

<<美国汽车召回管理>>

图书基本信息

书名：<<美国汽车召回管理>>

13位ISBN编号：9787302179061

10位ISBN编号：7302179069

出版时间：2008-9

出版时间：清华大学出版社

作者：郑卫华，孙波，汪立昕 主编

页数：214

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

<<美国汽车召回管理>>

内容概要

本书是“国外缺陷产品管理”系列丛书之一，是我国第一部关于国外缺陷汽车产品召回管理的著作。本书系统介绍美国缺陷汽车产品召回管理模式、职能和工作程序，所依据的法律法规、安全标准，以及美国缺陷汽车产品召回概况，旨在能给我国关注缺陷产品召回管理各方人士带来研究所需要的信息，并能让广大制造商和消费者进一步了解缺陷产品召回管理，促进我国缺陷产品召回管理的稳步进行。

全书共5章，第1章主要介绍美国缺陷汽车产品召回管理特点、发展历程、管理模式、财政预算等内容；第2章是关于美国缺陷汽车产品召回管理的法律和汽车产品安全标准；第3章重点介绍美国国家公路交通安全管理局的职能和工作程序；第4章是美国联邦法典对制造商召回义务的相关规定；第5章为美国缺陷汽车产品召回概况。

本书可供从事汽车行业管理、产品质量监督、产品安全研究等领域的相关人员、企业界人士和消费者参考。

<<美国汽车召回管理>>

书籍目录

导言 美国汽车召回管理的特点和启示第1章 美国汽车召回管理发展历程与管理模式 1.1 美国汽车召回管理发展历程 1.2 美国汽车召回管理模式 1.3 国家公路交通安全管理局2007财政年度预算综述第2章 美国汽车召回管理相关法律与安全标准 2.1 机动车安全 2.2 交通工具召回的强化、责任和文件 (TREAD) 法案 2.3 联邦机动车安全标准第3章 美国国家公路交通安全管理局的职能与工作程序 3.1 组织及权力授予和职责承担 3.2 情报收集权 3.3 程序规则 3.4 制定法规、发布缺陷和不符合命令的申请 3.5 规章制定程序 3.6 缺陷调查和标准执行 3.7 缺陷补救和通知的申请听证第4章 美国联邦法典对制造商召回义务的相关规定 4.1 安全召回概要 4.2 无关紧要的缺陷或非合规的豁免 4.3 缺陷和不符合安全标准情况报告 4.4 缺陷和不符合安全标准的通知 4.5 民事处罚和刑事处罚 4.6 缺陷和不符合安全标准的责任 4.7 逐步实施报告要求第5章 美国汽车召回概况 5.1 美国历史召回案例统计 5.2 美国公路交通安全管理局汽车召回公报 (2007年7月摘要)

<<美国汽车召回管理>>

章节摘录

第1章 美国汽车召回管理发展历程与管理模式 1.1 美国汽车召回管理发展历程 美国是世界上第一个实施汽车召回管理的国家,从1966年美国《国家交通与机动车安全法》正式出台到现在已经有42年的历史,经过42年的发展和完善,美国已经建立起相当完备的机动车召回制度,从用户投诉、主管部门立案调查、汽车生产商自检,到召回公告的发布以及免费修理等都有明确的规定。该法授权交通部下属的国家公路交通安全管理局(NHTSA)负责制定机动车的安全标准,并监督汽车制造商执行有关标准。

国家公路交通安全管理局下属的缺陷调查办公室(ODI)具体负责汽车召回管理工作。

1.1.1 国家公路交通安全管理局 国家公路交通安全管理局,为美国政府的行政部门,隶属于交通部,是美国主管汽车召回管理的机构。

其使命为“挽救生命、预防伤害、减少汽车事故”。

作为其工作内容的组成部分,国家公路交通安全管理局负责汽车安全性能和燃料经济性标准,后者被称为公司平均燃料经济性(CAFE)。

该部门还负责向汽车制造商和进口商发放许可证,允许或干预汽车的进口,有关安全的汽车部件(包括安全带、安全气囊、安全挡风玻璃、侧安全气囊、制动装置、加速器、缓冲器、轮胎、门锁、里程表),包括识别码(VIN)在内的汽车防盗器,用于测试的仿真假人、汽车测试程序、保险成本信息、污染物排放控制和儿童约束座椅。

在履行安全任务方面,国家公路交通安全管理局的主要成就有美国统计与分析中心所保存的数据文件,尤其是死亡事故分析报告系统,不仅已经成为美国的公路交通安全研究资源,而且也成为全世界这方面的资料来源。

来自很多国家的研究人员利用死亡事故分析报告系统所获得的研究成果见于许多非美国技术性出版物上,同时为这一课题研究提供了最丰富的知识。

国家公路交通安全管理局以2006年资金支出情况为依据(图1.1)制定了2007年财政年度预算,预算资金为8.15亿美元,该机构将大部分开销列在“驾驶员安全”项下,小部分花费在汽车安全方面,极少数用于所负责的环境问题。

1.1.2 国家公路交通安全管理局的历史 1940年,美国通过了有关封闭式前照灯的汽车设计立法,目前这种前照灯已经发明出来,而在当时则是一项重要的安全改进。

实际上,该立法在接下来的40多年不会发生改变,它是利用汽车安全设计立法限定某一时间的技术创新的样板。

1958年,联合国成立了世界汽车法规协调论坛,开始推广后来成为有关汽车设计、生产和安全性能的国际性欧洲经济委员会(ECE)法规。

当时美国拒绝加入论坛,采用自己的(或者其他的)汽车安全法规。

但是,美国允许符合欧洲经济委员会安全标准的汽车合法进入美国市场。

1965年和1966年,美国关于提高汽车安全性能的公众压力日益高涨,巅峰事件就是激进主义律师拉尔夫?

纳达尔的《任何速度都不安全》和国家科学院《意外死亡和残疾——忽略病害之现代社会》的出版。

1966年,国会就公路交通安全举行了一系列的公开听证会,通过了强制安装安全带的立法,成立了后来成为国家公路交通安全管理局的几个机构前身,其中包括国家交通安全署、国家公路安全署和国家公路安全局。

国家公路交通安全管理局通过1970年国家公路交通安全法于1970年正式成立。

1972年,机动车信息与成本节约法扩大了国家公路交通安全管理局的管理范围,从此涵盖了消费者信息程序。

自这个时代以来,汽车在车辆撞击时对司乘人员的保护已经大大改善。

美国公路交通事故死亡人数每年约为4万人,低于20世纪60年代每行驶一英里的死亡率。

国家公路交通安全管理局对汽车安全问题进行了无数次大规模的调查,其中包括Audi 5000/60 Minutes事件与Ford Explorer翻滚问题。

<<美国汽车召回管理>>

在美国，国家公路交通安全管理局引入了一项在2012年出厂年度针对所有客车的电子稳定性控制的强制要求的提案，这项技术最早是在1997年通过瑞典驼鹿试验进入公众视野。

如今，得益于国家公路交通安全管理局和公路安全保险研究院的努力，消费者对于可用安全信息的了解越来越多。

1.1.3 国家公路交通安全管理局成立以来美国的汽车安全性能 20世纪60年代中期，当美国汽车安全法规的框架刚刚构建的时候，美国汽车市场处于求过于供的状况，仅三家汽车公司（通用、福特和克莱斯勒）控制了85%的市场份额。

当时，美国的交通安全不管是每千辆汽车的交通事故死亡人数，还是每亿英里交通事故死亡人数都要好于世界上其他任何国家。

虽然欧洲自1958年以来就有了统一的安全性能和设备法规体系，但是在除北美以外的所有工业化国家都采用欧洲经济委员会法规的同时，而美国根本不试图采用这些法规或者与其协调一致。同欧洲经济委员会法规相比较，美国法规在哲学体系、内容、重点和执行机制方面存在根本性的差异。

符合国际化（欧洲本土化）欧洲经济委员会法规的汽车在世界大部分国家都获得了市场准许，但是由于不符合美国法规要求，这些汽车在美国就是非法的。

尽管北美汽车市场的发展把世界绝大多数汽车制造商都纳入其中，并且美国的安全法规也还在不断完善，此前存在的市场求过于供的情况依然影响强烈：美国汽车设备和生产法规几乎全部是基于汽车工程师协会（SAE）标准，而这些标准则全部是由美国汽车制造商制定的。

虽然美国在20世纪60年代在汽车安全方面处于无人可及的前列，但是到了2002年美国每千公里死亡人数的世界排名跌落到第16位（位于澳大利亚、奥地利、加拿大、丹麦、芬兰、德国、英国、冰岛、日本、卢森堡、荷兰、新西兰、挪威、瑞典和瑞士之后）。

在每亿英里交通事故死亡人数方面，美国的世界排名从第一位跌落到第十位。

除了加拿大以外，实现了更佳安全结果的所有国家不是要求就是允许汽车按照欧洲经济委员会法规进行生产，而不是美国法规。

在2004年年度出版物中，前通用汽车安全研究员李奥纳多？

埃文斯声称总死亡人数不同于政府出版的数据（美国死亡事故分析报告系统），说明了同其他国家相比较，美国的汽车安全性能较低： 1979年与2002年意外死亡人数百分比变化： 美国51 093 42 815—16.2% 英国6352 3431 ~ 46.0% 加拿大5863 2936—49.9% 澳大利亚3508 1715—51.1%

重型汽车使用趋势的调查显示，美国和其他国家的主要区别是美国重型汽车（皮卡和休闲车）的使用相对增长较快，但这种汽车同客车相比防撞性能较差，不仅给更多的行人和自行车骑车人带来了伤害，而且也给成倍增加的汽车碰撞事故中的汽车司乘人员带来了伤害。

此外，由于同美国相比许多国家的税收、汽油价格增长更快，随着汽油价格的提高，机动车死亡事故在下降。

国家公路交通安全管理局在过去的25年间颁布了好几项法规，20世纪最后3年期间交通意外死亡比率下降，大部分是1968—1984年期间最初的国家公路交通安全管理局安全标准所带来的结果，稍后由汽车制造商按照国家公路交通安全管理局的管理重点和协定对汽车防撞性能自愿执行修改，对美国汽车市场的经济因素和选择因素产生了影响，这一点将在下面探讨的内容中予以解释。

1.1.4 国家公路交通安全管理局标准实施中遇到的问题 一些国家公路交通安全管理局颁布的安全标准引发了意想不到的结果，特别是在该机构成立早期。

20世纪60 - 80年代早期，大部分美国人并不系安全带，但据估测，安全带可把碰撞意外死亡危险降低45%。

国家公路交通安全管理局曾经试图通过一种没有把安全带从其装载位置拉出就会工作的蜂鸣—发光装置推广安全带的使用，但该措施并未明显提高安全带的使用率，国家公路交通安全管理局便采取了强制性的做法：允许安全带/启动锁定装置在所有1974年产新车内作为安全气囊的选择型方案，这样只有在前排座椅司乘人员全部系好安全带之后，汽车才能启动。

锁定措施激起了强烈反对声，国会迫使国家公路交通安全管理局废除该安全标准。

人们又开始讨论将安全气囊作为安全带的替代，而不是作为辅助限制；通用汽车公司在1974—1977年

<<美国汽车召回管理>>

期间售出少量配有前座双安全气囊而无前座安全带的汽车，有关美国市场销售的汽车配置安全气囊的争议性法令直到20世纪90年代才得到切实执行。

国家公路交通安全管理局强制要求在汽车上安装的每种安全装置或系统一般都明确提出严格的成本一效益比率要求；换言之，安全装置或系统必须节省比成本更多的资金，或者花费决不能高于所挽救生命所需的资金数额，否则就不会获得法律许可。

这项要求受判定或否决几乎所有标准的估测成本和效益的影响：联邦机动车安全标准第208号规定：美国所有的新车都要安装前座安全气囊。

因为明文规定声称其他技术都不能达到规定要求。

即使取保守的成本数字和乐观的效益数字，安全气囊成本一效益比也是相当极端的，并且还有可能与强制性的安全装置的成本一效益比要求背道而驰。

然而，高强度照明灯在市场上出现时，国家公路交通安全管理局则没有采取任何行动对自动平衡或镜头清洁设备做出要求，而是声称该照明灯成本一效益比不佳。

而在欧洲经济委员会法规中，上述装置都属于必需的眩光控制措施，除北美以外世界各地都对这些强有力的照明灯有要求。

世界上首个卤素照明灯泡的高性能设计方案H1和H3于1962年和1964年被欧洲采用，并且它们很快就成了世界性的标准，但是在美国一直到1997年才首获批准。

无独有偶，另一项名为H4的高性能设计方案的世界上首个双丝高低卤素照明灯泡于1971年被欧洲采用，旋即成为世界标准，但是直到1992年在美国才合法化。

国家公路交通安全管理局有选择性地倡导特别基于成本一效益分析法的另一项照明迟滞方案则是美国法规的明证；例如，世界上所有国家最迟在20世纪70年代初都最终提出了后转向信号灯要求，这样转向灯就会发出琥珀色的光，人们立即可以把它同与之邻近的红色制动灯区别开来。

美国法规仍引证同一成本一效益分析法，而许可后转向灯发出红色光。

国家公路交通安全管理局还负责管理争议颇多的公司平均燃料经济性（CAFE）项目。

华尔街日报和其他媒体反对称此项目扭曲了市场动机，强迫人们购买较小、较安全的汽车。

公司平均燃料经济性可能是休闲车需求激增背后的推动因素，人们基于公司平均燃料经济性要求的顾虑把休闲车看作是“轻卡汽车”，因此就不必符合针对“小汽车”的比较严格的标准。

反对意见认为把实际油品成本和外在要求强加给美国消费者从政治角度讲行不通。

另一个困难是燃料经济性和汽车重量呈负相关关系，比较轻的汽车有着更好的燃料经济性。

与此同时，所有汽车等级中汽车重量与安全性能呈正相关关系，以客车为例，比较大、比较重的汽车可以更好地保护司乘人员。

从而，国家公路交通安全管理局必须同时实现两个互相矛盾的管理目标。

但是，汽车重量和安全性之间的相互关系并没有相交的地方，休闲车和皮卡汽车同客车相比安全性明显较差。

有些研究人员则不否认汽车重量减轻和燃料经济性提高水火不容。

1.1.5 空气动力学为国家公路交通安全管理局带来变革 汽车制造商面临着国家公路交通安全管理局的严厉照明法规和公司平均燃料经济性标准的两难冲突，前者把美国照明技术凝固在1940年，而后者则要求汽车制造商开发提高汽车空气穿透能力的方法。

结果是，20世纪80年代初，汽车制造商为修改固定形状的密封照明灯而大肆游说。

国家公路交通安全管理局采纳了福特公司的低成本空气动力学照明配置聚碳酸酯镜头和横丝灯泡的设计提议。

1984年，福特公司推出了林肯？

马克 型汽车，这是自1939年以来在美国市场出售的首辆配置空气动力学设计的建筑照明灯的汽车。其中包括最初为美国市场所知时被错误地称为“欧洲”照明灯的灯具，原因就是当时这种空气动力学照明灯在欧洲已经普及。

虽然从概念上与欧洲的照明灯相似，但美国照明灯形状是非标准的，灯泡结构也做了更改，这种照明灯最终还是符合美国联邦汽车安全标准108的汽车工程师协会（SAE）照明灯设计标准，与北美以外世界各地采用的国际安全标准则不相符。

<<美国汽车召回管理>>

在允许汽车设计人员适当自由发挥的同时，这种新型照明灯的最低许可性能和材料耐用性要求实际上比以前的密封照明系统要低。

1.1.6 国家公路交通安全管理局死亡事故分析报告系统 为了提供全面的高速公路安全、辅助提议方案，以及为评估汽车安全标准和高速公路安全程序的有效性提供客观的基础，国家公路交通安全管理局在美国建立了死亡事故分析报告系统（FARS）。

死亡事故分析报告系统由美国50个州、哥伦比亚特区和波多黎各自由邦交通死亡事故普查的数据组成。

要把事故纳入死亡事故分析报告系统，要求事故发生在30天以内，汽车必须行驶在对公众开放的公路上并且导致人员死亡（汽车司乘人员或非司乘人员）。

死亡事故分析报告系统自1975年开始运行，已经收集到超过989 451件汽车死亡事故的资料，同时还收集了包括碰撞、汽车和涉及人员特征等100多种不同编码数据因素的信息。

死亡事故分析报告系统对于国家公路交通安全管理局降低美国公路上汽车碰撞事故和死亡数量，从而降低由于汽车碰撞事故和人员死亡导致的相关经济损失的任务是至关重要的。

死亡事故分析报告系统数据对于了解碰撞发生的环境、公路、车辆和人员等特征也是非常关键的。

国家公路交通安全管理局与每个州政府的相关机构有合作协议，州政府机构以标准格式为其提供各州发生的死亡事故信息。

数据收集上来，加以编码，然后被提交到计算机数据系统内并传输到华盛顿特区。

为了对事故趋势研究和高速公路安全程序进行有效性评估，国家公路交通安全管理局把这些数据编辑成季度性文件，这些数据被制作成表格并通过死亡事故分析报告系统接口提供给公众。

<<美国汽车召回管理>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>