

MARINE SAFETY ADVISORY No. 05-24J

To: Owners/Operators, Masters, Nautical Inspectors, Recognized Security Organizations

Subject: DETENTIONS CHINA DUE TO MANEUVERABILITY ISSUES

Date: 13 March 2024

本船舶安全通知は 2023 年発行の船舶安全通知 MSA No. 06-23 “DETENTIONS IN CHINA DUE TO MANEUVERABILITY ISSUES” の更新版です。

中国内の船舶交通量が多い海域、もしくは狭水道域で操船不能となる船舶のインシデントが、引き続き弊局に報告されています。

このようなインシデントの原因は以下に示す様々な要因によります。

1.0 推進機能喪失

このインシデントは、修理後、造船所を出た直後に発生しており、多くの場合、係留運転や海上試運転が十分に実施されておらず、結果、次港へ航行中に、推進力喪失を招く事が要因となっています。中国の狭水海域でこのような問題が発生すると、多くの場合、緊急停泊を余儀なくされ、その後の中国海事安全局 (MSA) による枠を広げた PSCO 検査が行われ、結果、拘留されることとなります。

推進力喪失の原因は、以下の事象を含む主機の問題です：

- 排気バルブが正常に作動しない；
- 燃料系統漏れまたは燃料油気化に伴う気泡による燃料管のつまり(エア/ベーパーロック)；
- 遠隔操縦装置の故障
- ガバナーの故障

2.0 燃料油切替

このインシデントは(燃料油)切替前の準備が不十分、不適切であることに起因し、結果、ディーゼル発電機エンジンのトリップが起こり、船舶の電源喪失につながります。

これらのインシデントは、中国の船舶交通量が多い海域、もしくは狭水道域に入る前に、すべての主機と補機の保守点検を(負荷等をかけた)厳しいテストで行うこと(でインシデントを防ぐ為)の重要性を示しています。このような観点から、船主、運航者、船長の皆様に以下を喚起します：

- 修理完了後、主機と操舵機の適切なテストは必須で、船舶交通量が多い海域、もしくは狭水道域に入る前に行う。
- 乗組員は、硫黄酸化物排出規制区域(SECA)に出入りする際や、緊急事態に対処する際の燃料油切替手順に精通している事。
- 設備や機械に不具合が見つかった場合、該当船級又は(SOLAS で義務付けられている)弊局への報告に加えて、その沿岸地域管轄局及び該当海域の中国海事局(MSA)に速やかに通知。
- 上海海事局(Shanghai MSA)がそのサイトに載せている、機器故障船の安全管理強化に関する[アナウンス](#)(中国語版のみ。)を参照。
- 中国での操船不能または推進機能喪失のインシデントは、船長が直接現地当局および弊局(inspections-hk@register-iri.com)に報告する要あり。

注) 本和訳はご参照頂き易い様に用意されたものでマーシャルアイランド海事局発行の公式文書ではありません。本和訳とマーシャルアイランド海事局発行の公式英語版内容に齟齬が生じた場合は常に英語版を正とします。

本船舶保安通知は、毎年弊局によって審査され、特段の記載が無い限り、また置き換え、取り消しが無い限り、発行・更新から1年後に失効します。