

重大飞行事故罪还要“冷藏”多久？！PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/480/2021\\_2022\\_\\_E9\\_87\\_8D\\_E5\\_A4\\_A7\\_E9\\_A3\\_9E\\_E8\\_c122\\_480518.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/480/2021_2022__E9_87_8D_E5_A4_A7_E9_A3_9E_E8_c122_480518.htm) 今年5月31日，包头空难罹难者家属联名向数家公安部门举报东方航空公司11.21包头空难责任人涉嫌犯有重大飞行事故罪，并请求立案侦察，追究责任人的刑事责任。据了解，这是空难家属第四次向有关公安机关举报重大飞行事故罪。2005年8月，他们的举报被事故发生地公安局婉拒，理由是应当由民航公安受理。后来，又被肇事单位所在地公安局婉拒，理由是应当由包头公安管辖。今年3月初，空难家属曾举报致民航管理总局公安局，至今，未收到任何回复。空难家属这一系列的举报，使得我们不得不重新审视重大飞行事故罪以及管辖问题。我国《刑法》第131条规定，航空人员违反规章制度，致使发生重大飞行事故，造成严重后果的，处三年以下有期徒刑或者拘役；造成飞机坠毁或者人员死亡的，处三年以上七年以下有期徒刑。这就是人们所说的重大飞行事故罪。设立这一罪名就是为了惩罚那些重大飞行事故的肇事者，以维护我国的航空运输的公共安全，保障人民的生命安全，确保国家和私人财产不受损失。根据这一法律，我们不妨看看包头空难家属的举报是否有些道理。包头空难机毁人亡，危害了我国航空运输的安全，这点应当毫无疑问。我国《民用航空器飞行事故等级标准》规定，死亡人数在40人及其以上者和航空器失踪为特别重大飞行事故。包头空难机毁人亡，罹难者达55人。问题是这一事故是否与航空人员违反规章制度有关联。包头空难事故调查小组认定，飞机起飞过程中，由于机翼污染

使机翼失速临界迎角减小。当飞机刚刚离地后，在没有出现警告的情况下飞机失速，飞行员未能从失态中改出，直至飞机坠毁。事故调查小组还认为，飞机在包头机场过夜时存在结霜的天气条件，机翼污染最大可能是霜。飞机起飞前没有进行除霜（冰）。同时，对东航公司12名责任人予以处理。尽管事故调查小组没有直接指出责任人违反规章制度，但是，透过这些专业术语和处理结果，还是可以看到责任人违反规章制度的端倪。由此可见，空难家属的举报并非空穴来风，是有一定道理的。费解的是，空难之后，却没有任何公安机关对重大飞行事故罪实施立案侦察。尽管公安部是事故调查组的组成机关之一，但是，根据《民用航空器飞行事故调查程序》和《民用航空器飞行事故调查规定》，事故调查组仅负责调查劫机、炸机、非法干扰和故意破坏航空器的犯罪活动，并不涉及到重大飞行事故罪。的确，空难发生之后，公安部的专家立即飞赴事故现场进行勘察。不几天，在宣布空难不是人为破坏之后，就再也见不到公安机关的身影了。那么重大飞行事故罪应当由谁来侦察？我国《刑事诉讼法》第18条规定“刑事案件的侦察由公安机关进行”，因此，有理由相信，公安机关应当是重大飞行事故罪的侦察机关。但是，空难之后，我们并没有看到公安机关对重大飞行事故罪进行侦察的报道，而空难家属到包头、上海等地公安机关举报，又都被婉拒。在发生包头空难这类特别重大飞行事故的时候，有管辖权的公安机关理应闻风而动，主动侦察，而不是被动地等待举报或者奉命侦察。在面对空难家属举报的时候，就是无管辖权的公安机关也不应当互相推委，而应当将案件移送主管机关处理，并通知举报人。空难家属的四处举

报，屡屡被拒，凸现出公安机关在重大飞行事故中的失职和懈怠！当空难家属再次举报到民航总局公安局的时候，值得追问的是，民航公安是管辖重大飞行事故罪的合适机关吗？民航公安是根据1981年国务院批转的民航总局、公安部《关于组建民航公安机构的请示报告》而成立的。该文件中规定了民航公安的8项职责，虽然也将刑事案件侦破和预审列入其中，但是，当时建立民航公安是“根据国内外对敌斗争的需要”，“近年来国际恐怖组织活动猖獗，劫机、破坏事件不断发生”，民航“易受敌人袭击、劫机和破坏”。因此，你又能期待民航公安对重大飞行事故罪的侦察方面承担多大责任？更令人不解的是，民航公安作为国家专门的公安机关，“本应由国家财政保障的经费，最终还是要具有企业公司性质机场或航空公司支出。”人们常说，吃人家的嘴短。民航公安既然“吃”、“穿”、“行”都靠航空公司，难道还能对航空公司的人员下“重拳”吗？这种公安机关部门化、企业化的体制本身就缺失社会公平正义的基本原则。应当特别指出，重大飞行事故罪作为一种刑事犯罪应当由公安机关独立进行侦察，这是国家赋予公安机关的权力。空难事故调查不应当成为公安机关展开重大飞行事故罪侦察的前置条件。这就是说，公安机关对重大飞行事故罪的侦察不应当等待事故调查报告公布之后才展开，而应当与事故调查同时独立展开；公安机关不应当以事故调查报告为判断有罪与否的唯一依据，在有足够证据的情况下，可以对事故报告不予采信，并作出自己的认定。在某种意义上讲，公安机关对重大飞行事故罪的独立、自主的侦察，也是对空难事故调查的一种监督和制衡。遗憾的是，包头空难至今已经近三年了，事

故调查报告至今仍未公诸于世。空难家属无法根据事故调查报告，准确地判断究竟那些个人应当负责。根据现有的资料，空难家属有理由对一些环节产生疑问。例如，事故调查组认为，事故是由于机翼污染而引发的，而最大的可能是霜。从《中国民用航空飞行规则》第76条来看，“航空器表面有冰、雪、霜没有除净”是禁止放行的。那么谁要对没有除净机翼污染的飞机放行负责呢？从航空飞行规则第51条来看，航空公司的飞行，由航空公司的值班领导通过飞行签派机构具体组织与实施。飞行签派机构的职责之一是监督检查并帮助机长做好飞行前准备，签发放行航空器文件。该规则第59条又规定，“飞行放行单是放行航空器起飞的依据。每次放行航空器起飞前，机长和航空公司的飞行签派员（代理人）都必须在放行单上共同签字，方能生效。”因此，空难家属有理由大胆置疑：除了机长之外，失事飞机的起飞是否与有权放行的签派员有关？既然机长已经失事，那么签派员是否要对事故承担责任？当然，这仅仅是空难家属诸多疑团之一。公开是社会公平正义的基础。空难家属应当享有对事故调查报告的知情权。尽快完整、全面地公布事故调查报告，有益于空难家属解开压抑在心中多年的所有迷团。从1982年以来，我国共发生重大飞行事故20起，共1423人罹难。其中，无疑有一些是属于重大责任事故。但是，公安机关对那一起空难展开过重大飞行事故罪的立案侦察？又有哪个责任人被追究了重大飞行事故罪？恕我们无能，一时查找不到。而可以查到的却是美国、意大利、俄罗斯、台湾都有对航空人员因空难而展开侦察，并以过失杀人罪、渎职罪等罪名被判刑。再对比一下我国发生的矿难、海难或者隧道塌方等重大责

任事故，几乎也都有责任人被追究刑事责任，惟独空难是一个例外。这不得不让我们发问：是谁“赦免”了这些航空公司的事故责任人？重大飞行事故罪还要“冷藏”多久？！

100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问  
[www.100test.com](http://www.100test.com)