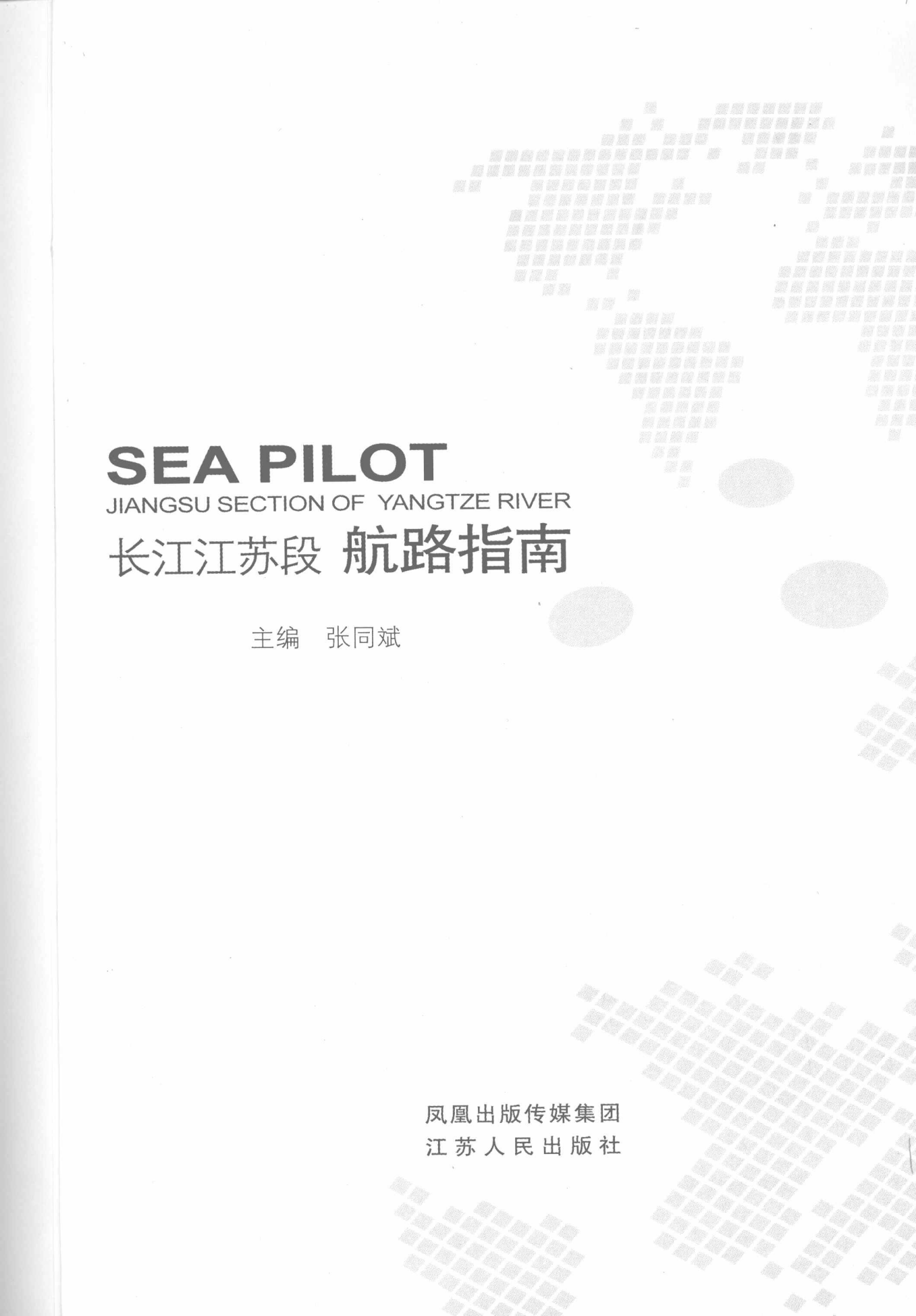


SEA PILOT

JIANGSU SECTION OF YANGTZE RIVER

长江江苏段 航路指南

凤凰出版传媒集团
江苏人民出版社



SEA PILOT

JIANGSU SECTION OF YANGTZE RIVER

长江江苏段 航路指南

主编 张同斌

凤凰出版传媒集团
江苏人民出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

长江江苏段航路指南/张同斌主编.—南京:江苏人民出版社,2008.7

ISBN 978 - 7 - 214 - 05173 - 8

I. 长… II. 张… III. 长江—航路指南—江苏省 IV. U675.83

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 107808 号

书 名	长江江苏段航路指南
主 编	张同斌
责任编辑	花 蕾
出版发行	江苏人民出版社 (南京中央路 165 号 邮编: 210009)
网 址	http://www.book-wind.com
集团地址	凤凰出版传媒集团 (南京中央路 165 号 邮编: 210009)
集团网址	凤凰出版传媒网 http://www.ppm.cn
经 销	江苏省新华发行集团有限公司
照 排	南京台城印务有限责任公司
印 刷 者	南京台城印务有限责任公司
开 本	787×1092 毫米 1/16
印 张	26.25
字 数	500 千字
版 次	2008 年 7 月第 1 版 2008 年 7 月第 1 次印刷
标准书号	ISBN7 - 214 - 05173-8
定 价	78.00 元

(江苏人民出版社图书凡印装错误可向本社调换)

序

改革开放三十年来，交通运输一直发挥着支撑经济发展、引导生产力布局、沟通城乡、保障国家安全和社会稳定的基础性作用。水路运输尤其是对对外开放水域的港口与航运事业，则充分发挥了参与国际竞争、保障我国经济社会发展、引导区域和流域产业布局等方面的积极作用。长江江苏段具有得天独厚的区位优势和水运资源优势，依托江苏省沿江开发、长三角地区经济一体化以及长江流域经济的快速发展，港口吞吐量持续高速增长，船舶通航状况也发生了根本性的变化。2000年长江江苏段断面船舶日平均流量约2000艘次，年进出港口海船在5万艘次左右，港口吞吐量接近2亿吨。而到2007年，长江江苏段断面船舶日平均流量超过3000艘次，年进出港口海船超过10万艘次，港口吞吐量超过5亿吨。可以说，这些年长江江苏段水运事业如此蓬勃发展的重要原因之一就是实施了航路改革。

在世纪之交进行的全国水监体制改革时，原交通部考虑到了长江江苏段港口呈现出“海港化”的特征和长江江苏段初具“国际通航河流”的特点，专门组建了由部直属管理的江苏海事局，同时也将在长江江苏段实施航路改革的任务一并赋予江苏海事局。江苏海事局不辱使命，在2003年7月1日，经原交通部批准实施了《长江江苏段船舶定线制规定》，改变了千百年来长江上“上行走缓流、下行走主流”的落后航法。随后的五年里，在全面实施船舶定线制的同时，长江江苏段航路改革一直在不断地深化完善。规划建设了26个水上服务区；调整增补了60个锚地和停泊区；关闭了南京大胜关水道，撤销了太平圩等两对航行警戒区，开放了福姜沙北水道和乌江水道；实施范围也从南京长江大桥延伸至苏皖交界处。长江江苏段的航路改革打造了一条“安全、畅通、文明”的水上高速公路，得到了社会各界和各级政府的一致认可。上海海事大学评估结果表明，《长江江苏段船舶定线制规定》实施五年，实际影响和拉动国内生产总值超过3000亿元，全天候通航带来的经济效益达17亿元，减少事故而产生的安全效益达2.29亿元。

长江江苏段虽有内河属性，在水文气象、交通运输、港口建设、临港经济模式等方面又具有海上特征，同时更是一条国际化的通航河流。作为我国航运最为繁忙的水域之一，每年既有数十万艘次船舶进出江苏港口作业，还有数十万艘次船舶通过该段出海或抵离南京以上港口。在长江江苏段航行的船舶中，既有先进的海轮、集装箱船，还有各种内河船队，落后的水泥船、挂浆机船、渔船。在这样船流密集、船型复杂的通道式内河水域，科学规划功能水域，合理划定船舶航路，制订新的航标布设原则，解决服务设施和监管条件落后的问题，在当时无论是国内还是国外都没有类似的尝试和成功经验。长江江苏段的船舶定线制及其他管理与技术方面的创新开全国航路改革之先河，是我国内河航运的里程碑，是我国通航水域管理国际化的典范。交通运输部海事局已将长江江苏段的改革举措在国内其他通航水域推广。服务国民经济和社会发展全局是交通工作的总任务，江苏海事局五年的实践成果，证明了交通部关于长江江苏段航路改革决策的正确性，五年的工作历程，也证明了改革创新永远是中国海事事业发展的不竭动力。

一项改革能否促进科学发展，重要的是要贯彻“以人为本”的理念。广大船员对有关法律法规的正确理解，对水域通航环境的全面把握，始终是长江江苏段航路改革得以成功的关键因素。海事部门应该把对船员学习的推进工作放在更加突出的位置。2007年以来，江苏海事局专门制定并免费发放了《海轮长江安全航行与避让行为导则》、《小型船舶长江安全航行与避让行为导则》、《液货危险品船长江安全航行、停泊和作业导则》各6万册。2008年上半年，又组织人员修编了《长江江苏段航路指南》一书，并邀请了有关航运公司、航运院校专家进行了论证。这些工作都做得非常好。在此基础上，海事部门还要根据航运的发展变化，坚持不断深化和完善定线制，并努力用高科技监管手段强化对定线制水域的安全监管。我相信，长江江苏段一定能在更高的基础上实现更加“安全、畅通、文明、和谐”的目标。

对于长江江苏段航路改革的成功，倍感欣慰。现值《长江江苏段航路指南》出版发行之际，谨书上文，是为序。

交通运输部副部长

二〇〇八年七月十四日

前 言

江苏海事局自 2000 年成立后,根据长江江苏段的实际情况,按照交通部和
中国海事局领导提出的“用海港管理模式管理长江江苏段”的要求,顺应当时
水运生产力发展的迫切需要,尤其是广大港航企业要求从根本上治理通航环境
的强烈呼声,开展了长江江苏段航路改革课题的研究。在上级的正确领导和有
关单位的大力支持下,江苏海事局在研究伊始就确立了大胆创新、与国际惯例
接轨、以人为本、保障安全、促进发展的指导原则,经过历时两年的反复论证,
于 2002 年 6 月完成了“长江江苏段航路改革方案”以及《长江江苏段船舶定线
制规定(试行)》初稿的起草工作。2003 年 5 月 6 日,交通部正式颁布《长江江
苏段船舶定线制规定》,2003 年 7 月 1 日起正式实施。

2008 年是长江江苏段航路改革暨定线制规定实施五周年。五年来,根据航
运发展的实际需要和部分航路调整变化的情况,江苏海事局对原有规定进行了
适当修改、完善,并报交通部,于 2005 年 9 月 12 日重新发布了《长江江苏段
船舶定线制规定》,适用的水域范围也实现了长江江苏段水域的全覆盖。2007
年和 2008 年,在几年实践的基础上,江苏海事局又相继制定并出台了针对性和
操作性更强的《海轮长江安全航行与避让行为导则》、《小型船舶长江安全航行
与避让行为导则》、《液货危险品船长江安全航行、停泊和作业导则》等三个行
为导则,这是对《长江江苏段船舶定线制规定》的重要补充和完善。为了使相
关人员更好地掌握上述情况,值此长江江苏段船舶定线制规定实施五周年之际,
我们修编了《长江江苏段航路指南》一书,重点对定线制规定、航路航法、通

航环境进行了阐释和记述，并收录了新近生效的法律法规，以供参考。

本书由张同斌主编，马长宏、王士明、刘春、李宏兵、李恩东、张亚冲、陈桂斌、徐伟、陶东华、詹新京为主要参编人员（以姓氏笔画为序）。在编写过程中，江苏海事局所属各单位、各部门的相关人员提出了宝贵的修改意见，给予了积极支持，在此一并表示感谢。

希望《长江江苏段航路指南》的出版发行，能给船舶船员提供更好的帮助和指导。也希望广大业内同仁在使用本书的过程中，进一步提出宝贵意见和批评建议。

编 者

2008年7月

目 录

第一部分	概述.....	(1)
第一章	船舶定线制的历史沿革和我国的发展现状	(1)
第二章	长江江苏段船舶定线制规定的发展历程.....	(4)
第三章	《长江江苏段船舶定线制规定》实施五周年取得的巨大成就.....	(8)
第二部分	规定及释义.....	(11)
	长江江苏段船舶定线制规定	(11)
第一章	总则	(11)
第二章	航道、航路	(11)
第三章	航行	(12)
第四章	停泊	(13)
第五章	避让	(14)
第六章	责任	(14)
第七章	附则	(15)
附件一	深水航道设置标准和尺度	(16)
附件二	推荐航路设置标准和尺度	(16)
附件三	长江江苏段航行警戒区一览表	(17)
附件四	长江江苏段船舶动态报告线	(18)
附件五	福姜沙南水道、尹公洲航段单向航行控制规定	(18)
附件六	长江江苏段桥区航路规定	(19)
附件七	长江江苏段汉江、捷水道航路规定	(20)

附件八	长江江苏段专用航道航路规定	(23)
附件九	长江江苏段锚地及停泊区一览表	(24)
	《长江江苏段船舶定线制规定》释义	(28)
第一章	总则	(28)
第二章	航道、航路	(32)
第三章	航行	(38)
第四章	停泊	(51)
第五章	避让	(53)
第六章	责任	(56)
第七章	附则	(59)
第三部分	相关通告	(66)
第一章	海轮长江安全航行与避让行为导则	(66)
第二章	小型船舶长江安全航行与避让行为导则	(70)
第三章	液货危险品船长江安全航行、停泊和作业导则	(72)
第四章	长江江苏段渡口“划区、定线、亮牌”	(75)
第四部分	航路航法	(79)
第一章	浏河口—十一圩	(79)
第二章	十一圩—螃蟹港	(89)
第三章	螃蟹港—桃花港	(97)
第四章	桃花港—嘶马	(101)
第五章	嘶马—新河口	(108)
第六章	新河口—慈湖河口	(115)
第五部分	通航环境	(125)
第一章	水文	(126)

第二章	气象	(128)
第三章	助航、安全标志	(135)
第四章	主要碍航物	(136)
第五章	横江渡线	(145)
第六章	取水口与排水口	(149)
第七章	主要支流及通江河口	(159)
第六部分	港口服务	(164)
第一章	南京港	(165)
第二章	镇江港	(180)
第三章	扬州港	(187)
第四章	泰州港	(192)
第五章	常州港	(199)
第六章	江阴港	(204)
第七章	张家港港	(213)
第八章	南通港	(224)
第九章	常熟港	(233)
第十章	太仓港	(240)
第七部分	相关法规	(247)
	中华人民共和国安全生产法	(247)
	中华人民共和国行政诉讼法	(261)
	中华人民共和国行政复议法	(271)
	中华人民共和国行政处罚法	(279)
	中华人民共和国国家赔偿法	(289)
	中华人民共和国海商法	(296)
	中华人民共和国海上交通安全法	(336)

中华人民共和国内河交通安全管理条例	(342)
1972 年国际海上避碰规则	(356)
中华人民共和国内河避碰规则(1991)	(374)
中华人民共和国航运公司安全与防污染管理规定	(391)
中华人民共和国江苏海事局船舶交通管理系统安全监督管理办法	(397)
中华人民共和国江苏海事局超大型船舶航行安全监督管理规定	(401)
交通部关于修改《长江江苏段船舶定线制规定》并重新发布的通知	(404)
关于实施《长江江苏段船舶定线制规定》的通知	(409)
跋	(411)

第一部分 概述

第一章 船舶定线制的历史沿革 和我国的发展现状

船舶定线 (Ship's Routing) 是航海术语, 其含义是岸基部门用法律规定或推荐形式指定船舶在海上某一区域航行时所遵循或采取的航线、航路或通航分道。

早期的航海活动是自由的, 船舶的航行路线一直由船舶驾驶者本人自行决定。但随着航运业和航海科学技术的发展, 交通效率和交通安全的矛盾不断得以解决, 岸基部门和人员逐渐获得和加强了对于船舶航行和驾驶的控制和管理权。船舶定线的产生与发展就是其中一个重要的方面。

第一次在海上船舶定线的尝试是“气象航线”。1847 年, 美国海军 Maury 上尉以多年的航海日志为基础绘制出一份风流海图, 随后又写成航路指南推荐给船舶。第一艘采用其航线的船舶就节约了过去航行时间的一半。至今美国出版的航路资料图 (Pilot Charts) 仍写出 Maury 的名字, 以纪念他对航海学的贡献。

第一个关于海上分道航行即通航分隔 (Traffic Separation) 的建议, 是美国的 Jones 在美国客船与法国货船在海上雾航时发生碰撞导致 300 多名旅客和船员丧生后, 于 1854 年向 Maury 提出的。Maury 立即推荐了分隔的通航分道, 建议所有船舶采用。据此, 相关船公司在美国和加拿大交界的五大湖水域实行分道航行后, 取得了明显成效, 船舶碰撞事故发生率显著下降。

19 世纪末, 为解决大西洋北美航线上纽芬兰大滩附近的对遇船舶经常发生碰撞事故的状况, 经营这一航区的主要航运公司经过协商, 于 1898 年对北大西洋东西向对驶船流分别作了划定, 世界航运史上首次出现“划定航路”这一安全通航形式。

现代分道通航制是 1956 年开始的。西班牙海军少将 Garcia • Frias 于 1956 年提出,

在交通繁忙的直布罗陀海峡及其附近海域,建立由单向通航分道和分隔带组成的通航分隔制。1961年,英、法及原联邦德国三国的航海学会成立了一个联合工作组,专门研究船舶交通繁忙、碰撞事故频发的部分海区的航行问题。工作小组在1962年向船舶发出调查表,统计表明有86%的船员赞成实行分道通航。与此同时,荷兰的Wepstar船长也对分道通航制的研究和实行做了大量工作。他的调查表明有90%的船长赞成分道通航。1964年,该小组呈交的关于过境船舶利用多佛尔海峡中自然地形分道航行的建议被海协(IMCO,国际海事组织前称,现称IMO)海安会所接受。随后,有关国际组织从分道通航出发改善和更新了多佛尔海峡的助航设施。1967年6月1日,多佛尔海峡在世界上首次实现现代分道通航制,并以航行通告方式通知船舶,并在海图上标明。

分道通航制的建立大大减少了船舶碰撞事故。就多佛尔海峡而言,实施分道通航制后,对遇船舶碰撞数目减少了90%。自1972年以来,该区域分道内从未发生过对遇船舶碰撞事故。分道通航制在保证船舶安全航行、减少和避免船舶交通事故方面的极大成功,导致其在全世界范围内被广泛推广。与此同时,诸如“推荐航路”、“深水航路”等各种形式的定线制也相继出现,并应用于通航繁忙的海域。

1971年10月,IMO第七届大会对《1960年国际海上人命安全公约》进行了修改,强调船舶定线并确认IMO是国际范围内制定和通过定线措施的惟一国际性组织。1972年,IMO召开修订《国际海上避碰规则》会议时,又将分道通航制纳入《1972年国际海上避碰规则》第十条。IMO在制定《1974年国际海上人命安全公约》时又将船舶定线列为该公约的第五章第八条,并指出:“为了分道通航包括防止通过制定对各船或某类船舶应避免航行的区域,或者为了避免不安全的情况,已采用划定航路的做法,尤其是在航线密集区域业已对航行安全做出了贡献,现建议所有有关船舶采用。”1977年,为了指导各国具体考虑与建立船舶定线制,IMO第十届大会通过A.378(X)号决议,产生了《船舶定线制的一般规定(General Provision on Ship's Routing)》这份重要文件。该文件就定线制的目的、定义、程序和责任、方法、规划、设计标准、分道通航制的临时调整、定线制的使用和海图表示等9个问题做出了具体规定。自此,分道通航制进入强制实施阶段。

目前,世界上已在120个地区建立了分道通航制,还建立了其他定线制和强制报告制80多个。世界上著名的繁忙水道,如多佛尔海峡、博斯普鲁斯海峡、劳伦斯海峡等都已经建立了船舶定线制,其中大部分的船舶定线制是按IMO标准设计的,小部分是由各国按自己的标准设计并实行的。实践表明,船舶定线制的建立,大大减少了船舶碰撞事故,促进了世界航运业的迅猛发展。

我国的船舶定线制与国际相比,起步相对较晚,但发展步伐很快。2000年5月19日,国际海上安全委员会第72届大会审议通过了《成山角水域船舶定线制》、《成山角水域强制性船舶报告制》,并于2000年12月1日正式实施。这是我国政府在水上安全管理方面第一个被国际海事组织通过并采纳的提案。同时,我国还创新地把海上的船舶定线制理念引入内河水域。2003年7月1日,长江江苏段船舶定线制正式实施,这是我国内河水域实施船舶定线制的首次创新与大胆实践。在长江江苏段成功实施船舶定线制基础上,长江三峡库区、长江安徽段、长江上海段借鉴此成功经验,分别于2003年10月1日、2005年10月1日与2006年3月1日成功实施了船舶定线制。航运同样非常繁忙的珠江口和琼州海峡水域也分别于2004年6月1日和2007年1月1日成功地施行了船舶定线制。

上述水域实施船舶定线制后,大船、小船分道航行,航路交叉现象被最大限度地减少,过去大船、小船共争一道、相互影响的现象日趋消除,船舶间的避让关系进一步理顺,船舶碰撞事故明显下降,通航效率明显提高,对于减少和避免水上交通险情、事故,保证船舶航行安全起到了巨大作用,对我国沿海沿江经济大开发和港口航运发展起到了明显的拉动作用。

第二章 长江江苏段船舶定线制 规定的发展历程

20 世纪 80 年代,长江江苏段南京、镇江、张家港、南通港等各港口相继对外开放,江苏沿江港口发展迅猛,船舶流量逐年上升,尤其是进江海轮成为江苏沿江港口运输的主力。2001 年,国际航行船舶进出口岸 13350 艘次,货物吞吐量达到 1.9 亿吨;2002 年,国际航行船舶进出口岸 17510 艘次,同比增长 32%,货物吞吐量超过 2.6 亿吨,同比增长 36%,海船日流量近 200 艘次,承担的货运量超过 1 亿吨,占货物总吞吐量的 55%。在沿江航运业和经济社会高速发展的同时,一个问题不可避免地凸显出来:受多方面因素的制约,船舶尤其是海船无法正常实行夜航,导致船舶进江周期长,船东营运成本高,海船特别是外轮不愿进入长江,造成江苏沿江两岸港口竞争力相对降低,无法适应现代物流业对航运大进大出、快进快出的发展要求,直接影响了江苏省外向型经济的发展。多年来,海运公司、引航机构、港口及代理部门要求加强长江江苏段水域航道航标建设、推进船舶航路改革、早日正常实现船舶夜航的要求越来越迫切。

实际上,在船东、货主、港口等方方面面的强烈呼吁下,长航局早在 20 世纪 80 年代就曾对夜航问题进行过专题讨论,1989 年还曾在南通召开专题会议进行过研究,但都不了了之。1994 年,全国政协委员张永泰先生就提出了武汉以下按海船航道进行建设的政协提案,但受各方面因素的影响,问题始终没有得到解决。1996 年实施的《长江下游分道航行规则》,在保障船舶安全航行方面发挥了一定的积极作用,但由于其过多地照顾了小型船舶的习惯落后航法,没能从根本上真正解决分道航行的问题。2001 年,时任交通部副部长张春贤同志组织沿海港口集装箱运输调研,有很多船东、货主、港口、引航单位反映长江南京以下航段货船不能夜航,导致集装箱在港时间大大延长,严重影响了船东和货主的效益。时任交通部副部长洪善祥和交通部海事局常务副局长刘功臣等领导随即要求江苏海事局采取切实有效措施,解决长江江苏段海轮不能夜航的问题。

江苏海事局为了落实交通部及部海事局关于通航管理工作的一系列指示和要求,切实

搞好水上交通安全监督管理和服务经济社会发展等中心工作,于2001年5月成立了由南京航道局、中海、南京油运、长航集团、运河航运公司等多家港航单位指导船长和业务骨干组成的辖区通航环境调研组,用7天时间乘艇从辖区上界至下界进行现场调研,召开了6次座谈会,对辖区通航环境进行了认真的调研分析。在此次调研中,专家们就多次提出应针对长江江苏段“港口海港化、口岸集群化”的特点,按照与海上管理接轨的要求,来改善航道条件、改革现有航路以及理顺避让关系,以彻底解决各种不合理的航路交叉问题。调研结束后,江苏海事局成立了航路改革课题组,在总结《长江下游分道航行规则》成功经验和存在问题的基础上,以IMO关于“船舶定线制”的一般原则为指导,在很短的时间内提出了南京海事局辖区通航环境整治和航路改革建议方案,并于2001年9月6~7日,邀请各大航运公司、内河中小型航运企业、航道部门在南京召开专家谈会。在座谈会上,大部分专家对在南京段实施各自靠右航行的航路改革给与了充分肯定,并从技术上、法规支持上进行了充分的论证和研讨,在会上也有部分专家和会议代表提出了一些困难和反对意见。2002年元月9日、10日,中国航海学会和交通部海事局联合召开的长江下游夜航问题学术座谈会上,绝大部分港航单位的专家对《长江江苏段航路改革方案》给予了赞同。夜航问题学术座谈会后,江苏海事局成立了法规起草小组,认真起草了定线制航路规定。4月底,在江阴召开研讨会,对规定进行了研究和修改。6月,江苏海事局完成了《长江江苏段船舶定线制规定(试行)》初稿的起草工作。7月3~4日,江苏海事局在泰州再次召开了研讨会,又一次研究修改了《长江江苏段船舶定线制规定(试行)》。

交通部及部海事局对按照各自靠右航行原则实施航路改革非常重视。为充分了解情况,进一步推动长江江苏段的航路改革工作,2002年7月9~10日,时任交通部副部长洪善祥亲自率交通部海事局、交通部水运司、水科所等单位组成的调研组在南京召开专题会议,专门听取江苏海事局关于长江江苏段航路改革方案的汇报和长江沿线各航运单位(主要是小型船舶方面的代表)、航道部门对航路改革方案的意见和建议。会后,江苏海事局根据交通部、部海事局领导的指示和会议代表的意见,又分别在南京、镇江等地对《长江江苏段船舶定线制规定(试行)》多次进行研讨,进一步修改完善了航路改革方案、《长江江苏段船舶定线制规定》并上报交通部。

2002年11月26日,交通部召开部务会议,研究长江江苏段航路改革问题。会议认为,航路改革是我国内河航运管理模式改革的一项重大举措,是交通部贯彻落实十六大精神、实践“三个代表”的具体体现。时任部长张春贤指示:“要统一思想,支持航路改革;要创造条件,加快航路改革。”当日,部务会议原则上通过了《长江江苏段航路改革方案》。

2003 年 5 月 6 日,交通部正式批准并颁布《长江江苏段船舶定线制规定》,决定于 2003 年 7 月 1 日正式实施。

为配合长江江苏段船舶定线制规定的实施,从 2003 年 5 月 1 日起,航道部门开始按照新航路航法调整标志,利用 45 天时间基本完成了新老航标的交替。江苏海事局印制了《定线制规定单行本》、《定线制问答》各 3 万册免费发放,制作了 1500 盘《长江江苏段船舶定线制三维动画教学宣传片》DVD 免费赠送中远、中海、长航集团等航运公司,同时还设计制作了 10 块航行警示牌、信息牌,为 7 月 1 日正式实施定线制规定奠定了基础。定线制规定正式生效后,江苏海事局要求局属各单位严格执行“定艇、定人、定区域、定责任”的“四定”措施,将全局 55 艘海巡艇分为 26 个定线制实施责任区段,实施昼夜巡航。同时要求现场执法人员按照“三个不减、三个加大”,即“热情不减、力度不减、质量不减,加大夜间和船流高峰时的巡航执法力度、加大违章处罚与记分力度、加大内部督察力度”的要求,以更加热情饱满的精神坚守现场。长江江苏段船舶定线制初显成效。为进一步深化实施船舶定线制,江苏海事局还要求全局海巡艇实施弹性工作制和高峰上岗、错时巡航制度,特别是加大夜间、能见度不良以及船流高峰时的巡航检查力度,建立健全了船舶定线制实施现场监管长效机制。船舶定线制实施半年后,长江江苏段实现了两个“根本性好转”,即安全形势有了根本性的好转,通航秩序有了根本性好转,长江江苏段大进大出、快进快出、全天候不间断的“水上高速公路”基本形成。在此基础上,2004 年 3 月 19 日,江苏海事局在南京召开新闻发布会,正式宣布长江江苏段全面实现海轮安全夜航,长江江苏段自 20 世纪 60 年代初实施江海直达运输以来,受各种客观原因制约而形成的海轮无法夜航的历史终于宣告结束。

在长江江苏段船舶定线制规定实施过程中,江苏海事局还根据长江江苏段航路变化和沿江规划调整情况,对定线制规定进行了相应的动态调整。从 2003 年 10 月开始,为体现“以人为本、执政为民”理念,进一步规范长江江苏段船舶停泊、加油、补给秩序,净化通航环境,切实保障安全,提供便民服务,江苏海事局在充分调研的基础上,制定了水上服务区准入标准,统一规划公布了 26 个“水上服务区”,中石化、中石油、中长燃、中燃等公司纷纷进入水上服务市场。26 个水上服务区外观统一、服务优良、质量放心、船民称心,成为一道靓丽的水上风景线。此外,江苏海事局还公布了 57 个锚地和停泊区(后调整为 60 个),使得多年来存在的海轮锚泊难问题得以解决。2005 年 1 月 1 日,在江苏海事局以及长江航道部门的努力下,原如皋专用水道更名为福姜沙北水道,正式全线开通投用。福姜沙北水道开通后,给南通如皋港区的发展带来了绝佳的发展机遇,带动了地方