

# Hazard Anticipation Principle of Road Traffic Accident Prevention

Jianfei Huang

Traffic Police Station of Zhejiang Hangzhou Public Security Bureau Da Dong Jiang Branch, Hangzhou  
Email: [hj557588@163.com](mailto:hjf557588@163.com)

Received: Oct. 11<sup>th</sup>, 2014; revised: Nov. 12<sup>th</sup>, 2014; accepted: Nov. 20<sup>th</sup>, 2014

Copyright © 2014 by author and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

---

## Abstract

This thesis complements the hazard anticipation principle of road traffic accident prevention. Firstly, the definition of hazard anticipation principle is supplemented. Secondly, the origin of characteristics and hazardous nature of road traffic accident on the basis of the reasons of accidents is analyzed. On the basis of classifying the accident original hazard levels, this thesis proposes three principles of hazard anticipation principle. Thirdly, another three principles of hazard anticipation principle are put forward according to the analysis of our national inadequate accident hazard origin based on the classification of these accidents hazard levels. Fourthly, the goal of these six principles is pointed out, which not only can restore the true features of road traffic accidents but also provides the true theory for road traffic accident prevention.

## Keywords

Hazard Anticipation Principle, Principle

---

# 道路交通事故预防的提前识险定理之原则

黄剑飞

浙江省杭州市公安局大江东区(原萧山区之一)分局交警大队, 杭州  
Email: [hj557588@163.com](mailto:hjf557588@163.com)

收稿日期: 2014年10月11日; 修回日期: 2014年11月12日; 录用日期: 2014年11月20日

## 摘要

本文对道路交通事故预防的提前识险定理进行了补充，一是补充了提前识险定理的含义。二是从事故发生的原因出发，分析了道路交通安全(即事故)的特点与事故危险的本质来源，在对本质来源的事故危险程度进行分类的基础上，提出了提前识险定理的3个原则。三是分析了我国目前不足的事故危险来源，在对不足来源的事故危险程度进行分类的基础上，又提出了提前识险定理的3个原则。四是指出提出原则(共6个)的目的，既是为了还原道路交通安全的本来面目，更是为了对道路交通事故预防提供真实理念。

## 关键词

提前识险定理，原则

## 1. 引言

笔者认为，道路交通事故预防的提前识险定理是指：根据道路交通安全的义务人在立法(规)、执法(规)、管理、教育、生产与经营、具体交通行为中，因未履行安全义务而产生的事故危险，以及自然因素产生的事故危险，通过认识危险、纠正立法(规)、履行义务、消除危险而进行事故预防的过程。笔者对提前识险定理的应用做过具体陈述与举例，但对其含义与原则没有正式提出来，现特作补充。

笔者从事故发生的原因出发，分析了道路交通安全(即事故)的特点与事故危险的本质来源，以及我国目前不足的事故危险来源，在对二种来源的事故危险程度进行分类的基础上，提出提前识险定理的6个原则。

## 2. 事故危险的本质来源

### 2.1. 安全特点与事故危险

(1) 笔者认为，事故就是用路人(尤其是机动车驾驶人)在运用共同的空间时对自身运动体时空把握失调而造成的“碰撞(含碾压与翻车的碰撞)”，所以事故肇因(即发生)因就是：用路人未履行注意义务的程度、其他义务人安全义务未履行对用路人注意义务履行的影响程度、不可抗的客观自然因素对用路人注意义务履行的影响程度三者叠加的结果。其他义务人不仅包括其他用路人，还包括供路人(含建造、许可、维护)、供车人(含制造、销售、许可)、供驾驶人(含教授、许可)、安全执法规与管理人、立安全法规人，他们构成了道路交通安全的所有义务人。

所以，笔者认为道路交通安全(即事故)的特点之1：事故肇因就是用路人注意不够与注意影响叠加的结果。

由于道路交通本身存在“固有危险(包含在不可抗的客观自然因素内)”，故机动车也被称作“被允许的危险”，所以道路交通必须具有严格的安全义务(包括用路人的注意义务)，只有所有义务人严格履行安全义务，才能到达“不危险”“被允许”的境界。因此，用路人的注意不够与注意影响都是**事故危险**。

(2) ①来看一起事故：**(例 1)**甲驾轿车与前方同向行驶左转弯乙骑的二轮电动车相撞，造成乙受伤。事后乙称转弯前开转向灯并从反光镜中看后面没车才转的，看的距离是近20米，即将完成转弯时被撞，甲称看到对方时相距只有近20米，连忙刹车就相撞了，之前没看到对方。因为乙不是机动车驾驶人只能看到这个距离，甲作为高速运动的机动车的驾驶人，在这个距离时看到对方那就来不及了，但如果甲驾驶的是电动车那就来得及。因此，机动车与非机动车、行人是不同的。

②可见，由于机动车的速度、质量、操作难度远高于非机动车，使得机动车驾驶人不仅要遵守交通法规履行通行上的注意义务，还要履行业务上的特殊义务(即驾驶上的注意义务)。

所以，笔者认为道路交通安全(即事故)的特点之 2：机动车驾驶人有双重的注意义务，非机动车骑行人和行人只有单个注意义务。

如果机动车驾驶人没有履行这个业务上的特殊义务，那就是**事故危险**。

(3) ①来看二起事故：**(例 2)**甲驾油罐车与右侧同向行驶乙骑的二轮电动车相刮，造成乙受伤。事后甲称很远时好像前方有个“小东西”，后来听到车右侧有声音，从反光镜中一看见一辆电动车倒地了。由于油罐车体积大、车身高，故注意的难度增大，甲在电动车离开其视线范围进入其车身下的关键距离处未注意到对方，但如果甲驾驶的是轿车则再近也看得到。**(例 3)**一条高等级公路上，甲驾轿车由北向南行驶与由东向西横过道路乙骑的二轮电动车相撞，造成乙死亡。事后甲称道路中间的绿化丛太高而看不到电动车，等看到时已经相撞。由于机动车是高速运动的机器，具有强大的惯性不是马上就能停车的，所以，供路人、立安全法规人必须给驾驶人必要的反应时间与制动距离，如果没有那就是没有履行安全义务。

②可见，机动车的质量与速度越高、体积越大，则驾驶人的反应时间就越少、注意难度就越大、道路承载也越大。公路的等级越高车速就越快，车流量越大车辆间的干扰就越大，这不仅使驾驶人注意的难度增大，对道路的安全要求也更高了。因此，机动车的质量与速度越高、体积越大、公路的等级越高、车流量越大，对用路人的注意义务及供路人、供车人、立安全法规人、安全执法规与管理人等安全义务的要求也越高。

所以，笔者认为道路交通安全(即事故)的特点之 3：机动车的质量体积与速度越大、公路的等级与流量越高，对道路交通安全义务人安全义务的要求就越高。

如果义务人没有随之增大安全义务的履行要求，那就是**事故危险**。

(4) ①由上可知，行人、非机动车骑行者、驾驶人构成了用路人。道路建造人、许可人(道路使用的允许人)、维护人构成了供路人，他们业务上的特殊安全义务各不相同，如对道路安全视距许可人有“规定”义务建造人有“执行”义务。供车人包括制造人、销售人、许可人(出厂与销售的允许人)，他们业务上的特殊安全义务也各不相同，如车辆销售的许可人有禁止超标电动车销售的义务。供驾驶人包括驾驶的教授人、许可人(驾驶资格的允许人)，许可人有对学员进行考试的安全执法规与管理义务。执法规人由执法人与执规人组成，安全管理人是对道路交通安全的行政管理，立法规人业务上的特殊安全义务就是立法规义务。因此，各义务人安全义务的内容与作用是不同的。

②由于道路交通是人车路组合而成，因此供路人、供车人、供驾驶人之间的安全义务互相影响、互相连接，这是同一层次的三类义务人；而各类义务人中仍有不同的义务人，如供路人中的建造人、许可人、维护人，他们之间的安全义务也互相影响、互相连接。供驾驶人、供车人、供路人产生了驾驶人、非机动车骑行者、行人，他们构成了用路人，这是另一层次的一类义务人；由于用路人的每个个体都已经完成了人车路的组合(行人只有人路)，所以用路人的安全义务除了与自己的车、自己在用的路之间有影响与连接外，主要是个体与个体之间在运用公共的道路时的互相影响、互相连接，事故就是两个空间上最近的用路人之间安全义务的连接断裂(即义务未履行)。要保证安全就必须对人的行为进行某些限制，这就是法规(法律与规章)，由于用路人是道路交通的直接进行者，又是安全的直接受害人，也是安全的最知情人，所以用路人是道路交通安全的主人，因此法规必须由用路人来制定，即由用路人选出的代表成为立法规人，这是又一层次的一类义务人；由于事故不只是用路人的交通行为造成，车辆、道路、驾驶等对事故的影响也很大，因此法规不仅要限制用路人的交通行为，对供车人、供路人、供驾驶人等的行为也要进行限制，也就是说法规必须将所有义务人的安全义务都连接起来。有了法规就有了安全执

法规与管理人这类义务人，这又是一个层次的一类义务人；于是就进行执法规与管理了，但用路人要选出代表来监督执法规与管理人。

③由于法规是道路交通安全最权威的协调者，而安全义务又包含了用路人的利益，因此，如果法规不是用路人来立，则用路人的权力被略夺、利益(包括生命与健康)被出卖。

④由此可见，各层、各类、各种、各个义务人的安全义务都互相影响、互相连接、各层之间还形成循环，而且，安全义务的连接与循环不能断裂。

所以，笔者认为道路交通安全(即事故)的特点之 4：道路交通安全义务人之间的安全义务互相影响、互相连接、形成循环，这种连接与循环不能断裂。

如果连接与循环断裂，则阻止危险叠加的自我防御体系被破坏，那就是**事故危险**。

## 2.2. 本质来源

因此，事故危险总的来说来源于：用路人注意义务履行不够、其他义务人安全义务未履行、不可抗的客观自然因素三者的叠加，而导致用路人车辆把握失调造成的碰撞(含碾压与翻车的碰撞)。

所以，事故危险总的来说就是可能导致事故发生的诸因素。它包括：用路人注意不够的危险、其他义务人安全义务未履行对用路人影响的危险、不可抗的客观自然因素(包括道路固有危险)对用路人影响的危险。

## 3. 本质来源导出的原则

### 3.1. 事故危险程度的分类

(1) 根据前面所述，笔者认为第一类最严重的事故危险是这二种情况：

①用路人因分心而没有注意

如果用路人没有注意就如同闭眼开车、瞎子上路、撞了才知道，对交通安全是毁灭性的；如(例 2)属于已接近这种情况。

②用路人因受严重的侵犯性影响而无法注意

无法注意也是毁灭性的，如(例 3)用路人没有反应时间，同没有注意效果一样。

(2) 第二类较严重的事故危险是这二种情况：

①用路人因部分分心而注意不全

如(例 1)就属于这种情况。

②用路人因受侵犯性影响而注意受损

比(1)②程度低就属于这种情况。

(3) 第三类一般程度的事故危险是这种情况：

①用路人注意程度完全但注意仍受影响。

因此，事故危险的程度与用路人的注意程度呈反比、受影响程度呈正比，即从本质上讲事故危险与义务人安全义务的内容、程度均相对应。

### 3.2. 导出的原则

(1) 根据前面的认识，所以，提前识险定理的**原则 1**：危险义务相对应。

(2) 根据前面的认识，用路人的注意不够是最容易直接达到最严重事故危险的行为，而且，用路人的注意不够也是对自己最大的注意影响。

所以，提前识险定理的**原则 2**：连续注意不分心。

(3) 来看例子：**(例 4)**甲驾轿车与前方同向行驶左转弯乙骑的电动车相撞，造成乙受伤。事后甲称看到乙时相距有 60 来米，当双方相距只有 10 来米时乙左转弯、连忙刹车就相撞了。该例中乙没有告知转弯而对甲造成注意影响，但是不是就没有办法知道乙要转弯了？那倒不是！乙为什么要转弯？因为现场上乙行驶方向的左前方有一小路口，乙行驶的位置已接近这个路口，因此乙的运动趋势将往这个路口。**(例 5)**一轿车直线行驶，两侧机动车道与非机动车道分隔的白实线向前延伸，突然前方右侧的白实线变成白虚线，那这里肯定有路口或有人进出的大门。因此，潜在信号是能够存在的，可以根据潜在信号提前识别前方交通体的运动趋势。有了这个思想余下的事就好办了，**(例 4)**的方法一：甲按喇叭告诉乙后面有车。方法二：甲松开油门减速看乙是否真的转弯，转弯避开、不转弯(过了该转弯的位置)就超过。笔者只鼓励第一种，第二种由驾驶人自己决定，因为如果鼓励第二种，等于鼓励对方用路人可以不履行告知转弯的义务。如果用路人未履行安全义务的行为可以鼓励，那么其他义务人如供路人、供车人、安全执法规与管理人等未履行安全义务的行为是不是也可以鼓励了？

所以，提前识险定理的**原则 3**：前方有险早识别。

## 4. 目前不足的事故危险来源

### 4.1. 立法规中的不足

根据前面所述，我国目前道路交通安全的立法规中存在不足，来看例子：**(例 6)**我国目前的《中华人民共和国道路交通安全法》**[1]**没有明确道路交通安全的最大危害(对用路人个体讲)是注意不够(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，这使分心驾驶被“鼓励”了，这是最大的**事故危险**(对用路人群体讲)。可能有人要说：虽然法律没有严禁分心驾驶的规定，但《中华人民共和国道路交通安全法》**[1]**第 22 条不是有“机动车驾驶人应当遵守道路交通安全法律、法规的规定，按照操作规范安全驾驶、文明驾驶。”的规定，笔者的回答是：不错，但一个安全法律连其头号“敌人”都不禁止，这个法律还有魂吗？这个危险还不够大吗？以笼统的“安全”、崇高的“文明”来代替有故意掩盖之嫌，而且“操作规范”在哪里？**(例 7)**我国目前的《中华人民共和国道路交通安全法》**[1]**没有明确道路交通安全的极大危害(对用路人个体讲)是注意影响(尤其是侵犯性影响)，虽然对醉驾的侵犯性影响行为“刑法”中作了补充并进行严厉打击，但对供路人(含建造、许可、维护)、供车人(含制造、销售、许可)、供驾驶人(含教授、许可)、安全执法规与管理人等造成的侵犯性影响行为，《中华人民共和国道路交通安全法》**[1]**与“刑法”中都没有进行严厉打击的规定。《中华人民共和国道路交通安全法》**[1]**对道路使用安全技术条件也只有少量而模糊的规定，却没有推出《道路使用安全技术条件国家标准》，这使供路人造成的影响甚至侵犯性影响的违法甚至犯罪行为始终存在，这是极大的**事故危险**(对用路人群体讲)。比如：建造的公路视距严重不够，导致用路人没有反应时间而发生死亡事故(例 3 就是其中之一)，法律没有规定这种行为是犯罪，而实际上它就是供路人造成的犯罪行为。**(例 8)**我国目前的《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》**[2]**没有在规定的诸多让行规则前加上“运用本条例让行规则的前提是双方同时进入路口”这个最重要的大前提，这使先后通行没有边界了，比如：机动车在远处时非机动车还看不到怎么叫它让行？非机动车已经先到路口机动车怎么能够不让行？从而使持高速交通体用路人的双重注意义务被“隐瞒”了，这是很大的**事故危险**(对用路人群体讲)。**(例 9)**我国目前的《中华人民共和国道路交通安全法》**[1]**、《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》**[2]**、《“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”，其中有的与安全关系很小甚至没有，但对其他义务人(如供路人、供车人、供驾驶人、安全执法规与管理人)的安全义务不是“没有规定”就是“少而模糊”，比如：《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》连非机动车的载物尺寸都规定得很精确，却对道路的视距、摩擦系数没有规定，导致视距、摩擦系数不够的道路到处存在。这既不是真正的道路交通安全立法规理

念，更是**事故危险**(对用路人群体讲)。

## 4.2. 供路供车等中的不足

我国目前道路交通安全的供路、供车、供驾驶、安全执法规与管理中存在不足，来看例子：**(例 10)**有的地方政府允许质量、动力、车速均超过非机动车标准的电动车销售，从而对道路上所有用路人都造成影响甚至侵犯性影响。电动车超标就不能上牌、却可以销售与上路，怎么回答老百姓的质问？这是一种实在的**事故危险**。**(例 11)**有的供路人、安全执法规与管理人，在高等级、高流量的公路上不设立体交通而设平面交通又设(红绿)信号灯，造成驾驶人因来不及看清这么小的灯而发生死亡事故。信号灯只适用于城市道路高等级公路上不能用，否则就是**事故危险**。**(例 12)**一条车流量很大的高等级公路上设限速 40 公里 / 小时的标志，是为了安全还是为了罚款？而且，真的安全吗？对一辆车是越慢越安全，但对交通流并非如此，因为车车都快一车慢则车车冲突一车，车车都慢而一车快则一车冲突车车，因此交通流如水流遇不平(即冲突)会起旋涡、起险情。一辆大客车有故障停在车流量大的路口于是事故频发，这种情况笔者目击过。所以，扰乱交通流就是不安全就是**事故危险**。**(例 13)**一货车途径一桥时见桥头有“危桥”字牌而停车犹豫，后驾驶人见比他大的货车经过都没事也驾车过去，在桥上因把握车辆时踩了一脚刹车而桥突然断裂，车桥坠入河中、造成车内一人死亡。这是供路人、安全执法规与管理人只履行提醒义务没有履行阻止义务(即拦住桥面)，履行安全义务不全而对用路人的注意程度造成侵犯性影响，因此履行安全义务不全就是**事故危险**。**(例 14)**有的地方政府、安全执法规与管理人，对驾校资助、指导不力，导致教练没有将“驾驶上的注意方法”教给学员。是对专业教育的管理义务履行不够，这既是一种**事故危险**也违背了特点之 4。

## 4.3. 法规与管理的组织不足

我国目前道路交通安全法规与管理的组织上存在不足，来看例子：**(例 15)**《中华人民共和国公路法》[3]第 26 条规定“公路建设必须符合公路工程技术标准”，《公路工程技术标准》[4]也有关于公路建设的标准规定，但由于其没有“如果不履行要承担什么责任”的规定，而“安全法”[1]中又没有这方面的规定，“公路法”[3]又与“安全法”[1]分离，使这些标准既没有成为法律义务也没有成为安全义务。这既是特点之 4 说的安全义务的连接断裂，也造成了安全执法规与管理人无权对供路人执法规，这是“无法消除？”的**事故危险**。**(例 16)**有的地方交通局与城建局既是自己领域的执法规人又是供路人，而真正的供路人又是地方政府，这使他们不仅对自己领域内的违法规行为不执行，而且自己的安全义务也不履行了，甚至安全义务不设定了。安全义务是客观的，不履行就是**事故危险**。

## 5. 不足来源导出的原则

### 5.1. 事故危险程度分类的补充

(1) 前面 3.1 所说的第一类最严重的事故危险还包括：

①②(同前无补充)。

③(补充)我国目前法规对用路人的分心驾驶及用路人之外的严重侵犯性影响行为没有禁止即没有义务。

法规没有设定义务，那等于没有注意(即严重的分心驾驶)与无法注意(即严重的侵犯性影响)是合法的、可行的，对道路交通安全是毁灭性的。如(例 6)、(例 7)中的严重侵犯性影响、(例 8)，(例 8)虽然对高速者不是无法注意，但对低速者是属于无法注意。

(2) 前面 3.1 所说的第二类较严重的事故危险还包括：

①(同前无补充)。

②用路人因受侵犯性影响而注意受损，还包括(例 13)。

③(补充)我国目前法规对用路人之外的侵犯性影响行为没有禁止即没有义务如(例 7)与(例 9)中的侵犯性影响。

(3) 前面 3.1 所说的第三类一般程度的事故危险还包括：

①用路人注意程度完全但注意仍受影响，还包括(例 10)、(例 11)、(例 12)、(例 14)、(例 15)、(例 16)。

②(补充)我国目前法规对用路人之外的影响行为没有禁止或限制即义务不明如(例 9)中的影响、(例 14)、(例 15)、(例 16)。

③(补充)我国目前法规与管理的组织不明行动随意即义务连接断裂如(例 10)、(例 11)、(例 12)、(例 14)、(例 15)、(例 16)。

因此，事故危险的程度还与立法(规)、执法(规)、管理、教育、生产与经营、具体交通行为的正确、准确程度呈反比，即从实际上讲事故危险与义务人安全义务的内容、程度也相对应。

## 5.2. 导出的原则

(1) 如果法规设定的义务不准确、不全面，那这个道路交通系统先天不足、不会安全。根据前面认识，我国目前的道路交通安全法规必须纠正、必须重新设定义务。首先必须明确严禁分心驾驶，并规定鲁莽驾驶与轻率驾驶为犯罪，粗心驾驶与疏忽驾驶而不顾及他人的行为也为犯罪，因为他们都是分心驾驶的表现。其次，必须推行《道路使用安全技术条件国家标准》、《机动车驾驶人安全驾驶行为规范行业标准》，并对其中制造严重事故危险的行为规定为犯罪。再次，让行规则的“双方同时进入路口”这个最重要的大前提由实体法规定，具体规则可由“行政规章”规定。还次，纠正目前法规不限低速、驾驶人没有自由驾驶权、没有防卫性驾驶义务等的缺点。还有，必须全方位设定并连接各层、各类、各种、各个义务人的安全义务。等等！

所以，提前识险定理的**原则 4**：纠正法规重定义务。

(2) 因为中国特色的政治制度，所以消除危险首先要从上面开始并从上而下，上面不消除危险就可能永远存在，因为下面很难消除上面的，即消除危险从领导开始。其次，为了防止“从领导开始”难以进行，就必须保证各个执法部门的独立性，只有各部门行动独立才能互相制约、互相挑剔、互相监督，如果由某个部门来“牵头”“协调”“领导”那他自己的义务就不履行了。再次，必须保证交警执法的独立性，交警必须对任何人(包括政府)未履行安全义务而造成对用路人注意影响的行为都有权执法。等等！

所以，提前识险定理的**原则 5**：从上而下行动独立。

(3) 要全面消除事故危险，就必须建立特点之 4 所述的道路交通安全系统循环结构，只有遵循科学才能避免前面说的不足，才能全面消除。

所以，提前识险定理的**原则 6**：建立循环全面消除。

## 6 结束语

(1) 提前识险定理是根据事故肇因与义务未履行所产生的事故危险的对应关系，来预防道路交通事故的肯“定”道“理”，其原则也是在此基础上提出来的。

(2) 以上 6 个原则第 1 个是属性原则，第 2、3 是用路人(尤其是机动车驾驶人)的行为原则，第 4、5、6 是针对不足的行动原则。它们针对的是道路交通安全行动的所有义务人，因此，提前识险定理及其原则是道路交通事故预防的真实理念。

(3) 用路人不是奴隶，他人安全义务未履行是他人制造的危险是他人的错，没有必要去替他人受过、

替他人承担义务。用路人是道路交通安全的主人，道路交通安全的所有义务人都必须为其提供服务(管理的实质就是服务)，用路人也有权对他们提出要求与“控告”。当然，用路人也是义务人，必须履行自己的义务。

(4) 声明：笔者称呼“定理”，目的是为了还原道路交通安全的本来面目，一旦“完全还原”那这个称呼也就自行消失。

### 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 (2009) 中华人民共和国道路交通安全法. 中国法制出版社, 北京.
- [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.
- [3] 中华人民共和国第十届全国人民代表大会常务委员会 (2004) 中华人民共和国公路法. 中国法制出版社, 北京.
- [4] 中华人民共和国交通部 (2004) 公路工程技术标准. 人民交通出版社, 北京.