交通事故型犯罪中被害人危险接受的法理探析*

王 潜 冯 雨

（华东政法大学，上海 200042）

摘 要：被害人明知被告人实施危险行为，仍然同意参与其中，并造成自己法益损害时，构成被害人危险接受。在现代社会，被害人危险接受最常见于交通事故型犯罪，它旨在探究被害人对被告人刑事责任归责的影响。被害人风险接受和被害人承诺在同意对象和主观结构上并不一致，将两者混同将导致刑法丧失社会风险应对能力。对被害人危险接受的考察，必须结合过失犯罪构成要件的特征，进行规范化认定。在自控型危险接受中，被害人支配了危害结果的发生，可以阻却被告人犯罪的成立；在他控型危险接受中，是由被告人实施违背注意义务、控制风险流程的行为，该当于犯罪构成要件，故需承担刑事责任。但在被害人有唆使、怂恿行为时，成立被害人过错，应对被告人从宽量刑。

关键词：被害人危险接受；交通事故型犯罪；被害人承诺；规范化认定；被害人过错

DOI：10.3969/j.issn.1672－9846.2015.04.004

中图分类号：D914 **文献标志码**：A **文章编号**：1672－9846(2015)04－0012－06

一、交通事故型犯罪中的被害人危险接受

刑法学中的危险接受是随着被害人教义学的发展而出现的全新理论，它关注的是在过失犯罪中，被害人明知被告人的行为具有造成自己法益损害的危险，但出于侥幸心理仍然同意参与其中，在最终出现危害结果时应该如何归责的问题。在传统的过失犯罪理论中，刑法只要求被告人履行注意义务，被告人是刑事责任的唯一承担者；而被害人则一直是刑法保护的对象，其本身并不参与犯罪行为的归责。但是，随着犯罪学中“被害人催化”模式的研究，刑法理论对传统保护被害人的理念进行了反思。在“被害人催化”型犯罪中，被害人的某种行为促使、引诱、暗示或者激惹犯罪人实施针对自己的犯罪行为，犯罪行为不过是对被害人催化的反应[1]。在这类犯罪中，被害人并非是危害结果的被动承担者，而是主动参与甚至加功于危险的现实化。因此，被害人教义学认为，传统的刑法学理论排斥被害人在刑法中的地位，而现在，人们越来越感到不能否定被害人行为对犯罪成立与否的影响[2]。

对被害人危险接受的研究，是随着现代交通行业的发展而兴起的。在当今社会，人们广泛地参与到各种交通行为中；这其中也包含搭乘人对他人超速驾驶、酒后驾驶、在危险地段驾驶等危险驾驶行为的认同和参与。而当这些行为以交通事故的形式造成被害人伤害，并进而构成交通事故型犯罪时，如交通肇事罪、过失致人死亡罪、过失致人重伤罪等，被害人的参与行为就可以被评价为危险接受，即被害人对他人危险行为的同意。在交通事故型犯罪中，根据被害人参与程度的强弱，危险接受可分为“他控型危险接受”和“自控型危险接受”两种。

在他控型风险接受中，危险的现实化最终由被告人的行为所致，被害人仅通过同意等方式参与其中。他控型风险接受又可分为以下两种。

一是被害人单纯同意他人的危险行为。被害

*收稿日期：2015－07－07

作者简介：王 潜（1991－），男，福建福州人，华东政法大学法律学院硕士研究生，主要从事刑法学研究。

冯 雨（1992－），女，安徽安庆人，华东政法大学法律学院硕士研究生，主要从事民商法学研究。

?1994-2016 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

人明知他人危险驾驶甚至违法从事交通行为,但仍然愿意搭乘。例如,在钟某过失致人死亡案[3]中,为近距离欣赏野鸭,被告人钟某欲驾车穿过已结冰的河面,同乘人龙某随即表示同意。当车行至河中心时,因冰面破裂,车辆坠入水中,被害人龙某溺水身亡。

二是被害人唆使他人实施危险行为。被告人本无意实施危险驾驶行为,但被害人却怂恿、唆使其实施,最终导致被害人受到损害。例如,在德国的"梅梅尔河案"中[4],在暴风雨过后,两位乘客不顾水域的危险情况,要求船工载其渡河,最终船舶翻沉,两位乘客溺水身亡。

而在自控型危险接受中,被害人不仅仅是单纯参与,而是以自己的行为干预他人,并最终导致了危害结果。例如,在日本的"赛车搭乘者案"中[5],富有丰富经验的赛车手 B 随车对初学者 A 进行驾驶指示,而当被告人 A 按 B 的错误命令操作时,赛车翻车,导致被害人 B 死亡。

被害人危险接受理论的提出旨在解决此类案件中刑事责任的归责问题。被害人的参与行为能否阻却或者分担被告人的刑事责任,关系到对被告人的定罪量刑。危险接受在德日刑法理论中已经展开研究,而对我国刑法来说,它仍然属于全新的领域。随着交通业的日益发展,司法实践中已不断出现被害人危险接受的情形,因此,探究此类犯罪中被害人对归责的影响,并进而划定被告人的刑事责任,具有重大的理论和实践意义。

二、对适用"被害人承诺"理论的刑法反思

在国内外刑法理论中,有不少意见认为,对于危险接受,应适用被害人承诺的法理,阻却犯罪的成立。德国的主流观点和经常出现司法裁判都希望运用被害人承诺来解决这类问题[4]。而我国亦有学者提出,从形式上看,危险接受和被害人承诺都是被害人对危险行为的肯定,既然是蕴含着有发生结果可能的危险行为,被告人同意参与就绝对不能说是对可能发生结果的不同意[6]。在上述的"赛车搭乘者案"案和"梅梅尔河案"中,日本和德国法院法院都是以存在有效的被害人承诺而否定了被告人的刑事责任。该见解源自于被害人教义学的基本理论,即国家对被害人自由选择的尊重。当被害人自愿参与到危险行为中,就意味着其放弃对自己的法益保护,从而导致国家刑罚权丧失发动的必要性。

但在笔者看来,尽管被害人承诺和危险接受在外观上都表现出某种"同意",但两种同意的内涵是否具有一致性,是否都能阻却犯罪成立,值得怀疑。刑法上被害人的选择自由包括选择对象和主观心态两方面。因此,对被害人承诺和危险接受的考察,必须细化为同意对象和主观结构两方面。同时,从结果上看,将两者归于同一法理后能否实现刑法的妥当适用,亦值得进一步探究。

(一)对同意对象的考察:行为还是结果

在被害人危险接受中,被害人同意的对象仅是他人的危险行为。就交通事故型犯罪而言,被害人对损害结果的发生往往持一种侥幸心理,甚至相信参与到他人的风险行为中可以获得某种有利的后果。例如,为了上班不迟到,要求出租车司机超速行驶,或者为了搭顺风车而自愿乘坐他人酒后驾驶的车辆。在这类危险接受中,被害人对危害结果持否定态度,同意的对象并不包括危险现实化后的法益损害。

而在被害人承诺中,承诺的对象究竟是危险行为,还是危害结果,一直是刑法理论所争议的问题。在德日刑法中,由于行为无价值和结果无价值的分立,被害人承诺对象有危险行为说、结果说和危险行为、结果同时必要说三种。在我国的刑法理论中,也有学者认为对危险的同意足以成立被害人承诺[2]。笔者认为,对被害人承诺对象考察,必须回到其在犯罪论体系的定位上。

作为违法阻却事由,被害人承诺理论源自于公民的自我决定权,体现着法律对公民选择自由的尊重。"人的意志是自由的,所以自由就构成法的实体和规定性。[7]"然而,这种选择自由究竟体现在对行为本身的选择还是对结果的选择?从刑法的角度看,作为最严厉的法律,刑法的目的在于保护法益,刑法对犯罪的评价是以后果为导向,刑事违法性的实质在于行为对法益的侵害。就故意犯罪而言,尽管在构成要件的该当性上有行为犯和结果犯之分,但在违法性层面,两者都体现刑法对法益侵害结果的否定评价;就过失犯罪而言,危险行为本身尚不足以构成犯罪,危害结果才是构成犯罪的必要要件。因此,只有被害人对危害结果作出承诺,才能阻却犯罪的成立。简言之,刑法语境下,自我决定权的实质在于对法益处分后果的选择,被害人承诺的对象就是法益侵害的结果。

在危险接受中,被害人对危险行为的承诺并

?1994-2016 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved.　http://www.cnki.net

不意味着对自我法益减损后果的肯定，它和被害人承诺的对象并不具有一致性。正如上文所述，被害人参与危险行为时的侥幸心理是以否定危害结果的发生为前提的；且交通事故型犯罪又具有过失犯罪的属性，危害结果是犯罪成立的条件，因此，只对危险行为的同意，尚不足以阻却犯罪。

综合上述，从同意对象上看，对危险接受无法适用被害人承诺的法理。

（二）被害人主观结构的分析：故意还是过失

根据主客观相一致的刑法原则，在被害人承诺的场合，被害人应当具备对结果的认识因素和意志因素。笔者认为，对被害人承诺的主观结构分析可以参照《刑法》对犯罪故意的规定。根据《刑法》第 14 条，“故意”指的是“明知自己的行为会发生危害社会的结果，并且希望或者放任这种结果的发生”。从被害人承诺的犯罪阻却性上看，正是因为被害人对自己法益减损的结果持肯定态度，希望或者放任结果的发生，刑法才无继续对其提供保护的必要。例如，为骗取保险赔偿金，被害人和他人串通，任由他人毁坏自己的贵重财物。此时，从形式上看，他人的行为符合故意毁坏财物罪的外观，但由于被害人对财产减损持积极肯定态度，故刑法无需对其专门保护，从而可以阻却他人的刑事责任。

而在危险接受的场合，被害人对法益侵害结果是持否定态度。从主观上看，其更符合刑法中的过失。根据《刑法》第 15 条的规定，“过失”指的是“应当预见自己的行为会发生危害社会的后果，因为疏忽大意而没有预见，或者已经预见而轻信能够避免”。在交通事故型犯罪中，被害人大都对危害结果持侥幸心理，疏忽大意或者轻信危害结果不会发生。一旦结果发生，则都是在被害人的意志之外。在危险接受场合，并不存在被害人对法益损害结果的希望或放任。

因此，从主观结构上看，被害人承诺和被害人危险接受也并不一致。对此，山口厚教授提出，“在被告人根据被害人的意思而对其实施了危险的行为，但导致违背法益主体意思的结果时，就该结果来说，并不存在被害人的承诺。[5]”由于危险接受中被害人主观上不愿放弃自我法益，且否定危害后果的发生，故刑法不能放弃对他的保护。

（三）将两者混同的弊病：以风险社会为背景

被害人承诺理论希望在刑法父爱主义和刑法谦抑性之间寻求平衡，其价值偏向在于有利于被告人。将危险接受纳入被害人承诺体系的观点，是将被害人作为保护自己法益的第一责任人，只要被害人具有回避危险结果的可期待性，就可以将被告人从刑事责任中解脱出来，从而限缩国家刑罚权的发动。该观点认为刑罚权的发动取决于被害人的自我保护，这是不妥当的。例如，现实生活中许多盗窃、诈骗案件都包含着被害人的疏于大意。如果仅因为被害人疏于看护自己的财物，从而给被告人带来可乘之机，就阻却被告人刑事责任的承担，是极其不合理的。事实上，刑罚权的限缩主要体现在刑法相对于对其他部门法的补充性和后置性上；强调刑法的谦抑性，绝不意味着当被害人疏于自我保护时，就立刻阻止刑法的介入。在笔者看来，对被害人危险接受和被害人承诺本质不同的考察，应当回归当前风险社会的背景。

现代国家大都步入风险社会，尤其是日益发展的交通行业，更加增大了国民遭受法益损害的可能性。交通工具本身具有难以杜绝的巨大危险，任何交通行为都可能造成事故。日常生活中只要处于交通行业范围内，如搭乘公交、出租车等都面临着可能的风险。但是由于现代生活的特点，人们又无法避免参与交通行业。所以在风险社会中，广泛存在着“危险接受”的现象。如何提高刑法的法益保护能力和风险应对能力，是当前刑法理论面对的重大课题。如果将所有的危险接受都纳入被害人承诺的体系，从而阻却犯罪成立，那么规定交通事故型犯罪的法律条款将形同虚设，刑法将丧失社会风险的防控能力。事实上，在所有的危险接受中，参与危险并不意味着一定会造成法益侵害的结果，被害人也并未放弃自己法益。如果此时刑法将其直接认定为被害人承诺，则完全违背本人的主观意志。更为重要的是，在交通运输领域，真正掌控风险的都是交通工具的控制人，无论被害人有怎样的参与行为，刑法都要求被告人履行安全注意义务，按法律规范操作；一旦被告人违反注意义务而造成他人损害，刑法必须对其进行规范评价。在风险社会，刑法应为被害人提供更充分的保护，同时也应对危险行为主体设定更高程度的安全注意义务，这是提升刑法风险应对能力的必然要求。

因此，在社会风险行为逐步多样化的背景下，被害人教义学的内容也必须逐步规范化，必须和

?1994-2016 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved.　http://www.cnki.net

刑法所处的社会背景应相一致。只有对法益损害后果的承诺才能够成公民的自我决定，从而阻却犯罪的成立。而对被害人危险接受，应排斥“被害人承诺”的适用。

三、危险接受对被告人犯罪认定的影响

（一）危险接受中被告人行为的规范化认定

当前刑法理论将危险接受纳入公民自我决定权的范畴，但这并不能妥当的解决此类案件刑事责任的分担问题，因为一方面它尚未进入被害人自由处分法益的层面，和被害人承诺具有本质上的区别；另一方面，这种法哲学似的思考只能完成对事物本质的探究，但在具体的规范操作层面，却难以提供帮助。

刑事司法的裁判是一个犯罪事实规范化的过程，司法者对案件的探索不能脱离法律文本的指引。尽管被害人教义学试图发现被害人对犯罪成立的影响，但其最终解决的还是被告人刑事责任问题。在罪刑法定原则的约束下，法官的找法活动必须在刑法规范内部进行；而在这一规范化过程中，真正将事实和规范相连接的，是犯罪的构成要件。对刑事责任的认定，必须回到犯罪构成要件的认定上。

就交通事故型犯罪而言，其都是过失犯罪，犯罪构成要件包括对注意义务的违反和对危害结果的支配。而在危险接受中，由于被害人和被告人都对危害结果持过失心态，所以对犯罪结果的支配就成为判断犯罪成立的重要因素。“法最终否定的是法益损害的结果，而不是引起这种结果的行为本身，在法律判断上，行为只是具有引起结果的手段意义。[8]”因此，对被告人责任的判断，必须从构成要件处发，考察被害人的参与行为是否影响了被告人对危害结果的支配。

（二）自控型危险接受透析

在自控型危险接受中，被告人不仅仅是消极的默许，而是积极主动的参与到危险的现实化过程。在现实生活中，被害人抢夺方向盘、殴打正在驾驶的司机，或者通过职务行为命令、指示他人危险驾驶等，都是由被害人亲自控制他人的行为，构成自控型风险接受。从行为样态上看，尽管被告人是危险行为的实施者，但真正支配行为过程的却是被害人。从构成要件的角度看，无论是交通肇事罪，还是过失致人死亡罪、过失致人重伤罪，都要求被告人违反注意义务，并导致危害结果的发生。而在自控型危险接受中，由于被告人完全受制于被害人，危险的现实化由被害人的行为所支配，故被告人的行为并不符合过失犯罪的构成要件，危险结果应当归责于被害人自己。

从行为的本质内容看，自控型危险接受实际上是被害人的自我危险行为，被告人仅是被害人实施该行为的工具。被害人阻却了被告人的刑事责任。然而，在我国的司法实践中，被害人对危害结果的支配却时常被忽视，以至于将相关刑事责任归咎于被告人。

例如，在邓某过失致人死亡案[9]中，被害人余某系派出所民警，其在执勤过程中发现邓某无证驾驶无牌照的摩托车，遂将其扣留，并要求邓某用该摩托车载其回派出所接受处理。邓某在驾驶途中和路边石块相撞，致使余某重伤。后经法院裁判，邓某构成过失致人重伤罪。

在笔者看来，本案中法官的裁判恰恰忽视了被害人对风险现实化的支配，将不符合构成要件的行为评价为犯罪。被害人余某明知邓某无驾驶资质，其摩托车不符合行驶规定，但仍愿意搭乘，是典型的危险接受行为。在这一过程中，被害人余某是以警察的身份命令被告人继续实施本不应实施的风险驾驶行为，以至于发生风险现实化的结果。这一过程的启动和继续完全是在被害人的强制支配下进行的，故应当将危害结果归责于被害人。这种自我危险的行为，阻却了被告人过失致重伤罪的成立。

因此，自控型危险接受是由被害人支配了作为构成要件的损害结果，而被告人的客观行为并不符合交通事故型犯罪的构成要件，不应当承担刑事责任。

（三）他控型危险接受透析

在他控型危险接受中，被害人的介入方式包括单纯同意和唆使怂恿两种。从犯罪构成要件上看，被害人仅仅是参与危险流程，而并未操控风险现实化。

就单纯同意而言，例如被害人明知他人醉酒驾驶但仍同意搭乘，从构成要件上看，真正违反交通安全注意义务的是被告人，操控驾驶行为的也是被告人，被告人的行为完全该当于构成要件，故应构成犯罪。在危险驾驶行为造成损害后果时，被害人的同意参与行为并未支配风险的现实化，故刑法应当否认被害人的自我答责。

?1994-2016 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved.　http://www.cnki.net

而在被害人唆使、怂恿被告人危险驾驶的场合，有学者提出，被害人认识到危险行为的特定性，但仍然表现出至少和被告人一样的积极态度，这比单纯同意的危险接受行为更加追求危害结果，故应当承认被害人的自我答责，而否认被告人的刑事责任[10]。但在笔者看来，这种观点并不妥当。首先，尽管被害人追求危险行为，但这并不意味着他同样追求危害结果。例如，为了赶飞机而要求司机超速行驶时，被害人必然是否定危害后果的。从对法益侵害后果的排斥上看，唆使、怂恿和单纯同意时的危险接受是一致的。由于被害人尚未放弃自我法益，故刑法也不应当放弃对其保护。其次，论者在此处仅看到了被害人的积极选择行为，而忽视了被告人同样具有自我决定权。和自控型危险接受不同的是，这里的唆使和怂恿并不具有强制性，被告人仍然具有行动的自由。例如在，“梅梅尔河案”中，船工对行驶条件具有优越知识，且无须听命于乘客，但船工最终还是选择听从于乘客而危险驾驶，这是船工对履行的注意义务的自愿放弃，故船工需对自己的行为负责。因此，尽管存在唆使、怂恿行为，但真正违反注意义务、操控风险流程以及导致危害结果的，仍然是被告人。从构成要件的该当性上看，被告人的行为支配了构成要件的全过程，且在行为当时其仍有充分的行动自由，故被告人应承担交通事故型犯罪的刑事责任。

综上所述，刑事司法的定罪过程体现着事实、构成要件和法律规范三者互动。对危险接受的认定，最终也必须回归规范化的路径。在自控型危险接受中，被害人支配了风险流程，实现了危害结果，因此被告人的行为并不符合犯罪构成，不应当承担刑事责任。而在他控型危险接受中，被害人仅仅是参与到被告人危险行为中，被告人违反法定的注意义务，导致危害结果的发生，符合犯罪构成，被害人的危险接受行为不能阻却被告人的刑事责任。

四、他控型危险接受对被告人量刑的影响

由于在自控性危险接受中被告人的行为并不构成犯罪，故而无需考虑刑事责任的大小问题。而在他控型危险接受中，被告人需要承担刑事责任，因此值得研究的是，被害人的参与行为能否减轻被告人的刑事责任，并进而影响量刑。具体而言，从量刑规范化的角度看，被害人对量刑的影响体现在被害人过错；那么对被害人危险接受的考察，需考虑其是否构成被害人过错。

（一）被害人过错的本质特征：被害人对因果流程的加功

在当前司法审判中，被害人过错成为司法者量刑时必须考虑的条件。1999 年 10 月 27 日，最高人民法院《全国法院维护农村稳定刑事审判工作座谈会纪要》明确规定，对于被害人一方有明显过错或对矛盾激化负有直接责任，一般不应判处死刑立即执行。但是，对于被害人过错的具体内涵和判断标准，现行法律规范和司法文件却缺乏明确的规定。

笔者认为，对被害人过错本质内容的考察必须回到刑事责任的原理上来。影响被告人刑事责任大小的因素包括客观行为的法益侵害性和主观恶性。从判断序位上看，司法者必须首先判断行为是否侵害法益，在得出肯定结论之后，再通过考察主观方面限定被告人行为的有责性。从文义解释出发，“过错”既可能是就被害人主观方面而言，也可能指客观方面行为，而作为影响刑事责任大小的被害人过错，只可能体现在被害人的客观行为上。它之所以能减轻被告人的刑事责任，本质原因是被害人的行为对犯罪结果有所影响，并进而减轻被告人行为的法益侵害性。换言之，尽管被告人实施了犯罪行为，但被害人的行为亦已介入其中，加功于犯罪的因果流程，成为犯罪后果的原因力之一，以至于从量上分担被告人的刑事责任。

因此，判断被害人过错的关键在于其是否加功于犯罪的因果流程。只有被害人的行为对犯罪结果的产生有所影响时，才能减轻被告人的刑事责任。

（二）他控型危险接受中的被害人过错分析

在他控型危险接受中，被害人是否应分担刑事责任，从而减轻对被告人的量刑，应遵循被害人对犯罪因果流程加功的原理。

就单纯同意他人的危险行为而言，尽管被害人主观上存有过失，但其并未实施任何加功于危险现实化的行为。危险行为仍是由被告人自主决定并实施，故其应当承担全部刑事责任。换言之，此时并无被害人过错。

而就被害人唆使、怂恿被告人而言，其可以被评价为被害人过错。对于此类唆使行为，尽管被

?1994-2016 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved.　http://www.cnki.net

告人支配了全部构成要件行为，但正如学者所言，教唆者对于犯罪处于发踪指使地位，延长了犯罪的因果链条，故其行为是对犯罪过程的加功，介入到风险的现实化过程中。同时，在该类行为中，被害人对危害结果持过失心态，根据现代刑法的责任主义原则，可将责任部分归于被害人承担，在量刑上应对被告人有所宽缓。

五、结语

当今社会，被害人危险接受最常见于交通事故型犯罪，对它的发现和研究丰富了被害人教义学的内容。在这类犯罪中，对被害人行为的考察不能仅仅停留在传统自我决定权的法哲学思辨上，而应结合当前风险社会的背景，运用构成要件的原理对其进行规范化的认定。

对于自控型危险接受，由于被害人支配了风险流程，阻却了被告人行为的构成要件符合性，故被告人不构成犯罪。对于他控型危险接受，被告人违背注意义务，支配了构成要件行为，故应承担刑事责任；若存在被害人唆使、怂恿等加功于因果流程的行为时，成立被害人过错，应对被告人从宽量刑。

在交通运输业不断发展的今天，对被害人危险接受作出上述规范化处理，一方面可以实现对被害人权益的恰当保护，另一方面也警示交通运输者必须严格履行安全注意义务，无论如何不得违法操作。在现行法律框架内，只要正确划分刑事责任，做到犯罪认定的准确性和刑事责任承担的适当性，就能实现刑法对社会风险的有效应对。

参考文献：

[1]许润章. 犯罪学[M]. 北京：法律出版社，2004：148.
[2]冯军. 刑法中的自我答责[J]. 中国法学，2006，(3)：99－102.
[3]冰湖沉尸四年半，冠军教练被判过失致人死亡[EB/OL]. (2006－09－23)[2015－07－02]. http://news.sohu.com/20060923/n245496291.shtml.
[4]克劳斯·罗克辛. 德国刑法学总论[M]. 王世洲，译. 北京：法律出版社，2005：268－269.
[5]山口厚. 刑法总论[M]. 付立庆，译. 北京：中国人民大学出版社，2011：171－172.
[6]黎宏. 过失犯研究[C]//赵秉志. 刑法评论. 北京：法律出版社，2006.
[7]黑格尔. 法哲学原理[M]. 范扬，张企泰，译. 北京：商务印书馆，1996：10－11.
[8]前田雅英. 刑法总论讲义[M]. 日本：东京大学出版社，2011：409.
[9]张明楷. 刑法学中危险接受的法理[J]. 法学研究，2012，(50)：183－189.
[10]韩忠漠. 刑法原理[M]. 北京：北京大学出版社，2009：255.

(上接第 11 页)专门的相关部门批准审核。或在法律法规中直接列出这类人员的具体描述，例如，由于执行公务需要登船的警务人员，参与海洋科学考查而临时登船的科研人员等。

参考文献：

[1]国际海上人命安全公约(综合文本)[S]. 北京：人民交通出版社，2010.
[2]国内航行海船法定检验技术规则(2011)[S]. 北京：人民交通出版社，2011.
[3]香港立法会. 商船(安全)条例[S]. 1981.
[4]“中华民国法务部”. 客船管理规则[S]. 2011.
[5]中华人民共和国海上交通安全法[S]. 1983.
[6]The Parliament of United Kingdom. Merchant Shipping Act 1894[S]. 1895.
[7]The stationery office limitecl. Merchant Shipping (Survey and Certification) Regulations 1995[S]. 1995.
[8]The Parliament of New Zealand. Maritime Transport Act 1994[S]. 2015.
[9]The Parliament of Cook Islands. Maritime Transport Act 2008[S]. 2008.
[10]The Parliament of United Kingdom. Statute of Westminster 1931[S]. 1931.
[11]The Parliament of United Kingdom. Colonial Laws Validity Act 1865[S]. 1865.
[12]The Parliament of Australia. Navigation Act 2012[S]. 2012.
[13]The Parliament of Canada. Shipping Act 2001[S]. 2015.
[14]中华人民共和国全国人民代表大会. 中华人民共和国海商法[S]. 1992.

?1994-2016 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved.　http://www.cnki.net