

損害防止サーキュラー No.11-09

シンガポール水域における危険な錨泊

Maritime and Port Authority of Singapore (MPA)は最近シンガポール水域内の危険な錨泊という問題を議論するためにP&Iクラブの代表との会合を招集した(脚注1)。

シンガポール港内に錨泊しない船舶は、商業上の理由のため、港外(OPL)に錨泊することを選択している。錨泊のために使用される東西のOPLは、しかし、港の境界線とシンガポール海峡の通航分離帯(TSS)の間に位置するかなり狭い水域である。これらの水域は補油、補給品積込、乗組員交代、修理や単に貨物荷役待機を目的とする船主にとって好まれているため非常に混雑することになる。混雑ゆえに何隻かの船舶はTSSに迷い込み、国際海上衝突予防法(COLREG)の違反となってしまう。

TSS内の錨泊によりCOLREG

Rule10(g)(脚注2)に違反した船舶については、それぞれの船籍国の管理機関に通告しているとMPAは述べている。シンガポール政府機関は又、COLREG違反であることに対して警戒水域(Precautionary Area)に錨泊した船舶についても報告するようだ。



シンガポールでの補油は、OPL水域にて行われる傾向があり、バンカーの品質と数量双方に関するリスク要因は、より規制された港内にて運航しているサプライヤーから納入される場合よりOPL水域の方が高いと見られていることを知っておかなくてはならない。シンガポール港の西のセクターには又二箇所のバンカー用錨地があり、TSSに近くて便利であり、20,000GT以上の船舶の場合、24時間以内の停泊であれば港費を節約して補油できる。ガスタンカーとケミカルタンカー以外の船舶は11.5m以下の喫水であればこれらのバンカー用錨地では強制水先も免除される。

又、MPAは誤った投錨による海底ケーブルへの損傷の幾つかの例を指摘してP&Iクラブに対してこの問題について警鐘を鳴らしている。船舶が海図上にあるケーブルやパイプラインにあまりにも接近して錨泊した場合には、もし何らかの損傷が生じたならば船舶に対してクレームすることが可能となるようケーブルやパイプラインの所有者に船舶の詳細が知らされる。OPLは「ゆるい」定義であるが、東のOPLは北をジョホール港の港境、南をTSS西航帯とすると考えられる。この5マイルの長さの水域は非常に狭く、いくつかの海底ケーブルがその全長に走っていることを注意すべきである。

我々は又、TSSに錨泊したり、海底のケーブルやパイプラインへの損傷を生じた船舶に対して管轄権を有する政府が罰則を適用するとした合意を取り付けるべく、MPAがマレーシアやインドネシアの港湾当局と打ち合わせを行っているとの連絡を得ている。

For more information please contact Loss Prevention Manager Terje R. Paulsen, email terje.paulsen@gard.no or Loss Prevention Executive Marius Schønberg, email marius.schonberg@gard.no

The information is provided for general information purposes only. Whilst we have taken every care to ensure the accuracy and quality of the information provided at the time of original publication, Gard AS can accept no responsibility in respect of any loss or damage of any kind whatsoever which may arise from reliance on this information. www.gard.no

© Gard AS, August 2009

シンガポール沖の船舶の混雑問題は簡単に解決されないが、シンガポール港境界内に錨地の指定をを
求めることは常に可能である。

船舶はTSSや警戒水域に錨泊すべきではないし、海底のケーブルやパイプラインにあまりにも近づきすぎ
て投錨しないように注意が払われるべきである。ケーブルやパイプラインの通り道への投錨や、錨をこれ
らの装置上に引きずったことによる原因でおきた損傷へのクレームはクラブには非常に高いものとなる。

最近数ヶ月、ほとんどが東の水域であるがOPL水域内の錨泊中の船舶間での接触損害がいくつかおきて
いる。混雑している水域に停泊するためには十分な警戒が要求され、夜間の停泊はできるだけ避けるべ
きである。混雑したシンガポールのOPLのようなロケーションにおいては風や潮流は考慮されるべきであ
る。停泊当直は常時保たれるべきであり、機関は準備しておくべきである。当面シンガポール沖に停泊
するとき、キーとなるメッセージは**極度の警戒**である。

(脚注1) 会合は2009年6月26日に持たれた。

(脚注2) COLREG Rule 10 (g) は [A vessel shall so far as practicable avoid anchoring in a traffic separation scheme or in areas near its termination.](#)と規定しており、本邦で批准した国内法
海上衝突予防法 第十条
11は、船舶は、[分離通航帯及びその出入口付近においては、やむを得ない場合を除き、錨泊をしてはな
らない。](#)と規定している。

錨泊全般に関する情報は以下のGardの刊行物を参照

Gard News 193 [What if... ?' - Planning for the unexpected before an emergency develops](#)

Gard News 177 [Anchoring - Getting into a safe haven or into a potential disaster?](#)

Gard Loss Prevention Circular [No. 14-08: Anchoring and deteriorating weather conditions](#)

[Gard Guidance to Masters, section 2.14.3 Anchoring.](#)

For more information please contact Loss Prevention Manager Terje R. Paulsen, email terje.paulsen@gard.no or
Loss Prevention Executive Marius Schønberg, email marius.schonberg@gard.no

The information is provided for general information purposes only. Whilst we have taken every care to ensure the accuracy and quality of the information
provided at the time of original publication, Gard AS can accept no responsibility in respect of any loss or damage of any kind whatsoever which may arise
from reliance on this information. www.gard.no

© Gard AS, August 2009