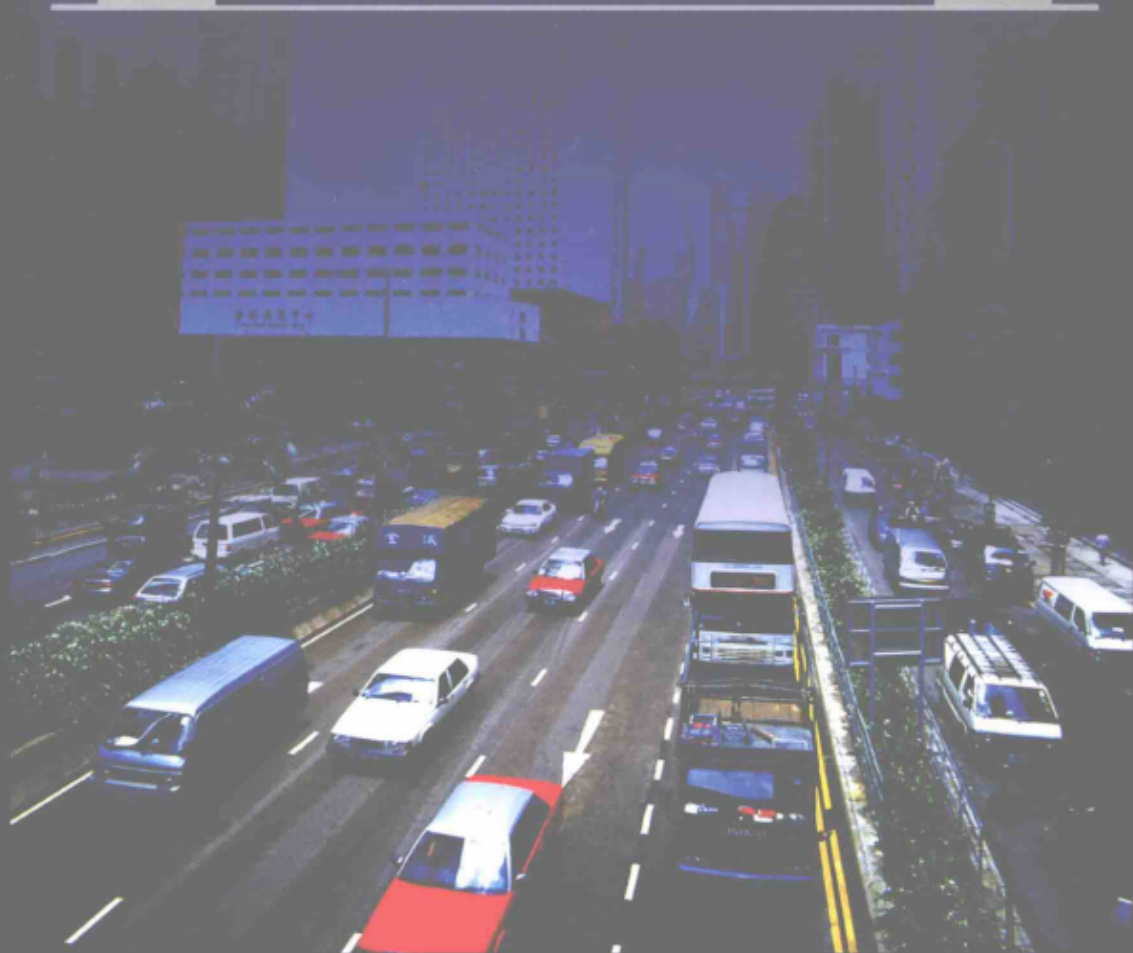


GONG LU YUN SHU DE AN QUAN JIAN GUAN WEI ZHANG
CHU CHU YU SHI LU JIU YUAN SHI WU ZHI NAN

公路运输的安全监管、 违章查处与事故救援 实务指南



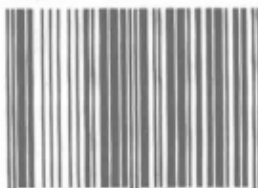
黑龙江人民出版社

责任编辑：陈 愚
封面设计：小 戈



公路运输的安全监管、 违章查处与事故救援 实务指南

ISBN 7-207-05919-1



9 787207 059192 >

公路运输的安全监管、 违章查处与事故救援实务指南

(下册)

黑龙江人民出版社
2003 年 3 月

第七编
公路运输事故的处理

第三十六章 公路运输事故 的处理程序

第一节 公路运输事故的处理程序概述

凡交通事故必然造成人身伤亡、车物损坏的后果。为了保护国家财产,保护公民的正当权益,国家规定所有交通事故,必须由国家交通管理部门出面处理。交通管理部门在行使这一权力时,应根据国家和地方政府制定的交通法规和有关规定,正确处理当事人之间的纠纷,确定当事人各自的责任,并运用处分、经济赔偿、强制履行义务等手段处罚违章肇事者,以达到保护国家利益,保护公民合法权力和人身权利,减少交通事故的目的。

国家对交通事故的处理权限有明确规定,其精神如下:对交通事故的调查处理,均由公安交通管理部门主管,县级以上地方各级公安交通管理部门是同级人民政府处理本行政区内交通事故的主管机关。

对特大事故,地(市)交通管理机关必须派人协助基层(县、区)处理,必要时省级交通管理机关也须派人协助处理。

对军车发生的交通事故,涉及军人行政处分或刑事处罚时,应将有关材料转交军人所属部队;由部队依据军纪军法处理;但部队应将处理结果通知原处理单位。

对于涉及外籍人员的交通事故,由当地公安交通管理部门会同外事部门共同处理。对享有外交豁免权的外籍人员,由公安交通管理机关提供材料,交外事部门依照国家有关规定处理。

火车与车辆、行人在铁道与公路交叉道口发生的交通事故,依照国家有关规定处理。

第二节 公路运输事故处理程序的主要环节

交通事故发生后,从立案到结案包括的环节和顺序即交通事故处理的程序。目前我国尚无统一的交通事故处理程序法,交通事故处理程序原则上可参照有关的法律文件执行。办理交通事故案件的程序应规定包括从立案、事故调查到善后处理的

各个主要环节,这些环节的顺序如下:

1. 立案

交通管理部门对于由当事人、目击者或其他人报告的交通事故案件都应当接受,然后按照管辖范围迅速审查。如果属于自己管辖范围的事故即应立案并展开调查;如不属自己管辖的,应告知报案人并主动与有管辖权的交通管理部门联系移交。

立案是进行交通事故处理的前提。立案的根据主要来自报案,但也有当事人私下和解不成又请求处理的,也可能是交通管理部门自行发现的。

2. 调查

立案之后的程序为调查。事故调查的目的首先是明确交通事故的性质,对于治安性质的交通事故,应由交通管理部门调查,对于刑事性质的交通事故,可移交有关部门实施侦察,对于交通事故案件,调查程序的内容包括现场勘查、讯问当事人,询问证人、收集物证,以及对痕迹、物证进行技术鉴定等取证工作。

3. 责任分析

责任分析必须建立在调查、取证之后,使案件的情节清楚、证据充分的基础上。同时,责任分析也必须以案情分析即事故原因分析为前提。根据责任分析,对当事人在交通事故中应承担的责任或是否要负法律责任作出认定。

事故责任分析时应将造成事故的直接原因与引起事故后果的原因分别考虑。比如一起会车中货物扎伤对方乘员的事故,事故的直接原因当然是货物在运行中松动突出车外,属违反装载规定行车引起的;而造成事故伤人的原因却是由于对方客货混装,乘员高出车厢造成的。

责任分析还要考虑当事人违章行为与事故的因果关系及违章行为在事故中的作用。也就是说,当事人有违章行为且其与交通事故有因果关系的,应负交通事故责任;当事人没有违章行为或虽有违章行为,但违章行为与交通事故无因果关系的,不负交通事故责任。

4. 裁决处罚

对有违犯交通规章的交通事故当事人应根据其违章情节给予处罚。处罚裁决应在当事人责任认定之后进行。处罚应以裁决书形式通知本人。

对交通事故当事人的肇事行为已触犯刑法的,经裁决程序后可向法院提出诉讼。

5. 赔偿调解。

调解作为解决交通事故损害赔偿的形式不同于法律上的经济赔偿判决。这项程序应当在查明交通事故原因、认定交通事故责任、确定交通事故造成损失的情况后,由事故处理机关召集当事人和有关人员协商解决。

经调解达成协议的或在调解期满后未达成协议的,由事故处理机关分别制作调解书或调解终结书。至此,交通管理部门处理事故的程序便告终结。

第三十七章 公路运输事故的现场勘查

第一节 公路运输事故的现场

交通事故现场是指发生交通事故后车辆、伤亡人员,以及与交通事故有关的物件、痕迹等所处的空间。

每起交通事故都有一个现场,交通事故现场保留着大量的事故证据,因此,在事故原因分析、事故当事人责任认定等一系列程序上,都离不开现场资料。

一、交通事故现场的分类

交通事故现场从事故发生时就已形成,在现场勘查时,根据现场与事故发生后的状态变动,交通事故现场可分为原始现场、变动现场、破坏现场和逃逸现场。

1. 原始现场

原始现场是指事故发生之后,车辆、人、畜及一切与事故有关的物体、痕迹仍保持事故发生后最初状态的现场。原始现场能为事故分析提供最直接的凭据,因此必须强调原始现场的勘查价值,尽可能将事故现场的原始状态保留到现场勘查之时。

2. 变动现场

变动现场是指在事故发生后到现场勘查之前,由于自然的和人为非故意的原因,使现场的原始状态部分地或全部地受到变动的现场。这类现场不能充分为事故分析提供直接依据,有时甚至完全失去起码的痕迹和物证,造成案情分析的困难。但是由于交通事故的特殊环境,在事故发生后,要想保留原始现场、避免现场变动几乎是不可能的,因此在现场勘查时所见到的现场,多为变动现场。通常引起现场变动的原因有:

(1)抢救伤员或排险。为抢救伤者必须移动伤者或死者的倒卧位置,有时要改变车辆的位置;为排险必须清理易燃、易爆及有毒物质等。

(2)保护不当。事故发生后由于未及时封闭现场,有关痕迹被过往车辆和行人碾踏,使痕迹不清或消失。

(3)自然破坏。由于雨、雪、日晒等自然因素使无遮盖的现场痕迹被冲刷、覆盖、挥发消失等。

(4)允许变动。有特殊任务的车辆,如消防、警备、救险等车辆发生事故后,允许驶离现场;或在主要路段,为了避免交通阻塞,经允许移动车辆或有关物件。

(5)车辆驶离。发生事故后,车辆驾驶员无意(未发觉)将车辆驶离现场。

3. 破坏现场

破坏现场是指事故发生后,当事人为了推卸或减轻责任,故意将现场原有的痕迹、物证加以消除,更动现场;或有意伪造痕迹,按有利于自己的设想重新摆设的现场。由于前者对现场的破坏和后者的伪造都是故意的违法的行为,因而当事者在作案时往往留下破绽,并不难于被识破。

4. 逃逸现场

逃逸现场是指肇事车辆的驾驶员,在事故发生后,为了逃避责任,有意隐瞒事故不报并将车辆驶离,从而造成变动和破坏的现场。

从现场勘查的需要出发,由于原始现场保持了事故发生后的本来面貌,因而比变动现场便于获取可靠资料。然而,由于上述种种原因,保留住原始现场的可能性极小。所以,一般情况下,只能做到使事故现场的变动尽可能地小。这就要求在事故发生后,有关人员不要随意变动现场的一草一木,即便为了抢救受伤人员或排除险情,也应有组织地进行,注意不触及与抢救、排险无关的物件和痕迹。对于必须移位或运离现场的尸体、伤员、车辆和物品,则应用粉笔或灰粉在地面上勾画出其原来的倒卧、停放位置。为了使事故现场不会因无关人员无意的或自然原因的破坏,事故发生后,还必须及时和有效地保护事故现场。

二、交通事故现场的保护

交通事故发生后,及时保护事故现场已成为一项人所共知的社会常识,无论是事故当事人或过往行人,都有自觉保护现场的义务。事故发生后,交通管理人员不一定能及时赶赴事故现场,事故现场的最初保护,主要应靠事故当事双方的驾驶人员、乘员及其他人员自觉维护并立即向交通执勤人员或交通管理部门报告。平时加强对驾驶人员的教育和深入交通知识的宣传,对事故现场的保护肯定会起到积极作用。

在接到交通事故报告后,由交通管理人员组织和负责的现场保护工作即可着手进行。现场保护工作主要包括以下方面:

1. 封闭现场

奔赴现场的勘查人员应首先查看现场全貌,确定现场范围,然后设立标记封闭现场,以便提示车辆、行人绕道并禁止无关人员入内。划定现场范围时如不是十分必要,一般不应中断交通。

2. 消除危险

如果由于车辆事故造成易燃品泄漏、有害物质抛洒等,应立即设法消除,以防诱发其它事故。

3. 保护痕迹和物件

保护事故现场的痕迹和物件的原状是现场保护的主要目标。现场上任何物件以及事故痕迹都应严加看护。现场车辆和物件以及留有印迹的路面,在勘查工作开始之前都不要触摸和践踏。为避免有的痕迹被雨水侵洗或曝晒,必要时应加以遮盖。

4. 维护交通秩序

在现场抢救和排险过程中,都可能出现混乱的场面,为了保证现场保护工作顺利实施和避免因混乱引起其它事端,必须做好现场组织工作,并指定专人负责维持现场周围秩序,包括疏导堵塞的交通。

第二节 公路运输事故现场勘查的内容与要求

现场勘查是对交通事故现场实地、仔细深入的调查。现场勘查的目的主要是采集与事故有关的物证,为事故责任认定准备证据;其次是查明引起事故的原因;另外,通过现场勘查,还可获取第一手事故调查资料,为更深入的事故分析、车辆和道路工程的技术研究提供素材。

一、现场勘查的工作内容

现场勘查通常应包括现场勘验、现场访问和现场分析三方面的内容。

1. 现场勘验

现场勘验包括对现场痕迹、物证的采集和必要的实地试验。可通过观察、测量,绘制现场图、摄影、摄像,以及通过简单的实验等手段实施。现场勘验的主要内容包括:

(1) 现场道路环境勘测

交通事故发生在道路上,因此必须查明事故现场的道路位置(路名及所处里程点),走向、路宽线型、现场道路的视距,以及有关的标志和设施等。

(2) 事故车辆检验

对事故车辆的检验,因涉及到对肇事车的认定、提取与事故有关的分析依据,以及对事故经济损失的评估等事项,所以必须全面深入。事故车辆的现场检验内容包括;

① 认定检验。查明事故车辆的车型、车号、颜色及有关的结构性能参数(如轴距、转距、外廓尺寸、排量、装载质量等)。

② 安全性能检验,检测与事故有关的车辆安全性能和技术状况,如制动、转向性

能;灯光、信号装置的状况;驾驶视野及事故后操纵手柄的位置。此项检验必要时可利用现场条件进行简单试验。

③车辆损坏检验。查明事故车辆的损伤类型、破损的部位和破损程度。

④车载货物状况检查。查明货物的种类以及与事故相关的货物情况,如超重、超高、货物的固定等情况。

(3)事故痕迹调查

寻找和核查在现场路面、车辆、建筑物、路边树木等物体上留下的轮胎印痕、撞击刮擦印痕,并对不同印痕与事故的关系作出初步分析,比如根据轮胎印迹的突变点确定碰撞接触点的确切位置等。

(4)事故遗留物的提取和勘测

提取有物证价值的现场遗留物,如血迹、毛发、纤维、油漆、木片等;测定遗留物品的位置和散落物质的范围。如测定受害者遗留物品(鞋、佩带物等)的位置、测定风挡玻璃散落的位置和范围。

(5)人体伤害调查

人体受交通事故伤害的情形十分复杂,对伤害性质和伤害程度的确切结果,有时必须经尸体解剖或体检才能得出。现场对人体伤害的调查,仅限于对死、伤者的伤害现象作出一般的描述。交通事故造成人体伤害的现象主要有:表皮损伤、神经系统伤害、胸部损伤、腹部损伤、骨折、韧带损伤和面部受伤。

2. 现场访问

现场访问的目的在于了解发生事故过程和其它基本情况。访问对象包括事故当事人、见证人及目击者。通过在现场对当事人的初步讯问和对其他人的询问,应重点了解如下问题:

- (1)肇事者的个人情况,如年龄、性别、驾驶经历、事故记录等;
- (2)发生事故的时间、地点、车辆、出车事由、乘客人数或载物数量;
- (3)发生事故时的估计车速,发现险情时车辆的位置,所采取的措施;
- (4)事故过程的具体情况;
- (5)逃逸车辆的车型、车号、颜色、去向等可供侦缉的线索。

3. 现场分析

现场分析是在现场勘查工作的最后,将现场勘查中所取得的资料总结归纳并进行初步研究和分析的工作。现场分析应由现场工作人员共同参与。现场分析应通过对事故过程和相关资料的全面分析,作出合乎实际的初步推断,以便为下一步的事故原因分析和事故当事人责任鉴定奠定基础。

二、对现场勘查工作的要求

1. 现场勘查必须及时。这是因为,交通事故现场通常在勘查结束之前,为了保

护现场不受破坏和便于勘测,都要封闭现场甚至阻断交通,同时,事故现场的某些痕迹,也极易受到自然或人为的破坏,再就是,目击事故过程的知情人可能离去。因此,要求交通管理部门接到事故报告后,不管时间、天气如何,都应立即赶赴现场进行勘查,只有这样,才能最大限度地获取资料,并保障及时恢复正常交通。

2. 现场勘查必须细致。由于交通事故现场不能保留,一旦勘查结束,现场即被撤除,所以在现场勘查只能进行一次而无重复勘查可能的情况下,现场勘查应做到疏而不漏,力求把现场上一切可疑的痕迹、物证都记录和采集下来。在记录和采证时,尽管有的资料似与事故分析无关,但也不应轻易放弃,否则,一旦需要就无法弥补。

3. 现场勘查必须客观真实。对现场情况应如实记录,因此对像现场图之类的记录资料,都要求复核。对于变动的甚至伪造现场的资料,要了解其变动和伪造的情况,作出慎重且有根据的分析,切忌主观臆断。

4. 现场勘查必须符合法律程序。现场勘查中在提取痕迹和物证、检验尸体、询问当事人、访问证人时都必须严格按照法律程序办事,要尊重被询问人的权利。

三、现场勘查的步骤

从勘查人员到达事故现场并投入工作到现场调查结束,勘查人员从现场撤离,这整个现场勘测过程,应包括勘查准备、实地勘查和现场实验三个阶段。

1. 勘查准备

现场勘查前要做的准备工作有:

(1)救护受伤人员。勘查工作开始前,如伤者尚未离开现场或还未得到应有的救护,应及时采取救护措施使伤者得到妥善安置。

(2)看管肇事人。包括扣留肇事人的证件。根据事故的性质对肇事人进行看管或监护。

(3)查明当事人。凡与事故有关的人称为交通事故当事人。现场勘查前应先查明当事人的身份(姓名、职业、工作单位等),了解当事人与事故的关系。

(4)寻找证人。现场勘查前应尽快找到见证人,问清其姓名、住址或联系电话,以便需要时访问。

2. 实地勘查

实地勘查是通过一定手段从事故现场取得资料的仔细调查。实地勘查的具体工作包括现场物体、痕迹的定位测量,物体、痕迹、尸体的拍照和记录,物证的收集等。实地勘查通常分两步进行:首先是不触及勘查对象和不改变其位置的静态勘查;其次是可移动或翻转勘查对象的动态勘查。前者是为了取得车辆、尸体、痕迹、散落物的原始位置状态;后者则在于进一步发现物证,深入探讨痕迹的形成过程,验明动态物体的运动规律,以便全面掌握勘查对象的实际情况。实地勘查包括如下内容:

(1)现场摄影。就是用现场拍摄的照片记录现场地貌、车辆、尸体、痕迹及散落物

品的位置和状态的勘查手段。对于变动现场,拍照前应将受伤者原始倒卧位置或尸体、物体的原始位置用白线画出。照片应从不同角度和不同距离拍摄,以便全面真实地记录现场景象。

(2)绘制现场草图。即将现场的道路、车辆、人体、物品及有关事故痕迹的状况用平面图记录下来的勘查手段。现场徒手绘制的平面图虽是一种草图,但由于采用了规定的画法符号,并按比例将现场车、物、人体、痕迹表现在图面上,将它们之间的位置用尺寸数字标出,所以现场草图比照片能更准确地记录现场情况,它与照片相互补充,都是现场勘查不可缺少的。现场草图的绘制和尺寸标注必须全部在事故现场中完成。草图还应在现场核对,以便及时修改和补充。草图完成后,应由现场勘查的负责人审定,并征得事故当事双方认可。

(3)现场测量。现场测量其实是绘制现场草图工作的一部分,因为测量所得的数字,其大部分都要标注到现场草图上去。现场测量一般采用最普通的以直尺、卷尺为量具的直接人工测量方法,必要时也使用某些简单仪器。现场测量主要测定一些与事故相关的尺寸,包括测量肇事车辆上的有关尺寸及其在现场道路上的定位尺寸,道路的宽度、标线位置,制动印痕的长度、起始位置;测量尸体、血迹、受伤人体的位置、血迹、散落物的面积;测量有关交通元素的行进路线的位置;测量车辆车身损伤位置、面积、深度;测量坠车事故车辆的下落距离及相关的地形尺寸等。

(4)采集物证。现场物证对事故原因的分析和当事人责任认定所起的作用尤其重要,因此现场勘查时必须有条不紊地仔细收集一切可用的、甚至具有分析价值而可能用不上的物证。采集的物证包括:车辆事故接触部位粘附的物体,如漆皮、纤维、木屑,人体的皮肉、毛发、血迹;现场地面的遗落物体,如车辆上的零件、润滑油,人身上的佩物、纽扣、鞋、血迹等。同时,清理死者随身遗物并进行登记。

3. 现场实验

现场实验就是利用现场条件通过简单的实物比拟来验证推断和建立分析依据的手段。通常情况下,现场实验视需要而进行,实验方式比较简单,比如利用肇事车辆在现场路面上作行驶、制动、灯光照射等实验,用以验证车辆的肇事车速、制动距离、灯光效果等。特殊情况下,现场实验则需要一定的条件和规模,这种实验一般都能达到事故再现的目的。

第三节 现场记录资料的制取

交通事故现场记录资料指的是通过现场勘查,采用不同形式取得的能反映事故现场勘查结果的资料。现场记录资料的主要形式为现场图、现场照片和现场询问和访问的笔录,有时还有现场录音、录像资料。本节主要讨论现场图、现场照片的制作方法和要求。

一、交通事故现场图的绘制

交通事故现场图分为现场草图和现场图两种,二者的区别仅在于草图是以徒手绘制而现场图是以草图为蓝本用绘图仪器绘制而已,然而二者都是采用规定图形符号,按比例作图法绘制的平面图。现场草图由于制作条件和限制(在事故现场徒手绘制),故对其图形比例和线条规格的要求并不严格,但尽管如此,现场草图鉴于其取源于现场,并于现场经主管人审签和事故当事人认可,因此即便未将其转绘为现场图,在任何情况下,现场草图都具有其在事故记录资料中不可缺少的重要作用。

1. 现场图的定位方法

现场图的定位包含两个概念,其一是指事故现场的定位,其二则是指车辆、物体、痕迹等实体在现场中的定位。

(1) 现场定位

现场图首先必须标明现场的地理位置和现场道路的走向。现场的地理位置通常以文字注明,要求以路名加里程数,(如 $\times\times$ 国道 $\times\times$ 公里加 $\times\times$ 米)或街道名加距某方位物的距离(米)来表示。现场的道路走向除了正东西南北的道路,都应以道路中线与指北线的夹角多少来表示。

(2) 现场物体的定位

现场图必须记录车辆等实体在现场的确切位置,实体在现场上的位置不但具有直观地了解现场状况的效果,而且可作为现场重置(现场再现)的依据。

①现场物体定位的原理 未定位的物体在空间的位置是任意的和不确定的。在三度直角坐标系中,物体位置的不确定性表现为物体具有6个自由度,即物体可沿三个坐标轴线任意移动和绕其自由转动。但是,放置在平面上的物体,其沿纵轴(Z 轴)方向的位移自由度被限制,同时,绕两个水平轴线(X 、 Y 轴)的角向自由度也被限制,所以,对处于平面(即地平面)上的物体而言,就只剩下三个自由度了,也就是只有沿两个水平轴线(X 、 Y 轴)的位移自由度和绕一个纵轴线(Z 轴)的角向自由度。物体要在平面上定位,就必须限制这三个自由度。

②现场物体的定位方法 现场图上所表现的物体原则上是该物体在地面上的正投影,因此物体在现场图上呈平面图形。对于平面图形的物体而言,如果该物体是一个整体,只要确定该物体平面图形上的两点位置,这个物体在平面图上的位置也就被确定了。所以,确定物体在平面图上的位置,实质上确定点在平面图上的位置,即解决点的定位问题。点在平面上有两个自由度,即其在平面直角坐标系中沿两坐标轴线(X 、 Y 轴)的位移自由度。限制点在平面上的这两个自由度,就可确定点在平面上的位置。在交通事故现场图上,点的定位方法有三种:

A 直角坐标法 利用道路的路沿、标线和物点构成假想的平面直角坐标,以点到两坐标轴线的垂直距离确定点的位置。如图 37-1 中 A 点的位置由 a 、 b (X 、 Y)

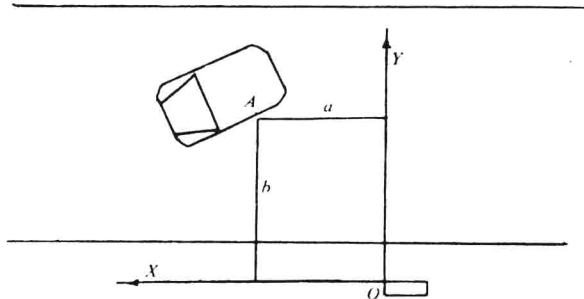


图 37-1 直角坐标定位

确定。

B 两点定位法 利用现场的两个不变物点,并测定两点分别至定位点的距离来确定点在平面上的位置。如图 37-2 所示,当 O 和 O' 两点被取定之后,则 OA 、 $O'A$ 两线的长度就可确定 A 点的位置。

C 极坐标定位法 以某一取定的物点作为极坐标的原点,测取由原点到定位点的距离(极半径)以及极半径与基线(水平或垂直线)构成的夹角(极角)来确定点在平面上的位置。如图 37-3 所示,图中取里程碑拐点作极坐标原点,以指北线作基线(极坐标零线),则极半径 OA 和极角 θ 便可确定出 A 点的位置。

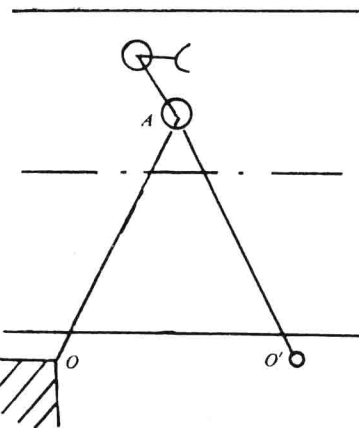


图 37-2 两点定位

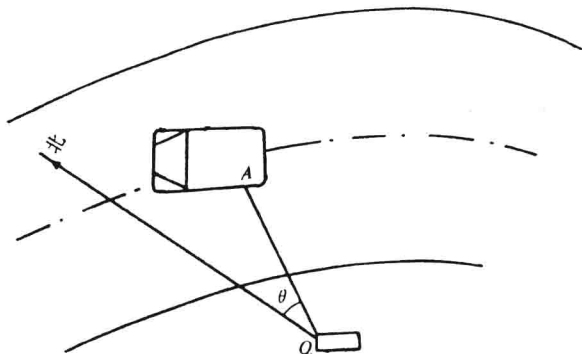


图 37-3 极坐标定位

(3) 物体的定位点

前已述及,对整体的物体(如单个汽车)取其平面图形上的两个点作定位点,即可确定其整体的位置。但对某些非整体物体(指在平面图形上能表现出相互连接的物

体,如带挂汽车、铰接车、人体等),则必须设定两个以上的定位点才能确定其位置。定位点的数量应尽可能少,以能消除物体的不定度为限。定位点的位置,应选在结构上不会变动,形体上凸出明显的部位。一般物体习惯选取的定位点如:

- ①汽车 取 2 个定位点,位于平面图汽车一侧的前、后轴轴端点;
- ②带挂汽车(铰接车) 取 3 个定位点,主车在前、后轴端取 2 点;挂车取 1 个轴的端点;
- ③自行车取 2 点,即两轮着地点或两轮轴对地面的投影点;
- ④制动印迹 直线印迹取印迹的始、终两点;折变印迹应在折变部位再取点;
- ⑤血迹、油迹和散落碎物 如散布均匀可在其散布圆中心取 1 个点;如为不规则散布则取 2 个以上的点;
- ⑥小物体 在平面图上小物体的投影面积很小,一般只用 1 个点定位。

(4)定位基准

在现场图上用以确定物体上定位点的位置而设定的参照点或线都是定位基准,如作为直角坐标或极坐标的原点,两点定位中的两个点叫基准点;坐标的轴线则叫做基准线。

现场图上用来确定物体位置的基准点、线必须选在现场中固定不变物体图形的点、线上。通常应尽可能利用现场的固定设施作基准,在路侧没有任何可参照物体的情况下,则必须用埋设标记桩等方式设定基准。现场上通常可用来作基准的物体点、线如下:

(1)固定物体地面投影的中心点,如灯柱、标志杆、里程碑的投影中心。

(2)物体结构线及其交点,如路沿线、建筑物的墙线及两路沿或两墙线的交点。

(3)路面标线或两标线及其沿长线的交点,如道路中线、分道线、停车线等,以及这些线及其延长线的交点。

在制作现场图时,对物体定位方法和定位基准的应用要灵活,也就是应根据现场的地形、地物选取不同的定位方法和设定基准。图 37-4、37-5 和图 37-6 分别表明利用建筑物、路边物体和路面标线为车辆定位的情形。

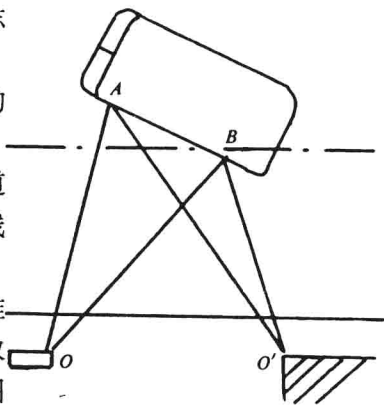


图 37-4 利用建筑物定位

2. 现场图的绘制方法

现场图包括主图和副图,主图能为反映事故现场全貌的俯视图,是现场勘查记录资料中不可缺少的;副图则是为了补充主图;必要时为反映事故现场部分状况的平面图,故副图一般为主图俯视角度下不能表现的立面及纵横剖面的状况,如图 37-7、图 37-8 和图 37-9 所示。

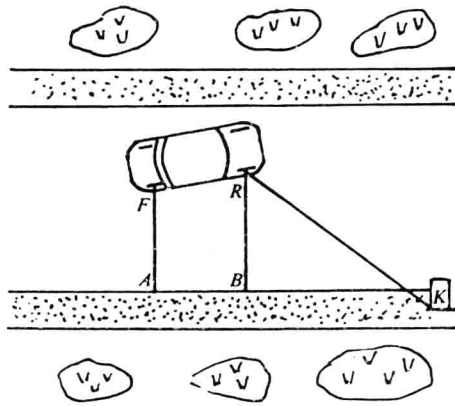


图 37-5 利用路沿和里程碑定位

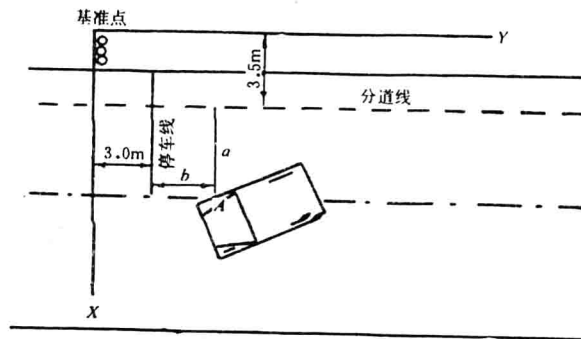


图 37-6 利用路面标线定位

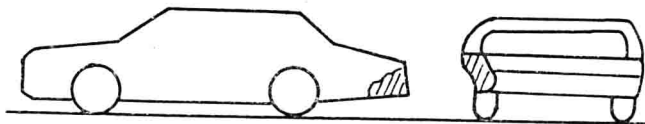


图 37-7 表现接角痕迹的立面图

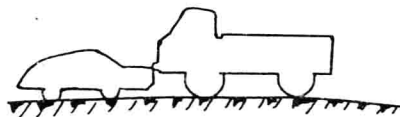


图 37-8 纵剖面图