

The Three Corresponding Principles of Road Traffic Safety and Their Supplements

By Jianfei Huang

From Traffic Police Station of Zhejiang Hangzhou Public Security Bureau Da Dong Jiang Branch , Hangzhou , china
Email:albz30@163.com

Abstract: This paper complements the "three correspondence principle" and its implementation that the author has put forward. One is to clarify the four explanations of the meaning of the principle, and the other is to supplement the five objectivity of the corresponding requirements, and to supplement the inference of the principle. Become five inferences. The third is to supplement the relationship between the principle and the three implementation "theorems(ie, legal principles)" to systematize the principle, and the fourth is to collate and supplement the three implementation "theorems" of the principle to increase their effectiveness.

Keyword: Principle and Implementation, supplementary

道路交通安全的三对应原理及实施之补充

黄剑飞

浙江省杭州市公安局大江东产业集聚区分局交通警察大队事故中队

Email:albz30@163.com

摘要: 本文对笔者已经提出的道路交通安全的“三对应原理”及其实施进行了补充，一是明确了原理含义的4个解释，二是补充了对应要求的5个客观性，并对原理的推论进行了补充而成为5个推论。三是对原理与三个实施“定理（即法理）”的关系进行了补充，使原理系统化，四是分别对原理的三个实施“定理”进行补充，以增加其的效力。

关键词: 原理及实施，补充

1 引言

笔者以前论述，“道路交通安全的三对应原理的含义是：履行安全注意义务、保障安全权利、消除安全危害，是具体行为的三个方面，三者（所要求）的主体、内容、程度以及传递只有（与行为）完全对应，才是无人为安全危害的行为与行为系统。”，“含义还包括：其一，安全危害就是车辆能量的失控，安全注意义务就是控制车辆能量的行为要求，安全权利就是不出车辆碰撞事故的权利。其二，对应就是符合与对等。三个方面对应的要求是客观的、固定的，即应对应是客观的，但有对应是主观的。其三，安全危害的传播与安全注意义务、安全权利的传递对等但方向相反。保障安全权利是对应及其传递的推动力。”。

笔者以前论述，道路交通事故当事人责任“确定（即鉴定）”的三三归一“定理（即法理）”（以下均简称三三归一“定理”），道路交通安全行动的注意维护“定理（即法理）”（以下均简称注意维护“定理”），道路交通事故预防的提前识险“定理（即法理）”（以下均简称提前识险“定理”），“是三对应原理的实施法理”。

笔者继承这些原理的含义、包括的含义及实施法理，并作如下补充。

2 原理含义的补充

1) ①从笔者以前的论述可知：其一，车辆能量是车辆的动能与势能的合称，车辆碰撞事故是车辆的平面碰撞（即动能意外释放的碰撞），与车辆的垂直碰撞（即势能意外释放的碰撞、如翻车坠车碾压）事故的合称。其二，因为安全危害（以下简称危害）是根据安全权利（以下简称权利）来界定的，安全注意义务（以下简称注意

义务)是根据危害来界定的。因此,消除危害是由履行注意义务来实现的,保障权利是由消除危害来实现的。所以,三者是同一行为的三个方面、只有完全对应才是无人为危害的行为,不同行为之间三个方面的传递只有完全对应才是无人为危害的行为系统。

②笔者认为,由于人们发明了机动车从而产生了运用车辆能量(以下简称能量)的行为,因此运用能量的行为是由能量的客观性与人的行为特点交集而成,其目的是为了获得搬物搬人的好处(即运输利益)。由于运用能量行为的特点是运用不当就会能量失控而发生车辆碰撞事故(以下简称事故),而发生事故就会造成财物与人员损伤,这就需要对运用能量的行为进行引导、限制,这就是控制能量的行为要求(即注意义务)。因此,控制能量(即履行注意义务)只是运用能量行为的行为要求。此其一,其二,因为事故就是能量的意外释放,其是由能量失控(即能量运用不当)造成,因此事故发生的方式与能量失控的方式同等。能量失控是由于能量没有控制好造成,因此能量失控的方式与控制能量的方式对等。只要控制了能量事故就不会发生,因此控制能量的方式与事故不发生的方式同等。事故发生的方式、能量失控的方式、控制能量的方式与运用能量行为的交集就是,事故不发生(即保障权利)、能量不失控(即消除危害)、控制住能量(即履行注意义务)的运用能量行为的行为要求(即三个方面),因此,三个方面是对运用能量行为的要求。其三,由于能量的复杂性与人的行为的有限性,故运用能量的行为包括供路(含建造、许可、养护)、供车(含制造、销售、许可)、供驾驶(含教授、许可)、执法规、立法规、用路(含驾驶、非驾驶)等行为,因此,三个方面是对这些行为的要求。

故笔者确定原理含义的解释1:危害就是能量的失控,注意义务就是控制能量的行为要求,权利就是不出事故的权利。

补充原理含义的解释2:行为就是运用能量的行为,三个方面是对行为的要求。

2)①因为行为是运用能量的行为,所以行为的主体如果与控制能量的要求人(即义务人)、能量失控的消除人、权利的保障人同等,与权利的被保障人(即最容易出事故的用路人)对等,那就是对应的主体,如果行为人只保障自己的利益那就是不对称。运用能量的行为如果达到控制能量的内容、程度、目的要求,与消除能量失控、保障权利的内容、程度、目的同等,与权利的被保障内容、程度、目的(即用路人最容易出事故的内容、程度、目的)对等,那就是对应的内容、程度、目的,如果行为的内容、程度、目的与权利保障无关那就是不对称,比如,行为的目的是“假消除(即真失控)”、“不履行(即不控制)”、“歪保障”就是不对称。此其一,其二,能量是会传播的,这使得运用能量的行为也随之传递(否则就不是运用能量的行为),这就导致能量失控也随之传播,如果控制能量的行为要求不对称地传递,就会导致能量失控传播继续。因此,能量传播到哪里运用能量的行为也随之传递到哪里、能量失控也就传播到哪里,控制能量的行为要求也必须对应地传递到哪里。由此可见,对应是三个方面的同等与对称的合称,传递是三个方面的继续。其三,运用能量的行为是根据能量运用的特点来形成的,如果形成行为的目的、主体、内容、程度达到三个方面的对应要求,那就是无人为危害的行为。运用能量的行为之间是传递的,如果行为之间的传递达到三个方面继续对应的要求,那就是无人为危害的行为系统。因此三个方面的对应要求是客观的、不变的,能否达到是主观的、可变的。

②故笔者补充原理含义的解释3:对应是三个方面的同等、对称,传递是三个方面对应要求的继续。

补充原理含义的解释4:行为及其传递中三个方面对应要求是客观的、不变的,能否达到是主观的、可变的。

3 原理推论的补充

3.1 对应要求的客观性

1)①根据前面的论述,运用能量行为的主体有很多,使得控制能量、消除能量失控、保障权利要求的主体也很多。但权利被保障的主体只有一个,即用路人(对具体的行为就是最容易出事故的用路人)。这是客观的、不变的。

②道路交通是运用能量的行为及其传递,其目的是为了获得行为人运输的经济利益。道路交通安全(以下均简称道安)则是控制能量的行为要求及其传递,其目的是为了保障用路人的权利。然而,权利与经济利益之间存在冲突,比如,控制能量要求供路人增加路肩车道、保持路面平整、增大摩擦系数,这就要减少供路人的

经济利益。此其一，其二，因为出事故会造成用路人死伤，减少经济利益不会造成行为人死伤，而生命与健康的价值远高于经济利益。所以，权利与经济利益之间是存在冲突的，用路人的权利是高于行为人的经济利益的。这是客观的、不变的。

故三个方面对应要求的客观性 1 为：权利被保障的主体只是用路人，且权利是高于经济利益的。

2)因为三个方面是对运用能量行为的要求，故其只能控制能量而不能消灭能量，只能引导、限制行为而不能消灭运用能量的行为。比如，对驾驶行为有很多控制能量的行为要求，但不能取消驾驶行为，因为取消驾驶行为就等于消灭了运用能量行为中最重要的行为，那道路交通也就终止了。所以，控制能量的行为要求低于运用能量行为的存在。这是客观的、不变的。

故对应要求的客观性 2 为：控制能量的行为要求低于运用能量行为的存在。

3)比如，一个驾驶人驾驶一辆车上了一条路，驾驶人发现前方障碍物后面出来的物体与车辆碰撞的能量失控其无法控制，于是要求造车人装雷达扫描障碍物后面的物体，但这个无人驾驶技术还在研究中，因此造车人也无法控制，从而导致这个能量失控产生并往驾驶人发生事故的方向传播。驾驶人认为还有两种方法可以控制，一是供路人在障碍物对面装反光镜、二是供路人将障碍物距离在路边一定范围之外，都是使驾驶人能看到物体。但第一种看物体不直接、要装的反光镜太多、道路不美观，于是驾驶人与供路人共同选择第二种。驾驶人发现能看到物体但如果自己不去看，那这个能量失控仍存在并往自己发生事故的方向传播，于是要求自己集中注意观察才能控制住能量。由此可见，当驾驶人控制不了能量时，就需要其他行为人即供车人、供路人、供驾驶人接着控制，当供车人控制不了能量时，就需要驾驶人、供路人、供驾驶人接着控制，当驾驶人、供车人、供路人、供驾驶人能控制而不肯控制时，就需要能控制不肯控制的人即立法规人、执法规人来接着控制。当立法规人、执法规人能控制而不肯控制时，就需要能控制立法规人、执法规人的人来接着控制。因此，能量失控产生并传播于不懂、不能、不肯控制的行人的，而消除并中断于懂、能、肯控制的行人的。这是客观的、不变的。

故对应要求的客观性 3 为：能量失控产生并传播于不懂、不能、不肯控制的行人的。

4)运用能量行为的传递是根据能量运用的客观性排列传递顺序的，控制能量的行为要求不能与之违背。而且，根据客观性 3 控制能量的行为要求必须从懂控制、能控制的行人的即立法规人、执法规人开始，向不肯控制的行人的传递，再向不懂控制的行人的传递，使控制能量的要求传递继续、能量就控制住了。因此，控制能量的行为要求的传递顺序是，先有事故才有能量失控的界定，再有控制能量的行为要求，再要求运用能量的行人的去做。即行为之间三个方面的传递顺序是，先根据事故原因立法规而对供路、供车、供驾驶、用路提出要求，然后按要求进行供路、供车、供驾驶，再是对路、车、驾驶供应的执法规许可，最后是对用路中的路、车、人(驾驶人与行人)的执法规纠正，这个传递顺序的要求是客观的、不变的。此其一，其二，这个传递顺序要求包含了两层意思，一是顺序要求先的传递给后的而不是反过来，比如，是法规传递给行为人而不是反过来(行为的先后)，是供路传递给用路而不是反过来(物的先后)。因此，是传递顺序先的决定后的，而且传递顺序越先决定的数量越多(比其后的都是)，不传递的危害性也就越大。二是顺序要求控制的传递给被控制的而不是反过来，比如，是法规控制行为人而不是反过来(行为的控制)，是供路控制用路而不是过来(物的控制)。因此，传递顺序是控的决定被控的，而且被控制的数量越多不传递的危害性也就越大。这是客观的、不变的。

故对应要求的客观性 4 为：三个方面的传递顺序是客观不变的，且是先决定后、控决定被控的。

5)笔者以前论述“没有反应时间没有制动距离，对驾驶人是不可抗危害”，因此，其也是驾驶人无法控制的能量失控。笔者以前论述“分心驾驶就如同闭眼开车、瞎子上路、对交通安全是毁灭性的”，因此，其也是驾驶人最严重的能量失控。笔者以前论述“法规没有禁止分心驾驶、没有禁止使驾驶人无法注意的行为，对道路交通安全是毁灭性的”，因此，其也是立法规人最严重的能量失控。此其一，其二，分心驾驶是驾驶人自己没有反应时间，无法注意是驾驶人无法有反应时间与制动距离。法规没有禁止是法规注意义务与客观注意义务不符合(即不对应)，并不是客观注意义务不存在。因此，最严重的能量失控是用路人(尤其是驾驶人)没有反应时间与措施距离，其他能量失控都是其的不同程度。这是客观的、不变的。

故对应要求的客观性 5 为：能量失控是用路人没有反应时间与措施距离的程度。

6)根据原理含义的解释可知，哪里有三个方面的不对应哪里就产生能量失控，三个方面的不对应传播到哪

里三个方面的对应传递就中断到哪里。哪里有三个方面的对应哪里就没有能量失控，三个方面的对应传递到哪里三个方面的不对应传播就中断到哪里。这是客观的、不变的。

故对应要求的客观性 6 为：哪里有三个方面的对应及其传递哪里就没有能量失控及其传播。

3.2 原理的推论

1) ①根据对应要求的客观性 1，用路人的权利与其他行为人无关，所以其他行为人不会真正来保障用路人的权利。而且，由于用路人的权利与其他行为人的经济利益存在冲突，所以其他行为人只会保障自己的经济利益而不会保障用路人的权利。所以，如果权利不是用路人自己来保障那是保障不了的，更不会高于经济利益。

②因为权利被保障的主体与权利保障的主体对等，权利保障的主体与控制能量要求的主体、消除能量失控要求的主体同等，所以，如果权利由用路人自己来保障，那么三个方面的对应要求也就由用路人来主导。此其一，其二，因为用路人（驾驶人与行人）是能量失控的直接承受者、权利被保障的唯一主体，所以其是最肯控制能量的人。用路人中的驾驶人是能量的最直接运用人与控制人，是最懂能量控制的人。三个方面对应要求的主导者是最能控制能量的人。根据对应要求的客观性 3，所以，三个方面的对应要求必须由用路人来主导。

故笔者提出原理的**推论 1** 为：只有用路人来主导三个方面的对应要求，权利才会高于经济利益、才能达到三对应。

2) 根据对应要求的客观性 1，当控制能量与运用能量有冲突时控制优先，**比如**，机动车与行人相遇机动车必须让行人（高速公路之外的道路上）。但当控制能量与运用能量没有冲突或冲突相同时就必须往与运用能量一致的方向去控制，**比如**，机动车之间相遇转弯必须让直行，因为直行车惯性大、反过来难做到。所以，控制能量也必须尽量避免与运用能量的“严重冲突”。这也是与对应要求的客观性 2 相符合的。

故原理的**推论 2** 为：只有权利优先之下往运用能量的方向去控制、才能达到三对应。

3) ①根据对应要求的客观性 4，三个方面的传递要达到原理的对应要求就必须，按照客观不变的传递顺序由先向后、由控向被控传递。否则，就是先后颠倒、就是严重失控、就是不对应。

原理的**推论 3** 为：只有按照传递顺序且先的控的对应了，后的被控的才能对应、才能达到三对应。

②这个推论包括了笔者以前说的“应传递的时间越早数量越多不传递的危害就越大”推论，所以那个推论今后就用这个推论代替了。

4) 根据对应要求的客观性 5，用路人没有反应时间与措施距离当然是能量失控，但由于行为人之间的利益冲突，以及供路、供车、群体用路的复杂性，使用路人不可能有很多反应时间与措施距离。所以，只有在权利优先之下往运用能量的方向去控制，得到有效、良好的反应时间与措施距离才是能量不失控。

原理的**推论 4** 为：只有所有的用路人都有有效的反应时间与措施距离、才能达到三对应。

5) ①由于运用能量行为的种类很多、行为个体更庞大，所以，三个方面的内容也很多、个体数量也庞大。因此，根据对应要求的客观性 6，要理清不对应、找出未达到的控制能量的行为要求（即未履行的注意义务）与行为人，就要穷尽所有控制能量的行为要求与行为人。而且，能量失控渐渐变小是能量失控传播中断的过程，能量失控渐渐变大是三个方面传递中断的过程。

原理的**推论 5** 为：只有所有行为与行为人的三个方面都对应了、才是达到了三对应。

②这个推论包括了笔者以前说的“危害必须穷尽所有义务人”、“行为协同不能使危害变大”的推论，所以那两个推论今后就用这个推论代替了。

4 原理实施的补充

三对应原理是在对无数起事故原因分析中，发现的注意义务未履行、人为危害产生、权利被侵犯三者的对应关系后，将其推广到整个道路交通（即运用能量的行为）系统，而得出的道安的基本原理。其包含了道安的普遍规律，是对未来的指导。此其一。其二，三三归一“定理”是以事故调查九要素来寻找原理中三个方面的不对应的实施法理，是对已经发生事故未履行的注意义务与行为（即运用能量的行为）人的“确定”。其三，注意维护“定理”是全面纠正与引导道路交通行为（即运用能量的行为），以消除原理中三个方面的不对应而达到

对应的实施法理，是对全部行为中的不对应进行消除的注意义务维护。其四，提前识险“定理”也是三对应原理的实施法理之一。

4.1 三三归一“定理”的补充

“定理”含义中的“原因鉴定”是由“定理”的原则来实现的。“定理”的原则 1 客观义务为准绳，就是“以三对应原理的客观注意义务为准绳”。原则 2 多方竞合，多方就是控制能量的要求人、能量失控的责任人、不出事故权利的侵权人对应状态下的行为主体，因此多方不限于用路双方。竞合是内容、主体等不同的注意义务之间的作用。原则 3 因果对等，因就是未履行原理要求的注意义务，其可以叠加、因为注意义务是传递的，果就是被侵犯的原理中的不出事故权利。因此，事故可以一因一果也可以多因一果。

4.2 注意维护“定理”的补充

1) “定理”含义中的“安全义务人”就是有控制能量行为要求的行为人，“注意行为”就是进行控制能量的运用能量行为。

2) “定理”的原则 1 三对应原理为基准，就是以原理的含义、含义的解释、对应要求的客观性、原理的推论为基准。因为原理包括了所有义务人，所以义务人不限于用路人。原理的推论 1 与保障基本人权为宗旨同理。原理也包括了“安全危害一是注意不够二是注意影响”的观点，因为其与推论 4 同理，比如，有反应时间与措施距离就没有“注意影响”，“注意不够”就是用路人自己没有反应时间。

3) ①原则 2 用路人立法规以维权，根据原理的推论 1，立法规人必须由用路人选出来的代表来担任，即由用路人的代表来立法规确定法定的注意义务(即控制能量的法定行为要求)，再由执法规人强制所有行为人做到。由于行人是权利被保障的主体、但其是不懂能量控制的人，因此，用路人立法规是以驾驶人为主、行人为辅。此其一。其二，根据原理的推论 4，用路人立法规必须以用路人的反应时间与措施距离为参照。比如，当用路人之间用路时空有冲突时，由于先进入路口的用路人已经没有反应时间与措施距离，而后进入路口的用路人还有，因此后进入的要让行先进入的，也就是说遵守让行规则的前提是双方同时进入路口，不同时那就是先到先行迟到让行。其三，如果以“道路交通安全法”单独立法，就按此原则进行注意维护。如果以“道路交通法”立法将“道路交通安全规则”等置于其下，则“道路交通安全规则”等按此原则进行注意维护，当与“道路交通法”有冲突时其必须优先。

②故笔者补充原则 2 的分原则：

1 禁止使用路人(尤其是驾驶人)没有反应时间与措施距离的行为。并以此在法规中推出《道路使用安全技术条件》、《机动车运行安全技术条件》、《非机动车运行安全技术条件》的标准、以及与之配套的附属规范。

2 禁止用路人(尤其是驾驶人)分心用路。并以此在法规中推出《机动车驾驶人安全驾驶行为规范》的标准。

3 同时进入路口是让行规则的前提。并以此在法规中推出《用路人让行规则》的规范。

4) 原则 3 行动独立以制约，行动独立是指各类行为之间各施其责、互相制约，以促进行为之间的对应，由于执法规包括了供路、供车、供驾驶、用路、立法规的状况，因此，监督执法规是“制约”中最重要的。原则 4 由重向轻以消除，由重向轻就是原理推论 3 的由先向后、由控向被控的合称。

故笔者补充原则 3 的分原则：用路人监督执法规。

5) 原则 5 自身做起以维护，因为能量失控无时不在、无处不在，所以所有行为人履行注意义务都必须自身做起，才能达到所有行为都对应的要求。行为人不能只要求别人做而自己不做，因为别人做到只是一半，自己做到才是全部。也就是说原则 3 是每个“你”对应，原则 5 是每个“我”对应，两者之和才是原理推论 5 所说的所有行为都对应。

4.3 提前识险“定理”的补充

用路人中的非机动车骑车人与行人，由于对机动车的特性不懂，故其看得不远、也不知道机动车马上就会到，而机动车驾驶人就看得远、也知道。因此，机动车驾驶人在事故危险将要来临时能够提前识别（即在事故

前提前识别)事故危险,以及时提醒而促使他们消除事故危险。而且,懂的、能的行为人都应该这么做。这是提前识险“定理”的来源!因此,提前识险“定理”是促进行为之间注意义务的链接以避免事故的理念。此其一。其二,笔者以前也论述,“事故危险就是提前识险‘定理’中的险”,“用路人的注意不够与注意影响都是事故危险”,“危险义务相对应”(即事故危险与注意义务是相对应的)。因此,将其推广到道安系统,提前识险“定理”就是促进行为之间三个方面对应传递的理念,而且事故危险也就是原理中的危害即不对称(由于当时还未提出原理)。其三,由于懂与不懂、能与不能也有互相性,事故前也有程度性、循环性,因此,提前识险“定理”也是三对应原理的实施之一。

5 结束语

只有所有行为人联合起来都无法控制的能量失控才是不可抗危害,但其是暂时的、个别的、不经常性的、可以立即恢复的,而人为危害是长久的、整体的、经常性的、需要不停消除的。如果所有行为人联合起来都无法控制的能量失控是长久的、整体的、经常性的,那机动车就不是“被允许的危险”了。

三对应原理是道安的基本原理,三个“定理”是原理的实施。只有遵循原理、实施“定理”,才能消除人为安全危害而达到交通安全。

参考文献(References)

- [1] 中华人民共和国第十届全国人民代表大会常务委员会 中华人民共和国道路交通安全法.
- [2] 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.