《浙江沿海主要港区水域船舶交通组织实施办法》（征求意见稿）修订说明

进一步提高浙江沿海主要港区水域船舶交通效率，保障通航安全，规范通航秩序，依据《中华人民共和国海上交通安全法》《中华人民共和国船舶交通管理系统安全监督管理规则》《船舶进出港报告管理办法》等规定，对《宁波舟山港核心港区船舶交通组织实施办法》（以下简称原《办法》）进行了修订，形成了《浙江沿海主要港区水域船舶交通组织实施办法》（征求意见稿）（以下简称《办法》）。现就该办法有关修订情况说明如下：

一、修订背景

原《办法》自2019年12月1日起试行，并于2022年2月7日正式发布，内容涉及船舶报告、航行、停泊、作业等行为。原《办法》的实施对规范宁波舟山港核心港区航行秩序、提高通航效率发挥了积极的作用，为主管机关履职提供了法律依据。

近年来随着浙江沿海主要港口的快速发展，以及全要素水上“大交管”建设目标的提出，浙江沿海主要港口水域船舶交通组织一体化的需求日益迫切。2022年9月和10月，嘉兴港和舟山中北部水域开始试行交通组织一体化，原《办法》适用水域和部分条款已无法满足日常监管需求，需修订完善。目前原《办法》存在着以下几方面的问题：

1. 机构名称表述不准确。
2. 适用水域需扩大。
3. 部分名词术语名称表述不准确。
4. 部分内容不符合未来全要素“大交管”发展方向。

二、修订过程

2023年，浙江海事局将原《办法》修订纳入本年规范性文件修订计划。3月，我局启动了《办法》修订工作，抽调宁波、舟山、温州、台州、嘉兴海事局指挥中心业务骨干对原《办法》进行讨论修订，提出统筹浙江沿海交通组织一体化的构想，确定“一总四分”总体框架。。3月23日—24日，浙江海事局在杭州开展首次集中办公，研究明确了新《办法》总体框架及工作思路。4月13日—14日，浙江海事局在杭州组织开展第二次集中办公，初步形成了浙江沿海主要港区水域船舶交通组织实施办法。在征求各分支局意见后继续修改完善，形成了《浙江沿海主要港区水域船舶交通组织实施办法》（征求意见稿）。

三、修订的依据

1.《中华人民共和国海上交通安全法》；

2.《中华人民共和国船舶交通管理系统安全监督管理规则》；

3.《船舶进出港报告管理办法》；

4.《宁波船舶交通管理系统安全监督管理规则》《舟山船舶交通管理系统安全监督管理规则》《温州船舶交通管理系统安全监督管理规则》《台州船舶交通管理系统安全监督管理规则》《嘉兴船舶交通管理系统安全监督管理规则》；

5.《宁波舟山港核心港区深水航路船舶定线制》《宁波舟山港核心港区深水航路船舶报告制》《乐清湾水域船舶定线制》《乐清湾水域船舶报告制》；

6.《舟山灌门航道、龟山航道通航管理规定》。

四、主要修订内容

1.修订后标题为《浙江沿海主要港区水域船舶交通组织实施办法》。

**相比原《办法》，将“宁波舟山港核心港区水域”表述调整为“浙江沿海主要港区水域”，在正文中相应表述均做调整。**

2.修订后第一条为“为保障浙江沿海主要港区水域船舶通航安全，提高船舶交通效率，依据《中华人民共和国海上交通安全法》《中华人民共和国船舶交通管理系统安全监督管理规则》《船舶进出港报告管理办法》等规定，制定本办法。”

**相比原《办法》，将“《交通运输部海事局关于印发<船舶进出港报告管理办法>的通知》”表述修改为：“《船舶进出港报告管理办法》”；并删去“《宁波舟山港核心港区深水航路船舶定线制》《宁波舟山港核心港区深水航路船舶报告制》”。**

3. 修订后第二条为“本办法适用水域为宁波舟山港核心港区及象山港水域、舟山中北部水域、乐清湾水域、嘉兴港水域等。”

**相比原《办法》，对适用水域进行了调整，在宁波舟山港核心港区的基础上，增加了象山港水域、舟山中北部水域、乐清湾水域、嘉兴港水域。**

4.修订后第三条为“本办法适用于以下船舶：外国籍船舶；危险品船舶；拖带船队等操纵能力受限的船舶；2000总吨及以上的其他中国籍船舶，其中拟通过虾峙门航道、条帚门航道、甬江口以及进出嘉兴港的为300总吨及以上的其他中国籍船舶。”

**相比原《办法》，适用船舶中删去“客船”，并将甬江口、嘉兴港水域纳入。**

5. 修订后第四条为“浙江沿海主要港区船舶交通组织应遵循安全畅通、公开透明、统一规范、便捷高效的原则。”

**原《办法》第五条改为第四条，表述一致。**

6. 修订后第五条为“中华人民共和国浙江海事局是浙江沿海主要港区船舶交通组织工作的主管机关，各分支局负责具体实施。”

 **原《办法》第四条改为第五条，“宁波舟山 VTS”改为“各分支局”。**

7. 修订后第六条为“主管机关应提升交通组织技术，创新交通组织机制，以科学划定交通组织区、合理控制安全间距、实施交通流错峰组织、船舶按号有序进出港等为途径，应用数字化服务平台，实行精准、高效、安全的海上交通组织。”

**本条为新增，对交通组织的实现途径和目标进行阐述。**

8. 修订后第七条为“通过本办法第二条规定水域的船舶应当在浙江海事局网站（www.zj.msa.gov.cn）的“船舶交通组织服务管理平台”（以下简称“平台”）或“浙海行”APP（以下简称“APP”）进行注册并遵守用户协议。

**原《办法》第六条改为第七条，报告途径中将“平台”修改为“浙江海事局外网(www.zj.msa.gov.cn)”，增加“浙海行”APP（以下简称“APP”）”，后文中均做此调整，不再叙述。增加“遵守用户协议”表述； “船舶进出港相关信息”修改为“交通组织信息”，后文中均做此调整。**

9.修订后第八条为“在进出浙江沿海主要港区前一天1530时前,船舶应通过平台或APP报告船名、载货情况、靠离泊码头及时间、联系方式、拟通过各主要港区相关航道的时间等信息（具体见第三章相关规定）。”

**原《办法》第八条第一款改为第八条，对申报内容做调整，删除“代理单位、引航、锚泊信息”，增加“拟通过各主要港区相关航道的时间等信息（具体见第三章相关规定）”**

10.修订后第九条为“相关航道的交通组织以船舶申报时间为基础，优先保障以下船舶：重点物资运输船舶；有靠泊时间窗口限制的船舶；航行条件受限的船舶；其他特殊需求的船舶。”

**原《办法》第十三条改为第九条， “虾峙门、条帚门航道”改为“相关航道”； “船舶在平台录入的进出时间”改为“船舶申报时间”。**

11.修订后第十条为“每日1630时，平台和APP公布次日船舶进出港交通组织信息并动态更新。正常显示AIS信号的船舶按公布时间通过报告线的，可不再向VTS报告过报告线相应动态。”

**原《办法》第七条部分内容及第八条调整为第十条， “录入平台的抵达时间”改为“公布时间”， “宁波舟山 VTS”改为“VTS”。**

12. 修订后第十一条为“已公布的交通组织信息发生变更时，船舶应通过平台或APP报告变更情况：

船舶进港时间推后的，在原时间3小时前报告；进港时间提前的，在新时间3小时前报告。

船舶出港时间发生变更的，应在明确时间后及时报告。

确因客观因素发生短时间计划变更的，在不影响他船计划的前提下，主管机关可予以临时交通组织。”

**原《办法》第九条改为第十一条， “在不影响他船正常执行进、出港计划的前提下”改为“在不影响他船计划的前提下”， “宁波舟山 VTS”改为“主管机关”。**

13. 修订后第十二条为“相关部门应按平台发布的船舶进出港交通组织信息安排引航、拖轮作业计划。引航员、拖轮应按计划时间、地点开展作业。”

**原《办法》第十条改为第十二条，增加了拖轮相关表述，“引航部门”改为“相关部门”。**

14. 修订后第十三条为“主管机关可根据相关航道饱和度、突发事件、交通管制等情况，对船舶进出港计划进行调整或取消。相关航道恢复通航后，船舶应重新报告进出港计划。”

 **原《办法》第十二条、第十八条内容合并调整为第十三条，并对相关表述进行简化。**

15. 修订后第十四条为“未纳入本办法交通组织的船舶，不应妨碍编队船舶的正常航行。”

**本条为新增，对编队船舶的优先权予以确认。**

16. 修订后第三章标题为“区域交通组织原则”，第一节为“宁波舟山港核心港区及象山港水域”。

**相比原《办法》，对区域性交通组织的范围进行了拓展，并通过分节的方式进行说明。**

17．修订后第十五条为“拟通过虾峙门、条帚门、双屿门（青龙门）、西堠门、金塘大桥、象山港公路大桥、甬江口等航道的船舶需要报告相应的通过时间：

1.进出虾峙门航道为过L1报告线（进港）时间和抵达1号警戒区（出港）的时间；

2.进出条帚门航道为过L2报告线（进港）时间和抵达7号警戒区（出港）的时间；

3.进出双屿门（青龙门）航道为过 L3 报告线的时间；

4.进出西堠门大桥为过通航孔的时间；

5.进出金塘大桥为过金塘大桥主通航孔的时间；

6.进出象山港公路大桥为过通航孔的时间；

7.进出甬江口为过L4报告线的时间。”

**原《办法》第七条第二款改为第十五条，并增加了进出象山港公路大桥和甬江口需要报告的通过时间。**

18. 修订后第十六条为“对进港船舶的交通组织要求：

1.通过虾峙门、条帚门航道的进港船舶，应避免在122°24′E至 L1/L2 报告线之间水域并行或追越，其中船长200米以上的船舶应与前船保持1海里以上距离，载重吨大于25万吨的油轮应与前船保持1.5海里以上距离。

2.沿浙江沿海公共航路航行进入一号管理区的船舶，应在29°37′N至29°43′N之间水域调整航向。

3.西行驶入甬江口的船舶，在鹅礁以西水域，应避免并行或追越且航速不超过8节。”

《办法》第三章标题“虾峙门、条帚门航道特殊规定”表述修改为：“区域交通组织原则”。

**原《办法》第十四条及第十六条部分内容并为第十六条第一款，对表述进行优化；增加第二款从浙江沿海公共航路进入一号管理区的航行航法；增加第三款西行进入甬江口的航行航法。**

19. 修订后第十七条为“对出港船舶的交通组织要求：

1.从锚地起锚的出港船舶不应妨碍在定线制水域航行的船舶；

2.第18分道通航制的出港船舶不应妨碍第2分道通航制的出港船舶；

3.通过虾峙门、条帚门航道的出港船舶应沿交通组织区东行出港，拟使用浙江沿海东航路的建议在122°34′E以东转向，拟使用浙江沿海外航路的建议在122°44′E以东转向，不使用公共航路的船舶建议在外航路以东转向。”

 **相比原《办法》，删除“第一款 船舶抵达 1 号、7 号警戒区前,应与前船保持安全距离”，按照转向让直行的原则将“第 2 分道通航的出港船不应妨碍第 18 分道通航的出港船”改为“第18分道通航制的出港船舶不应妨碍第2分道通航制的出港船舶”，并依据浙江沿海公共航路对出港船的航行航法进行调整。**

20. 修订后第十八条为“虾峙门、条帚门航道在以下时段实施重点疏导：

1.每日（白天）镇海高潮前4小时至镇海高潮前1小时；

2.大雾、大风等恶劣天气影响后，船舶集中进出港期间；

3.水上交通管制解除后船舶集中进出港期间；

4.应急抢险等其他特殊时段。

航速低于7节的船舶应避开重点疏导时段通过虾峙门航道。未通过平台或APP报告动态的船舶，不应在重点疏导时段进入虾峙门、条帚门航道。”

**原办法第十五条及第十六条第三款合并为第十八条。**

21. 修订后第三章第二节为“舟山中北部水域”。

22. 修订后第十九条为“拟通过舟山中北部水域舟岱跨海大桥、马岙公共航道、舟山中部港域西航道（北段）、马迹山港进港航道和东航路支线的船舶需要报告相应的通过时间：

1.进出舟山中部港域西航道（南段）航经舟岱跨海大桥主通航孔为过主通航孔时间；

2.进出马岙公共航道为过Z1报告线时间；

3.进出舟山中部港域西航道（北段）为过Z2报告线时间；

4.进出马迹山港进港航道和东航路支线为过B3报告线时间。”

**本条为新增，对通过舟山中北部水域相应航道的报告要求予以明确。**

23. 修订后第二十条为“第二十条 拟通过灌门航道、龟山航道的船舶交通组织要求：

1.《舟山灌门航道、龟山航道通航安全管理规定》定义的大吨位船舶和大型拖带船组，拟通过灌门、龟山航门前，应在平台或APP内申请交通管制，并落实申请引航、申请拖轮助航等通航安全保障措施；

2.大吨位船舶和大型拖带船组在灌门航道、龟山航道航行时，应与前船保持1.5海里以上距离；

3.每日（白天）流速小于1.5节的缓流时段为重点疏导时段；

4.灌门航道、龟山航道在重点疏导时段主要为大吨位船舶和大型拖带船组使用；

5.未通过平台或APP申请交通管制的大吨位船舶和大型拖带船组，不应进入灌门、龟山航门。”

**本条为新增，对通过舟山灌门航道、龟山航道的航行要求及交通组织原则予以明确。**

24. 修订后第三章第三节为“乐清湾水域”。

25. 修订后第二十一条为“拟通过黄门山和北爿山屿航门、南爿山屿和草屿灯桩航门、黄大峡航门的船舶应报告相应的通过时间：

1.进出黄门山和北爿山屿航门、南爿山屿和草屿灯桩航门为过Y1（黄门山至草屿灯桩连线）报告线的时间。

2.进出黄大峡航门为过N1（横址山至乌星屿灯桩连线）报告线的时间。”

**本条为新增，对通过乐清湾水域相应航道的报告要求予以明确。**

26. 修订后第二十二条为“对进出港船舶的交通组织要求

1.通过第一通航分道进港的船舶，应在1号警戒区之前进入航道；

2.航经第二、第三分道通航制时，2万总吨以上的船舶应避免在该航段追越他船；

3.起锚、离泊船舶不应妨碍在航道中正常航行的船舶；”

**本条为新增，对乐清湾水域进出港船舶的交通组织要求予以明确。**

27.修订后第二十二条为“平台可提供引航、拖轮服务，有引航、拖轮作业需求的船舶可在进出乐清湾水域前一天1330时通过平台或APP报告。”

**本条为新增，对嘉兴港水域进出港船舶的报告时间提出特殊要求。**

28. 修订后第三章第四节为“嘉兴港水域”。

29. 修订后第二十四条为“拟进出嘉兴港的船舶需报告相应的通过时间：

1.进出独山港为通过嘉兴港进港调整线（30°33.6′E/121°27′N与30°31.2′E/121°27′N两点连线）和独山港进港线（30°37.6′E/121°12′N与30°40.6′E/121°18.6′N两点连线）时间。

2.进出乍浦港、海盐港为通过嘉兴港进港调整线和乍浦、海盐港进港线（30°34.4′E/121°8.5′N与30°32.3′E/121°7.2′N两点连线）时间。

3.途径嘉兴港为通过杭州湾跨海大桥通航孔时间，如经过嘉兴港进港调整线，则需增加填写。

4.未经过嘉兴港进港调整线时，为通过对应港区进港线时间。”

**本条为新增，对通过嘉兴港水域相应航道的报告要求予以明确。**

30. 修订后第二十五条为“对进出港船舶的交通组织要求：

1.船舶在嘉兴港进港调整线至东报告线之间应避免并行或追越；

2.吃水大于10.5米以上的船舶应提前做好通过浅滩水域的各项安全准备工作。

3.起锚船舶、大桥附近水域离泊船舶不应妨碍在航道中正常航行的船舶。”

**本条为新增，对嘉兴港水域进出港船舶的交通组织要求予以明确。**

31. 修订后第二十六条为“平台为引航机构、拖轮企业提供一体化交通组织服务。有引航需求的船舶在前一天1330时前提交申请，自引但有拖轮需求的船舶在前一天1500时前提交申请。相关单位应按自身职责及时作出安排。”

**本条为新增，对嘉兴港水域进出港船舶的报告时间提出特殊要求。**

31. 修订后第二十七条为“本办法所指的报告线、警戒区、交通组织区、分道通航制、管理区与主管机关公布的船舶定线制、船舶报告制、船舶交通管理系统安全监督管理规则的相关规定一致。”

**原办法第十九条改为第二十七条，并扩大办法所指区域及适用法规范围。**

32.修订后第二十八条为“本办法中的航速是指船舶对地速度（SOG）。”

**原《办法》第二十条改为第二十八条，删去“超大型油轮是指载重吨大于 25 万吨的油轮”。**

33. 修订后第二十九条为“本办法关于航速和航行间距的要求，在任何情况下都不免除船长对本船安全航行的责任。”

 **原《办法》第二十一条改为第二十九条。**

34. 修订后第三十条为“船舶未按要求执行本办法的，主管机关将按照有关法律、法规、规章和规定予以处理。”

 **原《办法》第二十二条改为第三十条。**

35. 修订后第三十一条为“本办法有效期五年，自 XXXX 年 X 月 XX日起实施。”