

MARINE SAFETY ADVISORY No. 07-25J

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

SUBJECT: DETENTIONS IN CHINA DUE TO MANEUVERABILITY ISSUES

Date: 20 August 2025

本船舶安全通知は2024年発行のMSA No.05-24の更新版となります。

中国内の船舶交通量が多い地域、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。

- 舟山の造船所を出港し、CJK第3錨地から南京へ航行中、潤滑油圧力低下及び高温により主機停止。乗組員が潤滑油冷却器への油量を制御する三方弁を開放したところ、造船所での開放点検整備後、間違った向きに復旧された事が判明し修正が必要となった。
- 上海の南港ターミナルを出港後、ジャケット冷却水及び潤滑油温度高により、主機減速。操縦性喪失により、Lingang Main Fairway area L11 ブイにおいて航行に支障をきたした。本船は港内で高低位シーチェストのフィルターを清掃後、高位シーチェストを使用。しかし、その港内は高密度沈泥域であった為、シーチェストフィルター及び潤滑油クーラーの内蔵フィルター目詰まり発生、本船停止後再度清掃する事になった。本船はこの港に初寄港であった。
- 広州到着後、主機燃料を VLSFO に変更し、パイロット乗船前に通常の pre-arrival エンジンテストを実施。パイロット乗船後、船速上昇するにつれて主機速度低下。燃料油噴射ポンプ No.1 のプランジャー/パレル固着の為、燃料ラックとポンプの交換が必要となった。プランジャーとパレル間の摩耗進行した為、スラッジや固着物が徐々に蓄積。前回オーバーホール以降の運転時間は 13,720 時間で、エンジンメーカーの推奨間隔である 16,000 時間に近づいていた。Pre-arrival エンジンテスト時、機関当直員は備付けサイトグラスより燃料ラックの動作及び燃料ポンプの状態を確認していなかった。
- 香港から蛇口へ向けて航行中(パイロット乗船)、主機停止にて錨泊。LSMGO からLSFOへの燃料切替中に、発電機2号機と3号機の燃料油圧低下、数分でブラックアウト、主機停止に至った。電源復旧後、不安定な燃料油圧により主機は3回始動に失敗し、インターロック作動の元再起動不能となった。主機燃料はLSFOからLSMGOに切替え、エンジンメーカーによる遠隔支援により「起動ブロック」状態が解除された。

本船舶安全通知は、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。

MSA No. 07-25J

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。

これらのインシデントは、全ての主機および補機の適切な整備と徹底した試験・運転の重要性を示しています。こうした観点から、弊局は船主、運航者、および船長に対し、以下の点に注意を喚起します：

- 造船所を出港の際、若しくは主機の修理後は、漏洩や組立不良を確認する為、時間を掛け徹底した係留試験若しくは、海上試運転が必要。主機数回の起動だけでは、問題発見には不十分。このような試験・試運転は中国内の船舶交通量が多い地域、もしくは狭水道域航行前に行う事。さもないと、中国狭水道域航行中に推進力の喪失につながる事象が発生した場合、緊急停泊せざるを得なくなり、その後、中国海事局 (MSA) による調査(拡大 PSC 検査を含む) が行われ、通常は拘留 (Detention) となる。
- 乗組員は、河口域の港湾では高沈泥の可能性があり、それは季節的な要因もある事を認識しておく事。そのような場合は、適切なシーチェストを選択し、海水フィルターの清掃頻度を増やす事。
- まだ実施されていない場合、計画保守手順 (planned maintenance) を実施し、計画に従って主機ジャケット冷却水と潤滑油クーラーおよび各々のフィルターを定期的に清掃。
- 燃料油切替前の準備不足若しくは不正確性の為、発電機がトリップし、結果として電源喪失した事例があり。乗組員は、硫黄酸化物排出規制区域 (SECA) への入出時に燃料油切替手順を熟知しておく必要あり。
- 乗組員は、主機の停止および停止後のリセット機能を含む、あらゆる主機緊急事態に対処出来る様学習する必要あり。
- 本船機器に不具合発生した場合、船級協会または弊局へ報告する事 (SOLAS 要求) に加え、沿岸国および中国海事局 (MSA) にも速やかに通知する必要あり。
- 中国域内での操船不能若しくは推進喪失のインシデントが発生した場合、船長は直接現地当局並びに弊局 (inspections-hk@register-iri.com) へ報告する事

MSA No. 07-25J