

四川省“十二五”普通高等教育本科规划教材

道路交通事故处理

Daolu Jiaotong Shigu Chuli

王洪明 主 编
刘玉增 主 审



人民交通出版社股份有限公司
China Communications Press Co., Ltd.

四川省“十二五”普通高等教育本科规划教材

Daolu Jiaotong Shigu Chuli
道路交通事故处理

王洪明 主编
刘玉增 主审



人民交通出版社股份有限公司
China Communications Press Co., Ltd.

内 容 提 要

本书是四川省“十二五”普通高等教育本科规划教材。书中全面、系统、深入地阐释了道路交通事故调查处理的基本理论和技术、法律知识,内容包括道路交通事故及其调查处理的基本知识、事故处理程序、事故现场处置、事故调查取证、事故技术分析、事故认定、事故法律责任、事故案卷、事故信息管理以及道路交通事故责任强制保险。

本书可作为高等院校的交通管理工程、安全工程等专业教材,也可供从事道路交通事故处理工作的交通警察以及律师、保险、司法鉴定等其他与道路交通事故处理有关行业的专业人员参考。

图书在版编目(CIP)数据

道路交通事故处理 / 王洪明主编. — 北京: 人民交通出版社股份有限公司, 2015. 1

四川省“十二五”普通高等教育本科规划教材

ISBN 978-7-114-11668-1

I. ①道… II. ①王… III. ①公路运输—交通运输
事故—事故处理—高等学校—教材 IV. ①U491.31

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 201516 号

四川省“十二五”普通高等教育本科规划教材

书 名: 道路交通事故处理

著 作 者: 王洪明

责任编辑: 夏 韡

出版发行: 人民交通出版社股份有限公司

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)59757973

总 经 销: 人民交通出版社股份有限公司发行部

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京市密东印刷有限公司

开 本: 787×1092 1/16

印 张: 16.25

字 数: 375 千

版 次: 2015 年 1 月 第 1 版

印 次: 2015 年 1 月 第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-11668-1

定 价: 36.00 元

(有印刷、装订质量问题的图书由本公司负责调换)

前 言

Qianyan

道路交通事故是以汽车为主体的道路交通发展的伴生物,是道路交通在运行过程中由于危险管控失效而形成的损害性事件,在给人类社会造成严重人员伤亡和财物损失的同时,还持续威胁着每一位道路交通参与者的人身与财产安全。如何有效预防道路交通事故的发生、减小事故的损害后果和及时填补当事人遭受的事故损失、消除事故给社会带来的不良影响,是现代道路交通管理的一项核心任务。其中,对业已发生的交通事故依法进行客观、公正地调查处理,不仅涉及对具体事故当事人合法权益的保护,更关乎社会主义法制和道路交通安全秩序。

围绕道路交通事故的调查取证、案件事实及成因分析、当事人责任认定、事故法律责任追究等一系列问题的解决,需要广泛涉及法学、物理学、化学、车辆技术、道路工程、法医学、心理学等学科知识和专业技术。因此,道路交通事故处理既是一门内容庞杂的边缘性学科,同时也是一门与实际工作紧密联系的业务性课程。

本书是四川警察学院继“十五”国家级规划教材《道路交通事故处理》之后,根据近年来的道路交通安全形势发展、相关立法变化和科学技术进步,重新编写出版的一本专业课程教材。书中以道路交通事故的发生与调查处理全过程为基本线索,系统阐释了道路交通事故的基本概念、特征、分类、事故处理的任务、体制、程序,以及事故的现场处置、调查取证、技术分析、事故认定、法律责任、案卷管理、信息管理和道路交通事故责任强制保险等内容。在内容的选取上尽可能贴近道路交通事故处理实际,同时反映相关科学技术与法学研究的最新成果,对于正在修订并可能颁布的法律法规,也在相关内容中以脚注的方式作了介绍。在内容阐述上努力做到深入浅出和通俗易懂,以使该书除了满足交通管理工程、安全工程等专业的高校师生学习和参考使用,也可供律师、保险、司法鉴定等其他与道路交通事故处理有关行业的专业人员阅读参考。

本书由王洪明主编,编写人员有:王洪明(第一章、第二章、第三章的第一节至第四节、第四章、第五章的第一节至第五节、第六章、第七章的第一节和第四节、第九章)、伍炜(第三章的第五节、第七章的第二节和第三节、第八章)、石臣鹏(第十章)、章超(第五章的第六节)。全书由王洪明统稿,刘玉增主审。本书

在编写过程中参考了大量的文献,并引用了部分作者在近年来鉴定的交通事故案件材料,在此谨对文献的作者表示感谢!向奋战在一线的交通警察致以敬意!虽然作者在撰稿过程中力求严谨、细致,但限于水平和时间因素,书中难免会有错误和不妥,敬请读者不吝批评、指正。

编 者

2014年6月26日于泸州龙透关

目 录

Mulu

第一章 绪论	1
第一节 道路交通事故的定义及特征	1
第二节 道路交通事故的分类	5
第三节 道路交通事故的发展及现状	10
第四节 道路交通事故处理的任务与体制	15
第二章 道路交通事故处理程序	22
第一节 公安机关交通管理部门调查处理程序	22
第二节 当事人自行协商处理程序	29
第三节 处理典型交通事故的特别程序规定	31
第三章 道路交通事故现场处置	40
第一节 概述	40
第二节 道路交通事故应急救援	43
第三节 道路交通事故现场保护与清理	47
第四节 道路交通事故现场勘查	51
第五节 道路交通事故现场强制措施	56
第四章 道路交通事故调查取证	60
第一节 道路交通事故证据的基本知识	60
第二节 现场勘验	67
第三节 痕迹物证提取	78
第四节 道路交通事故现场图	82
第五节 勘验照相与摄像	97
第六节 道路交通事故现场勘查笔录	109
第七节 讯问与询问	112
第八节 检验鉴定	116
第五章 道路交通事故技术分析	127
第一节 车辆运行状态分析	127
第二节 汽车碰撞汽车或固定物事故分析	136
第三节 汽车碰撞两轮车事故分析	146
第四节 汽车碰撞行人事故分析	152
第五节 利用视频测算事故速度	155



第六节 事故过程再现·····	158
第六章 道路交通事故认定·····	163
第一节 概述·····	163
第二节 道路交通事故事实认定·····	168
第三节 道路交通事故成因认定·····	174
第四节 道路交通事故当事人责任认定·····	177
第七章 道路交通事故法律责任·····	183
第一节 概述·····	183
第二节 道路交通事故行政处罚·····	188
第三节 道路交通肇事刑事处罚·····	191
第四节 道路交通事故损害赔偿·····	197
第八章 机动车交通事故责任强制保险·····	213
第一节 机动车保险概述·····	213
第二节 机动车交通事故责任强制保险的投保与理赔·····	217
第三节 道路交通事故社会救助基金·····	224
第九章 道路交通事故案卷管理·····	228
第一节 道路交通事故案卷的基本内容·····	228
第二节 道路交通事故案卷的管理·····	233
第十章 道路交通事故信息管理·····	240
第一节 道路交通事故信息采集·····	240
第二节 道路交通事故统计分析·····	243
参考文献·····	254





第一章 绪 论

交通是人类活动的重要内容,是实现人员和物品位移的必要过程。现代交通有道路、铁路、水运、航空、管道、索道等多种形式,其中,道路交通由于具有较强的通达能力和机动灵活性,能够最大限度地实现“门”到“门”运输,从而得到了最广泛运用。例如,2012 年我国通过公路完成的货物和旅客运输量达到 322.1 亿吨和 354.3 亿人次,分别是同期铁路运输的 8 倍和 19 倍、航空运输的 5947 倍和 111 倍。道路交通的发展推动了人类社会进步,极大地方便了人们的生产生活。与此同时,道路交通事故这一梦魇也与之相伴而生,并造成了大量的人员伤亡和财物损失,尤其在进入以汽车为主体的机动车时代以来,道路交通事故更是迅猛增长,目前已成为和平时期造成人类成员非正常死亡的最主要原因。据统计,2011 年我国的道路交通事故死亡人数达到 62387 人,占当年全国各类生产安全事故死亡人数的 82.6%,并有资料表明目前全世界每年约有 120 万人死于道路交通事故。

道路交通事故作为当今人类社会的一大公害,不仅直接造成大量的人身伤亡和财产损失,更普遍威胁着社会每一成员的出行安全,严重危害社会的稳定与和谐发展。因此,如何客观公正处理和有效防范道路交通事故,以化解事故纠纷和降低交通危险,是人们在享受道路交通带来的种种便利的同时所必须面对的严峻问题。

第一节 道路交通事故的定义及特征

一、道路交通事故的定义

(一)道路交通事故概念的表达式

在分析道路交通事故定义之前,首先需要厘清道路交通事故这一概念的表达方式问题。目前常见的表达方式有“道路交通事故”和“交通事故”两种,例如在《中华人民共和国道路交通安全法》(以下简称《道路交通安全法》)和《中国统计年鉴》中使用“交通事故”这一表达方式,而在公安部和国家安全生产监督管理总局的相关行政规章和技术标准中则普遍使用“道路交通事故”的表达方式。严格来说,“交通事故”与“道路交通事故”是两个不同的概念,其中“交通事故”泛指在各类型交通运输过程中发生的人员伤亡和财产损失事件,其内涵和外延均大于“道路交通事故”,即除了包括发生在道路交通过程中的事故外,还包括发生在铁路、水运和航空等其他方式交通过程中的事故。然而,由于发生在道路交通过程中的交通事故无论是从数量上还是从与人们生产生活的密切程度上看都远超其他类型交通事故,并且在我国的相关立法和统计工作中一般都在其他类型交通事故的名称前冠以“铁

路”、“航空”、“海运”等修饰语。因此,依照传统,在未作特别说明的情况下,“交通事故”一般专指发生在道路上的交通事故,即与“道路交通事故”同义,本书也沿袭此法。

(二)道路交通事故的定义

世界各国由于国情的不同,在政治、经济和文化等方面存在差异,有关道路交通安全立法和对道路交通事故的定义也不尽相同。

美国国家安全委员会对交通事故的定义是:交通事故是指在道路上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(指精神方面不注意交通安全)或不安全的因素(指客观物质基础条件),或者是两者的结合。另外,在美国,“事故”、“碰撞”和“坠毁”的含义基本相同,有时也交替使用。

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,在道路交通法中称为交通事故。但是稍微接触一下产生的十分轻微的事故,只需当事人协商而不需要警察干预就可以解决的事端,可以不算作交通事故。此外,从1966年起,日本警察部门在统计交通事故时不考虑物损事故,只考虑人身事故。

加拿大对交通事故的定义是:发生在公共道路上的交通碰撞,涉及至少一辆机动车,并且导致一人或一人以上受伤或死亡,或者财产损失超过一定的数额(由各地区的法律规定)时,称为交通事故。

英国对交通事故的定义是:发生在公共道路上,涉及至少一辆车,并且造成了人员受伤或死亡的事件为交通事故。但不包括仅造成财产损失的事故。

德国对交通事故的定义是:发生在公共道路上或广场上,涉及至少一辆运动的车辆,并且造成了人员受伤或死亡,以及(或)财产损失的事件称为交通事故。对于只引起财产损失的事故,仅当事故原因是由于违章行为,如酒后驾驶时才算作交通事故。

意大利对交通事故的定义是:交通事故是由至少一辆运动的车辆造成人员受伤或死亡的事件。

法国将仅造成财产损失的事故不列为交通事故,除此之外,没有关于交通事故的官方定义。

此外,1968年在第一届海牙国际私法会议上通过的《公路交通事故法律适用公约》^①规定:该公约适用于公共道路、公共场地以及某些公众有权出入的非公共场地所发生的交通事故;不适用于铁路、水路的交通事故。发生事故的车辆包括引起事故的车辆及受害的车辆,不论其为机动车辆或非机动车辆。公约只适用于由交通事故所发生的赔偿责任,不包括由汽车制造缺陷、道路或场地失修及其他情况所发生的赔偿责任。

我国有关交通事故定义的统一规定始于1991年国务院颁布的《道路交通事故处理办法》。该办法第2条规定:道路交通事故是指“车辆驾驶员、行人、乘车人以及其他在道路上进行与交通有关活动的人员,因违反《中华人民共和国道路交通管理条例》和其他道路交通安全管理法规、规章的行为(以下简称交通违章行为),过失造成人身伤亡或财产损失的故事”。2004年11月,第十届全国人大常委会第五次会议审议通过了《道路交通安全法》,该法作为

^① 《公路交通事故法律适用公约》于1968年第11届海牙国际私法会议通过,1971年5月4日开始签字,1975年6月开始生效。截至1983年3月1日,批准国有奥地利、比利时、法国、卢森堡、荷兰、葡萄牙、瑞士和原捷克斯洛伐克、原南斯拉夫,我国迄今未参加该公约。

我国第一部专门规范道路交通安全管理的法律,其第119条规定:“‘交通事故’是指车辆在道路上因过错或者意外造成的人身伤亡或者财产损失的事件。”将这两个定义进行粗略对比,可以发现二者主要有以下三点差异:一是前者将发生事故的主体作了列明,即具体包括车辆驾驶员、行人、乘车人以及其他在道路上进行与交通有关活动的人员,而后者只限定事故须由车辆形成,并未对事故的主体作明确限定;二是前者规定事故应由当事人的交通违章行为所引发,而后者对当事人的行为是否合法未作要求;三是前者要求事故主体在主观上对事故的发生应是过失的,而后者则将其扩大为过错和意外两个方面。由此可见,现行《道路交通安全法》所规定的交通事故概念与原《道路交通事故处理办法》的规定相比有很大差异,对其内涵与外延都做了较大扩展。

二、道路交通事故的特征

分析《道路交通安全法》对交通事故的定义,不难发现交通事故具有以下6项特征:

(一)与车辆有关

事故的发生必须与车辆有关,换言之,是由车辆的运行造成人员伤亡或者财产损失。交通事故必须与车辆有关是由现代道路交通以车辆运行为主的特征所决定的,对于单纯由行人与行人之间发生碰撞或者行人碰撞其他物体,而不涉及车辆的人员伤亡和财物损失事件均不属于交通事故。

车辆分为机动车和非机动车两大类。其中,机动车是指以动力装置驱动或者牵引,上道路行驶的供人员乘用、运送物品或者进行专项工程作业的轮式车辆,具体包括汽车、电车、摩托车、拖拉机和轮式自行机械车等;非机动车是指以人力或者畜力驱动,上道路行驶的交通工具,以及虽有动力装置驱动但设计最高时速、空车质量、外形尺寸符合有关技术标准的残疾人机动轮椅车、电动自行车等交通工具,具体包括自行车、三轮车、人力车、畜力车、残疾人手动或机动轮椅车,以及电动自行车。

(二)有确定的当事人

当事人是指与事故的发生有直接作用关系的自然人或法人,包括实际引起事故发生的肇事人和在事故中直接遭受人身伤害或财产损失的受害人。虽然在交通事故定义中并未明示人的存在,但应当知道,在目前的科学技术条件下,道路上任何车辆的运行都是在人的支配下进行的,因此与其说是车辆发生的事故,倒不如说是人制造了事故。一起事故的当事人一般为两人及两人以上,但对于单方发生的事故则可能只有一人。

(三)有损害后果

有损害后果是交通事故的最主要特征。“事故”这一概念的本意指的就是人们在生产、生活中意外发生的人员伤亡或者财产损失。因此,作为“事故”的一个类型,交通事故也无一例外地具有人员伤亡和财物损失这一特征,即事故造成了实际的人员受伤、死亡或者财产损坏、灭失以及可得利益丧失。

(四)发生在道路上

交通事故必须发生在道路上。所谓道路是指公路、城市道路和虽在单位管辖范围但允许社会机动车通行的地方,包括广场、公共停车场等用于公众通行的场所。

1. 公路

公路是指在城市以外,符合《中华人民共和国公路法》的规定,经由公路行政管理部门

规划、验收或认定的供社会车辆通行的道路,包括公路桥梁、公路隧道和公路渡口等。公路按其公路路网中的地位不同,分为国道、省道、县道和乡道四类,而根据其使用任务、功能和适应的交通量不同,又分为高速公路、一级公路、二级公路、三级公路、四级公路五个技术等级。

2. 城市道路

城市道路是指城市内部供车辆、行人通行,具备一定技术条件的道路、桥梁及其附属设施,具体包括城市规划区内的所有供社会车辆和行人通行的车行道、人行道、广场、停车场、隔离带以及跨河桥、立交桥、人行天桥、隧道、地下通道等构筑物。实践中,一般按照在城市中的位置、作用、交通特征及其两侧建筑物的性质等,将城市道路划分为快速干道、主干道路、次干道路和支路四类。

3. 允许社会车辆通行的单位道路

允许社会车辆通行的单位道路是指产权或管理权归属某单位,但允许社会机动车辆通行的道路,从实践来看,主要包括某些厂矿、林区、机场、港口、商住区等内部的道路。

应当指出的是,上述对交通事故发生的道路范围已较原《中华人民共和国道路交通管理条例》只包含“公路”和“城市道路”的限定有所扩展,而与《国际道路交通公约(1968年)》有关道路为“供公众通行的任何通道或街道的全部路面”的界定基本一致,但在实践中仍然有相当数量发生在上述道路范围之外,由车辆造成的人员伤亡和财产损失事件(统称路外事故),针对此类情况,《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》(简称《道路交通安全法实施条例》)第97条规定:除了车辆、行人与火车发生的事故以及在渡口发生的事故以外,公安机关交通管理部门(简称公安交通管理部门)接到车辆在道路以外发生事故报警的,应当参照道路交通安全法的规定处理,即采取与交通事故相同的方法进行调查处理。

(五)因过错或者意外而发生

事故必须是由当事人的过错或者意外因素造成。从实践来看,绝大部分事故是由当事人的过错造成的。

1. 过错

过错是指当事人对发生事故的主观心理状态,分为主观故意和主观过失两种。

1) 主观故意

主观故意是指当事人在事故发生前已经预见到其行为的后果,即理解自己行为的性质,认识到行为会引发事故后果,而希望或者放任这种后果发生的心理状态。其中,希望是指通过一定的行为努力追求,积极造成事故的发生,这种故意又称为直接故意;放任是指虽不希望事故的发生,但是对可能发生的事故并不排斥,不采取措施避免其发生,以致造成了事故后果,这种故意又称为间接故意。

2) 主观过失

主观过失是指当事人在事故发生前根据当时的情形应当预见或者能够预见到自己的行为可能造成事故,但是由于疏忽大意却没有预见,或者虽然已经预见到了却轻信可以避免的心理状态。可见,主观过失也可分为疏忽大意和过于自信两类,并且区分的关键在于当事人是否实际预见到其行为的后果。至于当事人在预见到行为后果之后是采取希望、放任还是不希望但却轻信可以避免的态度,则是区分主观故意和主观过失的依据。

对于无行为能力或者限制行为能力的当事人,由于对事物缺乏必要的辨别能力和审慎处理能力,按照法律规定,他们的交通行为应在监护人的监督或指导下进行。因此,由他们

的行为造成事故的有关过错由其监护人对监护不力的过错构成。

2. 意外

意外是指当事人的行为虽然在客观上与事故之间具有因果关系,但是其本人对事故的发生既无主观故意也无主观过失,事故完全是由不可抗拒或者不能预见的因素导致的。其中,不可抗拒的因素又称不可抗力,是指人力所不能预见、不能避免并不能克服的客观情况,它与单纯的不可预见因素的主要区别在于事故本身同时具有不可避免和不能克服的特征,换言之,即使当事人具有超常的能力能够预见到危险,并已尽到了最大努力和采取了一切可以采取的措施,仍然不能避免事故发生并克服事故造成的损害后果。

判断事故是否由意外而生的关键,在于当事人是否依照事故当时的情形按照一个谨慎人的行为标准对交通安全尽到了合理注意,以及在此前提下是否能够预见到事故的发生。如果当事人已经尽到了这样的合理注意,却仍然不能预见事故会发生的,即属于意外。在具体确定当事人是否尽到合理注意的时候,应当具体分析其生理状况、身体状况、业务技能水平和所实施行为的性质、特点、行为的危险性等因素。从实践来看,属于意外的情形主要有地震、山洪、山体崩塌、路面塌陷、动物侵袭等自然因素,以及车辆或者车辆驾驶人因为无预兆的突发故障或疾病而丧失操控能力等。

(六)车辆的运行具有交通性质

交通事故与交通事故处理是受道路交通安全法所规范的,而道路交通安全法所调整的是人们在参与道路交通时形成的交通安全法律关系。因此,作为造成事故的标志性对象——车辆在道路上的运行活动也应当具有交通性质,亦即为了交通运输或者与交通运输有关的目的而在道路上运行,并且事故的发生与车辆的运行之间具有客观联系性。如果当事人驾驶车辆在道路上所从事的是不具有交通性质的其他活动,如专门利用车辆在道路上从事“碰瓷”、飞车抢夺、行凶杀人等违法犯罪活动,或者进行体育竞赛、军事演习、断路施工等非交通性质活动时造成的损害事件不属于交通事故。

第二节 道路交通事故的分类

为了有比较的研究和处理交通事故,有必要按照一定的标准对事故进行分类。在交通事故处理工作中应用较多的分类方法主要有以下五种:

一、按事故的形态分类

按照交通事故在发生时的外部形态特征,可以将其分为以下7种:

(一)碰撞事故

碰撞事故是指事故双方直接接触并以相互冲击的形式造成损害的事故。其主要特点是事故双方的相互作用时间短暂、作用力量大。

按照发生碰撞的对象不同,碰撞事故可分为车辆撞车辆、车辆撞行人、车辆撞固定物、车辆撞动物等类型,而按照发生碰撞时的接触方向和接触部位不同,车辆碰撞事故又可分为正面碰撞、侧面碰撞和尾随碰撞。其中,在现行交通事故统计标准中,车辆撞静止车辆被作为单独的事故形态,车辆撞行人与车辆刮擦行人合称为刮撞行人事故。

(二)刮蹭事故

刮蹭事故是指事故双方车身以相互摩擦接触或钩刮的形式造成损害的事故。刮蹭事故

多发生在车辆与车辆、车辆与行人和车辆与固定物之间,并且接触面多为车身侧面。发生刚蹭事故的直接原因在于运动车辆与其他车辆、行人、物体之间未能保持必要的侧向或竖向间距。

按照刚蹭双方在事故时的相对运动状态和运动方向不同,刚蹭事故可进一步分为同向刚蹭、对向刚蹭和静点刚蹭三类。

(三)辗压事故

辗压事故是指车辆轮胎对高度较低的对象进行推辗或压过并造成损害的事故。该类事故的主要特点是:一方面,损害后果的严重程度主要取决于车辆的质量大小和轮胎的运动状态、胎面宽度、充气压力等;另一方面,对成年人等体型较高对象的辗压,多在碾压前先行发生碰撞或刚蹭,使其倒地后再辗压。

(四)翻车事故

翻车事故是指车辆的车身沿纵、侧向倾翻或滚动,并与地面或其他物体发生撞击、摩擦而造成损害的事故。车辆翻车的前提条件是车身所受侧向或纵向翻倒力矩大于其自身稳定力矩,而这与车辆的侧向、纵向稳定角和所受到的外力有关。因此,翻车多发生于车辆遭遇碰撞、刚蹭、道路横坡过大或者车辆高速转向、质心过高、轮胎爆破等情况。

翻车事故一般依照车身的侧向或纵向转动角度分为侧翻(约 90°)、仰翻(约 180°)和滚翻(大于或等于 270°)三种。

(五)坠车事故

坠车事故是指车辆脱离原行驶路面跌落至低处,车身撞击地面或者其他物体造成损害的事故。坠车多与车辆因遭受碰撞、刚蹭而失去控制,或者车辆驾驶人超速行车、精力不集中、避险措施不当而驶出路面等因素有关,发生事故的地点一般为傍山路、桥梁、高架路和高填方路段等。

(六)失火事故

失火事故是指车辆、车辆装载物在行驶或者发生碰撞、刚蹭、翻车等过程中起火燃烧的情况。车辆使用的燃油、润滑油、橡胶、油漆等都是较易燃烧的物质,实际上,失火事故多由车辆在碰撞、刚蹭、翻车后出现燃油外泄和电路短路所形成。此外,也有部分事故与违规使用明火、燃油管路泄漏、发动机散热不良、电路老化、破损和擅自改装或加装电气设备等因素有关。

(七)其他事故

其他事故是指除上述形态之外的事故,例如爆炸或者有毒、有害物品泄漏等,但是单纯的车辆轮胎爆破不属于交通事故。

在上述各种事故形态中,如果事故涉及两方以上车辆的,以损失大的一方车辆的事故形态为准,对于事故各方车辆的损失大小相近的,以最先接触的两方车辆的事故形态为准。如果单车事故中同时具有上述7种形态的,以造成损失最严重的一种形态为准。

二、按事故的损害性质分类

现行《交通事故统计暂行规定》将交通事故按照其所造成损害的性质分为死亡事故、伤人事故和财产损失事故三类。在具体统计和分类时,应当以事故直接造成的人员伤亡和财

产损失为限,对于事故伤者在接受救治过程中因为自身原有伤病或者遭遇医疗事故而发生死亡的,以及载运易燃易爆、剧毒、放射性等危险化学品的车辆在发生交通事故后,因为燃烧、爆炸或者危险化学品泄漏而导致人员死亡或者受伤的,均不作为交通事故的死亡和受伤人数进行统计。

(一)死亡事故

死亡事故是指造成了人员死亡的交通事故。这里所称的死亡,是指受害人在事故发生后7日内死亡,包括在事故发生时当场死亡和事后经抢救无效于7日内死亡这两种情形。但有关事故发生后7日的计算方法在实践中并不统一,即一种方法是按自然日计算,并且事故发生当日不计算在内;另一种方法是按小时数计算,即将7日折算为168小时,从事故发生之时起计算。按照GA/T 946.3—2011《道路交通管理信息采集规范 第3部分:道路交通事故处理信息采集》的规定,在事故信息采集时应采用小时计算法。

对交通事故死亡人员的死亡时间做出限定是世界各国的普遍做法,但有所不同的是,各国对时限的具体规定存在很大差异,例如比利时、葡萄牙规定为事故发生当时,日本、西班牙规定为事故发生后24小时,加拿大、美国、英国及西欧国家规定为事故发生后30日,法国为事故发生后6日,意大利规定为事故发生后7日,因此,在对事故死亡人数进行国际比较时,应当考虑到相关国家在统计标准上的差异。按照国际道路交通事故数据库(IRTAD)的要求,国际的通行标准是以事故发生后30日内死亡为限,对于不符合这一标准的可以采取乘一定修正系数的方法进行换算。其中,当时死亡的修正系数为1.40,1日内死亡的修正系数为1.30,2日内死亡的修正系数为1.20,3日内死亡的修正系数为1.12~1.15,6日内死亡的修正系数为1.09,7日内死亡的修正系数为1.08,30日以后死亡的修正系数为0.97。

(二)伤人事故

伤人事故是指造成人员重伤或者轻伤的交通事故。具体包括两种情形:一是造成人员受伤,但是没有造成人员死亡的;二是虽然造成人员死亡,但受害人是在事故发生7日后死亡的。

有关造成人员重伤或轻伤的判定标准是最高人民法院、最高人民检察院、公安部、国家安全部、司法部联合颁布的《人体损伤程度鉴定标准》。对于未达到标准中所规定重伤或者轻伤条件,但符合轻微伤条件的,现行交通事故统计规范未将其纳入伤人事故范畴,但这并不妨碍在实际办案中将其作为伤人事故进行调查处理,而只是不纳入事故统计范围而已。

(三)财产损失事故

财产损失事故是指仅造成财产损失的交通事故。所谓财产损失是指事故现场直接造成的车辆、车辆装载物、建筑物、道路设施和其他物品损坏或灭失,而不包含现场抢救、抢险、人员伤亡善后处理的费用,以及因发生事故而导致生产经营单位或个体工商户停工、停产、停业等造成的间接经济损失。按照规定,目前只统计适用一般程序处理的财产损失事故。

三、按事故的损害后果分类

过去,按照事故造成的伤亡人数和直接经济损失额的大小将交通事故划分为特大事故、重大事故、一般事故和轻微事故4个等级,但是,2007年国务院颁布的《生产安全事故报告和调查处理条例》将生产安全事故统一划分为特别重大事故、重大事故、较大事故和一般事故4个等级,交通事故作为生产安全事故的一个类型,也应当遵循这一分类方法。

(一)特别重大事故

特别重大事故是指造成死亡 30 人以上,或者重伤 100 人以上,再或者直接经济损失 1 亿元以上的事故。

(二)重大事故

重大事故是指造成死亡 10 人以上但不足 30 人,或者重伤 50 人以上但不足 100 人,再或者直接经济损失 5000 万元以上但不足 1 亿元的事故。

(三)较大事故

较大事故是指造成死亡 3 人以上但不足 10 人,或者重伤 10 人以上但不足 50 人,再或者直接经济损失 1000 万元以上但不足 5000 万元的事故。

(四)一般事故

一般事故是指造成死亡 1 人以上但不足 3 人,或者重伤 1 人以上但不足 10 人,再或者直接经济损失不足 1000 万元的事故。

值得注意的是,生产安全事故分类中有关统计指标的定义不同于传统的交通事故分类方法。其中,死亡是指事故发生之日起 7 日内死亡或者失踪 7 日以上的;重伤是指在事故发生之日起 7 日内,依照 GB 6441—86《企业职工伤亡事故分类标准》和 GB/T 15499—1995《事故伤害损失工作日标准》被确定为损失工作日等于和超过 105 日的全部丧失劳动能力伤害;直接经济损失是指因事故造成人身伤亡及善后处理支出的费用和毁坏财产的价值,按照 GB 6721《企业职工伤亡事故经济损失统计标准》的规定,包括人身伤亡后所支出的医疗费用(含护理费用)、丧葬及抚恤费用、补助及救济费用、歇工工资,处理事故的事务性费用、现场抢救费用、清理现场费用、事故罚款和赔偿费用,以及固定资产损失价值和流动资产损失价值。

四、按事故的原因分类

按照对发生事故起主要作用的原因事实的属性不同,交通事故可分为以下四类:

(一)人的原因导致的交通事故

造成交通事故的人的原因,可大致概括为以下三个方面:

1. 道路交通安全违法行为

道路交通安全违法行为(以下在无须与其他性质违法行为相区别时简称违法行为)是造成事故的最主要原因。统计资料显示,有超过 95% 的事故都与车辆驾驶人、行人或者乘车人的行为违反《道路交通安全法》有关,而较常见的违法行为有不按规定让行、超速行驶、无证驾驶、逆向行驶、违法会车、占道行驶、违法超车、违反交通信号、酒后驾驶、违法变更车道、违法上路通行等。

2. 未尽到安全注意义务

统计显示,约有 30% 的交通事故与车辆驾驶人、行人或者乘车人未履行安全注意义务有关,主要表现为由于技术生疏、经验不足或者注意力不集中,在参与交通过程中不注意观察道路上的交通情况和周边环境情况,或者不能准确、及时操控车辆的行驶状态,以致未发现危险或者对危险的反应过迟、判断失误、避险措施不当甚至疏于采取避险措施等情形。

3. 身体条件不符合安全要求

身体条件不符合交通安全要求的情况在实际事故中相对较少,主要表现为车辆驾驶人、

行人或者乘车人由于自身存在某种生理、心理缺陷或者疾病隐患,在交通过程中不能准确感知和判断道路危险信息、不能正确抉择和控制自身行为,或者因为突发疾病而发生跌倒、昏迷等造成交通事故的情形。

(二)车辆的原因导致的交通事故

因为车辆的原因导致的交通事故又称为机械事故,是指车辆在行驶过程中因为制动、转向、灯光等系统或机件失效或者性能不良而导致的交通事故。根据车辆机械故障形成的原因不同,又可分为以下两类:

1. 车辆设计、制造与检修质量缺陷

受目前工程技术发展水平的限制,车辆在设计、制造、装配和检修过程中难免会存在一些技术或质量缺陷,这有时可能成为引发交通事故的重要因素。例如,2001年和2010年先后发生的轰动全球的三菱帕杰罗越野车因后制动管爆裂和丰田凯美瑞、卡罗拉等车型因加速踏板卡滞而引发系列交通事故的严重事件,均与相关车辆的设计和制造质量缺陷有关。

2. 车辆的使用及维护不当

车辆的使用及维护不当,是指车辆所有人或驾驶人在车辆的日常使用上不严格按照技术规范行事,擅自改装车辆、加装附属设施、超限使用车辆,以及未定期检查和维护车辆,导致车辆结构或电器元件的负荷加大、车辆结构的安全性能被破坏或者严重减退而引发交通事故的情况。

(三)道路与交通设施的原因导致的交通事故

道路与交通设施的原因导致的交通事故,是指由于道路的路面、线形、附属设施、交通标志、交通标线等不符合安全技术要求而造成的交通事故。从实际交通事故看,较突出的主要有道路视距不足、坡道过大和过长、路面破损严重、路面附着系数低等情况,而这些安全隐患的形成除了与道路的设计、施工和养护不当等有关以外,往往与用路者的不当行为也有密切关系,例如随意在道路上堆放杂物、车辆在道路上维修后遗留的油污和废弃物、超载运输车辆对路面的破坏等,都是降低道路安全性能并引发交通事故的重要因素。

(四)交通安全管理的原因导致的交通事故

交通安全管理的原因导致的交通事故,主要是指公安交通管理部门和其他负有道路交通安全监管职责的机关、企事业单位及其工作人员,在对道路交通或者本单位的车辆、人员实施管理的过程中,因为管理措施不当,或者不依法履行职责、滥用职权所引发的交通事故。交通安全管理是为了实现交通安全目的,而根据道路交通的具体状况和条件,通过采取一系列方法和措施,对人员、车辆、道路和环境施加的控制和影响。如果交通安全管理工作自身存在缺陷,不能有效协调人员、车辆、道路和环境之间的关系,就有可能使整个道路交通系统处于容易发生事故的不安全状态。然而,由于交通安全管理缺陷一般只能通过对人、车、路和环境等因素的影响来间接对发生事故产生作用,是一种潜在的事故原因,因此在实际工作中往往被人们所忽视,而很少从更深层次上去寻找促使人、车、路和环境等因素引发事故的管理方面原因。例如,在2002年发生的773137起交通事故中,只有10起事故最终被归咎为交通管理方面存在不当,这不仅不符合交通事故的发生规律和特征,而且还可能因为放纵了有关管理部门和人员在事故中的失职、渎职行为,导致人们更加忽视管理因素对交通安全的影响,从而不利于整个社会道路交通安全水平的提高。

五、按事故肇事人的交通方式分类

按照事故肇事人在交通事故发生时的交通方式不同,交通事故可分为三类:

(一)机动车事故

机动车事故是指机动车单方发生的事故、机动车与机动车之间发生的事故,或者机动与非机动车或行人之间发生的,机动车方负同等及同等以上责任的交通事故。

(二)非机动车事故

非机动车事故是指非机动车单方发生的事故、非机动车与非机动车之间发生的事故,或者非机动车与行人之间发生的,非机动车负同等及同等以上责任的交通事故,以及非机动车与机动车之间发生的,非机动车负主要及主要以上责任的交通事故。

(三)行人、乘车人事故

行人、乘车人事故是指行人、乘车人与车辆之间发生的,行人、乘车人一方负主要及主要以上责任的交通事故。

第三节 道路交通事故的发展及现状

严格说来,交通事故的起源基本可追溯到人类早期的非机动车交通时代,例如在我国唐朝的《唐律疏议》中就已经有了“诸于城内街巷及人众中,无故走车马者,笞五十;以故杀伤人者,减斗杀伤一等”这样有关交通违法与交通肇事的处罚规定,可见当时的交通事故已经发展到了需要法律规制的程度。尽管如此,受当时交通运输规模小和非机动车质量小、速度低的限制,其交通事故无论是发生规模还是损害后果都远不能与今日相比,因此,在一般论及交通事故的起源和发展时,多是针对 1866 年汽车问世后的机动车交通而言。

1899 年在美国发生的一起一名妇女被汽车碾压死亡事故,被认为是人类进入汽车时代以来有记载的第一起交通死亡事故,自此以后,交通事故就逐渐成为造成人类成员非正常死亡的最主要原因,并且至今仍呈不断增长态势。据 1999 年世界道路协会道路安全委员会的统计,全世界每年因交通事故死亡的人数达 70 万人,受伤的人数超过 500 万人,其中死亡人数在世界各地的大致分布情况为:亚太地区 44%、欧洲中东部 12%、非洲国家 11%、中东地区 6%、拉丁美洲及加勒比海地区 13%、欧美等高度机动化国家 14%。而另有报道显示,现在全世界每年约有 120 万人死于交通事故,5000 万人受伤,造成经济损失 5180 亿美元,占世界 GDP 的 1%~3%。

一、国外的道路交通事故发展情况

在 20 世纪 20 年代以前,由于全世界汽车工业尚处于起步阶段,社会车辆保有量较小,车辆的平均行驶速度也基本处于 20km/h 以下,因此,交通事故发生情况并不突出。直到 20 世纪 20 年代至 20 世纪 40 年代末,受两次世界大战及战后经济复苏的刺激,汽车工业和道路交通得到快速发展,世界汽车保有量由最初的 400 多万辆猛增到 6000 多万辆,并开始出现高速公路,交通事故也随之快速增加。以美国为例,其交通事故死亡人数从 20 世纪 30 年代初的 3000 余人增加到了 20 世纪 40 年代的近 3 万人。这时,人们开始关注道路交通安全