

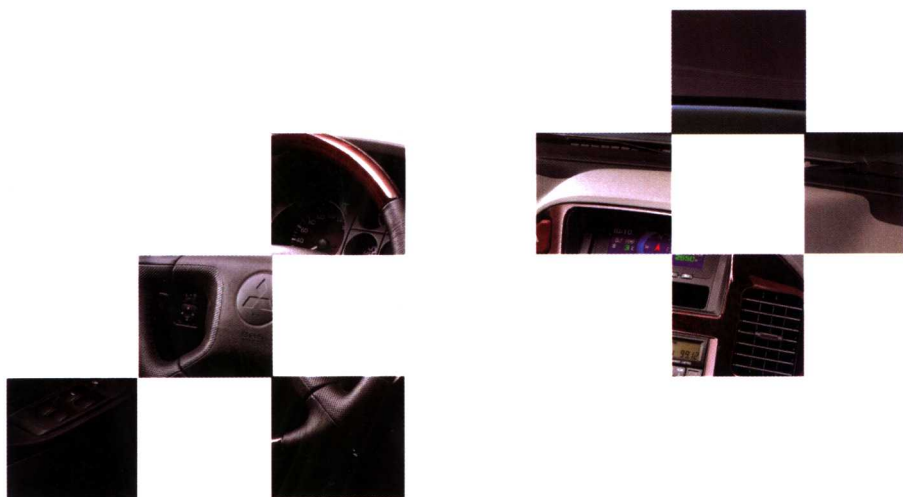
道路交通安全丛书

DAOLUJIAOTONGANGANQUANCONGSHU

交通事故处理与 索赔案例分析

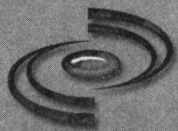
(第二版)

◎ 杨希锐 吴礼林 主编



人民交通出版社

China Communications Press



道路交通安全丛书

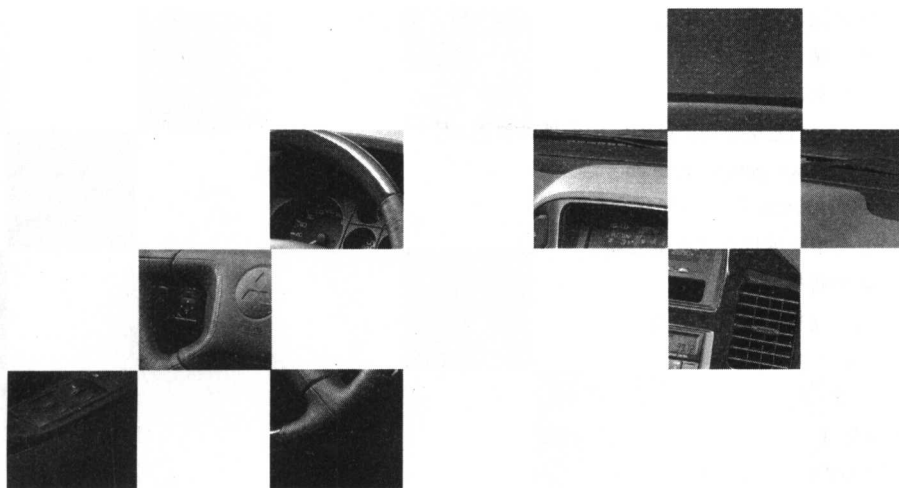
DAOLUJIAOTONGANQUANCONGSHU

交通事故处理与索赔案例分析

Jiaotong Shigu Chuli Yu Suopei Anli Fenxi

(第二版)

◎ 杨希锐 吴礼林 主编



人民交通出版社

内 容 提 要

本书从行车过程中所涉及的大量交通事故实际案例出发,分析交通事故的处理问题、保险问题、索赔问题,并从中总结出驾驶员的肇事原因、预防措施、处理方法、索赔程序。其内容丰富实用,是广大机动车驾驶员提高交通安全知识,避免交通事故,保护自身权益的实用资料。

本书可成为交通管理人员依法办案,进行安全管理的助手,也可作为有关专家、学者研究交通事故案例的参考书。

图书在版编目(CIP)数据

交通事故处理与索赔案例分析/杨系锐,吴礼林主编.
2版. —北京:人民交通出版社,2004.9
ISBN 7-114-05151-4

I.交... II.①杨...②吴... III.①交通运输事故—处理—案例—分析—中国②交通运输事故—索赔—案例—分析—中国 IV.①U491.31 ②D922.145

中国版本图书馆CIP数据核字(2004)第068378号

书 名: 道路交通安全丛书

交通事故处理与索赔案例分析(第二版)

著 作 者: 杨系锐 吴礼林 主编

责任编辑: 李 斌

出版发行: 人民交通出版社

地 址: (100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址: <http://www.ccpres.com.cn>

销售电话: (010)85285656, 85285838, 85285995

总 经 销: 北京中交盛世书刊有限公司

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京交通印务实业公司

开 本: 787×960 1/16

印 张: 30.5

字 数: 431千

版 次: 2004年9月第2版

印 次: 2004年9月第2版第1次印刷

书 号: ISBN 7-114-05151-4

印 数: 0001—5000册

定 价: 46.00元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

前言

本书第一版出版后,由于书中采用通俗的语言对交通事故处理与索赔的一些实际案例进行分析,具有一定的实用价值,对广大的驾驶员、交通管理者及从事相关专业研究与学习的高校师生有较好的借鉴作用,然而随着2003年10月第十届全国人民代表大会常务委员会第五次会议通过的《中华人民共和国道路交通安全法》与2004年5月1日起施行的《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》相继出台,此前于1960年2月11日国务院批准、交通部发布的《机动车辆管理办法》,1988年3月9日国务院发布的《中华人民共和国道路交通管理条例》,1991年9月22日国务院发布的《道路交通事故处理办法》,同时废止,这给交通事故的处理带来了许多新的变化,因此根据新出台的两个法规对全书进行了修订,并增加了大量的实际案例。希望此书能成为各位读者在研究及处理交通事故时的良师益友。

本书由杨希锐、吴礼林任主编,梅冬、宋传平任副主编,参加编写的人员还有:陈一民、何永社、李畅、刘军民、鲍利平、袁中、李春亮、李洪等。

由于作者的水平与实践经验有限,加之时间仓促,书中难免有一些不足之处,希望读者批评指正。

杨希锐

2004年6月

目 录

CONTENTS

第一章 交通事故处理过程简述	1
第一节 交通事故	1
第二节 交通事故处理程序	7
第二章 交通事故现场勘查案例分析	13
第一节 交通事故现场	13
第二节 交通事故现场的保护及勘查	15
第三节 交通事故现场勘查的组织	21
第四节 常见交通事故现场勘查案例	25
第五节 常见交通事故技术分析案例	39
第三章 交通事故责任认定案例分析	60
第一节 事故责任的分类与认定	60
第二节 与机动车有关的交通事故责任认定案例	62
第三节 与自行车有关的交通事故责任认定案例	88
第四节 与行人有关的交通事故责任认定案例	113
第四章 典型交通事故处理案例分析	125
第一节 汽车、自行车同向行驶事故案例	125
第二节 十字路口汽车、行人事故案例	131
第三节 交叉路口自行车横过公路事故案例	137
第四节 两车相会互让事故案例	141
第五节 超车交通事故案例	148
第六节 超载车交通事故案例	154
第七节 摩托车交通事故案例	159
第五章 几种特殊的交通事故案例分析	167
第一节 涉外交通事故处理	167

目录

CONTENTS

第二节	常见涉外交通事故案例	175
第三节	伤亡者众多的特大交通事故处理	181
第四节	常见特大交通事故案例	187
第五节	无行为能力人和限制行为能力人的交通事故 处理	193
第六节	无行为能力人和限制行为能力人的交通事故 案例	199
第七节	处理其他特殊交通事故时应注意的问题	205
第六章	交通事故保险与理赔案例分析	209
第一节	机动车保险基本知识	209
第二节	投保机动车附加险与交通事故伤害保险	213
第三节	如何办理车辆保险索赔	219
第四节	投保与索赔中应注意的问题	224
第五节	常见保险理赔纠纷及案例分析	229
第六节	机动车辆索赔案例分析	245
第七章	交通事故的损害赔偿及案例分析	280
第一节	交通事故损害赔偿	280
第二节	交通事故损害赔偿中的经济赔偿内容	284
第三节	处理经济赔偿的一些相关问题	292
第四节	交通事故损害赔偿案例分析	296
第八章	交通事故中如何请求国家赔偿	340
第一节	关于交通事故中的国家赔偿	340
第二节	国家赔偿的范围	341
第三节	如何请求国家赔偿	344

目录

CONTENTS

第四节 典型案例分析	348
第九章 交通事故中如何通过诉讼索赔	372
第一节 交通事故中的行政诉讼	372
第二节 通过行政诉讼索赔的方法	374
第三节 交通事故中的民事诉讼	376
第四节 通过民事诉讼索赔的方法	378
第十章 通过诉讼索赔的典型案例分析	382
第一节 交通肇事致人残废赔偿案例	382
第二节 关于交通事故中伤者住院期间费用的赔偿案例	384
第三节 关于驾驶员肇事,雇主赔偿的案例	386
第四节 驾驶员违章撞车伤人赔偿案例	388
第五节 乘车人受伤请求赔偿,法院不予受理案例	390
第六节 交通事故未经公安机关处理,法院依法不予受理 案例	393
第七节 合法请求受保护,无理缠诉被收容	393
第八节 滁州市汽车运输总公司对杨兴霞提起的旅客运输 合同赔偿之诉运输始发地应为车辆始发地不为旅 客上车地管辖权异议	398
第九节 乘客摔成植物人谁之过	402
第十节 这起交通事故赔偿该由谁承担	406
第十一节 周庆安诉王家元、李淑荣道路交通事故损害 赔偿纠纷案	408
第十二节 交通事故案交警无法作出责任认定法院 如何审理	411

目录

CONTENTS

第十三节 虞国栋诉中保财产保险有限公司南京市分公司 投保车辆在卖出后未过户前发生驾驶员负全责 的交通事故理赔案	414
附录	418
一、中华人民共和国保险法	418
二、机动车辆保险条款	442
三、机动车辆保险条款解释	455



第一章 交通事故处理过程简述

第一节 交通事故

一、交通事故的定义

在我国,道路交通事故(以下简称交通事故),是指车辆驾驶人员、行人、乘车人,以及其他在道路上进行与交通有关活动的人员,因违反《中华人民共和国道路交通安全法》和其他道路交通管理法规、规章的行为(以下简称违章行为)过失造成人身伤亡或者财产损失的事故。

美国国家安全委员会对交通事故所下定义是:交通事故是在道路上所发生的意料不到的有害的或危险的事件。这些有害的或危险的事件妨碍着交通行为的完成,其原因常常是由于不安全的行动或不安全的因素,或者是二者的结合所造成的。

日本对交通事故的定义是:由于车辆在交通中所引起的人的死伤或物的损坏,在道路交通中称为交通事故。

从以上定义中可以看出,构成交通事故具备6个缺一不可的要素:

1. 道路

各国对道路的定义在交通法规上都有明确规定。我国道路交通安全法中规定“道路是指公路、城市街道和胡同(里巷)以及公共广场、公共停车场等供车辆、行人通行的地方”,日本的道路法中对道路的定义是:“道路是供一般交通用的道路,即高速公路、国道、府县道以及市镇村道。与道路成为一体的桥梁、隧道、轮渡设施以及作为道路用的电梯等统统包括在“道路”中作为道路的附属设施”。这里确指的是公用的道路,不包括厂



区、校园、矿区、庭院的道路。同时应以事态发生对车辆所在的位置来判定。

2. 车辆

指机动车和非机动车。行人自己在走路过程中发生意外、造成伤亡不属于交通事故。

3. 在运动中

即定义中所说的行驶或停放过程中。这里所说的停放过程,应理解为交通单元的停车过程,而交通单元之间的静止状态停放所发生的事故(如停车后装卸货物时发生的伤亡事故)不属于交通事故。停在路边的车辆,被过往车辆碰撞发生事故,由于对方车辆处在运动中,因而也是交通事故,所以关键是车辆是否运动。

4. 发生事态

即发生有碰撞、碾压、刮擦、翻车、坠车、爆炸、失火等其中的一种现象。如果未发生上述事态,而是由于行人或旅客因其他原因(如心脏病发作)而造成的死亡不属于交通事故。

5. 造成事态的原因是人的过失

即所造成的事态不是因为人力无法抗拒的自然原因,如地震、台风、山崩、泥石流、雪崩等。利用交通工具自杀也不属于交通事故。

6. 有后果

即要有人、畜伤亡或车物损坏的后果,没有后果的不算交通事故。

以上6个要素和一定的违章行为可作为鉴别是否属交通事故的依据。

二、交通事故的现象

交通事故的现象即为前述的事态,基本可分为碰撞、碾压、刮擦、翻车、坠车、爆炸和失火7种。

1. 碰撞

碰撞指交通强者(相对而言)的正面部分与他方接触。碰撞主要发生在机动车之间、机动车和非机动车之间、机动车与行人之间、非机动车之间、非机动车与行人之间,以及车辆与其他物体之间。



根据碰撞时的运动情况,机动车之间的碰撞可分为正面碰撞($\rightarrow 0 \leftarrow$),正面与侧面相撞($\uparrow 0 \leftarrow$),追尾相撞($\leftarrow 0 \leftarrow$),左转或右转弯相撞($\downarrow 0 \leftarrow$; $\rightarrow 0 \uparrow$)等情况。

2. 碾压

作为交通强者的机动车对较弱者如自行车或行人等的推碾或压过称为碾压。虽然碾压以前,大部分均有碰撞现象,但在习惯上一般都称为碾压。

3. 刮擦

作为交通强者的车辆在行驶过程中,发生侧面与他方接触,造成自身与对方车辆损坏称刮擦。刮擦与碰撞的判断均以强者着眼不管弱者;若有正面接触即为碰撞,仅有违章车辆侧面接触的称刮擦。

机动车之间的刮擦,可以根据运动情况分为会车刮擦和超车刮擦。

4. 翻车

两个或两个以上的侧面车轮离开地面,称为翻车,通常是指车辆没有发生其他事态而造成的翻车。车辆因碰撞或刮擦而造成的翻车应属哪一类,目前还没有统一的规定。

翻车一般分为侧翻和滚翻两种。当车辆两个车轮离开地面的称为侧翻;4个车轮均离开地面的称为滚翻。也有称 90° 、 180° 、 270° 、 360° 、 720° 翻车的,这样的分法虽然比较麻烦,但做到了含意明确。

5. 坠车

通常是指车辆坠入桥下或山涧等。

6. 爆炸

由于有爆炸物品带入车内,在行驶过程中由于振动等原因引起爆炸造成事故,称为爆炸。若无违章行为,则不算是交通事故。

7. 失火

车辆在行驶过程中未有违章行为,而因人为的或车辆的原因引起火灾,称为失火。

据公安部统计公布:1994年各类事故形态总数及百分比的情况,见表1-1所列,其中正面相撞、侧面相撞和追尾相撞仍是造成交通事故形态的重点,特提供驾驶员们在行车途中借鉴。



各类事故形态的总数及百分比

表 1-1

项 目	次 数		死 亡 人 数		受 伤 人 数		直接损失(元)	
	数量	占总数%	数量	占总数%	数量	占总数%	数量	占总数%
合计	253537	100.00	66362	100.00	148817	100.00	13338272231	100.00
正面相撞	61396	24.22	19886	29.97	43471	39.21	348744680	26.15
侧面相撞	70748	27.90	14514	21.87	38605	25.94	337410449	25.30
尾随相撞	43781	17.27	6528	9.84	15928	10.70	277416254	20.80
对向刮擦	15152	5.98	2574	3.88	9168	6.16	79487956	5.96
同向刮擦	15017	5.98	2851	4.30	8246	5.54	45703180	3.43
碾压	8282	3.27	5865	8.84	3239	2.18	5239101	0.39
翻车	12583	4.96	5577	8.40	13791	9.27	94996618	7.12
坠车	2460	0.97	1889	2.85	3617	2.43	22868517	1.71
失火	338	0.13	83	0.12	125	0.08	10561674	0.79
撞固定物	8274	3.26	1137	1.17	3540	2.38	72219882	5.41
其他	15506	6.12	5458	8.22	9087	6.11	39178912	2.94

三、交通事故的分类

交通事故分类,可根据交通事故的行政处理、交通事故主要责任者或第一当事者产生事故的内在原因、交通事故的对象,违反交通法规的对象,以及交通事故发生的地点来分。

1. 按交通事故后果分类

公安部于(1991)113号通知中对事故等级作了如下规定:

(1)轻微事故,是指一次造成轻伤1至2人,或者财产损失机动车事故不足1000元,非机动车事故不足200元的事故。

(2)一般事故,是指一次造成重伤1至2人,或者轻伤3人以上,或者财产损失不足3万元的事故。

(3)重大事故,是指一次造成死亡1至2人,或者重伤3人以上10人



以下,或者财产损失3万元以上不足6万元的事故。

(4)特大事故,是指一次造成死亡3人以上,或者重伤11人以上,或者死亡1人,同时重伤8人以上,或者死亡2人,同时重伤5人以上,或者财产损失6万元以上的事故。

所谓死亡事故,是指因道路交通事故而当场死亡和伤后7天内抢救无效死亡。在事故统计中,公安部《关于做好交通管理统计工作的通知》中规定的统计范围不变动。死亡仍以事故发生后7天内死亡的为限;重伤,按司法部、最高人民法院、最高人民检察院、公安部发布的《人体重伤鉴定标准》执行;轻伤,按最高人民法院、最高人民检察院、公安部、司法部发布的《人体轻伤鉴定标准》(试行)执行;财产损失,是指道路交通事故造成的车祸、财产直接损失折款,不含现场抢救(险)、人身伤亡善后处理的费用,也不含停工、停产、停业等所造成的财产间接损失。

在事故处理中,死亡不以事故发生后7天内死亡的为限;重伤、轻伤同样按上述标准确定;财产损失,还应包括现场抢救(险),人身伤亡善后处理的费用,但不包括停工、停产、停业等所造成的财产间接损失。

日本的交通事故是根据事故后果分为死亡事故、重伤(I、II类)事故、轻伤事故和物损事故。死亡事故是指交通事故发生24小时内死亡的事故,I类重伤事故是指交通事故负伤后治疗期在90天以上者;II类重伤事故是指交通事故伤后治疗期在30天以内者。

2. 按交通事故第一当事者或主要责任者的内在原因分类

这类交通事故可分为3种,即由于交通事故第一当事者或主要责任者的观察错误,判断错误以及操作错误所引起的交通事故。

(1)观察错误:由于当事人心理或生理方面的原因,对外界环境的客观情况没有正确的观察;或由于道路条件不好,交通标志不清,以及由于交叉路口冲突区域太大等引起的观察错误。

(2)判断错误:包括对对方车辆的行动、对道路的形状和线形、对对方车辆的速度以及自己车辆与对方车辆的距离,过分相信自己的技术以致对自己车辆的性能和速度估计判断有误。由于判断过程往往发生在极短的时间内(一般为1/10s)。根据国外的统计资料,由于判断错误而引起的交通事故约占30%(日本统计资料为35%)。



(3)操作错误:主要是技术不熟练,特别是初学驾驶的人员,由于对车辆和道路都不熟悉,遇到紧急情况时就不能应付自如,容易出现慌乱,发生操作错误而引起交通事故。除此以外,由于车辆本身机械故障(如制动方面失灵),更易导致操作错误。

3. 按交通事故的对象分类

(1)车辆间事故:即车辆与车辆之间发生刮擦、碰撞而引起的事故。这类事故在发达国家发生较多,约占事故总数的70%以上,而在我国所占比例不大,约占20%。

(2)车辆与行人的交通事故:这主要是由于机动车闯入人行道而发生的压死、压伤行人以及行人横穿道路时被机动车压死、撞伤等交通事故。这类事故在发达国家较少出现(约10%~20%),在我国公安部1994年统计为26.35%。

(3)机动车辆与自行车之间的交通事故:由于我国公路交通主要是混合交通,因而这类事故在我国特别多,约占23.79%。

(4)车辆单元事故:包括车辆在下坡时由于行驶速度太快,车辆左右转弯或调头时所发生的翻车事故,以及在桥上因大雾天气或因机器失灵而产生的机动车坠车的事故等。

(5)车辆与固定物碰撞事故:这里所指的固定物,包括道路上的作业结构物,路肩上的水泥杆(灯杆、交通标志等)、建筑物以及路旁的树林等。

(6)铁路岔口交通事故:这类事故在我国比较严重。据统计,1997年全国铁路岔口事故所毁坏的机动车,约占全国车辆保有量的1.5%。这是由于岔口缺乏立体交叉和自动控制设备,加之岔口管理不善所致。

4. 按违反交通法规的对象来分类

(1)机动车驾驶人员事故:是指机动车驾驶人员违反交通法规而发生的事故。包括违反安全驾驶规程,违反限制车速的规定(如超速、高速行驶等),强行超车、逆行、通过交叉路口不减速,左、右转弯及掉头不适当,违反停车或临时停车规定;违反优先通行的原则,路口闯红灯,与前车不保持安全间距、装载不适当、酒后开车、机件失灵、过度疲劳,违反铁路岔口通行规定以及摩托车驾驶人员违反交通法规行车等所造成的交通事故。



(2)骑自行车人交通事故:这类事故在我国比较突出。骑自行车人违反交通法规包括在快车道上骑车、逆行、骑快车、左右转弯时无视来往机动车而猛拐,在交叉路口闯红灯,双手或一只手离开车把骑车,车闸失效,雨天骑车失控,骑车带人,在人行道上骑车以及载物不适当等。虽然说是骑自行车人的交通事故,但一般还是由机动车轧死伤引起。

(3)行人交通事故:行人交通事故是由于行人过失或违反交通法规而发生的交通事故。行人违反交通法规,包括无视交通信号,不走人行道,而在快车道或慢车道上行走,随意横穿公路、斜穿公路,在停车位前后横过公路,儿童在街上玩耍,行人在公路上作业或行走时精神不集中等。

5. 按交通事故发生地点分类

交通事故发生地点一般是指哪一级道路、城市或郊区以及城市或乡域3种。

在我国,道路分为高速公路、一、二、三、四级公路五个等级;也可分为公路与街道的,前者是指郊区和乡村道路,后者是指城市道路。另外还可按在交叉路口和路段所发生的交通事故来分类。

第二节 交通事故处理程序

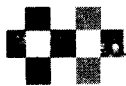
交通事故处理人员在处理交通事故案件时的程序分为一般程序和简易程序两种,同时还涉及管辖、回避、时限等一些相关问题。

一、管辖

管辖是指公安交通管理部门受理交通事故案件的权限分工,管辖可以分为职能管辖、地域管辖、移送管辖、指定管辖和专属管辖。

职能管辖也称为“部门管辖”,是指公安机关职能划分对刑事案件和治安案件的分工,凡是违反《中华人民共和国道路交通安全法》和其他有关道路交通管理法规,造成人员伤亡或者财物损失的交通事故,除法律、法规另有规定的以外,均由公安交通管理部门处理。

地域管辖也称为“区域管辖”、“地区管辖”,是指公安交通管理部门按行政区域划分交通事故案件的管辖权限。县级以上公安机关交通管理部



门负责处理所管辖的区域或者道路内发生的交通事故。

移送管辖是指将交通事故案件移送有管辖权的公安交通管理部门处理。对于交通事故发生地管辖不明的,或受理之后发现不归自己管辖的交通事故案件,在进行必要的调查之后,应将案件移送给有管辖权的公安交通管理部门处理。对于下级公安机关交通管理部门认为案情复杂、影响重大或者涉及公安机关人员、车辆的交通事故,可以申请移送上一级公安机关交通管理部门处理;上一级公安机关交通管理部门应当在接到申请后 24 小时内,作出移送或者由原公安机关交通管理部门继续处理的决定。案件管辖发生转移的,处理时限从移送案件之日起计算。

指定管辖是指上级公安交通管理部门对某一交通事故案件以行政命令方式确定由某下级公安交通管理部门处理。当地域管辖发生争议、管辖不明或其他特殊情况时,都可以由上级公安交通管理部门直接指定某一下级公安交通管理部门处理,其目的在于防止因管辖不明发生争议或相互推诿以及其他原因而影响案件的及时、正确处理。

专属管辖是一种特别管辖,某些交通事故案件必须由一定的机关管辖,其他机关无权处理。例如对于享有外交特权和豁免权的外国人发生的交通事故,必须由专门的涉外部门来处理。

二、回避

回避是指事故处理人员不参加处理与自己有利害关系或其他关系的交通事故案件。其目的是为了防止利用职权徇私舞弊;也可以避开嫌疑,以利于工作的正常进行。

在交通事故处理中,现场勘查人员,事故调解人员、鉴定人,以及讯问、访问、记录人员等遇有应当回避的情形时,应当自行回避。没有自行回避的,当事人可以申请回避。

应当回避的情形主要有以下几种:

(1)是本案当事人的近亲属。在这种情况下,可能出现袒护一方当事人的情形。

(2)办案人员或者他的近亲属与本案有利害关系的,因为在这种情况下,可能会影响案件客观、公正地处理。



(3)担任过本案鉴定人的。因为曾经担任过本案鉴定人的,对本案的某些事实或交通事故责任已经形成自己的看法,再来办理本案,就容易先入为主,可能影响客观全面地调查事实证据,影响案件的正确处理。

(4)与本案当事人有其他关系,如朋友、同学、同乡,或者有恩怨关系等,可能影响公正处理案件的。

此外,对于曾接受当事人贿赂或某些好处,违反办案纪律或职业道德的办案人员,一经发现,不论是否申请他们回避,都应及时查明情况,令其回避,严肃处理。

对于交通警察或者公安机关检验、鉴定人员需要回避的,由本级公安机关交通管理部门负责人决定。公安机关交通管理部门负责人需要回避的,由公安机关负责人或者上一级公安机关交通管理部门负责人决定。

对当事人提出的回避申请,公安机关交通管理部门应当在二日内作出决定,并通知申请人。当事人申请回避的理由如果不充分,有权决定回避的人员,可以作出驳回申请的决定。当事人对驳回申请的决定,可以申请复议一次,如认为复议决定不正确时,事故处理工作照常进行。当事人不得提起再次复议,但可以向上级公安交通管理部门反映情况。

三、时限

规定办案时限有利维护当事人的正当权益,有利于提高办案效率,避免拖拉、推诿。在公安部颁布的《交通事故处理程序规定》中对事故检验鉴定、事故调解、交通事故认定书的制作的时限作了相应的规定。

四、处理交通事故的简易程序

对于发生《中华人民共和国道路交通安全法》第七十条第二款、第三款规定的交通事故,由于情节比较简单,交通事故的责任比较明确,当事人在填写完交通事故发生的时间、地点、天气、当事人姓名、机动车驾驶证号、联系方式、机动车牌号、保险凭证号、交通事故形态、碰撞部位、赔偿责任人等内容的协议书或者文字记录,共同签名后可立好撤离现场,自行协商赔偿数额和赔偿方式以及向保险公司索赔事宜。