

## 【航空文化研究】

## 空难过失犯罪中监督过失的适用

王明辉

(中国民航大学 法学院, 天津 300300)

**摘要:**引入监督过失理论有助于解决存在“多层过失”的空难案件。相对于有扩大处罚范围之嫌的危惧感说,在被允许的危惧理论基础上发展起来的新过失论更适合作为其法理基础。相比于以刑事政策性为特征的偶然因果关系说和有过度自成体系之嫌的客观归责论而言,以相当性作为原因力支撑的相当因果关系说更值得作为解决实务中处理监督过失案件因果关系认定混乱问题的出路。

**关键词:**空难案件;过失犯罪;监督过失;因果关系;归责

**中图分类号:** D 924.3 **文献标识码:** A **DOI:**10.13486/j.cnki.1673-2618.2024.01.007

现代航空业的有效运转离不开航空器的制造商、运营商等多个机构和相关人员的业务分工与协作,若任何一个业务分工者未能在业务范围内履行其注意义务,导致重大航空责任事故,就有可能被论以相应的业务过失犯罪。<sup>[1]</sup>与传统的普通过失犯罪相比,业务过失犯罪逐渐展现出其独特之处,特别是在航空领域,事故原因往往很复杂,是多个因素共同作用的结果。这通常表现为一种“多因一果”的模式,即多个行为人的过失行为共同导致了某一危害结果的发生。航空仪器与设备等高新技术产业对社会的生产分工的要求愈来愈高,生产分工愈来愈精细化和协同化,进而导致对案件因果关系与归责范围的判断困难。例如,1994年由于值班人员和检验人员的共同过失导致两个插头被插反而没有被及时纠正,最终导致西北航空公司的WH2303号航班发生空难。<sup>[2]</sup>1996年秘鲁航空的603号航班因地勤人员将胶带遗留在飞机外侧皮托管上且具有检查义务的后续人员没有及时发现导致了空难的发生。<sup>[3]</sup>《2018年1—6月中国民航安全信

息统计报告》认为,除天气影响外,有近1/2的不安全事件可归咎于人为因素。<sup>[4]</sup>但是根据目前的法律实务状况,在人为因素导致的空难中,对于涉案人员缺少适当的惩戒机制,并且由于涉案人员过多,解决该过失问题对案件处理至关重要。

尽管依据我国具体的刑法规定来看,刑法不仅处罚直接行为人的刑事责任也追究间接行为人的责任,但实务中依旧难免会出现因缺乏具体的预见可能性或以远离现场没有直接造成危害结果为由而无法对其归责的情形,实务中司法机关常常因认定困难而回避因果关系的判断或者以没有直接因果关系而否定犯罪。如2013年的广州建业大厦火灾事件案,检察院指控的6名负有监管职责的公职人员,被法院以被告人未履行职责与事故不存在直接、必然的因果关系为由否定其责任。<sup>[5]</sup>这样的判决不仅不能满足民众的“法感情”,也难逃偷懒的嫌疑。

## 一、监督过失归责的法理分析

### (一)适用监督过失理论的必要性

从传统的刑法立场来看,多重业务过失犯罪

收稿日期:2023-12-19

作者简介:王明辉(1998—),女,河南洛阳人,在读硕士研究生,主要从事航空法研究。

E-mail:mh15635149572@163.com

最终承担刑事责任的只会是最基层、最底端的现场直接工作人员。如秘鲁航空 603 号航班空难中,技师遗留的胶带经过了十几层的严密检查,都未能被发现,多层人员的共同过失导致了悲剧的发生,但最终法院仅判决犯错的技师承担过失致人死亡罪,其余具有过失的人员并没有被追究刑事责任。追究直接行为人的过失责任是理所当然且无可争议的。然而,现存的“地位越高,离现场越远,越没有责任”现象却是非理性的,且对于预防和抑制事故犯罪是有害的。在类似的重特大安全生产事故中,为了解决这一难题,日本学者提出了监督过失责任的概念。在森永奶粉中毒的案件中,日本法院裁定,尽管森永乳业公司德岛加工厂未能预知药店会把松野制剂作为磷酸氢二钠销售,但购买和使用这些产品时,应该感到不安,这种不安实际上就是对潜在风险的一种预警,因此,应对工厂的代理厂长以监管失误为理由进行刑事处罚。<sup>[6]</sup>自此,监督过失登上了法学界的历史舞台,但其法理依据向来存在争议。在危惧感说中,监督过失首次被提出,我国的一些学者认为,监督过失的理论在本质上是新新过失犯罪论的一个分支。<sup>[7]</sup>然而,对于这种观点,笔者认为需要作进一步的探讨和商榷。

### (二)有扩大处罚之嫌的危惧感说

监督过失的法理基础并非仅危惧感说莫属。刑法理论通说认为,过失犯罪理论历经旧过失犯罪论、新过失犯罪论与新新过失犯罪论(危惧感说)。这些理论的区分方式依旧为是否具备预见可能性和是否违反结果回避义务。<sup>[8]370</sup>监督过失仍然是过失行为的一部分,这与我国《刑法》第15条第1款的规定是一致的。规定中的过失论实质上也是一种对监管过失实体的明确划分。监督过失的特殊性在于将“监督责任”作为一种对结果有间接作用的义务纳入过失的归责范围之内。这与注意义务的内容所适用的过失理论并不矛盾。同样,我们可以主张行为人在违反监督义务时需要对结果有具体预见可能性或未履行结果回避义务才构成犯罪。

以危惧感为基础产生的监督过失存在过失认定扩张的问题是毋庸置疑的,且危惧感说所提倡的不安感在司法实践中不容易被认定,具有实践困难性。西田典之教授也指出:“认为只要具

有危惧感即为已足,不具体深入研究行为发生时的预见可能性,而要求行为者采取事后才能理解的结果回避可能性的措施的做法,这样的行为最终都是为了追求结果的责任。”<sup>[9]</sup>尽管在森永牛奶中毒事件中,法院采用了危惧感说来判定当事人的监督过失责任,但这一判决并没有被广泛采纳或普遍应用。原因无他,若要求监督者以“无危惧感”作为行为标准,那么监督者将被严格的义务束缚,不得不将更多精力投入到下级工作中,从而无暇顾及及其他更重要的职责。这将导致工作的分级制度形同虚设。因此,新新过失犯罪论并非监督过失的合适路径。

### (三)新过失论是监督过失的最佳理论基础

在被允许的危险理论上发展起来的新过失论更适合用来判断监督过失责任。新过失论所主张的“预见可能性的结果回避义务关联性”这一观点具有一定的合理之处。<sup>[10]</sup>航空领域具有高危险性和重大性等特征,若行为人已然完美遵守行业规定,以严谨的态度约束其行为,那么即使行为造成了危害结果,也不应该追求其刑事责任。这种情形下,即使不追究其责任,也并非对犯罪行为的放纵,相反这正是对人权保障原则的坚持,是对责任主义的贯彻。人类社会的发展本身就是具备风险的,为了社会的发展,容忍一部分风险也是社会发展之需。因此仅注重预见可能性的旧过失论以及采取抽象预见可能性的危惧感说在现代社会中难免会造成扩大犯罪的窘境。如,现代手术的进行都是有风险的,医生在对病人做手术前便能预见手术失败的可能性。如果依据旧过失论,即便是医生已经尽到了合理的注意义务,手术失败的后果也需要医生来承担,这显然是不合理的。从我国刑法中关于重大责任事故罪与强令工人违章冒险作业罪中也可以看出,对这些监督者定罪的前提是他们对危害结果有具体的预见可能性。综上所述,笔者认为,兼具结果预见义务和结果避免义务的新过失论是监督过失责任的最佳理论基础。

## 二、空难事故中监督过失因果性的认定思路

### (一)实务中监督过失适用的现状与困境

监督过失理论在传入我国之后不仅在刑法

条文中有所体现,在实务中也不乏相关判例。部分案件中已采纳监督过失并作为一定的出、入罪的依据进行论述。通过使用“监督过失+刑事”作为搜索关键词,在裁判文书网上找到了42份司法裁判文书,这些文书包括刑事判决书、刑事裁定书若干份,以及驳回申诉通知书和审判监督程序刑事通知书各一份。其中有多份判决中法院使用监督过失作为判决行为人构成重大责任事故罪的依据。司法机关在不断实践理论的过程中也暴露出不少问题,例如,在实际操作中,关于监督失误的案例往往以因果关系为核心进行论证,主观意义上的预见可能性或轻信能够避免则被因果关系判断包含。<sup>[1]</sup>且存在以偶然因果关系说入罪却以必然因果关系说出罪或者避而不谈因果关系等问题。

如马某权、曾某涛重大责任事故罪案<sup>①</sup>中,一审法院认定马某权不履行安全监管职责,在安排工作时,对生产作业中的安全注意事项未进行提醒,在工人作业时疏于监管,存在监督过失、管理过失。针对马某权对其行为与危害结果的发生具有因果关系的质疑而进行的上诉,二审法院决定,无论事故是否涉及第三方的违规行为或其他相关因素,都不会影响确定其行为与事故后果在刑法上的因果关系,因此维持了原先的判决。法院的论证主要在证明行为人违反了注意义务,行为与危害结果之间存在偶然因果关系,但对行为人是否具有“预见可能性”并没有进行说理,或者说实质上将其归纳于因果关系判断中一同判断。

有些法院则以不具有必然因果关系为由出罪。例如在王某玩忽职守的案件<sup>②</sup>中,法院在判定王某并不构成此罪时指出,本案涉及两个行为,并存在两个结果。王某不恰当地执行了他的职责,这与非法施工行为有着直接的因果联系,而坍塌导致的人员伤害则是由建设单位和施工单位等主要参与者造成的。这一观点揭示了,法庭持有的观点是第三方的行动中断了前后行为之间的因果联系,并主张王某的行为与其结果之

间并不存在必然的因果联系,以此来辅助他的定罪。由于这类案件在出入罪的评判标准上存在不一致性,这无疑会导致裁判结果的混乱和不统一,从而严重损害司法公信力。

实务中存在逃避因果关系论述和避重就轻的情况。以陈某、雷某修重大责任事故案<sup>③</sup>为例,检察院认为雷某修预见到高压电线下工作的危险性,却轻信能避免,导致一人死亡,应负管理和监督过失责任。公诉方是采用“具体的预见可能性+无结果避免义务”来主张对雷某修归责。而法院认为,雷某修作为组织者选择了有专业资质的陈某作业,可以基于信赖原则信任陈某,陈某需直接对雷某修负责,对于具体操作过程雷某修并无过多干预或监督的必要,最终以雷某修不具备主体资格且基于信赖原则不具备监督责任来出罪。法院在判决中模糊了因果关系的判断与说理,不利于法律关系的阐明。

国内在航空领域的案件较少,且还未有追究监督者刑法责任的先例,但这并不等于监督过失理论无法适用于航空领域,反而暴露了实务中处理此类案件的空缺和不足。

这些案件的处理结果表明,监督过失在实务中的应用还存在较多的问题与困难,这些困难主要涉及处罚责任主体范围的大小以及因果关系的判断等问题。造成这种情况的原因在于监督过失的因果关系具有复杂性,这增加了司法机关裁判的难度;在于实务中关于因果关系认定缺乏统一的标准与依据;在于许多裁判者并没有意识到监督过失因果关系部分的重要性。针对这些原因,笔者尝试通过厘清因果关系,统一因果关系的判断标准来帮助解决上述问题。

## (二)空难事故中监督过失行为的“直接性”“间接性”并非重点

我国《刑法》第134条第1款规定了重大责任事故罪,同时最高法、最高检发布的《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1条指出了监督过失的最大范围,其范围之广可见一斑,甚至可以延伸到对投资人的处

① 参见(2021)新疆维吾尔自治区昌吉回族自治州中级人民法院新23刑终40号刑事裁定书。

② 参见(2018)海口市中级人民法院琼01刑终字第540号刑事裁定书。

③ 参见(2019)四川省成都市中级人民法院川01刑终661号刑事裁定书。

罚。但这并非意味只要发生重大事故,就要处罚以上所有的人员。责任主体<sup>①</sup>的范围必须建立在因果关系的范围之内,若对于这个问题不能进行合理的界定,则存在罚及无辜或产生处罚漏洞的风险,从而可能造成司法不公。

秘鲁603号航班空难案的特殊之处在于,技师之后的每一轮检查,无论是直接检查人员还是负责验收签字的各部门总负责人都未能发现胶布的存在,各个部门的几十个成员都具备一定的过失,但不能因为这些人员符合重大责任事故罪的责任主体,就草率认为所有人都应当承担监督过失责任。判定这些人的责任必须结合因果关系的判断,在责任主体可能的范围之内,对被监督者的过失行为存在过失的监督行为,即在具备一定的原因力时,才应当认定存在监督过失的因果关系。

学者们认为,监督过失存在两个相互关联的因果关系链条:一是监督者的过失行为与被监督者的行为之间存在因果关系,二是被监督者的行为与最终的危害结果之间也存在因果关系。<sup>[7]</sup>在判断监督过失责任时,我们必须确保第二个因果关系链已经形成,即被监督者的行为与危害结果之间存在因果关系。单纯讨论监督过失的因果关系而不考虑危害结果是不切实际的。研究监督过失的因果关系核心在于第一链条,即判断监督过失因果关系的标准是监督过失行为是否是被监督者行为的原因力。<sup>[6]</sup>监督过失理论的创新就在于其刑事责任的因果关系基础是间接因果关系。也有学者指出这种“两个阶段论”存在一定漏洞:基于“直接因果关系”而追究过失责任毋庸置疑,但追究“间接因果关系”存在牵强感。<sup>[12]</sup>如果将监督者的行为视为判断监督过失成立的“判断资料”,那么在“因果关系并非孤立存在,而是发生在一定条件下的关系”这一哲学法则指导下,我们可以直接确认监督者的过失行为与最终危害结果之间的因果联系。

由此可知,监督过失因果性原本就具有“直接性”。<sup>[12]</sup>但笔者认为,执着于分辨其因果关系

的“直接性”和“间接性”是没有意义的,这种区分只是从不同的角度来分析问题。监督过失犯罪的因果关系具有多层次性,在追究监督过失责任时,可能涉及的人员不只限于直接监督人,还包括监督者的监督者。因此,其因果关系即具备“直接性”也具备“间接性”。而根据法律规定,无论是直接还是间接,都可以进行处罚。

以西北航空公司WH2303航班空难案为例。这起空难事故主要原因之一是自动驾驶仪安装座上相邻的插头插反,使得航向阻尼和倾斜阻尼无法正常工作,最终飞机失控导致灾难发生。前一日负责更换安装架的操作人员是一名有十年维修经验的工段长与两名没有操作证的实习生,实习生将飞机自动驾驶仪安装座上相邻的插头插反,随后工段长也没有进行复查。若是这两名无证实习生是工段长安排的,那么按照“两个阶段论”,实习生的过失行为是造成空难案件的直接原因,我们可以借“间接原因”来追究工段长的刑事责任。但如果实习生是由更高级别的负责人安排的,或者其他负责人对工段长的这一安排存在监督过失,就很难用“两个阶段论”来追究背后负责人的责任,必然需要在原有的“间接因果关系”之上增加一个“间接的间接因果关系”才能解释,但没有边界的无限追究“间接性因果关系”必然会导致过失范围认定的混乱。换个角度,将直接行为人的行为看作一种“背景资料”来认定工段长的过失行为对危害结果具有“直接性”是合理的,但在面临更高层次的监督责任时也难免体现“间接性”特征。

监督过失因果性本身就是自身的单一环节里具备“直接性”,同时,因为多层关系而出现了最终危害结果的“间接性”的特征。我们的认定核心在于如何判断监督行为人对危害结果具有原因力,以及如何有效限定追责范围。

### (三)空难事故中相当因果关系说的合理性

回归问题的本质,采用哪种因果关系的学说,更能解决现有的问题,更具备合理性。我国的传统因果关系学说主要受苏联的“必然—偶

<sup>①</sup> 《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1条、《刑法》第134条第1款规定的犯罪主体,包括对生产、作业负有组织、指挥或者管理职责的负责人、管理人员、实际控制人、投资人等人员,以及直接从事生产、作业的人员。

然”因果关系理论影响,并长期存在必然因果关系说与偶然因果关系说的争议。然而,目前颇具影响力的学说则受到日本相当因果关系说的启发和德国客观归责理论的引导。<sup>[13]</sup>从上述司法实践的角度出发,偶然因果关系说的适用基础似乎更为广泛。从学者们的探讨也可以得知,学界对各类认定标准各持己见,至今尚未形成共识。关于监督过失因果关系的判断主要争议在于偶然因果关系说、客观归责理论和相当因果关系说,任何一个学说在理论和实践上都具备其优点,但从应用的角度来讲,必然会存在更符合社会现状、更具备可实施且可操作的学说。

第一,偶然因果关系说。无论是必然因果关系说还是偶然因果关系说都强调以客观规律作为因果关系的判断标准,更多的属于事实判断,而非规范性的判断。偶然因果关系在实务中受欢迎似乎并不在于法官们认为其更具备学理上的合理性,而在于它的刑事政策性。每当发生重大责任事故时,为了满足民众的法情感与正义感需求,在许多情况下,监督者需要为不法结果承担责任,即使他们只是间接导致了不法结果的发生,或者他们对结果的发生只起到了微小的作用。以上述秘鲁航班案为例,事发前一日原总检验师因病请假,替代的负责人将飞机批准转交给航线机务人员,而航线的机务人员未按照正确的程序进行飞行前的目视检查。假如采纳偶然因果关系说,或者将这个案子交给上述案件的法官。那么在很大概率上这个替代的负责人也需要承担相应的监督过失责任,因为其没有提醒航线机务人员要按正确程序进行检查,尽管其对于案件的发生仅具有很小的原因力。这种学说在应用时很容易因为其不注重原因力大小的判断,而产生处罚范围过度扩大的风险。

第二,客观归责理论。大多数学者认同的客观归责理论依据行为是否产生法律不允许的危险,以及该危险是否在构成要件的保障范围内实现,来判断结果是否应归咎于行为人。实际上,客观归责理论发展至今,其内容已十分庞杂。有学者称客观归责理论已经成为刑法理论的杂货间,这使得其在犯罪论中的体系定位产生了紊乱。张明楷教授也认为:“客观归责论存在过度使自身体系化的嫌疑。”<sup>[14]</sup><sup>169</sup>这就造成了客观归

责理论在我国司法实践中的天然不适——难以合理地将客观归责理论融入现有的四要件判断中。根据学者们所确立的客观归责多层次判断体系,因果关系的判断被归类为第一层次的条件关联。显然客观归责理论已经远远超出了因果关系认定标准的范畴,逐步成为一种实质的构成要件理论。诚然,客观归责理论的提出对认定过失犯时具有深远的意义,且其“实现不允许的危险”能够被借鉴,但不可否认,无论是其在理论的体系定位上抑或是在司法实务中都还面临困难。

第三,相当因果关系说。相当因果关系说的出现主要是为了解决条件说在处理“多因一果”情况下的因果关系问题时的局限性。它通过引入经验论(即因果关系的通常性)作为限制条件,以更合理地判断因果关系的存在。相当因果关系说强调,当一个行为在正常的社会环境中,具有引起结果的相当性,则可以肯定其因果关系,即行为合乎常理地、不出意外地引发结果即肯定因果关系存在。例如前述西北航空公司的案件中,对于没有相关证书和经验的实习生,有十年维修经验的工段长在其工作中不加以引导、监督,根据社会常识来讲实习生出现失误的可能性是很大的,并且不会感到意外的。由此来判定工段长应当对实习生的过失承担监督过失责任。同理,放任工段长和实习生去参加检查和工作的负责人对危害结果的产生也应具备预见可能性,因此可以肯定其放任行为与结果之间的相当性。

在解决判断原因力大小上,可以认为满足相当性就足以认定具备值得处罚的原因力大小。那么在判断过失责任时,应该以什么作为判断的基础呢?在学术界,关于如何判断因果关系的观点存在分歧,主要有主观说、客观说和折中说三种。主观说和折中说都过度依赖行为人的主观认知来判断因果关系。客观说在实践中的应用逐渐占据主导地位,因为它能够更准确地评估因果关系的客观存在,避免了主观认知的局限性。因此,在实践中,客观说已经逐渐取代主观说和折中说,成为主导的观点。<sup>[8]</sup><sup>227</sup>

有学者认为相当因果关系说存在一定的缺陷,即使是采用客观说的观点,也无法解释“在因果流程中,即使出现了罕见的异常情况,有时也不能否定因果关系的存在”<sup>[15]</sup>。对此,笔者并不

赞成。相当因果关系说否定了异常介入因素时的因果关系是对相当因果关系说的扩大解释。从概念来看,此学说只是从正面肯定了非异常因素介入时的因果关系,并没有否定在异常介入因素时具备因果关系。笔者认为,此学说的重点在于“相当性”,即应当以对结果产生具备一定“相当性”为依据展开延伸,即便是介入因素异常,但只要对结果的产生具备一定影响力或贡献力就能肯定其因果关系。

在监督过失的案件中,我们应深入理解监督者的过失行为与被监督者行为之间的复杂关系。尽管监督者的过失行为并不总是直接导致危害结果,但它无疑增加了其他行为人失误的可能性。这种潜在的失误链是监督过失的真正危险所在。监督过失的存在可能会导致被监督者的过失从而产生危害结果这一点是必然的。我们必须明确,监督者的责任远超过简单的监督角色。他们的行为和决策对被监督者的行为产生深远影响,直接关系到行为的正确性和合规性。一旦监督者的过失行为被确认对被监督者产生

了实质性影响,那么这种影响与危害结果之间的因果关系便得以确立。

综上所述,相当因果关系说既在事实上肯定了因果关系,又可以以相当性作为判断原因力大小的依据防止追责范围的盲目扩大。在实务中应当以客观说为依据,从一切客观事实中进行判断。最后可以依据航空公司的部门规章和职责划分来认定监督者对被监督者的行为具有多大影响力,从而判断其过失行为对危害结果是否具备“相当性”。只有在具备“相当性”的前提下,才能追究监督者的监督过失责任。

### 三、结语

虽然航空业是高危险行业,但只要在目前科学规章制度的引导下,认真遵守职责,对风险是有足够把控力的。面对行业存在的巨大风险,我们不能以牺牲个人利益为前提盲目扩大追责,更不可过分宽松而使从业者放松警惕导致更大的危险。

### 参考文献:

- [1]王海涛.航空责任事故与刑法上的信赖原则法理:以日航123航班空难事故为例的分析[J].北京航空航天大学学报(社会科学版),2016(1):42-46.
- [2]佚名.小插头导致大空难:插头插反致160人遇难[J].现代班组,2021(10):28.
- [3]乔善勋.一块胶布惹的祸:秘鲁航空603号航班空难[J].大飞机,2018(12):67-70.
- [4]中国民用航空局办公室,中国民航科学技术研究院.中国民航安全信息统计报告(2018年1-6月)[EB/OL].(2018-09-08)[2023-12-10].<http://news.carnoc.com/list/461/461183.html>.
- [5]金羊网.广州6名公职人员因玩忽职守被拘以受贿入罪[EB/OL].(2015-01-09)[2023-07-01].<https://news.sina.com.cn/c/2015-01-09/014631377664.shtml>.
- [6]易益典.论监督过失理论的刑法适用[J].华东政法大学学报,2010(1):75-81.
- [7]彭风莲.监督过失责任论[J].法学家,2004(6):58-64.
- [8]张明楷.刑法学(第六版)[M].北京:法律出版社,2021.
- [9]钱叶六.监督过失理论及其适用[J].法学论坛,2010(3):24-31.
- [10]王珏.监督管理过失成立范围的界定[J].学术交流,2016(11):79-85.
- [11]姜涛.监督过失的限缩适用方案[J].清华法学,2021(6):31-44.
- [12]马荣春,唐张.监督过失:因果性、注意义务与定罪实践[J].河南财经政法大学学报,2022(1):95-104.
- [13]张开骏.刑法中相当因果关系说的判断方法[N].人民法院报,2019-05-30(6).
- [14]张明楷.刑法原理[M].北京:商务印书馆,2011.
- [15]钱叶六.刑法因果关系理论的重要发展与立场选择[J].中国刑事法杂志,2022(4):95-111.

(责任编辑:周新颜)