

## 解读《游艇安全管理规定》

近日，交通运输部发布了《游艇安全管理规定》（以下简称《规定》），自2009年1月1日起施行。为便于公众更好地理解办法的有关内容，记者就相关内容采访了交通运输部海事局叶红军局长助理。

### • 《规定》出台的背景：

游艇业在国际上有着巨大的市场份额，全球每年的游艇经济收入超过500亿美元，发达国家平均每171人就拥有一艘游艇，挪威、新西兰等地更高达每8人拥有一艘。专业人士认为，当地区人均GDP达到5000美元时，游艇经济就开始萌芽了，这也印证了我国目前游艇业的发展状况。

据统计，目前我国已经有200多家游艇制造企业，产值超过1000万的企业就有30多家，这些企业主要集中在深圳、上海、青岛、天津、厦门、珠海等城市。沿海有游艇100多艘，主要集中在青岛、深圳等地。游艇业作为新兴产业受到很多地方领导的高度重视，纷纷对游艇业的发展寄予厚望，把她作为城市品牌。辽宁、河北、山东、江苏、上海、浙江、福建、广东、海南等沿海和内陆水上旅游资源丰富且经济相对发达的省市游艇业已有所发展，其中以深圳、上海、青岛、日照等地发展较快。青岛、日照由于有2008年奥帆赛和世帆赛的因素，游艇业发展非常迅猛。深圳毗邻香港，且四季如春，发展游艇业具有得天独厚的自然条件。上海加快发展游艇经济，要将奉贤区打造为游艇城。与发达国家平均每171人拥有一艘游艇相比，我国游艇的人均占有量仍有巨大提升空间。可以预计，随着经济的进一步发展，人们生活观念的逐步转变，游艇业将会在我国得到迅猛发展。

目前我国水上交通安全监管的法规主要是针对营运船舶来制定的，很多规定对游艇安全监管不适用。为了适应社会的发展需要，服务经济建设，促进游艇业的健康发展，迫切需要按照游艇的特性，制定包括游艇的登记、检验、航行规则和游艇驾驶员的培训、考试以及游艇俱乐部的运作模式等内容的管理制度。

### • 游艇安全监管和立法的原则：

游艇作为一种私人性质的、非营运用途的休闲船舶，主要用于游览观光、休闲娱乐、商务接待，有其自身的特点，在建造风格上追求个性化，不参与公共交通运输，如果完全套用营运船舶的管理理念来管理游艇，会阻碍其健康发展。

游艇不同于营运船舶，除了遵守国际避碰规则外，其他国际海事公约，如《国际海上人命安全公约》、《海员培训、发证和值班标准国际公约》大多对它不适用，属于非公约船，因此国际上缺少一致的标准和规范。在登记和检验制度上，有的国家不需要检验，有的需要检验但不需要登记，甚至有的完全不需要登记和检验；在游艇驾驶员的配备要求上，有的由主管机关主导培训、考试、发证，有的完全由行业协会承担培训、考试、发证工作，各国的要求和做法各不相同，但共同的一点都是实行较宽松的管理。因此对游艇的管理，一方面必须立足于我国国情，在现行海事法律、法规框架下，借鉴国外游艇发达地区的管理经验，除必须严格遵守航行规则外，应当简化游艇的登记、检验手续，对游艇驾驶员不能按照《船员条例》的要求进行注册管理，不实行船舶签证、安全检查和配员制度，建立一个宽松的、有利于游艇健康发展的法律环境。

结合国外游艇管理经验，审视我国游艇管理现状，游艇安全监管和立法坚持以下原则：

- （一）保障游艇安全与促进游艇业健康发展相结合；
- （二）游艇自身安全与公共安全兼顾；
- （三）实施有利于保障游艇安全的特殊管理制度的；
- （四）实行海事管理机构监管、游艇业主自主管理与行业自律相结合。

### • 游艇的定义和《规定》的适用范围：

明确游艇的内涵十分重要。在起草《规定》的过程中，我们对加拿大、新西兰、香港特别行政区等国家或者地区的游艇定义进行了研究。加拿大航运条例规定，游艇系指仅用于个人娱乐而非商业目的船艇。新西兰有关法律规定，游艇系指仅用于船东娱乐或作为船东住所的，且不被用于出租或取得报酬的船舶。香港商船（游艇）规例规定，游艇系指符合以下条件的小轮、私人游艇、充气式船只、中式帆船、西式中国帆船或其他船只：1、已装备或者载有引擎，或设计为可装设或载有引擎，藉以使该船只能靠机械设备推进；2、纯为游乐而拥有或使用的；3、并非为收取租金或报酬而出租（根据租船协议和租购协议的条款租出者除外）。

结合有关国家或者地区对游艇的定义,《规定》将游艇定义为:“本规定所称的‘游艇’,是指仅限于游艇所有人自身用于游览观光、休闲娱乐等活动的具备机械推进动力装置的船舶”。考虑到游艇俱乐部所有提供给会员使用的船艇,游艇使用人用于游览观光、休闲娱乐等非盈利活动,也属于《办法》所称的“游艇”。

在起草《规定》过程中,曾经有一种观点,建议将游艇界定在长度20米以下、乘员定额12人以下的范围,超过这一范围的一律按照营业性客船进行管理。因游艇在检验、登记、签证、船舶配员等安全管理上较营业性客船宽松,采取这一限制措施有利于防止群死群伤事故的发生。但是大多数游艇业主、游艇制造商、销售商以及有些主管部门对这一限制措施表示了不同意见,因为这样带来的直接后果是大家都不会生产和购买超过限定长度的游艇,导致游艇向中小型规模发展,这与促进游艇业健康发展的立法初衷不协调。同时,考虑到乘员定额12人以上的游艇,容易导致群死群伤事故的发生,所以《规定》规定,“乘员定额12人以上的游艇,按照客船进行安全监督管理”。

#### • 游艇的检验和登记:

游艇作为非公约船舶,没有专门针对它的统一安全和防污染要求,其检验管理由各国国内法规定。有些国家和地区对游艇管理比较严格,如欧盟和英国。有些国家和地区对游艇管理比较宽松,如加拿大、新西兰和香港。

在欧盟,2003年出台了2003/44/EC指令,要求无论是本地制造还是进口欧盟的游艇(主要对98年以后制造或进入欧盟的船舶),长度在2.5-24米之间的,其设计和建造必须符合指令要求。经检验符合指令标准的贴CE标志。在英国,其《大型游艇法》出台后,要求新大型游艇从设计阶段就将如何符合该法考虑在内。对于已建成的游艇,通过改造也要符合该法要求。

在加拿大,游艇作为小船的一种,主要由《小船法规》规定,其他法规如《碰撞法》及《运输法》中也有涉及。《小船法规》第3、4、5、6条,要求游艇配备救生、安全设备、航行设备等。对这些设备的检验不是强制的,游艇主可自愿申请检验,经检验合格的贴标。该标不具有法律效力,仅能证明在检查时,船舶的安全设备符合相关要求。我国香港特别行政区的游艇管理法规仅要求150GT以上,载客60人以上及形态比较怪异的游艇必须申请检验,检验内容主要是安全设备。

新西兰不对游艇进行检验。

不难看出,游艇检验的宽严是各国对本国游艇业管理方针的体现,游艇检验的项目和程度应与本国国情相适应,也取决于各国游艇管理的方针。

我国游艇检验管理立法也应立足国情。目前,我国游艇业尚在起步阶段,无论是游艇制造还是使用都不够成熟,现阶段对游艇检验管理不宜过于宽松,以免影响游艇自身及公共安全;同时,也不能过于严苛,以免影响游艇业的健康发展。所以《规定》在游艇检验方面包括两个方面的内容,一是游艇应当经船舶检验机构按照交通运输部批准或者认可的游艇检验规定和规范进行检验,并取得相应的船舶检验证书后方可使用;二是游艇应当申请附加检验。

关于游艇的登记。不同的国家或者地区对游艇的登记采取不同的态度,有的要求登记,有的不要求登记,即便是要求登记的,一般情况下也不要求提供游艇检验证书。在香港船舶注册登记与牌照申请是可以分开进行的。领取牌照是法定要求:无论营业性质还是非营业性质的船舶,只要在香港水域活动而非临时靠港都需要取得牌照,但只有具有香港身份证的个人或香港公司方可申请。申领牌照手续比较简单,只需填写“游乐船只牌照申请书”,提供船长、颜色、厂商名称等船舶概况即可,无需提供技术证明。对特殊游艇,即150GT以上,载客60人以上及形态比较怪异的游艇必须申请检验后方可发牌照。船舶注册登记是自愿的:经过注册登记确认所有权的船舶可挂香港旗航行,同时有物权证明的性质,注册对申请人没有限制。在新西兰,政府不要求游艇进行登记,一艘新的游艇应有一份Coastguard与船舶工业协会签发的安全证书,而所谓的安全证书实质上相当于游艇出厂时的产品质量合格证书。通常游艇主均会参加一个游艇俱乐部,并自觉到Coastguard或找验船师对游艇及其设备进行定期检验。

我国对游艇登记,采用基本等同于商船的管理制度。

#### • 游艇操作人员的管理:

不同的国家对游艇操作人员的要求也不一样。

加拿大1999年《游艇操作人员适任管理法规》颁布之后,新出现的游艇操作人员均须通过考试取得证书。加拿大游艇操作人员的培训考试和发证均由培训机构进行。培训机构要经过质量管理体系的认证,对其授课、考试及发证过程进行评估。在香港,游艇操作员由香港海事处认可的机构进行培训,相关人员可参加培训机构组织的考试也可参加海事处组织的考试,考试合格后,向海

事处申请签发《游艇船长（轮机员）证书》。新西兰海事局未对操作员证书做法定要求，仅要求艇上有一人履行船长职责并具有良好的“船艺”即可。英国按船舶大小对游艇操作人员职位作了分类要求。乘员定额12人以上的游艇，视为客船，要求按照商船配备船员。乘员定额12人以下的游艇，若长度在24米以上且80GT以上3000GT以下，要按照相关法律要求分别配备甲板部和轮机部的人员；对小于24米或者80GT的船舶在配员上没有强制要求。

《规定》对游艇操作人员实行了较为严格的管理制度。一方面，游艇操作人员不是职业船员，不需按照《船员条例》的规定进行注册管理，只需要取得操作证书（类似于船员管理中的适任证书）。另一方面，游艇操作人员应当接受培训、考试，取得游艇操作人员证书，方可上船。在培训、考试科目上，有别于营运船舶，特别是不需要掌握货物配载等方面的要求。

#### • 游艇俱乐部的管理：

游艇俱乐部是实施游艇业自主管理的主要组织。对游艇俱乐部管理的如何，直接影响游艇水上交通安全。《规定》从以下几个方面做了规定，第一，游艇俱乐部应当具备法人资格，具备一定安全和防污染能力，并报海事管理机构备案；第二，游艇业主与其加入的游艇俱乐部之间通过协议，明确游艇俱乐部对游艇的日常安全管理和维护保养责任，确保游艇处于良好的安全、技术状态；第三，除了游艇的日常安全管理和维护保养责任可以由游艇俱乐部与游艇业主协商明确责任外，以下责任和义务，必须由游艇俱乐部承担：对游艇操作人员和乘员开展游艇安全、防治污染环境知识和应急反应的宣传、培训和教育；督促游艇操作人员和乘员遵守水上交通安全和防治污染管理规定，落实相应的措施；保障停泊水域或者停泊点的游艇的安全；核查游艇、游艇操作人员的持证情况，保证出航游艇、游艇操作人员持有相应有效证书；向游艇提供航行所需的气象、水文情况和海事管理机构发布的航行通（警）告等信息服务；遇有恶劣气候条件等不适合出航的情况或者海事管理机构禁止出航的警示时，应当制止游艇出航并通知已经出航的游艇返航；掌握游艇的每次出航、返航以及乘员情况，并做好记录备查；保持与游艇、海事管理机构之间的通信畅通；按照向海事管理机构备案的应急预案，定期组织内部管理的应急演练和游艇成员参加的应急演练。