

The Three Three Normalized Principles on Traffic Accident Liability Determination

Jianfei Huang

Traffic Police Station of Zhejiang Hangzhou Public Security Bureau Xiaoshan Branch, Ltd. Wuhu, Anhui Province, China, 311200

Email: hjf557588@163.com

Abstract: From the practice perspective, this paper proposes The Three Threes Principles as the basic principles to implement road traffic accident identification, by analyzing both the formation mechanism and current status of traffic accident liability determination against the parties involved. The paper also presents what The Three Threes Principles are based and the application in practice.

Keywords: liability determination; The Three Threes Principles

道路交通事故当事人责任确定的三三归一定理

黄剑飞

浙江省杭州市公安局萧山区分局交警大队, 浙江省杭州市, 中国, 311200

Email: hjf557588@163.com

摘 要: 本文从实践的角度, 在对我国道路交通事故当事人责任确定的现状进行分析的前提下, 对道路交通事故当事人责任确定的形成机理进行了剖析, 提出了当事人责任确定的基本定理, 即三三归一定理, 并对其推导与应用进行了探讨。

关键词: 当事人责任确定; 三三归一定理

1 引言

道路交通事故(以下均简称事故)当事人责任确定, 是事故案件办理的核心, 由于没有统一的理论指导, 各办案部门理解又不同, 使得各地对事故当事人责任(以下均简称当事人责任)确定的差异较大。为了统一认识准确确定, 笔者从实践中总结出了当事人责任确定的基本定理即三三归一定理, 现对该定理的推导与应用作个探讨。

2 目前当事人责任确定的现状

2.1 当事人责任确定的性质

根据我国目前法规的规定, 学术界实务界对当事人责任确定的性质存在如下看法: ①“道路交通事故认定书”是公安交警部门对事故事实的认定、原因的分析及当事人责任的确定文书, 属法律证据。②其中的当事人责任是原因责任, 对其的确定属准行政行为(学术用语)。③事故认定书起到的是追究当事人刑事责任民事责任“起诉意见书”的作用, 以及追究行政责任提供事实依据的作用。

2.2 当事人责任确定的方法

根据我国目前法规的规定, 当事人责任是“根据当事人的行为对发生事故所起的作用以及过错的严重程度”来“确定”(“道路交通安全法实施条例”第91条); 然而, 由于对当事人责任认识的偏差, 使目前确定当事人责任实务中存在以下不正确的方法: ①不论原因如何, 机械地套用法规条款; ②以违法的“过错”来代替当事人责任。比如: 机动车与非机动车相撞的事故, 本来是机动车未注意而出事故, 但在实务中却机械地套用法规条款而认定非机动车主责; 又如: 超载超高的机动车转弯, 本来其速度慢、预兆大、超载惯性与事故发生无关, 但在实务中却认为其违法“过错”多且重, 故责任大定全责并追刑。

从而, 把不是事故原因的“过错”当成了原因责任, 将原因责任以外的法律责任加在当事人头上, 而对真正的事故原因却抓不住。

3 三三归一定理的推导

3.1 当事人责任确定的形成

笔者认为:

1) 机动车是人车一起在地面上以一定速度向前运动的机器, 其在运动中具有 $\frac{1}{2}mv^2$ 的动能与 mgh (h 为车重心距地高) 的势能, 如果产生碰撞 (与障碍物的正碰撞) 翻车 (与地的碰撞) 碾压 (轮胎的碰撞), 则将释放出巨大的能量, 从而造成人物损伤。由于车速决定了车辆在地面上的空间位置与时间变化的组合, 所以只要控制好车速就能避免碰撞。因而, 驾驶人在行车中, 既要注意控制自身车辆空间位置 (含车重心) 在时间变化中的移动轨迹, 又要注意发现前方情况, 既要会判断与障碍物时空变化状况 (如还差多少距离还剩多少时间), 又要会采取措施 (如避让制动), 做不到位就会产生碰撞; 当然, 车辆的机械性能与地面结构必须保持良好状态, 否则要影响控制而产生碰撞即出事故。机动车上道路进行公共交通后, 各种碰撞的概率就增大了, 其中最普遍的是横向运动的交通体阻碍直线运动的机动车造成的碰撞, 但阻碍是互相的---你的纵向就是对方的横向。因此, 事故就是当事人在运用共同的空间时对各方 (可以是一方) 运动体时空把握的失调而造成的碰撞, 把握失调的机理是把握行为的不当 (不当力) 以及其他因素对把握行为的影响力。

2) 为了避免事故, 法规针对把握失调的机理规定了各种交通安全义务, 其一, 针对把握行为法规强制推行了注意义务, 即所有上道路的交通体都必须履行注意义务---双方都要注意阻碍交通那方更要注意 (路权的来源), 具体体现在法规规定了右侧通行 (定位)、各行其道与先后通行的通行规则; 针对通行规则的相对性: 如“让行”别人在远处时不用你让行, “先行”别人在空间上已先存在时就不一定是你先行---关键是他比你早多少时间; 法规规定了禁止超速、某种情况必须减速以及“规范操作安全驾驶”; 因此综合通行规则、有无超速 (或减速)、别人先到的程度才是完整的法规路权 (通行优先顺序), 其是注意义务的客观体现。其二, 针对其他因素的影响, 法规规定了其他安全义务, 如: 酒后不驾车义务、无证不驾车义务、道路上保持良好视距义务等。所以, 事故原因就是把握失调机理的具体化, 即原因力是不当力与影响力之和, 不当力即为未履行注意义务的程度 (注意不够力), 影响力是其他义务未履行对注意义务履行的直接影响程度 (注意影响力) 与不可抗力 (注意不能力) 之和; 通常情况不当力大于影响力或影响力为零, 特殊情况影响力也会大于不当力。

3) 义务是为了保障权利, 未尽义务就是对权利的侵犯, 故侵权过错程度 (过错力) 等于未尽义务程度; 出事故就是对共同的交通安全权利的侵犯, 不出事故就是不侵犯, 所以发生事故的过错力等于注意不够力与注意影响力之和 (合称注意不力)。法规的“当事人责任”是“根据当事人的行为对发生事故所起的作用以及过错的严重程度”来“确定”中, “发生”是指所有考虑只限于发生阶段, “作用”是指事故的原因力, “行为”通过“作用”后变成了导致事故发生的注意不力, “过错的严重程度”是指过错力, “当事人责任”就是过错力的表述。所以, 原因力 (除不可抗力)、注意不力、过错力三者同一且一一对应 (是全等是一体三面), 否则就不是真正的当事人责任。

3.2 当事人责任确定的方法

第一, 笔者认为对发生事故原因力的分析确定, 就是对原因力的鉴定, 其性质为含有技术性与行政性的专业鉴定, 其是根据把握失调的机理来反推的, 根据前面的分析可按如下鉴定:

1) 首先根据事故现场车、路、痕迹的长、宽、高尺寸分析事故发生过程, 确定双方碰撞点与运动轨迹; 然后分析事故发生前双方交通体谁先进入路口及此时后进入者在何位置---能进行车速鉴定则更好; 之后再分析进入路口前双方交通体时间的余地和空间的位置状况, 以确定双方违反法规路权的程度状况。

2) 根据进入路口前双方时间的余地状况, 分析当事人能否注意到对方, 即有无预见的条件、有无反应时间、有无制动距离, 如果有那就是未注意、未让行 (实质上是未更注意), 如果没有那要看对方了, 看对方有无注意、有无超速、有无让行; 双方都能预见、能注意, 那就要看谁的未注意程度 (注意不够力) 大、注意程度有无受影响、影响力 (注意影响力与注意不能力) 如何, 然后作出鉴定结论。由于法规对不同的当事人不同的车辆与道路注意义务有不同的要求, 否则就不会有驾驶资格等级与交通标志了, 这也是在刻画注意程度与影响力时必须考虑的, 如机动车驾驶人高于行人与非机动车骑车人的注意义务。

3) 根据前面的分析综合案件全部证据结合法规全面比较, 才能找出真正的原因; 事故发生的原因就是事故不能避免的原因, 但要把握好程度, 因为不能避免的原因可能不止一个, 而且原因有远近与大小之分。

当然, 以上也只是思考角度或步骤, 因为不同的鉴定人不同的事故有不同的鉴定方法。

第二, 根据前面的分析可知, 原因力鉴定的结论即为当事人责任(除不可抗力), 为了表述确切将原因力鉴定称为起因(或肇因)鉴定, 当事人责任简称为起因(或肇因)责任、起事(或肇事)责任、起责或肇责。原因力(以下均简称起因)鉴定、当事人责任(以下均简称起责)确定的法律依据是“道路交通安全法”第73条, 关于事故认定书中必须“载明”“事故成因和当事人责任”的规定, 以及“道路交通安全法实施条例”第91条关于“行为”通过“作用”(起因)形成“过错程度”(起责)来“确定”的规定。

3.3 三三归一定理

根据当事各方“人”“车”“路”失调的“长”“宽”“高”尺寸分析各方“时”“空”“力(速度)”的状况, 然后鉴定出事故的原因力; 原因力中各方“注意义务”的未履行或受影响程度即为当事人责任。这就是三三归一定理!

3.4 当事人责任与法律责任的关系

笔者认为:

1) 当事人责任(即起责)承担的标志是事故认定书, 其是一个概念责任而不是实质承担的责任, 实质承担的责任是法律责任; 法律责任包括刑事责任民事责任行政责任, 其承担的标志分别为刑事判决书、民事判决书或调解协议书、行政处罚裁决书。没有起责不一定没有法律责任, 可能有民事或行政责任; 有起责就有法律责任, 因为如果起事者有起责(有交通能力即可承担)而无责任能力(不能承担法律责任), 则其民事责任由他人替代承担; 不是每起事故都要涉及刑事或行政责任, 但至少涉及民事责任。所以, 起责的承担分解到三个法律责任中去了。

2) 起责与刑事责任其当事人都是起事者, 都是对公共交通安全的侵害; 但刑事责任必须同时具备重大过失、明显违规、严重后果三个条件, 前二者就是起责的体现; 所以刑事责任与起责在同等条件下是一致的。起责与行政责任其当事人都是起事者, 后者是对公共交通秩序的侵害(即违规), 所以起因外的违规不是起责的内容; 以目前的法规行政责任的承担只与违规事实有关而与起责无关, 只对被追究刑事责任的起事者附带吊销驾驶证处罚。起责与民事责任其当事人前者是起事者后者可以扩大到车主用车人等, 前者是对不发生事故(双方共同的交通安全权利)的侵犯, 后者是对(双方共同的)民事权利的侵犯; 民事权利是交通安全权利的实质体现; 所以二者是一致的, 因

为当事人只是范围扩大(根据合同共同承担民事责任)。

4 三三归一定理的应用

[实例1] 一富迪皮卡车由东向西直行, 与一由西往北左转弯的人力三轮车在路口内相撞, 经现场勘查测得以下数据: 皮卡车撞前开始制动撞后制动未松开直到停车, 整条制动印连贯且总长为21m, 皮卡车前部最大变形宽度为180cm, 最大变形深度为34cm, 车质量1640kg, 车上装有730kg货物且乘坐二个体重各为65kg的人, 问: 起责与法律责任如何?

第一, 应用三三归一定理鉴定起因

1) 先鉴定皮卡车车速:

路面附着系数因雨天取0.6, 故制动时摩擦力对皮卡车做功造成其能量损失为

$$E_1 = \mu mgs = 0.6 \times (1640 + 730 + 65 \times 2) \times 9.8 \times 21 = 308700 \text{ (J)}$$

查表得富迪皮卡碰撞钢度 $C_0 = 873.37 \text{ N/cm}$ $C_1 = 84.32 \text{ N/cm}^2$, 由变形能公式

$$\Delta E = \int_0^{x_m} F dx \quad [F \text{ 为碰撞变力 } F = (C_0 + C_1 x) B, \quad x_m \text{ 为最大变形深度, } B \text{ 为变形宽度, } x \text{ 为变形深度}],$$

计算皮卡车变形的能量损失

$$\Delta E = \int_0^{x_m} (C_0 + C_1 x) B dx = \int_0^{34} (873.37 + 84.32x) \times 180 \cdot dx = 141176.77 \text{ (J)}$$

$$\text{根据能量守恒定律, 车速 } V = \sqrt{2(E_1 + \Delta E) / m} = 68.3 \text{ km/h}$$

2) 起因鉴定:

路口虽无减速标志, 但根据三轮车转弯常规车速及路宽、碰撞点的几何尺寸推算, 三轮车进入路口时皮卡车在路口东侧100米以外的地方, 三轮车已望困难, 而皮卡车有注意与让行的时间与距离; 故皮卡车已无先行权, 事故起因是皮卡车未注意未让行, 事故不能避免的原因在于皮卡车较大的注意不够力。

第二, 应用三三归一定理确定起责

根据原因力(起因)的鉴定, 与原因力相对应的对共同权利侵犯的过错力, 双方相比较皮卡车大于三轮车, 故皮卡车负主要以上起事责任; 如果皮卡车超速行驶则负全部起责。

第三, 补充

①法规的“转弯让直行”是不包括已完成转弯、即将完成转弯、转弯车已过中心线的情况的; 因为法规路权的内容有全面性, 即使如此也不存在绝对的路权, 而履行注意义务是绝对的。②如果该例中三轮车

换成由南向北的面包车，且南侧路口有让行标志，那也要重点考虑后进入路口者有多少注意与让行的时间与距离，而不能一有让行标志就是面包车的责任。③如果面包车换成由南向北的行人，且路口有红绿灯信号控制，则要重点考虑行人进入路口时是什么灯、已走了多少路，而不能以相撞时是什么灯来定责。④因此，双方相撞的位置与车速鉴定是最为重要的，它决定了后进入路口者的注意程度与预见的条件；即使不会车速鉴定也要有一个估算值。

第四，法律责任的分析

①如果三轮车骑车人（称乙）死亡还不能追究皮卡车驾驶人（称甲）刑事责任，因甲只有重大过失还差明显违规的条件，有明显违规且违规是起因之一就可追究甲刑事责任，违规与起因无关则不能追究；如果乙只是普通受伤则不用考虑刑事责任。②甲车的保险公司承担乙交强险限额内的民事（赔偿）责任，超过限额则由甲的车主按起责比例承担。③甲承担刑事责任只进行吊销驾驶证的行政处罚，其他行政处罚不执行，甲不承担刑事责任则按违规事实进行行政处罚。④如果乙的死亡不是甲造成的，如乙本来就有严重高血压双方相撞又不重，那就不能追究甲刑事责任，民事（赔偿）责任也要减少如减半，但起责不变；因为起责考虑的是起事阶段与交通行为，而法律责任首先考虑的是后果（损害）的程度与形成状况，形成有变化就要分清楚。

[实例2] 甲驾大货车由东向西直行，乙驾电动自行车由北向南直行，双方在四叉路口内相撞造成乙受伤；勘查中发现乙车头撞在甲车右中侧，乙车上装载二大板猪肉；调查中甲称进入路口时车速较慢，见乙后向左避让乙仍过来于是相撞；问：起责如何？

第一，应用三三归一定理鉴定起因

现场勘查符合甲的陈述，甲在距碰撞点10米之外就打左方向避让，乙在距碰撞点10米之外能看到甲车的情况下就是停不了车，原因不是乙车速快（该车也快不了）而是乙车上载物太重（至少100kg），凭他的车根本停不下来；因此，虽然法规规定右侧车先行，但乙仍有履行注意与避让的义务，该事故不能避免的原因是乙车的超载所导致的较大的注意影响力；而甲已履行了注意与避让的义务。

第二，应用三三归一定理确定起责

根据起因鉴定，对共同权利侵犯的过错力双方相比较乙车大于甲车，故甲负次要起责，乙负主要起责。

第三，补充

①如果该事故甲进入路口车速快，双方相遇时已较近，乙即使不装载猪肉双方也要相撞（如甲车头正碰乙车左侧），那甲就负主要起责，因为乙车速慢甲行车盲目，不能避免的原因在甲；所以，现场勘查是起因鉴定的基础。②超载是违法的行为，但不一定是起因不一定有起责；超载惯性会延长制动距离会使车辆翻车，但也会使车辆转弯、起始、倒车、调头时车速反而慢，所以不能一概而论。③驾制动不良的车是违法的行为，但不一定是起因，如果驾驶人在事故过程中根本没有踩制动，就不属于起因之一不能增加其起责。④酒后驾车是严重的违法行为，但也不一定是起因，也要根据现场数据分析其酒后驾车对注意义务的影响程度，如果其在正常直行中被追尾或已完成转弯被撞，那是他车未注意，酒后驾车与起因无关。所以，违法不等于起因也不等于起责；违法可以算“过错”但不一定属于过错力，二种过错性质不同。

[实例3] 下雨天甲驾轿车由东向西直行，前方同方向的自行车因手拉雨披而方向突然拐了拐，因双方距离已近甲一把左方向急驾，轿车发生侧滑而与对向过来的一摩托车相撞，造成摩托车开车人乙死亡，问：起责如何？

第一，笔者认为

①一辆汽车在行驶中突然轮轴断裂而翻车，起因是机件的失效；一辆汽车行驶到路边路基突然塌陷而翻车，起因是路基的失效；冰雪雾天二汽车对向接近速度很慢，因看不到对方而相撞或看到了刹车滑过去相撞，起因是环境的失效；经调查双方在客观上都是不能预见、不能注意，既无反应时间也无制动距离，那起因就是交通运行的系统失效。这些都是客观上的不能注意---已超出了注意义务履行的正常范围，属意外事故各方均无起责。②可见失效属于不可抗力，但其可能是事故中某个方面的不可抗力，“力度”并不一定达到“全部”，要准确区分。

第二，应用三三归一定理鉴定起因

从现场道路尺寸、轿车轨迹、痕迹状况看，自行车的拐了拐幅度小没有拐出车道，与轿车又没有相碰，故不能说他对轿车行驶有交通上的影响；从轿车侧滑痕迹位置、宽度及前轮轴损坏状况看，轿车的确急打方向而产生侧滑。因此，该事故主要起因是轿车与自行车距离太近无反应与判断的时间，与摩托车在客观上已不能预见；故第一起因是交通运行的系统失效（注意不能），第二起因是交通环境的失效（注意不能

力)，第三起因是甲雨天未减速行驶（的行为）对注意义务的履行有一定的影响（注意影响力）。

第三，应用三三归一定理确定起责

根据起因鉴定，甲雨天未履行减速行驶义务对事故发生有一定的过错力，故甲负次要起责、乙无起责、无主要起责者，即意外事故为主。

5 结束语

1) 特殊情况下，在事故触发中其他安全义务对注意义务的影响力（注意影响力）能够超越注意不够力，这就是影响力大于不当力的情况，如因双方车速差不大的[实例2]；而且特殊情况下，不可抗力（注意不能力）也能达到这种超越甚至成为全部起因，如失效成为主要起因的[实例3]；关键是影响力的大小如何确定，这就要根据九要素（即三三）来鉴定了。

2) 笔者之所以将实践中比较罕见的情况[实例2][实例3]列入其中，是为了说明三三归一定理应用的广

泛性与正确性；实践中最为常见的还是[实例1]（注意不够力为主）的情况。

3) 三三归一定理是以起因鉴定来确定起责的方法，事故起因的实质就是“公共的”“人”“机（车与路）”把握失调，法规就是根据把握失调的机理来设定的；因此，只有抓住机理才能准确确定。

4) 事故已成为人类的公害，事故伤害涉及千家万户；如果找不出真正的起因与起责，而随意转嫁当事人责任，就有愧于人民有愧于人类之进步。

References（参考文献）

- [1] Zhang Hanwei. Identification of the legal practice of road traffic accidents [M]. Beijing: China People's Public Security University Press, 2009.
张汉威.道路交通事故鉴定法理实务研究 [M].北京:中国人民公安大学出版社, 2009.
- [2] Society of Automotive Engineers of China .Automotive Safety Technology [M].Beijing: China Communications Press, 2004.
中国汽车工程学会.汽车安全技术 [M].北京:人民交通出版社, 2004.