

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研究与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“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”轮在南京航段燕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。

第三章 长江江苏段实行船舶定线制的可行性

一、港口的发展和船舶技术的提高为实施船舶定线制奠定了基础

首先是江苏沿江港口海港化的特征越来越明显。20 世纪 80 年代初,南京等港对外国籍船舶开放时,长江江苏段各港仅有万吨级码头 20 余座,年进出江国际航行船舶 100 多艘次。经过近 20 年的发展,目前江苏沿江两岸已有万吨级码头 156 座,2002 年进出江苏口岸国际航行船舶 17 510 艘次,海船年进江已达 10 余万艘次,且以年均 20% 左右的速度递增。江海直达运输已成为长江江苏段的主要运输方式,江苏沿江港口越来越呈现出海港化的特征。与此同时,随着我国能源战略的调整及入世后外向型经济的发展和开放度的进一步提高,将会有更多的海船进江。海船不实现夜航,就无法吸引更多的海船进江(尤其是超大型海船)而没有海船进江,就不会有沿江两岸经济的飞速发展;没有海船进江,长江航运也将会失去发展动力。

其次是船舶尤其是内河船舶技术水平已有较大的提高。上个世纪 80 年代初,内河个体运输船舶主要是几十千瓦、数十吨的水泥挂浆机船,不仅航速低、操纵性能差,而且自身安全难以保证;20 世纪 90 年代初,内河个体运输船舶已经发展成为以 200~300 t 为主的钢质船舶,其主机功率、船舶操纵性能、安全性能都有了一定程度的提高。20 世纪 90 年代末以来,随着水运市场的不断变化,内河船舶又进行了一次脱胎换骨式的更新换代,已自发地更新为功率更高、速度更快、吨位更大(千吨级以上)的钢质运输船舶。目前内河个体运输单船最大已达 7 000 t 级。再则,从运输方式上讲,由于物流周期的客观要求,绝大部分的货运已由原来的船队运输为主渐变为单船运输为主。这些都充分说明绝大部分船舶适航能力大大提高。根据统计分析和实船试验,占长江江苏段船舶流量 90% 的海船和机动单船已经具备了各自靠右航行的技术条件。

二、实船实验表明航路改革切实可行

在长江江苏段实施以各自靠右航行为基本航行原则的航路改革,虽然得到了绝大多数港航单位的拥护和赞同,但还必须通过科学的实验证明是可行的。为此,从 2002 年 5 月 20 日到 7 月 3 日,江苏海事局多次组织长江 62023、长江 62012、长江 22012 长江 4801、长江 82016、长江 22007、长江 82009、长江 22002、皖南陵货 0596、皖宣城货 0308 等大型重载船队和个体单船,分别在南京、镇江(包括和畅洲北汊)、泰州等航段进行了航路改革实船实验[试航水域南京最高水位 8.42 m(吴淞零点)、最低水位 8.24 m(吴淞零点)]。从南京、镇江、泰州等航段实船实验情况来看,长江江苏段实施船舶定线制是符合客观实际的,在规划的航路内不存在上水船队和单船走不动的情况,相反却因减少了两次划江,反而节约了航行时间,提高了航行效率,减少了交叉相遇的概率,参加实船实验的船长都非常拥护航路改革方案。

第四章 长江江苏段船舶定线制的研究过程

江苏海事局成立以后,为了整治辖区通航环境,落实交通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建设这个中心,于 2001 年 5 月成立了由南京航道局、中海、南京油运、长航、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,局主要领导亲自挂帅,用了 7 天的时间,乘艇从辖区上界至辖区下界进行现场考察,召开 6 次座谈会,对辖区通航环境进行了认真地调研分析。在这次调研过程中,专家们就多次提出应针对长江江苏段“港口集群化、口岸海港化”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,结合长江江苏段通航水域的特点及通航规律情况,经过综合分析论证和认真研究,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方案》,并于 2001 年 9 月,邀请各大航运公司、内河中小航运企业、航道部门在南京召开专家座谈会。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予了充分肯定,并从技术上、法规支持上进行了充分的研讨。2002 年元月 9、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,分段起草了航路规定。4 月底,在江阴召开研讨会,对各通航管区的航路规定进行了研究和修改。6 月,根据各通航管区的航路规定,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,洪善祥副部长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,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、航道部门对航路改革方案的意见和建议。会后,江苏海事局根据洪善祥副部长、刘功臣常务副局长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)》及其《指南》多次进行研讨,进一步修改完善了航路改革方案并上报交通部。

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的一次重大举措,是交通部贯彻落实十六大精神、实践“三个代表”的具体体现。对此,张春贤部长指示‘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》。

第五章 长江江苏段船舶定线制的基本内容

江苏海事局所确定的航路改革指导思想是：按照各自靠右航行原则，重新设计船舶航路，理顺船舶避让关系，最终实现以海港管理模式管理长江江苏段通航环境、与国际惯例接轨的目标。

《长江江苏段船舶定线制规定(试行)》的立法原则是 船舶定线制遵循大船小船分流、避免航路交叉、各自靠右航行的原则以及实行过错责任的原则。

按照上述航路改革指导思想和立法原则，长江江苏段的航路设计思路是：长江江苏段水域全程实行船舶定线制。通航分道按各自靠右的航行原则设置。上、下行通航分道及分隔带的宽度分别为航标标示航道宽度的 $2/5$ 、 $2/5$ 、 $1/5$ 。除本规定另有规定外，船舶应沿本船右舷一侧的通航分道航行，并尽可能远离分隔带(线)。具体做法是南京燕子矶以下水域主航道内，按 10.5 m 设标水深、500 m 航宽(不足 500 m 按实际航宽，但最低不能少于 200 m 航宽)，用对标标示出一条深水航道，该深水航道主要供实际吃水 4.5 m 以上及船长 50 m 以上的大型船舶使用。另在深水航道两侧，根据小型船舶航行需求、合理分配可航水域和实现大小船分流的需要，各按 200 m 航宽设置推荐航路，分别供吃水 4.5 m 以下、船长小于 50 m 的小型船舶上行和下行航行时使用。同时规定 船舶吃水在 4.5 m 以下的小型船舶严禁进入深水航道(特定航路及未设置下行推荐航路的水域除外)。西新圩以下航段由于江面开阔，为便于船舶驾引人员抓标定位，按每 2.6 km 的间距设置对标。西新圩至南京燕子矶航段航标间距按每 3 km 设置对标。在关键转向点的航标上配备雷达应答器。在船舶航行警戒区，分别用 2 座塔形界限岸标或浮标标示出警戒区范围，两标连线为船舶穿越通航分道的示位线。南京燕子矶以上至辖区上界，按 4.5 m 水深双侧设标，通航分道仍按各自靠右的航行原则设置。此外，在各自靠右航行原则基础上，作为一种照顾性的过渡措施，还为超大型船舶和通航能力受到限制的部分小型船舶(船队)留了余地。超大型船舶在经过航行操纵能力受到限制的水域前，应事先向主管机关报告，在无碍他船航行并采取必要的监控措施时，可选择航路航行，但驶过后应及时恢复到规定的通航分道内航行；部分通航能力受到限制的小型船舶(船队)沿规定的推荐航路上行确有困难时，可经‘航行警戒区’类似城市道路上的‘斑马线’穿越通航分道至特定航路，但驶过后应及时恢复到推荐航路行驶。此外，定线制规定还第一次设定了过错责任原则：即凡违反规定错走航路的船舶，一旦与按规定行驶在法定航路上的船舶发生事故时，走错航路的一方应负主要责任或全部责任。这样进行航路改革后，可以说能够真正实现‘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。

《长江江苏段船舶定线制规定(试行)》与原《长江下游分道航行规则》相比，有三个重要特点：

1. 航行原则实现了历史性的突破

突破了在长江沿用多年的‘上行走缓流、下行走主流’的习惯航法,按照各自靠右的航行原则重新设计了船舶航路。船舶航路有三种:一种是在航标标示的 500 m 航宽的深水航道内,设置上下行通航分道,供大型船舶、高速船和超大型船舶航行 第二种是在深水航道两侧,各设置 200 m 的推荐航路,供小型船舶航行 第三种是特定航路,供部分通航能力受限的小型船舶、船队上行确有困难时沿缓流航行。

2. 设标原则实现了历史性的突破

航标设置突破了以前江面有多宽、航道就有多宽的思维定势,特别是确定了航标设置必须服从和服务于航路设置需要的原则。按照定线制规定,首先确定深水航道和推荐航路设置标准和尺度,航道部门应按海事部门的航路设置方案布设航标,按照《长江江苏段船舶定线制规定(试行)》的航路设计标准,深水航道加推荐航路,最大有效航路宽度为 900 m,其余可用水域根据实际需要可开辟为锚地和停泊区,这样既方便船舶航行,又完全解决了船舶锚泊难和乱停泊的问题。

3. 责任原则实现了历史性的突破

定线制规定设定了过错责任原则,即重点强调了凡违反本规定,由于错走航路行为,或不按本规定的要求而进行随意穿越、随意进入、占用通航分道或推荐航路的行为以及乱停泊的行为而引发事故的,无论有何种理由均应负事故的主要责任或全部责任。这是使本《规定》能够得以顺利实施的重要法制保证。

总之,《长江江苏段船舶定线制规定(试行)》是内河通航水域第一次真正意义上的‘分道航行规定’,是对‘分道通航’理念的进一步深化、丰富、完善和提高,它必将为保障航行安全、改善通航秩序、提高交通效率、促进港口经济发展发挥重要作用。

第六章 航路改革（实施船舶定线制）预期取得的效果

长江江苏段按船舶定线制实施航路改革后,实现大船分道、小船分流,大小船、上下行船各行其道,理顺了船舶间的避让关系,最大限度地减少了航路交叉,航路改革将为实现安全畅通夜航创造良好的条件。可以预见,在不久的将来,长江江苏段通航水域内的通航环境将大为改善,船舶航行将井然有序,事故的发生率将大为降低,辖区水上安全形势被动的局面将会得到根本扭转。

对长江航运来讲,按定线制实施航路改革具有划时代的意义。由于航行效率的提高,实现与国际惯例接轨,以前外轮、海船视进江为畏途的情况将不复存在,而且将会大大吸引更多的海船进江。尤其是我国加入 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安全、高效、快捷的要求,除了船公司本身要做到调整运力结构、优化船型以及港口要做好缩短装卸时间等方面工作外,实施航路改革将为船舶航行提供良好的通航环境,必将能够实

现安全、高效、快捷和全天候通航,极大地促进整个长江航运事业的发展。今后,长江江苏段不仅是名符其实的“黄金水道”,而且还是一条真正意义上的“水上高速公路”。

对江苏沿江发展战略的实施而言,长江江苏段的航路改革也具有十分重要的现实意义。江苏省委书记李源潮提出了沿江发展战略,要求沿江两岸联动开发,苏南、苏北以长江为纽带呼应发展。长江江苏段航路改革将成为沿江发展战略的重要配套措施之一。通过实施航路改革,实现安全、高效、快捷和全天候通航,将会极大地提高江苏口岸的运转效率和进一步促进超大型船舶进入江苏港口;通过实施航路改革,科学规划使用岸线和统筹水域资源的利用,将提高沿江综合开发效率;通过实施航路改革,不仅科学划定了船舶航路,而且还统一规划建设了近 60 处锚地和停泊区等功能水域,不但能满足现有港口的生产和发展的需要,而且也今后沿江开发、岸线利用以及经济发展留出了宝贵的发展空间。

从长远来看,长江江苏段如果能够提高航道标准,与长江口航道同步整治,即在目前航道基础上,对少数浅点稍加整治,将维护水深提高到 12.5 m,即与长江口疏浚二期工程同步达标,则可以将海船进江的一程运输港(国际海上运输)向内陆推进近 400 km,使南京港成为一程运输的终点港和二程运输的起运港,不仅将极大地促进江苏沿江港口的繁荣,也必将带动南京以上各港及整个长江航运的发展。目前长江江苏沿岸已经建立经济开发区 30 多个,这些开发区的发展无不得益于长江江苏港口的对外开放,用中共中央政治局委员、国务院副总理、原江苏省委书记回良玉的话说:沿江各市的区位优势就在于有对外开放的港口。可以预见,在不久的将来,随着通航环境的改善,海船夜航的实现,南京以上港口作为江海运输二程运输港,也必将促进南京上游至武汉间沿江工业走廊的形成,进而促进整个长江流域国民经济的发展,对我国沿海、沿江经济发展和“T”型经济发展战略的实现必将会大有好处。

总之,在长江江苏段按照“各自靠右航行原则”进行航路改革,是海事部门创新管理模式、贯彻十六大精神、实践“三个代表”思想的重要体现,是江苏海事局实践交通部、交通部海事局领导提出的“用海港模式管理长江江苏段”指示精神的重要举措,是海事管理服务经济建设这个中心任务的具体行动,它必将为江苏外向型经济发展和整个长江航运打造出一条“水上高速公路”。正如交通部洪善祥副部长指出的那样:“航路改革必将有利于保障安全,必将有利于促进航运和经济的发展,是我国内河航运管理模式改革的重大举措,它具有里程碑式的历史意义和重大的现实意义。”

第二部分

规定及释义

长江江苏段船舶定线制 规定(试行)

长江江苏段船舶定线制规定（试行）

第一章 总则

第一条 为维护长江江苏段水上交通秩序，改善通航环境，提高交通效率，保障航行安全，促进航运发展，根据《中华人民共和国内河交通安全管理条例》等有关法律、法规及有关国际公约，制定本规定。

第二条 凡航行于长江江苏段通航水域内的船舶，均应遵守本规定。

下列船舶因工作需要可不按规定的航路行驶：

- (一)正在执行公务的船舶；
- (二)在核定水域内在航施工的工程船舶；
- (三)进行海难救助的船舶；
- (四)经主管机关批准的船舶。

第三条 长江江苏段通航水域全程实行船舶定线制。

船舶定线制遵循大船小船分流、避免航路交叉、各自靠右航行及过错责任原则。

第四条 中华人民共和国江苏海事局及其分支、派出机构是实施本规定的主管机关。

第二章 航路

第五条 深水航道

深水航道一般设置在深泓附近，两侧界限分别用左侧侧面标（黑浮）、右侧侧面标（红浮）标志标示（深水航道设置标准和尺度见附件一）。

第六条 通航分道及分隔带（线）

在深水航道内，上、下行通航分道、分隔带各占航标标示航道宽度的 $\frac{2}{5}$ 、 $\frac{2}{5}$ 、 $\frac{1}{5}$ 。

在不具备设置分隔带条件的深水航道内，分隔线为深水航道的中心线。

第七条 推荐航路

推荐航路设置在深水航道的侧面标外侧水域。

在具备设置推荐航路条件的水域，黑浮标连线外侧设置上行船舶推荐航路；红浮标连线外侧设置下行船舶推荐航路（推荐航路设置标准和尺度见附件二）。

第八条 特定航路

西新圩航行警戒区上游南岸至太平洲捷水道上口航行警戒区红浮外侧水域为船队、小型船舶上行特定航路。