

海沧“3·22”一般道路交通事故调查报告

2026年3月22日11时17分许，驾驶人唐某高驾驶厦门运辉达物流有限公司所属闽D16****号重型半挂牵引车牵引闽DD***挂号重型罐式自卸半挂车，在海沧区海沧街道三都路C13号灯杆路段未注意观察路面情况且向右变更车道行驶影响相关车道内行驶的机动车的正常行驶，造成摩托车驾驶人颜某英当场死亡。

事故发生后，厦门市公安局交通管理支队海沧大队会同区应急局、海沧街道办等相关单位立即赶赴现场处置。为认真做好事故调查工作，依据《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》（国务院令第493号）等法律法规及市安委办相关要求，海沧区政府授权区应急局牵头组织区住建局和交通局、厦门市交通运输综合执法支队海沧大队、海沧公安分局、区总工会、海沧市政中心及海沧街道办等相关单位，成立了“海沧‘3·22’一般道路交通事故调查组”（以下简称事故调查组），依法依规对该起事故开展“一案双查”。

事故调查组坚持“科学严谨、依法依规、实事求是、注重实效”和“四不放过”原则，在公安部门查明事故经过、原因、人员伤亡、直接经济损失及交通事故责任认定的基础上，同步开展了对事故发生单位安全生产主体责任和属地政府、相关职能部门履职情况的调查，提出了对事故有关单位及人员的处理建议；针对事故暴露出的突出问题，也提出了事故防范措施及建议。

经调查认定，海沧“3·22”一般道路交通事故是一起因挂车

驾驶员唐某高在向右变更车道时未注意观察路面情况造成的一般生产安全责任事故。

一、事故基本情况

（一）事故发生单位相关情况

1. 事故单位概况

厦门运辉达物流有限公司成立于2020年4月16日，注册资本100万元，公司类型：法人商事主体【有限责任公司（自然人独资）】，法定代表人：王某辉，统一社会信用代码：91350200MA33QX****。公司自有营运车辆32部，配备安全管理人员3人、驾驶员25人。《中华人民共和国道路运输经营许可证》编号：闽交运管许可厦字35020520****（有效期至2028年2月1日），经营范围：道路普通货运，货物专用运输（集装箱），发证机关为区住建和交通局，发证日期为2024年2月1日。公司主要负责人王某辉持有道路运输企业主要负责人资格证（A0120243500****），有效期至2027年1月15日；车队林某扬持有道路运输业安全生产管理人员资格证（B0120213547****），有效期至2027年4月30日。

经查，该公司现实际办公地点在其租赁的原翔鹭石化有限公司厂区停车场内，日常车辆调度主要由王某辉负责。

2. 事故相关车辆情况

（1）【闽D16****号重型半挂牵引车】新能源/电，厂牌型号：豪沃牌Z74257Y384GZ****，发动机号：41125C04****，车

架号：LUECBFBE1SA51****，所有人：厦门运辉达物流有限公司，使用范围：普通货运，运输证号：35020502****，整备质量：10000Kg，准牵引总质量：38870Kg，该车检验有效期至2027年3月。该车强制险和商业险均投保于：中国平安财产保险股份有限公司福建分公司。

（2）【闽DD***挂号重型罐式自卸半挂车】厂牌型号：富洋达牌YHW9402****，所有人：厦门运辉达物流有限公司，使用性质：货运，整备质量：8200Kg，核定载质量：31800Kg，该车检验有效期至2027年3月。事发时，闽D16****号重型半挂牵引车牵引的闽DD***挂号重型罐式自卸半挂车系空车。

（3）【闽D2U***号普通二轮摩托车】品牌型号：厦杏三阳牌XS125****，车辆识别代号：LXMT CJPM0C402****，发动机号码：1200****，车辆所有人：颜某英，车辆检验有效期止2026年03月05日，车辆使用性质：非营运，机动车状态：达到报废标准，该车投保于中国大地财产保险股份有限公司厦门分公司。

（二）事故相关人员基本情况

1. 事故造成1人死亡，颜某英，女，公民身份号码：350211*****，系事故中闽D2U***号普通二轮摩托车驾驶人，在本起事故中当场死亡。

2. 唐某高，男，户籍地：贵州省铜仁市。驾驶证证号：522229*****，档案编号：5222*****，准驾车型：“A2D”，驾驶证状态：正常，2026年3月13日与厦门运辉达

物流有限公司签订劳动合同，系事故中闽 D16****号重型半挂牵引车牵引闽 DD***挂号重型罐式自卸半挂车驾驶人，在事发路段已有多次安全行车经历，在事故中未受伤。

（三）事故发生单位安全管理情况

厦门运辉达物流有限公司作为物流运营公司，按照相关行业要求建立有涵盖主要负责人、安全管理人员和驾驶员的安全生产责任制，根据公司实际情况制定有安全生产监督检查制度、从业人员安全管理制度、安全例会制度、安全培训和教育学习制度、设施设备货物安全管理制度、安全生产投入制度、文件和档案管理制度、安全生产事故报告和处理制度、安全生产目标考核与奖惩制度、安全生产业务操作规程、道路交通事故（自然灾害、突发事件）应急救援预案、安全风险分级管控制度、交通违法动态信息处理和统计分析制度、隐患排查治理制度等。2026年以来，该公司每月通过《安监企业端》APP定期上传企业安全生产管理台账，接收安全考核、动态监控管理等安全生产工作要求，线上检查结果1至2月份为合格，3月1日有1条从业人员学习情况不合格，3月31日复核为合格。对2026年3月份新入职驾驶员唐某高，2026年3月13日至15日对其进行24学时岗前安全培训并考试合格，并专门安排老司机带领熟悉路线。

从交警和交通运输等行业主管部门对该公司近年监管反馈的情况来看，该公司存在2026年第一季度未落实全员安全生产教育和培训，超速、疲劳驾驶等异常动态信息处理不及时和安全

生产隐患排查台账不规范等问题。以上存在的问题，已由相关行业主管部门依法进行了处理。

（四）事故发生经过

2026年3月22日11时17分许，唐某高驾驶闽D16****号重型半挂牵引车牵引闽DD***挂号重型罐式自卸半挂车沿三都路主车道由北往南行驶，行驶至三都路C13号灯杆路段由中间车道向右变更车道过程中，与由颜某英驾驶沿三都路主车道右侧车道同向行驶的闽D2U***号普通二轮摩托车发生刮碰，造成两车车辆受损及颜某英当场死亡的道路交通事故。

（五）事故现场道路及交通环境情况

事故发生在海沧街道辖区三都路C13号灯杆路段。三都路呈南北走向，南接沧江路，北接马青路，沥青路面，道路中间及主辅道间绿化带隔离，东西侧主车道各设有三条机动车道及一条辅道。主车道车道宽均为3.6米，辅道车道宽为5米，道路交通标志标线齐全，限速50km/h。主车道与沧江路交叉路口处由三车道变为四车道，左转车道在左数第三车道。事故发生时，天气晴，视线良好，路面干燥平整。

据了解，死者颜某英为事发路段南侧海沧保税港区西集中查验区一号控制室维序员。事发前一交叉路口，颜某英驾驶闽D2U***号普通二轮摩托车在事发路段最右侧第三道由北往南行驶；唐某高驾驶闽D16****号重型半挂牵引车，在中间第二车道与颜某英同向行驶。据唐某高陈述，其当日行驶路线为前方路口

第三车道左转前往海宇码头。经调阅事发监控并结合现场勘验分析：事发前，唐某高所驾闽 D16****号重型半挂牵引车前方和右后侧都有大车行驶，其在打右转向灯由中间车道向右变车道过程中与在正常车道内行驶的闽 D2U***号普通二轮摩托车发生碰撞；碰撞地点距离前方路口约 350 米，唐某高在港区交通拥挤嘈杂、右侧盲区不明的情况下过早急于变道。

（六）人员伤亡和直接经济损失情况

事故造成1人死亡，直接经济损失人民币180.2506万元。

二、事故应急处置及评估情况

（一）事故信息接报及响应情况

事故发生后，110 指挥中心接到报警，指派交警部门及 120 急救中心到场；各相关职能部门第一时间快速到场响应。

（二）事故现场应急处置情况

事故发生后，区政府按照“统一指挥、分级负责、属地为主、专业处置”的原则，协调组织各部门到场救援。交警部门立即对事故现场进行封控勘查、秩序维护及舆情管控；120 急救部门到位后，迅速进行现场救援；其他部门到场后各司其职，协同展开应急处置工作。

（三）医疗救治和善后情况。

目前死者家属情绪稳定，保险公司、涉事公司和死者家属就本起事故的善后赔偿已达成协议，保险公司理赔人民币 168.026 万元，涉事公司另赔偿人民币 12.2246 万元。死者颜某英遗体于

2026年5月10日火化，丧葬事宜已结束。

（四）事故应急处置评估

事故发生后，市、区两级领导高度重视，要求组织开展好善后和事故“一案双查”工作。公安、应急、建交等部门和属地街道第一时间响应，相互之间沟通协调顺畅、分工明确，事故信息报送、事故现场秩序维护以及舆情管控工作有条不紊，善后事宜处理妥当，较好地履行了属地政府和部门职责，未引发次生舆情。

三、事故原因分析

（一）事故直接原因分析

当事人唐某高驾驶机动车未注意观察路面情况且向右变更车道行驶影响相关车道内行驶的机动车的正常行驶，其行为与本起交通事故的发生有直接的因果关系，对本起事故的发生起全部作用。颜某英正常行驶，没有与本事故发生有直接因果关系的违法行为。

（二）事故相关检验检测和鉴定情况

2026年3月23日，厦门市公安局交通警察支队海沧大队委托福建辉跃司法鉴定所对事故相关车辆的灯光、转向和行车制动等安全系统碰撞痕迹与安全状态及车辆行驶速度、车辆行驶轨迹、两车碰撞痕迹比对进行鉴定。4月22日，福建辉跃司法鉴定所出具《福建辉跃司法鉴定所司法鉴定意见书》。5月8日厦门市公安局交通警察支队海沧大队向双方当事人送达道路交通事故认定书，相关鉴定结论如下：

1. 车辆性能的鉴定意见

(1) 《福建辉跃司法鉴定所司法鉴定意见书》(闽辉跃司鉴所〔2026〕痕鉴(痕)字第150号)鉴定意见:事故发生时间闽D16****号重型半挂牵引车牵引闽DD***挂号重型罐式自卸半挂车未载货物,系空车,未超载。灯光、转向、行车制动安全状态符合要求。

(2) 《福建辉跃司法鉴定所司法鉴定意见书》(闽辉跃司鉴所〔2026〕痕鉴(痕)字第151号)鉴定意见:闽D2U***号普通二轮摩托车事故前制动液压油壶制动液油量不足旧痕迹,前制动系统无有效制动旧痕迹,事故时行车制动安全状态不符合要求;事故时的灯光、转向状态符合要求。

2. 行驶速度的鉴定意见

《福建辉跃司法鉴定所司法鉴定意见书》(闽辉跃司鉴所〔2026〕痕鉴(速)字第92号)鉴定意见:闽D16****号重型半挂牵引车牵引闽DD***挂号重型罐式自卸半挂车事故时的行驶速度约35km/h,属未超速行驶;闽D2U***号普通二轮摩托车事故时的行驶速度约29km/h,属未超速行驶。

3. 相关车辆行驶(运动)轨迹的鉴定

《福建辉跃司法鉴定所司法鉴定意见书》(闽辉跃司鉴所〔2026〕痕鉴(轨)第21号)鉴定意见:

(1)事故前闽D16****号重型半挂牵引车牵引闽DD***挂号重型罐式自卸半挂车沿三都路西侧主路右起第2机动车道由北

往南方向行驶，行至事故路段时行驶方向右偏，闽 D2U***号普通二轮摩托车在闽 D16****号重型半挂牵引车牵引闽 DD***挂号重型罐式自卸半挂车车身右侧沿三都路西侧主路右起第 1 机动车道同向行驶，两车于右起第 1 机动车道内发生碰撞。临近碰撞时闽 D16****号重型半挂牵引车牵引闽 DD***挂号重型罐式自卸半挂车行车记录仪右侧画面显示“右侧后方接近报警”，在此过程中其驾驶人未采取紧急制动避让、避险。

(2) 在闽 D16****号重型半挂牵引车牵引闽 DD***挂号重型罐式自卸半挂车距离碰撞点约 36.4 米至事故发生区间内，其驾驶人通过车身右侧补盲镜、车头右上角前下视镜及行车记录仪画面（间接视野）有条件观察到闽 D2U***号普通二轮摩托车。在此过程中闽 D2U***号普通二轮摩托车驾驶人向前方无法观察到闽 D16****号重型半挂牵引车牵引闽 DD***挂号重型罐式自卸半挂车，向左（后）方有条件观察到。

4. 酒精度测定

(1) 现场对闽 D16****号重型半挂牵引车驾驶人唐某高进行酒精呼气检测，结果为：0mg/100mL。

(2) 《福建正泰司法鉴定中心鉴定意见书》（闽正泰司鉴〔2026〕醇鉴字第 472 号）鉴定意见：2026 年 03 月 26 日经提取颜某英遗体血液送检，其血液中酒精含量检验结果为“血液中检出乙醇，其含量小于 10mg/100ml，未检出正丙醇”，属未饮酒驾驶机动车。

5. 伤亡鉴定

《厦门市公安局物证鉴定中心检验报告》（厦公交鉴（法病）字〔2026〕36号）检验结果：当事人颜某英符合头部、胸部受交通事故钝性外力作用致重度颅脑损伤及胸部脏器损伤而死亡。

四、事故发生单位在此事故中存在的问题

事故发生后，事故调查组通过现场检查和询问等方式对厦门运辉达物流有限公司安全生产主体责任落实情况进行了检查，发现该公司对新入职驾驶员唐某高组织的线上、线下培训内容，与唐某高岗前安全培训记录上所列安全生产教育和培训内容不符，存在“两张皮”现象。

五、对有关责任人员和事故相关单位的处理建议

（一）已被司法机关采取强制措施人员

唐某高，作为闽D16****号重型半挂牵引车驾驶人，在行驶至事发路段时未注意观察路面情况且向右变更车道行驶影响相关车道内行驶的机动车的正常行驶，造成本事故。其违法行为违反了《中华人民共和国道路交通安全法》第二十二条第一款及《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》第四十四条第二款之规定，承担本起道路交通事故的全部责任。

公安机关已对唐某高涉嫌交通肇事罪立案调查，事发当日对其采取刑事拘留强制措施，于3月29日转为取保候审。

（二）对事故相关单位的处理建议

厦门运辉达物流有限公司作为肇事车辆所在单位，存在对新

入职驾驶员唐某高未严格按照其《岗前安全培训记录》所列内容组织安全生产教育和培训，违反《中华人民共和国安全生产法》第二十八条第一款之规定，鉴于闽 D16****号重型半挂牵引车驾驶人唐某高承担本起道路交通事故的全部责任，但肇事车辆符合安全技术性能，建议对厦门运辉达物流有限公司依据《中华人民共和国安全生产法》第九十七条第三项之规定，由厦门市交通运输综合执法支队海沧大队依法予以处理。

六、事故整改和防范措施

为深刻吸取事故教训，针对港区道路通行环境及重型货车运营特点，提出以下整改防范措施：

（一）紧盯盲区风险，提升主动安全技防水平。

针对本起事故中大货车向右变道时未能及时发现右侧并行摩托车的问题，建议由区公安部门（道安办）牵头，会同区住建和交通局、交警、市政等部门研究强化港区车辆盲区治理。一是推动辖区货运企业，特别是港区高频作业车辆，全面加装右侧盲区雷达、声光报警及行车影像系统，实现“智能感知、主动预警”。二是督促企业建立报警信息闭环处置机制，对“右侧后方接近报警”等关键信息必须记录、核实并纠正驾驶行为，杜绝“报了不改”。三是在港区三都路主干道右侧车道施划“大车盲区”警示标线或设置提示牌，警示摩托车、非机动车主动避让。

（二）严查操作陋习，规范港区车辆通行秩序。

针对本起事故中驾驶员“过早变道、疏于观察”的突出问题，

要开展专项整治。一是交警、交通执法部门联合开展港区变道不打灯、连续变道、影响本车道车辆通行等违法行为的专项查处，利用监控抓拍与路面执法结合，形成高压态势。二是重点路段增设“变道提前观察、礼让直行车”的提示标识，明确变道安全距离与规范。三是将驾驶员的违法变道、疲劳驾驶等动态违法记录，作为企业安全考核和驾驶员停岗培训的直接依据。

（三）做实入职培训，严把驾驶员上岗准入关。

针对厦门运辉达物流公司新驾驶员培训“两张皮”的问题，要狠抓企业主体责任落实。一是交通部门重点检查企业对新入职驾驶员的“岗前跟车实训”是否到位，特别是针对港区内拥挤、嘈杂路况下的盲区风险识别、右侧补盲镜使用等实操内容，必须如实记录、考核留痕。二是推行“以案示警”教育，将本起事故的监控视频等作为典型教材，组织港区驾驶员开展警示学习，由肇事企业现身说“法”。三是建立新驾驶员实习期跟踪机制，前三个月内发生责任事故或严重违法的，要倒查企业带教责任。

海沧“3•22”一般道路交通事故调查组

2026年6月11日