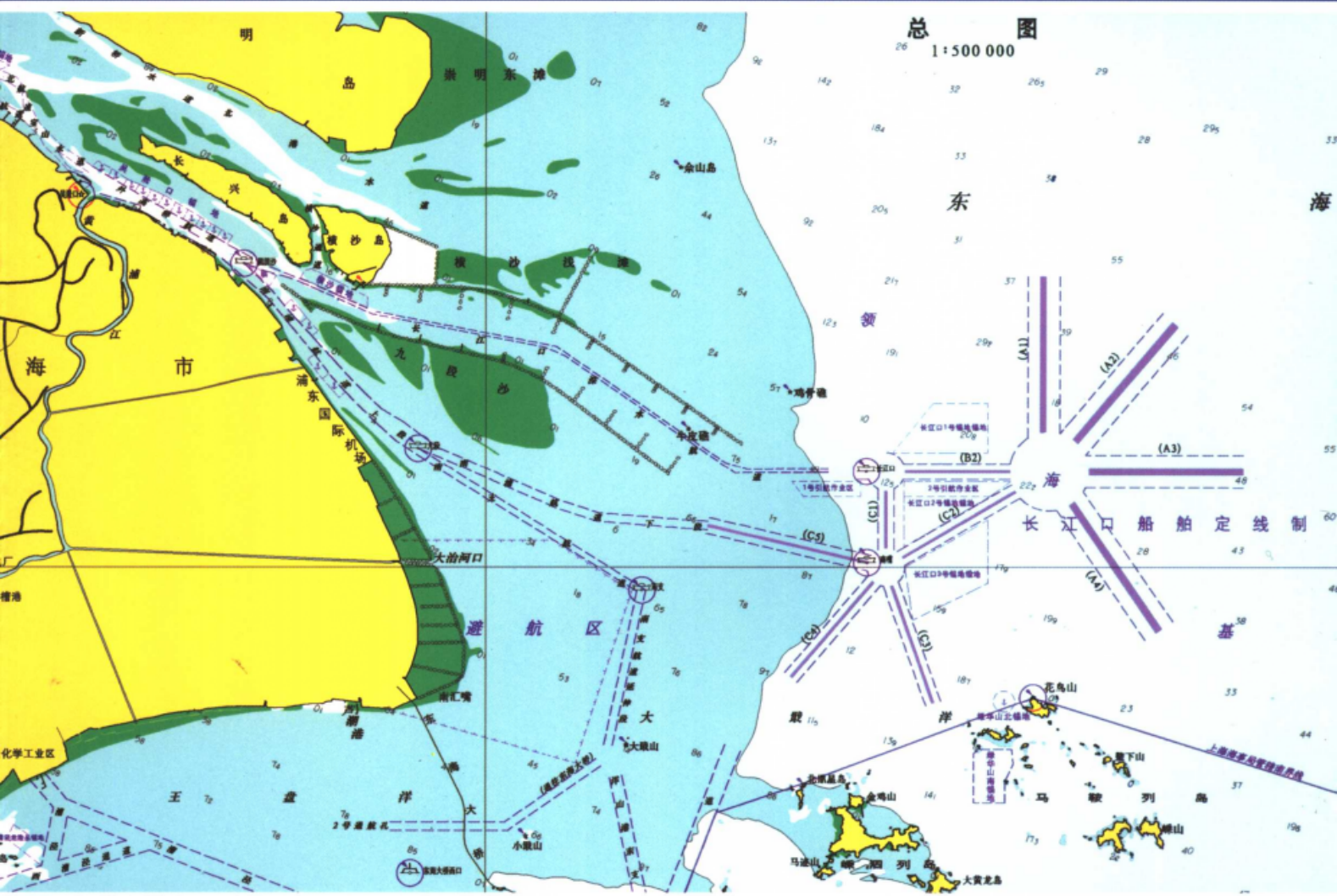


THE SHIP'S ROUTING AND REPORTING SYSTEM IN CHINA'S COASTAL AND INLAND WATERS

中国沿海内河水域船舶定线制和报告制

◎ 中华人民共和国海事局



SAFE SECURE AND EFFICIENT SHIPPING ON CLEAN OCEANS

清洁海洋上的安全和高效航运



人民交通出版社

China Communications Press



策划编辑 / 刘继辉
责任编辑 / 钱悦良
美术编辑 / 孙立宁

ISBN 978-7-114-06351-0



9 787114 063510 >

定 价：65.00 元



N204
通航系列出版物

THE SHIP'S ROUTING AND REPORTING
SYSTEM IN CHINA'S COASTAL AND INLAND WATERS

中国沿海内河水域船舶定线制和报告制

2007

中华人民共和国海事局

人民交通出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

中国沿海内河水域船舶定线制和报告制/中华人民共和国海事局编. —北京:人民交通出版社, 2007.1
ISBN 978-7-114-06351-0

I. 中... II. 中... III. 内河航行-航道定线-中国-汉、英 IV. U692.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 155133 号

书 名: 中国沿海内河水域船舶定线制和报告制

著 作 者: 中华人民共和国海事局

责任编辑: 钱悦良

出版发行: 人民交通出版社

地 址: (100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址: <http://www.chinasybook.com>

销售电话: (010)64981400, 64960094

总 经 销: 北京中交盛世书刊有限公司

经 销: 人民交通出版社交实书店

印 刷: 中国电影出版社印刷厂

开 本: 880×1230 1/16

印 张: 6.5

插 页: 3

字 数: 182 千

版 次: 2007 年 2 月第 1 版

印 次: 2007 年 2 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-06351-0

印 数: 0001-3000 册

定 价: 65.00 元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)



序 言

Xuyan

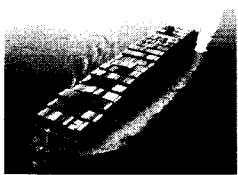
在贸易国际化、经济全球化的今天,航运在各国经济发展和世界贸易中发挥的作用日显重要。在我国,航行于沿海的各类船舶有上百万艘,港口吞吐量多年稳居世界第一,内河航运也十分繁忙,已成为名副其实的航运大国和港口大国。随着各类水上活动的增加,航海者获得及时有效的航行信息的需求也越来越迫切。中国海事局代表政府履行水上交通安全管理和防止船舶污染的公共管理和社会服务职能,为更好地体现为航海者服务和促进沿海地方经济健康发展的理念,履行沿岸国政府保证船舶使用有效的官方航海图书资料的义务,向船公司、船员和其他相关人员提供系统的航行安全指导资料,中国海事局组织编写了中国沿海内河水域通航系列出版物,并将根据需要陆续完善,定期更新。

该系列出版物详实反映我国沿海内河水域通航环境现状,提供现行有效的各种航行安全指导资料,供船舶配备,同时也可作为地方决策者进行港口规划建设及合理开发海洋资源的参考资料。

“十一五”期间,我国经济将得到又好又快的发展,海事管理也将达到中等发达国家水平,为航海者提供优质服务 and 促进国民经济健康发展是海事人的长远追求。我相信,中国沿海内河水域通航系列出版物的出版,必将对保证水上安全畅通,促进航运和经济发展起到积极的促进作用。

中华人民共和国海事局常务副局长

2006 年 12 月



编写说明

Bianxieshuoming

船舶定线制,作为国际上被广泛应用的船舶交通管理措施,在规范船舶交通流,保障船舶航行安全,提高交通效率方面起着非常重要的作用。截止 2005 年,经国际海事组织(IMO)通过的分道通航制 140 多个,其他定线制及报告制突破 100 个。

我国的船舶定线制的应用起步并不晚。交通部早在 1978 年就制定并实施了北方沿海定线制。近年来,我国加快了船舶定线制的研究和应用,取得明显成效。1999 年,《成山角水域船舶定线制规定》经 IMO 海上安全委员会第 72 届大会审议通过,已于 2000 年 12 月 1 日起施行。《珠江口水域船舶定线制》于 2004 年 6 月 1 日起施行,《老铁山水道船舶定线制》于 2006 年 6 月 1 日起施行,《琼州海峡船舶定线制》于 2007 年 1 月 1 日起施行。与此同时,我国积极将海上船舶定线制理念引入内河水域,长江干线水域以实施船舶定线制为主要手段的航路改革得到迅猛发展,2003 年以来,实施了《长江江苏段船舶定线制》、《长江上海段船舶定线制》、《长江三峡库区船舶定线制》和《长江安徽段船舶定线制》。上述船舶定线制在提高我国通航密集水域的交通效率,保障船舶航行安全方面发挥着越来越重要的作用。目前,渤海湾水域、台湾海峡等重要水域的船舶定线制正在研究规划中;2006 年 8 月,国务院公布的《安全生产“十一五”规划》中明确要“在沿海、内河等重点水域建立船舶定线制”。

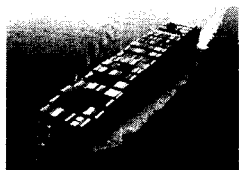
为了推动我国海事主管机关对船舶定线制的研究和实施工作,方便航运企业、船员更好地掌握和执行我国已经实施的船舶定线制,我们汇编了目前已经生效施行的船舶定线制及其报告制等有关规定。相信,在各方努力下,我国的船舶定线制工作将有新的突破,将陆续出台一系列的船舶定线制,并充分利用 IMO 成员国的有关权利,通过 IMO 将这些定线制措施国际化,进一步促进我国航运事业的发展。

本书在编写过程中,一直得到了各相关海事局的大力支持。参加本书审校的有郑和平、宋溱、胡锡润、马中和、何铁华、杨善利、沈建南、何伟雄等,在此一并向他们表示感谢。

由于编写时间较短,编写水平有限,本书内容难免有遗漏、错误之处,敬请大家批评指正,有关内容、格式、示意图等方面不如意之处诚请大家提出意见和建议。

编者

2006 年 12 月



目 录

Mulu

大连港大三山水道通航分隔制.....	1
老铁山水道船舶定线制.....	4
老铁山水道船舶报告制.....	6
成山角水域船舶定线制.....	8
成山角水域强制性船舶报告制	10
长江口船舶定线制	12
长江上海段船舶定线制规定	15
上海黄浦江通航安全管理规定	26
长江江苏段船舶定线制规定(2005)	38
长江安徽段船舶定线制规定	56
长江三峡库区船舶定线制规定(2005)	72
珠江口水域船舶定线制(试行)	84
珠江口水域船舶报告制(试行)	89
琼州海峡船舶定线制(试行)	91
琼州海峡船舶报告制(试行)	95

大连港大三山水道通航分隔制^{*}

第一条 为加强港口交通管制,保障船舶航行安全,凡通过大三山水道的中国籍船舶和外国籍船舶,均应遵守本通航分隔制。

第二条 大三山水道设分隔带和分隔线。

分隔带宽度为 0.3 海里,自分隔带中心线起东、西各 0.15 海里。以下经纬度坐标为分隔带中心线起讫点:

(1) 38°51'00"N 121°46'12"E

(2) 38°54'24"N 121°46'12"E

以下经纬度坐标为分隔线起讫点:

(3) 38°55'00"N 121°46'12"E

(4) 38°57'00"N 121°46'12"E

第三条 分隔带和分隔线两侧为通航分道:在分隔带两侧的通航分道以外设沿岸通航带,仅允许小型船舶(总长小于 20 米的船舶)航行。以下经纬度坐标间的连线为通航分道与沿岸通航带的分界线:

1. 东分界线

(5) 38°51'00"N 121°48'30"E

(6) 38°54'24"N 121°48'00"E

2. 西分界线

(7) 38°54'24"N 121°44'00"E

(8) 38°52'57"N 121°44'00"E

(9) 38°51'00"N 121°43'00"E

第四条 分隔带中心线北端点(38°54'27"N, 121°46'12"E)设分支汇合标 H_1 (上有雾笛和雷达应答器),以该标为中心,0.6 海里为半径的北半圆水域为警戒区,船舶在该水域内航行,必须特别加强瞭望,谨慎避让交叉会遇的船舶。

第五条 船舶进入大三山水道,应立即打开甚高频无线电话向大连港务监督报告,并始终保持联络畅通。

第六条 船舶通过大三山水道,必须在相应的通航分道内沿船舶总流向(图中箭头所示方向)行驶,不得进入分隔带或超过分隔带、分隔线。如遇紧迫危险,不得不进入分隔带或越过分隔带、分隔线时,应尽快驶回原通航分道,以免妨碍对驶船舶的安全航行。

第七条 船舶通常应在端部进出通航分道,如从通航分道两侧进出,必须与该通航分道的船舶总流向成尽量小的角度。

第八条 沿通航分道进港直接驶往大港区方向的船舶,经警戒区驶入大港主航道;沿通航分道进港直接驶往甘井子、香炉礁码头的船舶,沿船舶总流向驶近 H_2 灯浮(38°57'21"N, 121°46'12"E)时转向,驶入甘井子航道;离甘井子、香炉礁码头出港的船舶,亦应在驶近 H_2 灯浮时转向,沿船舶总流向出港。

第九条 船舶直接驶入大港区、寺儿沟区或驶往分隔线以西之货轮检疫锚地时,白天应垂直悬挂代

^{*} 本通航分隔制由交通部水上安全监督局水监字[1983]153 号文件,1983 年 10 月 26 日发布,1984 年 2 月 1 日起施行。

1 和 W 旗各一面,夜间应垂直显示白、红环照灯各一盏。

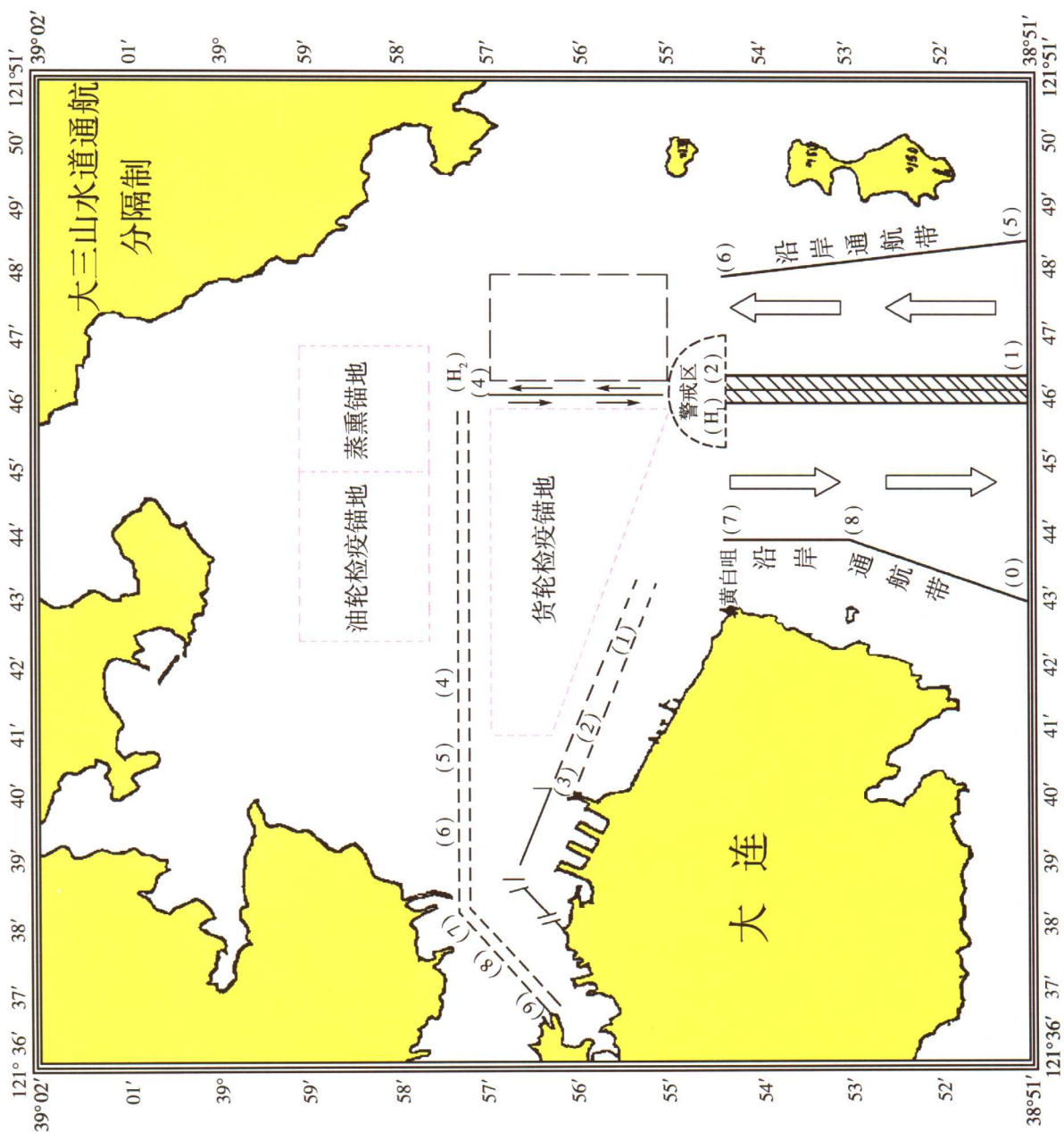
第十条 小型船舶驶往或驶离大连湾方向,应走东侧沿岸通航带;驶往或驶离黑嘴子、香炉礁方向,应走西侧沿岸通航带。如在通航分道航行,则应遵守本通航分隔制。

第十一条 对于航行大三山水道的船舶,本通航分隔制各条并不免除《1972 年国际海上避碰规则》所规定的各项责任和义务。

第十二条 实行大三山水道通航分隔制的水域内及其南端附近水域,严禁船舶锚泊或进行渔捞、养殖作业。

第十三条 凡违反通航分隔制者,大连港务监督可视其行为的情节、性质,分别给予警告、罚款或吊销证书等处分。

第十四条 本通航分隔制自 1984 年 2 月 1 日起施行,大连港务监督 1978 年 10 月 10 日颁布的《船舶通过大三山水道航行办法》同时废止。



老铁山水道船舶定线制^{*}

(参考海图:中文版海图 11910、10011、11010、11300、10116、10112 等。)

1. 分隔带

1.1 分隔带为以下列地理位置的连线为中心线,长 9 海里,宽 1 海里的水域:

1.1.1 38°34′.30N 120°55′.90E

1.1.2 38°29′.80N 121°05′.90E

2. 通航分道

2.1 分道通航制的北边界线为下列地理位置的连线:

2.1.1 38°36′.70N 120°57′.60E

2.1.2 38°32′.20N 121°07′.60E

2.2 分道通航制的南边界线为下列地理位置的连线:

2.2.1 38°31′.90N 120°54′.10E

2.2.2 38°27′.50N 121°04′.10E

2.3 西行船舶通航分道为分隔带与分道通航制北边界线之间的水域,长为 9 海里,宽为 2.25 海里;船舶主流向为 300°(真航向)。

2.4 东行船舶通航分道为分隔带与分道通航制南边界线之间的水域,长为 9 海里,宽为 2.25 海里;船舶主流向为 120°(真航向)。

3. 警戒区

警戒区为以 38°36′.40N, 120°51′.30E 的地理位置为中心,半径 5 海里的水域。

4. 特别规定

4.1 使用老铁山水道定线制的船舶均应遵守本定线制。

4.2 船舶使用老铁山水道定线制,应遵守《1972 年国际海上避碰规则》第二章第十条的规定。

4.3 船舶使用老铁山水道定线制,应在 VHF10、VHF16 频道守听,并遵守《中华人民共和国大连海事局船舶交通管理系统安全监督管理规定》的有关规定。

4.4 船舶使用老铁山水道定线制,不应穿越通航分道,如需穿越,必须提前向大连船舶交管中心报告,得到许可后,方可穿越。

4.5 船舶在警戒区域内及驶入和驶出警戒区域应特别谨慎航行,并运用良好的船艺。

4.6 船舶违反本规定,由主管机关依据相关法律法规,对当事船舶及相关人员进行处理。

^{*} 本定线制由交通部公告 2006 年第 10 号发布,2006 年 6 月 1 日起施行。



老铁山水道船舶报告制 *

1. 适用船舶

适用于使用老铁山水道定线制并符合以下条件的任何船舶:

- 1.1 客船;
- 1.2 300 总吨及以上的其他船舶;
- 1.3 300 总吨以下自愿加入本报告制的船舶。

2. 适用的地理范围及相关海图的编号及版本

2.1 适用的地理范围为以老铁山灯塔(38°43'37"N/121°08'02"E)为中心,半径 20 海里以内的水域。

2.2 相关海图:中文版海图 11910、10011、11010、11300、10116、10112 等。

3. 报告格式、报告内容、报告要求

3.1 报告格式

本船舶报告制格式采用 IMO A.851(20)号大会决议附则中所规定的格式。

3.2 报告内容

- A 船名、呼号和海上移动业务识别码(若适用)
- C 或 D 位置(经纬度或相对于陆标的位置)
- E 航向
- F 航速
- G 始发港
- I 目的港
- O 缺陷及限制(拖船应报告其拖带长度及被拖物名称)
- U 总长及总吨

3.3 报告要求

3.3.1 船舶进入船舶报告制水域时除应报告 3.2 项中的信息外还应向大连船舶交管中心报告船舶国籍和船舶类型。

3.3.2 船舶驶离报告水域时,应报告船名。

3.3.3 在报告水域内发生水上交通事故或污染事故时,船舶应立即报告事故的种类、时间、地点、损害或污染的程度以及是否需要援助,并应按照主管机关的要求提供与事故有关的其他信息。

4. 主管机关、受理报告机关

- 4.1 主管机关为中华人民共和国辽宁海事局。
- 4.2 受理报告机关为“大连船舶交管中心”。

5. 向船舶提供的信息

大连船舶交管中心视情况为参加报告制的船舶提供诸如船舶交通、异常天气情况及海上安全等信息。

* 本报告制由交通部公告 2006 年第 10 号发布,2006 年 6 月 1 日起施行。

6. 报告制要求的呼叫频道和报告制使用的语言

6.1 大连船舶交管中心的呼叫频道为 VHF10。

6.2 报告制所用语言为汉语普通话或英语, 无线电话通信应采用航海通信规定格式。

7. 支持报告制运行的岸基设施

7.1 大连船舶交管中心的系统组成有: 雷达系统、VHF 通信系统、信息处理及显示系统、信息传输、记录/重放系统及气象传感系统。其功能有: 数据收集、数据评估与处理、信息提供、交通组织、助航服务、支持联合行动。

7.2 大连船舶交管中心保持 24 小时不间断值班。

8. 特别规定

8.1 船舶使用老铁山水道船舶定线制, 应在 VHF10、VHF16 频道守听, 并遵守《中华人民共和国大连海事局船舶交通管理系统安全监督管理规定》的有关规定。

8.2 船舶使用老铁山水道定线制, 不应穿越通航分道, 如需穿越, 必须提前向大连船舶交管中心报告, 得到许可后, 方可穿越。

8.3 对不遵守本报告制的船舶, 主管机关依据有关法律法规进行处罚。

成山角水域船舶定线制^{*}

(参考海图:中国版海图第 9701、9304 和 9305。注:这些海图基于(WGS84)数据)

成山角水域船舶定线制由分道通航制、沿岸通航带和警戒区组成。

1. 分道通航制

1.1 分隔带以下列地理位置的连线为中心线,宽度为 2 海里的水域:

(1) $37^{\circ}31'.18\text{N}$ $122^{\circ}45'.40\text{E}$

(2) $37^{\circ}25'.29\text{N}$ $122^{\circ}49'.68\text{E}$

(3) $37^{\circ}11'.60\text{N}$ $122^{\circ}49'.68\text{E}$

1.2 分道通航制的内界线为下列地理位置的连线:

(4) $37^{\circ}29'.69\text{N}$ $122^{\circ}42'.13\text{E}$

(5) $37^{\circ}24'.49\text{N}$ $122^{\circ}45'.91\text{E}$

(6) $37^{\circ}11'.60\text{N}$ $122^{\circ}45'.91\text{E}$

1.3 分道通航制的外边界线为下列地理位置的连线:

(7) $37^{\circ}32'.69\text{N}$ $122^{\circ}48'.68\text{E}$

(8) $37^{\circ}26'.09\text{N}$ $122^{\circ}53'.46\text{E}$

(9) $37^{\circ}11'.60\text{N}$ $122^{\circ}53'.46\text{E}$

1.4 北行船舶通航分道为分隔带与分道通航制外边界线之间的水域,宽为 2 海里;主交通流为 000° (真方向)和 330° (真方向)。

1.5 南行船舶通航分道为分隔带与分道通航制内边界线之间的水域,宽为 2 海里。主交通流为 150° (真方向)和 180° (真方向)。

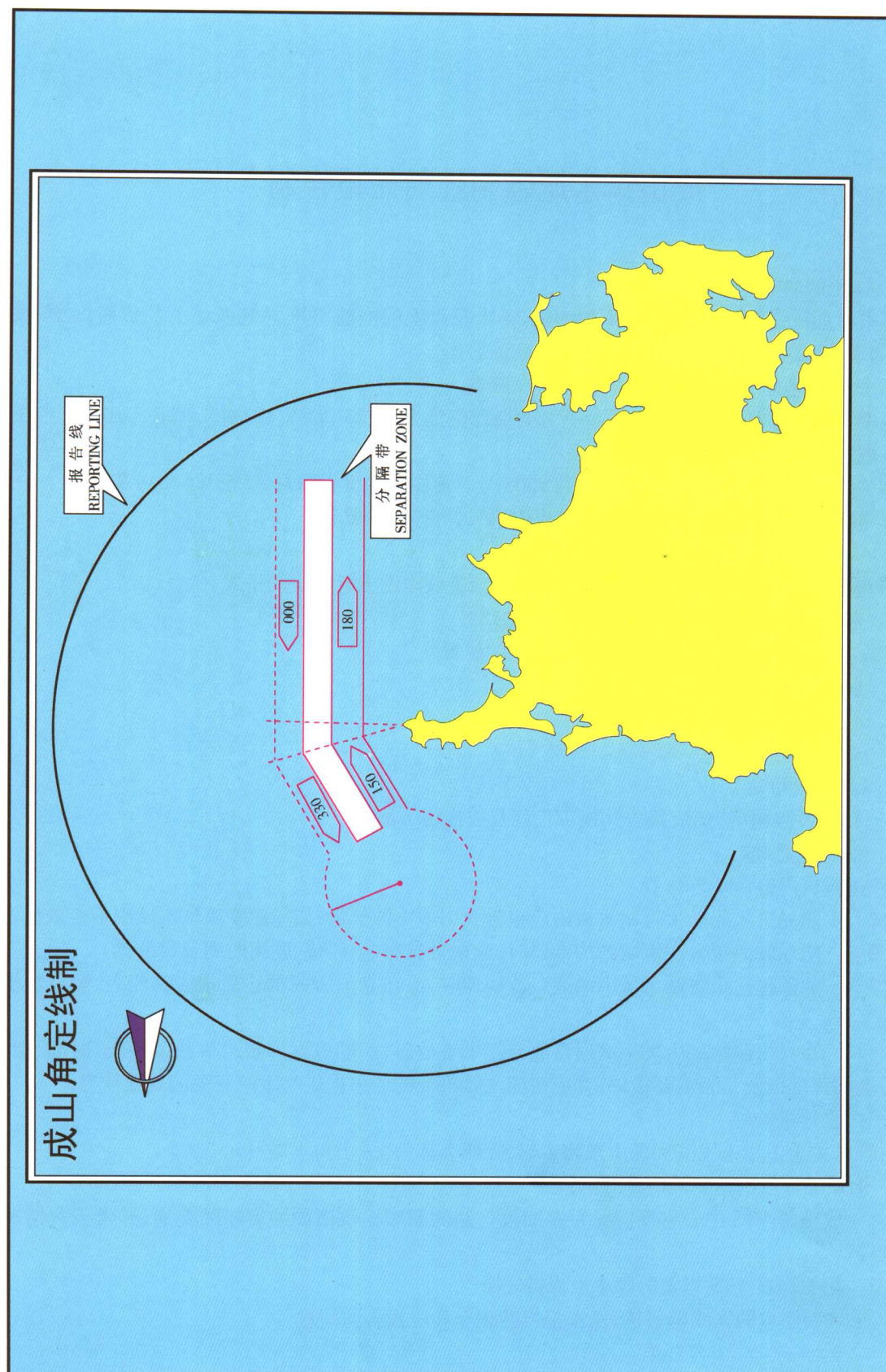
2. 沿岸通航区

沿岸通航带为分道通航制的内界线与邻近海岸之间的水域。

3. 警戒区

警戒区以 $37^{\circ}34'.65\text{N}$, $122^{\circ}42'.88\text{E}$ 的地理位置为中心,半径为 5 海里的水域。

^{*} 本定线制由国际海事组织海上安全委员会 MSC.93(72)号决议(2000 年 5 月 19 日)通过,2000 年 12 月 1 日世界时 0 时起生效。



成山角水域强制性船舶报告制^{*}

1. 适用的船舶

要求参加该强制性船舶报告制的船舶:24 米及以上的渔船、300 总吨及以上的货船以及经修正的《1974 年国际海上人命安全公约》第 1 章规定的客船。

2. 适用的地理范围及相关海图的编号及版本

地理覆盖范围是以船舶交管中心(VTS, 地理位置为 37°23′.65N, 122°42′.12E)为圆心,半径 24 海里的水域。

相关海图:中国版海图 9701、9304 和 9305 号。海图参照世界测量系统(WGS84)基准。

3. 报告格式、报告时间和位置,受理报告机关,可提供的服务

3.1 格式

船舶报告制格式采用 IMO A.851(20)号大会决议附则中所规定的格式。

A 船名、呼号和国际海事组织编码(若适用)

C 或 D 位置(纬度和经度或相对于陆标的位置)

E 航向

F 航速

G 始发港

I 目的港(可选)

Q 缺陷及限制(拖船应报告其拖带长度及被拖物名称)

U 总长及总吨

3.2 报告内容及地理位置

3.2.1 船舶进入船舶报告制水域内应报告 3.1 项中的信息;如船舶驶离该水域则不要求报告。

3.2.2 船舶驶离报告制水域内的港口时,应报告其船名、船位、驶离时间及目的港。

3.2.3 船舶抵达报告制水域内的港口或锚地时,应在靠泊后或抵达后报告其船名、船位和抵达时间。

3.2.4 在报告制水域内发生交通事故或污染事故时,船舶应立即报告事故的种类、时间、地点、损害或污染的程度以及是否需要援助,并应按照主管机关的要求提供与事故有关的其他信息。

3.3 主管机关

主管机关为中华人民共和国山东海事局,呼叫名称为“成山角 VTS 中心”。

4. 向船舶提供的信息及应遵守的程序

4.1 成山角 VTS 中心将视情况为参加报告制的船舶提供诸如冲突船舶交通、异常天气情况及海上安全等信息。

4.2 船舶应在 VTS 指定的频率上保持守听。

5. 报告制要求的无线电通信、发送报告的频率和应报告的信息

^{*} 本强制性船舶报告制由国际海事组织海上安全委员会 MSC.93(72)号决议(2000 年 5 月 19 日)通过,于 2000 年 12 月 1 日世界时 0 时起生效。