

# 上海海事局关于发布《长江口深水航道通航安全管理办法》 的通知

沪海通航〔2019〕247号 2019年8月31日

各有关单位：

现将经修订的《长江口深水航道通航安全管理办法》予以发布，自2019年9月1日起实施，请相关单位和航经适用水域的船舶遵照执行。

# 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》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、作业及从事其他相关活动，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 拟进入深水航道的船舶应当提前进行车、舵、通讯和应急设备等的测试，并确保其处于良好的技术状态。

船舶进入深水航道前应当检查 AIS 设备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，船长应当在驾驶室值班。

第七条 船舶通常应从深水航道端部驶进或驶出，若从深水航道两侧驶进或驶出，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进或驶出深水航道时，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。

第九条 船舶在深水航道内航速不得超过 15 节，且不得滞航。

长兴高潮前 4 小时至长兴高潮前 1 小时内，上行船舶航速一般不应低于 10 节，下行船舶平均航速一般不应低于 10 节，并与前船保持 1 海里以上的安全距离。

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 小时到低潮后 1 小时进入深水航道。

**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。

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** 当深水航道能见距离小于 1000 米时，未进入航道的船舶禁止驶入，已进入航道的船舶应当谨慎航行，正在施工作业的船舶应当停止作业并让出航道。

**第十二条** 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。

**第十三条** 船舶应当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吃水的 15%，其他船舶的富余水深不小于船舶吃水的 12%。

**第十四条** 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。

第十五条 在深水航道航行、作业的船舶发生或发现事故或险情，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，应通告周围船舶同时向吴淞 VTS 中心报告。

发生上述异常情况及事故或险情的船舶应当及时采取相应安全措施，并避免在航道内抛锚或妨碍他船正常航行，尽可能及时让出航道。

第十六条 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。

第十七条 只要安全可行，执行任务的拖轮、引航作业船、疏浚作业船和测绘作业船可在深水航道两侧水域航行，并向吴淞 VTS 中心报告。

第十八条 废钢船舶、拖带船队、实际吃水小于 7 米的船舶（客运班轮除外）禁止在深水航道及两侧水域内航行。

深水航道内及其两侧各 500 米内水域禁止捕捞作业。

### 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。

疏浚作业船应当显示规定的号灯、号型。

疏浚作业船应当在长兴高潮前 3 小时至长兴高潮时和船舶流高峰时段停止作业并让出航道。

第二十条 船舶应当避免在疏浚作业水域会遇，尽可能避让正在施工的疏浚作业船。疏浚作业船在逆向施工、掉头等作业时，应主动联系航行船舶，统一避让意图。

第二十一条 疏浚作业船并靠作业时，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。

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 中心负责长江口深水航道船舶交通组织工作。拟进出长江口深水航道的船舶应至少提前 6 小时通过电子申报平台报告船舶船名、船舶类型、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）淡水吃水大于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。

第三十条 船舶编队坚持邮轮优先的原则，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 试航船舶应当避免在深水航道内航行。

只能使用深水航道航行的试航船舶应当事先向上海海事局书面报告船舶吃水、航行计划和安全保障措施等资料，并服从吴淞VTS中心的指挥。

## 第六章 附 则

第三十二条 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12灯浮航道底宽400米，12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。该水域可用于利用边坡交会和应急操作，可供拖轮、疏浚作业船、引航作业船和测绘作业船使用。

（三）“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。

第三十三条 本办法中的最大吃水是指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。

第三十四条 本办法自2019年9月1日起施行。有效期至2024年8月31日。《长江口深水航道通航安全管理办法（试行）》（沪海通航〔2017〕440号）同时废止。