

外国籍船舶进出宁波舟山港核心港区的“内水航路”研究

李长胜, 罗力锋, 程骁驰, 朱相龙, 李鹏

(宁波海事局, 浙江 宁波 315020)

摘 要: 本文梳理了外国籍船舶进入我国内水航行的各项法律法规规定, 并分析了宁波舟山沿海船舶通航规律。在此基础上, 结合在宁波沿海海区长期从事通航管理的经验, 综合考虑浙江沿海通航环境特点及港区实际情况, 给出了外国籍船舶进出宁波舟山港核心港区的内水推荐航路。

关键词: 外国籍船舶; 宁波舟山港核心港区; 内水航路

中图分类号: U692

文献标识码: A

0 引言

内水是国家领土的一部分, 国家对其拥有完全的、排他的主权, 其主权权益与陆地无异。目前, 我国部分水域还没有建立完善的水上交通管理体系, 外国籍船舶进入内水航路规划尚处于“盲区”。随着我国海洋强国建设深入推进, 对海洋领土主权日益重视, 水上执法日趋规范严格, 相应法律法规日趋完善, 外国籍船舶进入我国内水势必要有完善明确的规则规定和科学合理的航路规划, 以引导外国籍船舶有序合法地进入中国内水。

宁波舟山港 2019 年累计完成货物吞吐量 11.19 亿吨, 国际航线 250 余条, 船舶进出港 70 余万艘次, 其中外国籍船舶年均进出港近 5 万艘次, 船舶进出频繁。对该水域外国籍船舶进出内水航路的研究有着重要的实际需求和现实意义。

1 我国的海上通航法律法规

1.1 我国的领海和内水以及外国籍船舶进入的法律法规

领海基点是计算内水、领海、毗连区、专属经济区和大陆架的基准点, 是维护我国海洋权益和宣誓主权的重要标志。中华人民共和国领海基线采用直线基线法划定, 由各相邻基点之间的直线连线组成。《中华人民共和国政府关于中华人民共和国领海基线的声明》宣布了大陆领海部分基线 46 个领海基点和西沙群岛 29 个领海基点,

由此明确了大陆领海的部分基线。其中浙江省领海基点有 7 个, 由北至南分别为海礁、东南礁、两兄弟屿 (外甩礁)、渔山列岛、台州列岛 (1)、台州列岛 (2) 和稻挑岛。

根据《中国政府关于领海的声明》和《中华人民共和国领海及毗连区法》规定: “领海为邻接中华人民共和国陆地领土和内水的一带海域, 宽度从领海基线量起为十二海里”。“外国非军用船舶, 享有依法无害通过中华人民共和国领海的权利”。“为维护航行安全和其他特殊需要, 中华人民共和国政府可以要求通过中华人民共和国领海的外国船舶使用指定的航道或者依照规定的分道通航制航行, 具体办法由中华人民共和国政府或者其有关主管部门公布。”

根据《中华人民共和国领海及毗连区法》规定: “中华人民共和国领海基线向陆地一侧的水域为中华人民共和国的内水”。

根据《中华人民共和国海上交通安全法》规定: “外国籍非军用船舶, 未经主管机关批准, 不得进入中华人民共和国的内水和港口。但是, 因人员病急、机件故障、遇难、避风等意外情况, 未及获得批准, 可以在进入的同时向主管机关紧急报告, 并听从指挥”。“国际航行船舶进出中华人民共和国港口, 必须接受主管机关的检查”。

“船舶进出口或者通过交通管制区、通航密集区和航行条件受到限制的区域时, 必须遵守中华人民共和国政府或主管机关公布的特别规定”。

《中华人民共和国对外国籍船舶管理规则》

收稿日期: 2020-11-17

第一作者简介: 李长胜, 男, 远洋三副

规定：“船长或船舶所有人应在船舶预定到达港口一星期之前，通过外轮代理公司填具规定的表报，向港务监督办理进口申请批准手续，并在到达港口之前 24 小时（航程不足 24 小时的，在驶离前一港口时），将预计到港时间，前、后吃水等情况通过外轮代理公司向港务监督报告。如预计到港时间有变化，应随时报告。船舶在航行途中，因遇险、发生故障、船员或旅客患急病等特殊情况，需临时进港或返航，应事先向港务监督报告”。

根据各项法律法规的规定，外国籍船舶进入中华人民共和国领海可以“无害通过”，若航行水域有指定的航道或者规定的分道通航制，则需要按规定航行。进入内水则须经过主管机关批准，若进入引航区或者设有 VTS 系统的区域，也要遵守相关规定。进出中华人民共和国港口，应提前一星期申请，并在到达港口之前 24 小时（航程不足 24 小时的，在驶离前一港口时），将预计到港信息向主管机关报告，同时必须接受主管机关的检查，且由主管机关指派引航员引航。存在特别规定的，另行遵守。

1.2 外国籍船舶进入宁波舟山港核心港区的相关规定及现状

宁波舟山港水域属于我国内水，核心港区部分水域虽已建成 VTS 中心，但对领海基线至 VTS 管理区水域的外国籍船舶航行路径没有明确的规定，也缺乏有效的监管，造成外国籍船舶在该水域实际航行路径较为混乱。目前我国多个内水海区已建立航路规划，如《关于商船通过老铁山水道的规定》《老铁山水道船舶报告制》《中华人民共和国对外国籍船舶航行长江水域管理规则》等规定。外国籍船舶进出宁波舟山港核心港区内水航路规划及配套的法规建设也应尽早提上日程。

2 宁波舟山沿海通航格局分析

2.1 宁波舟山沿海通航现状分析

宁波舟山港位于浙江省宁波市和舟山市，水

域范围北至嵊山洋，东达里甩礁，南至三门湾。其港区水域广阔，航路众多，总体上呈现“四纵四横”的基本格局（如图 1 所示）。

纵向格局中，主要航路有 4 条，分别为外航路、东航路、中航路和西航路。外航路自花鸟山灯塔正东方 8.2nmile 处起，经嵊山列岛、外甩礁、渔山列岛东方海面至福建。航路顺直，海域开阔，水深不受限，是大型船舶常用航路，也是外国籍船舶航行主要航路。东航路自长江口船舶定线制南下，经西半洋礁西方、小板门，往南经渔山列岛西侧和台州列岛东侧驶出浙江沿海。该航路是 5000 ~ 50000 吨级船舶航行的常用航路。中航路自大戢山灯塔东方 6.7nmile 处，经白节峡至下三星岛灯塔东 2.1nmile 处，接入东航路。该航路是 3000 ~ 30000 吨级船舶航行的另一常用航路。西航路自大戢山灯塔正东 6.7nmile，沿金山航路航至鱼腥脑灯塔西方，经金塘水道或西垵门、螺头水道、佛渡水道、牛鼻山水道往南驶往福建水域。该航路通常为 5000 吨级及以下船舶航行的常用航路。

横向格局中，4 条航路主要为宁波舟山港各港区的进出港航道，分别为“乍浦港进港航道—金山航道—洋山港主航道—马迹山外轮航线”航路、“舟山中部港区西航道（北段）—蛇移门航道”航路、“舟山中部港区西航道（南段）—灌门航道/龟山航门航道—马岙港区口外主航道”航路、“螺头水道—虾峙门航道—虾峙门外口深水航槽”航路。

2.2 宁波舟山沿海通航交通流分析

为分析宁波舟山港水域船舶整体交通流态势，笔者利用浙江海事局现场动态监控系统通过区域流量查询功能，分别回放了 2019 年 7 月 1 日—7 月 31 日（7 月是浙江沿海休渔期，无渔船航行）和 2019 年 10 月 1 日—10 月 31 日的宁波舟山港沿海水域船舶交通流量线图（如图 2 和图 3 所示），开展船舶交通流分析。



图 1 浙江沿海习惯航路示意图



图 2 7 月交通流量图

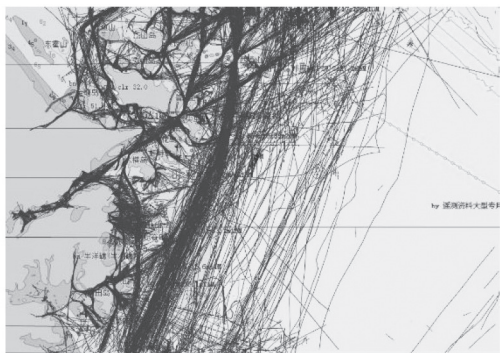


图 3 10 月交通流量图

从通航密度看,西航路的通航密度最大,东航路次之,外航路通航密度相对较小,且外航路上船舶航迹带主要集中在外航路西侧约 10 海里处。大型船舶从外航路转虾峙门进出宁波舟山港核心港区时,其内水航路不定,存在多条航路,但可以发现部分船舶在外甩礁东侧和渔山列岛东侧即开始转向朝虾峙门口外航道行驶,即外甩礁东南侧与渔山列岛东北侧是大型船舶由外航路至虾峙门口外的常用转向点。2019 年,受浙江海事局委托,大连海事大学组建课题组开展了《浙江沿海通航规律》研究。研究成果显示,浙江沿海船舶实际交通流总体呈现“三纵六横”的基本格局,其中大型船舶在外甩礁东侧和渔山列岛东侧即开始转向朝虾峙门口外航道行驶,即外甩礁东南侧与渔山列岛东北侧是大型船舶由外航路至虾峙门口外的常用转向点。这一事实与笔者的研究结果是一致的。

3 外国籍船舶内水航路分析

3.1 航路规划原则

(1) 合法性原则

规划的航路首先要符合国际海洋公约和我国法律法规的相关规定。外国籍船舶应在领海基线外侧行驶,享有在领海的无害通过权,进入内水前应通过主管机关的审批。为了尊重国家主权和利于监督管理,对于需要进入内水的外国籍船舶,应在其国际航线上设计出合适的转向点,明确进入内水的路径。内水的所有航路也应遵守某一水域公布的特殊规定。

(2) 坚持安全原则

安全是航运永恒追求的目标之一。航路规划的目的是根据通航环境的特点,将不同方向、不同大小、不同功能的船舶进行分流和汇集。分流是减少同一方向船舶因对遇局面而产生的碰撞危险;汇集是引导船舶根据不同大小在最适合其航

行的水域条件下航行。利用通道分航制、推荐航路、警戒区等形式,减少水上交通事故的发生。

(3) 高效便捷原则

高效和便捷是航路规划时要考虑的重要因素。自然情况下,驾驶员在某一水域主动选择的习惯航路就是该水域最高效和便捷的航法。因此,规划者应优先选择习惯航路作为定线制或推荐航路。另一方面,为不影响驾驶员的航行习惯,新规划的定线制或推荐航路的宽度应与习惯航路航迹带的宽度基本一致。

3.2 外国籍船舶进出宁波舟山港核心港区内水航路规划

外国籍船舶应在领海基线外的外航路航行,通过虾峙门航道进出宁波舟山港核心港区时,应建立外航路-虾峙门口外推荐航路。航路规划如下:东起外甩礁和渔山列岛东侧的外航路,西至虾峙门 0 号警戒区,由 2 条推荐航线、4 条单向推荐航路和 1 个警戒区组成,全长 123 海里,其中内水航路长 36.5 海里。示意图如图 4 和图 5 所示。

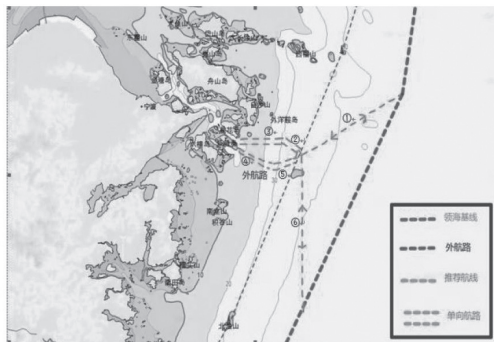


图 4 经外航路转虾峙门进出港航路示意图

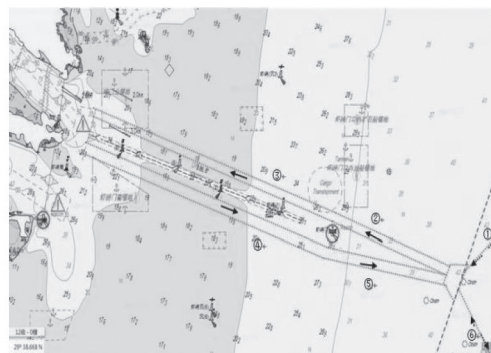


图 5 内水航路示意图

①号推荐航线东起外甩礁东侧外航路位置(概位 $30^{\circ} 07' .3N, 123^{\circ} 08' .7E$, CGCS2000 坐标系,下同)至领海基线警戒区,航程为 37.5 海里,西行船舶主交通流向为 220° ,东行主交通流向为 40° ,整个航程位于

领海海域,供北方来船进港及出港北上船舶使用。

②号推荐航路东起领海基线警戒区至本航路西端,为单向航路,航程为 7.5 海里,船舶主交通流向为 288° ,整个航程位于内水海域。

③号推荐航路东起本航路东端至 0 号警戒区,为单向航路,航程为 10.5 海里,船舶主交通流向为 285° ,整个航程位于内水海域。

④号推荐航路西起 0 号警戒区至本航路东端,为单向航路,航程为 10.5 海里,船舶主交通流向为 110° ,整个航程位于内水海域。

⑤号推荐航路西起本航路西端至领海基线警戒区,为单向航路,航程为 8 海里,船舶主交通流向为 102° ,整个航程位于内水海域。

⑥号推荐航线西起领海基线警戒区至渔山列岛东侧外航路位置(概位 $28^{\circ} 50' .7N$, $122^{\circ} 27' .5E$),航程为 49 海里,西行船舶主交通流向为 193° ,东行主交通流向为 15° ,整个航程位于领海海域,供南方来船进港及出港南下船舶使用。

警戒区位于①号推荐航线、②号推荐航路、⑤号推荐航路和⑥号推荐航线交汇处,是一个由多点构成的不规则的几何图形,自东北边界开始顺时针各段长度分别为 0.35 海里、0.44 海里、0.35 海里和 0.51 海里。

3.3 内水航路定线制的航行原则及航法

(1) 进港外国籍船舶驶至领海基线后应沿

②号和③号推荐航路进入虾峙门航道,出港外国籍船舶应沿④号和⑤号推荐航路驶出核心港区,内水和外航路之间水域可沿①号或⑥号推荐航线靠右航行。

(2) 经虾峙门口外深水航道进出港的超大型船舶,应提前提出申请,经同意后,可以在领海基线警戒区至深水航道端部之间就近航行。

(3) 在内水推荐航路航行的船舶应与航道内航行总流向形成尽可能小的角度;追越他船时,尽可能从他船的左舷追越,并事先报告本船动态。

(4) 船舶在警戒区内应特别谨慎航行。

4 结语

作为货物吞吐量世界第一的宁波舟山港,每年进出其港区水域的外国籍船舶数量多、船型大,实施该水域内水航路规划势在必行。“安全便捷、畅通有序、内外分明”的水上交通体系将有利于巩固和提升其世界大港的地位和声誉。

参考文献:

- [1] 何易培. 浙江沿海及主要港口航行指南 (2008 年版) [M]. 大连: 大连海事大学出版社, 2008.
- [2] 孙国勇. 如何规范外籍船舶进入我国内水的路径 [J]. 天津航海, 2015, (1): 14-15、32.
- [3] 大连海事大学课题组. 浙江沿海船舶通航规律研究 (浙江海事局委托课题) [Z]. 2019.

Study on "Internal Water Route" of Foreign Ships Entering and Leaving the Core Port Area of Zhoushan Port in Ningbo

LI Chang—sheng, LUO Li—feng, CHENG Xiao—chi, ZHU Xiang—long, LI Peng

(Ningbo Maritime Safety Administration, Ningbo 315020, China)

Abstract: This paper sorts out the laws and regulations on the entry of foreign vessels into China's internal water navigation, and analyzes the navigation rules of zhoushan coastal vessels in Ningbo. On this basis, combined with the long-term experience of navigation management in Ningbo coastal area, considering the characteristics of coastal navigation environment in Zhejiang province and the actual situation of the port area, this paper gives the recommended route for foreign ships to enter and leave the core port area of Zhoushan Port in Ningbo.

Key words: foreign vessels, the core port area of Zhoushan Port in Ningbo, internal water route