

交通事故报告和调查处理条例(汇总5篇)

随着个人素质的提升，报告使用的频率越来越高，我们在写报告的时候要注意逻辑的合理性。那么报告应该怎么制定才合适呢？下面是小编给大家带来的报告的范文模板，希望能够帮到你哟！

交通事故报告和调查处理条例篇一

XXXX年X月X日9时54分□XX高速公路XX路段发生塌方事故，造成了重伤10人、轻伤16人，2辆出租车严重受损，3辆货车有轻微变形，路段损坏650米的严重后果，中断车辆通行近30小时，直接经济损失达300万人民币。

事故发生后，当地交通局、公路管理局的负责同志立即随救援车和救护车赶赴事故现场，组织抢救、抢修工作。消防指战员、工地工人近200多人闻讯也赶到现场救援，抢救时间持续近30小时。以交通局杜局长为指挥长成立了临时现场救援指挥部，一切有组织、有指挥地进行着，将受伤同志及时送往就近的医院抢救。

经调查分析，这次事故的主要原因，是工人违章施工，按照施工程序应分两次浇铸的混凝土却一次浇铸；还有就是当时桥面上有三十人在施工，使得桥面负荷过重，这是此次事故的主要原因。

这次事故很惨重，使国家和人民生命财产蒙受巨大的损失，在当地产生了很大负面的影响，性质是非常严重的，我们的心情十分沉痛。这次事故的发生说明了我们市政工程总公司基础工作薄弱，管理不善，思想政治工作不落实，反映了我们作风不扎实，对安全工作抓得不力，在安全生产中管理不严，职工纪律松弛的问题长期没有得到解决。

为了使全公司职工从这起严重事故中吸取教训，我们于x月x日召开了副处以上干部会议，通报了这次事故，提出了搞好安全生产的紧急措施。要求各部门、各单位必须把安全工作放在第一位，各级领导干部要树立安全第一的思想，并向全体职工进行安全教育，使每个职工都牢固地树立起对国家、对人民极端负责的观念，认真落实岗位责任制，严格遵守劳动纪律，一丝不苟地执行规章制度和操作规程，发现问题立即解决；同时，各单位要切实解决职工生活中应该而且可以解决的问题，解除职工的“后顾之忧”；动员广大职工干部迅速行动起来，以这次事故为教训，采取措施，堵塞漏洞，保证施工安全。

我公司对这次事故的主要责任者，已按照法律程序提出起诉，追究刑事责任；对与事故有关的领导也作了严肃的、正确的处理。我公司决定对市政总公司第一分公司总经理xxx和党委书记xxx给予行政记过处分。这次事故虽然发生在下一级单位，但我们也应负有重要的领导责任，为接受教训，教育全公司职工，恳请市建设委员会给我们以处分。

交通事故报告和调查处理条例篇二

尊敬的经理：

我进入公交公司担任驾驶员，经过x年的工作，我觉得和我原来设想的个人职业规划相差太大，因此我不得不向公司提出离职申请，并希望能与x月x日正式离职。

感谢您在我们共同工作的x年里给予我的支持与鼓励！

对于由此为公司造成的不便，我深感抱歉。但同时也希望公司能体恤我的个人实际，对我的申请予以考虑并批准为盼。

此致

敬礼

离职人□xxx

xxxx年xx月xx日

将本文的word文档下载到电脑，方便收藏和打印

推荐度：

点击下载文档

搜索文档

交通事故报告和调查处理条例篇三

年月*日晚*点分，医院门前发生了一起出租车与摩托车相撞的严重交通事故，导致摩托车驾驶员死亡。十一假期末，月*日晚*点左右。*出租车公司驾驶员开出租车行至到方向，过红绿灯后有乘客打车到大学新校址。越双黄线违章调头，想走大桥到路再上路。调头时没有观察情况与对面正急速驶来的一辆摩托车相撞，导致摩托车驾驶员死亡，死者名为，*人，年仅岁。当晚被公安交警连人带车一并扣留，等待处理结果。

公司出面达成协议

此次事故，驾驶员负主要责任，事故发生后，公司积极的和

公安部门处理善后事宜。在二天的事故调解中，死者家属20多人男女老幼病残在市公安交警事故调处大队协商赔偿问题。由于死者家属不按法律程序办案，无法达成赔偿协议。随后又到出租车公司领导办公室围坐，严重影响了公司的正常办公。公司领导*总、*总出面，经过五天的艰苦协商调解，终于与死者家属的达成协议。最终赔偿死者家属22万。

分析事故警钟长鸣

血淋淋的事实，必须留下血淋淋的教训！回首此次交通事故，表面上能给我们广大的驾驶员留下最直接的教训，就是要严格遵守交通规则，双黄线违章竟然要用一条鲜活的生命作为代价！这样的教训足够深刻了，这是其一。第二，透过表面看本质，驾驶员为什么会违章驾驶，全因其淡薄的交通意识和无视交通法规的态度。在出租车行业中不仅只有平时违章驾驶，这是公司出租车普遍存在的问题。由于驾驶员心抱侥幸心理，想着不会那么倒霉，但是等到发生交通事故那一刻，你还能后悔吗？这次的教训足够要求驾驶员朋友，在平时的驾驶过程中必须强化交通意识，树立严格遵守交通法规的态度。宁等三分不抢一秒安全行车远离车祸是我们每个驾驶员都应该牢记的警训。经过此次惨痛的教训后，希望我公司广大驾驶员从心底认识到遵守交通规则的重要性，更要时时刻刻遵守交通法规、不违章，注意行车安全，这用生命换来的教训，必须扎根于每位驾驶员的心中，警钟长鸣。

交通事故调查报告范文精选篇三：

随着社会的不断进步，人们生活水平的大幅度提高，我国的经济越来越发达，交通是越来越便利，撇开飞机、火车、轮船不说，就单单公路交通的发展已经让人大为吃惊，短短的改革开放30年让中国现在的交通地图上布满了穿越南北，横七竖八的公路，就像蜘蛛结的网似的，从高速、省道、乡村大大小小的公路让人看的眼花缭乱。

本来，看到国家日新月异，飞速发展是值得每个人高兴和骄傲的，但其中又隐藏着一些隐患，这又不免让人有些担忧。去过几次大城市，堵车现象很常见，在这几次的回家过程中，也发现我们那种小地方，小市区、小县城的堵车现象也很频繁。以前觉得小轿车只有城里人开得起，如今的农民也开上了各种各样的小轿车，随着交通的便利，车辆的增多，交通事故也随之越来越多，我们不可能为了避免事故的发生而去控制车辆的生产，然而我们只能尽量的避免事故的发生。虽然国家制订了相关的管理措施和法律，但交通事故的发生仍是很常见。所以我和我的小组针对相关问题做了这次调查，我们希望每个人都能看到自己的亲人高高兴兴出去，平平安安归来。

预防措施：

国家应当加大交通管理力度，把事故防范工作切实列入政府工作的议事日程，形成对策研究，措施制定，部署实施，监督评估等完整的事故防范工作运行机制；同时政府要健全和完善交通安全责任管理体系，把交通安全作为重中之重。

深入调查研究，加强对辖区内事故多发路段和危险路段的治理，完善路面交通设施。在目前道路不堪入流、车流重负，呈超饱和状态的情况下，强化路面治理，完善路面交通设施建设，充分利用现有路面状况进行交通渠化，是解决人、车、路矛盾的应急方法，也是向交通设施要警力，提高道路通行能力，缓解目前警力严重不足的一个重要举措。

狠抓源头管理，加大专业运输单位和个体的整治力度强化内部安全管理机制。国家颁布政策，回收那些废旧的，不安全不经济排污超标的车辆，确保车辆性能更新，结构优化。要通过放开汽车注册、登记优先公共交通、扩大机动车专用道等政策，有计划地限制非机动车、二轮摩托车保有量的膨胀；要大力发展和推广有利于提高汽车安全性能的产业和技术，使车辆防御交通事故伤害的能力不断增强。对个体车辆，关

键是要把分散的个体车主、驾驶员组织起来，加强管成立驾协工作站领导下的安全管理联合组织，明确管理制度、章程职责权限，经费收支，切实加强对个体车主和驾驶员的管理教育，落实各项安全管理制度。

进一步改革勤务制度，落实领导安全目标责任制和路段承包责任制，加大路面执法力度，提高管理覆盖面。针对市场经济条件下，传统的静态交通管理已不适应的现状，必须推行勤务制度改革，合理调配警力向一线倾斜，把早高峰到晚高峰工作制扩展为多次高峰，实行错时上岗和弹性工作制，对重点路段、高峰时间、主干线，实行定人员、定路段、定职责、定奖惩、包安全畅通的勤务制度，全天候管理；有条件的地方，要把警力从岗台指挥中解放出来，用于路面巡逻，加大动态违章的查纠力度，机动灵活，减少管理盲区，形成点、线、面为一体的区域化管理。对无牌无证，农用车、三轮车载人，报废车上路行驶，明显三超车辆以及酒后驾驶、疲劳驾驶、超速行驶、强超强会等严重违章行为要严格重罚，决不能姑息迁就。另外，根据季节的不同和一个时期的交通形势，采取相应的专项治理措施和城区交通秩序整顿活动，也是压事故、保畅通的一个重要举措。尤其对交通肇事犯罪要加大打击力度，凡发生特大事故要坚持按照三不放过（即事故原因分析不清不放过，事故责任者和群众没有受到教育不放过，没有防范措施不放过）的原则，认真追究有关人员的责任；对构成交通肇事罪的，要严格依法追究刑事责任。

交通事故报告和调查处理条例篇四

随着社会的不断进步，人们生活水平的大幅度提高，我国的经济越来越发达，交通是越来越便利，撇开飞机、火车、轮船不说，就单单公路交通的发展已经让人大为吃惊，短短的改革开放30年让中国现在的交通地图上布满了穿越南北，横七竖八的公路，就像蜘蛛结的网似的，从高速、省道、乡村大大小小的公路让人看的眼花缭乱。

本来，看到国家日新月异，飞速发展是值得每个人高兴和骄傲的，但其中又隐藏着一些隐患，这又不免让人有些担忧。去过几次大城市，堵车现象很常见，在这几次的回家过程中，也发现我们那种小地方，小市区、小县城的堵车现象也很频繁。以前觉得小轿车只有城里人开得起，如今的农民也开上了各种各样的小轿车，随着交通的便利，车辆的增多，交通事故也随之越来越多，我们不可能为了避免事故的发生而去控制车辆的生产，然而我们只能尽量的避免事故的发生。虽然国家制订了相关的管理措施和法律，但交通事故的发生仍是很常见。所以我和我的小组针对相关问题做了这次调查，我们希望每个人都能看到自己的亲人高高兴兴出去，平平安安归来。

预防措施：

国家应当加大交通管理力度，把事故防范工作切实列入政府工作的议事日程，形成对策研究，措施制定，部署实施，监督评估等完整的事故防范工作运行机制；同时政府要健全和完善交通安全责任管理体系，把交通安全作为重中之重。

深入调查研究，加强对辖区内事故多发路段和危险路段的治理，完善路面交通设施。在目前道路不堪入流、车流重负，呈超饱和状态的情况下，强化路面治理，完善路面交通设施建设，充分利用现有路面状况进行交通渠化，是解决人、车、路矛盾的应急方法，也是向交通设施要警力，提高道路通行能力，缓解目前警力严重不足的一个重要举措。

狠抓源头管理，加大专业运输单位和个体的整治力度强化内部安全管理机制。国家颁布政策，回收那些废旧的，不安全不经济排污超标的车辆，确保车辆性能更新，结构优化。要通过放开汽车注册、登记优先公共交通、扩大机动车专用道等政策，有计划地限制非机动车、二轮摩托车保有量的膨胀；要大力发展和推广有利于提高汽车安全性能的产业和技术，使车辆防御交通事故伤害的能力不断增强。对个体车辆，关

键是要把分散的个体车主、驾驶员组织起来，加强管成立驾协工作站领导下的安全管理联合组织，明确管理制度、章程职责权限，经费收支，切实加强对个体车主和驾驶员的管理教育，落实各项安全管理制度。

进一步改革勤务制度，落实领导安全目标责任制和路段承包责任制，加大路面执法力度，提高管理覆盖面。针对市场经济条件下，传统的静态交通管理已不适应的现状，必须推行勤务制度改革，合理调配警力向一线倾斜，把早高峰到晚高峰工作制扩展为多次高峰，实行错时上岗和弹性工作制，对重点路段、高峰时间、主干线，实行定人员、定路段、定职责、定奖惩、包安全畅通的勤务制度，全天候管理；有条件的地方，要把警力从岗台指挥中解放出来，用于路面巡逻，加大动态违章的查纠力度，机动灵活，减少管理盲区，形成点、线、面为一体的区域化管理。对无牌无证，农用车、三轮车载人，报废车上路行驶，明显三超车辆以及酒后驾驶、疲劳驾驶、超速行驶、强超强会等严重违章行为要严格重罚，决不能姑息迁就。另外，根据季节的不同和一个时期的交通形势，采取相应的专项治理措施和城区交通秩序整顿活动，也是压事故、保畅通的一个重要举措。尤其对交通肇事犯罪要加大打击力度，凡发生特大事故要坚持按照三不放过（即事故原因分析不清不放过，事故责任者和群众没有受到教育不放过，没有防范措施不放过）的原则，认真追究有关人员的责任；对构成交通肇事罪的，要严格依法追究刑事责任。

结语：

我们认为交通法是生命之友，如果你无视交通法，把它视为儿戏，你就随时可能遇到危险，如果你能时时处处严格遵守交通法，你的安全系数将大大提高。所以我国迫在眉睫的事情应该还是在全国范围内尽最大的努力去普及《交通法》，只有懂法、守法才能减少事故的发生。

交通事故报告和调查处理条例篇五

交通事故工伤调查报告，交通事故我们常常听到，下面就来看看交通事故工伤调查报告范文！

一、交通事故责任纠纷的主要特点

1. 诉讼主体复杂。

目前，机动车买卖有的未严格办理过户登记手续，对车辆挂靠、租赁、使用等方面的管理亦不够规范，因此发生交通事故后，责任主体往往牵涉到登记车主、实际车主、借用人或者是承租人、雇佣人等多方人员，且一般还有保险公司参与理赔。

而且如果出现事故，造成人员死亡，案件当事人涉及多名继承人。

经统计，每个案件当事人数量达6人以上的占24%，而3至5人的约占70%。

2. 改判率高，调撤率低。

20xx年1至9月，重庆一中院改判基层法院人身损害赔偿案件55件，其中涉及交通事故责任纠纷的为34件，占改判人身损害赔偿案件的61.8%。

另由于赔偿项目多、责任划分浮动空间较大、死伤者对赔偿期望值过高，受害人一方对肇事方存在怨恨心理，希望能通过诉讼获得其认为合理的赔偿，在心理和感情上均不愿做出较大让步，导致这类案件调解难度大，但这只是影响此类案件调解率的次要原因。

更为主要的是保险公司因内部管理产生的原因，到庭的代理人无法对调解作出承诺，导致保险公司参与的案件一般无法达成调解。

而对事故双方当事人达成的调解协议，保险公司的认可度极低。

保险公司认为调解书所确定的赔偿数额系当事人协商达成，并非法院根据法定标准计算而成，可能损害保险公司利益，不予理赔。

从抽取的案件来看，判决760件，占92.8%；

调解34件，占4.2%；

撤诉25件，占3%(见图一)。

这与基层法院总体60%甚至70%的调撤率相比，明显不是审判人员疏于调解，而是因为客观原因致此类案件无法调解，浪费司法资源，应予以重视。

3. 农村道路上发生的交通事故责任纠纷案件数量占比例大。

随着农村的富裕，农村道路上的机动车行驶更加频繁，但因交通监管力度较小，交通参与人的交通安全意识不强，无牌无照驾车、酒后驾车肇事增加，以至于近年来重庆一中院及辖区法院受理的农村道路上发生的道交事故数量增多，其所占比例已逼近城市道路发生的事故比例。

从抽取的案件来看，发生在农村道路上的交通事故已占45%。

4. 摩托车肇事引发的道交案件比例较大。

摩托车交通肇事引发的人身损害赔偿案件占道交案件的比例较大，从审理的情况来看，摩托车无牌无照、驾驶员无证驾

驶的情况较多，事故造成人员死亡和重伤的情况较多。

在抽取的案件中，涉及摩托车的交通事故占30.5%，这一特征与重庆的摩托车产业和山地城市的特点有关，可能属特有情况。

5. 挂靠车辆肇事引发的交通事故责任纠纷案件数量多。

受到营运资格的限制，很多客运和货运实际车主将车辆挂在有营运资格的运输公司，由于挂靠关系本身法律性质模糊，挂靠车辆无视安全生产规则，盲目追求经济效益，而挂靠单位对挂靠车辆疏于管理，挂靠车辆肇事引发交通事故的案件所占比例很大，达28.7%，其中99%认定被挂靠公司承担连带责任。

二、交通事故责任纠纷案件审判疑难问题

1. 挂靠关系中车主、驾驶员与被挂靠公司的关系认定。

车主个人购买车辆挂靠在单位，以单位名义进行营运，驾驶员由车主个人负责聘请并支付工资，驾驶员驾驶过程中受到损害或者对他人造成损害，车主、驾驶员、被挂靠公司的关系及责任分配：《最高人民法院行政审判庭关于车辆挂靠其他单位经营车辆实际所有人聘用的司机工作中伤亡能否认定为工伤问题的答复》中规定，个人购买的车辆挂靠其他单位且以挂靠单位的名义对外经营的，其聘用的司机与挂靠单位之间形成了事实劳动关系，在车辆运营中伤亡的，应当适用劳动法和《工伤保险条例》的有关规定认定是否构成工伤。

故不能再适用《最高人民法院关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》、侵权责任法的相关规定。

因此，宜认定驾驶员与被挂靠公司之间形成劳动关系，无论驾驶员受害还是第三人受害均应由被挂靠公司承担用人单位

的责任。

因被挂靠公司与车主之间往往约定一切责任由车主承担，且被挂靠公司与车主利益共同，对驾驶员和车辆的支配、管理共同，基于这种共同关系，应由车主对被挂靠公司的责任承担连带责任。

2. 车辆贬值费能否主张。

车辆贬值费是道交案件中特有的一种损失。

车辆因交通事故受损后即使经过修复等措施，其本身的价值会有所贬损，这是众所周知的‘事实’。

但是对于这项损失是否予以赔偿，一直存在广泛争议。

因为车辆经过修复仍可正常使用，而造成的其交易价值降低很难确定为直接损失，但对财产的侵权损害赔偿主要是针对受害方所受直接损失，加之法律对此项损失赔偿缺乏明确规定，所以各地司法实践也比较谨慎，少有主张。

但是在交通事故中，常会出现新车、高档车被撞后，受害方车辆交易价值确实贬损严重，不支持贬值费又显失公平。

因此，建议如果受害方能证明修理后确实存在性能、安全性降低，在有明确鉴定意见的情况下，支持合理的贬值费。

待售车辆被撞造成交易价值降低和实际损失的，可以适当主张贬值费。

3. 续医费和伤残赔偿金是否系对损害后果的重复补偿。

续医费法院可以根据实际情况判决一并支持或者判决待实际发生后另行主张，但一个道交案件中通常是续医费和伤残赔偿金同时主张。

赔偿一方当事人认为，经过后续医疗后病情好转，到时受害方的伤残等级较现在情况将有所降低，那么如果主张了续医费就应当降低伤残赔偿金的数额，否则存在对损害后果重复补偿的可能。

所以在同时主张续医费和伤残赔偿金时，应注意医嘱或鉴定对后续治疗后伤残等级的变化情况，准确计算赔偿金额。

4. 精神损害赔偿的问题。

(1) 精神损害抚慰金数额需要适当对待。

精神损害抚慰金的具体主张数额应确立一定的原则，通常按精神损害赔偿与伤残等级的关系予以确定。

构成伤残的一般支持精神损害抚慰金，标准根据当地的司法实践，按照当地死亡标准，十级为10%，九级为20%，以此类推，一级为100%，且可根据个案具体情况做调整。

(2) 交通事故中涉及交通肇事罪，但在刑事部分没有提起附带民事诉讼，驾驶员(机动车所有人)已被判决承担了刑事责任，受害人一方单独起诉，主张人身损害赔偿，同时提出精神损害抚慰金的，自侵权责任法出台后，对精神损害抚慰金予以明确，并且条件是“造成严重精神损害”即可主张，应按此执行。

而就被挂靠公司而言，若判定其承担连带责任则应当连带所有责任，包括精神损害抚慰金。

5. 交强险份额分配问题。

(1) 同一交通事故中，一车伤多人，仅部分赔偿权利人起诉要求保险公司在交强险责任限额内赔付交通事故强制责任保险金的，对未起诉的赔偿权利人的权益处理：法院通知未起诉

的当事人参加诉讼或为未参加诉讼的当事人预留份额都不具有可操作性，交强险是对于受害人获得赔偿的一种保障，并不能代替全部的赔偿，未能起诉者并不丧失获得赔偿的权利，只是失去了获得赔偿的保障，故宜按照谁先起诉谁先获得交强险赔偿的方式处理。

(2)同一交通事故中，两车或多车相撞致第三人受伤，如两车或多车均向保险公司投了交强险，且在交通事故中，两车或多车的事故责任大小明确的情况下，保险公司对其应承担的交强险保险金的赔付：交强险设立的目的就是让受害人得到及时、充分、有效的救济，既然多车已投保多份交强险，受害人就可以获得多份交强险的赔偿。

6. 交强险与商业险能否同时受理、同时审理的问题。

因交强险与商业险系不同的法律关系，且商业险涉及内容较为复杂，故在当事人将交强险和商业险的保险公司在同一案件中进行诉讼时，案件当事人扩大为受害人、车方、强制险保险公司、商业险保险公司，案件中的法律关系包括侵权法律关系、强制险合同关系和商业险合同关系，是否合并审理有较大争论。

较多的做法是在商业险合同关系较为简单、约定明确、争议不大时，与交强险一并审理，否则即当事人就商业险合同关系另案起诉。

基于20xx年最高人民法院民事审判工作会上要求尽量一次性解决纠纷，建议交强险和商业险合并审理。

三、化解交通事故责任纠纷的对策建议

1. 多措并举，加强调解。

交通事故责任纠纷案件调撤率已经严重影响到此类纠纷的妥

善化解。

为提高此类案件的调解率，除法官加大调解力度以外，更重要的是与保险公司沟通联系甚至发出司法建议。

建议保险公司对内部管理机制进行调整，授予出庭代理人调解权限，以利于案件案结事了。

同时，对于事故当事人双方达成的调解协议，保险公司经审查，协议内容未损害保险公司利益，保险公司应认可调解协议，并应依照法律和合同积极理赔。

2、管理宣传，促进规范。

农村交通事故的增长应引起高度重视，农村居民法律意识不强，农村交通管理不严与农村交通日益发展、机动车迅猛增长相矛盾。

一是加强农村道路和机动车管理，以避免一些不必要事故的发生，如晾晒谷物占用道路、堆放物未及时清除等引发的交通事故。

同时加强农村机动车管理，及时办理牌照、购买保险，以利于安全管理和事故发生后及时足额赔偿。

二是加强法制宣传和安全教育。

加强向农村居民宣传交通事故法律法规、机动车辆管理法律法规，加强行车安全教育，提高他们的法律意识和安全意识，以减少事故的发生。

三是对上路摩托车加强检查，对无牌无照无证驾驶和违章驾驶等要严查严处，有效督促其上牌照、买保险、规范行驶。

3. 联系走访，改善管理。

对于交通事故中涉及挂靠关系多的情况，加强走访运管部门，深入了解车辆运营行政规定，对于挂靠这种较为特殊的法律关系，要深入分析，以利于纠纷的解决。

同时，向运管部门提出建议，加强挂靠公司及挂靠公司的车辆管理，加强检查规范，以减少事故的发生。

一、工伤事故调查报告

1、工伤事故发生后，负伤者或现场有关人员应立即报告班组、项目部或公司有关负责人及安监科。

2、项目部或公司负责人在接到重伤、死亡以上事故时，应立即报主管部门和其他相关职能部门。

3、应尽可能保护现场，迅速采取必要措施抢救人员和财产，防止事故的扩大。

4、如特殊情况需要对现场进行损坏时，应将现场作标记或记录。

二、工伤事故调查和分析

1、轻伤和重伤事故，由公司经理或主管安全的副经理组织安全、技术、生产等部门及工会成员组成调查组进行调查。

2、凡由上级机关插手的事，公司按要求尽最大努力积极协助调查。

3、凡调查涉及到的单位和个人，必须如实向有关人员回答有关的提问，提供有关的证据和证词。

不准弄虚作假，隐瞒事故真相。

4、由本公司处理的工伤事故的调查必须查清事故发生的时间、

地点、经过、原因、人员伤亡、经济损失等。

5、召开事故分析会，确定事故处理的意见防范措施的提议。

6、写出事故调查报告。

三、工伤事故处理和结案归档

1、由本公司处理的工伤事故，必须在事故调查组写出事故调查报告后由公司召集专门会议研究处理。

2、事故处理结果应向全公司干部职工公开宣布。

并将整个事故处理情况写出书面材料，向有关部门报告。

3、事故处理必须公正合理、不迁就、不避让、做到事故“三不放过”。

4、对本公司处理不服的，可向上级有关部门提出异议和起诉。

5、事故处理结案后，由公司安全科负责将各有关材料收集整理，存档建卡。

6、必须要办理工伤审批手续的，由公司负责办理。