

JIAOTONG
SHIGU
CHULI
JIBEN
ZHISHI
YUCAOZUO
GUIFAN

本书编写组 编
吉林人民出版社

现场调查□现场图绘制□
现场照相与录像□交通事
故处理中的讯问与询问□
交通事故处理中的证据□
物证勘验□交通事故中的
鉴定与评定□责任认定□
对交通事故责任者的处罚
□损害赔偿调解□交通事
故逃逸案的查缉□涉外交
通事故的处理□交通事故
案卷管理□交通事故统计
分析

913

交通事故处理 基本知识_{与操作}规范

交通事故处理 基本知识与操作规范

本书编写组/编

吉林人民出版社

(吉)新登字 01 号

交通事故处理基本知识与操作规范

编 者	本书编写组		
责任编辑	谷艳秋	封面设计	翁立涛
责任校对	白 修	版式设计	白 修

出 版 者	吉林人民出版社	
	(长春市人民大街 124 号 邮编 130021)	
发 行 者	吉林人民出版社	
印 刷 者	长春市第四印刷厂	

开 本	850×1168	1/32
印 张	12.125	
字 数	280 千字	
版 次	2000 年 1 月第 1 版	
印 次	2001 年 1 月第 2 次印刷	
印 数	6 201—9 300 册	

标准书号	ISBN 7-206-03343-1/D·874
定 价	18.00 元

如图书有印装质量问题,请与承印工厂联系。

前 言

随着我国道路交通的迅速发展，交通事故增多，这是我国道路交通管理所面临的严重问题。如何改善道路交通条件，加强交通管理，依法处理交通事故，减少和防止交通事故的发生，是我们亟需解决的重要课题。因此，形势需要我们更好地学习和掌握依法处理交通事故的有关理论、知识和技能。从这个基本点出发，本书着重阐述了国内外道路交通事故的情况，依法处理交通事故的有关理论，交通事故现场调查，现场物证与检验，分析鉴定及处理，交通事故统计分析等。

根据本书的特点和内容，希望能服务于交通事故处理业务工作。

本书的撰稿人有：山西省公安专科学校杜晓炎（第一、十四章） 四川省人民警察学校王洪明（第二、七章） 河南省洛阳人民警察学校王智俊（第三、四章） 河南省洛阳人民警察学校耿伟（第五、六章） 江苏省人民警察学校汤三红（第八、九章） 贵州省人民警察学校赵福明（第十、十一章） 北京市公安交通管理局刘公明（第十二、十三、十五章）。全书统稿由刘公明同志负责。

由于我们水平有限，加之资料缺乏，缺点错误不可避免，欢迎读者批评指正。

本书在编写过程中，参阅了大量资料因不能全部列出。在此，谨向有关资料来源作者深表谢意。

编者

1999年11月20日

目 录

第一章 导论	(1)
第二章 现场调查	(23)
第一节 概述	(23)
第二节 交通事故现场抢救与保护	(31)
第三节 交通事故现场勘查	(48)
第四节 常见的几种交通事故的现场勘查重点	(63)
第三章 现场图绘制	(71)
第一节 概述	(71)
第二节 现场图的图线、图形符号和标注	(76)
第三节 现场定位	(78)
第四节 现场丈量	(82)
第五节 现场图的绘制	(90)
第四章 现场照相与录像	(111)
第一节 概述	(111)
第二节 现场勘验照相	(114)
第三节 现场拍摄中的技术常识	(126)
第四节 交通事故现场照片编排整理	(134)
第五节 现场录像	(139)
第五章 交通事故处理中的讯问与询问	(149)
第一节 讯问的概念和意义	(149)
第二节 供词简述	(150)
第三节 讯问	(156)
第四节 询问证人	(162)
第五节 制作讯问与询问笔录	(165)

第六章 交通事故处理中的证据	(168)
第一节 证据的概念和意义.....	(168)
第二节 证据的分类.....	(172)
第三节 证据的收集和审查判断.....	(179)
第七章 物证勘验	(186)
第一节 概述.....	(186)
第二节 交通事故物证勘验.....	(194)
第三节 物证的提取.....	(209)
第八章 交通事故处理中的鉴定和评定工作	(218)
第一节 概述.....	(218)
第二节 交通事故车辆技术状况鉴定.....	(224)
第三节 肇事车速度鉴定.....	(226)
第四节 交通事故伤亡人员鉴定.....	(228)
第五节 交通事故受伤人员伤残评定.....	(232)
第九章 责任认定	(235)
第一节 概述.....	(235)
第二节 交通事故责任认定的原则和方法.....	(242)
第三节 交通事故责任认定的程序和一般规则.....	(246)
第十章 对交通事故责任者的处罚	(257)
第一节 对交通事故责任者的行政处罚.....	(257)
第二节 对交通事故责任者的刑事处罚.....	(279)
第十一章 损害赔偿调解	(288)
第一节 调解.....	(288)
第二节 交通事故损害赔偿.....	(298)
第十二章 交通事故逃逸案的查缉	(311)
第一节 交通事故逃逸案的查缉.....	(311)
第二节 对交通逃逸事故现场勘查	

的要求和重点·····	(313)
第三节 侦破交通事故逃逸案的途径和方法·····	(318)
第十三章 涉外交通事故的处理·····	(321)
第一节 涉外交通事故·····	(321)
第二节 涉外交通事故处理的法律依据·····	(326)
第三节 涉外交通事故处理规定与注意事项·····	(332)
第十四章 交通事故案卷管理·····	(335)
第一节 概述·····	(335)
第二节 交通事故案卷的基本内容·····	(337)
第三节 交通事故案卷的保管期限与运用·····	(342)
第十五章 交通事故统计分析·····	(346)
第一节 概述·····	(346)
第二节 统计的基本知识·····	(351)
第三节 交通事故统计分析的方法·····	(356)
第四节 交通事故分析的运用·····	(363)
附件·····	(371)

第一章 导 论

道路交通事故处理，是公安机关交通管理部门依据国家法律、法规、规章在其管辖和职权范围内，对交通事故进行立案登记，现场勘查、调查取证、责任认定，处罚交通事故责任人，对损害赔偿进行调解等专门业务工作的总称。它是公安交通管理部门的一项重要工作，是交通警察的主要职责之一。

交通事故是道路交通事故的简称，是近代社会发展的产物。近几十年来，由于汽车工业的高速发展，车辆急剧增加，交通事故也随着不断上升，在当今的世界上，交通事故与战争、疾病、自然灾害一样，严重地危害人类的生命安全，人们将其比喻为“现代文明病”和“无休止的交通战”。

交通事故处理，作为交通管理工作的重要组成部分，是以保护公民、法人和其他组织的合法权益和国家集体财产不受侵害为目的，依照国家法律、法规来调整人们的道路交通关系，保护遵纪守法者，处罚违法肇事者，以此加强交通管理，提高人们遵守交通法规，维护交通秩序的自觉性，保障道路交通安全与畅通，促进社会经济的发展。

一、国内外交通事故情况

(一) 我国的交通事故情况

我国有统计的交通事故始于 1951 年，当年全国共发生交通事故 5 922 起，死亡 852 人，受伤 5 159 人，随着我国社会经济的快速发展、机动车拥有量迅猛增加，截至 1994 年我国机

动车拥有量为 2 735.6 万辆，其中汽车 941.95 万辆，占 34.4%；摩托车 1 093.82 万辆，占 40%；拖拉机、农用车及其他机动车为 700.33 万辆，占 25.6%。机动车的快速增长，促进了社会经济发展，方便了人民群众的生活。但是，同时也带来了交通事故的不断上升。据资料表明，1961 年全国共发生交通事故 22 358 起，死亡 4 436 人，受伤 14 355 人，分别比 1955 年增长 3.8 倍、5.2 倍和 2.8 倍。1971 年，全国共发生交通事故 69 975 起，死亡 11 331 人，受伤 52 119 人，分别比 1961 年增长了 3.1 倍、2.6 倍和 3.6 倍。1981 年全国共发生交通事故 114 679 起，死亡 22 499 人，受伤 79 546 人，直接经济损失 5 087 万元；事故起数、死亡人数和受伤人数分别比 1971 年增长了 1.6 倍、2 倍和 1.5 倍。1991 年全国共发生交通事故 264 817 起，死亡 53 292 人，伤 162 019 人，直接经济损失 42 836 万元，分别比 1981 年增长 2.3 倍、2.4 倍、2 倍和 8 倍。1996 年全国共发生交通事故案件 287 685 起，死亡 73 655 人，受伤 17 447 人，直接经济损失 17.2 亿元。从 1951 年到 1998 年的 47 年中，（不含 1968 年、1969 年）全国因交通事故共死亡 100 417 人，受伤 3 166 820 人，（不含 1968 年和 1969 年）全国历年交通事故情况如表 1—1。

全国历年交通事故情况表

表 1—1

年份	事故起数	死亡人数	受伤人数	直接经济损失（元）
1949	--	---	---	---
1950	--	---	---	---
1951	5 922	852	5 159	---
1952	4 702	675	4 026	---

1953	8 744	1 200	7 255	- - -
1954	8 467	917	5 762	- - -
1955	9 249	955	5 463	- - -
1956	11 332	1 126	6 364	- - -
1957	14 980	1 219	6 789	- - -
1958	26 938	3 009	13 259	- - -
1959	37 126	4 901	19 038	- - -
1960	33 634	5 762	18 637	- - -
1961	22 358	4 436	14 355	- - -
1962	21 238	3 908	14 879	- - -
1963	18 212	2 648	10 789	- - -
1964	18 517	2 253	10 490	- - -
1965	20 967	2 382	11 949	- - -
1966	27 367	3 466	17 639	- - -
1967	29 264	5 728	18 517	- - -
1968	- - -	- - -	- - -	- - -
1969	- - -	- - -	- - -	- - -
1970	55 437	9 654	37 128	- - -
1971	69 975	11 331	52 119	- - -
1972	77 465	11 849	59 738	- - -
1973	71 192	13 215	53 827	37 666 779
1974	81 672	15 599	66 498	44 704 449
1975	91 606	16 862	71 776	51 363 635
1976	101 878	19 441	81 908	55 673 377
1977	112 222	20 427	84 779	62 953 015

1978	107 251	19 096	77 471	56 412 909
1979	117 848	21 856	80 855	53 742 835
1980	116 692	21 818	80 824	49 692 939
1981	114 679	22 499	79 546	50 837 376
1982	103 777	22 164	71 385	48 594 796
1983	107 758	23 944	73 957	58 358 392
1984	118 886	25 251	79 865	73 363 944
1985	202 394	40 906	136 829	158 696 425
1986	295 136	50 063	185 785	240 180 000
1987	298 147	53 439	187 399	279 389 380
1988	276 071	54 814	170 598	308 613 669
1989	258 030	50 441	159 002	335 984 528
1990	250 297	49 217	155 072	363 548 114
1991	264 817	53 292	162 019	428 354 814
1992	228 278	58 729	144 264	644 821 636
1993	242 343	63 508	142 251	999 070 121
1994	253 501	66 362	148 800	
1995	271 843	71 494	159 308	1 523 000 000
1997				
1998				

我国从 1951 年至 1998 年的 47 年间，共发生交通事故 4 895 538 起，死亡 1 006 417 人，受伤 3 166 280 人。与世界各国相比，我国的交通事故是严重的。1994 年我国交通事故死亡人数居世界第一位，若以机动车万车死亡率来比，我国为

24.3；美国为 2.1；日本为 1.3；世界平均水平为 6.6。但是以人口十万人死亡率来比，我国为 5.6；美国为 16；日本为 8.5。因此，交通事故的四项统计数据尽管可以反映一个国家在一定时期内发生交通事故的程度，但是由于在统计这四项数据时，受客观条件和人为因素的影响，其统计数字与实际情况有一定误差。因此，通常用交通事故死亡人数与车辆拥有量和人口的相互关系，反映一个国家一定历史时期交通事故状况。我国规定机动车以万车为单位、人口以 10 万人为单位，其计算公式如下：

$$\text{机动车万车死亡率} = \frac{\text{死亡人数}}{\text{机动车数}}$$

$$\text{人口 10 万人死亡率} = \frac{\text{死亡人数}}{\text{人口数}}$$

我国历年交通事故机动车万车死亡率和人口 10 万人死亡率，如表 1—2 所示。

全国历年交通事故机动车万车死亡率和 10 万人死亡率 表 1—2

年份	死亡人数	万车死亡率	10 万人死亡率数
1949	— — —	— — —	— — —
1950	— —	— — —	— — —
1951	852	137.64	0.15
1952	675	101.81	0.12
1953	1 200	153.65	0.20
1954	917	102.46	0.15
1955	955	94.18	0.16
1956	1 126	95.91	0.18
1957	1 219	96.75	0.19

1958	3 009	174.33	0.46
1959	4 901	232.61	0.73
1960	5 762	257.46	0.87
1961	4 436	184.83	0.67
1962	3 908	157.58	0.58
1963	2 648	101.34	0.38
1964	2 253	81.60	0.32
1965	2 382	79.53	0.33
1966	3 466	102.18	0.46
1967	5 728	172.48	0.75
1968	- - -	- - -	- - -
1969	- - -	- - -	- - -
1970	9 654	227.63	1.16
1971	11 331	229.19	1.33
1972	11 849	205.21	1.36
1973	13 215	196.45	1.48
1974	15 599	198.51	1.72
1975	16 862	183.86	1.82
1976	19 441	156.62	2.07
1977	20 427	145.45	2.15
1978	19 096	120.20	0.98
1979	21 856	119.62	2.24
1980	21 818	104.47	2.21
1981	22 499	95.85	2.25
1982	22 164	85.35	2.81

1983	23 944	84.35	2.33
1984	25 251	42.99	2.43
1985	40 906	62.39	3.89
1986	50 063	61.12	4.70
1987	53 439	50.37	4.94
1988	54 814	46.05	5.00
1989	50 441	38.26	4.54
1990	49 217	33.38	4.31
1991	53 292	32.15	4.60
1992	58 729	30.19	5.00
1993	63 508	27.24	5.36
1994	66 362		
1995	71 494		
1996	73 655		
1997			
1998			

我国交通事故的主要原因，一是道路的增长远远跟不上车的增长。近年来，我国机动车以每年超过 15% 的速度增长，自行车以每年超过 12% 的速度增长，然而道路的年增长率为 3% 左右，自 1949 以来，我国公路里程增长 13.4 倍，而汽车保有量增长 161 倍，机动车增长约 450 倍，此外，自行车从 1978 年至 1993 年的 15 年间增长了 6.1 倍，全国保有量为 3.9 亿辆，截止 1996 年底，我国有道路 118.6 万公里，其中高速公路 3 422 公里，一二级汽车专用公路为 1.6 万公里，而世界

道路总长度为2 500万公里，高速公路18万公里，我国还占不到5%和1.9%。二是混合交通对交通安全带来很大影响，当前我国道路多数为混合交通，行人、车辆在同一条道路上通行。而车辆种类又极其复杂，仅机动车就有汽车、摩托车、拖拉机和农用车等，非机动车中自行车在城市担负着30—50%的客运量，在机动车、非机动车和行人混行的情况下，使得各自相互干扰，秩序混乱，车速下降，影响交通安全。三是群众交通法制观念淡薄，缺乏自觉遵守交通法规的意识和行车中依次排队的习惯。四是一些驾驶员技术不良，缺乏职业道德，行车中严重违章。五是交通法制不健全，交通安全宣传教育的力度不够。此外，机动车增长量快，尤其是摩托车和农用车增长更快，对交通安全影响很大。道路交通安全设施少，交通管理水平 and 警力不适应发展的需要等等，都是造成我国交通事故上升的原因。因此，针对以上的问题我国采取了一系列措施，以减少交通事故发生，如集中统一领导，实行综合治理方针，不断完善健全交通法规等等，以便更好地为我国社会主义经济发展服务。

（二）国外的交通事故情况

交通事故是一个世界性的社会问题，据有关国际组织统计，自从汽车问世以来，全世界约有3 200余万人死于交通事故，相当于两次世界大战死亡人数的一半。当前世界每年的交通事故死亡人数约50万。受伤人数约1 200多万人。从总的发展趋势来看，欧、美、日本等发达国家，在经过了70年代交通事故高峰期后，进入80年代以来处于相对稳定状态，并呈现出缓慢下降趋势。

以美国为例，美国是世界上汽车最为普及的国家，在30年代末汽车保有量已突破3 000万辆，其中小客车2 500万辆

以上。但是交通事故死亡人数在 30 年代末每年已超过了 3 万人。第二次世界大战后至 60 年代末，是世界汽车运输业高速发展期，也是交通事故和死伤人数直线上升时期，由于战争，美国的汽车产量从 1940 年的年产 447 万辆，降到 1945 年的 70 万辆，1950 年猛增到 800 万辆。50 年代每年汽车生产量都在 700 万辆以上，60 年代每年的产量均在 1 000 万辆左右。1991 年产量为 880 万辆，1995 年产量为 1 197 万辆，90 年代中期美国汽车保有量为一亿八千万辆，占世界汽车总数 42.5%，平均 1.3 人一辆。同样，美国的交通事故相当严重，1952 年到 1972 年的 21 年间，交通事故年死亡人数由 37 794 人增加到 56 278 人，增长 49%，1977 年出现世界能源与经济危机，美国的经济发展速度下降，因此交通事故死亡人数也开始下降，1976 年比死亡人数最高的 1972 年减少了一万人左右，下降了 18%，1990 年交通死亡人数比 1970 年减少了 15.4%。

日本的汽车工业比欧美主要汽车生产国要年轻，但发展速度很快，1950 年日本的汽车产量仅 3 万辆，1970 年产量达到 530 万辆，20 年增长了 175 倍，到 80 年代初期汽车产量超过 1 000 万辆，以后连续 12 年超过美国，居世界第一。日本的汽车保有量在 1950 年时为 35 万辆，1970 年达到 1 900 万辆，20 年增长了 51 倍，到 1991 年，其保有量达 6 000 余万辆，仅东京市就有 443 万辆。日本的汽车工业发达，交通事故的增长速度也相当惊人，50 年代，其交通事故死亡人数从 4000 多人增加到 1 万人左右，60 年代又上升至 1.6 万人，增长了 60%，1969 年除死亡 1.6 万人外，受伤人数达 95 万。从 1959 年至 1970 年 12 年间交通事故死亡 10 万人，伤 800 多万人。1980 年事故死亡人数下降至 8 400 人，1988 年、1989 年、1990 年又回升到 11 000 人、11 100 人和 11 200 人。

此外，英国、德国、法国的交通事故也同样经历了在 70 年代处于高峰期，而进入 80 年代后开始下降。例如 1986 年英国交通事故死亡人数比 1979 年减少了 11.5%，1990 年又比 1986 年减少了 4.4%；联邦德国 1990 年交通事故死亡人数比 1970 年减少了 58.7%；法国 1991 年交通事故死亡人数比 1970 年减少了 19.4%。

上述交通事故下降的原因，是因为各国政府相应采取了一系列措施的结果。例如美国 1966 年颁布了“道路安全法”和“汽车安全措施法”，1966 年到 1972 年为道路交通安全共拨款 100 多亿美元，主要用于设置交通安全设施，建立现代化的交通系统，1967 年美国又在联邦运输部内增设了“国家道路安全管理局”。日本的交通法规很完善，如“道路运输车辆法”、“道路交通法”、“道路运输法”、“道路法”和“交通安全基本法”等。它在减少交通事故方面起了重要作用，日本近年来对交通安全问题采取了不少措施，重点在于改变原来的混合交通状况，用大量投资修建道路护栏、人行道、过街天桥、高架路、上下车行道分界标志、以及购置和更新指挥灯及各种用于交通管理的器材设备。1969 年法国总理责成国务秘书组织“公路交通安全圆桌会议”，由交通安全有关的政府部门、国营和私营企业以及与道路交通有关的各方人士参加，负责制定全国道路交通安全的总政策和措施，圆桌会议下设“道路设施”“驾驶员”“车辆”“伤员救护”“情报”等五个专业委员会和一个“道路交通资料分析中心”。有关交通安全的国际性组织和会议也很多，如国际道路联合会议、国际汽车流量会议、行人——自行车安全和教育会议、交通和运输工程国际会议、世界安全和车祸预防会议等。这些措施都为减少交通事故起了积极作用。