

# 水上肇事逃逸刑事追责的司法偏差及其纠正

袁佳顺

宁波大学法学院, 浙江 宁波  
Email: 532775596@qq.com

收稿日期: 2020年9月30日; 录用日期: 2020年10月15日; 发布日期: 2020年10月22日

## 摘要

由于我国缺乏重大航行事故罪, 司法实践中往往采用交通肇事罪解决水上肇事逃逸案件。而交通肇事罪显然并未充分考虑到水上交通肇事及其逃逸的特殊性, 许多规定仅适用于陆路交通事故。由此而产生的罪与非罪的争论和水上肇事逃逸行为难以界定, 使得大量水上交通肇事逃逸案件无法进入司法程序, 放纵了犯罪。水上交通肇事后的逃逸行为本质上是置他人于危险境地而不顾的遗弃行为, 可以遗弃罪定罪处罚。对水上肇事逃逸的行为界定则可通过刑事推定的证据规则加以解决。

## 关键词

水上肇事逃逸, 遗弃, 刑事推定

# On the Judicial Deviation and Its Correction of the Criminal Responsibility of Escaping from Water Traffic Accident

Jiashun Yuan

Law School of Ningbo University, Ningbo Zhejiang  
Email: 532775596@qq.com

Received: Sep. 30<sup>th</sup>, 2020; accepted: Oct. 15<sup>th</sup>, 2020; published: Oct. 22<sup>nd</sup>, 2020

## Abstract

Due to the lack of major navigation accident crime in China, the crime of causing traffic casualties is often used to solve the cases of escaping from water traffic accident. However, the crime

of causing traffic casualties is not applicable to the traffic accident on water, which makes a large number of water traffic accident escape cases unable to enter the judicial process and indulge the crime. The escape behavior after the water traffic accident is essentially abandonment behavior which puts others in a dangerous situation, which can be convicted and punished. The definition of the behavior of hit and run on water can be solved by the evidence rules of criminal presumption.

## Keywords

Hit and Run on Water, Abandonment, Criminal Presumption

Copyright © 2020 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

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



Open Access

## 1. 引言

伴随着我国海洋强国战略的不断推进, 维护海洋权益, 保障航海安全是保证海洋强国战略不断深入的重要保障。近年来, 水上交通事故频发。2012年~2016年全国共发生海上交通事故9018起, 其中碰撞事故6028起, 占总数的67%; 触碰事故985起, 占总数的11%; 自沉事故557起, 占总数的6%, 搁浅事故422起, 占总数的5% [1]。但对中国裁判文书上就水上交通事故进行整理, 2012年至2018年仅处理了不足70件水上交通肇事的刑事案件, 存在逃逸情节的案件不足10件。究其原因, 并非是水上交通肇事逃逸基本不触及当事人的刑事责任或水上交通肇事后当事人往往不逃逸, 相反, 水上交通肇事对人身安全造成的危险远高于陆路交通安全, 造成的损失往往是巨大的。与陆路交通肇事后逃逸不同的是, 水上交通肇事后逃逸的社会危害性更大。一方面, 水域的流动性和低温性决定了一旦发生水上交通事故后, 落水人员的自救可能很小。尤其是在波涛汹涌的远洋上, 保存体力等待他人救助是更优的选择; 另外一方面, 水域的宽广性更导致相关社会搜救机构难以及时介入搜救, 根据人的生命系统维持时间而适用于陆地灾害的“黄金72小时救援”并不同样适用于水上交通事故后落水人员救助。从一定程度上来说, 在发生水上事故后, 落水人员的救助往往高度依赖于当事船舶的救助。但司法实践中, 水上肇事逃逸被牢牢限定在交通肇事罪上, 以至于水上肇事逃逸的行为往往得不到刑事追究。跳出交通肇事罪的桎梏, 明确水上交通肇事后逃逸的行为定性, 对于保证落水人员的生命安全有着相当重要的意义。

## 2. 现行交通肇事罪无法妥善解决水上交通肇事

### 2.1. 缺乏明确的入罪标准

对于交通安全, 我国规定了重大飞行事故罪保护航空交通安全, 规定了铁路运营安全事故罪保护铁路交通安全, 并未单独规定重大航行事故罪, 则刑法第一百三十三条的交通肇事罪保护的法益包括陆路交通安全和水上交通安全。鉴于我国在立法上重陆地而轻海洋的习惯, 交通肇事罪在进行立法和司法解释时, 并未考虑到水上交通肇事的特殊性, 导致交通肇事罪难以妥善解决水上交通肇事的问题。根据最高人民法院2000年11月15日公布的《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》(以下简称《解释》), 交通肇事的入罪标准如下: 死亡一人或重伤三人以上, 负事故主要或者全部责任的; 死亡三人以上,

负事故同等责任的；造成公共财产或者他人财产直接损失，负事故全部或主要责任，无能力赔偿数额在三十万元以上的。《道路交通事故处理办法》将道路交通事故分为四大类，即轻微事故、一般事故、重大事故、特大事故，与最高人民法院、最高人民检察院的《关于严格依法处理道路交通事故肇事案件的通知》等有关标准协调了起来，保证了行政执法与司法审判之间的通畅衔接，道路交通事故的当事人若触及刑事责任，能够保证交通事故案件顺利涌入司法程序。但《水上交通事故统计办法》（见表 1）对水上交通事故作出的分类却并未与《解释》等相关司法标准进行结合，导致了大量水上交通事故案件停留在行政程序中而无法涌入司法程序。许多需要追究当事人刑事责任的案件，行政机关仅对当事人作出了行政处罚，并认为其不构成刑事犯罪而未向司法机关转移。

**Table 1.** Statistical classification of water traffic accidents

**表 1.** 水上交通事故统计分类表

	伤亡	经济损失	水域污染
特别重大事故	30 人以上死亡(含失踪)的, 或者 100 人以上重伤的	1 亿元以上直接经济损失的	船舶溢油 1000 吨以上致水域污染的
重大事故	10 人以上 30 人以下死亡(含失踪)的, 或者 50 人以上 100 人以下重伤的	5000 万元以上 1 亿元以下直接经济损失的	船舶溢油 500 吨以上 1000 吨以下致水域污染的
较大事故	3 人以上 10 人以下死亡(含失踪)的, 或者 10 人以上 50 人以下重伤的	1000 万元以上 5000 万元以下直接经济损失的	船舶溢油 100 吨以上 500 吨以下致水域污染的
一般事故	1 人以上 3 人以下死亡(含失踪)的, 或者 10 人以上 50 人以下重伤的	100 万元以上 1000 万元以下直接经济损失的	船舶溢油 1 吨以上或者 100 吨以下致水域污染的
小事故	指未达到一般事故等级的事故		

行政机关对水上交通事故的分类虽不能够代替刑事司法中对事故等级的判定，但《水上交通事故统计办法》反映出了水上交通事故的特殊性。陆路交通以机动车辆为主，而水上的交通工具则以船舶为主。两者的主要差异在于，机动车辆的驾驶员只有一位，且载客能力有限，一般一辆小型客车满载的情况下为 4~5 人。船舶的驾驶则不单单依靠船长一人操作，需要船长、大副、二副、船员、水手等相关人员的协同配合。船舶需要遵循船舶最低安全配员规则方可出航，因此，一艘船舶上仅船员便已有十余人。如果还是载客船舶，船舶上的人员则可达上百人，一旦发生船舶碰撞或者自沉事故等，死亡的人数通常会超过车载人数。况且，水上交通环境远恶劣于陆路交通，相关海事部门认为仅以 1 人死亡为入罪标准不足以保护船员的合法权益，且对于整个航运事业的打击是巨大的，应当以水上交通事故统计中的 3 人以上死亡为入罪标准。行政犯案件主要依靠行政机关的转移，刑事司法程序的启动受制于行政机关，行政机关在罪与非罪，此罪与彼罪上的定性直接影响了案件能否进入司法程序。在缺乏一个统一的入罪标准的情况下，大量的海事刑事案件无法顺畅地进入司法程序，更不用提追究当事人肇事后逃逸的情况。

## 2.2. “失踪”法律定性不明确

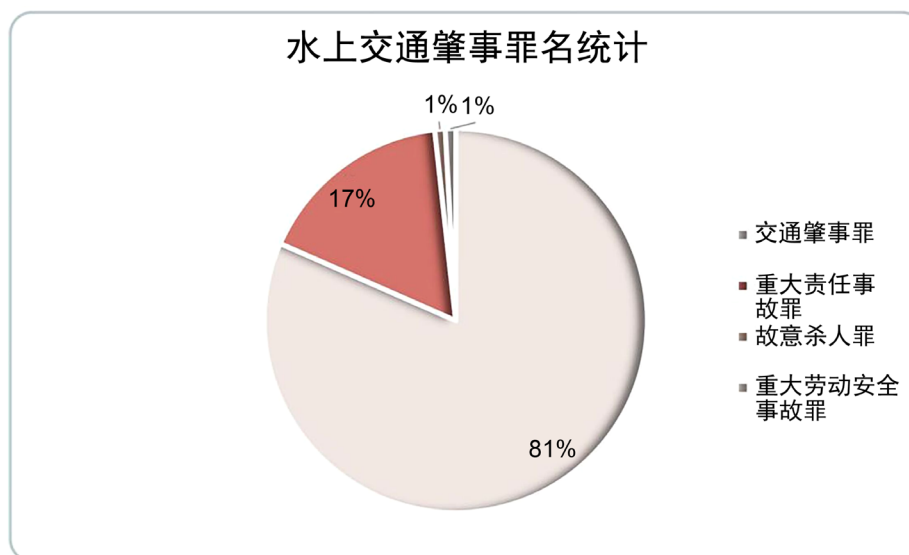
刑法第一百三十一条重大飞行事故罪和第一百三十二条铁路运营安全事故罪中犯罪后果的描述均为“造成严重后果的”，相比较而言，刑法第一百三十三条交通肇事罪对犯罪后果的描述则更为具体，即“致人重伤、死亡或者使公私财产遭受重大损失的”。交通肇事罪的犯罪后果包括人员重伤、死亡和财

产损失三种,有关司法解释在对适用交通肇事罪相关问题作出规定时,也仅提及这三种犯罪后果。从交通肇事罪的立法及司法解释来看,立法部门在进行交通肇事罪的立法活动时并未考虑到水上交通肇事的特殊性。水域上发生事故后,事故除了会造成人员重伤、死亡和财产损失,还会造成船上人员落水后下落不明,即所谓的“人员失踪”。交通肇事罪在立法时显然没有考虑到“失踪”这一危害后果,也并未给司法解释留下解释的空间。其实,在1979年新中国第一部《刑法》颁布的时候,我国的改革开放才刚刚起步,海上贸易和海上运输并不发达,我国海商法也直到1992年才颁布。1997年刑法修订时,有关行政犯的立法建议都是通过各个部委呈报上来,交通犯罪的立法建议本身就偏少,况且“九龙闹海”般混乱的水上执法体系直到近几年才得以改善,海上交通犯罪便一直没有引起立法部门和刑法学界的重视,导致交通肇事罪呈现出重陆路而轻海洋的态势。

如何解决人员失踪问题,是司法实践中正确处理海事刑事案件绕不开的坎。《1992年最高人民法院在给四川省高级人民法院<关于遇害者下落不明的水上交通肇事案件应如何适用法律的请示>的电话答复》(以下简称《电话答复》)首次关注到了在水上交通案件中落水人员下落不明的情形。《电话答复》给出了两种观点,观点一认为可以在一定情况下推定遇害者已经死亡;观点二则坚持不可将遇害者推定为死亡。但无论是观点一还是观点二,均坚持以交通肇事罪对当事人进行刑事追究。《电话答复》对如何处理遇害者下落不明的情况并未作出明确的规定,且《电话答复》本身并不具有司法解释的效力,实践中对于如何处理遇害者下落不明的情形出现了不同的做法。《电话答复》中传达出了此类案件仍旧适用“交通肇事罪”的精神,相关行政机关在进行案件侦查时,往往以事故并未造成人员重伤、死亡,仅造成人员落水下落不明为由不向司法机关移送案件。而部分流入司法程序的案件,法院在审理过程中也出现了不同的做法。有的法院通过民事宣告死亡程序,解决仅有失踪人员而无死亡人员的问题。如湖南临澧县在审理苏某某交通肇事案时,临澧县法院就以苏某某造成五人死亡(五人均为民事宣告死亡)为由,判决被告苏某某构成交通肇事罪。鉴于民事宣告死亡的标准与刑事推定死亡的标准不同,民事宣告死亡能否认定为刑事上的死亡结果争议较大,部分学者提出将人员失踪引入《解释》,人员失踪直接定性为交通肇事罪的危害后果之一[2]。山东省青岛市市北区人民法院在审理陶乘龙交通肇事案时,以陶乘龙“致四人失踪,负事故主要责任”为由,判决被告人陶乘龙构成交通肇事罪。此种做法一来并无《解释》等相关法律支持,二来人员失踪是否可以作为刑法上的危害结果仍有待商榷。在面对无法定性的人员失踪问题时,部分法院则索性对人员失踪这一情节“不闻不问”,审理水上交通肇事案件时,不将人员失踪情节作为量刑情节。实际上,人员失踪造成的社会危害性并不比人员重伤小,可以说人员失踪在社会危害性上次于人员死亡,但重于人员重伤。这种对人员失踪置之不理的做法显然欠妥。此外,还有对失踪不作刑法评价的、将失踪作为经济赔偿的裁量因素考量的、将失踪作为从重处罚依据的等各种做法,不一而足。这些做法不仅违反了“同类同判”的审判原则,也偏离了水上肇事逃逸的行为本质,使得水上肇事逃逸的法律定性愈加模糊。

### 3. “逃逸”的法律定性和行为界定不明确

从图1不难看出,交通肇事罪仍旧是解决水上交通肇事的主要罪名。司法实践中受制于陆路交通肇事及逃逸的刑事追究,将逃逸与交通肇事罪牢牢地捆绑在一起,但因为当前并未设立水上交通肇事罪,现行交通肇事罪在进行立法活动时忽略了水上交通肇事的特殊性,导致先行交通肇事罪在解决水上交通肇事的问题上“水土不服”,连带着当事人的逃逸也不做刑事追究。其中,陈君宏在船舶碰撞后逃逸致五人因得不到救助而溺水被法院认定为构成故意杀人罪。此案被最高院列为刑事审判参考第1285号指导案例,为解决水上肇事后逃逸的案件提供了新的思路,跳出了交通肇事罪的局限思维。但对于尚无法达到故意杀人程度的逃逸案件应当如何处理,仍需厘清逃逸行为的法律定性问题。



**Figure 1.** Statistics of water traffic accident charges

**图 1.** 水上交通肇事罪名统计

### 3.1. “逃逸”的理解偏差

根据交通肇事罪的法律条文及《解释》的内容，逃逸既可以作为定罪的要件又可以成为升格法定刑的条件。考虑到逃逸作为定罪的要件时，其行为表现形式为作为，当逃逸作为交通肇事罪的法定刑升格条件时，其行为表示为不作为，况且司法解释中规定犯罪构成要件是否冲击了罪刑法定原则存在较大的理论争议，本文讨论的逃逸仅指作为交通肇事罪法定刑升格条件存在的逃逸，而不包括《解释》中作为定罪要件存在的逃逸。每当谈及逃逸时，总是绕不开两个问题，即什么是逃逸，我们为什么要处罚逃逸。前者是逃逸的行为定性问题，而后者是逃逸的加重处罚依据。两个问题犹如地球上的经纬线，交错综合构成了逃逸的法律定性，无法独立地看待其中任何一个问题，只有同时处理好这两个问题方能解决逃逸的刑法定性问题。两个问题虽然不能够独立地看待，却有先后之分。在对逃逸进行法律定性的时候应当先解决“什么是逃逸”这个问题，然后再解决“为什么要处罚逃逸”这个问题。学界对于逃逸的讨论不在少数，但基本都深陷规范目的解释的泥沼，即过分地关注逃逸的加重处罚依据而普遍忽视了对逃逸行为性的研究[3]。从规范目的解释出发，学界对逃逸的定性形成了两种学说。观点一以《解释》为基础，认为逃逸是当事人逃避法律追究的行为，其规范目的基于法律追究的目的。《解释》将逃逸定性为“为逃避法律追究而逃跑的行为”，通过“法律追究”的规范目的将逃逸的行为定性为作为，即需要有逃跑这一身体举动。有逃跑行为则可能构成逃逸，无逃跑行为则不构成逃逸。基于以上逻辑，为了避免重复评价，交通肇事后留在现场等待处理的行为只能被评价为“非逃逸”，无法在评价为“非逃逸”的情况下再次评价为自首。观点二认为“法律追究”的规范目的与期待可能性理论冲突，法律不能也不可以要求当事人在肇事后主要承担刑事责任，这也正是自首制度的基础。刑法之所以不希望当事人在发生交通事故后逃逸，主要是为了保护受害者的人身安全，希望通过肇事者的救助尽最大的可能性保护受害者的生命安全。因此，观点二认为逃逸作为交通肇事罪的加重处罚情节，实际上是刑法在处罚肇事者不对受害者履行救助义务的行为，其规范保护目的是受害者的人身安全，此处逃逸的行为定性应该是不作为。观点二从保护受害者人身安全的规范目的处罚，将逃逸定性为逃逸者不履行救助义务的行为，在一定程度上更加有利于受害者能够得到及时有效的救助，同时与自首理论也不存在矛盾冲突。如此解释似乎更符合保护遇难者的生命安全，但实际上并非如此。一来，越过文义解释而直接运用规范目的解释有违刑



法解释的基本原则。根据文义解释，必然得出“逃逸”是作为，逃跑这一动态举动是构成逃逸的前提。二来，救助义务说依赖于发生交通事故后有需要救助的对象，若没有需要救助的对象，救助义务便无从说起，这似乎传送了一种撞伤不如撞死的社会观念，在一定程度上与保护受害者的规范目的渐行渐远。最后，逃逸与交通肇事罪不具有罪质上的同一性，逃逸难以说是交通肇事罪的结果加重犯或情节加重犯。

### 3.2. 实践中难以界定逃逸行为的存在

陆路交通以机动车辆为主，不同类型的机动车辆在体型上相差并不大。水上交通运输则以船舶这一交通工具为主，船舶的不同类型之间体型相差巨大。尤其是小型的家庭渔船与远洋油轮之间，体型相差可达好几倍。水上运输虽然像陆路交通一般规定了航道，但部分渔船为了捕获更多的鱼往往违规出海，在没有出海资格的情况下进入远洋区域。远洋油轮在与渔船相撞后，确实存在无法得知碰撞发生的情况，实践中对碰撞事故的不知情也是辩护方经常用来证明自己不构成犯罪的主要原因，因此判定当事人存在逃逸行为的关键在于证明当事人对于碰撞情况的明知。规避自己的救助义务是当事人逃逸的心理态度，而逃避救助义务就必然要求当事人知道发生了碰撞事故，本身负有救助义务。水上交通事故发生在水域环境上，水流的流动性和地域的宽广性都使得水生交通事故的证据难以保留和搜集。季节、洋流、船舶的违规操作以及后期的沉船打捞工作都有可能破坏证据。证据的难以搜查在一定程度上促使了“攻守联盟”的形成，即肇事船舶一口咬定本身对船舶碰撞不知情下，司法机关难以获得直接证据证明当事人在船舶碰撞事故后逃离现场的行为涉及逃逸。况且，我国 VTS (船舶交通管理系统)覆盖的范围有限，300吨以下的船舶并不在 VIS 的监控范围之内，但大多数需要证明当事人对碰撞事故明知的情形却往往发生在渔船与大型船舶的碰撞之间，VTS 的监测缺口无疑加大了此类案件的证明难度。2011 年~2018 年之间的 94 起水上交通肇事案中，仅八起涉及到了逃逸。水上交通事故发生后，当事人逃逸行为的证明困难使得司法机关不得不放弃对逃逸者的刑事追责。仅以交通肇事罪的基本犯追究当事人的刑事责任，这有损罪责刑相适应的刑事法治原则，放纵了当事人，不利于减少逃逸行为的发生。况且，由于“失踪”在定罪上的模糊，产生了不救助 - 无尸体 - 不构成罪，救助 - 捞上尸体 - 构罪的逻辑判断链，更加鼓励了当事人在交通事故后逃逸，对于保障遇难者的人身安全是致命的。

## 4. 水上交通肇事逃逸刑事追责的司法对策

### 4.1. 境外和海外对于水上交通肇事逃逸的处理

我国台湾地区在处理水上交通肇事的问题上虽并未设置单独的水上交通肇事罪，仍将陆路肇事、船舶肇事和航空器肇事置于同一罪名之下，但是业务过失致人死亡罪的设置解决了船舶交通事故的漏嘴问题。在对水上交通肇事逃逸的问题上，台湾地区则作出了特殊的规定。船长是一船之长，其被赋予了至高无上的权力，而至高无上的权力则意味着最大限度的义务。根据台湾地区的船员法第 58 条规定：“船舶之指挥，由船长负责；船长执行职务，有命令与管理在船海员及在船上其他人员之权。船长在维护船舶安全，保障他人生命或身体，对于船长可能发生之危害，得为必要处置。”船长在对于在船人员的人身安全上处于保证人的身份，在发生危害在船人员人身安全的情况下，船长应当积极且尽力地实施救助，逃逸是不被允许的行为。因此，台湾船员法在第 73 条与第 76 条规定“如船长不履行对在船人员的救助义务时，处 7 年以下有期徒刑。因而致人死亡者，处三年以上十年以下有期徒刑”。与此相同的是，日本的交通犯罪分散于附属刑法中，船长的权利与义务在《日本船员法》中做出了明确的规定，同时表明了不履行应当付出的代价，包括刑事处罚。在俄罗斯，交通犯罪覆盖了海、陆、空三方面，虽然其在肇事逃逸行为的处理上依旧存在理论上的纠结，但却打开了处理肇事逃逸行为的新思路。1996 年的《俄罗斯联邦刑法》第 265 条中曾经设置了“肇事后遗弃罪”，在 2003 年 12 月 8 日《修正案》废除了这一条

款，因为立法者认为该法条与刑法第 125 条遗弃罪的条款存在冲突(竞合) [1]。这种将肇事逃逸行为认定为遗弃罪的做法，在一定程度上保障了采取救助措施者的刑罚可以低于未采取救助措施者，鼓励了相关义务人员积极履行救助义务，能够防范逃逸行为的频发，对于我国处理肇事逃逸行为具有借鉴意义。

## 4.2. 明确水上交通肇事逃逸的法律定性

“逃逸”的核心内涵在于当事人不履行救助义务，从而提高了受害者的伤亡风险，由此提升了法益受侵害程度，故逃逸本质上是不作为的遗弃[4]。我国遗弃罪经历了从 1979 年刑法的妨害婚姻家庭罪专章移入 1997 年刑法侵犯公民人身权利、民主权利专章，由此在刑法理论上产生了较多的争议，争议的根本便在于遗弃罪所保护的法益应当是“家庭成员之间互相扶养的权利义务关系”还是“被害人的生命健康安全”。有部分学者认为，遗弃罪虽然从妨害婚姻家庭罪专章移入了侵犯公民人身权利、民主权利专章，但其主要是出于刑法体系简洁的原因，取消了妨害婚姻家庭罪专章，根据沿革解释，遗弃罪所保护的法益并未发生改变，遗弃罪的主体应该限于负有扶养义务的家庭成员[5]。另有一部分学者则认为刑法既然已经将遗弃罪纳入侵犯公民人身权利、民主权利一章，那么将遗弃罪所保护的法益认定为被害人的生命健康安全不应存在理论上的桎梏。而就沿革解释来看，前者的沿革解释也只是追溯到了 1979 年刑法，倘若再往前追溯(如旧中国刑法)，就会发现遗弃罪原本就是对生命、身体产生危险的犯罪[6]。况且，随着扶养社会化的趋势不断加强，大量社会扶养机构涌现，如养老院、福利院、孤儿院等。遗弃罪的主体如果仅仅限定在家庭成员之间，则社会扶养机构遗弃被扶养人的行为将无从下手，导致要么无罪，要么构成故意杀人罪的奇怪现象发生。如果判定社会扶养机构无罪，则不利于被扶养人生命安全的保护，刑法的预防功能将大打折扣；如果判定社会扶养机构构成故意杀人罪，则有矫枉过正之嫌。事实上，相当多社会扶养机构遗弃被扶养人的行为难以符合故意杀人罪的构成要件。如此一来，遗弃罪所保护的法益限定在被害人的生命、身体安全，弥补了刑法在对遗弃行为规制上的空白，缩小了故意杀人罪的成立范围，更加符合刑事法治所要求罪责刑相适应的原则。遗弃罪的行为内容是“拒绝扶养”，即在被扶养人的生命、身体处于危险状态的情况下，必须给予救助。根据当然解释，双方之间虽不存在扶养与被扶养的关系，但一方将另一方生命、身体置于危险境地，而不实施救助的行为，自然是属于“拒绝扶养”的遗弃行为。

在发生船舶碰撞之后，肇事船舶已经将受害者的生命、身体安全陷于危险的境地，此时肇事船舶不对遇难者施以援手的行为已经构成“拒绝扶养”的遗弃行为。况且，我国《海商法》等相关法律法规明确规定了肇事船舶在发生船舶碰撞后，应当尽力施救水上遇难人员，肇事船舶本身具有的救助义务是不言而喻的。水上救援难度大，尤其是在远洋上，人员落水后自救难度大，成功率低，保存体力等待他人救援是更为明智的选择。船舶运输业虽也繁荣，但水域的广泛性使得船舶之间的密集度远低于陆路上机动车辆之间的密集度，人员落水后难以获得第三方救助的机会。相关社会搜救机构虽也在不断完善，但终究是鞭长莫及，在没有获得落水人员准确的落水地点的情况下，社会搜救机构其实难以进行准确的救助。可以确定的是，水上交通肇事后的落水人员相比较陆路交通肇事后的受伤人员，其生命、身体安全所面临的危险要更紧迫，对于肇事者救助的依赖性更强。肇事者对落水人员的人身安全已经形成了排他性的支配，不对落水人员实施救助的行为构成遗弃罪。

## 4.3. 肇事后逃逸的主观认定

### 4.3.1. 以刑事推定解决举证困境

攻守同盟的情况导致了控方在搜集证据时的困难，如果当事人不承认自己存在逃逸的故意，控方难以指控当事人构成遗弃罪。此时若仍然适用一般的证据规则将导致大量肇事逃逸的当事人无法被追究刑

事责任,采取刑事推定的特殊证据规则能够减轻控方的举证压力,减少司法资源的压力,更有利于控方追究肇事逃逸者的刑事责任。刑事推定的证据规则不同于事实推定也区别于法律拟制。通过降低控方的举证的证明负担或改变需要证明的犯罪构成要件要素,使得控方在指控和定罪上变得更为容易[7]。当事人的内心心理活动往往通过外部的客观行为表现出来,在逃逸者对碰撞事故明知上,可以在查明基础事实的前提下,通过经验推导、逻辑分析等手段推定逃逸者主观内心的“明知”。因此,当肇事者在发生船舶碰撞后逃离事故现场并具有以下行为,且无法作出合理解释的,可以认定肇事者对船舶碰撞事故的明知:第一,出现反常的行为及操作。具体而言,包括:1) 关闭船舶的 AIS(船舶自动识别系统)和 VDR(船载航行数据记录仪)。我国船舶船员值班规则中明确要求船舶在航行过程中保持 AIS、VDR 等设备的开启及运行状态,以保障海事管理机构能对船舶的动态航行进行监督。无故关闭 AIS、VDR 等设备且无法给出合理解释的,可以认定肇事者对船舶碰撞事故的明知。如在周恩良交通肇事案中,船长周恩良在发生船舶碰撞事故后,驾船驶离事故现场并关闭 AIS 系统,致追赶船只失去追踪目标,二人因落水得不到救助而死亡,最终被告人周恩良被法院认定构成交通肇事罪,且肇事后逃逸。2) 临时的、突然的人员变动。相比较于机动车辆的一人驾驶,船舶的驾驶讲究团队操作,船舶航行中的船员值班表就表明了特定的时间段内有特定的船员负责船舶的航行,如果不出现意外状况将不会发生人员的突然变化,尤其是船长并不 24 小时负责船舶的整体航行。在船长休息的时候,由底下的大副或二副负责船舶的整体航行。船长在非值班时间内突然接管掌舵,且无法提供合理解释的,可以认定船长对船舶碰撞事故的明知。如孔爱国等交通肇事案中,被告人孔爱国在碰撞事故发生后第一时间赶至驾驶室接管掌舵,之前驾驶船舶的孙家凤则前往查看船舶受损情况,两者默契的反映印证相互对碰撞事故的明知。法院最终认定被告人孔爱国和被告人孙家凤系明知船舶碰撞而逃逸。3) 拒绝执行海事管理机构指令的行为[8]。第二,证据方面。具体而言,包括:1) 毁灭相关证据;2) 不提供相关证据;3) 虽然提供了证据,但提供的是虚假的证据。

#### 4.3.2. 刑事推定的适用需谨慎

刑事推定的证据规则虽使得控方在指控和定罪上的压力得以缓解,但不得不防控因刑事规定的证据规则而带来的肆意扩张的刑事追责。刑事推定的证据规则虽然将举证责任倒置,即由被告方举证证明自己并不存在“待证明内容”,但并不意味着刑事推定的证据规则已经突破了排除合理怀疑的证据标准。在对于刑事推定所依赖的基础事实的认定上,必须严格恪守排除合理怀疑的证据标准。不仅如此,还必须赋予犯罪嫌疑人提出反驳的权力。实际上,上述所提及的作为刑事推定的行为均有一个前提,即当事人无法作出合理的解释。如果当事人作出反驳,提出了合理的解释,上述的“反常”行为有了合理的依据,便无法从逻辑上推断出当事人对船舶碰撞事故的明知。

#### 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: 6.
- [2] 赵微, 王慧. 水上交通事故“人员失踪”的刑法定性分析[J]. 苏州大学学报, 2013(1): 91.
- [3] 黄伟明. “交通肇事后逃逸”的行为行解释——以质疑规范目的解释为切入点[J]. 法学, 2015(5): 153.
- [4] 劳东燕. 交通肇事逃逸的相关问题研究[J]. 法学, 2013(6): 8.
- [5] 陈兴良. 规范刑法学[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2017: 854.
- [6] 张明楷. 刑法学[M]. 北京: 法律出版社, 2016: 865.
- [7] 劳东燕. 认真对待刑事推定[J]. 法学研究, 2007(2): 21-37.
- [8] 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, 2019(19): 20-24.