

# 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，若没有交通事故的特征，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故称为交通事故，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<sup>①</sup>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。

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。

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、扭转形变、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。

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<sup>①</sup>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。

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。

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。

<sup>①</sup> 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。

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，在碰接时，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，造成车辆侧面片状、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<sup>①</sup>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，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

<sup>①</sup>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事人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：

(1) 人为非故意的原因变动的现场，通常有以下几种情况：

为抢救伤者或排除险情而移动了当事车辆和变动了伤者倒卧的位置和现场上的散落物；

在交通干线或城市繁华街道上发生交通事故后，造成交通堵塞，妨碍过往车辆通行，需立即排除，移动了当事车辆及其他物体；

执行任务的消防、救护、警备、工程救险车以及首长、外宾、外交使节乘坐的汽车，在发生事故后先行完成任务驶离了现场；

过往车辆、行人及现场围观群众，出于好奇心或不慎，车轮碾轧或摸扶、攀登事故车、物，造成痕迹物证的变动。

(2) 自然原因变动现场。

气象变化，如刮风、雨淋、雪盖、水冲、日晒等自然条件的影响导致现场痕迹物证的消失或破坏。凡属上述原因变动的现场，在勘查现场时，均应尽力找到当事人和目击者见证，并做好现场见证记录。

(3) 伪造现场。

伪造现场与一般变动现场不同，伪造现场属当事人为了逃避责任、毁灭证据或达到嫁祸于人的目的，有意改变或布置假现场，即在原始现场的基础上加以伪造或肇事逃逸驶离现场，另行伪造假现场。

伪造现场的特点是，现场中事故事态悖于常理，不符合发生事故的客观规律。

(4) 破坏现场。

破坏现场一般是指交通肇事人，为了逃避责任驾车潜逃导致现场部分变动，但是这类事故现场一般都会留下一些与事故有关的痕迹物证。

上述变动现场无论出自哪种情况，都会给现场勘验工作带来一定的困难，但是现场调查工作实践证明对变动现场，只要坚持实事求是，从客观规律出发，深入细致地进行勘查，仍然可以获得有价值的物证。

(5) 恢复现场。

恢复现场有两种情况。一是由于上述种种原因变动了现场，根据现场勘查取证的需要，按见证人的指认，将变动现场重新恢复到原始状态，这种复原后的现场，应竭力去发现搜集同事故有关的痕迹物证。二是在原现场撤除后，因分析或复查事故案件以及召开现场安全会的需要，由办案人员根据原现场记录图和照片及勘查笔录等材料重新布置恢复现场，这种再现现场，应准确地将事故当事车辆的位置及痕迹物证之间的相互关系，使人能明了事故发生的情景。

#### 四、现场勘查的范围与步骤

现场勘查是一项比较复杂，而又细致的工作，因此在勘查前必须根据现场的具体情况，划定勘查的范围，确定勘查顺序和勘查的重点，拟定勘查方案，按确定范围和顺序有步骤地进行。

现场勘查的范围是根据不同类型的事故来确定。勘查人员在临场时，首先向保护现场人员或当事人了解事故情况，如有变动应及时弄清变动的范围和变动的范围，必要时可根据当事人和证明人提供的情况恢复现场原状，以利于实地勘查。在勘查前，应迅速巡视现场整

情况，对现场全貌有了概括的了解之后，再按顺序勘查，通常勘查的顺序是：

#### （一）现场范围小

对当事车辆和痕迹物证比较集中的现场，应以当事车辆为中心由内向外展开勘查。

#### （二）现场范围大

对当事车辆和痕迹物证比较分散的现场，在勘查顺序上要灵活掌握，重要部位或可能容易遭受破坏部位为重点进行勘查或由外围向中心勘查，逐步缩小勘查范围；对现场面大距离长的场所，可从发生事故始端向止点，沿痕迹物证线段，分片逐步推进勘查。

## 五、现场勘查结束后的处置工作

### （一）需要保留现场的处置

重大、特大交通事故现场，因受客观条件的限制，需要继续勘验或因某种工作需要，可在一定时间内部分或全部地保留的，必须要妥善安排，指定专人看管，不得使其受到破坏，并保障道路交通安全通畅。

### （二）不需要保留的现场处置

（1）向当事人和当事各方单位负责人介绍现场勘测情况，在没有异议时，由有关人员或见证人在现场记录图及现场勘查记录材料上签名。

（2）现场勘查完毕后，确无保留必要的，应及时予以撤除，由当事方单位负责移动车辆、尸体，清除现场障碍物（需使用吊车、拖车清理时，应在现场勘查时，指派专人联系租赁事宜），并协助交通警察疏导被阻车辆，保持交通畅通和街道整洁。

（3）对需要继续勘查的车辆、物品，应由承办事故处理部门指定专人按名称、型号逐一详细登记，要妥善保管，不得擅自使用或损坏、遗失。

（4）尸体不需要保留时，由当事双方共同协商动员死者亲属安排办理尸体火化或埋葬等事宜。

（5）现场遗留伤、亡人员的财物，应及时与当事双方单位人员或亲属办理移交手续，对移交物要当面清点，开具财物名称、数量收据，由接收人在收据单上签名。

（6）交通事故当事人在现场初步讯问后，应立即将其带回交通支、大队进行详细讯问，不得拖延时间，以免发生问题。

## 六、现场实验

在现场调查或对事故分析研究中，常会遇到在认定痕迹或事故成因时产生异议，甚至在关键性的问题上，同时存在几个主要论点无法统一，难以认定，应通过现场实验科学考察。这是统一正确判定事故原因的有效方法。

根据目前各地交通事故实验的技术水平和设备条件，它仅限于利用现场存在条件和事故车辆在道路上模拟发生事故的某些情节，研究现场上发生的现象澄清某一事实。

### （一）现场调查研究中常因下列原因需要实验

（1）一般痕迹与重点痕迹界限不清。当事双方遗留在现场上的接触点与碰撞车、物、人在路面上的挫划印迹难以辨认时。

（2）当事人供述的事故情况与现场情况；当事人口供与证明人证言在主要情节上不一致，经过反复研究矛盾仍无法解决时。

(3) 当事各方对事故情况及原因，在看法上有不同见解，需要统一进行现场实验澄清。

(4) 办案人员对车、物、人体上的痕迹，形成的原因及其相互间连锁反应认识不一致，需要予以澄清时。

## (二) 现场实验的目的

(1) 通过驾驶事故车辆路试测定车辆技术性能。例如，加（减）速、制动、转向、稳定、通过性能及转弯半径、内轮差、接近角、离去角等数据的试验。

(2) 用模拟实验与现场路面上的制动印迹及车轮压轧印迹比对，认定印迹形成的原因。

(3) 测定发生事故瞬间，驾驶员在车内向车外期望的视野和视线盲区及在现场不同角度观察当事双方之间的可见视距。

(4) 用事故车辆与被撞、轧的有关物件比对，测定遗留在路面上及车、物上的痕迹之间的关系及其痕迹形成的情节。

(5) 驱车撞、轧软性橡胶人体模型，测定伤、亡人被撞、轧时的情形。

## (三) 现场实验的方法和要求

(1) 作好现场实验的各项准备工作。根据现场实验的目的，由办案负责人召开会议研究明确现场实验需要查明的问题及其步骤与方法。在实验时，由实验负责人统一组织，按实验计划有秩序地进行。

(2) 现场实验要按现场记录图，恢复现场原状，并选在发案的同一时间段实验，如在原事故地点实验影响交通，可选择近似原现场道路的地点进行实验。在实验中由现场勘查人员或邀请科技人员参加，需使用的原车，如损坏无法行驶，可使用与原车同一类型的车辆。根据现场路面上遗留的痕迹，结合当事人和证明人陈述的情况，做行车、制动措施等实验。

在实验中如用一种方法实验，尚不能说明问题时，应变换其他方式进行。对难以确定的问题，还可用其他方式反复地进行实验，直至取得准确的结论。

## (四) 现场实验应注意的问题

(1) 做好现场实验安全工作，在实验时应在道路两端部署警力维护交通秩序，保障现场实验的进行。夜间实验还应在现场两端设置安全标示灯，以保障实验人员的人身安全和实验顺利进行。

(2) 现场实验应约事故当事人及其单位人员或证明人参加，如涉及车辆与道路等专业知识，还可聘请有关专家、技术人员鉴定。

(3) 现场实验情况和结论意见，应做文字记录，由参加现场实验人签名，如需要解决实验中某些专门性技术问题时，应当指派或聘请有专门知识的人进行鉴定。并由鉴定人出具鉴定结论证明材料。

## 第三节 现场管制与组织救护的实施

公安交通管理部门根据发生交通事故的情况和现场所处的地点，及时指派足够警力赶赴现场。到达现场后，要根据现场实际情况，由现场指挥人员统一部署、合理使用警力。首先在现场划定管制区域维护交通秩序、疏散围观群众、保护现场；组织抢救伤员；发现和处置险情；控制保护当事人，确保现场勘查工作的顺利进行。

## 一、现场警戒

根据现场范围的确定加强警戒措施，通常的做法是划定现场警戒范围，要斟酌具体情况和实际需要而定。范围划定后，即可采取保护措施，在有条件的情况下，可以在现场周围，用警带、锥桶、绳索、白灰或就地取材用石块、砖头等物作为标记，标明警戒区域，夜间可设置有反光设施。

## 二、维护现场交通秩序

由于交通事故发生场所的特点，在案发后，必然会引起现场范围内路段上的交通环境的变化，招来群众围观或者因事故车辆搁置，妨碍正常交通，特别是在市区或郊区县的主干道上的现场。如果围观群众多，损坏的事故车辆占据路面面积大，不仅使过往车辆行驶缓慢，交通秩序紊乱，正常交通受阻，而且使现场痕迹物证容易遭受破坏，所以现场交通秩序对现场勘查工作十分重要。维护交通秩序，虽属公安交通管理部门的任务，但还须依靠有关部门和群众的大力支持下，才能得以完成。

### （一）现场交通秩序维护的方法

（1）交通警察在执勤中接到群众交通事故报案后，应当立即赶赴现场，如是重要执勤地区或有特殊情况，确实脱不开身时，要及时通知巡逻警察去现场观察情况，并迅速将案情向上级报告。地域管辖的公安交通管理部门的负责人酌情率领勘查人员和交通警察迅速赶赴现场，根据不同类型的事故现场范围，分片、分段布置警力，依靠群众、宣传群众维护好交通秩序。

（2）在市区道路上和交通要道上发生的重大交通事故，指挥员认为必要时可指派专人与现场附近的部队、治安联防等组织联系，请求派员协助交通警察维护现场秩序。维护秩序的主要任务是，疏导车辆、疏散群众。将现场路段有关一侧路面封闭加以保护，以利正常勘查工作，而另一侧路面供车辆通行，避免交通堵塞。特大交通事故现场，由指挥员请示上级同意后，可采取禁行、绕行、分流等措施。

（3）在维护重大死亡事故现场秩序中，如遇随车幸免伤、亡人员或赶到现场的亲属，指挥员应指派专人接待，动员其离开现场妥善安置，以防发生意外。对无理行为的亲属，不得用简单粗暴的方式对待，特别是涉及群众性的问题时，要保持清醒头脑，慎重从事遵守政策，讲究策略，注意工作方法，积极进行法制观念宣传，防止因工作失误发生意外事件。对个别滋扰闹事制造事端或乘机进行违法犯罪活动的人，依靠群众扭送公安派出所处理。

### （二）预防现场交通堵塞的措施

现场秩序紊乱不仅妨碍正常交通运输，严重时还会造成交通堵塞乃至影响其他路段车辆正常通行，而且还会发生连锁事故和治安案件，因此为防止现场交通堵塞需要采取以下几项措施：

（1）交通警察在执勤时应随身携带粉笔或化石笔，遇到交通警卫路线任务的道路上发生重大交通事故，可用粉笔将路面上的印迹以及尸体、血迹及其他同事故有关的物体所在位置作好标记。再将当事车辆和有关物品移到路旁，死亡者尸体可用物品遮盖（以免造成不良影响）严加保护，待勘查人员赶到现场后就地勘查，如需要现场摄影等项工作，再恢复现场原状

(2) 移动现场时标明位置。交通警察在维护重大交通事故现场秩序时，对必须移动的车辆和抢救伤员，应用粉笔或化石笔等物标明其所在位置，标记的方法：

标记事故机动车辆时，在各着地车轮胎角触地处的路面上，采用直角“厂”型符号标记如图 1-1-3-1；另一方法是，在各车轮外缘轴头垂直线至路面处采用几何垂直符号“⊥”标记如图 1-1-3-2。

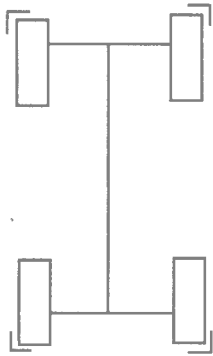


图 1-1-3-1

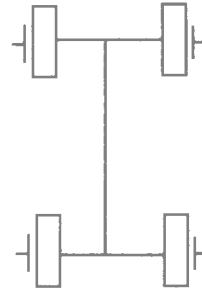


图 1-1-3-2

标记伤者倒卧位置。用粉笔等物就伤员倒卧位置用轮廓线符号圈画下来（图 1-1-3-3）。

标记制动印迹位置，采用中括号“ [ ] ”符号表示，车辆未移动即在制动印迹起点用左半“ [ ”符号括画 1-1-3-4。如果车辆移动，再在制动印迹终点用右半“ ] ”符号括画下来。

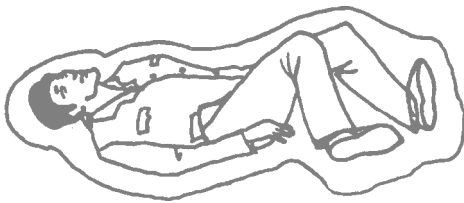


图 1-1-3-3

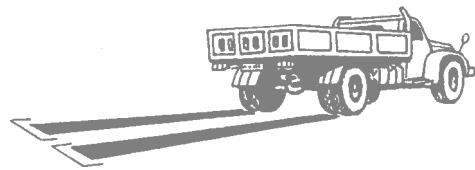


图 1-1-3-4

### 三、保护现场

交通事故发生之后，现场情况往往由于急救伤员，移动当事车辆或群众好奇围观，摸扶攀蹬车辆或因刮风、下雨、下雪，使现场原始状况发生程度不同的改变，所以，公安交通管理部门接到重大交通事故报案，要迅速组织警力赶赴现场，立即投入现场保护工作。保护好现场对现场勘查工作有着十分重要意义。

保护现场的职责与措施：

(1) 根据《道路交通处理程序规定》第 19 条“公安交通管理部门对交通事故现场遗留物品应当保护……”的规定。凡是重大交通事故现场，在划定现场保护区后，布置警戒封锁现场，在正式勘查前，不许任何人进入，即使是负责保护现场人员，也不应随便进入现场，

更不得随便触摸和移动现场上的任何物品。

(2) 现场地面上的轮胎轧压印迹、接触点、血迹，要特别注意保护，容易破坏痕迹的地方，可以用粉笔作上记号。遇刮风、下雨、下雪天气，可用蓆子、塑料布、木板等物遮盖起来，对其中容易消失的痕迹，可当即收集并做好勘查记录，请群众或当事人、见证人签名。

(3) 首长、外宾、外交使节乘坐的汽车以及执行任务的警备、消防、工程救险、救护车发生事故，要迅速标记停车位置，暂扣当事人的驾驶证先放行事后处理。

(4) 在抢救伤员时，如需要交通警察随车护送去医院途中，要注意保全伤员衣着上的痕迹。伤员在医院抢救中，如其神志清醒能说话，护送的交通警察征得医务人员的同意，及时询问伤员姓名、单位及发生事故的基本情况，做好笔录，以防伤员伤情恶化，无法采取口供。

(5) 监护事故当事人。执勤的交通警察到达现场后，应立即查看事故当事人的有关证件或暂扣驾驶证，令其不准随意离开现场，以防逃逸或与他人串供。对重大事故当事人应将其送往他处监护，防止其自身发生意外或被他人伤害。

为加强现场交通秩序维护和现场保护工作的落实，交通支、大队应在平日结合事故案例，对交通警察和单位车管人员的培训教育。在交通安全宣传管理工作中，也应向群众宣传有关方面的知识，使他们既能具体掌握保护现场方法，又能在遇到重大交通事故时，自觉地协助公安交通管理部门做好维护交通秩序和保护现场的工作。

## 四、组织救护交通事故伤员

交通事故是社会一大公害，它严重地危害人民身心健康和生命的安全，特别是重大伤人事故发生后，由于现场无医务人员，使伤员得不到及时正确的救护，延误抢救时间而增加伤员的痛苦，甚至造成本来可以避免的伤残或死亡。抢救交通事故伤员是交通警察和交通参与者义不容辞的义务。如何施救、运送伤员达到抢救的目的？实践证明，交通事故现场的及时、正确的抢救，对减少事故受害者的伤残和死亡具有重要作用，因此，公安交通管理部门要在积极开展群众性卫生救护训练和普及宣传，在提高对交通事故伤员抢救工作重要性认识的基础上，做好现场组织抢救伤员工作。

### (一) 交通事故人体损伤的特点

交通事故大都是在受伤人与致伤物体处于高速的相对运动中发生的。致伤物体及其撞、轧力是受伤人难以抗拒的，加之事故发生的瞬间，冲突各方的状态不同，因此造成的人体损伤具有以下几个特点：

- (1) 伤势严重，死亡率高，尤其是颅脑损伤占交通事故死亡率相当大的比重。
- (2) 隐蔽性损伤严重，可危及生命。如硬脑膜下慢性出血、腹腔脏器破裂。
- (3) 复合伤，这种损伤是在多种外力作用下造成的，如人被车辆碰撞后所形成的损伤，一般为撞击、摔跌两次性伤（脏器伤和肢体骨折伤）。

### (二) 抢救伤员的原则与步骤

交通事故发生后，现场指挥员应迅速组织现场抢救。立即通知急救中心派救护车赶赴现场救护或在现场拦截过往汽车将伤员护送医院。

临场抢救时要区分伤员的伤情再施救。特别是重大、特大伤人众多的事故现场，抢救工作要分轻、重缓急。首先要迅速查明情况，果断正确地投入抢救，即先抢救重伤者，后抢救

轻伤员，对已确认死亡者则不予抢救。

### （三）抢救伤员的方法

#### 1. 颅脑损伤的救护。

颅脑损伤的症状是，伤员昏迷、失去知觉、瞳孔散大、呼吸鼾声、呕吐。颅脑损伤死亡率较高，因此在抢救时，将伤员抬上汽车，让伤员呈半侧卧状，头部用衣物垫好，略加固定，再解开衣领、腰带等紧缩物，并将口腔异物（泥土、血块）及呼吸道分泌物排出，以利于呼吸机能，必要时可将舌尖拉出唇外，以免舌根后坐堵塞呼吸道，造成不可恢复的损害或发生窒息。如有头皮裂伤，可用绷带或干净布将伤口严密包扎，包扎要适度，能达到止血的目的即可。若伤员耳、鼻、口溢血，不得加以堵塞，防止血回流引起颅内感染。

#### 2. 颌面、颈部挫裂伤的抢救

颌面、颈部是感觉器官和血管密集区域，而颈部又是大血管和大神经的通路，受伤后会出现严重的出血和呼吸机能障碍。

（1）颌、面、颈部挫裂伤的抢救。在抢救颌、面、颈部挫裂伤的伤员时，如发现从伤口向外喷射鲜红血液，即可判断是动脉血管破裂，可在伤口近心端找搏动血管，用手指或手掌把血管压在骨骼上止血，将伤员迅速护送就近医院，如抢救不及时会造成失血性休克。在抢救和护送的过程中，应特别注意伤员口腔或鼻腔内是否通畅，防止异物堵塞发生窒息。

（2）颌骨骨折的抢救，上颌骨大部分深藏于颧骨和下颌骨中央，一般不易造成单一的骨折伤。如有下颌骨骨折，在抢救时可采用包扎的方法，先将下颌向上托起，以免骨片移位，引起呼吸困难；上下牙咬合对好复位后，用 10 厘米宽的布带（最好是绷带）将下颌兜起，布带一端绕过头顶到对侧颞部与另一端绞成十字形，横向包扎于头部。

#### 3. 胸、腹部开放性裂伤的抢救。

在交通事故中致人体胸、腹内脏器破裂较常见，而胸、腹壁裂伤不多见。胸、腹部一旦被车、物的锐利器械刺破，不论脏器有无伤，应将伤员抬放在汽车内呈仰卧状，并使膝部呈半屈状，以减少腹部紧张。腹壁伤口若有溢出的肠等脏器不要送回腹腔，以便医生消毒处理。在护送中可用大量医药纱布或干净布敷盖或用干净的饭碗盖住伤口，防止脏器干燥。如伤员大块腹壁缺损，溢出的脏器较多，且未受到脏物污染，可将脏器送回腹腔，以免在外界暴露时间过长，致使伤员休克。如发现脱出肠有肠溶物从肠管穿孔溢出时，可用干净线将穿孔系上，以防污染腹腔。

#### 4. 脊椎骨损伤的抢救。

人体被车撞击、挤压或卷曲在车下容易造成椎体发生破裂或椎间盘挫伤撕裂等损伤，易伤及脊椎神经，因此在临场抢救时，应询问伤员的伤情，如伤员自感腰部疼痛或下肢感觉神经减退、麻木、或下半身不能活动，应考虑到有胸椎或腰椎损伤的可能。在抢救时绝对不能让伤员坐起或采取一人抬肩、一人抬腿搬动或搂抱拖拽方法（图 1-1-3-5），以避免使脊柱弯曲加重损伤。在移动和护送伤员时应由四人共同进行。即一人托住肩、一人托住腰部、一人托住臀部、一人托住双腿（双腿要伸直并拢）用均衡力量（保持伤员身体平直的姿态（图 1-1-3-6）托放在床板或长木凳等硬板担架上，用卡车护送医院，将伤员连同硬质担架抬至急诊室抢救。

#### 5. 肢体骨骨折的抢救。

（1）尺桡骨骨折的抢救，可在现场就地取材，利用适合做夹板的木板、硬纸板、树枝等

物，将伤肢托起贴在胸前，肘关节屈到近  $90^\circ$ ，用绳索环套在颈后和代用夹板下端将伤肢固定在胸前。在抢救时，如现场无材可取，也可用一块三角巾摊放在胸壁前上端，经伤侧肩部搭在颈后，将伤肢的肘关节屈起近  $90^\circ$ 。横放在胸前，再将三角巾下端提起搭过健侧肩部，在颈后将两端结扎，伤肢悬吊在颈部上（图 1-1-3-7）。

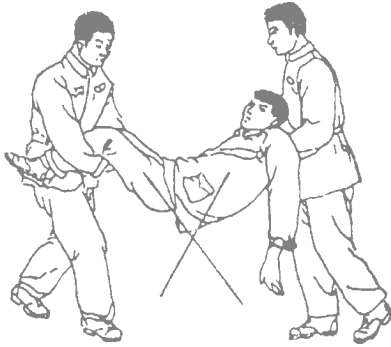


图 1-1-3-5

如发现手、前臂、肘部伤口动脉出血，可用拇指或四指并拢压迫上臂内侧上  $1/3$  肱动脉搏动处，即可止血。

(2) 下肢骨折的抢救。对下肢骨折的抢救不能只做止血包扎不用夹板固定。为防止股、胫、腓骨的动脉、静脉及神经损伤，应将伤肢平放在大于肢体的木板上，连同健肢用绳索在踝上部、膝下和膝上部，大腿根部绑扎四道，这样即可达到固定的目的。如有关节处骨折还应将上下关节一起加以绑扎，在运送过程中要注意观察伤员的夹板有无松动和移位，防止骨折端发生畸变、错位、重叠，骨折断端刺破血管和损伤神经而导致大出血或落下残疾的不幸后果；在运送中还要注意观察伤员的表情、脉搏，有不适时应及时调整，把夹板放松或移正，以免引起血液循环障碍。

股骨颈或粗隆间骨折，应将长木板放在伤肢外侧，用绳索分别从伤员的腋下、髋部、膝上下部、踝上部绑扎在木板上，使下肢与躯干呈平直状。

开放性损伤多发生下肢小腿粉碎性骨折，并伴有软组织撕裂伤。受伤部位由于受撞、轧的方向和肌肉牵引方向的影响，往往使伤肢变形或骨折端穿透软组织戳出创口。如胫骨前面表浅伤部容易造成皮肤缺损，使骨折端外露。抢救时不要随意复位，以免复位不当造成血管等软组织损伤。因此可先用干净布包扎好伤口，再将伤肢平放在木板上，在膝上部和踝部用绳索绑扎固定。如伤肢的大、小腿动脉出血，用两手指对称压迫大腿根内侧股动脉搏动处即可止血。



图 1-1-3-6



伤肢的安放法



伤肢悬吊在颈上



伤肢固定在胸前

图 1-1-3-7

#### 6. 手脚断指（趾）的抢救。

手、脚断指（趾）脱落，可用医药纱布或干净布将断指（趾）端包扎好，再将脱落的断指（趾）包好，随同伤员迅速到医院治疗。

#### 7 交通事故引发汽车着火烧伤人员的抢救。

(1) 汽车着火时，如发现驾驶员或乘车人身上起火，告其不要慌张更不能乱跑，否则火借风势越着越大。车载化学物品着火殃及人身或身着化纤衣服烧着，令其迅速将衣服脱掉，以防造成全身严重烧伤。若来不及脱掉衣服，可就地打滚压灭衣服上的火焰。

(2) 扑救人身火焰时，不能用水灭火，要用被褥、大衣覆盖，使火自然熄灭，速将伤员护送医院。

(3) 救护烧伤的伤员时，将伤员迅速转移远离火源点，用干净毛巾或纱布覆盖烧伤创面，防止受污染，但在烧伤创面上不能随使用药、涂抹油或弄破水泡，防止细菌感染或影响医生治疗。

(4) 抢救烧伤昏迷的伤员，应迅速将失去知觉的人抬出车外远离着火汽车，进行人工呼吸及时补氧，再送往医院救治。

(5) 抢救被火烧伤的伤员时，如伤员有口渴的感觉，可用 1 千毫升水加食盐 3 克、碳酸氢钠 1.5 克，冲成盐开水口服，口服盐开水仅能作为一种辅助方法，速将伤员送往医院进行静脉补液。

#### （四）抢救和护送伤员注意事项

(1) 临场抢救伤员一定要沉着冷静。首先查清伤员的伤情再施救，不要急于将伤员送往医院，防止由于没有弄清伤情和受伤部位，特别是一些致命伤没有被发现，在移动运送时加重伤情或死亡。

(2) 护送伤员视具体情况可选用大、中型车，让伤员平卧其间护送医院，小型汽车虽然快、稳、舒适，但车内座椅长宽均不足用，伤员只能蜷屈在椅上，对于身有脊椎损伤的伤员，会加重伤势，易造成下肢截瘫。

(3) 在抢救伤员时防止人为的再次损伤。如翻车、撞车和轧压事故中，若伤员被挤压在车辆中间或在车下，抢救人员不得生拉硬拽，这样就会加重伤员伤情或造成新的损伤。如果需要移动事故车辆，可采取吊车吊起或用人力推移方式，避免驱车不慎造成严重后果。

(4) 包扎伤口时不能忽视止血。人体失血超过全身血液的 40% 时，便可导致休克死亡。因此，在抢救中，必须认真观察伤口出血情况，要在包扎伤口前做好止血工作。

(5) 保持伤员的正常体温。夏季施救时，对伤员应有必要的降温防暑措施；冬季则应注意保持伤员的体温，防止因患重感冒引起肺炎等并发症，影响伤员顺利康复。

## 五、组织现场抢险

(1) 遇到汽车着火现场，应迅速疏散周围的其他车辆或指挥绕道行驶，脱离危险区，并设法灭火。在扑救汽车发动机着火时，不能用水浇，只能用灭火器或沙土压灭或用棉被、棉大衣、篷布蒙盖，使其窒息。

(2) 汽车发动机着火时，应立即切断油源，关闭油箱开关后，组织乘员迅速离开汽车，如果驾驶室或车门无法打开，告诉乘员用脚将车窗玻璃打碎脱险。

(3) 汽车一侧车轮压在松软的路肩上，有倾覆的危险时，如车内载有货物，可将货物从

倾斜一侧卸到车后路上；载人的客车，动员乘客先集中到路面一侧车厢内，保持车身平衡并顺序下车以避免发生危险，人下过后不能冒险开动车辆，以免发生倾翻，应请求过往车辆协助牵引，顺着行驶方向驶上路面脱险。

(4) 汽车发生交通事故，因故障等原因不能离开行车道，驾驶员必须立即开启危险报警闪光灯，并在行驶方向的后方设置故障警告标志。夜间还须开启示宽灯和尾灯，以示过往车辆注意。驾驶员和乘车人迅速转移路旁，并立即报告交通警察，以防再次发生事故。

(5) 装运易燃易爆物品、易燃液体和气体、有毒物品或毒害物品、放射性物质的汽车发生交通事故后，迅速标记停车位置后，扣留当事驾驶员有关证件后，立即放行事后处理。当有爆炸危险时，要及时疏散群众和其他车辆迅速离开险区。

## 第四节 现场勘查的意义、目的、要求与组织指挥

现场勘查是执行《道路交通事故处理办法》的一项法定程序，现场勘查的重要性不仅是收集证据的重要手段，而且是准确立案、查明原因、认定责任、对责任者处罚的依据。

现场勘查工作做的好坏直接关系到获取证据，调解处理，特别是对起诉的事故案件占有非常重要的地位。

### 一、现场勘查的意义

(一) 现场勘查是重大交通事故案件刑事诉讼的具体要求

交通事故立案、调查、提起公诉和审判，是刑事诉讼活动的四项程序。公安交通管理部门承担的现场勘查，是刑事诉讼第一、二道程序中的重要环节。勘查人员对现场、事故车辆、物品、人身、尸体损伤的勘验作出鉴定等项工作，是《道路交通事故处理办法》、《刑事诉讼》中的有关调查活动的法律要求。因此在交通事故发生后必须对现场进行调查。

(二) 现场勘查是交通事故处理的起点和基础工作

公安交通事故处理部门要处理一起重大交通事故，不仅能揭示其产生、发展过程，而且通过现场上各种车、物表面现象的分析研究，进而找出与事故相关联系的诸项内在因素。这就必须深入到现场做周密地勘查，讯问当事人、访问证明人。只有通过这些调查活动，才能占有第一手材料，只有根据这些第一手材料，才能对案情作出正确的判断。有了正确的判断，事故处理工作才能准确地认定当事人的事故责任和追究事故责任者的法律责任（行政、刑事、民事责任），维护受害者的正当权益，因此对现场勘查的意义要有足够的认识。

(三) 现场勘查是收集证据的重要措施

收集证据是调查处理的基础工作，证据是查明发案原因和认定事故责任的基本依据。通过现场勘查是获取证据的重要来源之一，而现场勘查则是获取交通肇事物证材料的重要方法。交通事故的发生必然引起现场上客观事物的变化，在现场上留下痕迹物证，因此对现场必须认真细致地、反复地进行勘查，把事故现场上遗留的各种痕迹物证加以认定和提取，经过检验与核实就成为具有一定价值的证据。

(四) 现场勘查是侦破交通肇事逃逸案件的重要环节

现场是当事人发生交通事故行为的客观反映。交通肇事逃逸的行为不可避免地引起现场上各种交通元素的变化，留下痕迹与物品，通过现场勘查所获得的各种痕迹物证等证据，是