

《公务船技术规则》（初稿） 简要编写说明

一、任务来源及依据

交通部海事局于 2019 年 10 月委托我社编制《公务船法定检验规则》（详见《交通运输部海事局委托编制公务船技术法规的函》（海便函[2019]1359 号））。海事局 2020 年 4 月决定将该规则一拆为二，分别编制“编制《公务船检验规则》（项目编号 2020F10）”和“编制《公务船技术规则》（项目编号 2020F11）”，覆盖所有海上航行船舶和内河航行船舶（详见海便函〔2020〕377 号文）。

二、编写原则

1. 公务船定义与《中华人民共和国船舶登记条例》中公务船的定义保持一致，即用于政府行政管理目的的船舶。

2. 适用范围

适用于以行政执法和行政监管为目的的公务船，包括海事系统的船舶（如巡逻船、航测船、特种作业船），也包含其他涉水行政管理单位所属船艇。海警属于武警序列，其所拥有的船艇除外。海关缉私艇尽管属于公安船艇，海关缉私局强烈建议本规则适用于缉私艇，因此本规则也相应予以明确。

3. 以公务船的功能需求为导向，技术要求与现行商船技术法规体系相衔接，同时突出公务船功能需求，明确公务船的安全和污染防治要求，以及对于新技术、新材料等应用的等效处理要求。同时，对于公务船信号设备等特殊需求制定技术条款对等效、替代措施予以固化，实现有章可循，有据可依。

4. 立足公务船应用情况，以解决问题为导向，维持与现行商船法规同等的安全水平为原则。通过识别公务船航行与作业风险，在确保安全的前提下，研究制定合适的安全技术要求。

5. 总体框架继承现行商船法规体系，分为总则、第 1 篇（国内海上航行公务船）和第 2 篇（内河航行公务船）。

6. 防污染：与商船法规相同。

7. 材料、结构、舾装等要求按商船法规体例，指向本局按一定程序认可和公布的 CCS 规范或指南。围绕船体结构、舾装设备等 CCS 现行相关规范不适应公务船发展的相关内容，同步修订 CCS 规范，并制定专门的公务船船体结构指南，支撑本规则的实施。

8. 国际海上航行公务船适用国际海船法规关于特种用途船的要求，此时工作人员视作特殊人员。

9. 不采用“高速船”概念，但具体技术要求考虑航速因素。

10. 保留现行商船法规体系关于区分大船与小船的船长阈值 20m。

三、主要编写内容

1. 适用范围：适用于公务船，不适用于军用舰艇、公安船艇（海关缉私艇除外）。

2. 定义“工作人员”，涵盖所有与水上执法相关的人员。其总数作为衡量是否达到某一安全技术标准的阈值的参数。

3. 特别考虑小型公务船的布置：

（1）载重线方面，对沿海航区和遮蔽航区船舶，设定特别的门槛、通风筒、空气管的高度。

(2) 要求 船长 60m 以下且工作人员数量不超过 60 的巡逻船的破损稳性采用一舱不沉标准;

(3) 近海、远海航区且船长 60m 以上的公务船要求瘫船启动;

(4) 主机功率较小的船舶可采用手提式灭火器替代固定式灭火系统;

(5) 对较小尺度、用于主推进的 A 类机器处所可采用舱口盖作为脱险通道的出口, 可只设置 1 条脱险通道;

(6) 近海航区及以下的船舶不强制要求配有救生艇和救助艇, 20m 以上的船舶可按 150%总容量配置救生筏; 对沿海航区及以下的船舶不强制要求配备救生服。

(7) 完善公务船磁罗经、栏杆和舱室设备、驾驶室翼桥布置、无线电等方面要求。

4. 不强制要求核定抗风等级, 仅给出建议性的标准。
5. 灵活规定舱口围板的最小高度。提出不设舱口盖的等效要求。
6. 研究制定桅灯、舷灯、前后桅杆水平距离、操纵号灯、闪光灯等要求。
7. 研究制定公务船工作人员和船员的舱室设备要求。
8. 制定了公务船振动与噪声水平。
9. 制定了营救落水人员功能要求
10. 制定了船上人员因高速冲撞的人员保护性要求。
11. 制定了船上应用 LPG、锂电池等清洁能源动力和使用岸电的要求。