

中华人民共和国江苏海事局
江苏省航海学会 编著



长江江苏段船舶定线制 指南

主编 张同斌
主审 陈爱平



大连海事大学出版社

中华人民共和国江苏海事局
江苏省航海学会 编著

长江江苏段船舶定线制 指南

主编 张同斌
主审 陈爱平

江苏工业学院图书馆
藏书章

大连海事大学出版社

©张同斌 2003

图书在版编目(CIP)数据

长江江苏段船舶定线制指南 / 张同斌主编. —大连: 大连海事大学出版社, 2003.5

ISBN 7-5632-1649-9

I. 长… II. 张… III. 长江—船舶航行—航道定线—指南
IV. U692.3-62

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2003)第 017425 号

大连海事大学出版社出版

地址: 大连市凌水桥 邮政编码: 116026 电话: 4728394 传真: 4727996

<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com

大连海事大学印刷厂印装 大连海事大学出版社发行

幅面尺寸: 170 mm × 254 mm 印张: 23.75

字数: 492 千字 印数: 10001 ~ 20300 册

2003 年 4 月第 1 版 2003 年 6 月第 2 次印刷

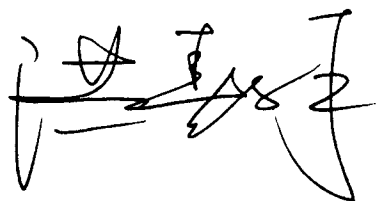
责任编辑: 陈景杰 责任校对: 张 娴

封面设计: 王 艳

定价: 65.00 元

实践三个代表
推进航路改革
保障航运安全
促进经济发展

交通部副部长



序

长江江苏段主航道全长 360 余公里,沿江两岸码头林立,工业企业星罗棋布,有 10 个一类开放港口,30 余处沿江经济技术开发区,国际航行船舶年进出港总量达 17 510 艘次(2002 年统计数字,且以年均 20% 的速度在增长),年进出江海船 10 万余艘次,断面船舶日流量平均在 2 000 艘次以上,不仅是名符其实的“黄金水道”,而且是一个密集的“港口群”。考虑到长江江苏段港口呈现出“海港化”的特征和长江江苏段航道初具“国际通航河流”的特点,在水监体制改革时,部党组决定组建由部直属管理的江苏海事局,以实现部领导提出的“用海港模式管理长江江苏段”的目的。

江苏海事局不辱使命,在成立之初就确定了“由内河管理模式向海港管理模式转变、由传统习惯性管理模式向科学规范化管理模式转变”的发展思路,紧紧围绕水上交通安全管理这个中心工作,急航运企业之所急,想航运企业之所想,贯彻部海事局关于通航管理的工作要求,认真调查研究,在很短的时间内就拿出了《长江江苏段通航环境综合治理暨航路改革方案》,在广泛征求意见的基础上,研究制订了《长江江苏段船舶定线制规定(试行)》。这些工作得到了广大航运企业的拥护和交通部的肯定。

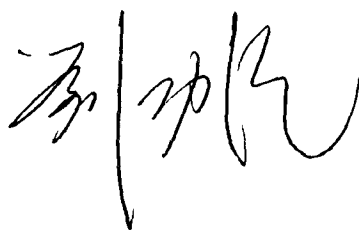
长江江苏段船舶定线制的实施,对长江航运来讲具有里程碑式的意义。第一,它突破了江上行船“上行走缓流、下行走主流”的习惯航法,按照“各自靠右航行原则”分别设计了三种航路——即深水航道内供大型船舶使用的上行与下行通航分道,供小型船舶使用的推荐航路和供部分通航能力受到限制的船舶(小型船舶或船队)使用的特定航路;第二,它突破了传统上江面有多宽、航道就有多宽的航标设置方法,统一规范了航道航路的设置标准和尺度;第三,它在航行规则中第一次引进了“过错责任原则”,改变了以往主要就避让措施得当与否来判定事故原因和责任的思维定势,确定了以航路对错与否来论处事故责任大小的处理原则,可以说这是一个历史性的突破。总之,这样进行航路改革后,船舶定线制能够真正实现“大船分道、小船分流;避免交叉、各自靠右;责任明确、便停易走;促进先进、照顾落后;保障安全、管控一流”的航路改革目标。同时,可以相信,在不远的将来,随着船舶定线制的深入实施和航运企业运力结构的调整,特别是内河船舶船型的优化和长江江苏段航道条件的改善,“特定航

路”定会被“推荐航路”所取代,一个真正的“海港管理模式”以及与国际惯例接轨的时代在长江江苏段必将到来。

为保证航路改革的顺利实施,江苏海事局组织专门班子,编写了《长江江苏段船舶定线制指南》,《指南》收录了规定释义、航路航法、通航环境、港口服务等内容。《指南》的编辑出版不仅有利于船舶驾引人员尽快学习和掌握新规定、新航法,也必将对改善通航环境、规范船舶航行行为、保障航行安全和促进经济发展起到重要的推动作用。

《长江江苏段船舶定线制指南》是全国内河第一本真正意义上的航行指南。值此书出版发行之际,应邀欣然提笔,谨书上文,是为序。

中国海事局常务副局长



前言

长江江苏段是名符其实的黄金水道,全长 360 余公里(连同太平洲捷水道、仪征捷水道、宝塔水道等支流河段共 500 多公里),穿越江苏经济最发达的八市,沿江两岸港口密集、码头众多、大型工业企业星罗棋布,港口和航运发展迅猛,海港化的特征越来越明显。江苏海事局自 2000 年成立两年来,从长江江苏段特点出发,按照交通部及交通部海事局领导提出的“用海港管理模式管理长江江苏段”的要求,顺应当前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,开展了长江江苏段船舶定线制的研究。

江苏海事局开展长江江苏段船舶定线制研究伊始,就确立了与国际惯例接轨、依法行政、保障安全、促进发展的原则。为此,在组织中海、长航、航道、引航、港口等单位专家共同调研、研讨的基础上,提出了长江江苏段航路改革方案,并多次召开航路改革专家研讨会进行研究,听取各方面的意见,在集思广益的基础上,制订了《长江江苏段船舶定线制规定(试行)》。

应该说,从提出长江江苏段航路改革设想,到研究制订航路改革方案及定线制规定并付诸实施,历时两年,过程艰辛,成果来之不易。如果没有交通部领导、部海事局及水运司、规划司领导推动航路改革的决心和给予我们的支持和指导,航路改革和船舶定线制的实施工作不可能得以顺利进行。同时,航路改革有今天的成果,还要特别感谢中国航海学会、交通部规划研究院、长江航道局及南京航道局、广东、上海及长江海事局、长江航务局、中海集团、长航集团、中远集团、南京长江油运公司、江海航运集团、长江引航中心、武家嘴水运集团等单位所给予我们的支持和帮助。

为能及早实施航路改革,江苏海事局上上下下对此项工作都高度重视,投入了极大的热情、付出了大量的心血。江苏海事局及所属各单位领导陈爱平、于庆昌、张同斌、张炳泉、李国凯、邵士林、韦之杰、何志中、扈国庆、邓振钢、陈桂平、王秀峰、蒋永龙、周竹山、周镇、朱哲、孔玉祥、沈贵平、徐义勇、张奇南、许江生、王士明、赵震、高革人、陆鼎良、郭学军、韦庆才、沈道明、李虹、吴海林、毛玉坤都直接参与《长江江苏段船舶定线制规定

(试行)》的制订及航路改革方案的研究工作,积极为航路改革工作出谋划策。

为配合《长江江苏段船舶定线制规定(试行)》的宣传和实施工作,江苏海事局组织人员编写了《长江江苏段船舶定线制指南》一书。本书由张同斌主编,陈爱平主审,共分六个部分:

第一部分 概述:介绍船舶定线制由来、基本知识、在长江江苏段实行船舶定线制的必要性与可行性、长江江苏段船舶定线制的主要内容和特点等;

第二部分 规定及释义:介绍了《长江江苏段船舶定线制规定(试行)》,对规定条款逐条进行了解释和说明;

第三部分 航路航法:对应六个通航管区分六段介绍了大型船舶、小型船舶的上、下行航法及航行注意事项;

第四部分 通航环境:介绍了长江江苏段水文、气象知识,助航标志情况,碍航物(电缆、桥梁)情况,横江渡线情况以及主要通江支流、河口;

第五部分 港口服务:分别介绍了南京等 10 个沿江港口的海事管理机构设置、港口管理、港口生产和服务单位情况;

第六部分 相关法规:收集了《中华人民共和国海上交通安全法》、《中华人民共和国内河交通安全管理条例》、《中华人民共和国行政处罚法》、《1972 年国际海上避碰规则》、《中华人民共和国内河避碰规则(1991)》等法律法规供参考。

为便于船舶驾引人员尽快掌握新航法,主管机关还编制了《长江江苏段船舶定线制航路示意图》,另册出版发行。

本书主要撰稿人及分工如下:第一部分(概述):张同斌、徐旭峰、马长宏;第二部分(规定及释义):张同斌、刘春、詹新京;第三部分(航路航法):马长宏、徐伟、黄建伟;第四部分(通航环境):徐旭峰、孙剑、祝忠武;第五部分(港口服务):李恩东、周建华、丰岩;第六部分(相关法规):徐伟、吴云锦。全书由张同斌统稿。

希望此书能起到预期效果,为航运界奉一拱之礼;同时书中不足之处更望得到航运界同仁的批评、建议,以期修正。是为念。

2003 年 4 月

目 录

第一部分 概述	(1)
第一章 船舶定线的历史沿革	(3)
第二章 长江江苏段实行船舶定线制的必要性	(4)
第三章 长江江苏段实行船舶定线制的可行性	(7)
第四章 长江江苏段船舶定线制的研究过程	(8)
第五章 长江江苏段船舶定线制的基本内容	(9)
第六章 航路改革(实施船舶定线制)预期取得的效果	(10)
第二部分 规定及释义	(13)
长江江苏段船舶定线制规定(试行)	(15)
第一章 总则	(17)
第二章 航路	(17)
第三章 航行	(18)
第四章 停泊	(19)
第五章 避让	(19)
第六章 责任	(19)
第七章 附则	(20)
附件一 深水航道设置标准和尺度	(21)
附件二 推荐航路设置标准和尺度	(22)
附件三 长江江苏段船舶警戒区一览表	(23)
附件四 长江江苏段船舶动态报告线	(24)
附件五 福姜沙南水道、尹公洲航段单向航行控制规定	(25)
附件六 长江江苏段桥区航路规定	(26)
附件七 长江江苏段叉江、捷水道航路规定	(27)
附件八 长江江苏段专用航道航路规定	(29)
附件九 长江江苏段锚地及停泊区一览表	(31)
《长江江苏段船舶定线制规定(试行)》释义	(35)
第一章 总则	(37)
第二章 航路	(40)
第三章 航行	(46)
第四章 停泊	(57)
第五章 避让	(59)

第六章	责任	(61)
第七章	附则	(65)
第三部分	航路航法	(73)
第一章	浏河口—十一圩	(75)
第二章	十一圩—螃蟹港	(82)
第三章	螃蟹港—桃花港	(88)
第四章	桃花港—嘶马	(91)
第五章	嘶马—新河口	(96)
第六章	新河口—慈湖河口	(101)
第四部分	通航环境	(109)
第一章	水文	(111)
第二章	气象	(113)
第三章	助航、安全标志	(119)
第四章	主要碍航物	(120)
第五章	横江渡线	(126)
第六章	主要支流及通江河口	(132)
第五部分	港口服务	(137)
第一章	南京港	(139)
第二章	镇江港	(148)
第三章	扬州港	(155)
第四章	泰州港	(159)
第五章	常州港	(164)
第六章	江阴港	(168)
第七章	张家港港	(173)
第八章	南通港	(180)
第九章	常熟港	(189)
第十章	太仓港	(194)
第六部分	相关法规	(201)
	中华人民共和国安全生产法	(203)
	中华人民共和国行政诉讼法	(215)
	中华人民共和国行政复议法	(224)
	中华人民共和国行政处罚法	(232)
	中华人民共和国国家赔偿法	(240)
	中华人民共和国海商法	(246)
	中华人民共和国海上交通安全法	(280)
	中华人民共和国内河交通安全管理条例	(285)

1972 年国际海上避碰规则	(297)
中华人民共和国内河避碰规则(1991)	(320)
中华人民共和国江苏海事局水上防风管理规定	(334)
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	(336)
中华人民共和国江苏海事局特种船舶护航管理办法	(339)
南京长江大桥水上交通安全管理规定	(341)
南京长江大桥水上航行通告(第一号)	(343)
南京长江大桥水上航行通告(第二号)	(345)
南京长江大桥水上航行通告(第三号)	(346)
关于发布《长江江苏段船舶定线制规定》的通知	(347)
关于实施《长江江苏段船舶定线制规定》的通知	(365)
参考文献	(367)

02457

第一部分

概 述

第一章 船舶定线的历史沿革

船舶定线是英文航海术语 Ships' Routeing 的译名。船舶定线的含义是由岸基部门用法律规定或推荐形式指定船舶在海上某些区域航行时所遵循或采用的航线、航路或通航分道等。在过去的几百年的航海活动中,船舶航行路线一直是由航海者本人自行确定,岸基部门无法做出规定和建议,因为当时航海技术、航行资料、助航设备都相当落后,人们对于航海环境的认识也相当肤浅。因此,航行和驾驶船舶的权力一直由船长掌握和运用。那个时代被称为是“上帝老大、船长老二”的时代。

然而,航海科学技术的发展扭转了这种局面,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。

第一次海上船舶定线的尝试是气象定线(Weather routeing)。1847年美国海军 Maury 上尉以从前的许多航海日志为基础绘制出一份风流海图,随后又写出一份航路指南。第一位采用其航路的船长节约了过去航行时间的一半。至今美国出版的航路资料图(Pilotcharts)仍写出 Maury 的名字以纪念他对航海科学的贡献。

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于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。由于从 1900 年~1910 年美国 and 加拿大交界的五大湖水域有 22 艘船舶因碰撞而沉没,导致船公司开始在大湖水域实行分道航行,并取得了减少船舶碰撞事故的明显效果。

现代的分道通航制是从 1956 年开始的,其倡导者是西班牙海军少将 Garcia - Frias。他在 1956 年提出在船舶交通繁忙的直布罗陀海峡及其附近建立由单向通航分道和分隔带组成的现代通航分隔制。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、碰撞事故频发的多佛尔海峡水域的分道航行问题。工作小组在 1962 年向船舶发出调查表,随后统计表明有 86% 的船员赞成实行分道通航。与此同时,荷兰的 Wepster 船长也对分道通航制的研究和实行做了大量工作。他做的调查表明有 90% 的船长赞成分道通航。工作小组在不少于 9 种分道通航的方案中选择了一种,于 1967 年 6 月 1 日公布了一份报告,建议过境船舶利用多佛尔海峡中的自然地形分道通航。该报告呈交海协(IMCO,现改名为 IMO,国际海事组织,以下简称 IMO),并于 1964 年被 IMO 海安会(MSC)接受。随后,有关国际组织从分道通航出发改善和更动了多佛尔海峡的助航设施,于 1967 年 6 月 1 日正式完成了第一个现代的分道通航制,并以航行通告方式通知船舶,以及在海图上标明。

分道通航制的建立大大地减少了船舶碰撞事故。就多佛尔海峡而言,引进分道

通航制后,对遇船舶碰撞数目减少到原来的 10%。自 1972 年以来,该区域分道内从未发生过对遇的船舶碰撞事故。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在其他一些船舶交通繁忙的海域相继出现。

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,强调了船舶定线并确认 IMO 是国际范围内制订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》的会议时,将分道通航制列为 1972 年《避碰规则》第 10 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》第五章第八条,并指出:为了分道通航包括防止通过指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,已采用的划定航路的做法,尤其是在航线密集区域业已对航行安全作出了贡献,现建议所有有关船舶采用。为了指导各国具体考虑与建立船舶定线制,1977 年 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 Ships' Routeing〉》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、分道通航制的临时性调整、定线制的使用和海图表示等 9 个问题作出了具体规定。

目前,世界上生效的船舶定线制大部分是按 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。为了更好地建立船舶定线制并充分发挥其作用,也为了达到国际间的统一,IMO 希望各国建立和实施船舶定线制时尽量以《船舶定线制的一般规定》为指导。

中国海域船舶定线制的应用与其他国家相比,起步相对较晚。目前,已向 IMO 申报并向全世界公布的只有成山头海域的船舶定线制;正在实施的船舶定线制还有上海长江口水域的船舶定线制;正准备实施的有琼州海峡水域、渤海湾水域、珠江口水域船舶定线制。而长江江苏段船舶定线制则是在我国内河水域的首次创新与大胆实践,因而,它不仅具有重大的现实意义,而且如果取得成功,则必将产生深远的历史影响。

船舶定线是海上交通管理的一个组成部分,对于减少和避免海上交通事故,保证船舶航行安全有很大作用。现代化的船舶交通管理系统中都包括船舶定线制,特别是分道通航制。因为最需要建立船舶交管系统的水域基本上都是船舶密度大、航线交叉多的区域——不对航路进行合理规划和有效管理是不可思议的。

第二章 长江江苏段实行船舶定线制的必要性

一、实施船舶定线制是广大港航企业自身发展的迫切需要

自 20 世纪 80 年代长江江苏各港口如南京、镇江、张家港、南通港相继对外开放以来,江苏沿江港口发展迅猛,船舶流量逐年上升,尤其是进江海船已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 13 550 艘次,货物吞吐量达 1.9

亿 t;2002 年国际航行船舶进出口岸 17 510 艘次,同比增长 32%;货物吞吐量超过 2.6 亿 t,同比增长 36%。连同国际航行、国内航行海船在内,日海船流量近 200 艘次,承担的货物运量超过 1 亿 t,占货物总吞吐量的约 55%。在江海直达运输迅猛发展的同时,一个问题不可避免地凸显出来:即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,船东运营成本高,海船特别是外轮不愿进长江,造成江苏沿江两岸港口竞争力降低,无法适应现代物流业对航运既大进大出、又快进快出的发展要求,直接影响了江苏长江流域外向型经济的发展。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呼声越来越高,要求也越来越强烈。

早在 20 世纪 80 年代末,长航局曾对夜航问题进行过专题讨论,1989 年也曾南通召开专题会议进行研究,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,但受各方面因素的制约,问题始终没有得到解决。直到 2001 年交通部组织沿海港口集装箱运输调研时,有很多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,严重影响了船公司的效益,引起了交通部领导的高度重视。根据部领导的指示,中国航海学会、中国海事局于 2002 年元月 9、10 日在南京组织召开了“长江下游夜航问题学术座谈会”,集中研究了长江下游南京以下航段夜航存在的问题。广大与会代表提出:不能正常夜航的一个重要原因就是现有的航路设置不科学、不合理,纷纷要求按照“各自靠右”的航行原则实施航路改革,以规范船舶航路、理顺避让关系,从而促进夜航的早日开展。因此,实施船舶定线制,早日实现各自靠右航行,是广大港航企业自身发展和适应航运市场经济发展的迫切需要。

二、实施船舶定线制是规范船舶航路、理顺船舶间避让关系、保障航行安全的迫切需要

《长江下游分道航行规则》颁布实施 6 年来,虽在保障船舶安全航行方面发挥过积极作用,但由于其自身是在遵从“下行走主流、上行走缓流”的航行原则的基础上制定的,过多地照顾了小型船舶的习惯航法,不仅迁就了落后,而且没能从根本上真正解决分道航行的问题。

“下行走主流、上行走缓流”在木帆船及挂桨机船为主的时代是符合实际的。然而,随着航运生产力的发展,进江海船的不断增多、内河船舶的不断更新换代和日趋大型化且航速提高,使得航路航法落后的矛盾日益显现出来。大家都应该清楚这样一个事实,江船进入黄浦江各自靠右航行,都能习惯这一航法;而几乎所有的海船进入长江都很难适应长江“忽左忽右”的航法。据统计,现在每年因海船不适应长江航路航法而发生的事故就占江苏海事局辖区事故的一半以上。《长江下游分道航行规则》因为是按现有航道航标条件制订的规则,航行原则上没能跳出“下行走主流、上行走缓流”的窠臼,因而从根本上讲,并不是真正意义上的分道通航,船舶航路设置不科学、不合理的矛盾没有得到根本解决。

《长江下游分道航行规则》有两个问题没能真正解决好:一是“分道规则”过多地设置船舶横驶区,船舶在横驶区水域交叉相遇,极易造成事故。据统计,“分道规则”颁布以来,仅在横驶区内就发生碰撞事故 133 起,造成沉船 95 艘,死亡 103 人。其中 1999 年 12 月 31 日,“阿哈托”轮和“江汉 21”轮在南京航段张子港横驶区水域交叉相遇后发生碰撞事故,造成 4 人死亡、5 人受伤,社会影响严重,引起了党中央、国务院、交通部领导的高度关注。二是航道部门公布的“海船推荐航线”与“分道规则”规定的航路在部分航段存在逆向重叠的矛盾,导致船舶多次对驶相遇或交叉相遇,船舶发生碰撞事故的危险几率大大增加。据统计,自“分道规则”实施以来,因海船推荐航线与分道规则规定的航路交叉重叠而发生的事故共有 24 起,造成沉船 21 艘,死亡 32 人。如 1997 年 1 月 10 日,“东吉”轮与“如意 2”轮在长江三江营附近水域发生碰撞事故,造成 5 000 t 级的“如意 2”轮当即沉没、12 人死亡、直接经济损失超过 3 000 万元的恶性后果,是一起典型的特大事故。该事故发生的原因就是“东吉”轮坚持沿海船推荐航线上行,而“如意 2”轮则沿分道规则下行通航分道下驶,两船各执一理,都认为自己走的航路是对的,从而形成对驶相遇态势后无法统一会让意图而最终导致事故发生。2001 年长江江苏段仅因上述矛盾而发生的碰撞事故就有 22 起,占有碰撞事故数的 54%。

这些事故的发生带给我们的教训是非常惨痛的,如果不从规则上即航路航法——定线制上解决这些问题,类似事故肯定还要发生。在长江江苏段实施船舶定线制和各自靠右航行后,将能够最大限度地解决好上述两个矛盾。一方面,取消所有船舶横驶区,仅在少数地方为通航能力受到限制的部分上行船舶保留必要的船舶航行警戒区,以最大限度地减少船舶交叉相遇;另一方面,实现各自靠右航行后,取消海船推荐航线,所有海船全部在规定的通航分道内行驶,可以避免类似“1.10”事故的再次发生。这样将会最大限度地保障船舶在长江江苏段的航行安全。

三、实施船舶定线制是加入 WTO 后运输模式、海事管理方式与国际惯例接轨的迫切需要

我国加入 WTO 以后,外向型经济必将会有一个新的发展,外向型经济的发展又会带动江苏航运的繁荣,必将促进以大进大出、快进快出和智能化运输为标志的现代物流业发展,这就对运输方式提出了高效、快捷的要求,除了船公司本身要做到调整运力结构、优化船型以及港口在缩短装卸时间等方面作出努力外,航道部门需配合航路改革的需要设置航标,海事部门也必须在管理方式上实现突破,为船舶航行创造良好的通航环境。而目前的航路设置是不能满足经济发展要求的。要在长江江苏段水域实现安全、高效、快捷和全天候通航,就必须实施船舶定线制,彻底改革现有航路航法,按照“各自靠右航行原则”重新设计船舶航路,从根本上规范船舶航行行为。从这个意义上讲,实施“各自靠右航行原则”是加入 WTO 后运输模式、海事管理方式与国际惯例接轨的迫切需要。