

长江口深水航道通航安全管理办法

第一章 总则

第一条 为了保障船舶、设施和人命财产的安全,加强长江口深水航道通航安全管理,提升航道通航效率,依据《中华人民共和国海上交通安全法》《长江上海段船舶定线制规定(2024年)》等制定本办法。

第二条 船舶、设施在长江口深水航道(以下简称深水航道)航行、停泊、作业及从事其他与海上交通安全相关的活动,适用本办法。

第三条 中华人民共和国上海海事局是实施本办法的主管机关。

第二章 航行

第四条 船舶驶入深水航道前,应对主机、辅机、锚机、操舵系统以及通讯和应急设备等进行检查、测试和操作演练,确保其处于良好的技术状态。

船舶12个月内在上海港水域发生过两次及以上机电设备故障的,应当在进入深水航道前制定并落实预防船舶机电设备故障措施方案;6个月内在上海港水域发生过机电设备故障且船长大于290米或吃水大于11米的船舶,还应当采取特殊的安全保障措施。

船舶驶入深水航道前应当检查船舶自动识别系统(AIS)使其

处于正常工作状态,并按规定显示相关信息。

第五条 只要安全可行,船舶应当各自尽量靠右,沿本船右舷一侧航道航行。

第六条 船舶在深水航道航行时应当备车和备锚,船长应当在驾驶台值班,无人机舱船舶还应当安排轮机员在机舱值班。

第七条 船舶通常应从深水航道端部驶入或驶出,若从深水航道两侧驶入或驶出,则应与船舶交通总流向成尽可能小的角度。

船舶穿越深水航道或从两侧驶入或驶出深水航道时,应当主动避让在航道内正常航行的船舶。

第八条 船舶经过以下位置时,应通过甚高频无线电话 09 频道向吴淞海事局船舶交通管理中心(以下简称吴淞 VTS 中心)报告动态:

- (一)船舶上行经过 3 号、4 号灯浮时;
- (二)船舶下行经过圆圆沙灯船时;
- (三)拟经过深水航道边界线驶入或驶出时;
- (四)进出横沙通道拟穿越深水航道时。

第九条 船舶在深水航道内航速不得超过 15 节,与前船保持 1 海里以上的安全距离,且不得滞航。长兴高潮前 7.5 小时至长兴高潮前 4 小时内,上行船舶航速不得低于 8 节;长兴高潮前 4 小时至长兴高潮前 1 小时内,上行船舶航速不得低于 10 节,下行船舶平均航速一般不应低于 10 节。

前款关于航速的规定,不免除船长在任何时候采取安全航速的责任。

航速低于 10 节的上行船舶应当避免在北槽中潮位站低潮前 2 小时至低潮后 1 小时内进入深水航道。

第十条 深水航道内禁止追越。

如确需追越的,当通航环境及水深允许时,可利用深水航道两侧水域实施追越,但弯头水域航段和牛皮礁上下游 1.5 海里航段北侧水域除外。

禁止船舶在深水航道内同一断面三船相会,利用边坡 100 米水域实施追越的船舶不得妨碍在深水航道内正常航行的船舶。

追越船应当通过一切有效手段与被追越船加强沟通联系,统一追越意图,协调避让行动。

第十一条 限于吃水船舶、液化气船、化学品船、油船航行时,应当显示规定的号灯、号型。

其他船舶如当时环境许可,应当避免妨碍显示前款号灯、号型船舶的安全通行。

第十二条 船舶应当掌握潮汐、海图水深及变化情况,保留足够的富余水深,客船、液化气船、化学品船、油船富余水深不小于船舶最大淡水吃水的 15%,其他船舶的富余水深不小于船舶最大淡水吃水的 12%。

第十三条 当深水航道理论最低潮面以下水深低于 12.5 米时或两侧边坡 100 米水域理论最低潮面以下水深低于 8 米时,船舶应当采取相应安全措施。

第十四条 在深水航道航行、作业的船舶发生事故或险情,存在或疑似存在船体、动力设备、操纵设备等影响航行安全的异常情

况,应当尽可能及时让出航道,并采取相应安全措施,避免妨碍他船正常航行。

发生或发现上述异常情况及事故或险情的船舶还应当及时通报周围船舶并向吴淞 VTS 中心报告。

第十五条 下列船舶应当避免夜间航行:

(一)船龄 26 年及以上的油船、散装液体化学品船,但双底双壳的油船及达到 2 型船舶及以上标准的散装液体化学品船除外;

(二)载运闪点小于 23℃ 散装液体化学品的船舶;

(三)载运污染类别为 X 类强污染物质的散装液体化学品船舶;

(四)载运散装液化气体的船舶。

确需夜间航行的,应当采取特殊的安全保障措施,谨慎行驶。

第十六条 需启用大风浪引航作业区时,引航机构应当书面向吴淞 VTS 中心申请,制定并落实相应的安全保障措施,提前向拟使用大风浪作业区的船舶进行安全事项确认。

第十七条 废钢船舶、拖带船队、实际吃水小于 7 米的船舶禁止在深水航道及两侧水域内航行。只要安全可行,下列船舶可在深水航道两侧水域航行:

(一)客运班轮;

(二)正在执行任务的公务船舶、拖轮、引航作业船;

(三)正在从事搜寻救助的船舶;

(四)在核定水域和时间内正在施工作业的船舶;

(五)其他紧急情况。

受船舶吃水限制只能使用深水航道航行的拖带船队,应当采取特殊的安全保障措施,仅限白天航行。

第十八条 深水航道及其两侧水域内禁止捕捞作业。未经同意,渔业船舶不得擅自驶入深水航道及两侧水域。

第三章 作业

第十九条 施工作业单位应当合理安排作业船舶艘数和作业航段,作业船舶尽可能避免妨碍在航道内正常航行的船舶。

作业船应当显示规定的号灯、号型。

作业船舶应当避免在船舶流高峰时段进行作业。

第二十条 船舶应当避免在疏浚作业水域会遇。作业船舶在逆向施工、掉头等作业时,应当主动联系并避让航行船舶。

第二十一条 作业船舶并靠作业时,并靠船舶或设施应尽可能靠近航道外侧,且并靠最大宽度之和不得超过 50 米。

第四章 利用边坡交会

第二十二条 利用边坡交会适用于以下船舶之间:

- (一) 邮轮与集装箱船;
- (二) 邮轮与邮轮;
- (三) 邮轮与滚装船;
- (四) 集装箱船与集装箱船;
- (五) 集装箱船与滚装船;
- (六) 集装箱船与载运件(杂)货船。

上述(四)(五)(六)类船舶仅限在 26 号灯浮至圆圆沙灯船之间利用边坡 100 米水域交会。

第二十三条 深水航道中,两船交会宽度之和不得超过 80 米,但适用第二十二条规定的两船交会宽度之和大于 80 米时,满足航道技术标准及吃水要求的船舶可利用边坡 100 米水域实施交会。

第二十四条 船舶利用边坡交会应当符合以下条件:

- (一)边坡 100 米水域的理论最低潮面水深达 8 米及以上;
- (二)能见距离不低于 1000 米,蒲氏风力不大于 7 级;
- (三)风流压差角不大于 10 度($\gamma \leq 10^\circ$);
- (四)交会宽度之和不大于 90 米。

第二十五条 深水航道弯头水域航段和牛皮礁上下游 1.5 海里航段应当避免利用边坡交会。

第二十六条 拟利用边坡交会的船舶应当提前制定交会议计划和应急措施,并落实相关安全措施。

第二十七条 利用边坡交会的船舶与其他船舶应当保持足够的安全距离。吃水较小的船舶应当向本船右侧调整船位利用边坡水域完成交会。

第五章 交通组织

第二十八条 吴淞 VTS 中心负责深水航道船舶交通组织以及申报管理工作。拟进出深水航道的船舶应当在吴淞 VTS 中心公布时间内通过电子申报平台如实报告船舶船名、类型、船长、最大船宽、吃水、始发港、目的港等相关信息,船舶应当服从吴淞 VTS 中心的交通组织。

第二十九条 需要在长兴高潮前 4 小时至长兴高潮前 1 小时

内进入深水航道的船舶,应当编队航行。

除前款外,还需要编队航行的船舶包括:

(一)吃水大于 11.5 米的船舶;

(二)邮轮、客运班轮和最大宽度大于 32.5 米的油船、化学品船、液化气船;

(三)最大宽度大于 40 米的船舶;

(四)需要编队航行的其他船舶。

当通航环境及水深允许时,吃水小于 8 米的上行船舶应当避免在长兴高潮前 4 小时至长兴高潮前 1 小时内驶入深水航道。

长兴高潮前 7.5 小时至长兴高潮前 4 小时内进入深水航道的船舶应提前报告,由吴淞 VTS 中心统一组织。

第三十条 船舶编队坚持邮轮优先、保障安全、兼顾效率的原则,并遵守以下规定:

(一)需编队航行的船舶应于前一日的 1700 时之前通过电子申报平台或其他方式预约编队;

(二)列入编队的船舶应当按编队顺序进入深水航道航行,未列入编队的船舶禁止在编队船舶的通行时间内进入航道;

(三)最大宽度大于 47 米的船舶应当提前向上海海事局书面报告船舶吃水、航行计划及相关船舶资料。

第三十一条 当深水航道因能见度不良实施水上交通管制时,船舶应服从吴淞 VTS 中心现场交通组织,国际航行集装箱班轮采取增派资深引航员和加配拖轮护航等特殊的安全保障措施并遵守交通管制区的特殊航行规则,可以使用深水航道航行。

第三十二条 因实施水上交通管制需要对船舶进行疏导时，邮轮、国际航行集装箱班轮、载运急需的粮食、能源等重点物资的船舶以及其他需要优先保障的船舶，可优先通行。

第三十三条 试航船舶应当避免在深水航道内航行，受船舶吃水限制只能使用深水航道航行的试航船舶除外。

第六章 附则

第三十四条 本办法中下列用语的含义是：

（一）“长江口深水航道”是指长江口船舶定线制 A 警戒区西侧边界线至圆圆沙警戒区东侧边界线之间航道，总长 43 海里。A 警戒区西侧边界线至 D12 灯浮航道底宽 400 米，D12 灯浮至圆圆沙警戒区东侧边界线航道底宽 350 米。深水航道底宽维护水深为理论最低潮面以下 12.5 米，其边界线由虚拟 AIS 航标标示。

（二）“边坡 100 米水域”是指深水航道两侧边界线向外各 100 米水域，其外侧边界线由侧面标标示。该水域可用于第二十二条所述船舶之间进行交会，也可供拖轮、疏浚作业船、引航作业船、测绘作业船使用以及其他紧急情况下使用。

（三）“两侧水域”是指深水航道两侧边界线与南北导堤之间的水域。

（四）“交会宽度”，又称“长江口深水航道船舶交会宽度”，是指在长江口深水航道参与交会船舶的最大宽度，但不包括最大宽度超出型宽的右舷部分。

其中，油轮等危险品船舶与其他船舶交会时，交会宽度仍以两船最大宽度计算。

第三十五条 船舶在深水航道内航行最大允许淡水吃水,计算方法如下。

(一)上行最大允许淡水吃水按以下方式计算:

1. 长兴高潮前 4 小时鸡骨礁潮高与长兴高潮后 1 小时长兴潮高中的较小值,即为当日该潮水中上行最大可利用潮高;

2. 上行最大允许淡水吃水等于 12.5 米与上行最大可利用潮高之和减去富余水深;

3. 载重吨大于 7.5 万吨的散货船上行最大允许淡水吃水为 12.5 米与长兴高潮前 5 小时的鸡骨礁潮高之和减去富余水深。

(二)下行最大允许淡水吃水按以下方式计算:

1. 长兴高潮前 2.5 小时长兴潮高与长兴高潮后 2 小时鸡骨礁潮高中的较小值,即为当日该潮水中下行最大可利用潮高;

2. 下行最大允许淡水吃水等于 12.5 米与下行最大可利用潮高之和减去富余水深。

第三十六条 本办法自 2024 年 9 月 1 日起施行,有效期至 2029 年 8 月 31 日。《长江口深水航道通航安全管理办法》(沪海通航〔2019〕247 号)同时废止。