



闯红灯逆行横穿马路 低头看手机易引发交通事故

马路“低头族”让人捏把汗

□ 本报记者 赵丽 □ 本报实习生 陈昊铮 陈立儿

近日,福建省厦门市交警开出当地首张“行人过马路浏览电子设备”罚单,对一名马路“低头族”作出警告处罚,引发网友热议。

“低头族”,指那些老是低头看手机或者电子产品的人群。“低头族”出行容易导致闯红灯、逆行、横穿马路等交通违法行为,严重的还会引发交通事故。

网络上有这样一个段子——世界上最远的距离不是生与死,而是我们在一起,你却低头玩手机。这一调侃道出了“低头族”已成为一种“社会病”的事实。

马路“低头族”是一种怎样的存在?他们又是抱着怎样一种心态不抬头看路?地方专门立法能否进行有效约束?围绕这些问题,《法治日报》记者近日进行了调查采访。

马路上低头玩手机 车辆红绿灯都不顾

一名身穿白色衬衫的男子骑着电动车在十字路口过马路时,眼不离“机”,行色匆匆。

一对牵手结伴而行的情侣在过马路时,其中一人一直在低头看手机。

一对对哥们儿边过马路边凑一起盯着手机屏幕乐呵……

这是记者今年8月18日14时许在北京市朝阳区北苑路与小营西路交叉路口观察到的一幕。

这里也是快递三轮车集中的地方,每一轮红绿灯交替之际,他们便“三五成群”地起步快速通过。不少快递小哥的手机夹在三轮车的机头处,如果遇上红灯,他们便在屏幕上划拉几下。当绿灯亮起,有些快递小哥一边点着屏幕,一边启动三轮车前行,对周围的路况置若罔闻。

在记者半小时的观察期内,总计有13名行人,4名电动车驾驶员,6名自行车骑行者,3名快递小哥在过马路时低头玩手机——有人甚至边玩手机边闯红灯。

这种情况并非这个路口独有。

当日下午,记者在北京市朝阳区大望桥与建国路交会处观察发现,在15分钟内,低头看手机过马路的行人超过20人,边骑行边看手机的有10人,其中一人差点与后车相撞,此时,他的手机还在播放短视频。次日18时30分许,记者前往北京市海淀区上地东路红绿灯处观察,10分钟内超过20人过马路看手机。

在北京市西城区莲花河路和莲花河南街交叉路口,记者连续3天每天观察半小时,情况同样不容乐观。比如8月20日10时许,十几名行人在等红绿灯,其中有四五个人在玩手机,一名行人更是站到机动车道上,戴着耳机低头玩手机,有司机多次按喇叭示意,他才反应过来,往后退了几步。

记者在观察中多次看到,一些人低头玩手机非常“专注”——有的红灯转绿灯,他毫不知情,仍杵在路口一动不动;有的绿灯转红灯,他走到路中间,仍不顾车流低头看手机。

而“低头族”中的外卖骑手,他们的电动车车头部位大多多夹着一部智能手机,有的在导航、有的在通话,有的在看信息,有的在放视频。

“低头族”不由得让旁人为他们捏了一把汗。“真拿这些‘低头族’没办法,一点都不顾及自身安全。”不少受访者说。

北京市民田先生开车出门经常遇到“低头族”,他无奈道:“一个下雨天,我行驶至家门口的



人车混行道,侧前方一名年轻人打着伞,站着不动,我用灯闪了几下,又按了两下喇叭,对方仍然一动不动,最后只能长按喇叭鸣笛,对方才有反应,原来正塞着耳机低头玩手机呢。”

成低头族原因各异 未成年人加入行列

“低头族”究竟是怎样一种心态?在北京多个路口,当记者追上“低头族”询问“为何在过马路时还要看手机”时,得到的一些回答让人啼笑皆非。

一名刚低头看手机闯了红灯的20多岁小姑娘说:“公司老板给我发了个短信,得抓紧回。”两名小伙子一起过马路,其中一名“低头族”说:“我同伴没看手机,他能帮我看看。”一名中年男子说:“跟着大家一起去,应该是安全的。”

在马路上行走时,“低头族”更是屡见不鲜。面对记者的提问,答复更是五花八门:“走路时处理下事,一举两得,节省时间”“刚下班有点累,刷短视频放松心情”“通勤时间长,路上总要干点啥打发时间”……

也有一些人无奈成为“低头族”。在北京市朝阳区一家民营企业上班的刘先生称,自己工作压力很大,每天都要处理大量客户的短信、邮件,还要向老板汇报工作进展,不得不经常低头看手机,慢慢地就变成了“低头族”。

值得注意的是,有不少未成年人也加入了“低头族”行列。在北京市昌平区立汤路与太平庄中街交叉路口,记者看到一个被老人牵着手的小男孩,过马路时一直低着头盯着手臂上的电话手表看;在朝阳区北苑路与小营西路交叉路口,一名女士带一个小男孩走在斑马线上,小男孩则低头看手机;在西城区莲花河路和莲花河南街的交叉路口,4名未成年人低着头或看电话手表或看手机。

在采访中,很多家长给孩子配备平板电脑用于学习或娱乐,给稍大一点的孩子配备智能手表或手机,而孩子们的自控能力较弱,很容易沉迷其中,成为“低头族”。

曾对“低头族”进行过校园调查的北京心理咨询师陈子凡告诉记者:“不少学生有边玩手机边在校园内行走的行为,其中有学生玩手机时撞到路人。在相对安全的校园内形成的习惯,一旦被带到交通繁忙的校外,有多大的危险性可想而知。”

“当人们专注于某一件事时,往往会忽略出现在眼前的其他物体,这种现象被称为‘未注意盲’。有大量因低头玩手机过于专注而导致‘未注意盲’的实例,或者开车撞人,或者走路被撞,或者掉进污水井等,导致给他人带来伤害或自己受伤。”陈子凡说。

多地立法约束惩戒 宣传教育提升效果

据公开信息,近年来,各地因人低头看手机导致人身伤亡的交通事故屡有发生。但目前,我国的道路交通安全法及其实施条例,并没有明确禁止行人过马路时使用手机。

为了对马路上的“低头族”进行约束和惩戒,一些城市开始探索地方立法。

2019年1月1日,《温州市文明行为促进条例》开始实施,其中率先对“低头族”作出禁止性规定。此后,浙江省嘉兴市、台州市、杭州市等地相继跟进。

今年8月1日起实施的《厦门经济特区斑马线交通安全管理规定》要求,行人不得在斑马线上坐卧、停留、嬉闹或浏览手持电子设备,违反规定,妨碍车辆合法通行的,处以警告或者50元罚款。

在中国交通运输协会法律工作委员会秘书长代峰看来,首先需要明确的是,地方性立法就道路交通安全警示、设施改造等进行精细规范很有必要,一方面可以提高立法的科学性、民主性,尽量减少国家层面立法的试错成本,另一方面也可以让后续的执法环节更加精准,有效遏制“低头族”的行为。

“地方出于维护交通安全和秩序的目的,针对‘低头族’出台地方性法规对其进行处罚是合法合理的。”代峰说,但需要注意的是,规范出台的目的并不在于处罚而在于规范,因此对“低头族”的行为进行约束和惩戒时,应当注意适度、正当等基

本法原则。

记者注意到,有一线交警坦言,执法的目的在于教育和警示“低头族”,但落实执法有一定难度,特别是非现场执法,取证和处罚都有难度。

治理马路“低头族”,地方立法只是第一步。在受访专家看来,要想真正约束马路“低头族”,仅依靠地方立法远远不够,相关主管部门需要细化处罚标准,规范处罚行为,更需要持续性、常态化开展路面执法工作。

“城市道路十字路口、斑马线等路段,人流量一般比较大,且马路‘低头族’的行为往往具有突发性,短暂时甚至瞬时性等特征,取证时间紧迫,取证难度较大。受限于监控设备清晰度,监控距离的限制,很容易出现无法及时捕捉到‘低头族’的情况,难以固定证据。”代峰说。

在他看来,现实中并非所有路段都会安装监控设备,在缺乏监控设备的情形下想要完成对“低头族”的取证工作,难度可想而知。倘若无法有效取证,则后续处罚也将面临阻碍,“现阶段可以采取相对灵活的措施对马路‘低头族’进行处罚,例如对其进行警告,将其行为公示在电子显示屏等”。

在交通运输部管理干部学院教授张柱庭看来,每个人都是自己生命健康的第一责任人,“所以还是要以自律为主,至于他律,法律制裁只是其中一种,还有其他很多手段,比如由交通管理人员在路口做提示”。

北京工业大学城市交通学院院长陈艳艳认为,马路“低头族”是一种分心行为,可以参照现行立法分析“低头族”行为,然后进行不同程度的惩戒。

“任何交通违法行为,都需要教育、立法和执法并重;任何法律都要考虑到它的科学性、合理性,也要考虑执法成本的可行性,才能达到预期效果,否则,仅靠被处罚很难保证实施效果。”陈艳艳说,根本上还是应该加强法治教育,让大家真正理解该行为会导致的后果,包括对自身的风险、公共安全的风险,依法进行相应惩戒。

漫画/李晓军



□ 本报记者 余东明 张海燕

在医院待产10多个小时后,医生给黄冉(化名)进行了剖宫产,然而产下的女婴却因重度窒息而死亡。事后,黄冉认为医院延误治疗时机,同时还怀疑有医生人为篡改了电子病历,于是将医院诉至法院。

近日,司法鉴定科学研究院(以下简称“司鉴院”)电子数据工程师卢启萌向《法治日报》记者讲述了这起4年多前她经办的鉴定案件。

当年,司鉴院接到法院委托,希望对黄冉案件中所涉电子病历的数据真实性进行鉴定,电子数据工程师卢启萌和她的同事成了此案的鉴定人。

此后,鉴定人前往位于广西壮族自治区某小城调取病历数据,揭开了电子病历被篡改的真相。

案件要追溯到2018年5月3日,怀孕40周的黄冉住广西某市一家医院待产。次日6时10分,黄冉进入产房,但由于胎位不正引发难产,当晚8时30分许,她被送入手术室进行剖宫产。

当晚10时许,黄冉产下的女婴不能自主呼吸,医院对其进行了抢救。但在5月5日清晨,女婴终因重度窒息而死亡。

黄冉说,在明知胎位不正的情况下,医院延迟4个小时后才采取剖宫产的措施,直接导致女婴重度窒息而不治身亡,医院应该为此承担责任。

另外,10天后,黄冉的丈夫到医院要求复印病历时被婉拒,最终只拿到出院记录等少部分病历。直到2018年6月28日,黄冉治疗的病历才被固定封存。

黄冉将医院告上法庭,其代理律师怀疑医院提供的病历已不是原始病历,很有可能被人为篡改。

对此,医院表示,他们不存在误诊误治的情形,并声称,当天发现黄冉第二产程停滞,医院便建议进行剖宫产结束分娩,且告知了家属。新生儿重度窒息,且较危重,该院已将相关情况与产妇产家属讲明,并建议转上级医院进行进一步治疗,是其家属放弃了转院治疗的机会。

医患双方各执一词,电子病历是否被篡改就成了此案最大的争议焦点。然而,电子病历数据难以完整挖掘,挖掘后的数据烦冗琐碎,整理难度极大,目前国内有能力开展该项鉴定的机构寥寥无几。为此,法官不远千里来到位于上海的司鉴院寻求帮助,希望能够给出专业的鉴定意见。

在了解案件的来龙去脉后,经过与法官的多次沟通确认,最终明确了日常病程记录、手术记录、女婴死亡记录等数十项病历记录作为鉴定的主要对象。

2019年4月,鉴定人前往西南边境小城,经法官和双方当事人现场见证,调取了医院病历系统中患者及女婴治疗的前台和后台数据。随后返回上海,立刻进行后续的数据处理和数据分析工作。

“检验项目主要包括前台系统的留痕功能,前台系统体现的数据版本,后台系统数据表中创建时间、修改时间,完成时间以及上级审签的保存时间等相关数据。”卢启萌说,通过检验,他们发现在该医院的电子病历系统中,只有当非病历创建人对病历修改时,系统才会留痕,而当病历创建人修改时,系统却不留痕。

这就意味着,该电子病历系统只记录了病历创建人进行最后一次电子签名的时间,以及最后一次修改保存的时间,但不能确定此前由病历创建人进行修改的内容。

经检验发现,黄冉及其新生儿的35条病历记录中,创建时间晚于标题时间且超过24小时的记录有两条,完成时间晚于创建时间且超过24小时的记录有28条,还有两条审签记录的保存时间晚于完成时间超过24小时。

据此,鉴定人虽无法确定修改内容,但根据相关证据和规范客观作出了鉴定意见。

最终法院采信了鉴定意见,一审认定,医院方擅自篡改电子病历,需承担全部赔偿责任,赔偿家属37万余元。此案一审判决引起了社会各界的普遍关注,也成了广西自治区因篡改电子病历承担医疗赔偿全部责任的首例案件。

近年来,医患纠纷不断,是否篡改电子病历,日渐成为医患纠纷的争议焦点,电子病历的数据鉴定需求日益增长。

“一般医院的数据系统有自我风险控制功能,要在留痕处找证据比较难,在这种情况下,我们要研究病历记录是否符合逻辑,比如病人是傍晚死亡的,数据记录却显示医生在后半夜查体;或者有些数据虽符合逻辑,但不符合医疗规范,比如有些医疗规范要求6小时内必须完成记录,病历完成后必须在48小时内提交,但实际完成和提交时间却大大延后了。”卢启萌说。

随着医疗领域信息化建设的普及,软件开发可谓五花八门,数据格式、传输端口,系统兼容可谓千差万别。更有不同厂家开发的多个子系统相互串并,或二次开发,其体系之复杂、数据之多样,鉴定难度之大可想而知。

同时在实际操作中,医生对病历记载难免有文字错误,或者在他人查看病历,也难免存在错误操作,需要修改后再次保存。如果医院的电子病历系统不能完全记录和证明这些修改的内容,也就存在篡改的可能和嫌疑,医疗机构承担侵权责任的风险将大大增加。

据此,卢启萌建议,医院应当进一步完善病历系统,既要保存修改记录,还要记录修改内容,同时还要更加严格地执行操作规范,杜绝修改数据和提交数据的随意性,只有这样才能让医生填写的电子病历更加可靠,减少医疗纠纷。

待产十小时出生女婴窒息死亡谁之过 鉴定工程师探寻电子病历背后的真相

非新国标电动自行车头盔仍在市场售卖

□ 本报记者 温远源

中国自行车协会数据显示,我国电动自行车保有量超过3亿辆。随之而来的是,涉电动自行车交通事故日趋增多。据北京市交管部门统计,截至今年6月15日,北京市涉电动自行车交通事故同比上升三成,涉电动自行车亡人事故已占全市交通亡人事故的29%。

发生道路交通事故时,头盔是保护电动自行车驾乘人员生命的重要装备。7月1日,由市场监督管理总局公安部、工业和信息化部制定的强制性国家标准《摩托车、电动自行车乘员头盔》(以下简称新国标)正式施行,全面替代《摩托车乘员头盔》(以下简称旧国标),首次将电动自行车乘员头盔类型和技术要求纳入标准。

新国标施行两个月,落地情况如何?《法治日报》记者近日采访发现,新国标施行后,不少店铺已将旧国标头盔自行下架,但也有商家仍在售卖不符合新国标要求的头盔。

在售头盔有“三无”产品

8月23日下午,在北京市海淀区一家电动自行车专卖店,店主林先生告诉记者,在新国标施行后,该店已将所有旧国标头盔下架,而新国标头盔还没有到货,预计单价为100多元。

记者随后到北京市北三环附近一家电动自行车专卖店,店主王先生告诉记者,在新国标电动自行车头盔上市后,他店里挂着的十几个头盔说“这些都是,每个98元,颜色随便挑”。但记者查看产品信息后发现,这些头盔的执行标准仍是旧国标。

新国标落地后,旧国标头盔是否还能出售?

根据新国标要求,摩托车类头盔,旧国标产品可以销售到今年12月31日,明年将不能上架销售;电动自行车类头盔,从7月1日开始,商家必须销售新国标产品,市场监管部门发现旧国标产品将责令商家下架,不得销售。

公开报道显示,近期,北京市丰台区市场监管局在全区范围内组织开展了电动自行车头盔产品专项检查,共检查经营主体154户次,出动执法人员381人次,下架旧标准产品52件。

记者走访头盔实体店,电动自行车专卖店发现,不仅有非新国标头盔在售,甚至还有未标注3C认证的头盔在售卖。电动自行车专卖店将赠送头盔作为吸引顾客的手段,这些赠品大多数没有3C标志,拎在手上也没有什么“分量感”。

“劣质头盔在事故中极易破碎,不但不能保护驾乘人员,反而会造成扎伤等二次伤害,被称为‘头顶上的刀片’。”林先生告诉记者,根据成本核算,50元以下的头盔大多为“三无”产品,没有3C认证。一般而言,这些劣质头盔的外壳通常是用回收塑料制作,外壳体过薄且没有采用ABS材质,内衬没有采用EPS,护目镜容易破裂且透光率低。

据了解,头盔新国标最重要的指标集中在摩擦力、剪切力、耐磨性上。头盔表面摩擦力是模拟驾乘人员在发生事故时,头盔在地上摩擦受到的阻力。摩擦力越大阻力越大,给驾乘者造成的伤害越严重。头盔壳体表面凸起结构的剪切力,则是防止驾乘人员出现事故过程中戴着头盔在地上摩擦时,凸起物阻挡了佩戴者头部向前的力造成驾乘人员二次伤害。

头盔佩戴情况不容乐观

施行电动自行车头盔新国标只是第一步,“主动安全”防范意识更为重要。

记者近日在北京街头观察发现,外卖骑手和快递小哥佩戴头盔情况较为规范,但不少市民佩戴头盔情况不容乐观。

每天骑行电动自行车上班的赵先生告诉记者,他前段时间在手机上“刷”到过电动自行车头盔施行新国标的新闻,但他目前所用的头盔是两年前买电动自行车时商家赠送的,“质量还行,何必换新的”。

“随着我国电动自行车保有量不断攀升,与之相关的交通事故也日趋增多。实践证明,发生事故时,佩戴安全头盔能够减小颅脑损伤。”谈及不规范佩戴头盔的现象,曾办理过多起交通事故伤亡案件的广东合拓律师事务所律师吴梦凯深感痛心。

在他近期代理的一起案件中,在广东博罗工作的陈某未佩戴头盔骑行电动自行车横穿马路时,被一辆货车撞倒,造成一级伤残,陈某成了“植物人”。

“在此类电动车交通事故中,驾乘人员大多没有佩戴头盔,如果能够正确选择,佩戴安全头盔,可大大降低在事故中的致死风险。”吴梦凯说,公安部道路交通安全研究中心2021年的一项数据显示,在电动自行车驾乘人员死亡事故中,因颅脑损伤致死的比例将近80%。

吴梦凯提醒说,在选购电动自行车头盔时,要查看产品的中文标识,是否标注了厂名厂址、产品名称、执行标准等,特别要关注执行标准是否为新国标。

完善立法强制佩戴头盔

“继电动自行车头盔出新国标之后,从国家层面统一立法要求驾乘者佩戴头盔,也要提上日程。”在北京中凯(杭州)律师事务所律师陈强看来,目前电动自行车头盔佩戴普及度不高,其制约因素在于国家立法层面没有明确提出头盔佩戴的强制性要求。

陈强认为,道路交通安全法规定了“摩托车驾驶人及乘坐人员应当按规定佩戴安全头盔”,未涉及驾乘电动自行车应佩戴头盔的规范问题,这导致一些电动自行车驾乘者忽视安全头盔的重要性,也让交管部门执法面临困难。

根据公开信息,江苏是全国首个颁布电动自行车管理省级地方立法的省份。2020年7月1日起施行的《江苏省电动自行车管理条例》明确规定,驾驶、乘坐电动自行车应当按照规定佩戴安全头盔,未按规定佩戴的,由交管部门处以警告或者20元以上50元以下罚款。之后,浙江、贵州、上海等地也出台了电动自行车管理地方性法规。

据陈强观察,有的地方立法属于强制性规定,如《宁波市非机动车管理条例》规定,电动自行车驾驶人应当佩戴安全头盔,违者可以处警告或者20元以上50元以下罚款。有的地方立法为倡导性规定,如《北京市非机动车管理条例》提出,鼓励电动自行车驾驶人佩戴安全头盔;电动自行车搭载12周岁以下儿童的,鼓励为儿童佩戴安全头盔。

对此,吴梦凯建议,尽快将佩戴头盔条款纳入国家层面相关立法,以解决目前各地规定不统一及配套措施不完善等问题。