

《工伤保险条例》规定“在工作时间和工作岗位，突发疾病死亡或者在48小时内经抢救无效死亡的”，可以视同工伤。山西职工于明工作中发病瘫痪，企业及人社局不予认定工伤，山西省总为于明提供法律援助

职工9天连续工作24小时“过劳病” 工伤认定纠纷历时800余天终“落槌”

本报讯（通讯员张晓锁 张平平）日前，太原市人力资源和社会保障局就一起职工“过劳病”是否能认定为工伤的案件第三次作出认定，认定职工“过劳病”属于工伤。此案经法院一次判决，人社局两次行政决定，太原市政府一次行政复议，历时800余天。

四年前的2010年12月4日至15日，山西太钢不锈钢股份有限公司炼铁厂职工于明，12天中有9天连续工作24小时。12月15日，于明在检修水管时摔倒，医院诊断为脑溢血（右基底节区），其因瘫痪丧失了劳动能力。

事故发生后，于明妻子要求丈夫所在单位为其申报工伤，对方答复，“于明虽在工作时间

和工作岗位上突发疾病，但不符合工伤认定的规定。”

2011年5月，于明家属再次提出为其办理工伤认定手续。太钢炼铁厂再次表示于明不符合工伤条件。

2011年7月，于明家属向太原市人社局提出工伤认定申请。

2012年4月5日，太原市人社局依据《工伤保险条例》第14条“在工作时间和工作岗位内，因工作原因受到事故伤害的，可认定为工伤”；第15条“在工作时间和工作岗位，突发疾病死亡或者在48小时内经抢救无效死亡的可以视同工伤”的规定，作出“不属

于工伤、不属于视同工伤”决定书。

于明家属向山西省总工会提出法律援助申请，省总指派工会法律援助定点单位山西宏远律师事务所负责该案。

2012年7月，于明将太原市人社局起诉至杏花岭区人民法院。

2012年10月29日法院作出判决：撤销被告作出的《不予认定工伤决定书》，被告在判决生效之日起六十天内为原告重新作出认定。

2012年12月12日，太原市人力资源和社会保障局再次以同样理由作出《不予认定工伤决定书》。

律师认为：于明连续加班累倒在工作岗位，超时加班与疾病有直接的因果关系，向太原市政府提出行政复议的同时，联系鉴定机构为于明申请减免鉴定。

2013年4月，司法鉴定中心作出了于明超时加班与脑溢血有因果关系的鉴定结论。

此后，太原市政府作出撤销太原市人力资源和社会保障局《不予认定工伤决定书》的行政复议决定书，责令太原市人力资源和社会保障局在收到行政复议决定书60日内重新作出认定。

目前，太原市人力资源和社会保障局作出《认定工伤决定书》，认为于明属于因工作原因受到事故伤害，符合《工伤保险条例》规定。

定，认定其为工伤。

法律规定，在工作时间和工作岗位，突发疾病死亡或者在48小时内经抢救无效死亡的视同工伤。职工连续超强度加班时突发疾病，是工作原因导致，还是身体原因诱发的疾病？一直是工伤认定中的一个焦点。于明“过劳病”一案，在法院、政府、工会的支持下认定“过劳病”为工伤，属山西省首例将“过劳病”直接认定为工伤的案例。

在办理此案期间，该案法援律师王大瑞根据全国对处理此类案件中普遍存在的问题，向全国总工会和国家人社部提出了《关于对过劳病职工应进行工伤认定的建议》。

责任编辑：陈明
新闻热线：(010)84151655
E-mail:Quanyi2000@sina.com

法院专项“绿色通道”速立速审速执
32名农民工年前拿到85万元欠薪

本报讯（通讯员钱军 特约记者王君东）“没想到这么快就拿到了钱，这下我们终于可以安心过年了。”1月25日上午，在江苏省海安法院执行局大厅内，46岁的陈忠梅拿到了已被拖欠了1年多的劳动报酬后十分激动。当天，和她一起领到被拖欠薪水的还有另外32名工友。

去年12月3日，王金林等33名农民工到海安法院，向该院执行局递交了申请书，请求追索85万元劳动报酬。经法院调查，这33人都来自一家已经倒闭的联发唐人色织有限公司。该企业是当地一家经过改制后的纺织企业，多数员工来自当地。倒闭后，公司对外欠款高达900余万元，厂房设备等经前期评估已资不抵债。

海安法院执行局迅速启动农民工工资案件速立、速审、速执的专项“绿色通道”，通过各种渠道发布拍卖公告，最大程度地吸引买家关注，提升债务清偿能力。

春节期间，联发唐人色织有限公司所有资产经过司法拍卖，拍得人民币400余万元，33名农民工工资款终于得到落实。

淄博张店为189名农民工
讨发120万元被拖欠工资

本报讯（记者丛民 通讯员冯萍）日前，山东省淄博市张店区法院经过多方努力，终于将1296869元执行款发放给了189名外来农民工手中。

张店区法院执行局的工作人员介绍，2012年11月份，来自河南等地的189名外来农民工在淄博亚豪博业建陶有限公司打工，因为公司拖欠他们工资，他们向张店区劳动争议仲裁委员会提起仲裁，张店区劳动争议仲裁委员会裁决公司支付农民工工资合计1296869元。但该公司没有履行仲裁部门生效的裁定，张店区法院执行局接到农民工强制执行的申请后，迅速展开工作，经过法院执行局工作人员多方努力，终于在春节期间让他们领回了自己的血汗钱。

杭州警方阻止电信诈骗千余起
劝导止损3000万元

本报讯（记者邹偶然 通讯员陈福）记者1月27日从杭州市公安局了解到，去年，杭州警方共破获电信诈骗680起，摧毁电信诈骗团伙18个，抓获犯罪嫌疑人106人。成功阻止电信诈骗案件1236起，劝导止损金额3335.6万元。

据杭州市公安局刑侦支队介绍，去年杭州每天发生少则四五起，多则十余起的电信诈骗犯罪案件，使人民群众深受其害。杭州警方在全市范围部署开展了打击防范电信诈骗专项行动。如会同金融单位开展的银行“四问一签”、“志愿者守护ATM机”等“劝导止损”工作，取得了明显的效果，共“劝导止损”金额3335.6万元，被骗金额比前年下降了2.11%。

沈阳供电段常敲反腐“小边鼓”

本报讯 沈阳铁路局沈阳供电段纪委以落实党风廉政建设年工作要求为重点，全面加强党风廉政建设，深入开展廉政教育，严格监督检查，使该段反腐倡廉工作取得实效。

这个段纪委坚持“党纪条例、廉政准则、廉洁从业规定”主要内容，对156名干部和关键岗位人员的岗位风险内容、廉政承诺内容进行修订、充实，并制成“廉政承诺卡”摆放在每个党员干部的办公桌上，自觉接受群众监督。

这个段纪委还加强了与班子成员、中层干部、一般干部的家属交流，充分发挥配偶“家庭政委”的作用，要求“家庭政委”常吹“廉政枕风”，常敲“反腐小边鼓”，时刻提醒和警示家人，建立家庭廉政第一防线。

（杨威 张伟）

拼车行为是否合法？拼车双方签订的协议是否有效？出现事故或伤害后责任如何承担？

“拼车”出行的那点事儿

■本报记者 张伟杰

春节前后，面对火车一票难求，拼车成为一种潮流。但是我们也必须看到，在拼车过程中可能会有意外事故的发生，进而引发法律纠纷，而这种拼车行为本身是否合法？为拼车而签订的协议是否有效？日前，记者就上述问题，采访了北京市房山区法院的法官，由法官结合具体案例对拼车过程中的一系列法律问题进行了讲解。

有偿拼车不属商业运营 保险公司应予理赔

2013年春节前，家住江西的小赵因未买到回家的火车票，遂在某网站上查找一条拼车信息，终点刚好是自己所在的县城，小赵按照信息中所留的电话与对方取得联系，并按照分摊过路费、油费、停车费的约定，向车主小李交纳了拼车费300元。返乡路上，小李驾车在京珠高速上发生交通事故，导致小赵受伤。经交警认定，车主小李负事故的全部责任。

事故发生后，小李向小赵赔偿了各项费用近10万元。由于小李的车辆向保险公司投保了商业险，老宋同意让老宋免费搭乘，不同意赔偿，保险公司则提出，老张的车辆虽然投保了交强险，但是事故发生时，老宋系车内的乘客，为本车人员，不属于交强险赔偿范围，不同意承担赔偿责任。

法院经审理后认为，老张同意让老宋免费搭乘自己车辆的行为，属于“好意同乘”，但老张作为车辆驾驶人员，负有安全驾驶责任，其对交通事故的发生存在过错，应当承担赔偿责任，但可适当减轻其责任。

法官指出，老张车辆在保险公司投保了机动车交通事故责任强制保险，该种保险是由保险公司对被保险机动车发生道路交通事故造成本车人员、被保险人以外的受害的人身伤亡、财产损失，在责任限额内予以赔偿的强制性责任保险。本案交通事故中，原告老宋系交强险被保险车辆上的本车人员，不属于交强险的保险赔偿范围，故被告保险公司不应承担赔偿责任。最终法院判令老张赔偿老宋各项费用2万余元。

拼车可提前签协议 但人身伤亡不能免责

小孙老家在山东潍坊，过年准备自己驾车回家，几位老乡都提前跟他打招呼说到时候要搭车同行，小孙不好拒绝，但考虑真出了什么事情担不起责任，想跟老乡提前写个协议，约定好在回家的路上如果出了事故自己不承担责任，但对于这样的协议法律是否认可也拿不准。

法官指出，小孙想跟自己的老乡签订俗称的“拼车协议”，一般来说拼车协议是一种

对拼车过程中产生的费用、责任等权利义务的一种约定，这种协议在一定的程度上对拼车过程中产生的风险和隐患可达到事前控制的效果。但是，对于其中的一些免责条款，则可能因为违反法律的强制性规定而被认定为无效。比如《合同法》中就明确规定：合同中的下列免责条款无效：（一）造成对方人身伤害的；（二）因故意或者重大过失造成对方财产损失的。

法官给出的拼车建议

拼车出行，首先要谨慎选择“拼友”，因为一旦一起拼车出行，自身的安全将在很大程度上取决于驾车司机的驾驶水平，应当对其驾龄、驾驶能力等提前了解；其次要认真检查车辆现况，对车辆年检及保养的情况进行了解，确保出行的车辆安全；要对车辆的投保情况进行了解，如果该车辆除了强制险之外未投保商业险，“拼友”最好根据行程为自己购买一份人身意外保险，选择短期、低保费的险种即可。

私家车主上下班路上要罚款

在“环保王国”德国，拼车是很普遍的行为。德国常见拼车有两种：一是通过网络找司机，与其平分汽油费；二是通过专门的拼车公司。德国各大城市、大学乃至大型超市还设有“拼车中心”、“拼车俱乐部”等，为有拼车需求的双方提供中介服务。德国拼车的方式还有很多，例如多个人合购一辆车使用。

德国对拼车的管理也十分严格，各个城市设立拼车管理办公室，并通过一些行政举措给予鼓励。在一些城市，赶上交通高峰期，空车上路会被罚款；各个城市还设有拼车专用停车位，方便上下车；有的城市还设有拼车专用道路。

德国拼车车主、交通工具和搭车人的真实身份资料在搭车中心都有备案，发生违法行为和违反承诺行为会受到法律追究。发生交通事故，一般由保险公司按德国法律根据责任正常理赔。一些保险公司也为这块业务开辟了增值业务，甚至1欧元就可以获得额外保险。如果双方缺乏信任，还可以相互签一个担保合同。

美国纽约：一人乘车有些道不许走

纽约市政府设立了拼车专用车道，鼓励私家车主上下班拼车。这种车道只允许车内乘坐3人或3人以上的汽车行驶，否则将被处以100美元以上的罚款。

为鼓励市民搭车出行，进出曼哈顿的繁忙通道仅供两名或两名以上乘员的车辆使用，高峰时段禁止单人驾驶的车辆使用进岛的某些桥梁和隧道。

英国：“拼车族”可上公交车道

为了缓解城市道路交通拥堵，英国政府准备允许那些“私人共乘车辆”使用公交车道，以鼓励人们相互“搭便车”。

法国：政府企业都鼓励“拼车”

拼车在法国并不普遍，不过法国企业对此非常支持。许多企业出台了鼓励措施，如向拼车职工发放节省占地费，以奖励他们节省停车空间；还有一些企业在内部网站上开辟拼车网页，为职工提供便利。

巴黎市政府也提倡行人搭伴出行，由同事、邻居自愿组合，或求助于搭车中心，寻找搭车伙伴，共开一辆轿车上下班或外出。

澳大利亚：出租车司机愿意撮合

在澳大利亚，拼车多数发生在乘坐出租



赵春青 有备无患

车的时候。

在南澳大利亚州，政府规定出租车司机可以撮合乘客进行拼车，但是必须征得乘车人同意。如果乘车人同意拼车，那么司机估算最终的出租车费用，然后向每个人收取最终车费的75%。这项规定照顾了各方利益，促使出租车司机能够积极地促成合理拼车，节省公共资源。

韩国：乘员3人以上免拥挤费

1996年底，首尔将汽油税提高了一倍，并征收道路使用费。一是征收“交通拥挤费”，每辆车收2000韩元；二是对乘员3人以上的车辆进行罚款。

韩国不仅私家车可以成为“顺风车”，就是出租车也可由多位乘客拼车，名曰“合乘制”，坐几个人可以由司机来决定，只要乘客去往同一方向，司机可以向每个乘客收取独自乘车应收取的费用。

日本：公寓提供“拼车”服务

为节约养车费用、保护环境，日本以城市为中心不少人也开始尝试拼车出行。不常用车者也开始放弃使用自家的汽车，转入拼车族。但是，日本的拼车不是几个人互相搭车，而是所住公寓提供共有车，拼车族使用。使用日本的拼车服务需要提前注册成为会员。通过领取的ID卡开车。与一般的汽车租赁不同，拼车服务可以24小时使用，费用仅根据使用量产生。

喝酒的乘客回到硬座车厢休息。“主要是怕喝多了出事。”唐伟说。

22点24分，列车到达郑州站。

23时许，唐伟进行完夜间最后一次巡视。“今天暂时一切正常，还算顺利。”唐伟有些疲惫地告诉记者。从郑州站到次日清晨4点47分的襄阳站，唐伟能有五个小时左右的短暂睡眠。

夜已深沉，车厢安静下来，乘客在轰隆声中睡去。列车行进在中原大地，车轮与铁轨相互碰撞，敲出有节奏的归乡曲。

第二天清早列车穿越秦岭，进入四川盆地。唐伟又开始了巡视。“学生朋友，把电脑放在身边，莫放在行李架上哟。”“你们几个打扑克的旅客，打起要可以，不要赌钱。”“注意挂衣帽钩里的衣服兜里别放贵重物品。”

13时，列车晚点二十分钟到达郑州站。前一天晚上在餐车上喝酒的几名乘客准备下车。几个人看到唐伟，上前与他握手，说：“昨晚实在不好意思，喝多了点。”唐伟一笑：“回家别再喝多了！”

14点28分，列车到达广安站。记者与唐伟道别。

凌晨一点，唐伟发来短信：终于到家，一路顺利。

T9乘警33小时的值守

■本报记者 卢越

1月27日15时16分，从北京西开往重庆北的T9次列车准时驶离站台。记者搭乘这趟列车返乡，途中采访该趟乘车乘警。

51岁的唐伟是这趟车唯一的乘警，在这一行已干了二十多年。此时他刚刚进行完各个车厢的最后检查，确认列车消防设备数量充足。

15时30分，记者看到8号硬座车厢内乘客已是满座当当，还有人在过道整理行李，不少购买站票的乘客在努力移动，想寻找个舒服点的落脚处。唐伟一边维持秩序，疏导乘客，一边重复着：“大家不要挤，保管好自己的财物。”“这是谁的行李，我帮你往里面挪一下，不然掉下来砸着人。”唐伟小心避让着乘客，检查着行李架的摆放情况。

16时，唐伟发现了一个盲人。“你们在哪

一站下车？”唐伟问盲人的同行人。“在安阳。”“餐车有爱心坐席，我带你们到那儿坐吧。”“好好好。”盲人点头。唐伟便领着二人往10号餐车走去。“餐车也有我们的乘务员，你们有什么需要跟他们说。”刚走几步，唐伟转过身：“到安阳时我再过来叫你们。”

春运期间这列T9次列车是加班车，从北京到达重庆北后还要途经涪陵到达武隆，再由武隆返回重庆，最后准点到达重庆的时间是夜里腊月29日12时18分。途径河北、河南、湖北、陕西、四川和重庆共16个站，全程2079公里，共用时33小时2分。

“每到一个站我都要巡视一次。”唐伟告诉记者，“主要是疏导旅客，维持秩序，提醒大家保管好财物，除此以外，还要多观察留意行为异常旅客。”唐伟解释，所谓“行为异常旅客”，是指有些旅客在外打工挣了钱后担心财物被盗，产生紧张情绪，加之旅途漫长，空气

不流通，容易产生幻觉，出现“行为异常”。这种情况我们就会格外留心，或者把他带到餐车来照看。”唐伟说。

唐伟巡视的时间不定，中间只能见缝插针地一会儿。一趟车下来，总共要巡视十几二十次。在硬座车厢，由于人挤得多，常常难以找到下脚的地方，要穿过一节车厢很不容易。几节车厢眼下来，记者已觉后背发热出汗。唐伟转过头：“累不累？我当乘警二十几年，早习惯了。”

16时30分，从车头走到车尾，记者一趨跟下来用了40分钟。直到这时，唐伟和记者才到餐车里稍微休息一下。

记者仔细打量眼前这位民警。个头不高，微胖身材，有严重的黑眼圈。大嗓门儿，声音沙哑。唐伟是重庆人，妻子在重庆，儿子在上海读研究生，一家三口一年中只能在寒暑假见面。“今年运气还好，刚好能在过大年三十。”每次出乘后，唐伟能休息三天，今年他能