

Principle of Three-Three Normalized Theorem for Confirmation on the Liability the Parties Assume to Traffic Accidents

Jianfei Huang

Traffic Police Station, Xiaoshan Branch, Hangzhou Public Security Bureau of Zhejiang Province, Hangzhou
Email: hjf557588@163.com

Received: Mar. 4th, 2013; revised: Mar. 25th, 2013; accepted: Apr. 5th, 2013

Copyright © 2013 Jianfei Huang. This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

Abstract: The thesis has made up a few points to the original Three-Three Normalized Theorem edition. The first point contends that the theorem contains causes verification of accidents, which is in reality the essential practical function of the theorem. The second point has conducted a principle oriented probe into the Three-three Normalized Theorem. 7 major principles are proposed based upon a dissection on basic features of accidents. The third point has made it clear why principles are unveiled. To play a directional role in correctly tacking road accidents and practices in safety management are among the very reasons. Examples are listed for further discussion.

Keywords: Three-Three Normalized Theorem; Principle

当事人责任确定的三三归一定理之原则

黄剑飞

浙江省杭州市公安局萧山区分局交警大队，杭州
Email: hjf557588@163.com

收稿日期：2013年3月4日；修回日期：2013年3月25日；录用日期：2013年4月5日

摘要：本文对道路交通事故当事人责任确定的三三归一定理进行了补充，一是提出三三归一定理包含了事故原因鉴定，三三归一定理的应用实质上就是事故原因鉴定；二是对三三归一定理的原则进行了探讨，在剖析事故基本特性的基础上提出了7大原则，三是指出提出原则的目的，是为了指导道路交通事故处理与道路交通安全管理工作的实践，并举例作了探讨。

关键词：三三归一定理；原则

1. 引言

笔者认为：1) 道路交通事故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。2) 此中的原因力除掉不可抗力就是“行为原因力”，它与注意<含驾技>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。但如果原因鉴定的结论是完全的不可抗力造成事故，那么“行为原因力”为零，与之“同一”、“一一对应”、“一体三面”的注意<含驾技>不力、过

错力也同时为零。3) 事故当事人责任的性质就是原因责任。

因此，三三归一定理包含了事故原因鉴定，三三归一定理的实质就是事故原因鉴定。

笔者对三三归一定理的应用做过具体举例，但对其原则没有正式提出来；现特作补充。

2. 事故基本特性导出原则

笔者根据汽车结构的特点、事故发生的物理特性、人车路协调的实际效果、道路交通安全(尤其是事故认定与预防)的法理等，结合实践的观测与思考，提出以下 12 个事故基本特性，并由此导出三三归一定理的 7 大原则。

2.1. 三个事故基本特性导出原则 1

事故基本特性 1: 事故一旦发生，碰撞点(含第 1、第 2……)是不会再变的，只有你找不到。

因为事故是随机发生又是过失心理造成，故双方当事人“不会再去撞第二次”，“故意撞就撞不牢了”。

事故基本特性 2: 被撞者比撞者更先到达碰撞点。

因为事故碰撞虽然也是物理碰撞，但它不是体积与质量相同的二个球的碰撞，是车辆的碰撞，车辆结构在客观上决定了谁撞谁、谁被撞，被撞者比撞者更先到达碰撞点；这既是微观上的时空差异，更包含了“谁更有注意与让行的时间、距离与角度”的过失心理，因此虽然是微观的却是最后的避让。

事故基本特性 3: 迟进入路口者比先进入者有更多注意与让行的时间或距离。

如果特性 2 是微观的话这就是宏观的，这是比特性 2 更早时的状况，是三三归一定理应用(即事故原因鉴定)的重点区域，也就是说事故原因鉴定是以这个区域为重点，根据各方“人”“车”“路”失调的“长”“宽”“高”尺寸分析各方“时”“空”“力(速度)”的状况，再来刻画各方的过失心理状况的。比这个区域范围更大处就不是重点了，因为“各交通体注意义务的履行与路权的享用是有一定的时间空间范围限度的”。

所以，三三归一定理的原则 1 为：先到先行迟到让行。

也就是说运用法规让行条款的前提是：双方同时

进入路口。

2.2. 事故基本特性 4 导出原则 2

事故基本特性 4: 注意<含驾技>不够力与注意<含驾技>影响力正比于当事人责任，事故就是二者叠加的结果。

因为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(称不当力)以及其他因素对把握行为的影响力；而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(称注意<含驾技>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(称注意<含驾技>影响力)与不可抗力(称注意<含驾技>不能力)之和；所以发生事故的过失心理程度(即过错力)等于注意<含驾技>不够力与注意<含驾技>影响力之和，合称注意<含驾技>不力。

所以，三三归一定理的原则 2 为：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。

2.3. 事故基本特性 5 导出原则 3

事故基本特性 5: 没有注意时间没有制动距离，那么对事故双方讲是没有责任，但这个“客观情况”的制造者是有责任的。也就是说事故当事人责任可以突破当事双方，由第三或第四方承担。

因为 2.2 所说的不可抗力(称注意<含驾技>不能力)，可以是真正的不可抗力，也可以只对事故双方讲是不可抗力，而这个不可抗力的制造者是第三或第四方的义务人，那这个事故当事人责任就由第三或第四方承担。比如道路的视距、摩擦系数不达标，造成事故当事方没有注意时间没有制动距离，那么对事故双方讲是不可抗力，而这个“客观情况”的制造者——道路提供者就要承担事故的当事人责任。

所以，三三归一定理的原则 3 为：当事人责任不限于当事双方。

2.4. 事故基本特性 6 导出原则 4

事故基本特性 6: 注意<含驾技>影响力与注意<含驾技>不够力，能够根据现场数据与各方运动状态

进行对应的刻画、比较后，得出相对定量的结论。

事故可以是一方人车路协调失效造成(单车事故)，但更多的是双方在形成一个共同系统时，由于时空的冲突使双方人车路协调失效而造成。因此双方时空把握失效的过失心理，在事故现场人车路失调的数据中能够找到，但由于双方已成同一个系统，各因素呈竞合、对应与作用状态，因此，没有数据找不到原因，没有对应的比较就确定不了作用的大小。

所以，三三归一定理的原则 4 为：没有比较就没有相对定量的当事人责任。

2.5. 事故基本特性 7 导出原则 5

事故基本特性 7：事故发生的原因就是事故不能避免的原因。

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。

所以，三三归一定理的原则 5：事故发生的原因与不能避免的原因对等。

2.6. 四个事故基本特性导出原则 6

事故基本特性 8：机动车驾驶人有双重的注意义务，非机动车驾驶人和行人只有单个注意义务。

由于机动车的物理特性与人车路协调的实际难度，法规赋予了机动车驾驶人特殊的义务——业务上的注意义务，一个行人在道路上行走、一辆非机动车在道路上行驶，他们要遵守交通法规履行通行上的注意义务，一辆机动车在道路上行驶，驾驶人不仅要遵守交通法规履行通行上的注意义务，还要履行业务上的注意义务(即驾驶义务)，这是法规的要求与规定。

事故基本特性 9：机动车驾驶人的驾驶等级越高，对其注意义务的要求就越高；机动车的质量、速度越高，对驾驶人注意义务的要求也就越高。

由于机动车的质量、速度越高其动能与势能越大，人车路协调的难度也越大，因此法规规定了不同的车型，必须持有与之相对应等级的驾驶资格证方可驾驶^[1]。

事故基本特性 10：公路的等级越高、车流量越大，对道路建设者、管理者、使用者安全义务的要求就越高。

道路交通安全义务不仅交通参与者必须履行，道路建设者、养护者、路政管理者、安全管理者等建设与提供者也都要履行；而且公路的等级越高、车辆设计速度越高、车流量越大，对他们的要求就越高；这也是法规的要求与规定。比如，“公路法”^[2]中的“公路工程技术标准”，对公路的等级作了规定。再比如，对交通流的安全管理，交通流密度很低时“流速”就很快，安全隐患是车速；密度渐渐增大时，安全隐患是车辆的互相干扰；密度再增大至大部分车尾随前车之后时，安全隐患是超车；交通安全决策和管理部门要对各类安全隐患进行分类，并采取措施分别管理，否则就是失责。

事故基本特性 11：法规等级越高，权威就越大，颁布者的责任也越大。

法规是道路交通安全的协调者、引导者、命令者，因此其有较大的强制力；由于下位法规不能与上位法规有抵触，否则就是无效；因此，法规等级越高权威就越大，颁布者的责任也越大。就我国目前的道路交通安全法规体系讲，对最重要的东西没有明确。比如，“我国道路交通安全法”^[1]没有明确道路交通安全的第一大敌是注意<含驾技>不够力(或称分心驾驶)，而没有“驾驶人驾驶机动车时必须集中注意(或严禁分心驾驶)”的条款规定，没有明确道路交通安全的第二大敌是注意<含驾技>影响力(或称侵犯性驾驶)，虽然对酒驾的侵犯性驾驶行为进行严厉打击，但对道路建设者、养护者、路政管理者、安全管理者、车辆制造者等造成侵犯性驾驶的行为没有进行严厉打击。又比如，“我国道路交通安全法”第 22 条^[1]没有进一步授权制订“机动车驾驶人安全驾驶行为规范国家标准”。再比如，“我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“运用本法规让行规则的前提是双方同时进入路口”这句最关键的话。所以，我国目前的道路交通安全法规颁布者是失责的。

因此，道路交通安全直接有关人员不仅包括交通参与者(即道路使用者)，还包括道路建设者、养护者、路政管理者、安全管理者、车辆制造者以及最重要的法规制订者尤其是颁布者，而且他们义务的起点是不等同的。

所以，三三归一定理的原则 6：事故中直接有关人员的基础义务是不等同的。

2.7. 事故基本特性 12 导出原则 7

事故基本特性 12: 制订道路交通安全法规的根本目的是为了保障人权, 尤其是最基本的人权即生命权与健康权。

机动车交通是被允许的危险, 发展机动车交通的目的是更好地享受人权, 发展道路交通运输不能以牺牲人权为代价, 所以, 道路交通安全的宗旨是保障人权尤其最基本的人权。因为道路交通安全的第一大敌是注意<含驾技>不够力(或称分心驾驶), 所以要保障人权就必须严禁分心驾驶; 因为道路交通安全的第二大敌是注意<含驾技>影响力(或称侵犯性驾驶), 所以要保障人权就必须严厉打击造成侵犯性驾驶的行为, 同时必须严格规范、杜绝侵犯性驾驶行为的产生。“绝对的注意”、“绝对的不受影响”就是为了保障最基本的人权。

所以, 三三归一定理的原则 7: 保障最基本人权为宗旨。

以上七大原则不是三三归一定理的方法与步骤, 而是应用时的指导思想。

3. 应用举例

例: 在南北向路宽 56 米东西向路宽 5 米的四叉路口, 乙(女 63 岁)骑三轮自行车由西向东直行, 甲驾轿车由南向北直行, 双方在路口内距东侧路边 10 米、距北侧路边 3 米处相撞, 造成乙死亡, 轿车左右前轮制动印长各为 9 米、7 米, 三轮自行车倒地后划印长 6 米。问: 当事人责任如何?

3.1. 应用三三归一定理鉴定事故原因

根据双方“人”“车”“路”失调的“长”“宽”“高”尺寸, 乙进入西侧路边 46 m 后被撞, 以三轮自行车车速 2.75 m/s 算, 乙进入西侧路边 16 s 后被撞; 16 s 对一辆时速 36 km/h 的轿车就是 160 m, 而根据甲车制动印三轮自行车划印长度, 判断甲车时速在 36 km/h 以上, 而且甲进入南侧路边只有 2 m; 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。根据三三归一定理的原则 1, 事故原因是甲注意(含驾技)不够、未注意并让行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路口, 所以不能用右侧车先行的让行规则。

3.2. 补充

1) 该事故由于双方进入路口的时空相差较大, 所以不用车速鉴定也能作出结论, 但如果车速鉴定结论是甲超速行驶, 则其负全部当事人责任。2) 如果西侧有让行标志, 由于双方不是同时进入路口, 乙无需让行, 标志对乙不起作用; 因为乙在路口西边时还看不到甲, 要求她让违反客观实际。3) 如果南北向道路为没有封闭的施工路段, 则根据原则 3、原则 6, 施工单位与监督施工的部门要承担一定的当事人责任。如果事故又发生于晚上, 施工单位虽有“施工路段注意安全”的提醒牌, 但没有路灯照明, 则施工单位与监督施工的部门共同承担事故的同等当事人责任; 因为既然通车, 就必须达到通车道路的标准。则根据原则 4、原则 7 乙无事故当事人责任, 甲也承担事故的同等当事人责任。

4. 结束语

1) 三三归一定理是根据事故现场的信息与数据, 来鉴定事故原因并确定当事人责任的道理, 事故发生的实质就是“公共的”人车路失调, 法规就是根据失调的机理来设定的。

2) 以上七大应用原则, 必须贯穿于鉴定行为的全过程, 才能有效。

3) 三三归一定理不仅是为了准确、规范地处理交通事故, 更是为道路交通事故预防、法规制订、安全教育、道路建设、车辆制造与改进等, 提供建议与意见。

4) 三三归一定理的事故原因鉴定, 包含并超越了物证鉴定、司法鉴定、技术鉴定、心理鉴定, 是一种系统的人性鉴定。

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(修正)[Z], 2007.
- [2] 中华人民共和国第十届全国人民代表大会常务委员会. 中华人民共和国公路法(修正)[Z], 2004.
- [3] 中华人民共和国国务院. 中华人民共和国道路交通安全法实施条例[Z], 2004.