

中国 MSA は、商船と漁船の衝突防止のための最新安全ガイドラインを発表

2021年4月27日、中国 MSA (Maritime Safety Administration) は、添付のように、中国沿岸海域での商船と漁船との衝突を防止するための最新の安全ガイドラインを発表しました。

MSA が推奨する特別な注意事項

ガイドラインでは、MSA は商船とその船長に、漁場を避ける航路を採用し、見張りと安全航行に十分な注意を払うように注意を促しています。さらに、これまでの衝突事故に基づいて、MSA は特に商船とその船長が次の事項に注意を払うことを示唆しています。

(1) 8月と9月に漁業制限が解除されたとき、漁船が最も活発に活動する時期です。

(2) 衝突が多く発生する時間帯は、2300時から0400時の間です。

(3) 錨泊中の漁船は、定期的な監視を怠ったり、灯火や信号を表示せず、また AIS をオンにしない場合があります。そして漁網やそのマークが、AIS やレーダー信号、及び ECDIS の使用に干渉したりする可能性があります。

(4) 漁船は通常、約3ノットの速度で漁業作業を行っており、操縦性能が制限されています。早期の避航措置を講じる必要があります、1マイル以上の距離をもって通過することを勧めます。

(5) 衝突は、たとえわずかな接触であっても、漁船の損傷や沈没を引き起こす可能性があり、商船の船橋ではそのような結果に気付かない可能性があります。近距離で通過する場合、乗組員は衝突、波による損傷あるいは船舶の吸引作用がないように細心の注意を払う必要があります。

(6) 中国の港に寄港せずに韓国または日本に向かう船舶は、中国の沿岸海域から離れるようにするため、台湾の東海域を航行することを勧めます。

緊急救助に関する特別の要求

MSA はまた、衝突に関わった船舶とその乗組員に対し、衝突が発生した後、エンジンを停止し、緊急救助を実施するよう強く要請します。MSA は、船舶が救助をせず現場を離れることを禁じています。当て逃げしたどのような船舶でも、最新の船舶追跡技術によって追跡することが可能です。

当事務所のコメント

MSA ガイドラインは、これまでの漁船との衝突において、可能性が高いと思わ

れる原因を反映しており、中国の沿岸海域を航行する際の商船とその航海士にとって有用であり、また、実用的であると考えています。

特に、2等航海士の当直中に衝突が多発しているため、夜間当直中に中国の漁場を航行する際には、全ての2等航海士はリスク意識を高めることを強く推奨します。最近の衝突事故で、フィリピンの2等航海士と当直の甲板手は、漁船が自分たちの船に向かって航行していることに気づいており、衝突が発生しました。しかし、彼らは漁船の状態を確認するために船を止めず、また救助をせずその場を立ち去るという重大な過失がありました。その結果、漁船は沈没し、乗組員12名が行方不明になりました。MSAは、VDRデータ（特に音声記録）に基づいて、商船が当て逃げしたと結論付け、2人の乗組員に対する刑事告発のために中国沿岸警備隊に事件を提出しました。船舶は中国から出航する前にMSAと沿岸警備隊によって7か月以上拘留され、2人の乗組員は刑事告発のために中国に未だ拘留されています。

このような状況を鑑み、中国沿岸における衝突事故を防止するため、P&Iクラブ及び船主は、本MSAガイドラインを船長及び乗組員に配布することを強く推奨します。

(Wang Jing&Co 厦門事務所、LI Rongcun 及び YANG Dongyang による)