾驶员的注意力，特别是夜间，容易将路口红绿灯当成霓虹灯；把停驶车辆的尾灯当成行驶车辆的尾灯；把前车的刹车灯错看成尾灯等。另外，夏季戴墨色太阳镜时易将浅色物体“滤”掉，产生错觉。

(5) **光线错觉** ——太阳光、反射物体的亮光、车头迎光、夜间远光灯强光等会使驾驶员的视觉一时难以适应，如车的明亮车窗、阳光下路旁树木交替变换的阴影、原野上积雪的反光、进出隧道时光线的变化等，都容易使驾驶员产生眩晕，形成光线错觉，从而导致操作失误。

(九) **其他交通参与者的不安全行为及其特征：**其他机动车

- ①出现强行加塞、抢行等不安全驾驶行为，寄托于他人礼让，与其他车辆形成交通冲突。
- ②以我为中心的驾驶员，当他人影响自己正常行车时，易产生报复心理。
- ③新手不能熟练操控车辆，容易妨碍他人正常驾驶，并产生情绪波动。

④道路养护或工程作业车辆会在路侧临时停车作业，影响后续来车的正常行驶。（2）行人及过路的动物

- ①儿童缺乏交通安全常识，玩耍时不顾及周边的交通情况，突然横穿道路，形成交通冲突。
- ②儿童行为不自知、容易在车辆周边玩耍，因身材矮小，容易落入驾驶员视觉盲区。（电视上的案例）
- ③老年人反应迟钝、行动缓慢，应变能力差。
- ④年轻人喜欢并排行走或戴耳机听音乐，不注意周边的交通情况，妨碍机动车的正常通行。
- ⑤遇到过路的动物，鸣喇叭时受到惊吓，乱跑乱窜。

（3）骑自行车或电动车

- ①青少年成群骑自行车时喜欢逞能、冒险，速度比较快，不顾及周边的交通状况。
- ②雨天，骑车人只顾低头避雨，匆忙赶路，不注意遵守交通规则，妨碍机动车的正常通行。
- ③当非机动车道的路况不好时，骑车人常常占用机动车道行驶，妨碍机动车的正常通行。
- ④前方有障碍物时，骑车人会突然改变行驶路线绕行，形成交通冲突。
- ⑤骑电动车人突然横穿道路或在车辆之间穿行，形成交通冲突。

（十）车辆、货物的不安全状态及其特征

在道路运输过程中，车辆、行李物品、车载货物也是不安全因素。车辆本身特点引发的行车不安全因素，包括车辆结构、技术状况、车内物品（车载货物）存在的危险。

1. 车辆的不安全状态及其特征:

(1) 车辆技术参数的影响

①车身较长、较宽的车辆，驾驶员看不到盲区内交通情况。转弯时容易发生碰撞、刮擦内侧行人、非机动车或其他机动车；在山区道路或低等级公路上行驶时，常常选择骑、压道路中心线或占用对向车道行驶，与对向来车形成交通冲突，行车风险也大大增加。

②满载总质量较大的车辆，惯性大、制动距离长，危害程度高、破坏性大、损失严重；提速或加速慢，容易被后车追尾或迫使其他机动车频繁地变更车道、超车，事故危险性也增加；如果前方有紧急情况时，不能及时减速停车；遇软路基、路肩、危桥时容易压垮道路设施。

③车体重心高的车辆，行驶稳定性差，转弯时速度过快则容易发生侧翻。

(2) 车辆运行状态的影响

①发动机故障：车辆无法启动、中途熄火、发动机过热、发动机异响、无法正常操控、车辆抛锚后应急停车影响其他车辆正常通行等。

②发动机舱温度过高，容易发生火灾。

③行驶中车身振动大，车辆在经过坑洼路面时，颠簸严重，使驾驶员或

乘客感觉不适，还可能使装载的货物掉落或容易使货物产生位移。

(3) 车辆制动系统故障的影响

①制动盘（鼓）、制动管路等存在故障，容易造成制动失效，车

辆失控。

②驻车制动器效能降低，坡路驻车能力下降，容易发生溜车。

(4) 车辆转向系统故障的影响

①转向盘自由行程过大，容易出现转向不足或转向过度，不能按行驶意图转向。②转向助力失效时，转向盘操控困难。

(5) 车辆传动系统故障的影响

①离合器自由行程过大，分离不彻底，挂挡困难；离合器自由行程过小或没有，容易打滑。

②变速器挂挡困难、容易脱挡，车辆难以正常行驶。

(6) 车辆照明、信号装置故障的影响

①前照灯损坏，夜间驾驶或能见度低时，影响驾驶员无法观察道路交通情况。

②转向灯损坏，不能正确传递行驶意图。

(7) 车辆行驶系统故障的影响

①车辆悬架、减振系统出现故障，车辆经过凹凸不平路面时，颠簸严重引起车辆其他机件的损坏。

②轮胎磨损严重、有裂纹或气压不符合标准或要求，与路面的附着能力下降，容易发生爆胎。时速超过 120Km/h 时爆胎，死亡率 100%。

③轮胎有夹石或异物，车辆在高速行驶时甩出路面而砸伤路边行人或动物。

(8) 其他安全部件失效的影响：

①后视镜破损、风窗玻璃损坏：影响驾驶员观察。

②刮水器失效，在雨雪天行车时，影响驾驶员视线。

- ③ 车速表故障，驾驶员不能正确判断行车速度。
- ④ 安全带织带破损、不能正常系扣，在发生碰撞、翻车等事故时，无法
- ⑤ 灭火器、安全锤等应急工具缺失，发生火灾时的应急处置变得困难。
- ⑥ 车身反光标识缺失，其他机动车驾驶员在夜间无法正确辨识。
- ⑦ 喇叭失效：喇叭不响，其他驾驶员和交通参与者听不到车辆靠近信号
- ⑧ 遮阳板掉落：驾驶员眼睛被太阳光直射，影响观察。
- ⑨ 保险杠损坏：车辆发生碰撞等事故时，无法吸收、缓和外界冲击力。
- ⑩ 座椅头枕损坏：紧急制动或车辆发生碰撞时，驾驶员和乘客头部得不到保护，颈椎易受伤害。

2. 行李物品、货物的不安全状态及其特征：在运输过程中，行李物品的摆放及货物装载不正确或不合理，会给车辆运行带来安全隐患。

(1) 客车行李物品的不安全因素：

- ① 随车携带易燃、易爆等危险物品，容易引发火灾、爆炸等事故。
- ② 行李物品占用安全通道或堵塞安全出口，影响紧急情况下的安全逃生。
- ③ 行李物品摆放不正确，从行李架掉落，容易造成伤害乘客。

(2) 货物的不安全因素：

- ① 货物堆码过高，提高整车的重心，行驶稳定性变差。
- ② 货物覆盖不严或固定不当，容易脱落或遗撒，影响后方来车的

正常通行。

③没有按照货物运输要求采取相应的防范措施,导致货物处于不稳定状态。

(十一) 运输环境的不安全因素及其特征

道路运输环境包括车辆运行中的路面条件、交通状况、天气条件等,会对车辆与轮胎的附着能力以及驾驶员的视线、心理状态、操控能力产生影响,是引发道路交通事故的原因之一。驾驶员掌握各种道路运输环境的不安全因素,是确保行车安全的前提。城市道路、高速公路、山区公路、乡村道路等不同类型的道路,由于道路线形、路面条件、交通安全设施、交通参与者等特点不同,车辆运行时所面临的风险也不同。另外,夜间和雨天、雾天、雪天、高温天气等不同天气下,由于能见度、路面条件、交通参与者等特点不同,给行车安全带来不同的安全隐患。

1. 道路条件的不安全状态及其特征:

(1) 城市道路的不安全因素:

- ①交叉路口机动车、非机动车、行人混行,交通冲突点较多。
- ②车辆进出主干线、支线路段时,驾驶员视线会受灌木丛、树木或建筑物的阻挡,会与其他车辆形成交通冲突。
- ③公交站点人员密集,行人会从停靠的公交车前面横穿道路或为追赶公交车而不顾及周边的交通情况。
- ⑤出租汽车遇到路侧乘客招手时,会突然靠右侧停车,与其他车辆形成交通冲突。
- ⑥路段施工造成行车道减少、路面不平整,影响机动车的正常

通行。

- ⑦ 交通高峰时期，会出现车辆经常突然变更车道或强行加塞。
- ⑧ 排水井盖附近的路面因长期碾压出现凹凸不平，高速状态下碾压容易产生爆胎，高速时急转向避让容易发生事故。
- ⑨ 雨季或暴雨后，城市地下排水系统工作状况不良，容易导致桥涵路面

积水，影响机动车正常通行。

(2) 山区道路的不安全因素：

- ① 道路依山而建，等级较低、路面狭窄、坡度较大、急弯路段多。
- ② 上坡时，需要车辆有较大的驱动力，挡位使用不当或不及时会导致发动机熄火、溜车。
- ③ 在上坡路段临时停车处置不当，溜车。
- ④ 下长坡频繁使用行车制动器，容易导致制动失效。
- ⑤ 转弯路段于，驾驶员视线受阻。
- ⑥ 在转弯路段，占道行驶，与对向来车形成交通冲突。
- ⑦ 临崖路段的路面狭窄，会车操作不当容易发生坠车。
- ⑧ 雨季或久旱暴雨后，可能出现山体滑坡、落石、泥石流、路基松软、
- ⑨ 路基塌陷等，容易造成事故。
- ⑩ 秋季或海拔较高处，容易出现雾团，影响驾驶员视线。

(十二) 发生交通事故后，司乘人员应采取哪些自救、急救措施：

1、发生交通事故后，车辆必须立即停车。停车后按规定拉紧手制动，切断电源，开启危险信号灯，如夜间事故还需开示宽灯、尾灯。在高速公路发生事故时还须在车后按规定设置危险警告标志。保持头脑清醒，要镇定，切记不要慌张；

2、报告事故发生的时间、地点、肇事车辆及伤亡情况，在警察来到之前不能离开事故现场。必要时，在报警的同时也可以向附近的医疗单位、急救中心以及消防部门呼救、求援；

3、如事故中有人受伤，应设法送医院抢救治疗，除轻伤本人拒绝去医院诊断外，一般可以拦搭过往车辆或通知急救部门、医院派救护车前来抢救。对于能现场采取抢救措施的，应尽最大努力抢救。在无过往车辆或救护车的情况下，也可动用肇事车将伤员送医院抢救，留人员看护现场；

4、在车祸中死亡的人里，有的本可挽回生命；受伤的人里，有的本可避免或减轻伤残，但事实上却未能挽回或避免。究其原因，往往是因为现场人员救护不当造成伤员伤情加重、不会抢救措施或因其他原因的延误而失去抢救时间等导致不该发生的死亡和伤残。因此学习交通事故的急救与自救非常重要。

● 交通事故避险：

1、行人和机动车驾驶员应遵守交通规则。禁止酒后驾驶、非司机开车、疲劳驾驶、带故障行车、超速驾驶。系好安全带。

2、发生交通事故后应立即逃出车厢，迅速在就近的低于事故地点高度的安全地段休整、自救与互救，因为发动机和油箱瞬间可能发生火灾或爆炸。

3、撞车时，坐车者双手护头，从座位下滑，减少撞击力。

4、4. 汽车翻滚时，坐车者双手应紧紧抓住车的某一部位，身体紧靠在座位上。

● 交通事故的救护办法：

1、交通事故的现场救护关键是：1. 抢时间，“白金 10 分钟、黄金 1 小时”，最初的 10 分钟、1 小时内的抢救是最关键的，正确的早期救护可以挽救伤员的生命和减低伤残，所以要快速呼叫“120”；2. 防止脊椎错位和脊髓损伤，

2、实施有效地抢救伤员，首先迅速判断伤者有无生命危险：

3、如果伤员已经昏迷，对外界刺激反应消失，或瞳孔两侧大小不等，呼吸不规则，脉搏不清，均说明情况严重。对神志昏迷的伤员，应注意保持呼吸道通畅，如果口腔中有呕吐的食物、痰、血块等异物，应予以及时清除，并使伤员的头后仰，以防堵塞呼吸道，造成窒息死亡。

4、如果伤员的心跳呼吸停止，应立即胸外心脏按压(每分钟 100 次)、人工呼吸，二者比例为 30：2。

5、如果伤员出现烦躁不安、脉搏变弱而快、呼吸急促、颜面苍白等情况，说明伤者有大出血，并已进入休克状态，此时应抓紧时间送医院。

6、伤口止血办法和包扎办法:

7、1)对于出血伤口的伤员要及时给予止血,最好的方法是用绷带加压包扎止血,即用干净的布块覆盖伤口,然后用绷带或皮带加压包扎。应用这种止血方法,可以使肢体的远端仍存在血液循环,有利于肢体的保存,比较安全和方便。如有喷射状大出血,加压包扎无效,可运用止血带(或布条)扎紧肢体近端。在使用止血带时,应记录结扎时间,一般上肢不超过一小时,下肢不超过一个半小时;如果时间过久,会造成肢体坏死。若转运伤员时间较长,要定时放松止血带5分钟,防止肢体坏死。

8、由于交通事故一般发生在野外,伤口可能有砂粒沾染,所以现场处理要格外小心,对伤口表面的异物要小心取掉或清水冲洗,若有烦躁不安、脉搏变弱而快、呼吸急促、颜面苍白等情况,应首先运送到医院或呼叫“120”。外露的骨折端不要复位,以免将污染的脏物带入深部。

● 搬运、护送中应注意的事项:

1、搬动伤员时,要保持脊柱平直,首先在原地要对颈部进行固定(可以使用颈托或其他代替品),搬运人员应由3-4人同时托起,或使用铲式担架,目的是防止脊椎活动,以免损伤脊髓或加重已有的脊髓损伤,导致截瘫或加重截瘫。

2、在转运过程中,伤员平卧于木板上,禁止伤员弯腰,用担架时要让伤员俯卧。应注意对骨折伤员要给予肢体固定,目的是减轻疼痛,减少骨折端的活动,以免加重血管、神经组织的损坏;

对于有肢体严重畸形、扭转现象的可用手作牵引肢体来矫正畸形，然后固定；对于开放伤口则不应复位；肢体固定用夹板，可就地取材，树枝、木条、硬纸板都可以用来作夹板的代用品。

3、对伤情严重的伤员，应送就近医院进行抢救，不要舍近求远，一味强调送大医院而延误抢救时间。

八、相关建议

加快发展保险业风险减量服务，提高防灾减灾救灾能力，我司特向保险人提供投保前风险查勘、整改意见回访、定期生产安全讲座服务。

通过定期培训、讲座、沟通会、拜访企业等的模式，深入贯彻思想，夯实实务，增进与相关方的维护与合规指导。具体如下：

1、投保前风险查勘

根据保险双方要求，结合行业特点，制定完善、科学的风险查勘计划。由具备专业知识背景的公估师负责风险查勘。

风险查勘报告包含内容如下：

a) 安全生产体系的排查

对安全生产体系存在的隐患和漏洞进行排查

b) 安全风险辨识、安全生产宣传的检查

c) 生产安全事故隐患排查。

根据行业安全生产数据，对高风险、隐患集中环节逐项分析、排查

d) 检查安全生产标准化建设

e) 检查员工安全生产意识

f) 检查劳保防护工具使用情况

g) 生产安全事故应急预案，必要时抽检预案演练效果

h) 对查勘发现的生产安全隐患如实报告并出具整改意见

i) 定期回访，检查整改完成情况。

2、安全生产讲座

根据保险双方要求，结合行业特点，编制贴合企业需求的安全生产课件。邀请具备专业知识的公估师宣讲安全生产风险与防控。

包含内容如下：

- a) 行业安全事故防控宣讲
- b) 劳保用品方法及必要性
- c) 安全生产风险防控意识
- d) 安全生产防控体系
- e) 安全生产防控标准
- f) 应急预案的建立
- g) 安全事故发生后的急救措施

广州鼎越信息技术有限公司

年 月 日