

交通事故处理 与车辆保险

傅以诺 主编



交通事故处理与车辆保险

主 编	傅以诺	
副主编	张 明	
编写人	傅以诺	闫荣久
	王兵兵	刘东根
	陈晓东	任 勇

北京理工大学出版社

内 容 简 介

本书是适应公安部全国公安交通管理部门交通事故处理大练兵活动的需要达到素质强警、科技强警之目的,提高交通事故处理业务水平,普及保险业务常识而编写的。本书重点阐述交通事故处理的基本常识、现场勘查方法以及机动车保险理赔等。

本书图文并茂、深入浅出,适于车辆专业人员、车辆安全管理人员、车主驾驶员和车辆投保、车辆出险处理人员使用。

图书在版编目(CIP)数据

交通事故处理与车辆保险/傅以诺主编. —北京:北京理工大学出版社,2001.7

ISBN 7-81045-807-8

I. 交… II. 傅… III. ①交通运输事故-处理②汽车保险-理赔 IV. U491.31 F840.63

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2001)第 022982 号

责任印制:王 军 责任校对:陈玉梅

北京理工大学出版社出版发行

(北京市海淀区中关村南大街5号)

邮政编码 100081 电话(010)68912824

各地新华书店经售

北京国马印刷厂印刷

*

787毫米×1092毫米 16开本 25.5印张 614千字

2001年7月第1版 2001年7月第1次印刷

印数:1—6000册 定价:35.00元

※图书印装有误,可随时与我社退换※

序

交通事故是道路交通事故的简称，是近代社会发展的产物。随着汽车工业的高度发展，一方面为人类社会的发展与进步带来了空前的奇迹，另一方面也为人类带来了深重的灾难。交通事故已成为严重危害人类生命安全的无休止的“交通战争”。

交通事故发生后，由公安交通管理部门根据国家的法律、法规予以处理。交通事故处理，以保护公民、法人和其他组织的合法权益和国家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行为，处罚违法行为人。

交通事故处理是公安交通管理部门的一项十分重要的执法工作，涉及到现场勘查、调查取证、技术鉴定等，要求做到事实清楚、证据确实充分、程序合法。证据问题，始终是交通事故处理工作的基本问题。如何依法、规范地调查取证不仅是事故处理人员关心的问题，也是交通事故当事人及广大群众所关注的问题。违反法定程序的调查无效，违反法定程序的处罚也无效；违反法定规范的现场勘查也会使证据效力受到影响。

现场勘查工作必须做到及时、全面、客观、细致，不放过任何细微的与事故有关的痕迹物证，根据现场勘查所作的现场图、现场照片、现场勘查笔录材料，必须相互印证，没有矛盾。现场勘查中发现的痕迹必须成组出现，即造型客体上的痕迹与承受客体上的痕迹必须同时进行勘查。通过现场勘查，应当可以查明事故的成因。

一些必须通过技术鉴定和讯问当事人、询问证人才能查明的事实，如是否酒后驾车、准驾资格等，则须进行技术鉴定和制作笔录材料。此外，在讯问当事人时，必须将讯问情况与现场勘查、鉴定材料进行相互印证，合理排除矛盾。

由于交通事故处理工作面临改革，新的《道路交通安全法》也正在起草过程中，所以本书没有涉及交通事故责任认定及损害赔偿调解工作。

机动车第三者保险是解决交通事故损害赔偿的有效途径，本书对有关车辆保险问题也有详尽的论述。特别是机动车第三者强制保险问题已列入议事日程，希望本书的出版对促进机动车保险事业有所裨益。

傅以诺
2001年

前 言

随着我国道路交通的飞速发展，交通事故和汽车保险业务工作面临着新的挑战。这两项业务在具体实施中，往往涉及到行政、民事、刑事以及专业技术等一系列问题。为了尽快提高从事交通事故处理和汽车保险业务工作人员的有关理论、知识、技能水平，我们编写了《交通事故与车辆保险》一书，主要内容着重阐述了交通事故各项调查处理方法和汽车保险、三者责任险投保、理赔等理论，与实际运用方面的常识。全书共分五篇。第一篇交通事故处理的基本常识，前十章由闫荣久编写，第十一章由傅以诺编写，第十二章由王兵兵编写，第十三章由刘东根编写。第二篇道路交通事故案例解析由闫荣久编写。第四篇机动车保险理赔由陈晓东、任勇编写。

本书在编写过程中，参阅了大量有关法规和文献。由于作者水平有限，书中的缺点错误在所难免，恳切希望读者批评指正。

编 者

目 录

第一篇 道路交通事故处理的基本常识

第一章 重大道路交通事故现场勘查	(1)
第一节 重大道路交通事故简述.....	(1)
第二节 交通事故现场.....	(6)
第三节 现场管制与组织救护的实施.....	(10)
第四节 现场勘查的意义、目的、要求与组织指挥.....	(17)
第二章 道路交通事故痕迹物证勘验	(21)
第一节 交通事故痕迹物证简述.....	(21)
第二节 交通事故痕迹的形成与类型.....	(22)
第三节 交通事故痕迹种类.....	(26)
第四节 车辆痕迹勘测与鉴别.....	(36)
第五节 现场痕迹物证的提取.....	(38)
第三章 交通事故车辆检验与车速计算	(43)
第一节 交通事故车辆检验.....	(43)
第二节 车检的内容与方法.....	(43)
第三节 交通事故车辆制动距离与速度计算.....	(53)
第四章 交通事故照相	(62)
第一节 交通事故照相的任务、特点和要求.....	(62)
第二节 照相的方法.....	(63)
第三节 现场照相运用光的常识.....	(69)
第四节 现场照片的制作.....	(72)
第五章 道路交通事故现场图绘制	(75)
第一节 道路交通事故现场测绘.....	(75)
第二节 现场图常用线型和图例.....	(79)
第三节 现场测绘的步骤与方法.....	(93)
第四节 现场记录图的绘制.....	(100)
第五节 现场比例图绘制.....	(101)
第六章 交通事故人体损伤检验	(104)
第一节 交通事故人体损伤的检验.....	(104)
第二节 人体损伤分类、成因与辨认.....	(105)
第三节 尸表检验的方法.....	(115)
第四节 物证提取.....	(117)
第五节 交通事故人员死亡现象.....	(117)

第六节 尸检时应注意的事项	(120)
第七章 交通事故讯、询问工作	(121)
第一节 讯问的法律依据及其意义	(121)
第二节 讯问前的准备工作	(122)
第三节 讯问重点方法与技巧	(123)
第四节 善于发现和运用矛盾与正确使用证据	(127)
第五节 对不同性格的当事人的讯问方法	(128)
第六节 询问证明人	(129)
第七节 讯问与询问笔录和录音	(133)
第八章 交通肇事逃逸案件查缉工作	(135)
第一节 交通肇事逃逸案件的查缉	(135)
第二节 交通肇事逃逸案件的表现形式	(135)
第三节 现场勘查收集痕迹物证的重点	(136)
第四节 现场分析研究	(138)
第五节 查缉交通肇事逃逸案件的方法	(139)
第六节 查访线索确定肇事嫌疑车辆	(140)
第七节 认定肇事嫌疑人的根据	(140)
第八节 查缉交通肇事逃逸案件的基础工作	(141)
第九章 特殊事故的调查与处理	(144)
第一节 利用交通工具自杀案件的调查	(144)
第二节 汽车着火事故调查	(145)
第三节 铁路道口事故调查常识	(147)
第十章 涉外交通事故调查处理	(149)
第一节 涉外交通事故调查处理概述	(149)
第二节 涉外交通事故调查处理的法律依据	(151)
第三节 涉外交通事故处理应掌握的原则	(155)
第四节 涉外交通事故处理的步骤与方法	(156)
第五节 从事涉外交通事故处理工作的交通干警应注意的问题	(157)
第十一章 道路交通事故处理中的证据	(159)
第一节 道路交通事故处理中证据的概述	(159)
第二节 道路交通事故处理工作中的证明	(159)
第三节 证明对象	(160)
第四节 举证责任	(162)
第五节 道路交通事故证据的分类	(163)
第六节 道路交通事故处理工作的证据来源	(167)
第七节 运用证据的指导原则	(171)
第八节 现场痕迹物证的提取	(174)
第九节 证据的保全	(176)
第十节 证据的审查判断	(177)

第十二章 与道路交通事故处理有关的法律程序	(179)
第一节 道路交通事故处理与行政复议程序.....	(179)
第二节 道路交通事故处理与听证程序.....	(192)
第三节 道路交通事故处理与国家赔偿程序.....	(196)
第四节 道路交通事故处理与行政诉讼程序.....	(202)
第五节 道路交通事故处理与民事诉讼程序.....	(206)
第六节 道路交通事故处理与刑事诉讼程序.....	(208)
第十三章 道路交通事故中的犯罪行为	(218)
第一节 交通肇事罪的立法过程.....	(218)
第二节 交通肇事罪的概念及特征.....	(219)
第三节 交通肇事罪的量刑幅度.....	(222)
第四节 正确认定交通肇事罪应注意划清的界限.....	(222)

第二篇 道路交通事故案例解析

一、如何对待交通事故当事人翻供.....	(225)
二、岂能让不赔钱的肇事者溜掉.....	(226)
三、刑事科学技术鉴定在侦破交通肇事逃逸案件中的作用.....	(226)
四、给肇事车“会诊”查明事故原因.....	(228)
五、汤姆先生扔掉的“菲利浦”香烟头.....	(229)
六、外国记者酒后驾车肇事的责任认定.....	(231)
七、认定这起路口内事故责任的要点.....	(232)
八、认定司机负事故全部责任的理由.....	(234)
九、骑车人自己摔倒被轧死为何无责任.....	(235)
十、为什么认定死者负事故的全部责任.....	(236)
十一、如何对三方事故当事人认定事故责任.....	(237)
十二、法网恢恢 疏而不漏.....	(238)
十三、肇事司机迫于通缉的攻势投案自首.....	(240)
十四、认定这起交通肇事逃逸案的证据是什么.....	(242)
十五、打开谜案的钥匙.....	(244)
十六、同等责任的由来.....	(246)
十七、认定自杀案件须具有确凿证据.....	(248)
十八、处理回民亡人交通事故善后应尊重民族风俗习惯.....	(249)
十九、一起汽车相撞车轮主销切断事故原因的鉴定.....	(250)
二十、我们是怎样鉴别吉普车翻车肇事人的.....	(252)
二十一、根据事故车辆技术鉴定分析认定事故成因.....	(254)
二十二、剖析事故车制动失灵的原因.....	(255)
二十三、如何分析重叠事故现场.....	(256)
二十四、分析判断事故成因要充分发挥法医鉴定作用.....	(258)
二十五、静态车被撞为什么还要负主要责任.....	(259)

二十六、酒后开车有何危害·····	(260)
二十七、一起违章引发汽车着火六人丧生·····	(261)

第三篇 附 录

一、道路交通事故勘验照相 GA50—93 ·····	(263)
二、道路交通事故痕迹物证勘验 GA41—92 ·····	(269)
三、道路交通事故现场图绘制 GA49—93 ·····	(271)
四、道路交通事故受伤人员伤残评定 GA35—92 ·····	(278)
五、机动车运行安全技术条件 GA7258—1997 ·····	(295)
六、道路交通事故处理程序规定·····	(318)

第四篇 机动车辆保险理赔

第一章 理赔须知·····	(324)
一、什么是保险·····	(324)
二、什么是投保人·····	(324)
三、什么是保险人·····	(324)
四、什么是被保险人·····	(324)
五、什么是保险利益·····	(324)
六、什么是索赔? 索赔时应注意哪些问题·····	(325)
七、保险公司车险理赔的基本程序是什么·····	(325)
八、保险车辆发生“碰撞”事故, 如何办理索赔手续·····	(325)
九、保险车辆被盗、抢时, 如何办理索赔手续·····	(326)
十、保险车辆在外省市发生保险事故, 应如何办理索赔手续·····	(326)
十一、保险车辆发生火灾后, 如何办理索赔手续·····	(326)
十二、在保险事故中发生人员伤亡, 针对伤者索赔时应向保险公司提供哪些 基本材料·····	(326)
十三、保险公司在什么情况下会拒绝赔偿·····	(326)
第二章 理赔案例分析·····	(328)
一、有关“碰撞”保险责任的案例分析·····	(328)
二、有关车辆“涉水行驶”造成损失的案例·····	(328)
三、“投保时未如实告知”的案例 ·····	(329)
四、有关“在索赔时隐瞒事实”的案例·····	(329)
五、“伪造事故证明骗取赔款”的案例 ·····	(330)
六、有关“能否构成第三者责任”的案例·····	(331)
七、有关“故意行为”的案例分析·····	(332)
八、有关“车辆过户后未申请批改”的案例分析·····	(332)
九、有关“持实习驾驶证在高速公路上驾车”的案例·····	(333)
十、有关“被保险人允许的合格驾驶员”的案例·····	(334)
十一、“倒签保单”骗取保险赔款的案例 ·····	(334)

十二、第三者责任险索赔案例·····	(335)
十三、“车辆未按规定年检”的案例·····	(335)
十四、“被保险人与行驶证车主不符”的案例·····	(336)
十五、“未及时报案”的案例·····	(337)
十六、“酒后驾车”造成事故的案例·····	(337)
十七、机动车“自燃”的案例·····	(338)
十八、“未经必要修理造成损失扩大”的案例·····	(338)
十九、“定损核价前已修车”的案例·····	(339)
二十、“军本驾地方车”的案例·····	(340)
二十一、“违反车辆装载规定”的案例·····	(341)
二十二、新增设备损坏的案例·····	(342)
二十三、“进厂修理期间发生事故”的案例·····	(342)
二十四、“自行承诺向第三者赔偿”的案例·····	(342)
二十五、“人车走失”的案例·····	(344)
二十六、变更车辆使用性质的案例·····	(346)

第五篇 保险条款及法规

一、机动车辆保险条款解释和机动车辆保险费率规章解释·····	(348)
二、中华人民共和国保险法·····	(378)

第一篇 道路交通事故处理的基本常识

第一章 重大道路交通事故现场勘查

第一节 重大道路交通事故简述

一、道路交通事故的定义

道路交通之所以能畅通安全是人、车、路及环境四者配合协调的结果，一旦它们配合失调，就有可能导致交通事故，上述四要素主要强调人的因素，所谓人的因素是指参与道路交通活动的各种机动车、非机动车驾驶人员、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，因违反道路交通安全法和与其相关的交通法规、规章的行为（以下简称交通违法行为），过失造成人、畜伤、亡和车物财产损失的交通事件，称为交通事故。过失构成交通事故有两种情况，一种是违法行为人应当预见自己的行为可能发生危害社会结果，因疏忽大意而没有预见；一种是行为人已经预见到自己的行为可能发生危害社会结果，但轻信自己能够避免却又未能避免。上述两种情况，都是出于当事人的主观心理状态是过失的，才属于交通事故。如果当事人的主观心理是出于故意，明知自己的行为会发生危害社会的结果，并且希望或者有意识地放任这种结果发生，造成的损害后果不是交通事故。

为了正确地开展对交通事故的调查研究工作，必须对交通事故这一概念有个简要明确的定义，才能准确地掌握其内涵。在交通事故办案实践中常因某一起事故是否属于交通事故发生争议。为了正确认定是否属于交通事故，除适时依据国家统计局和公安部对交通事故统计范围和标准执行外，还应参照构成交通事故所具备的七个要件加以鉴别。

（一）主体要件

构成交通事故的主体必须是特定的自然人。这些自然人是指机动车和非机动车驾驶员、行人、乘车人以及其他在道路上进行与交通有关活动人员。

（二）车辆要件

交通事故的发生必须有车辆（各种机动车与非机动车）参与，这是构成交通事故的前提条件，如果当事方均未使用车辆，则不认为是交通事故。比如行人之间冲撞致使人员伤亡的事故。

（三）空间要件

交通空间，是指发生交通事故的场所，即按道路交通安全法规规定的公路、城市街道、胡同以及公共广场、公共停车场等供社会车辆、行人通行的地方。在厂矿、油田、农场、林场自建的专用道路，农村机耕道，机关、学校、单位大院、车站机场、港口、货场内以及住宅区楼群之间的道路上，发生的事故不列入交通事故统计范围。但是在机关、学校、企业的院内

如遇集会、迎宾等活动，因外来车辆较多，主持单位邀请公安交通管理部门派员在现场维持交通秩序，这时发生各类型的事故应为交通事故。

(四) 在通行中要件

车辆在运行中发生各类形态的事故及停留在路旁车辆开关车门时碰撞过往车、人造成损害后果，属于交通事故，若车辆处于完全停止状态，乘车人上下车发生人员挤、摔、伤、亡事故，则不属于交通事故。

(五) 具有交通事故事态要件

交通体系中各种车辆、物体、人、畜之间相互作用所发生各种事态。如车辆碰撞、轧压、刮擦、翻复、落水、着火、坠落等，若没有交通事态的特征，如乘车人因疾病突发而身亡，即不属交通事故。

(六) 具有交通性质要件

交通参与者由于违反交通管理法规引发的交通事态称为交通事故，但由于人无法抗拒的各种自然灾害，如地震、台风、山崩、洪水、雪崩、泥石流等直接影响发生的损害后果，均不属交通事故。

(七) 损害后果要件

发生交通事故必须要有人身伤亡、财物损失的后果，如果没有损害后果或这种损害后果未达到交通事故统计标准的，即不作交通事故统计。

以上七个要件，可以作为鉴别交通事故的依据和必要条件，在认定交通事故中加以应用。

二、道路交通事故分类

对交通事故分类的目的，是有利于对交通事故调查研究以及进行行政和司法处理的需要，同时通过事故分类，找出发生交通事故的规律和特点，制定事故预防对策，为加强交通管理，做好交通安全畅通提供素材。

交通事故分类有以下几种：

(一) 交通元素^① 分类

1. 机动车事故。

机动车事故是指在事故当事方中，因驾驶员交通违法行为引起。依法认定负主要以上责任的事故。机动车与非机动车或行人发生的事故，负同等责任时鉴于机动车属交通强者，也应视为机动车事故。

2. 非机动车事故。

非机动车事故是指在事故当事方中，由非机动车驾驶人员因交通违法行为引起。依法认定负主要以上责任的事故。非机动车与行人发生的事故，负同等责任时，两者相比非机动车属交通强者，应视为非机动车事故。

3. 行人和乘车人事故。

行人、乘车人事故是指行人或乘车人，在行走或乘车时，由于交通违法行为或不慎引发的交通事故，依法认定行人或乘车人负主要责任的事故。

^① 各种机动车、非机动车以及行人、乘车人和车辆驾驶人员。

（二）交通事故原因分类

任何一起交通事故初看似乎是偶然的，但其必然性寓于偶然性之中，所谓必然性须从人、车、路、环境四个要素进行分析。一般情况构成交通事故，是人的主观因素和其他方面的客观因素。

1. 人的主观因素。

（1）交通参与者违反道路交通安全法，是指事故当事人交通法制观念不强，交通安全意识差，在驾车或行走时，由于交通违法行为酿成的交通事故。诸如超速行驶、酒后开车、不按规定超车、超额装载、疲劳驾驶、不各行其道、驾驶机件不合格的车辆以及行人横穿道路不走人行横道等主观因素造成的事故。

（2）疏忽大意，是指事故当事人心理素质差，在驾车或行走中不能正确判断和处理交通情况或自信技术高明、精力不集中等行为过失造成的事故。

（3）驾驶技术不佳，是指车辆驾驶员技术生疏，经验不足，对车辆和路况不熟，遇有交通险情惊慌失措，操作失误等原因造成的事故。

2. 客观因素。

（1）车辆制动、转向机件突然失灵、车轮胎爆破等原因突发的事故。

（2）道路路肩塌陷、路面各种病害影响引发的事故。

（3）风、雨、雪、雾天气影响引发的事故。

纯属客观原因发生的事故，是指在案发前，事故当事人主观上无违反交通法规行为，并在险情中采取预防措施，而未能避免的事故。

（三）事故后果分类

根据我国交通事故等级划分及统计规定来分类。

（1）一般事故是指一次造成重伤1至2人或者轻伤3人以上10人以下，或者财产损失不足3万元的事故。

（2）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。

（3）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。

交通事故统计规定：交通事故人员死亡，是指发生交通事故当场死亡和伤后7天内抢救无效死亡的；重伤按司法部、最高人民法院、最高人民检察院、公安部发布的司发〔1990〕070号《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、司法部联合制发的法司发〔1990〕6号《人体轻伤鉴定标准（试行）》执行；财产损失，是指交通事故造成的车辆、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。但是也有例外。最高人民法院公告“《最高人民法院关于交通事故中的财产损失是否包括被损车辆停运损失问题的批复》已于1999年1月29日由最高人民法院审判委员会第1042次会议通过，现予公布，自1999年2月13日起施行”。法释〔1999〕5号公告指出：“在交通事故损害赔偿案件中，如果受害人以被损车辆正用于货物运输或者旅客运输经营活动，要求赔偿被损车辆修复期间的停运损失的，交通事故责任者应当予以赔偿”。

三、道路交通事故事态

交通事故事态,是指各种交通元素,在发生交通事故时出现的事态,其表现形式大致分为碰撞、刮擦、碾轧、挤压、翻车、坠落、着火等。

(一) 碰撞

碰撞指的是车辆正前部位与对方车辆相对接触而言,碰撞事故发生在车与车、车与人、车与物之间。根据车辆碰撞形态可分为正面碰撞、侧面碰撞、追逐碰撞(俗称尾撞)等形态。

1. 机动车正面碰撞。

机动车与机动车发生正面碰撞,一般在车正前部反映塑性变形痕迹,表现大面积凹陷状,有时伴有部件撕裂或脱落,严重时伤及内部结构机件,甚至车体前部及车身变形,而且还会使驾驶员和乘员遭受被动地间接撞击,比如,在猛烈的震动情况下,乘员的头、胸、腹部冲撞在转向盘、挡风玻璃、座椅靠背、门框柱上,造成人的体表、骨骼、脏器损伤。

机动车碰撞非机动车。

两类车相向碰撞时,由于机动车的质量大,加上速差等因素,其形态一般是被撞的非机动车被回弹原行驶方向,做显著的二维运动或非机动车被抛出,人员造成撞、摔两次性损伤。

2. 机动车侧面碰撞。

车辆侧面碰撞是指造型车前部与承受车侧面接触时呈现直角(垂直或趋于垂直)碰撞及锐角(相向斜角、同向斜角)碰撞两种类型。发生这类碰撞的频率以同向并进二维运动碰撞或合并二维运动碰撞最多,碰撞的结果会使车辆外部结构形变(拉伸形变、扭转变形、切变等现象)。

(1) 直角侧面碰撞。车辆直角侧面碰撞,是指造型车前部的撞击力作用于承受车侧面,而承受车会发生二维旋转运动或翻转运动,甚至还会发生第二次碰撞。

直角侧面碰撞又可分静态碰撞和动态碰撞。

① 动态碰撞。撞车方和被撞车方大多数在行驶中发生的,因此被撞车除受到撞击力和由撞击所产生的力偶^①的作用外,还受到摩擦力产生的力偶的作用,便会发生二维运动,而车体侧面的痕迹呈大面积凹陷状,其表面伴有刮擦痕。

② 静态碰撞。被撞车处在完全停止状态中,受到侧面来车碰撞后,在车侧面所形成的痕迹,可以反映出造型车三维度接触面的形象特征。

(2) 锐角碰撞。

锐角碰撞主要表现相向斜角和同向斜角碰撞两种类型。

① 相向斜角碰撞,表现在两车相会时,一方车或双方车偏左行,做合并二维运动,导致两个接触面发生相向平行滑移,即形成严重动态划痕或凹陷痕,由于接触部位受到倾斜的作用力,痕迹形成的规律一般是由轻到重,受力点较轻,止点较重,甚至产生“咬死”现象,同时还可以从痕迹特征,判断车辆的走向,即受力始点较轻的一端是造型车驶来方向,受力点较重的一端是造型车驶去方向。

^① 作用于物体上的两个大小相等、方向相反而且不在一直线上的力。力偶能使物体转动。

②同向斜角碰撞，表现后车超越前车，超越车或被超越车，偏离行驶路线，做并进二维运动导致两车接触面发生同向的平行滑移，若一方车偏离角度大，其痕迹特征与相向斜角碰撞形成的痕迹相似。

3. 车辆尾撞。

汽车尾撞事故发生率比较高，尤其是在雾天、雨天路面潮湿的情况下，更为突出。尾撞事故基本是一维运动碰撞，其所形成的痕迹一般在前车后部和后车前部，呈大面积的凹陷伤痕。在接触部位的刚度强其损伤面积小，塑性变形不显著，刚度弱者损伤面积大，塑性变形较为显著凹进程度深，甚至部件撕裂或脱落。若两车接触部位刚度相当，在碰撞时，还会将前车向前推进，甚至发生连锁尾撞；若在高速公路上发生尾撞事故，由于后车超高速行驶，前、后车接触部位呈“咬死”状，不分离而成为一体，在路上做二维运动，车体损毁严重，乘员在车内受到强烈撞击，轻者造成颈部甩鞭性损伤；重者头、胸、腹脏器损伤身亡。

上述两种碰撞形式，在确认痕迹时还应考虑以下几个条件：

(1) 大型车与小型车（含重载车与空载车）相对碰撞，小型车损害严重，甚至小型车或空载车，被大型车（重载车）推向原来的行驶方向，若是摩托车被碰撞还会被回弹原行驶方向，并做二维移位运动，而且小型车较大型车损坏严重。

(2) 车速与损伤痕成正比。车辆相撞时，有效速度越大，碰撞越猛烈，低速车一方塑性变形部分越严重，若双方车速及质量相当，接触后即停止，各自损伤程度相差无几。

(3) 车辆塑性变形痕迹取决于车的质量。比如小型车或刚度差的车辆，在碰撞时，其所吸收的能量比，是重量反比平方，因此质弱的车辆损坏量大，并出现移位运动。

(4) 车辆碰撞时接触部位决定车辆运动移位。两车相碰撞若不是正面全部接触，在偏离中轴线一侧时，受到运动方向相反的力阻碍，会改变一维运动状态，较轻的汽车就会产生明显的二维运动，即出现顺（逆）时针方向的掉转车身，甚至造成车体破损。

(二) 刮擦

车辆刮擦事故，主要是指机动车之间，在会车或超车时，车体侧面发生平面或锐角刮擦，造成车辆体侧片状、带状刮痕，其次是机动车与非机动车、行人刮擦事故。

(1) 机动车平面刮擦可分相向和同向刮擦，其特点是，两个接触面发生平行滑移，造成大面积的动态擦划痕，若是造型车上的点状突出部件接触承受车侧面时，会在其结构表面形成一维度线状划痕，若在接触面有斜角，由于受到倾斜的作用力，车侧面会产生由浅至深的刮擦伤痕。

(2) 机动车与非机动车刮擦，是指机动车超越或与非机动车相会时，由于横向间距小发生刮擦，机动车速度高可将非机动车或行人刮擦摔倒，若速度低被刮车辆容易倒伏在机动车下被碾轧，而在机动车体侧形成条状擦划痕，其表面上的表漆、浮土被擦掉，并贴附被刮车上的物质。

(三) 碾轧

碾轧，是指机动车轮胎或车底盘碾压于人体或物件上向前挫移或碾轧而过。从发生的故事看，多数先碰撞或刮擦后倒于车下被碾轧，因此这类事故形态造成人体伤伴有碰撞损伤，若机动车在制动的情况下，车轮碾轧人体向前推进，人体损伤更加惨不忍睹。在极少数的情况下，行人躺卧在道路上或利用汽车自杀者，被车轮碾轧时，则不伴有碰撞损伤。

(四) 挤压

机动车挤压事故多发生在高速、刚度强或大型车与刚度弱或小型车相互碰撞情况下，弱者车体被撞挤而变形，驾驶员和乘员被挤压在车内；机动车挤压在墙壁上，造成被挤压者躯体、脏器损伤。

（五）翻车

翻车，是指机动车（两轮摩托车除外），前后或一侧车轮或全部车轮离开地面，呈悬置状。翻车形态有倾翻边沟内、平地翻车、仰翻，如翻于坡下或山谷，还会连续滚翻。发生翻车事故，通常是车辆超速转弯或遇险情猛打转向盘离心力增大，当离心力矩^①大于车辆稳定的重力矩时，车辆向外侧倾复。翻车事故会酿成车毁、乘员摔、挤伤的严重后果。

（六）坠落

车辆坠落，是指车辆驶出路外，坠落与路面有较高落差的地方，车辆坠落多发生驾驶员疲劳开车、操作失误、躲避险情等原因，坠落山崖或撞断桥栏，坠落桥下，若车坠落水中，车上所载物的质量小于最大浮力的物品浮至水面，而车体及质量大于最大浮力时下沉水底，而且常发生驾驶员和乘员在水中挣扎或困厄于驾驶室或车厢内溺死于水中。

（七）着火

车辆着火，是指车辆在行驶中，由于碰撞、翻车、将油箱溢出的汽油点燃将车身烧着；若是发动机油、电路故障或人工向气化器直接供油引起的火灾，即不列入交通事故统计。

第二节 交通事故现场

一、交通事故现场的基本涵义

交通事故现场（以下简称现场）是指发生交通事故的车辆及其与事故相关的车、人、物遗留下同交通事故有关痕迹物证所占有的空间。

各种类型的现场的构成，必须具备一定的时间、地点、人、车、物五个要素。它们的相互关系，与事故的发生均有因果关系。

现场存在的形式，取决事故损害后果的程度。一起交通事故通常只有一个现场，所占有的道路范围大小不等。有时在发生事故演变过程中，遗落在道路上的痕迹物证所在的场所可视为现场的延续，但在个别情况下，一起事故有可能出现第二现场，如交通肇事逃逸案件，肇事人将受害人做了抛弃处置，又转到异地修车灭迹。

交通事故都有现场存在，它为交通事故调查提供可靠的基础条件，因此发现和确认现场，是充分揭露构成现场的各种因素，研究它们各自的特点及其相互之间的关系，作出正确的判断，为查清事故因果关系打下坚实的基础。

二、现场的特点

（一）现场形态的暴露性与因果联系的隐蔽性

现场是交通事故作用于道路交通环境的结果，必然会构成交通事故的相关人、车及道路、建筑、路树、桥梁等物受到损害，这种损害明显地暴露于现场上，但是一些事故现象之

^① 使物体转动时力和力臂的乘积。

间有何因果联系，特别是交通违法行为与事故的因果关系，却是十分复杂的较为隐蔽的。发生交通事故的内在因素并不都能通过某些事故形态表现出来，既是有所表露，也只能反映问题本质的某一侧面，只有经过全面、细致的调查，才能把握其本质所在。

现场形态的暴露性，是证实事故损害后果的客观存在。为准确地揭露交通事故因果联系的隐蔽性，需要通过现场勘查透过现象深入地认识本质，使交通事故案件得以正确的开展调查。

(二) 现场的整体性与形成事故演变过程的阶段性

现场是一系列事故过程演变的结果表现，体现出整个事故演变过程的整体。通过现场勘查，由终结回溯分析其演变过程，认定整个事故的发生、变化、结果。

交通事故演变过程大致分三个阶段：在发生事故之前各方当事人的心态和动态、事故发生时各有关交通元素的变化、事故发生后的状况，整体性是由各个阶段性决定的，各个阶段又组成了事故的整体。整体包括各个阶段的特点。即，第一阶段，思想支配感觉器官和行为表情外露；第二阶段发生事故瞬间当局的交通元素发生各种事态的情节（从接触到终结的过程）；第三阶段事故发生后，损害后果在现场表露的状况，了解了上述三个特点，以便把握事故发生变化结果的规律。

(三) 现场的共同性和特殊性

交通事故尽管千差万别，但是作为现场特征都具有许多相同的现象，这些相同的现象即表现为交通事故的共同性。例如，交通事故的当事车辆、痕迹物证等，而且这些痕迹又都是交通事故各种事态形成的特有的特征。由于现场有其共同性，使现场勘查人员可以遵循一定的规律来发现和确认现场。根据《道路交通事故痕迹物证勘验》的标准开展各项调查研究工作。但是有些现场，又有其特殊性，例如，事故痕迹物证及人体损伤形成的方式，方法不同，正因为这种特殊性，才能将一起事故与另一起事故加以区分。现场的共同性为揭露每一具体事故的特殊规律的调查提供了可靠的基础条件。

三、交通事故现场分类

研究现场种类，对于正确指导现场调查工作，有着十分重要的意义。

现场的分类，是根据现场完损和真伪情况来划分，大体上可分为原始现场和变动现场两大类。

(一) 原始现场

原始现场，是指发生事故后至现场勘查前，没有被破坏仍然保持发生事故后的原始状态，这种现场对现场勘查取证价值最大，它能较真实地反映出发生事故演变过程，因此强调保护现场的重要性，其目的就在于争取将现场保护在原始状态，为现场勘查提供有利条件。

(二) 变动现场

变动现场，是指交通事故发生后至勘查前，由于人为的或自然的原因，使现场的原始状态发生了部分或全部变动。这种类型的现场给调查工作带来种种不利因素，会使现场勘验失去某些本来可以获得的痕迹物证，导致分析判断案情上的困难。但是每起交通事故要完全避免现场变动，几乎是不可能的，这是由于现场的特殊性决定的，鉴于这种情况，交通管理部门，在平时应加强对广大群众和驾驶员，保护现场意识和保护方法的宣传教育。

变动现场通常有以下几种原因：