

JAPAN P&I NEWS

No.886-17/04/21

外航組合員各位

中国-福建海域における濃霧時期の警戒勧告

題記の件に関し、中国のコレスポンデント Huatai Insurance Agency & Consultant Service Ltd. (Huatai)より添付のサーキュラーを受領しましたのでご参考に供します。

福建省沿岸では毎年2月から5月まで霧のシーズンが続き、最近では1週間の間に霧が原因の海難事故が4件発生したとのことです。

付近を航行する船舶は、視界制限下の航行規則を厳守し十分ご注意ください。

本船のご安航をお祈りいたします。

以上

日本船主責任相互保険組合

ロスプリベンション推進部

Tel: +81 3 3662 7229

Fax: +81 3 3662 7107

E-mail: lossprevention-dpt@piclub.or.jp

Website: <https://www.piclub.or.jp>

添付 1 : Huatai Circular PNI 1704

添付 2 : 当組合試訳



CHINA RE

华泰保险经纪有限公司

HUATAI INSURANCE AGENCY & CONSULTANT SERVICE LTD.

Circular Ref No.:PNI1704

Date: 20 April 2017

Dear Sir/Madam,

Subject: Precautionary Recommendations and Local MSA Control Measures in Fog Season around Fujian Waters, China

(This circular is prepared by Huatai Xiamen office)

According to information released by Fujian MSA, four maritime incidents occurred in the past week along the coast of Fujian province, all of which resulted from poor visibility during navigation in fog. For your easy reference below is an illustration of the incident locations.



Fog season lasts from February to May along the coast of Fujian province and dense fog has great impact on ship's navigation safety

Statistics published by Fujian maritime authorities from the year 2011 to 2015 reveal that 16% of the human errors that caused maritime incidents in Fujian waters were violation of relevant provisions regarding navigation in fog. Meanwhile, poor visibility is the leading environmental factor, which leads to 29% of collision incidents.

Precautionary Recommendations during Navigation in Fog

1. Sufficient preparation

1) Before entering foggy area, ships should ensure full compliance with relevant provisions of COLREGS 1972 and SMS and meanwhile record the measures taken in Deck/Engine Log Book and Bell Book. The master should supervise the officers to ensure all navigational instruments, fog signals, navigation light, drainage and water tightness equipment work in good order.

2) Weather forecast/fax, navigation warning, fog alarm should be timely checked and the master should be familiar with the fog situation, characteristics of navigation area, tidal trend and navigation density etc. The master should also make contingency plan and explain it to relevant personnel.

3) The watchman should maintain a proper look-out, and determine whether the ship is entering into foggy area and whether the visibility is deteriorating or not, based on the change of light, horizon, wind direction and target etc.

2. Recommendations during navigation in fog

1) More watchmen should be engaged at the bridge or bow when passing through the coast, high navigation density area, narrow waterways or other complex waters in fog. Watchmen shall report any suspicious situation to the bridge timely.



2) The bridge should be quiet, with any noise to be avoided so as not to hinder the officers' hearing. The officers must employ every effective means to maintain proper look-out and open the doors and windows in bridge if necessary.

3) The ship shall at all times maintain a safe speed so that proper and effective actions could be taken to avoid collision incident.

4) The ship shall make full usage of AIS, radar, VHF and other navigational instruments to obtain nearby ships' information and track their movements, give navigation warning to them if necessary.

5) The bridge should be under the command of the master, and the M/E should be on standby status upon receiving master's order. Auto-pilot should be prohibited.

6) In the event that ship's safety would be affected, the ship shall take priority to anchor at proper water or proceed to the nearest anchorage, display the correct lights, shapes and sound the whistle.

7) There is no give-way vessel or stand-on vessel during foggy navigation, so any anti-collision action shall be taken at earliest stage.

8) Fixed fishing area in the sea should be taken into consideration while designing the route. Fishing nets or fishing boats should also be carefully noted throughout coastal navigation.

9) When sailing within port waters, the ship should also comply with the authorities' requirements on navigation in fog, especially follow the instruction of VTS, and take preventive measures timely.

MSA's Temporary Control Measures under Restricted Visibility Condition in Fujian waters

1.Xiamen Port

When the visibility is less than 1,200 meters in the port, large ships and DG ships are forbidden to sail inbound or outbound.



2. Quanzhou Port

The restricted visibility for ships varies according to ship types:

- 1) VLCC is forbidden to sail when the visibility is less than 2 nautical miles.
- 2) LNG carrier is forbidden to sail when the visibility is less than 2000 meters.
- 3) Other ships are forbidden to sail when the visibility is less than 1000 meters.

3. Fuzhou Port

1) Visibility in the range of 1000 -1500 meters

- a. DG ships are forbidden to sail;
- b. The sailing of large towing fleet as well as maneuvering restricted ships are forbidden;
- c. Work ships must clear from the channel immediately;
- d. Sea trial is forbidden.

2) Visibility in the range of 500-1000 meters

All ships are forbidden to sail inbound or outbound of Luoyuan Port, Songxia Port and Jiangyin Port except public service ships or ships that engage in emergency/salvage operations.

MSA Emergency Call

Ships could contact the MSA via their Emergency Call at +86 12395 in any emergency conditions at sea.

Hope the above is of assistance. If you have any query, please contact our Xiamen office directly via below contact details:

Attn: Ms. Tracy Zheng/Ms. LinaGao/Mr. Dongyao Huang

Tel: 86 592 2123223

Fax: 86 592 2681235

Email: pni.xm@huatai-serv.com

Duty phone: 86 150 6077 2037

Best regards,



Cui Jiyu
Vice President

Circular Ref No.:PNI1704

Huatai Insurance Agency & Consultant Service Ltd.

2017年4月20日

中国 福建省沿岸海域における濃霧時期の警戒勧告ならびに管轄 MSA による対応策

メンバー各位

福建省の MSA が発表した情報によりますと、福建省沿岸では、過去 1 週間で 4 件の海難事故が発生しており、その全てが霧中航行中、視界不良に起因していました。海難事故の発生場所は以下の図を参照して下さい。

福建省の沿岸海域における濃霧の時期は例年 2 月から 5 月まで続きます。濃霧は本船の安全航行に大きな影響を与えます。

福建省の海事当局が 2011 年から 2015 年までに公表した統計によれば、福建省の沿岸海域において、人為的ミスが海難事故を引き起こしたケースの内 16%が霧中航行中の関連規定違反によるものでした。その一方で、視界の悪さを主因とする事故は、衝突事故の 29%にのぼっています。

霧中航行時の警戒勧告

1. 十分な準備

- 1) 霧の濃い海域に入る前に、各船は COLREGS (海上衝突予防条約) と SMS (安全管理マニュアル) の関連規定を完全に遵守すること。一方でデッキログブック、エンジンログブック、ベルブックに本船でとった行動を記録する。船長は、航海計器、霧中信号器、航海灯や、排水および水密設備が正常に機能するよう、航海士を監督する必要があります。
- 2) 気象予報ないし同ファックス、航行警報、霧警報をタイムリーにチェックし、霧の状況、航行海域の特性、潮汐の動静、航行船の数などに精通する必要があります。船長は緊急時対応計画を作成し、関係乗組員に十分説明するする必要があります。
- 3) 当直員は適切な見張りを維持し、光、地平線、風向、目標の変化に基づいて、本船が霧中に入ったかどうか、視界が悪化しているかどうかを判断する必要があります。

2. 霧中航行時の勧告事項

- 1) 沿岸海域、船舶の輻輳海域、狭水路またはその他霧中に複雑な水路を通行する場合には、より多くの見張り要員を船橋あるいは船首に配置する必要があります。見張り要員は疑わしい状況を察知した場合、タイムリーに船橋に報告しなければなりません。
- 2) 当直航海士の聴覚を妨げないように、船橋では静かにすることを心掛け、騒音の発錆を避けて下さい。当直航海士は、適切な見張りを維持し、必要に応じて船橋の窓やドア開けるなど、あらゆる有効な手段を採らなくてはなりません。
- 3) 本船は衝突を回避するための、適切かつ効果的な操船が行えるように、常に安全な速度を維持しな

ければなりません。

- 4) 本船は AIS、レーダー、VHF、その他の航海計器を十分に活用して、近接する船舶の情報を取得し、その動きを追跡し、必要に応じて航行警告を与えるべきです。
- 5) 船橋は船長の命令の下に機能しなければならず、主機は船長のオーダーを受けて S/B 状態にすべきです。また自動操舵は禁止すべきです。
- 6) 本船の安全に支障が及ぶと想定される場合は、適切な海域に錨泊するか、最寄の錨地へ向かい錨泊した上で、規定の灯火、形象物を掲揚しホイッスルを鳴らすべきです。
- 7) 霧中航行中は、避航船や待機船のルールが機能しないため、初期の段階で、衝突予防措置を講じなければなりません。
- 8) 航路計画を立案する際には、海域内の固定漁網を考慮する必要があります。沿岸海域を航行する場合は漁網、漁船に対する十分な注意が必要です。
- 9) 港湾水域内を航行する際は、霧中の航行に関する当局の要求事項、特に、VTS の指示に従い、時を得た予防措置を採る必要があります。

福建省沿岸海域における制限された視界条件下での MSA の一時的な管理措置

1. 厦門港 (Xiamen Port)

港湾の視界が 1,200 メートル未満の場合、大型船と危険物運搬船は入港または出航を禁止されます。

2. 泉州港 (Quanzhou Port)

視界による船舶の制限は、船の種類によって異なります。

- 1) 視界が 2 海里 (約 3700m) 未満の場合、VLCC は航行が禁止されます。
- 2) 可視性が 2000 メートル未満の場合、LNG 船は航行が禁止されます。
- 3) 他の船舶は、視界が 1000 メートル未満の場合には航行が禁止されます。

3. 福州港(Fuzhou Port)

1) 視界が 1000～1500 メートルの範囲の場合

- a. 危険物運搬船は航行することを禁じられています。
- b. 大型曳船の航行や操縦制限付きの船舶は航行が禁止されています。
- c. 作業船は、直ちに航路から出ていく必要があります。
- d. 海上試運転は禁止されています。

2) 視界が 500-1000 メートルの範囲の場合

緊急時または救助作業に従事する公共船または船舶を除き、すべての船舶は、Luoyuan 港、Songxia 港、Jiangyin 港の入港または出港を目的とした航行を禁止されています。

MSA 緊急連絡先

船舶は海上の緊急事態において+86 12395 の Emergency Call 経由で MSA に連絡することができます。

Cui Jiyu

Vice President

Huatai Insurance Agency & Consultant Service Ltd.