珠江口水上交通安全特别监管区管理规定

（条文稿）

目录

第一章 总则

第二章 一般规定

第三章 特殊规定

第四章 附则

第一章 总则

第一条 为加强珠江口水上交通安全监督管理，维护水上交通秩序，保障人民群众生命和财产安全，依据《中华人民共和国海上交通安全法》等有关法律法规，制定本规定。

第二条 在珠江口水上交通安全特别监管区（以下简称“特别监管区”）内航行、停泊、作业以及从事其他与水上交通安全相关的活动，应当遵守本规定。

第三条 广东海事局负责特别监管区水上交通安全监督管理工作。

特别监管区内各分支海事管理机构依职责具体对所辖海域实施水上交通安全监督管理。

第二章 一般规定

第四条 船舶不得涂改、遮挡、去除和伪造船名（牌）、船籍港、船舶载重线标识。

第五条 中国籍船舶、设施上的工作人员应当接受水上交通安全以及相应岗位的专业教育、培训并取得安全培训合格证明。

前款所述的工作人员是指除船员以外，在船舶、设施上履职或从事相关工作的人员；安全培训合格证明包括船员基本安全合格证、海上交通安全技能培训合格证明。

临时在船舶、设施上从事试航、科研等活动的工作人员，开展活动前应接受船舶安全、消防救生等方面的培训，并保存相应的培训记录。

第六条 海事管理机构应当依法划定、调整船舶定线区、船舶报告区、交通管制区、禁航区、安全作业区和港外锚地等海上交通功能区域，并以通告、公告、航行通（警）告等适当方式对外公布。

船舶定线区包括分道通航制、双向航路、推荐航路、推荐航线、避航区、禁锚区、沿岸通航带、环形道、警戒区和深水航路等。

第七条 海洋工程、海岸工程施工、运营期间影响海上交通安全的，建设单位或施工单位应当根据情况配备防止船舶碰撞的设施、设备并设置专用航标。防止船舶碰撞的设施、设备包括硬件设施、设备和监控预警系统。

防止船舶碰撞的设施、设备和专用航标应当与海洋工程、海岸工程同时设计、同时施工、同时投入生产和使用。

第八条 海洋工程、海岸工程的建设单位或者施工单位需要设置临时航标的，应当提前向海事管理机构提供详实、全面的材料。海事管理机构综合考虑工程特点及附近水域的通航安全情况，确定临时航标的设置点。

临时航标设置且使用期限应当不超过30日。临时航标超过30日使用期限后应当立即自行撤除。超过使用期限且需继续使用的，海洋工程、海岸工程的建设单位或施工单位应当向海事管理机构申请办理专用航标设置许可。

第九条 船舶航行和作业期间，在船人员在未设置舷墙、栏杆等船员保护设施的开敞甲板活动或工作，或者在舷外进行作业时，应当规范穿着救生衣。

开敞式船（艇）航行和作业时，船上人员均应当规范穿着救生衣。

第十条 船舶航行、停泊和作业应当保持足够的富余水深。

在深中通道以南水域航行时，船舶保留的富余水深应当不小于实际吃水的12％。在深中通道以北水域航行时，船舶保留的富余水深应当不小于实际吃水的10％。

在珠海港铁炉湾防波堤以外水域航行时，船舶保留的富余水深应当不小于实际吃水的12％。在珠海港铁炉湾防波堤以内水域航行时，船舶保留的富余水深应不小于实际吃水的10%，且不小于0.5米，但10万载重吨以上危险品船舶富余水深应不小于船舶实际吃水的12%；20万吨级散货船富余水深应不小于船舶实际吃水的11%。

在港珠澳大桥以南，载运散装液化天然气船舶在航行期间，船舶富余水深应当不小于实际吃水的15%；在停泊期间，船舶富余水深应当不小于实际吃水的10%，且不小于1.0米。

各码头、航道运维单位应当至少每半年向海事管理机构提交码头港池、航道水深资料。

第十一条 沿航道行驶的船舶，只要安全可行，应当尽量靠近本船右舷一侧的航道外缘行驶。

靠近航道航行的船舶，应当顺着航道内右舷一侧船舶总流向行驶。

吃水3米以下的船舶顺广州港出海航道、高栏港主航道航行时，应当在航道灯浮连线20米外水域行驶。

吃水3米至5米的船舶使用广州港出海航道、高栏港主航道时，不得妨碍广州港出海航道、高栏港主航道船舶的航行。若环境允许，应当及早驶离至本船右舷一侧的灯浮连线20米外的水域行驶。

船舶使用广州港川鼻航道时，只要安全可行，不得驶出航道追越他船。

第十二条 船舶驶入或者驶出航道时，应当避让顺航道航行的船舶。

驶入或驶出航道的船舶，如只有在顺航道航行船舶采取行动才能安全通过时，则该船应与顺航道航行船舶联系，以表示其意图；顺航道航行船舶如果同意，应予明确，并采取使其能安全通过的措施。

两船在赤沙航道与新沙航道、莲花山东（西）航道与坭洲头航道水域交叉相遇致有构成碰撞危险时，有他船在本船右舷的船舶应给他船让路，他船应协助避让。

第十三条 船舶在横越航道前，应当观察周围环境，确认无碍他船航行时，方可横越。船舶横越航道时，应当按下列规定避让：

（一）主动避让顺航道航行船舶；

（二）在横越前鸣放声号一长声，夜间可采取灯光警示等措施，以引起他船注意；

（三）尽可能用与航道船舶总流向成直角的航向穿越，并避免横越他船船艏。

第十四条 船舶应避免在航道转弯处会船。

在进入航道转弯处前，逆水船应当让顺水船；平潮时，出口船应当让进口船。

禁止船舶在崖门出海航道Y14号灯浮至Y18号灯浮水域内会船。

禁止船舶在高栏港主航道、崖门出海航道Y1号灯浮至Y17号灯浮水域并列行驶。

第十五条 禁止船舶在广州港赤沙航道北段（赤沙航道转向点以北）、莲花山东航道、莲花山西航道追越他船。

第十六条 禁止船舶在叉河口或狭窄、弯曲航段掉头。

他船与掉头区内掉头的船舶会遇时，应当主动避让掉头船舶；船舶在掉头区以外的水域掉头时，不得妨碍他船正常航行。

掉头的船舶应当按规定显示号灯、号型、鸣放声号、密切注意周围环境。

第十七条 船舶航行时，应当遵守海事管理机构公布的限速规定。

船舶航经航道弯曲航段、交通密集区、船坞、船舶装卸区、施工区、渡轮码头或者满载小船时，应当慢速通过，以策安全。

船舶在港珠澳大桥至深中通道之间水域航行时，航速不得超过15节；船舶在深中通道以北水域航行时，航速不得超过12节。

船舶使用广州港出海航道时，只要安全可行，航速不应低于5节。

船舶在珠海港主航道铁炉湾防波堤以内航道航行时，航速不得超过12节。

船舶进入桥梁水域的限速要求按桥梁水域有关规定执行。

高速客船不受上述限速的要求，但应根据实际情况采用安全航速。

第十八条 能见度不良时，船舶应当备车、备锚，谨慎驾驶，使用安全航速，加强瞭望，注意与附近行驶船舶的联系，并按规定鸣放雾号。

船舶航经水域的能见度小于2000米时，船舶航速不得超过10节。

码头、锚地或者系船浮筒等停泊点所在水域的能见度小于1000米时，禁止船舶离泊航行。

船舶航经或拟航经水域的能见度小于1000米时，船舶应当特别谨慎。若环境允许，应当及时驶离航道就近选择水域停泊，并向海事管理机构报告。

高速客船不受本条第二、第三款限制，但码头、锚地或者系船浮筒等停泊点所在水域能见度小于500米时，高速客船不得离泊航行。

特殊情况下，邮轮制定并落实安全保障措施和应急预案的情况下，可免受本条第二、第三款的约束，但应当提前向海事管理机构报告。

第十九条 船舶不得在下列水域锚泊：

（一）公布的航道、港池（靠离泊、应急需要时除外）；

（二）桥区水域；

（三）叉河口水域（应急需要除外）；

（四）海底管线保护区等；

（五）高栏港航道1号灯浮至12号灯浮航道两侧各500米范围内；

（六）高栏港铁炉湾防波堤以内航道、崖门出海航道两侧各200米范围内。

第二十条 禁止在航道、锚地、停泊区、渡口水域、码头前沿停泊水域、桥梁水域从事捕捞、养殖、种植等可能影响通航安全的活动。

第二十一条船舶为避免紧迫危险采取行动，或执行公务、实施抢险及救助活动时，可不受本规定有关航速、掉头、追越、能见度不良条款的约束。

第二十二条 外国籍船舶因进出香港特别行政区或澳门特别行政区水域，需在特别监管区停泊的，应当提前向海事管理机构报告，并服从海事管理机构的交通组织。

第二十三条 船舶、设施发生水上交通事故或影响安全航行的设备故障时，应当采取相应安全措施，尽可能驶离航道，通报船舶动态，并及时向辖区海事管理机构报告。

第三章 特殊规定

第二十四条 使用大濠水道船舶分道通航制的船舶，应当遵守《1972年国际海上避碰规则》第十条第2至12款的规定。

第二十五条 禁止船舶使用桥梁非通航孔航行。

船舶进出桥梁通航孔所在航道前，应当加强瞭望，谨慎驾驶，提前了解水域范围内的交通状况，保持航行设备、通导设备及应急设备处于良好工作状态；及早与过往船舶取得联系，明确各自动态及会让意图。

第二十六条 船舶航经单向通航桥孔时，沿桥孔中轴线航行；航经双向通航桥孔时，要避免在桥孔下方会遇，无法避免时，尽可能靠右航行，并与桥墩边缘保持足够的安全间距。

除应急处置、执行公务，以及依法经海事管理机构许可的水上水下活动外，船舶不得进入深中通道、黄茅海跨海通道非通航桥孔桥梁轴线两侧各1000 米以内水域。

第二十七条 船舶应避免驶入海上风电场、海洋牧场水域。

船舶航经海上风电场、海洋牧场附近水域时，应加强瞭望，谨慎驾驶。紧急锚泊时，应尽量远离海上风电场、海洋牧场水域，并立即向海事管理机构报告，按照规定显示号灯号型，采取有效措施尽快驶离。

第二十八条 自卸砂（石）船在航行过程中，应遵守下列规定：

（一）输送臂应收缩至最短并降至最低；

（二）船艏龙门架应放至最低；

（三）夜间或者能见度不良时，应在输送臂前端位置显示白色环照灯一盏。

第二十九条 载运液体危险货物船舶进行清舱作业前，应当按规定开展可行性研究。如载运液体危险货物船舶需在锚地清舱,应当在允许清舱的作业锚地进行。

第三十条 自主航行船舶和海洋装备应当在试验前制定活动计划，并按规定向始发地、试验活动水域所在地海事管理机构报告。试验活动应当在海事管理机构核定和公布的试验水域范围内进行。

第三十一条 鼓励在特别监管区航行的船舶采用数字化信息技术或装备对航行活动、防污染作业、船舶运行、驾驶员行为、公司运行等进行管理和监控。

海事管理机构对于能够有效替代并提升管理效率的新技术、新装备及时予以成果确认，并对运用新技术的船舶给予享受绿色通道、免于检查、优先进出港等优惠政策。

第三十二条 高速船与他船会遇时，应当主动避让他船。

高速船之间的会遇，按《1972年国际海上避碰规则》规定进行避让。

第三十三条 香港和澳门籍船舶进出特别监管区港口时，船长为中国籍（含港澳籍）的，除保障船舶航行安全、防止船舶污染方面和其他一些特殊情况需要实施引航外，办妥进出口岸手续后，可自行进出特别监管区港口和靠离泊。

第三十四条 除实施抢险及救助活动外，在航船舶的附属艇筏、吊杆等不得伸出舷外。

第四章 附则

第三十五条 本规定下列用语的含义：

（一）“广州港出海航道”系指从广州港西基掉头区起至珠江口外隘洲岛西侧的天然深水区止的主航道。

（二）“航速”系指船舶航行时的对地速度。

（三）“高速船”系指以每秒米数（m/s）为单位的最大航速等于或大于下述数值的船舶：3.7 ∇0.1667。式中：∇=对应设计水线的排水量（m3）。不包括在非排水状态下船体由地效应产生的气动升力完全支承在水面以上的船舶。

（四）“拖带宽度”系指拖带船队整体最宽处的宽度。

（五）“自主航行船舶”系指在不同程度上可以独立于与人类交互作用独立运行的船舶。

第三十六条 特别监管区的范围包括珠江口21°48′00.0″N纬度线以北，113°05.0′E经度线以东，114°30′08.8″经度线以西和广州港黄埔大桥以南的广东海事局管辖的海区水域范围，即上述边界与以下各河海分界线范围内的水域：

（一）沙湾水道，22°53′28″N/113°30′45″E与22°52′30″N/113°30′45″E连线以东；

（二）蕉门河口，22°44′56″N/113°33′27″E与22°44′32″N/113°32′58″E连线以南；

（三）洪奇沥，22°33′24″N/113°37′12″E与22°33′48″N/113°38′6″E连线以南；

（四）横门，横门岛（蚁洲）东端（22°33'54"N/113°35'42"E）与横门岛（蚁洲）南端（22°33'25"N/113°34'42"E）及22°33'14"N/113°34'30"E连线以南；

（五）磨刀门，三灶岛尖峰顶的东角咀（22°4′10″N/113°24’50″E）至大横琴塔石角（22°05′12″N/113°28′48″E）连线以南；小横琴岛的北山咀（22°09′26″N/113°31′52″E）与湾仔镇南（22°11′15″N/113°31′14″E）连线以东；

（六）鸡啼门，大木乃南端（22°02′28″N/113°17′04″E）至大箕湾银屏咀（22°00′18″N/113°15′00″E）连线以南；

（七）虎跳门、崖门，小雷珠岛（22°11′36″N/113°06′32″E）至白塔交杯石（22°12′10″N/113°04′52″）连线以南；

（八）太平口，沙角码头内侧（22°45′44″N/113°39′255″E）至亚娘鞋岛的上围角（22°47′43″N/113°37′56″E）连线以西；

（九）仙屋涌口，原虎门轮渡码头（22°49′03″N/113°36′36″E）与虎门电厂码头（22°48′35″N/113°36′48″E）连线以西；

（十）东莞江口，坭洲头灯桩（22°54′00″N/113°34′30″E）与华润水泥厂码头（22°53′36″N/113°34′54″E）连线以西；

（十一）淡水河口，北岸转角（22°58′18″N/113°33′00″E）与南岸河口水闸（22°58′00″N/113°33′6″E）连线以西；

（十二）麻涌河口，四航局预制厂码头（23°02′6″N/113°31′36″E）与新沙驳船码头（23°02′13″N/113°31′30″E）连线以西；

（十三）东江口，东江口铁路桥北（23°03′59.3″N/113°32′09.4″E）与铁路桥南（23°03′54.5″N/113°32′22.2″E）连线以西。

第三十七条 本规定与《港珠澳大桥广东水域通航安全管理办法》规定不一致的，适用《港珠澳大桥广东水域通航安全管理办法》。

第三十八条 《广东海事局辖区船舶安全航行规定》与本规定不一致的，以本规定为准。

第三十九条 本规定自 年 月 日 起实施。