

Three in One ‘Proposition’ Perfection of Party Liability ‘Determination’

Jianfei Huang

From Traffic Police Station of Zhejiang Hangzhou Public Security Bureau Da Dong Jiang Branch ,Hangzhou ,china
Email:hjf557588@163.com

Abstract: The paper conducts revision and perfection on the three in one ‘proposition (actually identification)’ of party liability ‘determination’ of road traffic accident, one is to supplement formula expressing to its meaning and perfect its verbal expression, the second is to revise its principle, the third is to supplement its implementation steps, the fourth is to supplement method of party liability ‘determination (actually identification)’ and the fifth is to insert instances to help to explain. The purpose of this paper is to restore true nature of road traffic safety and also implement true legal principle of road traffic accident party liability ‘determination (actually identification)’ and road traffic safety.

Keyword: Three in one ‘Proposition’

当事人责任“确定”的三三归一“定理”完善

黄剑飞

浙江省杭州市公安局大江东（原萧山区之一）分局交警大队
Email:hjf557588@163.com

摘要：本文对道路交通事故当事人责任“确定（实为鉴定）”的三三归一“定理（实为真法理）”进行了修正与完善，一是对其含义补充了公式表述、对文字表述进行了完善，二是对其的原则进行了修正，三是补充了其的实施步骤，四是补充了当事人责任“确定（实为鉴定）”的方法，五是文中插入了实例以帮助说明。文章的目的既是为了还原道路交通安全的本来面目，也是为了实施道路交通事故当事人责任“确定（实为鉴定）”及道路交通安全的真法理。

关键词：三三归一 “定理”

1 引言

笔者认为我国目前道路交通事故当事人责任“确定（实为鉴定）”中存在如下主要问题：1）我国目前的道路交通安全法对怎么让行没有边界，即“让行”无论别人在多远叫你让行你就永远是让、“先行”无论别人在空间上已先存在多久叫你先行你就永远是先行。于是交警也这么“公正执法”，却被当事人质疑。2）“违章”等于过错过错等于当事人责任、违章越多责任就越大。于是交警也这么“严格执法”，却被用路人质问。3）以组织行为代替专业鉴定、以领导决定代替专家意见。于是交警也这么“依法执行”，却因难以解释而被老百姓嘲讽。

为此，笔者提出了道路交通事故当事人责任“确定（实为鉴定）”（下同但略括号内文字）的三三归一“定理（实为真法理）”（下同但略括号内文字），后又提出了其原则，目的是为了还原道路交通安全的本来面目。

现在，虽然道路交通安全的本来面目没有还原，这个“定理”也没有错，但笔者认为这个“定理”的内容不够健全，故特进行修正与完善。

2 三三归一“定理”的表述

2.1 公式表述

2.2 文字表述

(注意不够+人为注意直接影响)+不可抗注意直接影响 $\cong$ 当事人责任+不可抗注意直接影响 $\cong$ 事故原因 ①

失调因素的(人车路 $\times$ 长宽高+时空力)-不可抗注意直接影响 $\cong$ 当事人责任 ②

注意不够 $\cong$ 用路人自己(来不及+不知道)程度 ③

注意直接影响 $\cong$ 导致用路人(来不及+不知道)程度 ④

*注： $\cong$ 意为具体因素一一对应、注意主要是指驾驶上的注意包括更注意

根据以前笔者对三三归一“定理”的表述，现完善如下。当事人责任“确定”的三三归一“定理”是指：根据事故当事各方“人”“车”“路”失调的“长”“宽”“高”尺寸，分析各方“时”“空”“力(速度)”的状况，然后鉴定出事故原因，原因中各方当事人(包括用路人自己)人为导致用路人注意不力(即注意不够与注意直接影响的叠加)的程度即为当事人责任。

2.3 补充

1)由于注意不够、人为注意直接影响、不可抗注意直接影响(它们的对应客体是人车路、长宽高、时空力)都是客观的，不管有没有成为法定义务，它们都是真法理。由于我国目前“法理，指形成某一国家全部法律或某一部门法律的基本精神和学理，在一定意义上是法的渊源。在社会主义法中，法理一般不作为法的渊源。……[1]”，导致我国目前的法规与道路交通安全的本来面目存在着重要差距。因此笔者将三三归一命名为“定理”，将法规的当事人责任确定称为当事人责任“确定”。当然，如果还原了道路交通安全的本来面目，那本文的题目就还原为《肇责鉴定的三三归一法理完善》。

2)笔者以前提出的“当事人责任是注意<含驾技>不够力与注意<含驾技>影响力的系统和”原则，由于其内容已经在公式与文字中表述了，所以这个原则今后不再作为原则称乎了。

3 三三归一“定理”的原则

笔者以前曾经提出了三三归一“定理”的原则，但笔者认为那些原则不够清晰与健全，如有的“定理”的内容中已有无需重复(见 2.3 2)，有的还需要归类、补充，故笔者特修正如下。

3.1 准绳原则

1)因为道路交通安全义务是由系统运行的客观规律所决定的，所以不管这些“客观义务”有没有成为“法定义务”，它都是客观存在的。而法定义务是由法规人为规定所产生，所以它是主观的，因此法定义务可能会出现偏差或不正确。例如 1：道路交通安全最重要的义务是“驾驶人驾驶机动车时必须集中注意小心驾驶、严禁分心驾驶”，这是客观的不以人的意志为转移的。但我国目前的《中华人民共和国道路交通安全法》^[2]没有这样的规定，这就是偏差与错误。例如 2：让行义务的履行必须有“双方同时进入”这个客观前提的，这是道路交通安全客观上的要求，否则机动车在远处时非机动车还看不到怎么叫它让行？非机动车已经先期到达机动车怎么能够不让行？但我国目前的《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》^[3]没有在规定的诸多让行规则前加上这个客观前提，这使先后通行没有边界了，这也是错误的。

所以，三三归一“定理”的原则 1 为：客观义务为准绳(简称准绳原则)。

2)这是笔者新增加的原则，目的是为了使客观义务法定化，以还原道路交通安全的本来面目。

3.2 多方竞合原则

1)①笔者以前论述，道路交通系统运行的客观状况是，如果用路人没有反应时间没有制动距离，那么对用

路双方讲是不可抗注意直接影响、双方没有责任。但如果这个不可抗注意直接影响是其他义务人因为未履行客观义务而人为导致的，那就不是“不可抗注意直接影响”，而是“人为注意直接影响”，其他义务人就要承担这个当事人责任。也就是说“不可抗注意直接影响”不只是对事故用路双方讲，而是对所有义务人都讲，只有对所有义务人都排除了“人为注意直接影响”，才是“不可抗注意直接影响”。不光是“不可抗注意直接影响”这个状况是这样，其他所有状况都是这样。因为道路交通是个系统，义务人也不只是用路人，而是所有义务人。因此，事故当事人责任可以由用路人之外的其他义务人承担。

②表面上事故是双方用路人在形成一个共同系统时，由于时空的冲突使双方人车路失调而造成，是双方用路人的事。实际上不是这样，因为这个共同系统包括了道路交通安全所有义务人的行为，如路是谁造的谁提供的、是否符合安全要求？法规是谁制定的、是否准确？车是谁造的谁提供的、安全是否达标？因此不仅还有其他义务人，而且各方义务人客观义务的内容与作用都是不同的，并且各方义务人未履行客观义务的过错，在事故现场人车路失调的信息中是能够找到的。因此，不仅这个共同系统内各因素呈竞合、作用状态，而且没有信息找不到因素，没有比较就确定不了作用的大小。

③所以，三三归一“定理”的原则 2 为：责任是多方义务人（包括用路双方及其他义务人）竞合的结果（简称多方竞合原则）。

2) 笔者以前提出的“当事人责任不限于当事双方”原则、“没有比较就没有相对定量的当事人责任”原则、“事故中直接有关人员的基础义务是不等同的”原则，由于它们的内容已经包括在这个原则当中，所以那三个原则今后就用这个原则代替了。

3.3 因果对等原则

笔者以前论述，事故的客观状况是，我们所有的努力都是为了预防事故发生，事故预防与发生是一对矛盾，这对矛盾在剖析具体事故时，他们的原因与结果是一一对应的。因此，“事故发生的原因就是事故不能避免的原因^[4]”。

所以，三三归一“定理”的原则 3 为：发生与不能避免的原因对等（简称因果对等原则）。

3.4 先到先得原则

笔者以前论述，事故的客观状况是，被撞者比撞者更先到达碰撞点，所以，撞者比被撞者有更多注意与让行的时间与距离，虽然是微小的却是最后的。同理，迟进入路口者比先进入者有更多注意与让行的时间、距离与角度。

所以，三三归一“定理”的原则 4 为：先到先得后到让行（简称先到先得原则）。也就是说运用法规让行规则的客观前提是：双方同时进入路口。

3.5 违章穿隙原则

1)①来看一个实例，例如 3：我国目前的《中华人民共和国道路交通安全法》[2]、《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》[3]、《“各”省实施道路交通安全法办法》对用路人规定了很多“安全义务”，未履行这些义务就属于“违章行为”要处罚，如未带驾驶证、未按规定车道行驶、超载载货。但“违章行为”只是对秩序管理的违反，并不是对用路人注意的直接影响，最多也只是间接影响（绝大多数是无影响），所以“违章”不等于事故。

②注意直接影响就是导致用路人前方情况不知道与处理情况来不及程度的叠加达到了事故发生的程度，而“违章行为”与这关系较远，而且还隔着“间接系统”的这张“皮”，要穿破这张“皮”就需要程度与条件的配合，只有这个配合产生了“缝隙”，间接影响（包括当初的无影响）才能穿过缝隙成为直接影响。来看一个实例，例如 4：甲驾驶一严重超载的拖拉机由东向西行驶，乙驾驶二轮摩托车由西向北左转弯，乙车右把手与甲车右前角相磕后摔倒（相磕的纵深距离 10cm），乙头（未带头盔）撞在路边电线杆而受伤，事故前甲踩制动的。该例中如果乙头没有撞在路边电线杆上就不会受伤，未带头盔头的“违章”与受伤就没有关系，现在对应直接关系。如果甲事故前没有踩制动，严重超载的“违章”与甲的注意没有对应直接影响，现在事故前甲踩制动但也不一定有直接影响，只有严重超载延长的制动距离大于“乙车右把手与甲车右前角相磕”的纵深距离，

才属于直接影响。现在根据计算延长的制动距离明显大于 10cm，所以甲的严重超载与注意有直接影响，也就是说如果不严重超载乙车右把手与甲车右前角就不会相碰。

可见，“违章”只有“穿过”影响程度与条件配合的“缝隙”，才能成为注意直接影响，才能成为事故原因。

③所以，三三归一“定理”的原则 5 为：违章穿过影响配合的缝隙才是事故原因（简称违章穿隙原则）。

2）笔者这里所说的“违章”是不包括法规中的让行规则的，因为让行规则属于直接影响范畴，而且是否违反要通过原因鉴定才知道，并且其只有一个内容即“让”。

3）这是笔者新增加的原则，目的是为了针对目前当事人责任“确定”中“违章等于过错过错等于当事人责任”的通病，以还原道路交通安全的本来面目。

4）笔者以前提出的“保障最基本人权为宗旨”原则，由于过于平常达不到作为原则的程度，所以那个原则今后不再作为原则使用了。

4三三归一“定理”的实施步骤

笔者认为三三归一“定理”的实施步骤有三部，即收证、举证（即鉴定）、认证。

4.1 收证

1）收证是现场调查（含绘图拍照）、询问笔录等收集证据的工作，其目的是作为事故原因鉴定、当事人责任“确定”、保险理赔与司法审判的依据，其“适用对象是用路人、保险人、警察、律师[4]”。但我国目前的适用对象仅限于交警。

2）收证内容包括：路况、用路优先顺序（包括法定的如信号灯、客观的如同时进入）、用路行为限制（包括法定的如让行标志、客观的如视线遮挡），车型、车的运动信息（如刹痕），人的行为方式（如刹车）、受伤部位。路的长宽高（如施工区长度、路宽、道路设施高度）、车的长宽高（如刹痕长度、车厢宽度、车把手高度）、人的长宽高（如受伤部位高度）。等等！

3）在收证阶段为了查明事实（指基本事实），也常常进行一些技术鉴定，如货物重量的鉴定、车辆安全性能的鉴定、驾驶人血液酒精含量的鉴定，这些鉴定均属于事实鉴定范畴，不属于事故原因鉴定与当事人责任“确定”范畴。

4.2 举证（即鉴定）

举证（即鉴定）是根据收证结果而进行事故原因鉴定、当事人责任“确定”的工作，其“适用对象是鉴定者、理赔者、律师[4]”。但我国目前的适用对象仅限于交警。

4.2.1 力学鉴定

1）事故力学鉴定是事故原因鉴定的预备，它是根据事故现场人、车、路失调的长、宽、高尺寸判断事故发生的时空过程，分析双方交通体谁先进入路口及此时后进入者在何位置，然后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。

2）事故力学鉴定只限于交通体物的时、空、力（速度）状况，不涉及用路人注意、注意的条件（如视线）等方面的鉴定。事故力学鉴定与我国目前的“事故再现技术”比较相似。

4.2.2 原因与责任鉴定

1）根据事故力学鉴定的状况，分析用路人能否注意、有无注意到对方，双方谁的未注意程度大？此其一。其二，双方注意有无受直接影响、影响来自何方、程度如何？其三，在双方同时进入路口的情况下，法规要求谁“让行（实质上是更注意）”。综合之后作出事故原因鉴定的结论，排除结论中不可抗因素对用路人注意直接影响的成分，就是事故肇事责任的鉴定结论。

2）因此，事故肇（即发生）事责任的性质属于原因责任，责任鉴定的结论是专家意见，但我国目前将肇事责任称为当事人责任，将鉴定称为“确定”。而且，我国目前的当事人责任确定是由组织作出的行政行为，即以行政决定代替专家意见。专家意见是由个人作出的。

4.3 认证

认证是根据收证尤其是举证（即鉴定）的结果进行司法审判的工作，其“适用对象是司法审判者[4]”。但我国目前的适用对象还包括交警、检察官，如交警的“事故认定书”实际上就是对事故事实与法律责任的认证。

5 当事人责任“确定”的方法

简单的事故无需进行力学鉴定直接可以“确定”当事人责任，有的事故力学鉴定的难度却很大，这不是一概而论的，但对事故各方“时”“空”“力（速度）”的分析是必不可少的。“时”包括一方预见（即前期注意）另一方的时间、一方预见另一方后采取措施的反应（即后期注意）时间，“空”包括一方应注意的距离、另一方应“让行（指双方同时进入路口情况下的法规要求）（实质上是更注意）”的距离，“力（速度）”包括双方采取措施时的速度，等等。

当事人责任“确定”的主要方法如下。

5.1 因果分析法

1) 有果必有因，事故的原因与结果是一一对应的，找出对应关系就能“确定”当事人责任。

2) ①来看一个实例，例如 5：某晚甲驾小面包车由南向北直行，乙驾越野车由东向西直行，甲乙相撞造成甲翻车、两车损、甲受伤，路口中心有一高 150cm 的活动型信号灯在工作。事后甲称当时跟在一辆小货车后面、小货车前面还有更大的车，根本看不到这么低而小的红绿灯，天又这么黑进入路口之后就被撞翻了。乙称当时他的方向是绿灯就开过去，没想到南面会有车过来，避了小货车避不了小面包车就相撞了。问：当事人责任如何？

答（笔者认为）：甲红灯进入路口的原因是小货车挡住了视线再加上天黑，小货车挡住视线的原因是信号灯高度只有 150cm，所以根据前面的原则，事故原因是信号灯的高度不符合标准对甲造成直接注意影响（即导致甲不知道前方有信号灯），信号灯设置部门应当承担主要以上的当事人责任，因为法律有规定信号灯设置“应当符合国家标准，保持清晰、醒目[2]”。

②由于我国目前的当事人责任“确定”是由交警部门的组织作出，所以要“确定”管理部门（即官方）的责任困难。

5.2 注意让行（即更注意）法

1) 注意是用路人最重要的客观义务，让行（实质上是更注意）是用路人在使用道路时应遵守的法规规定的通行顺序（指双方同时进入路口下的法规要求），因用路人未履行注意或让行义务而发生事故是较为常见的。

2) ①来看一个实例，例如 6：在南北路宽 56 米东西路宽 7 米的四叉路口，乙骑三轮自行车由东向西直行，甲驾轿车由北向南直行，双方在路口内距西侧路边 11 米、北侧路边 2 米处相撞，造成乙受伤，甲撞前未踩刹车，三轮自行车倒地后划印长 16 米。问：当事人责任如何？

答（笔者认为）：乙进入东侧路边 45m 后被撞，以三轮自行车车速 2.75m/s 算，乙进入东侧路边 16s 后被撞，16s 对一辆时速 36km/h 的轿车就是 160m，根据三轮自行车倒地后划印长 16 米，判断甲车时速在 36km/h 以上，而且甲进入北侧路边只有 2m，由于双方速度差与距离差相差太大，乙先进入路口很明显且程度较大，又甲撞前未踩刹车。因此根据前面的原则，事故原因是甲对前方注意不够而未避让较早进入路口的车辆，负事故主要以上当事人责任，乙负次要以下当事人责任。由于双方不是同时进入，所以不能用右侧车先行的让行规则来“确定”当事人责任。

②该例中也包括了一定程度的事故力学鉴定。

③由于我国目前的当事人责任“确定”是由组织作出，所以上述①的意见难以成为当事人责任“确定”的结论。以乙违反右侧车先行的让行规则，“确定”乙方负同等的当事人责任却是经常性的。

3) 法规的让行规则只是通行上的宏观、笼统协调而不是具体协调，且我国目前的让行规则存在缺陷。具体协调就是消除缺陷（即双方同时进入路口）下的更注意。

5.3 迹证分析法

1) 是“以迹证证明驾驶行为、以迹证证明因果关系、以迹证证明被动与主动、以迹证证明时空力反应条件[4]”的方法。

2) ①来看一个实例，例如 7：事故现场四车追尾，丁大货车最前、丙轿车其次、乙越野车再次、甲自卸车最后，丁称后面怎么撞不知道，丙称乙先追尾撞丙、约一分钟后甲再撞上来，乙称甲一次撞过来推动两车撞向丁，甲只知道前三车是停着的、自己一次撞过去。问：当事人责任如何？

答（笔者认为）：车辆碰撞的散落物是粘附不牢固的先脱下，所以碰撞时先脱下车底的泥土、再脱下油漆、最后才是零件。现场有泥土脱下的散落物有两处，根据散落物位置与各车长度比较，判断是乙先追尾撞丙后两车停下、此时丁还停在乙丙前面，后来甲追尾撞乙并推动乙丙撞向丁，现场没有制动印说明甲乙均没有注意前方。这是两起事故、乙在说谎。根据前面的原则，第一次撞击是由于乙未注意前方故负全部的当事人责任、承担此撞击的损失，第二次撞击是由于甲未注意前方故负全部的当事人责任、承担此撞击的损失。

②该例中的力学鉴定就是当事人责任“确定”的基础。

5.4 违章分析法

1) 违章不等于事故，只有违章是事故发生的直接原因时才是事故因素。

2) ①来看一个实例，例如 4（见前）。

答（笔者认为）：虽然说如果甲不严重超载两车就不会相磕，但严重超载只能说是事故原因之一而不是全部，如果乙转弯慢一步两车也不会相磕。拖拉机车速慢、摩托车转弯慢、双方同时进入路口的程度大，在这种情况下，乙转弯造成对甲注意影响的纵深距离远远大于甲超载造成对乙注意影响的纵深距离，影响越大就越要注意。因此，根据前面的原则，事故主要原因是乙应该更注意而未更注意（通俗说就是转弯未让直行），乙负主要的当事人责任。

②如果该例中拖拉机换成自卸车、乙尾部被磕，那情况就不同了。

③由于我国目前的当事人责任“确定”是由组织作出的，所以上述①的意见不一定能成为当事人责任“确定”的结论，以甲严重超载“确定”甲方负主要的当事人责任也有可能。

3) 运用违章分析法切忌犯违章越多、越严重，当事人责任就越大的错误。

5.5 补充

1) 另外还包括现场会勘法（即重新勘查与鉴定）、实验法（即疑难因素进行测试）等，但主要是上面四种。

2) 采用何种方法要根据事故调查的收证情况而定，所以方法之间也没有严格的界限，实践中往往一起事故要用一种以上的方法进行。

6 结束语

1) 三三归一（一指注意）“定理”是当事人责任“确定（实为鉴定）”的真法理，上面公式、文字的表述是其含义，原则是其指导方针，步骤是其实施的过程，方法是其“确定（实为鉴定）”的具体操作，它们都是其组成部分，起到互补、配合、协同的作用。但对“人、车、路、长、宽、高、时、空、力（速度）[4]”的分析，是贯穿其始终的思想。

2) 表面看步骤中的收证、认证与三三归一“定理”无关，实际上不是这样，因为在收证与认证阶段也必须贯穿“人、车、路、长、宽、高、时、空、力（速度）”的思想，否则收证时该收的不收、不该收的收了很多，否则事故事实与法律责任认证也会出现偏差或不准确。

3) 三三归一“定理”不仅是准确、正确地处理道路交通事故的真法理，也是事故预防、法规制订、安全教育、道路建设与养护、车辆制造与改进的真法理。

4) 三三归一“定理”是客观的系统论理论，道路交通安全的宣传目的与教育质量如何？道路与车辆的安全性如何？法规的准确与否？人性优劣的状况怎样？都会在这这里得到检验！

参考文献(References)

- [1] 百度百科.法理.<http://baike.haosou.com/doc/535607-567062.html>
- [2] 中华人民共和国第十届全国人民代表大会常务委员会（2009）中华人民共和国道路交通安全法.中国法制出版社,北京.
- [3] 中华人民共和国国务院（2009）中华人民共和国道路交通安全法实施条例.中国法制出版社,北京.
- [4] 张汉威（2009）道路交通事故鉴定法理实务研究〔M〕.中国人民公安大学出版社,北京.