

MARINE SAFETY ADVISORY No. 13-26J

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

SUBJECT: DETENTIONS IN CHINA DUE TO MANEUVERABILITY ISSUES

Date: 9 September 2026

(MSA No. 07-25は廃版となります)

弊局は中国における交通量の多い海域や狭水道において、船舶が適切な操船を行うことができなくなったとの報告を引き続き受けています。このような事案により船舶が拘留 (Detention) されるケースが本年に入り増加しており、その主な要因として以下の事項が挙げられます:

- 本船は、CJK錨地から江陰 (Jiangyin) へ向けてパイロット乗船の下で航行中、主機関の減速 (スローダウン) が発生し、タグボートの支援を受けて常熟港 (Changshu) に投錨することを余儀なくされた。
PSC検査官は、本船が長江 (Yangtze River) において自由に操船できない状態にあったことから、航行の安全に対する危険 (danger to navigation) であると判断した。主機関の減速は、第7シリンダーの排気弁アクチュエーター用逆止弁の故障によるものであり、その原因はラバーシールの損傷であった。
- 本船は舟山 (Zhoushan) の造船所において主機関の過給機のオーバーホールを実施した。その後の海上試運転中に過給機が故障し、潤滑油低-低圧警報 (Lubrication Oil Low-Low Pressure Alarm)、主機関が自動的に減速 (スローダウン) した。造船所へ戻った後に実施された調査の結果、過給機軸受およびそのシーリングカバーを含む部品の組立てが不適切であったことが判明した。
- 本船は京唐港 (Jingtang) での荷役作業を完了した後、離岸作業中に主機関が操縦指令に応答しなくなった。タグボートの支援を受けて、本船は調査のため再び岸壁に着岸した。調査の結果、空気始動装置に不具合があることが判明した。この不具合を是正するため、エアディストリビューター、始動弁、制御弁のオーバーホールを実施し、併せてシステム内に滞留していた水分を排出した。
- 主始動空気圧縮機No.1 が故障、Dispensationが与えられていた。しかしながら、本船は厦門 (Xiamen) 入港時の入港申告書において、その件を港湾当局へ報告しなかった。さらに、主空気槽の圧力計接続部から空気漏れが発生していたため、主始動空気圧縮機 No.2 単独では必要な空気需要を満たすことができなかった。その結果、主機関を始動することができなくなり、本船は拘留 (Detention) されたが、その主な理由は報告漏れ (failure to report) であった。

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. 13-26J

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。

- 連雲港 (Lianyungang) を出港中に主機関故障が発生した。
航路が狭く、かつ安全に投錨できる海域がなかったため、本船は再び岸壁へ着岸した。
調査の結果、3気筒の燃料噴射弁が固着していたことが原因であることが判明し、これらの弁についてオーバーホールが必要となった。
- 張家港 (Zhangjiagang) を出港後、CJK深水航路をパイロット乗船の下航行中、第4シリンダーカバー・ジャケットに亀裂が発生、高温冷却水が漏洩し主機関が停止した。本船は調査および修理のため投錨した。調査の結果、亀裂の原因は金属疲労または熱応力によるものである可能性が高いと考えられた。
- 本船は、南通 (Nantong) の造船所を出港し、パイロット乗船下で航行中に主機関が停止した。
調査の結果、シリンダ注油器からシリンダライナへのシリンダ油の供給量が不足していたことが判明した。シリンダへの損傷を防止するため、潤滑システムの詳細な点検および作動確認を実施する目的で主機関を停止した。
- 本船はバンカリングのため舟山 (Zhoushan) に寄港したが、出港準備中に始動空気圧力を13 bar以上まで上昇させることができなかった。調査の結果、主始動空気圧縮機 No.1の第1段および第2段バルブに不具合があり、主始動空気圧縮機 No.2の第1段ピストン、ライナおよびブロックが破損していることが判明した。そのため、本船は交換部品の到着を待つ間、出港が遅延した。
- 洋山港 (Yangshan) において水先案内人乗船下で着岸操船中、修理のため緊急投錨を余儀なくされた。ターニングギアのインターロックスイッチの不具合により主機関が故障。さらに、本件は過去6か月間で2度目の主機関故障事案であったため、本船は今後、PSCによる重点的な検査対象となる可能性。
- 本船は、南通 (Nantong) の造船所を出港し、水先案内人乗船下で航行中、主機作動油油圧ポンプに接続されたフレキシブルホースのボルトの緩みにより、軽微な油漏れが発見された。予防措置として、本船は投錨地へ引き返した。この漏油は、主機回転数をHalf Aheadまで上げ、当該ポンプが通常の運転圧力下で独立運転を開始した後に初めて確認された。
- 董家口 (Dongjiakou) を出港する際、主機関を始動することができなかった。
調査の結果、燃料油ヒーター上部エンドカバーの接合部に取り付けられたガスケットが破損し、燃料油が漏洩したことにより燃料圧力が不足したことが原因であることが判明した。
- 本船は、天津錨地 (Tianjin Anchorage) からパイロット乗船のもと入港中、主機関の回転数を増加させた際にシリンダライナから冷却水漏洩が発生したため、錨地へ引き返した。
- 本船は、上海の北航路において操船中に主機関故障が発生したため、拘留 (Detention) された。
調査の結果、この故障は主機第5シリンダーの燃料ポンプ吸入弁の漏洩に起因するものであることが判明した。

MSA No. 13-26J

これらの事例は、主機および補機のすべてについて、十分な試験・確認を伴う適切な保守整備が極めて重要であることを示しています。したがって、弊局は船主、運航者および船長に対し、以下の事項について改めて注意喚起します：

- 造船所を出港する際、または主機関の修理後には、漏洩や組立て不良の有無を確認するため、十分な時間をかけた係留運転または海上試運転を実施する必要がある。
数回のエンジン始動確認だけでは、このような不具合を発見することはできない。
これらの試験は、中国の輻輳（ふくそう）海域や狭水道へ進入する前に実施されるべきである。
さもなければ、中国の狭水道を航行中に推進力喪失につながる不具合が発生した場合、緊急投錨を余儀なくされることが多い。
その後、中国海事局（MSA）による調査が実施され、拡大PSC検査を含む詳細な検査の結果、拘留（Detention）やオフハイヤーにつながる場合が少なくない。
- 計画保守手順を確実に実施するとともに、上記事例で報告された各種機器故障の内容を踏まえ、このような故障はあらゆる船舶で発生し得ることを考慮し、点検・整備間隔を適切に見直し、必要に応じて調整しなければならない。
- 設備または機器に故障・不具合が発見された場合には、船級協会（Class）または弊局 technical@register-iri.com への報告に加え、沿岸国当局および現地MSAにも速やかに通報しなければならない。これはSOLAS条約の要求事項である。
- さらに、中国において操船不能または推進力喪失の事案が発生した場合には、船長は当該事案を現地当局および弊局 inspections-hk@register-iri.com へ直接報告しなければならない。

MSA No. 13-26J