

敦宁.论“海上航行安全事故罪”的独立化设置——以刑法中的类型思维为视角[J].中国海商法研究,2022,33(3):3-14

论“海上航行安全事故罪”的独立化设置

——以刑法中的类型思维为视角

敦 宁

(大连海事大学 法学院,辽宁 大连 116026)

摘要: 中国刑法将海上交通事故与道路交通事故一并纳入交通肇事罪的规制范围,与刑法中的类型思维不相吻合。海上交通事故不仅在危害后果、事故成因和行为主体上具有自身的类型化特征,而且在刑事归责的条件与逻辑、“因逃逸致人死亡”的责任形式等方面也需要进行特殊考量。按照当下的交通肇事罪归责模式,一些实践问题并不能得到妥善解决。因此,适当的做法是在立法上对交通肇事罪进行类型化分割,独立设置“海上航行安全事故罪”。在具体的设置形式上,既要关注海上交通事故的特殊性,也要注意罪刑体系整体的协调性。同时,设置该罪之后,亦需制定专门的司法解释,以对其入罪条件和处罚标准等作出明确的规定。

关键词: 海上交通事故; 经验类型; 刑事归责; 独立化; 犯罪设置

中图分类号: D924.3 **文献标志码:** A **文章编号:** 2096-028X(2022)03-0003-12

On the independent setting of “maritime traffic accident crime”

—from the perspective of type thinking in criminal law

DUN Ning

(Law School, Dalian Maritime University, Dalian 116026, China)

Abstract: Chinese criminal law incorporates maritime traffic accidents and road traffic accidents into the scope of the regulation of the traffic accident crime, which is not consistent with the type thinking in criminal law. Maritime traffic accidents not only have their own typified characteristics in terms of harmful consequences, accident causes and behavior subjects, but also require special consideration in terms of the conditions and logic of criminal imputation, and the form of responsibility for “death due to escape”. According to the current mode of imputation of traffic accident crime, some practical problems cannot be properly resolved. Therefore, the appropriate approach is to classify the traffic accident crime in legislation, and set up the “maritime traffic accident crime” independently. In terms of the specific setting form, attention should be paid not only to the particularity of maritime traffic accidents, but also to the coordination of the overall crime and punishment system. At the same time, after setting up the crime, it is necessary to formulate a special judicial interpretation to make clear the conviction conditions and punishment standards for the crime.

Key words: maritime traffic accidents; type of experience; criminal imputation; independence; crime setting

近年来,在海洋强国和“一带一路”倡议的双重驱动下,海上交通运输在中国交通和物流体系中所占的比重显著增加。然而,与之相伴而生的是,船舶在海上航行过程中所发生的各类交通事故也呈

现出了不断高发的态势。例如,从2011年到2016年,中国通航水域船舶碰撞事故就由366件增加到1624件,增幅达344%;触撞事故也由40件增加到305件,增幅达663%;触礁事故则由10件增加到82

收稿日期:2021-10-07

基金项目:2019年度国家社科基金一般项目“预防型犯罪的法治体系构造研究”(19BFX068),2021年度中华全国总工会重点研究项目“海员权益保障与海上交通事故刑事归责的协调化研究”(84210006)

作者简介:敦宁,男,大连海事大学法学院教授、博士生导师。

件增幅达720%。^{[1]294-295}从2016年到2020年,虽然中国从事运输的船舶水上交通事故的总体数量有所下降,但各类事故所造成的死亡和失踪人数仍然居高不下^①。并且随着船舶系统技术可靠性的提升,在造成海上(水上)交通事故的因素中,人为因素还占据了很大比重。例如,2016年,中国共发生了14起死亡失踪5人以上的水上交通事故,其中除“川广元客1008”轮发生事故的主因是自然灾害外,其余事故均与人为因素有关。^[2]在此背景下,单靠民事和行政手段已不足以对海上公共安全形成良好保障,刑法在这一方面应当体现出自身的责任担当。

但是,受到存在数千年的内陆文化的影响,中国传统思维中存在“重陆权,轻海权”的问题,在刑事立法中体现为长期以来以陆上犯罪作为重点打击对象,基本上很少关注涉海领域危害行为的特殊性。^{[3]67}比如,在交通事故犯罪方面,《中华人民共和国刑法》(简称《刑法》)针对飞行和铁路运输的特殊性,专门设置了重大飞行事故罪(第131条)和铁路运营安全事故罪(第132条),而海上交通事故则缺乏专门的规制。当然,从条文内容来看,《刑法》第133条规定的交通肇事罪同时规制了发生在陆地道路和海上(水上)的交通事故。不过,该罪重点规制的显然是陆地道路上交通肇事的情形,这一点从2000年《最高人民法院关于审理交通肇事刑事案件具体应用法律若干问题的解释》(简称《交通肇事解释》)中可得到体现。而海上交通事故的表现情形毕竟与陆地道路上的交通事故存在差异,适用主要规制后者的司法标准或判断逻辑难免会存在一定的“不适应性”。故此,有学者提出,应将船舶肇事情形从交通肇事罪中剥离出来,单独设置“重大航行安全事故罪”;^{[1]21}或者针对水上交通事故的情形,专门设置“水上航行责任事故罪”。^[4]在此基础上,便可通过相应的司法解释对该种犯罪的适用作出独立规定。

尽管上述立法建议有一定的合理性,但在刑法中决定是否专门规定某种犯罪,并非仅仅关注某种行为的发生领域或相关的司法疑难,更重要的是要考虑其是否具有类型性意义,即是否符合刑法(立法)中的类型思维。刑法中的类型思维,也可称为类型化思维,是指对具有刑法意义的个别现象进行归纳、提炼(即共性抽象),从而作出一定归类,进而又将此归类在共性范围内予以个别解释或运用的刑法

认知思维。^[5]类型是抽象的概念与具体个案之间的“中间形态”,其反映的是某一类行为或事实的共性特征,对类型的整体认识有助于提升法律适用的稳定性或妥当性。所以,“制定法的任务就是将大量形态各异、极端错综复杂的生活事件,以可概观的方式进行分类,用清晰易辨的特征加以描述,只要其在法律意义上被认为是‘相同’者就被归于一类,并且被赋予相同的法律效果。”^{[6]552-553}也正是在此意义上,考夫曼明确指出“立法成功与失败,端赖立法者能否正确地掌握类型。”^[7]虽然类型思维并非刑法学的专属思维方式,但是,“在刑法的体系性思考中,类型性的思考方法也许是最为重要的。”^[8]因为,无论是刑法分则每一章或每一节对某一类犯罪的概括,还是相关条文对某一种犯罪的具体规定,暗中运用的都是类型化的思维方式。就各罪而言,其所体现的就是构成要件的类型化功能。由此,可以说,“刑事立法作为一种类型构建的过程,其立法技术的选择,实质上就是某种类型描述技术的选择。”^[9]

另外,如上所述,制定法上对规范类型的划分,主要关注的是其在法律意义或法律效果上是否具有一致性,而非仅仅依据行为的发生场所、领域或具体的表现形式。从这一角度出发,就如同刑法不能按照行为发生在陆地还是水上来区分多数犯罪一样,将交通肇事罪简单划分为陆地和水上两种犯罪类型,也未必是合理的。因为在内河或湖泊发生的小型船只交通事故,在法律规制层面显然不能与海洋上的船舶交通事故相提并论。就这一点来讲,海上交通事故可能才更加具有刑法上的类型意义。基于此,笔者立足于刑法中的类型思维,对海上交通事故的类型特征、刑事归责特殊性及其独立化犯罪设置形式展开深入的分析与说明,从而力求在交通事故犯罪体系中实现相对合理的犯罪类型划分。

一、海上交通事故的经验类型特征

在刑法适用中,所谓的“三段论”逻辑推演只是犯罪认定的最后阶段,它只有在准确、合理地理解法律大前提与具体案件事实小前提之后才能发挥作用,所以犯罪认定的重点应当是正确理解法律大前提与具体案件事实小前提。^{[10]74}而这一任务是否能够完成,则在很大程度上取决于某种犯罪的构成要件设置是否准确涵盖了其背后的经验类型,即通常可以想象到的、具有某种共性特征的犯罪表现图像。

^① 具体数据可参见《2020年中国水上交通事故发生数量、死亡失踪人数、沉船数量、搜救成功率及人为因素致因防控措施分析》,访问网址: <https://www.chyxx.com/industry/202108/970583.html>。

因为司法人员在面对某种法律规范时,浮现在脑海中的并不是抽象的概念,而往往是由相关典型案例所辐射的犯罪共性轮廓或图景,所以具体案件事实是否符合某种法律规范,直观的判断依据就是其是否符合这种轮廓或图景。在刑法理论中,贝林(Beling)之所以将犯罪的构成要件作为类型性的“观念形象”,^[11]其根据正在于此。因而,立法者在制定罪刑规范时,必须要在比较意义上准确把握住某种犯罪的经验类型特征,为合理的司法适用提供保障。对此如拉伦茨所言“某种类型不仅应被观察并在内在的直观中被再生产出来,而且某类型中足以区分于其他类型的特征也要被认识到。”^{[6]579}

在交通事故犯罪体系中,从抽象的概念层面而言,发生在空中、陆地和海洋的交通事故都可称为“交通事故”,但其相应的经验类型显然是不同的。《刑法》对重大飞行事故罪和铁路运营安全事故罪的独立化设置,体现了对其背后特殊经验类型的关注,如飞行器和火车的驾驶与操控方式、违章行为的表现形式,以及事故危害后果的具体样态等等。但是,对交通肇事罪的设置则在很大程度上忽视了海上交通事故的特殊性。在实践中,由于交通肇事罪多涉及的是道路交通事故,司法人员在处理海上交通事故时,必然会遭遇个案情形与脑海中所预设的经验类型之间存在冲突的问题。因为与前者相比,后者在危害后果、事故成因和行为主体等方面均有所不同。

(一) 危害后果的多样性与严重性

在陆地道路上发生的交通事故多表现为碰撞事故,其所造成的危害后果主要包括三类,即致人死亡、致人受伤和造成财产损失。《刑法》规定的交通肇事罪中的危害后果,也正属于这三类。但是,海上交通事故却存在多种表现形式,如碰撞事故、搁浅事故、触礁事故、触碰事故、自沉事故、火灾、爆炸事故,等等。在这些事故类型中,除可能造成致人死亡、受伤和财产损失的危害后果外,还多会出现其他的后果形式。

其中,比较典型的就致人失踪。所谓失踪,即失去踪迹,是指在现有的救援条件和搜救努力下,既找不到被害人本人,也找不到其尸体的情形。在道路交通事故中,死亡或受伤人员一般都在现场或被送往医院,因而很少出现被害人失踪的情况。即便在河流、湖泊等内水发生的交通事故中,由于水浅流缓、事故现场相对固定,通过现场、周边、上下游的搜救或打捞,也多能找到被害人或其尸体,所以致人失

踪的几率也较小。而在海上交通事故中,由于风高浪急、水域广阔、海水深不可测,再加之有效救援也往往不能及时进行,故经常出现致人失踪的情形。考虑到海上的特殊情况,人员失踪基本上可以等同于人员死亡,但由于未找到尸体,不能绝对排除生还的可能,故只能认定为失踪。^[12]在司法实践中,一般也不会将失踪解释为死亡或重伤。例如,2004年,九江水域发生的“2·2”特大水上交通肇事逃逸案”就造成了5人失踪,但检察机关认为失踪既不是重伤也不是死亡,从而认定本案不符合起诉条件。^[13]因此,从法律评价上讲,失踪显然是海上交通事故中一种相对独立的危害后果形式。

另一种经常出现的危害后果就是造成海洋污染。由于海上的大型船舶多靠燃油驱动,且基于海上运输需求,其所存储的燃油量也往往较大,因此一旦发生碰撞、搁浅、沉没等交通事故,极易发生溢油或漏油,从而对海洋环境造成严重污染。同时,国际原油运输也基本上是通过海上油船来进行的,这类船舶发生事故后,更易造成严重的溢油污染后果。在中国,虽然从未发生过万吨以上的特大船舶溢油事故,但几千吨级别的溢油事件发生概率越来越高。^[14]而如果海上船舶本身装载的是危险化学品等货物,发生交通事故后也同样会造成严重的海洋污染。在司法实践中,对于海上船舶溢油等造成的海洋污染,通常按财产损失来计算(如治理污染的清污费投入),但这种污染后果却并不单纯是清污费等财产损失,而是对水域生态环境和自然资源的损害,即侵害的是自然环境这一独立法益。^[15]这一法益涉及人类的基本生活条件,很多情况下是难以用金钱来计算的,所以造成海洋污染也属于一种相对独立的危害后果。

此外,由于海上航行的多为大型船舶,不仅船舶本身造价高昂,且往往搭载人数众多、装载货物庞大;再加之远离陆地,发生事故后也很难得到及时、有效的救援;因此,一旦发生海上交通事故,其后果的严重性一般也要高于陆地道路上的车辆交通事故。例如,仅就人身损害后果而言,中国在2017年共发生海船交通事故34件,造成的死亡、失踪人数为73人。^[16]而据有关数据统计显示,2017年,中国道路上发生的汽车交通事故是139412件,造成的死亡人数为46817人。^[17]也就是说,平均每起海船交通事故会造成2人以上死亡或失踪,其要远远高于汽车交通事故的平均致死率(约为33.6%)。至于每起事故可能造成的财产损失,汽车交通事故则更

不能与海上船舶交通事故相提并论。《刑法》之所以单独规定重大飞行事故罪与铁路运营安全事故罪,在一定程度上也是考虑到了其危害后果的严重性,而对交通肇事罪的规定,则显然忽视了道路交通事故与海上交通事故在这方面的差异。

(二) 事故成因的综合性与复杂性

在陆地道路交通事故中,由于自然环境和车辆本身的介入因素相对较少,故事故成因多缘于人为因素。而在海上交通事故中,虽如上文所言,人为因素在事故成因中所占的比重也较大,但由于海上的航行环境较为复杂,在特定环境下船舶本身又难免会出现适航性的问题,所以事故的发生往往是综合因素所导致。例如,有关学者通过对辽宁海域的海上交通事故进行调查研究发现,各类交通事故主要由四方面因素造成,即环境因素、船舶因素、管理因素和人为因素;其中,每一种类型的交通事故,都是由人为因素和其他方面的因素共同导致。^[18]也有学者将导致海上交通事故的因素概括划分为两类:一类是主观因素,即人的不安全行为,主要是指航行人员和管理人员的失误;另一类是客观因素,即物的不安全状态,包括船舶因素和环境因素存在的隐患。^[19]从这一角度来讲,可能多数海上交通事故的发生都同时存在着主、客观两个方面的因素。

另外,也正是海上交通事故成因的综合性,造成了其因果关系表现(及判断)的复杂性。对此如有学者所言“‘人、船、环境、管理’各要素在海上交通事故中以各自可能的危险状态呈现,多个要素之间盘根错节、重叠交叉、先后出现并引发海上交通事故类犯罪的构成要件结果。其中,航行风险的多元复合性是导致海上交通事故类犯罪因果关系复杂性的根源。”^[20]⁸⁰而且,与陆地道路上的交通事故多存在相对固定的现场或痕迹不同,海上交通事故的证据获取易受到季节、洋流以及船舶自身的操控状况的影响,一旦发生碰撞等事故后,“现场”随即移动或者消失,事后的沉船打捞等证据收集工作也可能会导致船舶肇事痕迹的破坏。^[21]²²这样也就进一步增加了海上交通事故之因果关系判断的复杂性。

(三) 行为主体的组织性与分工性

尽管事故成因有所不同,但各类交通事故均是由行为主体的驾驶行为所引发的,这也是一个基本事实。此处的“行为主体”主要指的就是驾驶人员。而在不同的驾驶活动中,驾驶人员的组成形式也并不相同。

由于陆地道路上的驾驶环境相对简单,车辆体

型较小,也便于控制,所以通常为一人单独驾驶。而海上的航行环境则较为复杂,天气、水文情况变幻莫测,加之船舶体型巨大、设备众多,往往需要多人操作才能完成航行任务。在此情况下,为了保证船舶安全航行和作业,船舶所有人、经营人或管理人必须按照相关国际公约和国内法规的要求,为所属船舶配备足够数量的合格船员。并且,这些船员也并非松散的组合,而是有着严格的组织性与分工性。一般来讲,根据船员的岗位和职责,可以分为管理级、操作级和支持级三个级别。管理级对应的职务是船长、大副、轮机长和大管轮;操作级对应的职务是二副、三副、二管轮、三管轮和无线电操作员等;支持级是在管理级和操作级人员的指定下履行特定任务的责任级别,对应的是一般水手和机工等普通人员。根据具体驾驶业务划分,除船长负责船舶航行和管理的总体事务外,其他船员通常分属于甲板部和轮机部两个部门,前者主要负责驾驶设备、助航仪器的操控和管理以及货物的装卸和照管等工作,后者主要负责主机、锅炉、辅机及各类机电设备的使用、管理和维护等工作。

在实践中,正是由于海上船舶的驾驶人员具有组织性与分工性的特征,在发生海上交通事故时,对行为主体的责任追究也就有别于陆地道路或一般内水(普通的河流、湖泊)中的交通事故。就这一点而言,飞行事故和铁路运营事故也具有与海上交通事故类似的特征,但《刑法》在具体犯罪的设置上显然忽视了后者的特殊性。

二、海上交通事故刑事归责的特殊考量性

虽然经验类型上的特殊性对法律上的规范类型划分具有重要意义,但这也并不意味着经验类型可以直接上升为法律上的规范类型。因为在法律上,“类型总是与一定的意义、评价观点关联,这种意义、评价观点就是价值判断、利益衡量、目的考量,它不可能如概念的形式逻辑做到排除判断主体的主观认识。”^[10]⁷⁰或者,如有学者所言“不同事物之间的相似性只构成了潜在的经验类型,哪一种经验类型能够上升为规范类型,要看立法者选择什么样的分类标准;而这一选择,既不是被决定的,也不是任意的,它在很大程度上体现了立法者的信念、价值观念以及各种政策性的考虑。”^[22]也就是说,某种经验类型要上升为规范类型,除体现出生活事实上的特殊性外,必须要同时体现出其在法律或司法上的特殊意义,因而需要立法者基于特定的利益、价值或政策考

虑,在规范设计上予以特别对待。

在此基础上,对海上交通事故来讲,其能否上升为法律上的规范类型,主要指的就是有无必要在刑法中为其设置类似于重大飞行事故罪或铁路运营安全事故罪的独立犯罪类型。鉴于这种特殊犯罪类型的设置所要解决的并非是从无罪到有罪的问题,而是应否与其他类型的交通事故犯罪(特别是道路交通事故犯罪)区别对待的问题,所以,应予考察的核心内容是其刑事归责的条件或逻辑上是否存在特殊的要求,进而判断是否需要在立法上予以特别对待。从这一点出发,就海上交通事故的实际情况来看,答案应当是肯定的。

(一) 刑事归责前提条件的特殊考量

交通事故类犯罪均属于过失犯罪,且以行为违反相关交通运输管理法规为前提。同时,在《刑法》中,过失犯罪一般都属于结果犯,而结果犯的成立又以行为造成某种实害后果为前提条件。在发生了某种交通事故时,对行为人是否要进行刑事归责(即认定为相应的犯罪),首先就需要判断其是否满足了上述前提条件^①。而相较于陆地道路上的交通事故,对海上交通事故进行刑事归责的前提条件需要进行特殊的考量。

1. 行为违反前置法规定的特殊考量性

根据《刑法》第133条的规定,相关交通事故构成交通肇事罪的前提是行为“违反交通运输管理法规”。这里的“交通运输管理法规”,在范围上包括与道路交通和水上交通有关的所有法律法规。就道路交通而言,主要指的是以《中华人民共和国道路交通安全法》(简称《道路交通安全法》)为核心的相关法律法规;而海上交通所涉及的则是以《中华人民共和国海上交通安全法》(简称《海上交通安全法》)为核心的规制海上交通运输的相关法律法规。

对于道路交通法律法规来讲,由于其内容相对具体,社会公众对其的熟识程度也较高,因而行为是否违反这类法律法规并不难以确定,甚至单纯依靠常识、常理就可作出大致合理的判断。而行为是否违反海上交通法律法规,在判断上却具有一定的困难性。其原因一方面在于,无论是普通公众还是一般的司法人员,对这一领域都相对陌生。另一方面则是由于海上交通法律法规还往往会牵涉到相关的国际公约,如《国际海上人命安全公约》《国际载重

线公约》《国际海上避碰规则公约》等。因这些公约的内容繁多,国内法通常只能作出概括性的规定,所以对行为是否违反这类规定,必须要结合相关的国际公约才能作出合理和准确的判断。例如,对于船舶航行时所需遵守的规则,2021年修订后的《海上交通安全法》第35条第2款就只作出了概括性规定,即“船舶航行、停泊、作业时,应当遵守相关航行规则,按照有关规定显示信号、悬挂标志,保持足够的富余水深。”而这里的“相关航行规则”之具体内容,除参考有关的国内法规外,显然还需要结合相关的国际公约来加以确定。比如,在发生海上船舶碰撞事故时,对于行为人是否违反了航行规则,《国际海上避碰规则公约》就是一个绕不开的司法判断参考规范^②。

从立法层面来看,之所以单独设置重大飞行事故罪和铁路运营安全事故罪,一个重要的考量因素就是其前置法规定的特殊性。而海上交通法律法规同样具有特殊性,如果在立法上不加区分地将其归入交通肇事罪的前置法范围中,则其特殊性难免会被道路交通法律法规的普遍性所掩盖,进而导致司法人员忽视或放松对这类专门性法律法规的学习与把握,由此也就很可能造成司法判断上的失误或偏差。例如,依照海上航行规则,一艘船舶违反定制航线规则在水道上逆行时,对方正常行驶的船舶在发现这种情况时也有义务避让,如果没有避让,就需承担一部分责任。^{[20]81}这一规则与道路交通规则并不完全一致,习惯性地按照后者来判断,必然会影响到责任界定的合理性。

2. 可归责之危害后果的特殊考量性

根据《刑法》第133条的规定,只有在相关的交通肇事行为造成“致人重伤、死亡或者使公私财产遭受重大损失”的危害后果时,才可对行为人进行刑事归责。但如上文所述,海上交通事故经常造成的危害后果却并不仅限于以上三种类型,如致人失踪和造成海洋污染就属于多发性的两种危害后果。其中,因“致人失踪”不能绝对排除失踪人员生还的可能,故不能解释为“致人死亡”,更不能解释为“致人重伤”。固然,民法中存在“宣告死亡”的制度,但其却不能等同于刑法中的“致人死亡”。因为被宣告死亡的公民事实上仍然存在着“生”与“死”两种可

^① 从整体上讲,这种判断也是对交通事故进行刑事归责的第一步程序。

^② 当然,最终的裁判依据是有关的国内法规定,但在裁判过程中必须要结合该公约的具体内容来进行理解,特别是其中的一些技术性规定。

能性。而刑法上的“致人死亡”,则是指公民的一种真实死亡状态,对这一状态的确认必须要达到(绝对地)排除合理怀疑的程度,因此其显然不能等同于民法上的“宣告死亡”。不过,应当承认的是,在海上的特殊环境中,一旦出现人员失踪,则其存活几率无疑是非常小的。在此情况下,既然致人重伤尚可进行刑事归责,而“致人失踪”却不能进行刑事归责,这显然不利于实现刑事司法的公平公正性。造成海洋污染的情形也是如此,由于这种污染具有蔓延性和较难恢复性,其危害程度一般也并不低于单纯的财产损失。如果承认后者的可归责性,而不对前者进行归责,同样会影响到刑事司法的公平公正性。

另外,对于海上交通事故,在可归责的危害程度上也有必要进行特殊的考量。关于成立交通肇事罪所要求的结果危害程度,《交通肇事解释》作出了具体规定,概括来讲就是:在负事故全部或主要责任时,死亡1人或重伤3人以上,或者对造成的财产损失无能力赔偿数额在30万元以上,如果具有“酒后、吸食毒品后驾驶机动车辆”等特殊情形,则致1人以上重伤即可;而在负事故同等责任时,需造成死亡3人以上的结果。但是,如果对海上交通事故的刑事归责也参照上述标准来执行,就可能带来一定的问题。如上所述,由于海上航行风险较大,事故后果的严重性也普遍较高,如果将死亡1人作为通常的刑事归责标准,则难免过于苛刻。而且,正是因为海上航行风险较大,只有勇敢且富有挑战性的海员才能胜任这一职业。“在我国,海员作为海洋开发和水上交通运输的先行者,在建设交通强国、海运强国、服务长江经济带发展等国家战略及建设‘一带一路’等方面发挥着重要作用。”^[23]但是,受海上风险较大、工作中长期远离家庭等各种因素的影响,中国实际从事船上工作的海员数量(特别是高级海员的数量)已经出现了某种程度的下降。^[24]在此情况下,如果对海上交通事故的刑事责任追究又过于严格,则势必会对航海业乃至整体性海洋强国战略的推进产生不利影响。尽管海上交通安全问题也应当引起重视,但作为社会治理和社会控制机制的刑法是无法对社会发展需求视而不见的。

(二) 责任归属判断逻辑的特殊考量

在发生交通事故的场合,具备了可以进行刑事归责的前提条件,并不意味着相关行为人就要为此

承担刑事责任,而是需要在规范层面进一步考察,应否将危害后果的出现归属于人的行为,以及应归属于何人。由此才能最终确定刑事责任的有无及相关的责任人。而基于海上航行环境及船舶驾驶的特殊性,在海上交通事故之责任归属的判断逻辑上,也同样需要进行特殊的考量。

1. 责任程度的判断问题

在对交通事故进行刑事归责的过程中,责任程度的判断属于广义因果关系中的规范判断,即在肯定行为人的违规行为与结果的发生存在事实关联的基础上,从刑法规范的层面来判断该违规行为是否达到了可进行刑罚非难的程度。在《交通肇事解释》中,根据不同的危害后果,相应的责任程度要求被分为两类:一类是负事故全部或主要责任;另一类是负事故同等责任。从形式上看,这种对责任程度的要求和划分不能说不合理,但在具体判断上,对于道路交通事故和海上交通事故,无疑会呈现出难易程度的差异。就道路交通事故而言,由于驾驶环境或车辆本身的介入因素很少,所以对事故责任的判断,在很大程度上就是对当事人之间责任程度的划分,这并不难以实现。而在海上交通事故中,因特殊的驾驶环境(如大风、大雾、大浪、雷暴等)或船舶故障等介入因素较多,即使驾驶人员存在违规行为,也往往是与这些因素交织在一起,或者受特殊环境的影响导致自救、搜救困难,从而造成严重的交通事故。在此情况下,对行为人责任程度的判断,也就不能绕开这些客观因素,而径直以违规行为的样态或数量多少来进行判定。或者说,在海上交通事故的责任判断中,可能首先需要确定人为因素对事故的发生起主要作用,而后才会涉及到相关行为人承担责任或分配的判定问题。如果客观因素起主要作用,则应当直接排除对相关行为人进行刑事归责的可能性。

2. 责任人的确定问题

与陆地机动车的一人驾驶模式不同,海上船舶均为多人驾驶,且存在相应的组织性与分工性,因此在发生海上交通事故后,就会出现责任人的确定问题。比如,在多人均存在过失行为的情况下,究竟追究何人的刑事责任?在直接责任人出现过失行为的情况下,是否也要追究船长或其他责任人员的监督过失责任?在相关司法判例中,对可予以刑事归责的责任人的确定也各有不同。例如,在“陶承龙交通

肇事案”中,就只追究了二副陶承龙的刑事责任^①;而在“陈如海、林建交通肇事案”中,则同时追究了船长陈如海和二副林建的刑事责任^②。

与此相关,在具体的责任归属判断上,因道路交通事故一般并不存在责任人的确定问题,对其大体可通过相当因果关系理论来解决。而在海上交通事故中,因驾驶人员为多人,且引发事故的原因也较为复杂,所以通常需要借助更为细致的责任归属理论来解决,如客观归责理论^③。在中国,已经有学者对此展开了专门研究,并结论性地指出“囿于海上交通事故类犯罪的因果关系往往呈现多因一果或者多因多果的局面,而且不确定介入因素的出现客观上加速了整个因果关系进程,研究客观归责理论归责原则的借鉴对于明确海上交通事故类犯罪因果关系的证明范式,合理认定海上交通事故类犯罪具有重大的指导意义。”^{[20]86}另外,由海上船舶驾驶的团体协作性所决定,在责任应归属于何人的判断上,还往往需要拓展适用信赖原则。信赖原则主要适用于交通犯罪领域,原本用以解决被害人或第三人违反驾驶人的合理信赖时,对驾驶人所造成的危害结果予以免责的问题,现已拓展适用至具有组织性的团体活动中。例如,具体驾驶人员基于对船长的合理信赖,按照船长的指挥实施驾驶行为,即便过失地造成了交通事故,也不需承担刑事责任。当然,船长可能会为自己的指挥失误承担刑事责任。而在单人驾驶机动车的场合,则一般不会出现这样的情形,即使存在他人的错误指挥,基于驾驶人对机动车的独立支配性,发生事故后也不会免除驾驶人的责任。

(三)“因逃逸致人死亡”责任形式的特殊考量

根据《刑法》第133条的规定,交通肇事后“逃逸”是交通肇事罪的法定刑升格条件。其中,对单纯的“交通运输肇事后逃逸”,应适用“3年以上7年以下有期徒刑”的法定刑幅度;而如果“因逃逸致人死亡”,则应适用“7年以上有期徒刑”的法定刑幅度。从立法层面来看,由于交通肇事罪是过失犯罪,所以这里的“因逃逸致人死亡”也必然属于过失,即行为人对其逃逸行为所可能造成的死亡结果在主观上是出于“过失”(通常是过于自信的过失)。这一点从该情形的法定刑幅度上也可以得到体现。按照

这一立法导向,对于交通事故中因“逃逸”而致人死亡的情形,行为人原则上只需承担过失责任(只不过要加重处罚),除非还进一步实施了其他排除救助可能性的行为,才会例外地承担故意责任。例如,根据《交通肇事解释》第5条和第6条的规定,只有在肇事后将被害人带离事故现场隐藏或遗弃,致使被害人因无法得到救助而死亡时,对行为人才会以故意杀人罪定罪处罚。

《刑法》和司法解释之所以作出上述规定,在很大程度上是基于对道路交通事故的经验性认识。因为,陆地道路上的交通事故是发生在供公众通行的道路上,道路的“公共场所”性质决定了伤者进行自救或受到他人救助的几率都较高,所以,在行为人单纯“逃逸”的场合,因“逃逸”行为一般不具有对导致伤者死亡的完全支配性,故发生死亡后果后,通常只能认定行为人在主观上是出于过于自信的过失;而在行为人通过实施其他行为排除了伤者进行自救或受到他救的可能性时,则这种“过于自信”的心理便无从产生,故可将其认定为故意杀人。但是,在海上交通事故“逃逸”案中,行为人的责任形式(或罪过形式)却并不一定符合上述经验逻辑。主要原因就是,海上交通事故的发生场所是茫茫大海,而且很多情况下并无过往船舶,公共救援力量也很难及时赶到,因此在所谓的“黄金救援时间”里,无论是被害人实现自救还是获得他救,其几率无疑都较小。在此情形下,肇事船舶往往就成为被害人的“唯一救命稻草”,肇事逃逸便意味着对生命的放弃。^{[1]329}换句话说,在这样的场合,单纯的“逃逸”行为就能够取得对致人死亡的排他性支配,而并不需要行为人再去实施其他排除救助的行为。因此,在明知发生事故而“逃逸”,进而致人死亡时,也就很难说行为人在主观上仅是出于过于自信的过失。

在司法实践中,对于发生海上交通事故后“逃逸”并致人死亡的情形,也有认定行为人构成故意杀人罪的案例,如“陈君宏故意杀人案”^④。但是,受现行《刑法》和司法解释所确立的原则与例外模式的影响,类似的做法是比较少见的。并且,由于“因逃逸致人死亡”存在证明上的困难,这种加重处罚情节

① 参见山东省青岛市市北区人民法院(2019)鲁0203刑初22号刑事判决书。

② 参见福建省福州市中级人民法院(2014)榕刑终字第222号刑事裁定书。

③ 客观归责理论是德国学者罗克辛创建的一套体系性的责任归属理论。具体内容可参见克劳斯·罗克辛《德国刑法学总论(第1卷)》,法律出版社2005年出版,第245-274页。

④ 在该案中,被告人陈君宏违反交通运输管理法规,致使发生船舶碰撞事故,并在明知事故导致被撞船只船员落水时不及时履行救助义务,造成被害人死亡和失踪,从而被法院认定为故意杀人罪。参见浙江省宁波市北仑区人民法院(2013)甬仑刑初字第158号刑事判决书。

也很少适用。^{[21][2]}对海上交通事故来讲,这不仅有违罪刑法定原则和罪责刑相适应原则,也不利于对被害人员的生命权益进行有效的保护。

三、“海上航行安全事故罪”的独立化设置形式

由上可见,海上交通事故不但在经验类型上有别于道路交通事故,而且在刑事归责的前提条件和判断逻辑等方面也需要进行特殊的考量。如果维持现行立法不变,则势必需要在交通肇事罪内部另行设置一套有针对性的司法解释或归责模式,但这不仅会破坏个罪司法适用的统一性,也未必能从根本上解决问题。比如,仅就“致人失踪”的评价而言,司法解释就会陷入尴尬的境地。基于此,在立法上将海上交通事故上升为刑法中一种相对独立的规范类型,并对其进行独立化的犯罪设置,是很有必要的。同时,这一诉求也不能仅停留在倡导或建议层面,对该种犯罪的具体设置形式亦需要进行审慎考虑。

(一) 交通肇事罪的类型化分割与罪名确定

从世界范围来看,受地理环境、立法体系、立法理念等因素的影响,各个国家和地区对交通事故类犯罪的立法体例并不完全一致,但很多地方都对道路交通和其他领域的交通犯罪进行了区别对待。例如,《德国刑法典》(第315条a和第315条d)、《俄罗斯联邦刑法典》(第263条和第264条)和《日本刑法典》(第208条之二和第198条),就大体采取了这种立法模式。《刑法》在规交通事类犯罪时,也注意到了飞行事故和铁路运营事故的类型化特征,并分别设置了独立的罪名。但是,在道路交通事故和水上交通事故方面却进行了模糊化处理,将其统一规定为交通肇事罪,由此也就带来了诸多实践问题。

为了有效解决这些问题,下一步应继续推进这种立法方式,即对交通肇事罪进行合理的类型化分割。而在具体的分割方式上,所涉及的核心问题就在于:是将水上交通事故完整分割出来独立归罪,还是只将海上交通事故分割出来独立归罪?从学界目前的研究情况来看,支持前一种做法的论者较多。但笔者认为,从刑法的类型化要求来看,后一种做法可能才是更为合理的立法选择。理由在于:一方面,刑法中对类型的要求是其在整体上具有特殊表现或特殊意义,而非对其中某些特定情形的关照。在中国,尽管长江干线等特定水域所发生的大型船舶交通事故具有接近于海上交通事故的类型化特点,但大多数河流或湖泊中行驶的都是小型船只,甚至很

多都是人力船只,其所发生的交通事故显然并不具有海上交通事故的类型化特点。因此,从整体上讲,也并不适宜将内水交通事故与海上交通事故作为同一种犯罪类型对待。另一方面,虽然道路交通事故与内水交通事故发生的场所或形式不同,但在内水中小型船只居多的情况下,二者的危害后果、事故成因和行为主体等类型化特征并不存在显著差异,进而,在刑事归责的前提条件与判断逻辑上一般也不需要区别对待。所以,将二者作为同一种犯罪类型,维持交通肇事罪作为一般性规定的地位,也并无不妥。对此,正如有学者所言:“侵犯法益相同、主要特征相同的具体危害行为,外在表现形式或有差异,但个别要素的增减或差异并不影响归类于一个类型,因为它们‘侵害了某种法益应当受刑罚处罚’这一评价性观点下具有相同意义性。”^{[10]73}

在将海上交通事故从交通肇事罪中分割出来独立归罪之后,下一步就涉及到该种犯罪的罪名确定问题。罪名是对某种具体犯罪的称谓。对罪名的确定既要体现该种犯罪的主要特征,也需注意体系协调性,即同类罪名要尽可能体现出相似的设置特点。因分割后的交通肇事罪依然具有一般性规定的地位,故可沿用原罪名不变。而对于海上交通事故犯罪,则可参考同属于特别规定的重大飞行事故罪和铁路运营安全事故罪的罪名设置方式,将其罪名确定为“海上航行安全事故罪”。在中国“刑罚+行政处罚”的双层次制裁体系下,被纳入刑法规制范围的都是重大交通事故,所以具体罪名(及法律规范)中也可以不体现“重大”二字,这样既具有简洁性,也更有利于发挥刑法的一般预防功能。

(二) “海上航行安全事故罪”的罪状设计

所谓罪状,即“刑法分则条文对具体犯罪构成特征的描述”。^[25]广义的罪状既包括基本犯的罪状,也包括加重犯的罪状。由于交通事故类犯罪属于法定犯(又称行政犯)的范畴,所以其罪状中也包含行为违反前置法规定的内容。据此,对“海上航行安全事故罪”的罪状设计,就需要重点解决这些问题。

1. 行为违反前置法规定的内容

由于交通肇事罪的规制范围较广,所以《刑法》第133条将行为违反前置法规定的内容概括为“违反交通运输管理法规”。在将“海上航行安全事故罪”进行独立化设置之后,对该罪就不能再采取这种概括性规定的方式,而应对相关的管理法规进行明确的限定。参考《刑法》第131条(重大飞行事故罪)和第132条(铁路运营安全事故罪)的规定方

式,可将其具体规定为“海上船舶营运人员违反规章制度……”^①。这里的“规章制度”是指与海上交通运输有关的管理法规。这样,为保证该罪的合理适用,司法人员就必须对此类规章制度进行准确的把握。需要注意的是,此类规章制度在范围上并不仅限于《海上交通安全法》等专门规制海上交通运输的法律法规,也包括其他法律法规中涉及到海上交通运输管理的相关规定。但是,与海上交通运输有关的国际公约并不属于此类规章制度的范畴。在司法裁判过程中,相关国际公约的规定可以用作判断行为人是否违反此类规章制度的技术性参考,但不能成为直接的裁判依据。

2. 犯罪成立的结果条件

相较于道路交通事故,海上交通事故的危害后果具有多样性,所以,对成立“海上航行安全事故罪”的结果条件也就不能只限定为“致人重伤、死亡或者使公私财产遭受重大损失”。但如果对可能出现的危害后果进行一一列举,则不仅会使法条过于繁冗,也难免会因过于明确而影响其灵活适用,或者造成不当的类推解释现象。亦即,“极度的确定性反而有损确定性”。^[26]基于此,笔者建议,对“海上航行安全事故罪”成立的结果条件,可参照《刑法》第131条和第132条,将其概括性地规定为“造成严重后果”,具体表述为“……致使发生航行安全事故,造成严重后果的……”。至于这种后果的具体内容或者相应的入罪条件等,可以通过司法解释的方式加以明确。这样既维持了刑法的稳定性,也保证了司法适用的灵活性^②。

在此基础上,考虑到海上交通事故的特殊性,对于司法解释如何在“造成严重后果”的文义范围内具体设置该罪的入罪条件,也有必要进行探讨。关于《交通肇事解释》对交通肇事罪入罪条件的规定,上文已进行了说明。在实践中,基于海上航行和航行事故的特殊性,以及对航运业发展的关照,多数意见都认为应大幅提高海上交通事故的入罪标准。例如,就造成死亡结果而言,主流的意见认为应以“致3人死亡”为标准,还有意见认为应以“致10人死亡”为标准。^{[1]84}这些意见主要是参考了交通运输部

《水上交通事故统计办法》中对“重大事故”的界定^③。但问题在于:第一,该办法中对事故等级的划分并未明确区分行为人的责任程度;第二,刑法上对行为的危害后果及行为人责任程度的要求具有独立性,其也并不依附于行政法或行政管理上的要求;第三,鉴于铁路运营安全事故罪、重大责任事故罪、重大劳动安全事故罪等一般都是以“死亡1人或者重伤3人以上”作为入罪条件^④,如果大幅提高海上交通事故的入罪标准,可能还会牵涉到“同命不同价”的问题,对此也要引起注意。由此,关于海上交通事故的入罪标准,固然需要考虑海上的特殊环境与航运业的长远发展,但个体权益和底限性的公平正义原则也应当得到维护。换句话说,“不计任何社会成本而守护个体权利或者完全无视个体正义而维护共同体利益的立场都并不可取”,^{[27]18}如何在个体权利与公共利益之间获得适当的平衡,才是真正需要解决的问题。

从“平衡论”的立场出发,笔者认为,对海上交通事故入罪标准的确定,适当的做法是在不放弃“底限正义”的基础上,将事故的危害后果与对应的责任程度进行有所选择的合理化分配。具体而言,在司法解释中可作出如下规定:(1)造成死亡、失踪1人以上,或者重伤3人以上,负事故全部责任的;(2)造成死亡、失踪3人以上,或者重伤9人以上,负事故主要责任的;(3)造成死亡、失踪5人以上,或者重伤15人以上,负事故同等责任的;(4)对符合上述标准的案件,在量刑过程中应同时考虑事故造成的财产损失和海洋污染情况。采取这种规定方式的理由如下。

其一,所谓的“全部责任”,是指事故的发生完全是由行为人的“渎职”或违规行为所导致,而并不存在(或基本不存在)恶劣环境、船舶故障或对方当事人过错等介入因素的影响。在此情况下,因行为人对事故的发生负有无可推卸的责任,故可按通常的入罪标准来追究其刑事责任。同时,考虑到在海上交通事故中被确定为“失踪”的人员都是在有效搜救期内未被发现的,其生还的可能性极小,所以在评价标准上“失踪”可等同于“死亡”。

① 之所以将其主体规定为“营运人员”而不是“驾驶人员”,主要是因为除“驾驶人员”这种通常性的责任主体外,对船舶安全驾驶负管理或保障义务的其他人员有时也需承担事故责任。例如,船舶管理人员强令或指使驾驶人员违章驾驶,进而发生交通事故的,也需承担事故责任。

② 从这一角度来讲,因分割后的“交通肇事罪”也同样无法避免出现人员失踪等其他后果,所以也宜采取概括性的后果规定方式。

③ 在2002年《水上交通事故统计办法》中,“重大事故”的伤亡标准是“死亡3人以上”;而在2014年《水上交通事故统计办法》和2021年修正的《水上交通事故统计办法》中,“重大事故”的伤亡标准被提升至“造成10人以上30人以下死亡(含失踪)”。

④ 参见2015年《最高人民法院、最高人民检察院关于办理危害生产安全刑事案件适用法律若干问题的解释》第6条。

其二 在行为人负主要或同等责任的场合,考虑到其过失行为多会受到海上的特殊环境或船舶操控方式的影响,以及发生碰撞时双方均有过错,所以可根据海上交通事故通常的严重程度,按责任的高低次序相应提高其入罪标准。

其三 根据《交通肇事解释》的规定,对交通事故所造成的财产损失应以不能赔偿的数额来确定入罪标准,但这不仅会导致定罪的不均衡^①,也不符合海上营运的实际情况。因为在发达的海上保险体系下,基本不会出现不能赔偿财产损失的情况。而如果在对海上交通事故的刑法评价中完全不考虑财产损失的情况,则又会造成评价缺失,进而影响到刑罚适用的均衡性。所以,“折中”的办法就是将事故所造成的财产损失作为量刑情节来考虑。

其四 对事故所造成的海洋污染情况,也宜作为量刑情节来考虑。一方面,虽然海洋污染可能对不特定多数人的健康或财产安全(公共安全)产生危害,但这种危害毕竟具有间接性;另一方面,由污染物的多样性和危害后果生成的复杂性所决定,如果将其作为独立的入罪条件,则如何制定明确的标准会成为一个难题。因此,综合考虑,将其作为影响刑罚轻重的情节来对待也是比较合适的。

3. 加重犯的成立条件

加重犯的成立条件也称为法定刑升格条件。在《刑法》中,加重犯的成立条件大体可分为两类:一类是因出现超越基本犯构成要件结果涵摄范围的更重结果而加重其刑;另一类是因存在严重情节或其他关联行为而加重其刑。《刑法》第133条对交通肇事罪加重犯的设置则同时规定了这两类条件。其中,根据《交通肇事解释》第4条的规定,“有其他特别恶劣情节”指的就是出现了更重结果;而“交通运输肇事后逃逸”和“因逃逸致人死亡”则属于出现了关联行为及行为结果。尽管后两者在司法适用上存在一些争议,但从交通肇事罪的特点来看,将这两类情况规定为加重犯的成立条件基本上是合理的。因此,在“海上航行安全事故罪”加重犯的成立条件上,可大体参考以上规定模式。不过,从法律规定的严谨性出发,对这些条件也需要在条文中作出更为准确的规定^②,并针对海上交通事故的特殊表现适当附加注意性规定。

首先,应改变“有其他特别恶劣情节”这种泛化性的表述方式,而直接规定为“造成特别严重后果”。

在刑法中,“情节”是一个内涵广泛的用语,其不仅包含结果,也包括行为表现或行为人的主观恶性等方面的内容。考虑到这里的“有其他特别恶劣情节”重点指的就是造成特别严重的结果(后果),因此不如直接对其作出明确规定,以免发生适用歧义。另外,在司法解释中,对“造成特别严重后果”的底限条件也需要作出明确规定。与该罪的入罪标准(“造成严重后果”)相适应,这种“底限条件”也应围绕造成死亡、失踪和重伤的人数来设定,而不宜将财产损失和海洋污染情况也作为独立的法定刑升格条件。当然,后者也同样属于量刑情节。至于具体的条件设定,可参考海上交通事故的实际情况来进行,但不能与上述入罪标准相差过于悬殊。

其次,应摒弃“逃逸”这一用语,而直接规定为“发生事故后不及时履行救助义务”和“因不及时履行救助义务致人死亡或失踪”。所谓“逃逸”,其字面含义就是逃离或逃跑,《交通肇事解释》第3条将其解释为“为逃避法律追究而逃跑的行为”。但是,从理论上讲,之所以将“逃逸”作为法定刑升格条件,核心就在于肇事人不履行救助义务的行为不法地升高了被害人的伤亡风险,或者使这种风险现实化为侵害结果(致人死亡或重伤)^{[27]401-402}。而如果从字面意思来解释“逃逸”,则就可能产生如下不合理的结论:一是行为人并未逃跑,但能履行救助义务而不履行救助义务,不能解释为“逃逸”;二是行为人履行了救助义务(如及时将被害人送至医院),但为逃避法律追究而逃跑,仍应解释为“逃逸”。这样也就违背了将“逃逸”作为法定刑升格条件的立法意图和正当根据。鉴于此,为了避免这种解释歧义,应直接使用“不履行救助义务”的表述。同时,考虑到拖延履行救助义务仍会导致上述危害,所以也有必要增加“及时”二字。另外,在发生海上交通事故的场合,不及时履行救助义务不仅可能造成被害人死亡,也可能造成其失踪。因此,作为危险现实化的法定刑再次升格条件,就需相应规定为“因不及时履行救助义务致人死亡或失踪”。

最后,应为本罪附加“以故意杀人罪论处”的注意性规定。上文已述,在海上的特殊环境下,单纯的“逃逸”行为往往就能取得对致人死亡的排他性支配,因而将“逃逸”行为人的主观罪过一般性地认定为过失并不合理。正是基于类似的考虑,有论者明

① 对这一问题的具体论述可参见张明楷《刑法学(下)》,法律出版社2021年出版,第924页。

② 这一意见同样适用于对交通肇事罪的相关规定。

确指出“在水上交通肇事逃逸致人死亡的情形下,由于逃逸者对被害人死亡的结果具有间接故意或者直接故意的心态,因此,应以故意杀人罪定罪处罚。”^[4]亦即,直接排除了海上交通肇事后“逃逸”致人死亡作为原罪加重处罚条件的可能性。但是,这一见解却并不完全合理。因为,海上交通事故的发生场所也完全可能是在船舶密集的港口或者其他船舶较多的海域,如果行为人在这些场所“逃逸”,由于存在被害人自救或者获得他人救助的较大可能性,所以也并不能将行为人的主观罪过直接认定为“故意”。否则,对于罪刑法定原则来说,可能是“灾难性”的违反。^{[21][23]}鉴于此,为了对该种“逃逸”情形的司法适用形成正确的指引,笔者建议在“海上航行安全事故罪”的法条设计中增加一款注意性规定,即“发生事故后不及时履行救助义务,致人死亡,符合本法第232条规定的,以故意杀人罪定罪处罚”。所谓注意性规定,是指“在刑法已作基本规定的前提下,提示司法工作人员注意,以免司法工作人员忽略的规定”。^[28]由于注意性规定指涉的是本条之外的其他规定,所以其也不必服从于本条的适用逻辑。就以上注意性规定而言,也就是说,该规定的适用不需要以先行行为已经构成“海上航行安全事故罪”为前提,只要因不及时履行救助义务而致人死亡,且行为人主观上是出于故意,就可按故意杀人罪论处。如果先行行为也构成犯罪,则可进行数罪并罚。这样,在司法适用上也就合理兼顾了各种情形,从而更有利于践行罪刑法定原则和罪责刑相适应原则。

(三) “海上航行安全事故罪”的法定刑配置

根据上文对“海上航行安全事故罪”的罪状设计,该罪事实上形成了三个轻重层级,即基本犯、一级加重犯和二级加重犯。其中,考虑到海上交通事故中有对行为人及时履行救助义务的特殊要求,参照《刑法》第133条的规定,将“发生事故后不及时履行救助义务”和“造成特别严重后果”共同作为一级加重犯的成立条件,也是比较合理和妥当的。进而,“因不及时履行救助义务致人死亡或失踪”也就成为了该罪二级加重犯的成立条件。那么,接下来的问题就是如何为这三个犯罪层级配置适当的法定刑幅度?

对于这一问题,笔者认为,尽管“海上航行安全事故罪”具有一定的特殊性,但在同类犯罪的法定刑体系不变的前提下,对该罪的法定刑配置也要注意体现整体协调性。也就是说,从立法技术层面上讲,刑罚配置必须要遵循协调性的要求,即罪行与罪行

之间所配置的刑罚轻重要整体平衡,社会危害性程度相同或近似的罪行要配置相同或近似的法定刑,社会危害性程度不相同的罪行要配置存有差异的法定刑。^[29]在此基础上,从重大飞行事故罪和铁路运输运营安全事故罪的法定刑配置来看,其基本犯和加重犯(只有一级加重犯)的法定刑幅度均为“3年以下有期徒刑或者拘役”和“3年以上7年以下有期徒刑”;而“海上航行安全事故罪”的社会危害性程度并非一定高于或低于这两种同类犯罪,所以其基本犯和一级加重犯的法定刑幅度应与这两种犯罪保持相当为妥。同时,在交通肇事罪中,无论是道路交通事故还是内水交通事故,也不能排除可能出现类似于上述三种犯罪的重大危害后果,所以其法定刑设置亦无需变动。当然,法定刑相同,并不意味着具体的定罪和量刑标准也完全相同,对此应根据各罪的实际情况来作出合理的安排。另外,在重大飞行事故罪和铁路运输运营安全事故罪中,因基本不会出现“逃逸”的情形,所以其也并未设置相应的加重犯。故此,对于“海上航行安全事故罪”之二级加重犯的法定刑幅度,可参考交通肇事罪的同类情形来配置。考虑到该种情形的过失性质,对其适用后者所规定的“7年以上有期徒刑”,也基本符合罪责刑相适应的要求。

据此,“海上航行安全事故罪”第1款的完整规定为“海上船舶营运人员违反规章制度,致使发生航行安全事故,造成严重后果的,处3年以下有期徒刑或者拘役;发生事故后不及时履行救助义务或者造成特别严重后果的,处3年以上7年以下有期徒刑;因不及时履行救助义务致人死亡或失踪的,处7年以上有期徒刑。”第2款的完整规定为“发生事故后不及时履行救助义务,致人死亡,符合本法第232条规定的,以故意杀人罪定罪处罚。”此外,从刑法分则的体系安排来看,可以将该罪作为第132条之一,规定在铁路运输运营安全事故罪之后。

四、结语

在法律现代化的道路上,法律人已经将类型思维视为一种不同于概念思维的现代思维方法,但类型化思维与法律内容的完善还没有得到应有的重视。^[30]对海上交通事故特殊类型的忽视看似只是一个局部问题,但其背后反映的其实是整体刑事立法层面上“重陆地、轻海洋”的传统立法思维。近些年来,随着中国对外贸易与国民经济的发展,中国对海上运输的依赖已日益显著,中央也适时提出了海洋强国战略和“一带一路”倡议。在这一宏观背景下,

需要适时改变传统的刑事立法思维,通过构建类型化的海洋刑法体系和相应的学科体系,以实现海上犯罪的有效惩治,并为国家海洋经济的勃兴提供保障。^{[3]68-70}而这种整体性海洋刑法体系的构建,其

突破路径便可从“海上航行安全事故罪”的独立化设置开始,即该罪的设置可以成为“多米诺骨牌效应”的第一块骨牌。

参考文献:

- [1]赵微.海上交通事故刑法规制研究[M].北京:法律出版社,2020.
- [2]2016年水上交通事故情况分析[J].中国海事,2017(1):8.
- [3]阎二鹏.海上犯罪的立法规制之模式构想[J].海南大学学报(人文社会科学版),2013,31(2).
- [4]姚瑶.水上交通肇事逃逸的刑法规制[J].华东政法大学学报,2019,22(1):162.
- [5]马荣春.刑法类型化思维:一种“基本的”刑法方法论[J].法治研究,2013(12):82-83.
- [6]卡尔·拉伦茨.法学方法论[M].黄家镇,译.北京:商务印书馆,2020.
- [7]亚图·考夫曼.类推与“事物本质”——兼论类型理论[M].吴从周,译.台北:学林文化事业有限公司,1999:115.
- [8]陈兴良.类型性的思考与个别性的思考——刑法方法论之三[J].人民检察,2010(1):27.
- [9]杜宇.类型思维的兴起与刑法上之展开路径[J].中山大学法律评论,2014,12(3):164.
- [10]齐文远,苏彩霞.刑法中的类型思维之提倡[J].法律科学(西北政法大学学报),2010,28(1).
- [11]恩施特·贝林.构成要件理论[M].王安异,译.北京:中国人民公安大学出版社,2006:5.
- [12]许岩松.海上交通肇事行为的刑法规制[J].世界海运,2021,44(4):2.
- [13]赵微,王慧.水上交通事故“人员失踪”的刑法定性研究[J].苏州大学学报(哲学社会科学版),2013,34(1):88.
- [14]冯永峰,刘慧莉.美国海上石油泄漏事件引发的思考[N].光明日报,2010-05-14(6).
- [15]王赞.水上交通肇事刑事责任研究[J].中国海商法研究,2017,28(4):39.
- [16]交通运输部海事局安全处.2017年我国水上交通安全形势分析[J].中国海事,2018(1):14-15.
- [17]2017我国道路交通事故数量统计分析,平均每年造成直接财产损失超亿元[EB/OL].(2018-12-03)[2021-08-10].<https://www.chyxx.com/industry/201812/696066.html>.
- [18]韩俊松,樊江,员锡涛,等.辽宁海域海上交通事故规律分析与对策研究[J].中国海事,2018(7):26-27.
- [19]齐迹,郝中义,李建民.基于突变机理的海上交通事故致因研究[J].中国航海,2013,36(3):112.
- [20]庞婧,赵微.论客观归责理论的合理借鉴——以海上交通事故类犯罪因果关系判断为例[J].苏州大学学报(哲学社会科学版),2019,40(2).
- [21]赵微,庞婧.船舶肇事逃逸刑事追责的困惑与出路[J].人民检察,2018(19).
- [22]陈坤.刑法解释中的类型思维与立法意图[J].环球法律评论,2012,34(5):57.
- [23]杨善利.如何为海员创造公平的将来?[N].中国水运报,2021-06-25(5).
- [24]姚文兵.中国海员队伍发展现状分析[J].世界海运,2020,43(10):1-7.
- [25]周光权.刑法各论[M].4版.北京:中国人民大学出版社,2021:2.
- [26]张明楷.刑法格言的展开[M].3版.北京:北京大学出版社,2013:5.
- [27]劳东燕.功能主义的刑法解释[M].北京:中国人民大学出版社,2020.
- [28]张明楷.刑法分则的解释原理(下)[M].2版.北京:中国人民大学出版社,2011:622.
- [29]邓文莉.刑罚配置论纲[M].北京:中国人民公安大学出版社,2009:20.
- [30]资琳.概念思维与类型思维:刑法立法形式的抉择[J].暨南学报(哲学社会科学版),2017,39(1):72.