

Gard Insight

ドゥアラ - あるサルベージ専門家の中央アフリカ入り口での経験



こちらは、英文記事「[Douala - memories of a salvage expert from the gateway to Central Africa](#)」(2015年5月7日付)の和訳で、原文は [Global Salvage Consultancy](#) の Jacob Hagendorp 氏の寄稿です。

今回の Gard Insight は、世界各地の航行の難しい港を紹介するシリーズの第一弾です。

ドゥアラ港は、近年座礁事故が多いことで知られています。今回の Gard Insight では、長年サルベージ事業に携わってきたある専門家による、同港に対する独自の視点をご紹介します。

航行過密地帯

ドゥアラ港は歴史ある港であるとともに、ここ数年は、チャド、中央アフリカ共和国、コンゴなどの中央アフリカへの入り口として発展を遂げています。アフリカ諸国からの原材料輸出货量が増大する中、同港は激しく混雑するようになり、場合によっては、数日ではなく数週間単位での遅延が生じることがあります。荷揚げが完全に終了していないのに、港外錨地への退去を求められることさえあります。

進入経路

港外錨地は比較的奥まった内海域にあります。報告によれば、錨地内は把駐水底が軟弱である上に、特に雨季には海流が極めて強くなることがあります。

港外錨地から港内へは、狭いウーリ川経由で進入します。ドウアラ港は港外錨地から約 12 海里離れています。船舶の移動は 1 日に 2 回と決められており、通常満潮時に行われます。

パイロット

パイロット乗船場所は、狭い水路(ウーリ川)の入口のすぐ外側のブイ#9 付近に設置されていますが、実際にはパイロットはもっと上流のブイ#14 と#15 の間、あるいは#22 と#23 の間から乗下船するのが一般的です。したがって船長は、狭い水路の入口部分をパイロットの案内なしで航行せねばならず、また出港する船と近距離ですれ違う状況が起こりえます。

パイロットは、通常、船が横付けされるまでは船上に留まります。係留スペースが限られているため、係船作業には通常よりも時間がかかることがあります。

水路の深さ

ウーリ川は、土砂堆積物が大量に沈殿する典型的な海洋河川です。そのため水深は絶えず変化しています。特に大潮の時期や雨季には水深が大きく変化します。雨季のピークである 8 月の平均降水量は 700mm 近くに達し、逆に乾季のピークとなる 12 月には平均降水量は 28mm 程度まで減少します。

水路内には浅瀬の位置を示すブイが設置されていますが、水路の中央付近ではブイ周辺の水深は海図に示される水深よりも浅いようです。喫水 8 メートル超の船舶の船長は、水路内では十分注意して航行するようにしてください。特にブイ付近を通過する際は注意が必要です。

港湾当局は浚渫船を用いて水路の水深の維持に努めています。しかしここ数年で座礁事故件数は増加の傾向にあります。

座礁事故

報告によると、ほとんどの座礁事故は、喫水 8 メートル超の船舶が出港する船とすれ違う際に発生しています。また、そのほとんどが水路の境界線を示すブイの内側で起こっています。さらに、柔らかい泥に乗り上げる形で座礁したものが大半であるため、事故発生後の最初の満潮時に港の曳船を使って簡単に離礁することができたようです。しかし、一部の船舶は長期間にわたり離礁できず、専門家による支援が必要になったものもありました。

現地のパイロットの知識は、座礁後の対応においても有用であるので、十分に活用すべきです。

サルベージ

港の曳船では引き揚げできないことが明らかな場合、サルベージ専門家の支援を要請することが推奨されます。サルベージスタッフらが乗船するまでには要請より数日を要することがあります。船長と乗組員はそれまでに、以下をはじめとする、必要な情報を収集しておくことが重要です。

- 満潮時・干潮時の喫水標 6 か所の測定。
- 満潮時・干潮時の主甲板から海底までの距離測定。
- ジャイロコンパスと磁気コンパス両方を用いて、一時間ごとに船舶の位置と方位を測定。
- タンク測深を実施し、その結果を記録。

座礁後できるだけ早い段階で、船主のエージェントが港湾当局とコンタクトをとり、座礁データを随時報告することを強く推奨いたします。こうすることで、無駄な引き揚げ作業が実施されないで済むとともに、サルベージスタッフとサルベージ専門家がサルベージ計画の細部について協議しやすくなります。

ビザ要件

カメルーン入国にはビザが必要なため、急に渡航できるものではありません。しかし、ドゥアラ国際空港到着時に船主のエージェント発行の乗船許可証を添えて手続きを行えば、その場でトランジットビザを取得できます。航空会社は、乗船許可証もしくは相当する書面のない限り、最終旅程をドゥアラとする便への搭乗を認めません。トランジットビザは 72 時間有効です。その後は船舶が港境界線内にある限りにおいて、現地のホテルに滞在するための寄港地上陸許可を取得することができます。ドゥアラ国際空港からの出国時には新たなトランジットビザの申請が必要で、その際、帰りの航空券の提示を求められます。

乗船について

座礁船に乗り込むには現地の高速ボートを使用します。利用料はそれほど高額ではなく 500～800 米ドル程度で、到着までの所要時間は通常 10 分以内です。

しかし、座礁船への乗船許可取得は場合により困難を伴う場合があります。例えば、引き揚げ作業中はサーベイヤーの乗船は認められていないほか、サルベージ専門家は引き揚げ作業をパイロットに段取りを任せて、目立つ行動を控えることが求められます。

有能なエージェント

ドゥアラ港には、通常の寄港時のロジスティクスを担当できる代理店は数多くいます。しかし、座礁事故においては、適切な能力を備えた人員が必要不可欠です。ドゥアラにおける Gard コレスポンデントの [BUDD Cameroon](#) のマネージャー Suzanne Moume 氏は、最近の数々の座礁事故対応において同港での影響力を発揮し、事態の早期の解決に導いてきました。

今回のドゥアラ港に関する記事の作成に際しては、Global Salvage Consultancy 社の Jacob Hogendorp 氏の協力をいただきました。ドゥアラ水路での座礁事故の増加についての注意を喚起する Gard Alert が発行されていますので、ドゥアラの最新の状況については、そちらでもご覧いただけます。¹

この Gard Insight の記事に関するご質問やご意見は、[Gard Editorial Team](#) または [ガードジャパン株式会社](#) までお願いいたします。

¹ Gard Alert「[ドゥアラ水路における座礁事故の増加](#)」(2015 年 5 月 27 日付)

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されています。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文と内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。