

Principle of Attention Maintenance Theorem of Road Traffic Security Operation

Jianfei Huang

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

Received: Feb. 11th, 2014; revised: Mar. 4th, 2014; accepted: Mar. 15th, 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 article supplements attention maintenance theorem of road traffic security operation from three aspects. Firstly, this article perfects the implication of attention maintenance theorem. Secondly, this article puts forward the 8 major principles of attention maintenance theorem on the basis of analyzing the 7 basic characters of road traffic security and deficiencies of the 5 operations. Thirdly, this article points out that the purpose of putting forward the principles is not only for restoring true features of road traffic security, but is also for instructing specific practice of road traffic security.

Keywords

Attention Maintenance Theorem; Principle

道路交通安全行动的注意维护定理之原则

黄剑飞

浙江省杭州市公安局萧山区分局交警大队，杭州
Email: [hj557588@163.com](mailto:hjf557588@163.com)

收稿日期：2014年2月11日；修回日期：2014年3月4日；录用日期：2014年3月15日

摘 要

本文对道路交通安全行动的注意维护定理进行了补充，一是对注意维护定理的含义进行了完善，二是在

剖析道路交通安全7个基本特性、5个目前行动中不足的基础上，提出了注意维护定理的8大原则，三是指出提出原则的目的，既是为了还原道路交通安全的本来面目，更是为了指导道路交通安全行动的具体实践。

关键词

注意维护定理；原则

1. 引言

笔者认为，道路交通安全行动的注意维护定理是指：运用法律(含立法与司法)、行政(含执法与管理)、教育(含专业与大众)的手段，对导致用路人注意影响的行为，对用路人自身注意不够、注意影响的行为，进行规范、引导、戒惩，以消除用路人的注意不够与注意影响而达到安全交通的目的。

笔者对注意维护定理的含义与应用做过具体陈述与举例，但对其原则没有正式提出来，现特作补充。

笔者根据事故发生人车路协调的机理、道路交通系统安全运行的特性、道路交通安全行动的实际效果、道路交通安全的法理等，结合实践与理论，提出以下7个道路交通安全的基本特性、5个目前行动中的不足，并由此导出注意维护定理的8大原则。

2. 基本特性导出的原则

2.1. 基本特性 1，导出原则 1

基本特性 1：事故是用路人注意不够与注意影响叠加的结果。

因为事故就是用路人在运用共同的空间时对各方(也可以只是自己一方)运动体时空把握的失调而造成的“碰撞”，所以事故发生的原因即“原因力”，就是用路人把握行为的不当(称“不当力”)与其他因素对把握行为的影响(称“影响力”)之叠加。“不当力”即为用路人自身未履行注意义务的程度(称“自身注意不够力”)与自身安全义务未履行对自身注意义务履行的影响程度(称“自身注意影响力”)之叠加。“影响力”是其他有关人安全义务未履行对用路人注意义务履行的影响程度(称“他人注意影响力”)，与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(称“自然注意影响力”)之叠加。

原因力中的人为因素(称“人为原因力”)，即用路人的“自身注意不够力”、“自身注意影响力”与“他人注意影响力”之叠加，等于事故所有有关人未履行安全义务的程度(即“过错力”)之总和。而且，事故“人为原因力”中的“各细力”，与“过错力”中的“各细力”一一对应。因为设定义务的目的是为了保障“不出事故”的权利，出事故就是对权利的侵犯，权利与义务一一对应，此其一；其二，事故发生的原因就是事故不能避免的原因，原因与结果也一一对应。

所以，注意维护定理的原则 1：安全危害一是注意不够二是注意影响。

2.2. 基本特性 2，导出原则 2

基本特性 2：如果发生了事故，那么其他有关人安全义务未履行对用路人注意义务履行的影响是可能存在的。

前面所说的“他人注意影响力”如果程度大的话，可以造成对用路事故双方讲是“不可抗的客观因素”，但这个因素的制造者可能是第三或第四方的义务人，那这个第三或第四方就要承担未尽安全义务的事故当事人责任(即原因责任)。比如：道路的视距不够导致用路人没有反应时间，摩擦系数不达标导致用路人没有制动距离，那么对用路事故双方讲是“不可抗的客观因素”，而这个因素的制造者——

道路提供者就要承担未尽安全义务的事故当事人责任。“他人注意影响力”如果程度不大的话，那也是事故的原因(对应的过错)之一。

前面所说的“自然注意影响力”，是指完全的不可抗的客观自然因素对用路人的影响，是意外事件的因素，比如，浓雾导致视距不够、泥石流冲垮路上的车辆。

所以，注意维护定理的原则 2：安全义务不限于用路人。

2.3. 四个基本特性，导出原则 3

基本特性 3：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。

由于机动车的物理与人车路协调的特性，使得机动车驾驶人必须具备特殊的义务即业务上的注意义务，也就是说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)，这是道路交通系统安全运行的必然要求，但我国现有法规只有少量的最基本规定，如驾驶机动车必须持有驾驶证。

基本特性 4：机动车的质量与速度越高、体积越大，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，体积越大注意的难度越大，因此机动车的质量与速度越高、体积越大，人车路协调的难度也越大，对其注意义务的要求也就越高，这也是道路交通系统安全运行的必然要求。但我国现有法规也只有少量的最基本规定，如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。

基本特性 5：公路的等级越高、车流量越大，对道路的建设者(含决策、监理与施工)、养护者、路政与安全的管理者、用路人等安全义务的要求就越高。

道路交通安全义务不仅用路人必须履行，道路的建设者(含决策、监理与施工)、养护者、路政与安全的管理者等道路的共同提供者也都要履行，而且公路的等级越高、车辆设计速度越高、车流量越大，对他们的要求也就越高，这也是道路交通系统安全运行的必然要求，目的就是为减小对用路人的注意影响。但我国现有法规也只有少量的最基本规定，比如，《中华人民共和国公路法》[1]中的“公路工程技术标准”[2]对公路的设计、等级、结构、安全要求的一些规定。

基本特性 6：法规等级越高，权威就越大，颁布者的安全责任也越大。

任何一个系统的运行都有自己的规律与特点，有人参与的系统为了保证其正常运行，就必须对人的活动进行某些限制，这就是法规。因此法规是道路交通安全的协调者、引导者、命令者，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，制订者尤其是颁布者的安全责任也越大。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，《中华人民共和国道路交通安全法》[3]没有明确道路交通安全的第一大敌是注意不够(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。再比如，《中华人民共和国道路交通安全法》[3]第 22 条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”。又比如，《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》[4]没有在规定的诸多让行规则前加上“运用本法规定让行规则的前提是双方同时进入路口”这句最关键的话。从而使持高速交通体的用路人的双重注意义务被“隐瞒”、分心驾驶被“鼓励”了。

没有明确道路交通安全的第二大敌是注意影响(尤其是侵犯性影响)，虽然在实践中对醉驾的侵犯性影响行为运用“刑法”进行严厉打击，但对道路建设者(含决策、监理与施工)、养护者、路政与安全的管理者等道路的共同提供者，以及车辆制造者、车辆经销商、经销的管理者等造成的侵犯性影响行为，没有运用“刑法”进行严厉打击，这体现了权利的不平等，使用路人尤其是弱势用路人的基本权利得不到保证。

比如，虽然对机动车管理推出了《机动车运行安全技术条件》的国家标准，但对道路提供者却没有推出《道路使用安全技术条件》的国家标准，《中华人民共和国道路交通安全法》[3]对道路使用安全技术条件只有一些笼统而模糊的规定，这使道路的共同提供者造成的影响甚至侵犯性影响的违法甚至犯罪行为逍遥法外。

所以，我国目前的道路交通安全法规颁布者是失责的。

因此，道路交通安全的直接有关人员不仅包括用路人，还包括道路的共同提供者、车辆制造者、车辆经销商、经销与运用的管理者、执法者以及最重要的法规制订者尤其是颁布者，而且他们的安全义务是不等同的，即法规制订者(义务的设定者)尤其是颁布者最大、执法者其次、供路人(不含道路施工者)及决策与管理者(含车与路及交通)再次、道路施工者及车辆制造与经销商还次、用路(含用车)人最小。

注意维护定理的原则 3：有关人的安全义务不等同。

2.4. 基本特性 7，导出原则 4

基本特性 7：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(即生命与健康权)。

机动车是被允许的危险，发展机动车交通的目的是为了更好地享受人权，发展道路交通运输不能以牺牲人权为代价，所以，道路交通安全行动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、第二大敌已明确，所以要保障人权就必须严禁分心驾驶，必须严厉打击造成侵犯性影响的行为，同时必须严格规范以杜绝分心驾驶和侵犯性影响行为的产生。

所以，注意维护定理的原则 4：保障基本人权为宗旨。

3. 行动中的不足导出的原则

3.1. 行动中的不足 1，导出原则 5

由此可见，道路交通这个系统运行是否安全有效，首先，要看安全义务的设定者尤其是法规的颁布者的心是否正、义务设定是否符合系统运行的真理。其次，要看执法者心是否正、是否针对道路交通安全的危害核心进行打击。再次，要看道路的共同提供者(不含道路施工者)、行政决策与管理者(含车与路及交通)的心是否正、维护的行动是否有效。还次，要看道路施工者及车辆制造与经销商、教育者的心是否正、维护的行动是否到位。最后，才是用路(含用车)人的行为是否安全。

行动中的不足 1：就我国目前道路交通安全法规体系看，颁布者是失责的，因为：除了如 2.3 所说法规中最重要的思想、最重要的标准没有颁布外，法律还“实际上规定”交警只有权管安全而无权管路，即路与安全分别立法各自为政，从而导致道路交通安全的维护行动始终低效，此其一；其二，将交警置于县级政府的行政部门内，对政府未履行安全义务而造成对用路人注意影响的行为无法戒惩。

因此，要维护道路交通安全这个系统，首先必须重新立法，将公路法、道路交通安全法等纳入一本“道路交通安全法”内，将安全置于最高位置，下设公路建设与使用条例、安全通行规则、路政管理条例、机动车生产及销售与使用条例等，同时补齐“最重要的思想、最重要的标准”。其次必须保证交警执法的独立性，将交警从政府的行政部门内分离出去，以保证对政府未履行安全义务而造成对用路人注意影响的行为有权执法。

所以，注意维护定理的原则 5：立法一体执法独立。

3.2. 行动中的不足 2，导出原则 6

行动中的不足 2：就我国目前看，各级政府及其所属的行政部门在路网规划、道路设置、资金分配、

车辆制造与经营、驾校设置等的行政决策行为中，在道路建造、车辆销售、驾校运行、路政与安全管理等的行政管理行为中，不按标准与法规(指现有的)、未履行安全义务(指客观的)而造成对用路人注意影响的行为可以说比比皆是。

比如：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灯的行为，导致驾驶人因看不清这么小的灯、来不及停车而发生死亡事故。比如：建造的公路出现视距严重不够的行为，导致用路人没有反应时间而发生死亡事故。比如：对驾校资助、引导不力，导致教练没有将真正的安全技能教给学员的行为。比如：允许质量、动力、车速均超过非机动车标准的电动车销售，造成对道路上所有的用路人都造成影响甚至侵犯性影响的行为，当然也包括对电动车驾驶人自身的影响。等！

因为，安全义务越高者对应的责任也越大、危害也越重。因此，法律打击必须由上致下，即首先对各级政府及其所属的行政部门的行政决策行为中未履行安全义务而造成对用路人注意影响的行为进行法律打击，其次，对行政管理行为中未履行安全义务而造成对用路人注意影响的行为进行法律打击。再次，对道路施工者及车辆制造与经销者的生产销售行为中未履行安全义务而造成对用路人注意影响的行为进行法律打击。最后，才是对用路人的技术性违规进行提醒、处罚。也就是说法律打击必须从安全义务高者开始向低者层层延伸，这才是真正的道路交通安全执法理念。当然，法律打击并不是说全由交警部门包办，象销售可由工商部门进行，生产可由安全生产监督局负责，关键是准确、有力。

而我国目前的道路交通安全法规，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，但对行政决策者、行政管理者以及供路人、车辆经销者等的安全义务没有规定或规定极少，导致交警天天对用路人进行法律打击，对其他人则不打击，这不是真正的道路交通安全执法理念。

所以，注意维护定理的原则 6：法律打击从上而下。

3.3. 两个行动中的不足，导出原则 7

先看例子，比如，常常看到这样的宣传标语，“禁止酒驾请从您做起”、“请您不要超速行驶”、“醉酒驾驶一律刑拘”。那是不是对“你”讲对“我”就不讲？再比如，在某些路口设置高度很低的活动型红绿灯，讲是“为了安全”，诸不知你的红绿灯高度够吗？结果是后车看不到这么低的灯而出事故。到底是为了安全还是为了控制他人？又比如，交警夜间在公路甚至高等级公路上“抓违法”，讲是“为了维护安全”，可路上的驾驶人注意得了吗？你是在“维护安全”还是在制造事故？还比如，将燃汽油的小排量摩托车上非机动车牌照，你是在制造侵犯性影响还是在消除它？等！

故行动中的不足 3：特权思想严重，带头挑战交通安全。

先看例子，比如，交警甲在执勤中与驾驶无牌二轮摩托车的乙相遇，甲示意检查，乙调转车头驾车就逃，甲气愤异常驾车追赶，双方速度越来越快，数公里后乙因注意受侵犯性影响而一头撞在一对向行驶的货车上而死亡。要知道乙只是交通违规者而不是刑事犯罪分子，即使是刑事犯罪分子刑警们也不用这种方法去“打击犯罪”。

故行动中的不足 4：将普通的交通违规当成治安违法甚至故意犯罪来对待。

因此，运用法律(含立法与司法)、行政(含执法与管理)的手段要把握好用权的边界(即真正的规范与良知)，把握不好就会造成侵权甚至出现错案。就我国目前的道路交通安全法规体系看，实体法如《中华人民共和国道路交通安全法》[3]、行政规章如《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》[4]以及地方规章中规定的安全义务性质也是不同的，因此只有实体法有规定的才能称“违法”，其余只能称“违规”，这也是有边界的。从道路交通系统安全运行的必然要求看，“最大”的交通违规是出事故，从社会安全的性质看，“最大”的治安违法是故意犯罪。

所以，注意维护定理的原则 7：自身做起把握边界。

自身做起把握边界不光是执法者要做到，道路交通安全行动的所有人都要以此为自律，虽然各类人的义务不同，但自律的境界相同。

3.4. 行动中的不足 5，导出原则 8

由于机动车在运动中具有 $1/2 mv^2$ 的动能与 mgh 的势能，如果其发生碰撞、翻车、碾压等事故，其将释放出巨大的能量，谁吸收了这股能量谁就受伤、受损。因此，机动车是危险的机器，机动车驾驶人必须具有专业的避险能力。培养驾驶人的机构是驾校，由于缺少资金的资助或补贴，我国目前的驾校只教学员应对考试，而不教他们安全技能，此其一；其二，我国目前对道路交通安全的教育，也只局限于遵守交规、宣传于大众等城市低速交通的范围，甚至对幼儿圆的小孩“教育到位”，而对真正的专业人员即驾驶人、真正的专业运输线即公路尤其是高等级公路、真正的专业知识即安全知识尤其是安全技能的教育却“几乎空白”，导致有的用路人甚至有的执法者，连最基本理念即制定交规(即使是现有的)的目的就是为了确保安全都不知道，于是为“守法”而“机械地遵规”为“违法”而“积极地罚款”，安全在哪里却不知道。

行动中的不足 5：我国目前的教育引导“重城市与大众、轻运输线与专业”。

所以，注意维护定理的原则 8：教育引导抓住专业。

由于经济的发展，道路交通安全出现了新的情况，如：车辆拥有家庭化、道路车流高密化、城市道路高速化、驾驶人员社会化、驾车上路经常化等，而驾驶人的安全技能却是越来越低能化。因此，对驾驶人安全技能的培养已刻不容缓。

4. 结束语

1) 事故发生的实质就是“公共的”人车路失调，法规的义务应该根据失调的原因来设定，注意维护定理就是根据事故发生的原因与义务未履行的对应关系为核心，来维护道路交通安全的坚“定”道“理”，其原则也是以此核心为立足点，在分析了道路交通安全的基本特性与行动中的不足的基础上提出来的。

2) 以上八大原则，前四个是侧重特性的原则，后四个是侧重行动的原则，它们针对的是包括道路的共同提供者、法规制订者尤其是颁布者、用路人等在内的，道路交通安全行动的所有人，因此，它们是维护道路交通安全的“行动纲领”。

3) 道路交通系统安全运行有其自己的特性，系统维护也有其自己的行动准则，只有还原其本来面目并遵循它的特性与准则才能有效维护，注意维护定理及其原则正是这种“还原”与“遵循”的结果。

4) “一切由心而起”，如果不根除心中的“利益杂念”，则道路交通安全这个大系统的“集成”结果仍将偏离方向，对用路人的注意维护也将始终低效，那么安全交通也近乎是一句空话。

声明：笔者称呼的“定理”，也只是为了还原道路交通安全本来面目的需要，一旦还原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 (2004) 中华人民共和国公路法. 中国法制出版社, 北京.
- [2] 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.
- [3] 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.
- [4] 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.