

徐拿云. 论海上交通肇事犯罪中事故调查报告的刑事证据审查[J]. 中国海商法研究, 2022, 33(4): 52-62

论海上交通肇事犯罪中事故调查报告的刑事证据审查

徐拿云

(大连海事大学 法学院, 辽宁 大连 116026)

摘要:海上交通肇事案件的事实认定,涉及一系列专门性问题。在当前司法实践中,该类案件事故调查报告的审查认定呈现出一定程度的形式化倾向。事故调查报告可采性审查的形式化、证明力评价的预设化、事实认定主体的错位化,充分暴露了法官对海上交通事故调查报告过度依赖的危险性及其逻辑谬误。为应对海上交通肇事犯罪中运用海上交通事故调查报告所面临的多重困境,应当对海上交通事故调查报告中涉及专门性问题的意见的审查认定规则进行反思,防止由事故调查人员替代法官成为实质的事实认定者。

关键词:海上交通肇事犯罪;事故调查报告;专门性问题

中图分类号:D924.3 **文献标识码:**A **文章编号:**2096-028X(2022)04-0052-11

Research on the criminal evidence review of investigation reports in maritime traffic accident crimes

XU Na-yun

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

Abstract: The fact-finding of maritime traffic accident cases involves a series of professional issues. In the current judicial practice, the review and determination of accident investigation reports in such cases have a certain degree of formalization tendency. The formalization of the admissibility review of the accident investigation reports, the presupposition of the evaluation of the probative force, and the dislocation of the fact-finder have fully exposed the danger of the judge's over-reliance on the marine traffic accident investigation reports, as well as the logical fallacies in it. In order to deal with the multiple difficulties faced by the use of marine traffic accident investigation reports in marine traffic accident crimes, the review and determination rules for opinions involving professional issues in marine traffic accident investigation reports should be reconsidered, and the replacement of substantive fact-finders from judges to accident investigators should be prevented.

Key words: maritime traffic accident crimes; accident investigation reports; professional issues

在中国海上交通肇事犯罪的司法证明中,事故调查报告常被作为证据提交至法庭。2021年发布的《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国刑事诉讼法〉的解释》(简称《高法解释》)第101条新增了关于事故调查报告的刑事证据规定。然而,当前海上交通肇事案件中事故调查报告的运用,仍然深陷较为尴尬的实践困境。中国海上交通肇事案件中,使用事故调查报告所面临的核心问题在于,法官对海上交通事故调查报告的证据审查趋于形式化。一方面,以法定证据种类为基础对事故调查报告进行

前置性的形式审查,其合理性本身有待商榷。基于《中华人民共和国刑事诉讼法》(简称《刑事诉讼法》)关于八大法定证据种类的既有规定,海上交通肇事案件中使用事故调查报告作为证据时,事故调查报告的证据种类认定始终存在争议。对此,主要存在类鉴定意见说、书证说、综合性质说、新法定证据种类说、无证据能力说等观点。另一方面,对海上交通事故调查报告中涉及专门性问题的意见的证据审查,更在一定程度上流于形式。海上交通运输具有特殊性,海上交通肇事案件的事实认定不可避免

收稿日期:2022-04-07

基金项目:2021年度中华全国总工会科研项目“海员权益保障与海上交通事故刑事归责的协调化研究”(84210006),2022年度大连海事大学青年教师科技创新项目“证人证言可信性研究”(3132022301)

作者简介:徐拿云,女,法学博士,大连海事大学法学院讲师。

地涉及专门知识。法官在应对海上交通事故犯罪所涉的专门性问题时,呈现出对海事管理机构过度依赖的倾向。

鉴于此,在《高法解释》明确刑事诉讼中调查报告可以作为证据使用的背景下,笔者以中国海上交通事故案件中调查报告的证据审查为研究对象展开分析及反思:首先,基于海上交通运输的特殊性,正视海上交通事故案件中事实认定的专业性;其次,在此基础上,审视该类案件调查报告在证据审查中面临的多重困境;再次,结合事故调查阶段和刑事审判阶段的差异,揭示海上交通事故调查报告的审查形式化问题所暴露的逻辑谬误;最后,反思中国当前关于海上交通事故调查报告的证据审查规则。

一、海上交通事故犯罪事实认定的专业性

海上交通事故类犯罪主要集中于交通肇事罪,兼涉故意杀人罪^①、重大责任事故罪等罪名。与道路交通事故肇事相较,海上交通事故犯罪存在一定的特殊性,突出体现为海上船舶驾驶主体为多名船员、海上交通事故因果关系形态具有多样性等。解决海上交通事故案件事实认定的形式化问题,首先应当正视海上交通事故案件中事实认定的专业性。

第一,海上交通事故犯罪的行为主体呈现出复杂性。这一复杂性由海上船舶驾驶主体的多人性所决定。道路运输中,机动车驾驶人一般为单人;而海上交通运输中,船舶驾驶要求多名船员于船上任职,船员依据各自岗位职责分工协作。根据船舶驾驶要求,船员包括船长、大副、二副、三副、轮机长、大管轮、二管轮、三管轮等高级船员,以及普通船员。^[1]与船舶航行时海上风险的特殊性、船舶驾驶的技术性、船员值班的协作性相契合,国际法与国内法也针对海上交通运输制定了包括避碰、配员、值班在内的一系列专业性规则。海上交通事故犯罪中人员伤亡的危害结果,可能归属于船长、值班船员、事故发生时其他实际驾驶人、引航员^②在船舶交通运输活动中违反交通运输管理法规的违法行为。同时,重大责任事故罪的危害结果,亦可能归属于船舶所有人、船务公司法人代表在运营活动中违反安全管

理规定的违法行为^③。海上船舶驾驶的多人协作特征,使得海上交通事故犯罪的行为主体更为复杂,进而在一定程度上决定了海上交通事故案件中事实认定的复杂性。

第二,海上交通事故案件因果关系形态呈现多样性。在人为因素、船舶因素、环境因素的多重因素作用之下,海上交通事故的发生原因相对复杂。^[2]因此海上交通事故犯罪中的因果关系,除一因一果的简单形态外,极可能呈现出多因一果、多因多果等复杂形态。一方面,交通肇事罪属于典型的过失犯罪。船舶航行过程中,夜间时段是船舶碰撞事故的高发时段,其中的重要因素就在于夜间时间段值班船员更易疲劳,更易实施违反海上交通运输管理法规并对结果发生具有紧迫危险的实行行为。并且,在导致船舶碰撞事故发生的人为因素中,被告人因素常与被害人因素并存。另一方面,船舶碰撞事故发生时,事发海域气象环境引发的客观因素常与行为人主观过错引发的人为因素并存。船舶航行过程中,若遇阴天浓雾、海上风浪等气象海况,可能产生能见度低等通航固有风险。例如“王某某交通肇事案”中,在肇事船舶驾驶人未正当瞭望以致未充分判断碰撞危险并谨慎驾驶的同时,还存在晨昏蒙影这一影响视觉瞭望的客观因素^④。

第三,海上交通事故犯罪的因果关系认定多涉及专门知识。因果关系认定的专业性,在海上交通事故案件、环境公益诉讼案件^⑤等特殊类型案件中尤为凸显。此类案件运用鉴定意见和专家辅助人意见的实践需求,充分反映了其因果关系认定的专业性。事实的因果关系认定形式化的问题,突出体现为过度依赖海上交通事故调查报告的原因认定。海上交通事故案件刑事因果关系的事实判断中,原因的限定性首先体现为实行行为的限定性。然而,行政法意义上的违法行为,并不必然构成刑法意义上的实行行为。事故调查报告中事故原因的认定以违章行为为中心,而交通肇事罪中原因的证明以实行行为为中心。海上交通事故犯罪中因果关系的认定前提之一,是被告人实施了刑法意义上的危害行为。一方面,从形式层面来看,交通肇事罪的实行行为是

① 参见“陈某某故意杀人案”,宁波市北仑区人民法院(2013)甬仑刑初字第158号刑事判决书。

② 参见“沈某某交通肇事案”,上海市杨浦区人民法院(2012)杨刑初字第59号刑事判决书。

③ 参见“卞某等交通肇事、重大责任事故案”,福建省宁德市中级人民法院(2015)宁刑终字第102号刑事判决书。

④ 参见“王某某交通肇事案”,福建省宁德市中级人民法院(2018)闽09刑终232号刑事裁定书。

⑤ 《最高人民法院关于审理环境民事公益诉讼案件适用法律若干问题的解释》第15条第1款规定:“当事人申请通知有专门知识的人出庭,就鉴定人作出的鉴定意见或者就因果关系……等专门性问题提出意见的,人民法院可以准许。”

违反交通运输管理法规的行为。中国海上交通运输管理法规涉及《中华人民共和国海上交通安全法》(简称《海上交通安全法》)、《中华人民共和国海船船员值班规则》和《中华人民共和国船舶最低安全配员规则》等一系列规范性法律文件。此外,在国际法中,中国也缔结或参加了与海上交通运输相关的国际条约与协定。其中,《1972年国际海上避碰规则》规定船舶在对应水域应当履行以下义务:正规瞭望的义务;保持安全航速的义务;在狭水道内的义务;在分道通航制区域的义务;追越情形下追越船的让路义务;对遇情形下两艘机动船的转向义务;交叉相遇情形下让路船的让路义务、直航船的避碰义务;能见度不良时的行动规则;等等^①。《1972年国际海上避碰规则》既是事故调查中事故原因认定的主要依据,也是刑事因果关系认定中的重要参考。另一方面,从实质层面来看,交通肇事罪的实行行为应当是对结果的发生具有紧迫危险的行为。^{[3]188} 交通肇事罪的实行行为不能仅从法的形式角度予以限定。违反海上交通运输管理法规的行为是否构成交通肇事罪的实行行为,还涉及到对交通肇事罪实行行为的实质理解。对海上交通肇事犯罪中实行行为、危害结果和刑事因果关系的认定通常涉及海上交通运输等领域的专业知识。海上交通肇事案件司法证明过程所涉及的专门性问题,以及该类案件审判管辖的实践探索,体现了该类案件事实认定的专业性。

二、海上交通事故调查报告证据审查的多重困境

基于海上交通肇事犯罪的特殊性和该类案件事实认定的专业性,当前中国司法机关对海上交通肇事犯罪的事实认定明显趋于形式化,突出表现为刑事审判中过度依赖海上交通事故调查报告。

(一) 事故调查报告可采性审查的形式化

关于海上交通事故调查报告的证据能力,长期以来存在较大争议。根据中国刑事诉讼的证据审查体系,海上交通事故调查报告“从‘材料’到‘证据’”的审查标准之一是该项材料在形式上是否属于法定证据种类。^{[4]177} 与中国现行的证据审查逻辑相一致,关于海上交通事故调查报告证据能力的探讨,也难以回避证据种类问题。对此主要存在五种观点。第一,类鉴定意见说将事故调查报告中涉及专门性问题的意见,视为与鉴定意见性质类似的证据。类

鉴定意见说或专家意见说所探究的对象是事故调查报告中涉及专门性问题的意见。根据《高法解释》起草小组的观点,“事故调查报告中涉及的对专门性问题的意见,其性质实际与鉴定意见类似。”^{[5]227} 从《高法解释》的体例上看,将第101条规定于第四章第五节“鉴定意见的审查与认定”中,也与类鉴定意见说的立场相一致。由此可见,《高法解释》倾向于采取类鉴定意见说。第二,书证说将事故调查报告视为法定证据种类中的书证^②,或将其视为公文书证。司法实践中亦有观点主张行政机关出具的交通事故认定书属于书证中的公文书证,且在证明力评价上具有比一般书证更高的证明力^③。但是,书证的重要特征在于形成时间为案发前或案发时,^{[6]256} 海上交通事故调查报告则形成于事故发生之后的事故调查阶段。第三,综合性说基于事故调查报告内容的综合性和层次性,主张区分事故调查报告的各部分内容,分别具体判断其证据种类。其中,有学者区分判断事故调查报告的事故经过、事故发生原因、其他证据性内容和调查报告所附证据材料的可采性与证据种类,其中事故原因分析中包含专门性知识的部分属于“专门性问题的意见”。^{[7]195-198} 亦有学者认为,若仅仅采纳事故调查报告中对事故原因的专业认定,则属于鉴定意见;若采纳内容涉及对客观事实的证明,则无论采纳内容仅涉及后者或兼涉二者,均视为书证。^[8] 第四,新法定证据种类说主张将事故调查报告作为“一种新型的证据形式”,其不属于任何既有的法定证据种类,建议通过立法予以明确。^{[9]109} 第五,无证据能力说主张事故调查报告不应当作为刑事证据使用。有学者指出,行政机关提供的鉴定意见根据《刑事诉讼法》第54条第2款不得作为刑事证据使用,基于“举重以明轻”的论证逻辑,行政机关制作的事故调查报告更不应当作为刑事证据使用。^[10]

对海上交通事故调查报告证据资格的传统探讨,多从规范层面回应了事故调查报告是否属于《刑事诉讼法》第50条所列法定证据种类的问题。当前立法中法定证据种类的限定性,使得事故调查报告所适用或参照适用的证据审查规则并不明确,也在一定程度上体现了证据种类法定化的消极影响。对海上交通事故调查报告的质证和认证缺乏明确的规

^① 参见《1972年国际海上避碰规则》第5条至第19条。

^② 参见“陶某某交通肇事案”,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。

^③ 参见“杜某交通肇事案”,山东省聊城市中级人民法院(2015)聊刑再终字第6号刑事判决书。

范指引,更加剧了法官对海上交通事故调查报告过度依赖的现象。与此同时,正如持综合性质的学者所揭示的,海上交通事故调查报告的内容具有鲜明的综合性,未必适宜纳入同一证据种类。海上交通事故调查报告的内容兼涉亲身知识和专门知识两个层面。就亲身知识而言,对海上交通事故调查报告中的传闻危险未予充分考量;就专门知识而言,对海上交通事故调查报告中涉及专门性问题的意见的可靠性亦未予充分考量。中国海上交通事故调查报告的可采性审查仍然存在形式化问题。

(二) 事故调查报告证明力评价的预设化

在对海上交通事故案件各项要素性事实进行司法证明的过程中,海上交通事故调查报告实质上被赋予了过高的证明力。2005年最高人民法院发布的《第二次全国涉外商事海事审判工作会议纪要》第147条规定:“国家海事行政主管部门作出的调查报告,若无相反证据,可以作为海事法院审理案件的依据。”2006年发布的《最高人民法院民事审判第四庭、中国海事局关于规范海上交通事故调查与海事案件审理工作的指导意见》规定:“……(五)海事调查报告及其结论意见可以作为海事法院在案件审理中的诉讼证据,除非有充分事实证据和理由足以推翻海事调查报告及其结论意见。(六)海事法院在案件审理中,诉讼当事人对海事局的海事调查报告及其结论意见有疑义的,海事法院可以要求海事局对当事人提出的相关问题作出解释和说明。”海上交通事故调查报告包括事故经过、事故原因、事故当事人责任认定等内容^①。其中事故原因部分通常对直接原因和间接原因依次逐项分析。法院常在刑事裁判文书中,对事故调查报告的原因分析和责任认定简要重述并予以认可,甚或以一字不变的方式直接引用事故调查报告对应部分。当前海上交通事故案件中,事故调查报告中关于事故原因和事故责任的意见,被推翻的可能性极小。即使通过提供鉴定意见的方式推翻事故调查报告中涉及专门性问题的意见,实现难度也较大。

在探讨当前司法实践中海上交通事故调查报告的证明力评价是否适当时,无法回避的重要问题是:

海上交通事故调查报告中涉及专门性问题的意见是否应当具有高于其他证据的证明力?对此,答案是否定的。海上交通事故调查报告的证明力不得被预先设定,而应当由法官在海上交通事故肇事犯罪个案中进行具体判断。“任何证据均无预设的证明力。”^{[11]26}从立法沿革上看,鉴定意见这一证据种类的立法表述由“结论”修正为“意见”,也充分反映了科学证据证明力的非预设性。无论对事故调查报告中涉及专门性问题的意见预设较一般证据更高的证明力还是更低的证明力,都不具有正当性。

(三) 事故调查与事实认定的主体错位化

从审查主体上看,法官在海上交通事故案件事实认定中有缺位之嫌。在海上交通事故案件中,法官对因果关系和结果归属的判断,多与海上交通事故调查组出具的事故调查报告和海事管理机构出具的事责任认定书中的内容高度一致,这一现象充分反映了因果关系认定过程的形式化和认定主体的错位化。依据《海上交通安全法》关于事故调查处理的规定,事故调查报告的提交主体以海上交通事故等级为标准予以确定,除特别重大事故由国务院或者国务院授权的部门组织事故调查组提交外,包括重大、较大和一般事故在内的其他事故均由海事管理机构组织的事故调查组提交^②。海上交通事故肇事犯罪中的事实认定涉及海事领域专业知识。与该类案件事实认定的专业性相对应,海上交通事故调查主体具有较为丰富的执法经验,而法官的个人知识库相对有限。当对海上交通事故调查报告中专门性问题的意见进行审查判断时,受制于事实认定者和事故调查主体在海事领域的专业知识差异,加之因调查主体为行政机关而可能产生诉诸权威的逻辑谬误,法官的事实认定职能极易让位于海事管理机构。尤其在涉及专门性问题时,对刑事因果关系进行事实判断和规范判断的主体,实质上由法官向海事管理机构调查人员发生了部分转移。

三、海上交通事故调查报告形式化审查的逻辑谬误

海上交通事故调查报告的核心内容在于对事故原因的查明和当事人各方责任的认定^③。当前海上

^① 根据2016年交通运输部海事局发布的《水上交通事故调查报告编写指南》,水上交通事故调查报告正文和附件的内容包括:事故简况、专业术语和标准用语标示、调查取证情况、重要事故因素认证、事故经过、应急处置和搜救情况、事故损失情况、事故因素分析、责任认定、事故结论、安全管理建议和处理建议、附件。根据《中华人民共和国海上交通事故调查处理条例》第16条,《海上交通事故调查报告书》应包括以下内容:船舶、设施的概况和主要数据;船舶、设施所有人或经营人的名称和地址;事故发生的时间、地点、过程、气象海况、损害情况等;事故发生的原因及依据;当事人各方的责任及依据;其他有关情况。

^② 参见《海上交通安全法》第82条、第85条。

^③ 参见《中华人民共和国海上交通事故调查处理条例》第15条。

交通事故犯罪中因果关系的事实判断和结果归属的规范判断,与海上交通事故调查中的事故原因分析和事故责任认定高度混同。然而,二者在判断逻辑上存在显著差异。法官对事故调查报告的过度依赖是危险的,这一现象充分暴露了海上交通事故犯罪事实认定的逻辑谬误。

(一) 事故调查归因标准的趋同化

从归因层面来看,海上交通事故调查报告中的事故原因认定与刑事裁判中的因果关系认定存在实质性差别。海上交通事故犯罪中广义因果关系的认定,包括事实的因果关系与结果归属的认定,分别指向因果关系的事实判断与规范判断两个层面。当前海上交通事故犯罪因果关系的认定在事实判断层面和规范判断层面趋于形式化。然而,事故调查层面的事故原因并不等同于刑事因果关系层面的原因。海上交通事故犯罪中的因果关系认定与事故调查报告中的原因分析趋同,将导致刑事因果关系认定的虚置,由此暴露出的归因问题是严重的。

海上交通事故犯罪中船员行为构成刑法意义的实行行为,是该行为被作为条件关系中的原因予以考量的重要前提。如果船员的海事行政违法行为并未对船舶碰撞结果产生“贡献”,并不具有侵害法益的紧迫现实危险,那么船员的行政违法行为并不构成实行行为,当然无法构成刑法层面引起危害结果的原因。海上交通事故犯罪与海事行政违法在构成要件、规范目的、证明标准等方面存在差异,二者的违法性认定标准因而呈现出明显的层次性。基于刑事证明标准,海上交通事故案件的要素性事实也应当被证明至排除合理怀疑的程度。如果无法证明该主体实施了交通事故的实行行为,或无法证明存在交通事故罪所要求的危害结果,则通常应否定实行行为与危害结果之间存在事实因果关系。也就是说,在海上交通事故犯罪中,作为原因的实行行为与作为结果的危害结果,均应当根据《中华人民共和国刑法》(简称《刑法》)规定的构成要件进行实质判断。

(二) 事故调查归责标准的趋同化

从归责层面来看,海上交通事故调查报告和事故责任认定书中的责任认定,可能被错误地等同于

刑事裁判中的责任认定。^[12]根据《海上交通安全法》第83条的规定,海上交通事故调查应当以事故事实和事故原因的查明为基础,进行事故责任的判定。然而,海上交通事故调查所认定的事故责任主体,可能因缺乏违法性或有责性而并不承担刑事责任。在海上交通事故案件中,对有责性的证明以对违法性的证明为基础。根据《刑法》第133条对交通肇事罪构成要件要素的规定,交通肇事罪的成立应当存在“致人重伤、死亡或者使公私财产遭受重大损失”的危害结果。具体而言,根据2000年发布的《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》)的相关规定,海上交通事故犯罪适用与道路交通事故犯罪相同的危害结果判定标准,且以责任划分为基础确立入罪标准^①。事故调查报告的责任认定部分和事故责任认定书的对应部分,均对当事船舶应当承担的全部责任、主次责任、同等责任等作出了责任划分。然而,对事故负有主要责任、全部责任、同等责任的事责任主体,并不必然负有刑事责任;且根据张明楷教授的观点,对事故负有次要责任的行为人,也可能承担交通肇事罪的刑事责任。^{[3]924}刑事审判中以交通肇事罪构成要件为依据认定的刑事责任,不当与海上交通事故调查报告、事故责任认定书中的主次责任认定相混同。鉴于此,海上交通事故犯罪的刑事归责,不应过度依赖海上交通事故调查报告和海上交通事故责任认定书中全部责任、主要责任或同等责任的责任认定,而是应当在刑事事实认定的框架下予以实质判断。^[13]

同时,由逃逸行为到事故责任的推定,并不能替代刑事因果关系的证明和刑事责任的认定。在道路交通事故的责任认定中,根据《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》,对事故后实施逃逸行为的当事人,推定其承担全部责任^②。在海上交通事故责任认定中,《水上交通事故逃逸案件调查处理规定》第14条第1款规定:“如无法判明责任,对已查实的肇事逃逸船舶应认定其承担全部责任或主要责任。”而在涉及逃逸情形的海上交通事故案件中,常常难以证明逃逸行为与死亡结果之间的因果关系。^[14]但

^① 《交通肇事解释》第2条规定:“交通肇事具有下列情形之一的,处三年以下有期徒刑或者拘役:(一)死亡一人或者重伤三人以上,负事故全部或者主要责任的;(二)死亡三人以上,负事故同等责任的;(三)造成公共财产或者他人财产直接损失,负事故全部或者主要责任,无能力赔偿数额在三十万元以上的。交通肇事致一人以上重伤,负事故全部或者主要责任,并具有下列情形之一的,以交通肇事罪定罪处罚:(一)酒后、吸食毒品后驾驶机动车辆的;(二)无驾驶资格驾驶机动车辆的;(三)明知是安全装置不全或者安全机件失灵的机动车辆而驾驶的;(四)明知是无牌证或者已报废的机动车辆而驾驶的;(五)严重超载驾驶的;(六)为逃避法律追究逃离事故现场的。”

^② 参见《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》第92条第1款。

是,行政层面全部或主要责任的推定,既不意味着死亡结果应当归属于行为人的逃逸行为,也不意味着行为人逃离事故现场的行为具有刑法上的非难可能性。在船舶碰撞事故发生之前,行为人可能并不存在违法行为,或者行为不构成刑法意义上的实行行为。此时若肯定行为人逃离事故现场的行为与交通事故危害结果之间存在刑事因果关系,而逃离事故现场的行为却实施于船舶碰撞及被害人死亡结果发生之后,则可能产生先果后因的局面,有悖于原因在先、结果在后的原理。在这一情形下,逃离事故现场的行为与被害人死亡之间显然并非引起与被引起的关系。由此可见,在海上交通事故肇事犯罪刑事责任的认定中,对构成基本犯的交通肇事行为与危害结果之间是否存在因果关系、作为加重结果的逃逸行为与死亡结果之间是否存在因果关系,应当进行实质判断,而不应当以行政法层面的推定规则替代刑事司法证明。

(三) 事故调查基本模式的混同化

从调查模式来看,中国的海上交通事故调查属于事故原因查明与事故责任认定并行的双重目的模式。基于不同的事故调查目的,形成了不同的海上交通事故调查模式。第一种事故调查模式为双重目的的模式,该模式以《海上交通安全法》为代表。有学者以事故调查目的为标准,将事故调查区分为溯因问责型调查与溯因学习型调查。^{[15]108-109} 中国的事故调查模式属于典型的溯因问责型调查,该调查模式暴露的问题突出体现为事故原因调查与事故责任调查交叉并行,过于侧重事故责任追究。^{[15]112} 第二种事故调查模式为预防目的的模式,该模式以国际海事组织的《海上事故或海上事件安全调查国际标准和做法规则》以及《2012年英国商船航运(事故报告和调查)条例》等为代表。预防目的之下的事故安全调查也将事故起因作为调查的主要内容,但其所确立的事故调查目的与中国存在显著区别。基于预防目的的海上安全调查,其调查目的不在于确立过失或责任,而在于预防未来的海上安全事故^①。是否将确定事故责任纳入事故调查目的,是中国双重目的下事故调查模式与预防目的下事故调查模式的重要差异。

在此基础上,刑事审判中对海上交通事故调查报告的过度依赖,使中国事故调查模式所产生的问题进一步延展至刑事审判阶段,突出体现为归因与

归责呈现出混同状态。一方面,若在刑事审判中过度依赖事故调查的相关意见,可能带来归责逻辑的错误。海上交通事故调查报告和事故责任认定书中,存在以双方行政违法行为数量的多寡为依据划分事故责任的现象。^[16] 此时,从当事一方实施了一项或多项违章行为到该违章行为构成事故原因,再到一方应承担事故主要责任的推论,存在事故责任认定上的逻辑错误:在海上交通事故中实施更多违章行为的一方,通常应当承担主要责任。另一方面,当事实认定者在刑事审判中沿用事故调查过程中的事故责任认定逻辑,归因与归责之间的逻辑关系有待商榷。尽管从归因与归责的关联上看,归责建立在归因的基础之上;但从归因与归责的区别上看,二者的混同将导致事实问题与评价问题的混同。^[17] 在阶层论的理论框架下,责任应当以不法为前提,而归因与归责的混同在一定程度上有悖于阶层论的理论体系。如果在刑事审判中直接采信海上交通事故调查报告关于原因与责任的意见,则其所适用的归因与归责之间的逻辑关系,既有悖于事实因果关系与结果归属之间的逻辑关系,也有悖于不法与责任之间的逻辑关系。

(四) 事故调查推理逻辑的混淆化

从推理逻辑来看,海上交通事故调查阶段与刑事审判阶段事实认定所采用的主要推理方式存在显著差异。海上交通肇事案件中,事故调查阶段以溯因推理为主要推理方式,而刑事审判阶段事实认定以归纳推理为主要推理方式。^[18] 在海上交通肇事案件审判阶段,法官主要运用归纳推理,从证据到要素性事实再到要件,以概括为基础进行经验推论。^{[11]39} 在海上交通事故调查阶段,事故调查人员主要运用溯因推理,根据已获得的证据生成假设,并根据调查取证中新获取的证据对假设进一步增删或修正。^[19] 但是,中国海上交通事故调查同时承担认定事故原因与事故责任的双重任务。中国海上交通事故调查基本模式的混同性,可能导致事故调查主体基于判定事故责任的职责,所生成的有利于无伤亡船舶一方的假说相对有限。事故调查主体的非中立性,也使其可能更倾向于有责推定,在一定程度上存在“确认偏见”的危险。^{[20]4} 在应对海上交通事故调查报告证据审查的形式化问题时,为避免海上交通肇事案件的事实认定步入形式化误区,应当正视不同阶段主要推理方法的差异性。

① 参见《海上事故或海上事件安全调查国际标准和做法规则》第1.1条以及《2012年英国商船(事故报告和调查)条例》第5条。

四、海上交通事故调查报告的证据审查规则反思

(一) 行政执法证据与刑事证据的衔接

海上交通事故中的事故原因通常由海上交通事故调查组予以查明。事故调查结束后,调查组依职权制作海上交通事故调查报告,并在调查报告后附上行政机关所收集的证据材料。如果案件涉嫌刑事犯罪,则移送公安司法机关处理。由此,便产生了行政执法与刑事诉讼中的证据衔接问题。

《刑事诉讼法》第54条第2款规定:“行政机关在行政执法和查办案件过程中收集的物证、书证、视听资料、电子数据等证据材料,在刑事诉讼中可以作为证据使用。”从体系解释上看,结合法定证据种类,对该条中的“等”应作何理解存在一定争议。有学者基于客观性证据与主观性证据的差异,认为对其不应作等外解释。也有学者认为,第54条的“证据材料”既包括上述四类实物证据,即“结果证据”;也包括行政机关用于记录实物证据收集过程的笔录材料,即“过程证据。”^[21]《高法解释》原则上对其采取等内解释的立场,即将该条中允许作为刑事证据使用的行政证据限定为上述四种证据种类。^{[5]199}实践中,行政机关对海上交通事故进行事故调查时,海事局等行政机关收集的证据一方面包括物证、书证、视听资料、电子数据,另一方面也包括证人证言,被害人陈述,犯罪嫌疑人、被告人供述和辩解,鉴定意见。行政机关收集的言词证据不属于第54条的范畴,原则上应当经证人出庭作证,当庭接受质证。如果证据因经行政机关收集即免于质证而直接予以采信,不仅不利于实现事实认定的准确价值,而且在一定程度上妨害被告人质证权的行使。

在此基础上,针对海上交通事故调查报告是否属于《刑事诉讼法》第54条第2款的规制范围,存在肯定说和否定说。持肯定说的学者主张,结合该条与2019年应急管理部、公安部、最高人民法院、最高人民检察院联合发布的《安全生产行政执法与刑事司法衔接工作办法》第25条,经依法批复的事故调查报告应当属于《刑事诉讼法》第54条第2款“等证据材料”的范畴。^{[9]108}否定说则对此持反对意见。笔者倾向于否定说。从文义解释上看,海上交通事故调查报告是由行政机关“制作”的书面材料,而非行政机关“收集”的证据材料,不属于《刑事诉讼法》

第54条第2款的规制范围。^[22]从这一角度出发,无论是否对第54条第2款作等内解释,事故调查组所制作的海上交通事故调查报告都难以被整体归入该条款的规制范畴。

(二) 海上交通事故调查报告的可采性规制

行政机关或事故调查组所出具的事故调查报告在刑事诉讼中的运用问题,是海上交通事故、安全生产事故、火灾事故等事故类犯罪的共性问题。根据现行司法解释、规范性文件关于事故调查报告的相关规定,海上交通事故调查报告在刑事诉讼中可以作为证据使用。在司法解释层面,《高法解释》第101条为海上交通事故调查报告在刑事诉讼中作为证据使用提供了明确依据^①。在规范性文件层面,《安全生产行政执法与刑事司法衔接工作办法》明确允许在刑事诉讼中将事故调查报告作为证据使用^②。

根据中国当前的刑事证据审查体系,事故调查报告的证据资格问题涵盖了对该类材料的形式审查,由此涉及对其证据种类的回应。^{[4]177}与鉴定意见和专门性问题报告相较,海上交通事故调查报告中涉及专门性问题的意见在专门性事项上存在差异,调查报告制作主体也相对特殊。具体来说,鉴定意见由符合法定的司法鉴定资质要求的鉴定机构和鉴定人出具,鉴定事项主要包括法医类鉴定、物证类鉴定和声像资料鉴定;就专门性问题出具的报告,为法定鉴定机构之外的机构和法定司法鉴定事项之外的专门性问题提供了专家意见引入路径;事故调查报告中涉及专门性问题的意见,由行政机关或事故调查组针对事故调查相关事项出具。^{[23]161-162}就海上交通事故调查报告中涉及专门性问题的意见的性质定位而言,《高法解释》第101条的基本立场倾向于以鉴定意见这一证据种类为基础,将其与鉴定意见和专门性问题报告并列为第三种专家意见。^{[24]178}然而,事故调查报告的证据能力审查不应当囿于证据种类的法定化和封闭性。从1979年《刑事诉讼法》的六种法定证据种类,到1996年增加视听资料的种类,再到2012年《刑事诉讼法》的八大法定证据种类,法定证据种类不断扩展。即使如此,仍然存在司法实践中作为刑事证据使用但不属于法定证据种类的证据形式。与事故调查报告同样存在此类性质争

① 《高法解释》第101条规定:“有关部门对事故进行调查形成的报告,在刑事诉讼中可以作为证据使用;报告中涉及专门性问题的意见,经法庭查证属实,且调查程序符合法律、有关规定的,可以作为定案的根据。”

② 参见《安全生产行政执法与刑事司法衔接工作办法》第25条。

议的,还包括有专门知识的人提出的意见、侦查人员说明类材料等。^{[6]248} 海上交通事故调查报告能否作为刑事证据使用,不应当以是否符合法定证据形式为判断标准,^{[6]249} 而应当以相关性为基础进行可采性判断。换言之,首先对证据进行相关性检验,判断该证据是否使要素性事实更有可能或更无可能,^{[11]14-15} 进而对具有相关性的证据进行可采性规制。

海上交通事故调查报告的可采性规制,涉及传闻证据排除的公共记录类例外。美国国家运输安全委员会的事实性事故报告,适用传闻证据排除的例外。^[25] 根据《美国联邦证据规则》803(8)(A)(iii)的规定,辩方可以在刑事案件中使用“根据法律授权进行的调查活动所获得的事实性认定”;但是,若提交该份公共记录的对方当事人证明其缺乏可靠性,那么这一公共记录并不属于传闻证据排除的例外。^{[26]576, [27]} 据此,事故调查报告中以事实性调查为基础得出的意见或结论等事实性认定,在刑事案件中由辩方提出时属于传闻证据排除的例外,但由控方提出时则不属于传闻证据排除的例外。^{[26]578} 《美国联邦证据规则》之所以禁止控方针对刑事被告人使用调查报告中的事实性认定,是基于该类事实性认定所蕴含的传闻危险和《美国宪法第六修正案》关于刑事被告人对质权的考量。^{[26]579} 在“山毛榉飞机有限公司诉雷尼案”中,布伦南(Brennan)法官针对该案的JAG报告指出,《美国联邦证据规则》并未基于事实与意见之间的二分而对“事实性认定”进行狭义解释,因此意见和结论属于《美国联邦证据规则》803(8)(A)(iii)中“事实性认定”的范畴^①。中国并未设立传闻证据排除及其例外的规定。但是,无论是英美法系中传闻证据规则所提示的传闻危险,还是传闻证据排除的公共记录例外下允许对方当事人质疑公共记录可靠性的做法,都对我国司法实践中海上交通事故调查报告的可采性规制和可靠性评估具有重要借鉴意义。

在对我国海上交通事故调查报告中涉及专门性问题的意见进行审查判断的过程中,事故调查主体的可信性未获得充分关注。首先,从专家个人的资质与专业性上看,我国海上交通事故调查组的人员构成存在一定的特殊性和复杂性,海上交通事故调查报告所涉的专门性问题则更显精细化、专业化。在专家是否适格的问题上,事故调查报告与鉴定意

见存在显著差异。^{[24]180} 根据《交通运输部关于进一步加强水上交通事故调查处理工作的通知》,海事管理机构成立事故调查组为组长负责制。海上交通事故调查组由数人组成,事故调查组成员名单附于调查报告附件中。海上交通事故调查报告中涉及专门性问题的意见的可靠性,以提供意见的主体就海事领域该项专门性问题拥有专门知识为前提。因此,专家资质的审查对象不仅涉及事故调查组组长,而且涉及事故调查组成员。其次,我国海上交通事故调查主体的独立性存疑。基于海上交通事故等级划分,重大、较大、一般事故等级的海上交通事故由海事管理机构组织事故调查组。我国海上交通事故调查主体与海事管理机构高度重叠,缺乏相对独立的调查委员会。^[28] 最后,我国事故调查模式将事故责任认定纳入事故调查目的,可能在一定程度上削弱事故调查报告的中立性。^[27]

《高法解释》第101条为事故调查报告中涉及专门性问题的意见,设定了“材料到证据”和“证据到定案根据”两道审查门槛,^{[4]179} 实质上涉及对该类证据的相关性、可采性和可靠性的审查。与外行证人仅基于亲身知识提出的证人证言相区别,海上交通事故调查报告中涉及专门性问题的意见是基于专门知识而提出。从1923年“弗赖伊案”(Frye v. United States)到1993年“多伯特案”(Daubert v. Merrell Dow Pharmaceuticals, Inc.),再到2000年《美国联邦证据规则》702的修订及其重塑,专家证言的可采性标准由“普遍接受性”标准发展为“相关性”标准,法官在专家证言可采性判断中的“守门人”角色也更为明晰。^{[26]713-714, 719-720, [11]260} 正如沃尔顿(Walton)所言,对专家意见论证的反驳或彻底,可以从专业问题、领域问题、意见问题、可信赖问题、一致性问题和支持证据问题六个批判性问题展开。^{[20]59} 就当前司法解释的相关规定而言,对海上交通事故调查报告中涉及专门性问题的意见仍有待确立更为明确的审查判断规则。^{[24]179}

(三)海上交通事故调查报告的证明力评价

正如前文所述,海上交通事故调查报告中涉及专门性问题的意见作为刑事证据使用时,常被赋予更高的证明力。行政法领域关于海事调查结论是否具有行政可诉性的争议^②,^[29] 也从侧面提示了刑事审判中法官过度依赖事故调查报告所蕴含的错误风

① 参见 *Beech Aircraft Corp. v. Rainey*, 488 U.S. 153 (1)。

② 参见最高人民法院民事审判第四庭《关于对〈交通运输部海事局关于商请明确海事调查结论是否可诉的函〉的复函》。

险。海上交通肇事犯罪中,事实认定者如果未运用刑事因果关系和结果归属的判断逻辑进行实质认定,而是过度依赖海上交通事故调查报告关于事故原因认定的意见,对其预先设定较高的证明力,将导致刑事因果关系认定虚置,庭审流于形式。在海上交通肇事案件的司法审判中,事实认定主体仍然应当是法官而非事故调查组或海事管理机构。即使事故调查报告中涉及专门性问题的意见具有可采性,也仅仅对事实认定具有辅助作用。为解决海上交通肇事犯罪中事实认定的形式化困境,尤其当涉及专门性问题时,法官应当回归事实认定者的角色定位。

海上交通肇事类犯罪刑事因果关系的认定中不可避免地涉及专门性问题,但事实认定者未必都具有相关的专门知识。由此提出的挑战是,事实认定者应当如何应对海上交通肇事案件事实认定中的专门性问题?为应对海上刑事案件专门性问题的专业性与法官专门知识的有限性之间的冲突,中国正在以专门法院和指定管辖制度为基础,逐步探索将海上刑事案件纳入海事法院审判管辖范围的审判管辖模式。原则上,根据《最高人民法院关于海事法院受理案件范围的规定》,海事法院不享有刑事案件管辖权;但是作为例外,海事法院可以通过上级法院的指定管辖,审理海上刑事案件。刑事案件指定管辖制度为指定管辖情形与指定管辖对象预留了一定的自由裁量空间,从而为海事法院通过指定管辖审理海上交通肇事刑事案件提供了可能。宁波海事法院根据浙江省高级人民法院的指定管辖,对数例海上刑事案件行使了管辖权,其中首例即为海上交通肇事罪案件。^[30]从一定程度上说,中国对海上交通肇事犯罪的刑事管辖,实质上形成了以普通法院管辖为原则、以指定海事法院管辖为例外的审判管辖模式。上级人民法院可以基于专业性的考量,对刑事案件指定管辖。^{[23]290}在指定管辖制度之下,由海事法院法官审理海上刑事案件,在一定程度上有助于缓解法官专门知识的有限性所形成的制约。与普通法院相较,海事法院法官具有丰富的海事审判经验和一定的海事专业知识。但与此同时也应当意识到,使法官成为海事领域全知全能的专家,既无必要,也不可能。

即使由海事法院管辖海上交通肇事类刑事案件,当涉及专门知识时,仍然需要专家证人辅助法官认定相关事实。有学者指出,为应对中国司法审判中的专门性问题,中国逐步形成了包括司法鉴定人、

专家辅助人、司法技术人员和专家陪审员在内的“四维分享模式”。^[31]在海上交通肇事案件的司法证明中,对重伤、死亡等危害结果的证明,以及对被告人实行行为与伤亡结果之间因果关系的证明等,均涉及专门知识。司法实践中,如何对海上交通事故调查报告中涉及专门性问题的意见进行充分质证,是海上交通肇事案件控辩双方尤其是辩方所面临的司法证明难题。根据《刑事诉讼法》第197条第2款和《高法解释》第250条的规定,可以由专家辅助人出庭就鉴定意见提出意见。对于专家辅助人出庭制度是否能够适用于海上交通事故调查报告,当前《高法解释》并未明确规定。就体系解释而言,宜将专家辅助人出庭辅助质证的规定适用于海上交通事故调查报告。^{[7]201.[24]178}鉴定意见和专家辅助人意见的提出,既能够为推翻海上交通事故调查报告关于事故原因的不当意见提供可能,也能够为法官认定案件事实发挥辅助作用。在应对海上交通肇事犯罪中的专门性问题时,应当充分发挥鉴定人和专家辅助人的作用。

(四) 推定规则的谨慎适用

在海上交通事故调查的事故原因认定中,存在一系列关于事故原因和事故责任的推定规则。在事故原因调查方面,交通运输部海事局颁布的《水上交通事故调查报告编写指南》规定:“确实无法认定事实的事故,可根据掌握证据和专业知识的推定其可能的事实原因。”环境污染等民事案件中的因果关系认定,同样存在推定规则。然而,刑事领域因果关系的推定,应当与海上交通事故调查的事故原因推定和民事案件中的因果关系推定作出区分。《美国联邦证据规则》中推定规则的规制范围限于民事诉讼,亦反映了推定规则的民刑差异。海上交通肇事犯罪中要素性事实的证明,应当慎重使用推定规则。

第一,涉嫌逃逸的海上交通肇事案件中,行为人驶离现场的行为是否构成逃逸,常常成为争议焦点之一。此类案件中,多有被告人主张,发生船舶碰撞后当事船舶是在不知晓发生碰撞的情形下继续驶离现场的,因此被害人未获救助,从而双方就是否构成交通肇事逃逸产生争议。尤其当商船与渔船发生碰撞时,肇事船一方是否明知发生了船舶碰撞、肇事船一方是否构成逃逸等事实,可能呈现出真伪不明的状态。当涉嫌海上交通肇事逃逸时,一方当事人故意毁灭证据的情形较为常见。船舶自动识别系统(简称AIS)、航行数据记录仪(简称VDR)数据作为海上交通肇事犯罪中的关键证据,容易毁损灭失。

既存在 AIS 设备开启但因非人为因素记录未予显示的情形,亦存在关闭 AIS 设备导致事故发生前后时段的 AIS 记录无法被提取的情形^①。以“崔某某交通肇事案”为例。被告人崔某某为“VANMANILA”轮船长。2017年4月5日,崔某某所指挥驾驶的“VANMANILA”轮与“XIANGZHOU”轮呈现交叉相遇局面,“VANMANILA”轮为让路船。崔某某违反避让规则中关于安全航速、“早大宽清”、采取避让措施等的规定,导致产生船舶碰撞的现实危险。23时18分40秒两船发生碰撞,并于23时19分发生二次碰撞,23时21分“XIANGZHOU”轮沉没并导致12名船员溺水。“VANMANILA”轮二副、一水等证人证言表明,4月6日凌晨,船长崔某某在对方船舶经碰撞沉没后,命令二副关闭 AIS。被告人崔某某亦无法对未备份 VDR 数据的行为进行合理解释^②。实践中,船员可能无正当理由地关闭 AIS 设备,也可能在事故发生后故意篡改毁损记录,或故意不备份并覆盖 VDR 数据导致数据灭失。鉴于老式 VDR 仅支持保存 12 小时的 VDR 数据,肇事船船员可能在事故发生后故意不备份 VDR 数据,并在停止运行后故意重启设备,从而使事故发生时段的 VDR 数据被覆盖。海上交通肇事案件中上述实物证据灭失的实践常态,也在一定程度上增加了该类案件的事实认定难度。

对此,事故调查和民事诉讼中存在一系列推定规则。《最高人民法院民事审判第四庭、中国海事局关于规范海上交通事故调查与海事案件审理工作的指导意见》指出:“(九)海上交通事故发生后,逃逸船舶拒绝接受海事调查或者诉讼中拒绝承认发生碰撞事故,受害船舶当事人有证据证明逃逸船舶当事人持有证据可以证明事故发生的相关事实,逃逸船舶无正当理由拒不提供的,海事法院在案件审理中根据《最高人民法院关于民事诉讼证据的若干规定》第七十五条的规定,结合证明案件事实的有关证据,可以作出逃逸船舶妨碍举证的不利推定。”在上述无正当理由拒不提供证据的情形下,强制性举证责任推定规则意味着,只要受害船舶当事人完成基础事实的证明,即证明涉嫌逃逸的船舶当事人持有可以证明事故发生的相关证据,则产生举证责任转移至涉嫌逃逸的船舶当事人的效果。^{[11]397} 如果该当事人无正当理由拒不提供证据证明相关事实,则推

定该事实主张成立,证明过程中断,作出不利于该当事人的民事裁决或调查结论;反之,如果该当事人提供了正当理由或提供了该证据,那么推定失效,重新转入证明过程。^[32] 然而,基于刑事案件证明标准的特殊性,强制性举证责任推定规则并不当然适用于刑事证明中。

第二,对海上交通肇事犯罪中危害结果的证明,尤其应当慎重适用推定规则。从司法解释的相关规定来看,海上交通肇事犯罪的人罪标准涉及对被害人死伤人数的确定。海上搜救打捞工作难度较大,事故发生后可能面临被害人失踪。此时能否在经过一定期间后作出被害人死亡的推定,并基于被害人死亡这一假定事实定罪量刑,是海上交通肇事犯罪中引发较大争议的问题。对此,司法实践中多适用该推定,认可被害人失踪这一基础事实与被害人死亡这一假定事实之间的法律关系。然而,刑事案件中上述可反驳的推定规则的正当性有待商榷。在海上交通肇事犯罪中适用该规则就意味着,检控方向法院提交被害人失踪满一定期限的证据后,检控方关于被害人死亡这一要素性事实的证明责任在一定程度上转移至被告方。由此可能带来双重危险:无论是证明危害结果,还是进而证明实行行为与危害结果之间具有因果关系,均有违反无罪推定原则和降低证明标准之嫌。^{[11]405}

总之,区别于行政与民事领域,在刑事领域海上交通肇事案件的事实认定中应当尤其谨慎地适用推定规则。将推定规则适用于刑事案件是危险的,其危险性突出体现为“证明过程的中断”,并在一定程度上免除或转移了控诉方的证明责任。^{[11]403-404} 海上交通肇事案件中,当对被告人实行行为、危害结果、实行行为与危害结果之间刑事因果关系的证明并未达到排除合理怀疑的程度时,不应当通过变相适用推定规则来规避证据不足的法律后果。

五、结语

海上交通肇事犯罪中,法官不应过度依赖事故调查报告关于事故原因和事故责任的意见,而应综合全案证据,依照刑事因果关系事实判断和规范判断的基本逻辑认定因果关系和结果归属^③。对于海上交通事故调查报告中涉及专门性问题的意见,应当避免证据审查的形式化倾向,防止事实认定者

① 在“王某某交通肇事案”中,肇事船“粤东莞货 0989 轮”事故发生前后时段的 AIS 记录在福建海事局进行事故调查时未能提取。

② 上述事实 and 证据,参见“崔某某交通肇事案”,上海市杨浦区人民法院(2018)沪 0110 刑初 657 号刑事判决书。

③ 参见检例第 95 号“宋某某等人重大责任事故案”,载《最高人民检察院公报》2021 年第 3 号(总第 182 号),第 20-23 页。

的职责由法官变相转移至事故调查人员。

参考文献:

- [1] 司玉琢. 海商法[M]. 4版. 北京:法律出版社,2018:64.
- [2] 郑中义,黄忠国,吴兆麟. 港口交通事故与环境要素关系[M]//郑中义. 海上交通与安全研究. 大连:大连海事大学出版社,2019:335.
- [3] 张明楷. 刑法学[M]. 6版. 北京:法律出版社,2021.
- [4] 吴洪淇. 刑事证据审查的基本制度结构[J]. 中国法学,2017(6).
- [5] 李少平. 最高人民法院关于适用《中华人民共和国刑事诉讼法》的解释理解与适用[M]. 北京:人民法院出版社,2021.
- [6] 陈瑞华. 刑事证据法[M]. 3版. 北京:北京大学出版社,2018.
- [7] 纵博. 事故调查报告在刑事诉讼中的运用[J]. 法律科学(西北政法大学学报),2022,40(4).
- [8] 元明,薛慧. 事故调查报告在刑事案件办理中的运用[J]. 人民检察,2021(12):8.
- [9] 侯春平. 安全生产行政执法与刑事司法衔接机制研究[J]. 法律适用,2020(7).
- [10] 龙宗智. 立法原意何处寻:评2021年最高人民法院适用刑事诉讼法司法解释[J]. 中国法学,2021(4):260.
- [11] 张保生. 证据法学[M]. 3版. 北京:中国政法大学出版社,2018.
- [12] 张明楷. 交通肇事的刑事责任认定[J]. 人民检察,2008(2):5.
- [13] 刘宪权,陆一敏. 交通事故行政责任与交通肇事刑事责任辨析[J]. 人民检察,2019(24):14.
- [14] 赵微. 海上交通事故刑法规制研究[M]. 北京:法律出版社,2020:213.
- [15] 张涛,王大洲. 中美重大工程事故调查模式比较分析——以两起铁路事故调查为例[J]. 自然辩证法通讯,2015,37(2).
- [16] 赵微. 海事违法涉罪案件行刑衔接的障碍与对策研究[J]. 江汉论坛,2021(5):121.
- [17] 陈兴良. 从归因到归责:客观归责理论研究[J]. 法学研究,2006(2):75.
- [18] 张保生. 证据分析的方法和思路[N]. 检察日报,2022-06-16(3).
- [19] 特伦斯·安德森,戴维·舒姆,威廉·特文宁. 证据分析[M]. 2版. 张保生,朱婷,等译. 北京:中国人民大学出版社,2012:77,128.
- [20] 弗洛里斯·贝克斯. 论证、故事与刑事证据——一种形式混合理论[M]. 杜文静,兰磊,周兀,译. 北京:中国政法大学出版社,2020.
- [21] 陈瑞华. 行政不法事实与犯罪事实的层次性理论兼论行政不法行为向犯罪转化的事实认定问题[J]. 中外法学,2019,31(1):86.
- [22] 冯俊伟. 行政执法证据进入刑事诉讼的规范分析[J]. 法学论坛,2019,34(2):122-123.
- [23] 喻海松. 刑事诉讼法修改与司法适用疑难解析[M]. 北京:北京大学出版社,2021.
- [24] 吴洪淇. 刑事诉讼专门性证据的扩张与规制[J]. 法学研究,2022,44(4).
- [25] JANICKI W D. Aircraft accident reports and other government documents: evidentiary use in international air crash litigation in the United States[J]. Journal of Air Law and Commerce,2009,74(4):811.
- [26] ALLEN R J, SWIFT E, SCHWARTZ D S, et al. An analytical approach to evidence: text, problems, and cases[M]. 6th ed. New York: Wolters Kluwer, 2016.
- [27] 冯俊伟,王玉荣. 论事故调查报告证据能力问题——以新《刑事诉讼法》第101条为中心[J]. 上海政法学院学报(法治论丛),2022,37(1):156.
- [28] 郑琳. 水上交通事故责任认定研究[J]. 中国海商法研究,2022,33(1):108.
- [29] 韩立新,吴珊珊. 海事调查及其责任认定的法律属性探析[J]. 法学杂志,2014,35(1):85.
- [30] 侯猛,代伟. 海洋强国战略背景下的海事法院建设——从“三审合一”模式切入[J]. 法律适用,2021(2):15.
- [31] 郑飞. 论中国司法专门性问题解决的“四维模式”[J]. 政法论坛,2019,37(3):70.
- [32] 张保生. 推定是证明过程的中断[J]. 法学研究,2009,31(5):184.