

“因逃逸致人死亡”之解构 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__E2_80_9C_E5_9B_A0_E9_80_83_E9_c122_480653.htm 刑法第一百三十三条规定：“……因逃逸致人死亡的，处七年以上有期徒刑。

”《解释》[1]第五条规定：“‘因逃逸致人死亡’，是指行为人在交通肇事后为逃避法律追究而逃跑，致使被害人因得不到救助而死亡的情形。”，由于立法用词上的简约，而现实情况的复杂多样，以致在司法实践中对“因逃逸致人死亡”的理解和应用上出现不一，笔者就此加以解析，并对其从实质意义上加以重构，以求在司法和立法上有所完善。一、

对现行法的缺失评析 1、“因逃逸致人死亡”实属用词不准，含义不清。“因逃逸致人死亡”就是说“致人死亡”的原因应当是“逃逸”，然而，《解释》第五条规定：“因逃逸致人死亡”，是指行为人在交通肇事后为逃避法律追究而逃跑，致使被害人因得不到救助而死亡的情形。也就是说“致人死亡”的原因应当是“得不到救助”。由此就造成了理解上的困惑，毕竟逃逸与得不到救助是不同的两个词，内容和性质均不相同。从逻辑上来说，“死亡”的原因绝不是“逃逸”，“逃逸”与“死亡”之间没有原因和结果的关系。加害人“逃逸”行为最多只能够算作是受害人“死亡”的时间前置条件，加害人“逃逸”行为并非绝对会致使被害人死亡，也绝对不会因为加害人的“不逃逸”而不死亡。死亡的原因是很复杂的，有不救助、放任、他人的失误、天气等等原因，如此立法混淆了死亡的条件和原因，错误的选择了刑法的责难点。词意的模糊导致了外延的扩大，无法排除如前所

述的多种死因情形，这样就必然会引起对罪过的纷争。所以，“因逃逸致人死亡”这个短语是“一个不规范、令人尴尬的短语”。[2]

2、因逃逸致人死亡的行为不符合“交通肇事罪”的犯罪构成。以“交通肇事罪”的犯罪构成来分析逃逸致人死亡的行为，可以发现以下不和谐与冲突：其一，逃逸致人死亡行为发生在行为人违反交通管理法规导致被害人受伤之后，因此，虽然在客观的因果链上，受伤与死亡之间有不可分割的密切联系，但依照法律的逻辑和用语，被害人死亡却是因肇事人逃逸，不及时予以救助造成的。依据刑法的因果关系原理，既然已介入法律上有意义的逃逸行为，那么受伤与死亡之间的因果关系发生断裂，两者已没有直接、必然的因果关系，因此，不符合交通肇事罪犯罪构成的客观方面。其二，交通肇事罪侵犯的是不特定多数人的生命健康安全，而在逃逸致人死亡的情况下，侵犯的却是因行为人先前的肇事行为受伤的特定受害人的生命权利。虽然肇事、逃逸的受害对象是同一人，但在犯罪客体上却有一定的变化。其三，交通肇事罪是过失犯罪，行为人对发生重大事故的心理状态是过失。而在交通肇事后逃逸致人死亡的情况下，行为人对被害人死亡所持的心理态度，笔者认为，应是过失但不排除间接故意。理由是因逃逸致使被害人得不到救助而死亡“主要是指行为人主观上并不希望发生被害人死亡的结果，但是没有救助被害人或者未采取得力的救助措施，导致发生被害人死亡结果的情形。”[3]可见，行为人主观上是不希望的心态，而不希望即希望不，即希望结果不发生。但学界一般将不希望理解为不是积极希望，即包括放任与过失的心理态度。那么，这里的“行为人主观上并不希望发生被害人死

亡的结果”包括间接故意和过失致人死亡的情形。行为人在交通肇事后为逃避法律追究而逃跑，对被害人受伤所处的危险状态是有认识的，但是为了逃避法律追究，行为人置受害人生死于不顾，驾车逃逸，终致被害人死亡。该逃逸不救助的行为本身恰好反证了在死亡的可能性向现实性转化的过程中，行为人没有采取任何防止死亡结果发生的积极行动，对死亡结果虽不加以追求，但也有听之任之的间接故意心态。正是这种不排除对被害人死亡所持的间接故意的心理态度，使逃逸致人死亡与纯过失心态的交通肇事罪的主观方面存在区别。[4]。行为人漠视被害人生命权利的不救助行为，更是法律在对交通肇事给予否定评价之后为社会伦理所强烈非难的重点，因此，不能将此行为再定性为交通肇事罪，否则，属于定性不当。

3、因逃逸致人死亡的立法体例既不符合结果加重犯的特征，更有悖刑法原理。首先，结果加重犯是指实施基本犯罪构成要件的行为，由于发生了刑法规定的基本构成要件以外的重结果，刑法对其规定加重法定刑的犯罪形态。结果加重犯在刑法上属于实质的一罪。[5]结果加重犯之所以是实质的一罪、法定的一罪，根本原因就在于对两次以上相同的犯罪行为能够进行一次法律评价，以及对一个犯罪行为法律评价能够包含对另一个犯罪行为法律评价。进一步说，在一定条件下，对故意行为的评价能够包含对派生过失行为或派生故意行为的评价，对过失行为的评价能够包含对派生过失行为的评价。但是，对过失行为的评价则无法包含对派生故意行为的评价，因为派生故意行为已经改变了行为性质，超出了同一性质的犯罪构成范围。由于交通肇事逃逸后产生了新的罪过形式（放任的故意），从而使表面上

连续的行为过程实质上分裂为两个独立的犯罪行为。从表面上看，因逃逸致人死亡因其属法律明文规定的交通肇事罪的特别加重情节，与结果加重犯有相似之处，但是，它在实质上不符合结果加重犯的特征。交通肇事罪是典型的过失犯，而因逃逸致人死亡这一情节又蕴涵不排除放任的间接故意，从国外和我国刑法的立法例以及刑法理论的研究来看，加重的情节不应超过其基本罪的罪过这是肯定的，“由于过失犯罪不可能对另一更为重要的犯罪客体造成损害，而如果行为人对结果持故意的态度，则应按对结果的罪过内容定罪。所以不论对基本行为持过失的态度，或是对加重结果持故意的态度，都不可能成为混合罪过型结果加重犯”[6]。将本来只能由过失构成的交通肇事罪扩大为故意、过失同时可以构成，立法无法区分故意犯罪和过失犯罪的责任界限；将包含故意罪过的犯罪置于反映过失犯罪的罪名下，也无法体现行为的社会危害性和概念的科学性。其次，同样是与交通肇事相联系的死亡后果，因介入了逃逸的行为，现实中反映有的行为人对死亡结果是明显的过失，甚至是对肇事致伤人的情况无认识的，若不加区分也一并加重处罚，就确有过重之嫌，与现行法中的其类似的过失罪的法定刑等级设置不均衡。

4、对刑法的责难点界定不明。对于“因逃逸致人死亡”的刑法责难点，立法者在刑法第133条规定的是“逃逸”；而《解释》基于“为逃避法律追究而逃跑”是致使被害人死亡的原因这样一种逻辑思维，也是乎选择了“为逃避法律追究而逃跑”作为刑法责难点。这样一来，以下两种情形：不逃跑也不救助致使被害人死亡的；不是为逃避法律追究而逃跑，致使被害人死亡的，就都不属于“因逃逸致人死亡”因而不能

加重处罚了，这显然有悖立法原意和司法实际。事实上，把致死的原因归结为逃跑是不准确的，“致使被害人死亡的真正原因不是逃跑，而是不救助（不作为），逃与不救和救与不逃并无必然的联系。”[7]刑法的责难点应能突出否定危害行为，找准产生犯罪的根本原因并能有效抑制危害后果，通过立法来明确表示对处于无助状态的被害人生命的高度重视和对行为人漠视生命价值的严厉谴责。现行立法仅仅非难行为人的逃逸行为是不准确的。

二、因逃逸致人死亡的实质是不救助

1、理由（1）来自法律的明确规定。

《道路交通安全法》第70条规定：“造成人身伤亡的，车辆驾驶人应当立即抢救受伤人员”，救助是法定义务；《解释》第5条规定：“因逃逸致人死亡”，是指行为人在交通肇事后为逃避法律追究而逃跑，致使被害人因得不到救助而死亡的情形。可见，《解释》把被害人死亡的自接原因归结为“因得不到救助”，把间接原因才归结为“为逃避法律追究而逃跑”。如前面所述，得不到救助包括没有救助被害人或者未采取得力的救助措施。所以，对被害人的不救助行为才是立法本意的责难点。

（2）从因果关系的角度来说。

因果关系是指引起与被引起、有时序性的相互关系。“因逃逸致人死亡”是对事物发展过程直至结果的一段描述，其因果关系链为：肇事者为逃避法律追究而逃跑---肇事者不救助被害人---被害人得不到救助---被害人未得到救助死亡，很明显因果环节的第一个环节与致人死亡的结果根本就没有必然联系，因为逃跑的不一定就不救助，不逃跑的不一定就一定救助，因而这个因果链条中的第一项就不一定会成为后两项的原因。恰恰是后面环节的不救助才直接导致被害人的死亡，完全属于“遗弃致死

”的行为性质，这正是法律强调的行为人死亡的直接和主要的原因。（3）从行为人的动机来分析。如前所述，逃逸行为人有两个动机：逃避法律追究和逃避救助义务。逃逸是基于逃避法律追究的动机，而不救助则直接为了逃避救助义务。由于这两个动机而相继发生的关联行为，才产生危险状态，构成对伤者生命的威胁。

2、不救助具有独立的行为性质

先看一个案例：甲肇事后没逃跑，还主动去交警队投案，但不救助，结果乙因抢救不及时死亡。问题：甲不是逃逸，但乙一样是因得不到及时的救助而死，对甲能否适用“因逃逸致人死亡”？行为人肇事后不逃逸，但是没有救助被害人或未采取得力的救助措施，结果致被害人死亡，也就是说肇事者逃与不逃，结果都是让被害人等死，而被害人的死正是肇事者能救而不救助的不作为所导致的。因此，该肇事者的不救助行为会给伤者带来严重后果的事实就应受到刑法的否定评价。一般来说，犯罪行为是不能产生作为义务的，因为法律无法期待犯罪人在实施犯罪后，积极防止危害结果的发生。但交通肇事罪具有特殊性，法律期待并明文规定行为人在交通肇事后，积极抢救伤员和财产。因此，行为人在交通肇事后，按照法律的要求，应当履行法律规定的作为义务，行为人有能力履行而不履行因而造成被害人死亡的，即构成不作为犯罪。在先前的交通肇事行为未构成犯罪的情况下，以后来的不作为犯罪定罪处罚；在先前的交通肇事行为已构成犯罪的情况下，应当以交通肇事罪与后来的不作为犯罪两罪实行数罪并罚。据此，笔者认为要就不救助行为单独设立“不救助罪”予以惩处。需要注意的是“不救助罪”是违反命令性义务的真正的不作为，其罪过形式是间接故意。如案例

。 3、不救助与逃逸的区别 (1) 客观方面不同。如前所述，逃逸与不救助是交通肇事后可供行为人选择的不同性质的独立行为。逃逸和救助并不是非此即彼的关系，逃逸是行为人积极的作为，即：逃跑。而不救助是消极的不作为，客观上能为却不为。由于其违反的是命令性义务，根据刑法理论，不救助罪应为纯正的不作为。当然，这两种行为可以单独实施，也可以一并实施，但无论怎样实施都不能改变二者的独立性。(2) 主观方面不同。逃逸的目的是追求逃脱相关法律追究和法律责任的承担，行为人主观上明知肇事后决意逃逸，其主观上系明显的故意，且往往是直接故意，希望逃逸成功，不被法律追究；而不救助目的是想摆脱或减少法律所规定的救助义务，对于不救助给伤者造成的生命危险状态，行为人是明知的，但对这种危险状态的结果是放任的，所以其主观上应是间接故意。一旦这种放任导致了伤者的死亡结果，笔者认为不妨将该死亡结果设计为不救助罪的结果加重犯。

三、结语 刑法规定中的“因逃逸致人死亡”实属词义不清，未能准确区分逃逸与不救助这两种不同性质且相互独立的危害行为，以致模糊了刑法的责难点，无法适应于现实中所出现的交通肇事后各种情形，造成了司法实践中适用法律的困难。因此，应从把握刑法原意的实质出发，来对其加以科学地解构，将交通肇事后逃逸和不救助的行为分别独立开来加以规范，以确保刑法规定的严密。

注释：[1]《解释》是指最高人民法院《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》，以下简称《解释》。[2]张维新：《“逃逸”与“死亡”》，载《经济与社会发展》第4卷第1期，第137页。[3]孙军工：《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》的理解与适用，载《刑事审判参考》，2001年第1辑，第78页。[4] 参见蒋慧玲：《“逃逸致人死亡”定罪立法规定之学理质疑》，载《深圳大学学报（人文社会科学版）》第20卷第5期，第117页。[5] 参见赵秉志：《新刑法教程》，中国人民大学出版社1997年版，第230-231页。[6] 陈明华：《刑法学》，中国政法大学出版社1999年版，第239页。[7] 侯国云：《有关交通肇事罪的几个疑难问题》，载《中国法学》2003年第1期，第180页。（作者：廖忠东，江西省宁都县人民法院刑庭庭长；廖军民，江西豫章律师事务所：lawyerjx@163.com）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