甲比丹航海記

Once a Sailor, Always a Sailor

075 号（05 Jun 2021）

コンテナー船・Uno Spirit

（Mar 1997 ~ Oct 1997）

前回乗船の多目的撒積み船 Bright Halo は何が原因で下船に至ったのか今だに思い出せませんが、多分、運航会社の担当社員と徹底的にソリが合わなかったのだと思います。

おそらく前任船長も同様な経緯で下船したのではないか？？？　何故なら、私が徳山で下船した時、運航会社からは社員二人が訪船してきました。　船長が二人、連続で理由不明のまま短期下船を申し出た、社内の責任ある地位の誰かが、コレは一寸おかしい、詳しく調べる必要があるな、と感じて社員を派遣したのでしょう。

どういうわけか、この社員は二人とも前任 M. M. 船長と同じ T 商船学校の後輩でした。

それが前任船長との確執に何か関係があったのかどうかは定かではありません、第一、前

任者が下船に至った詳しいイキサツも知らないのだから、言うこともナシ。
二人の船長が続けて短期下船してしまった、会社の上の方では一体あの船はどうなってんだ、と不審に思ったに違いありません。　しかし、派遣されたこの二人のように実務に携わる下役たちは曖昧なままにしておきたかった。　だから、私に対しての質問も要点のハッキリしない極めて曖昧なものでした。　ヘタに真相を追及すると矛先が自分たちに回ってこないとも限らない、それはコマル、要するに「現地に出向いて真相究明に努めた」という事実を残せばイイヤ、という事だったに違いない。
その一つのウラヅケとしては、この時、船はバース待ち（着岸予定の岸壁を他船が使用中で、着岸可能になるまでの待機）のため沖で錨泊していたのです。　彼等が本当にコシを入れて事情調査をする気なら、荷役がないヒマな沖待ち中に訪船して、ジックリ話を聞くべき、ですが、そうはしないで次の日着岸する迄無駄にホテルで待っていた。
彼等としては出張手当付きのイイ骨休め、だったに違いない。　私の後任者も既に到着していたのに、ボートで沖に送る事はせずホテルで待機、この事も大いなる不審、普通なら沖待ち中に船長も交代させておくというのが当たり前。　社員二人の思惑では、船長交代は極力短時間に済ませて船長間で余計な話題に及ぶのを避けたかった、ノカ。
もう一つの大きな疑問は、直接船員人事を仕切るマンニング会社社長は船長の連続下船の原因調査に一切関わらなかったこと。　これはオカシイ。　本当に船長二人の連続下船に関してのイキサツを調査したいなら、人事担当であるマンニング部門の責任者、即ち私の同期生を当てるのが道理ではないか？　そこを素通りして本社の若い二人を派遣するのはスジ違い。　それとも私の同期生自身が原因調査に関わることを避けたのか？
もっと疑えば、彼自身が本社ではケムたい存在で、だからこそマンニング会社に出向させられていたのか？　まあ、私としてもこんな会社で二度と働く気はなかったので、下船が決まった後となってはどうでもいい事。　というわけで、派遣された若い社員とも「ミ」のある話は何もなく、ハイ・サヨウナラ。　この同期生ともその後音信はナシ。
で、またもや履歴書数通を懐に中央区界隈をウロウロする羽目に・・・。
この頃は多くのマンニング会社の所在も頭に入っていたし、そういう何社かを訪問すればどこかで職にありつけることはホボ確実、職探しもそれ程難儀ではなくなっていました。
それだけこの頃既に日本人の上級船舶職員は人手不足になっていたのです。
だから殆どのマンニング会社では、最早便宜置籍船には船・機長二人の配乗がやっとで、とても一航・機士までは手が回らない、という状況になっていました。

同時に、それは経費節減につながる訳で、逆に各運航会社がそれを望んだ結果、慢性的人手不足に至ったというのが真相カモ。　問題は、十分な能力を持った外国人一航・機士が手配できるか否か？　何故なら、この頃フィリピン人船員の世界でも人材不足になっていて、頼りになるカバヤン一航・機士と同船することが滅多にないという状況でした。

その場合、船・機長二人だけで手落ちなく一船を仕切る人材を手当て出来るか否か？

これが運航会社・マンニング会社にとって新たな難題であるのは勿論、船上の全てに直接責任を持たされる当事者の船・機長にとっては一番頭の痛い所。

最近、日本の船会社所有の大型船があちこちで重大海難事故の発生に絡んだというニュースを良く目にします。　そして、それらに共通するのは、日本の船社の所有船ではあっても乗組員は船長以下全員が外国人である、という事。　日本人船長なら海難事故を起こさない、ナンテことは勿論言いませんが、これらの事故の原因が思わず耳を疑うようなケースも良く聞く話です。　要するに「極め付きの無責任」が事故の原因であることが多い。

例えば昨年モーリシャス沿岸の珊瑚礁に座礁した大型撒積み船の事故。

この事故の原因調査の詳細な公式発表はネット上では見つかりませんが、諸々の情報を拾って見ると、その多くは我々日本人船乗りの感覚としては信じがたい「安全意識の欠如が原因」としています。　現在の海運界では多くの船がこのレベルで運行されているのかと思うとオソロシイの一言に尽きます。

それはともかく、人材不足となれば当然の結果として人件費はカサむようになってくる。そこで更に経費節減に走れば、能力的には少々疑わしい人材でもガマンせざるを得ない、となるのが必然です。　その頃はそれほど切羽詰まった状況ではなかったにしても、各船社はフィリピン人船員に見切りをつけてもっと安い人材を採用する所が増えたのです。

アチコチ訪問している内、或る会社はベトナムのマンニング会社とタイアップしているとの事、新しい体験も悪くないじゃないかと、この会社と契約することにしました。

もう一つ新鮮味を感じたのは、この会社を仕切っている二人は私より十数年若い愛媛県Y商船学校の一期違いの航海科・機関科の先輩・後輩だったらしい。

この頃は元船乗りが経営するマンニング会社がかなり増えてきてはいましたが、こんな会社は初めて。　所在地は中央区のゴミゴミした下町の一画にある小さな貸事務所専用ビルの二階で、社員は彼等二人のほかは事務の女性一人だけ。　それに20平米ほどの事務室一部屋だけという超コジンマリ。　その時は当面乗船する船はなく、デハ、しばらくは待機という事で宜しく、という事になりました。

何日か後に電話があり、さしあたりベトナム人との混乗船では船長職のアキが出そうにない、フィリピン人との混乗でも良かったらすぐ乗船してもらえますが如何？とのこと。
まあ慣れ親しんだカバヤンとの混乗なら特に異存はないし、とにかく食いつなぐためには船に乗らなければなりません、いずれはベトナム・クルーとの混乗船を紹介してもらう確約をした上で、その船に乗ることにしました。　それがこんなコンテナー船。

コンテナー船のイメージとしては､その頃でさえ少なくても 2 万トン以上が普通でしたが、これはめったに見ない小さなサイズ。　最近では全長 400m 以上総トン数は二十万トンを軽く超えるものがザラにあるらしい。
ごく最近メディアを騒がせたスエズで座礁事故を起こした日本船社所有のコンテナー船も全長 400m、巾 59m、総トン数 22 万 4 千トンだったとか。　そして、この船の船長もモーリシャスでの座礁事故の船長と同一国籍だった。　だから、と言うわけではありませんが、コトホド左様に現在の日本海運の人材不足は極限に達している事は確かでしょう。
スエズ運河の場合はモーリシャスの場合と違って運河通航中ですから、当然、水先人が乗船していた、従って操船していた（操舵号令やエンジン制御などの号令を発していた）のは水先人だった筈。　しかし、法的には水先人は単なるアドバイザーと言う立場で、責任は全て船長にあるとされます。　この時も二人の水先人が乗船していたけれど、彼等がおかしたかも知れぬミスは勿論、その責任追及に関しては全く報道されていません。

確かに法上は「水先人は助言者」という事になっています、しかし、水先人が操船上の過ちを犯した（誤った号令を発した）場合、それが原因で事故発生に至るまでのごく短い時間に船長がそれを阻止することは可能か？　現実問題として、これは殆ど不可能と言わざるを得ません。　私も以前、ベルギーのアントワープ港で水先人の大ミスによって事故った経験があります。（事故の詳細は 051 号 Caspian Trader 参照）

その時も、マサに私にはなすスベがなかった、と言うのが事実でした。　世界中の水先人の全てが「頼りになる存在である」とは到底言い切れないのが実情です。

とにかく、20 万トンを超えるコンテナー船など、私のような化石船乗りには無縁の世界。それに比べるとこの Uno Spirit はチンマリで、なんともカワイイ姿、今どきは内航船でもこんなサイズのコンテナー船は少ないカモ。　コンテナー船としてはマズ最小サイズと言えるでしょう。　画像はベトナム籍 Vinafco 25、例の通り Uno Spirit は売船・改名の繰り返しです。　次の仕様書ではフィリピン籍 Ocean Infinity となっています。

IMO number	9124914
MMSI	548223500
Name of the ship	OCEAN INFINITY
Former names	VINAFCO 25 (2016, Vietnam) LADY STAR (2003) UNO SPIRIT (2000)
Vessel type	General cargo vessel
Operating status	Active
Flag	Philippines
Gross tonnage	4159 tons
Deadweight	5778 tons
Length	97 m
Breadth	18 m
Year of build	1995
Builder	SHIN KURUSHIMA - TOKYO, JAPAN
Classification society	VIETNAM SHIPPING REGISTER
Home port	HAIPHONG
Owner	VINAFCO - HANOI, VIETNAM
Manager	VINAFCO - HANOI, VIETNAM
Description	OCEAN INFINITY is a General cargo vessel built in 1995 by SHIN KURUSHIMA - TOKYO, JAPAN. Currently sailing under the flag of Philippines. Formerly also known as VINAFCO 25, LADY STAR, UNO SPIRIT. It's gross tonnage is 4159 tons.

全長は 100m に足らず、総トン数は 4,159 トン。　例のスエズ運河の座礁船とは比較にな

りません。　ですが、こういう小さい船にはこのサイズでなければ入れない所に行ける、コンテナー専用埠頭でなくても OK、と言う利点もあり、それこそがウリなのです。

次の要目表は前の画像に添付されていたものです。

Photo Details

Captured:	January 08, 2014	Title:	VINAFCO 25
Location:	Saigon, Vietnam	IMO:	9124914
Photo Category:	General cargo ships built 1990-1999 (Over 3000gt)		

Description:
Vietnam flag, built 1995, gross tons 4159

Vessel Identification

Name:	Vinafco 25
IMO:	9124914
Flag:	Vietnam
MMSI:	574187177
Callsign:	3WFH

Former name(s):
- Lady Star (Until 2003 May)
- Uno Spirit (Until 2000 Jun)

Technical Data

Vessel type:	General Cargo
Gross tonnage:	4,159 tons
Summer DWT:	5,778 tons

Additional Information

Home port:	Haiphong
Class society:	Vietnam Shipping Register
Build year:	1995

これらの資料によると、Uno Spirit は私が乗船した 3 年後に売船され Lady Star に改名、その 3 年後、画像の Vinafco 25 になり、更に 13 年後にはフィリピン籍の Ocean Infinity になったという次第。　次は多分ベトナムのどこかで荷役中の Vinafco 25。

あのチンマリ姿の船もこうしてみるとマズマズの大きさにも見えます。　前にも言いまし

たが船のイメージは撮影アングルによって随分と違うものです。

こんな画像も見つかりました。　左前方が船腹の運航会社のロゴから見てベトナム籍だった時の Vinafco 25 でしょう。　写真を撮影した手前の船は不明ですが、多分これはホー・チ・ミン市のサイゴン港下流域を流れるサイゴン川を航行中の光景でしょう。

「ホー・チ・ミン市」「サイゴン港」という地名を聞くと、そこを流れる川はメコン川？と思いがちですが、実はホー・チ・ミン市内（サイゴン港）を流れるのはサイゴン川で、メコン川はこれより少し西側を流れて南シナ海に流れ込みます。

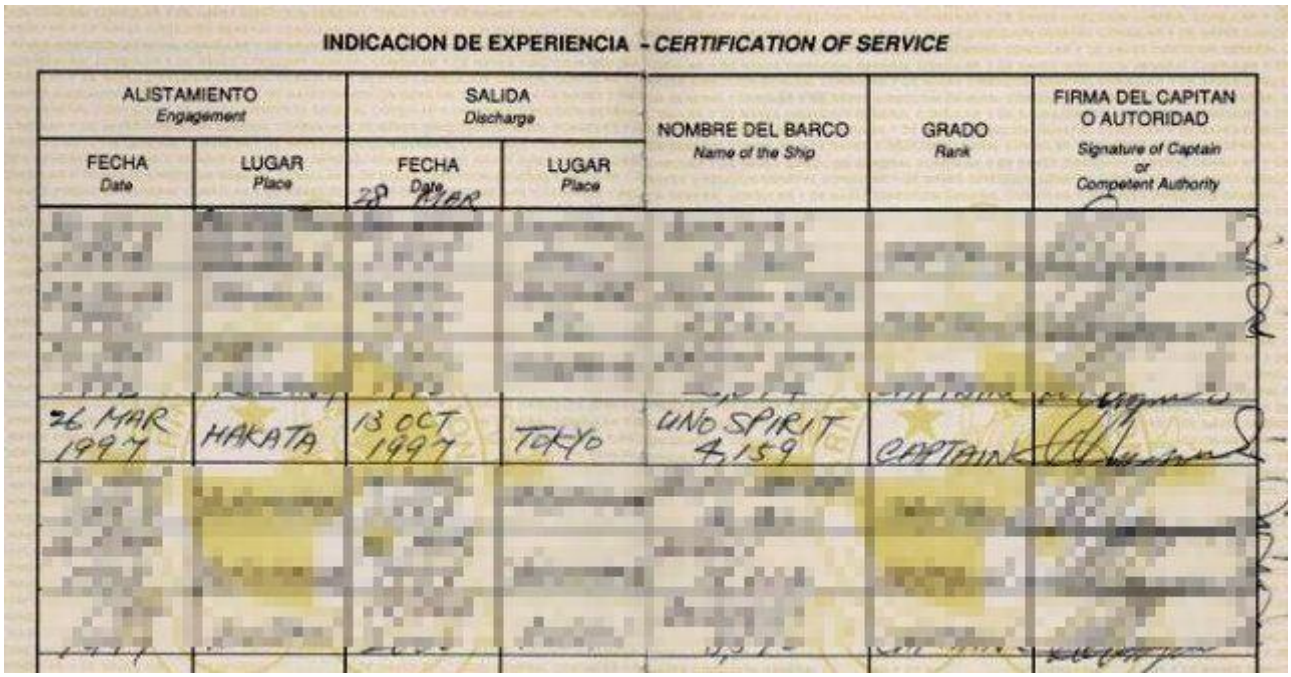
＊

さて私が乗船した当時の Uno Spirit は専ら日・中間のピストン航海でした。

東京を起点として大阪、博多そして中国の Qingdao（青島）の 4 港のみ、復航はこの順序を逆に博多、大阪そして東京まで、以上を約 20 日で一回り、この繰り返しです。

全く面白くない航海ですが、船のサイズもサイズだし、荷役もあまり難しい事がなく楽な仕事ではありました。　東京ではその頃フジテレビが移転してきたりして、お台場界隈の開発が進んでいました。　Uno Spirit の常用岸壁はこの繁華街にごく近い青海コンテナー埠頭でした。　お台場の街まで歩いて行ける至極便利なところで、その点では大満足。

次はいつもの通り ID ブックの記録。　この船への乗船地は博多港、下船地は東京港。



INDICACION DE EXPERIENCIA - CERTIFICATION OF SERVICE

ALISTAMIENTO Engagement		SALIDA Discharge		NOMBRE DEL BARCO Name of the Ship	GRADO Rank	FIRMA DEL CAPITAN O AUTORIDAD Signature of Captain or Competent Authority
FECHA Date	LUGAR Place	FECHA Date	LUGAR Place			
26 MAR 1997	HAKATA	13 OCT 1997	TOKYO	UNO SPIRIT 4159	CAPTAIN	

前出の画像はヴェトナム籍になってからのものですが、Uno Spirit の時はパナマ籍でしたから、この乗船履歴記載欄はおなじみのパナマの ID ブックです。

とに角、この頃の日本の船会社が運航する便宜置籍船はパナマ籍が多かったように思います。　少なくとも私の乗船した船は断然パナマ籍が多かったのです。

何故か？は知りませんが、多分、パナマ籍にする事が他の便宜置籍国より各種の利便性において最も勝っていたのでしょう。

そして、この船は前記の様に相変わらずフィリピン人船員の配乗が続いていました。

しかし、これも前述の様に乗組員の資質の点では決して満足のゆくものではありませんでした。　そういう船が Floral Lake 以降ずっと続いていたので、私自身、もうマトモなカバヤンと乗り合わせることはないのかな、と半ばあきらめ気分でした。

仕事の面では面白くも何ともない航海が続きましたが、約 20 日に一回、東京港に帰って来るというスケジュールは悪くはありありませんでした。

毎航海、パートナーとお台場でデート、です。　東京では常に一泊を確保されていましたからお台場や東京のあちこちで呑んだ後、定宿にしていた新橋駅近くの小ぶりのビジネス・ホテルに一泊を繰り返しました。　チョフサーにホテルの電話番号を教えておいて、船で何かあれば一時間以内に船に帰れるからネ、と言っておきました。　これで私も安心。

こんな航海は長く続いた私の船乗り稼業でこの船かぎりの経験でした。

もう一つ良かったことは半月ごとに日本へ帰って来るので、その都度新鮮な日本の食材が手に入った事。　そのせいもあってこの頃から私の船での男のダイドコが本格化してきた

のです。　それにはもう一つ理由があり、この時同船した M.H. 機関長は私より一つか二つ年長の人でしたが、彼もクッキング大好き人間だった、となれば、即、意気投合。

そんな機関長と同乗することは滅多にないので二人とも気合が入ったのです。

毎航海、博多と大阪では連れ立ってスーパーへ食材の買い出しに行き、東京では馴染みになった船食（船舶食料納入業者）に二人で相談して決めた食材を注文していたのです。

船にはカバヤン・コックが仕切るギャレー（厨房）とメス・ルーム（職員食堂）の間にパントリー（配膳室）があって、そこにも簡単な炊事用具があるので、そこを二人の専用ギャレーにして、仕入れた食材を使って二人で暇を見てはクッキングに励んだのです。

これは楽しかったですねー。　沿岸航海が殆どの航路ですから、私はノンビリとクッキングしている時間はごく限られていましたが、そういう時は機関長一人で大奮闘、美味しい食卓を用意してくれました。

その中で今も鮮明に覚えている美味は、彼の勧めで仕入れたアゲマキ貝。

これは、関西以西、特に九州の人にはなじみ深い食べ物であったらしいですが、私の様に生まれも育ちも所帯を持った後も、中部以東でしか生活してこなかった者には初めての食材でした。　調べてみると元々の主産地は有明海で、瀬戸内海の一部でも取れたらしい。

長崎県在住の M.H. 機関長がこの貝の事を良く知っていたのは当たり前ですね。

その有明海も一時は殆ど絶滅状態になり、その後、養殖した稚貝を放流して資源回復に努め、現在は少量の水揚げが可能になったとも聞きます。　しかし、最近たまにスーパーで見かける物は殆どが韓国産か中国産のものらしいです。

この貝をご存知の方には余計な事ですが、一寸見は関東でも知られている「マテ貝」に似ています。　アゲマキをマテガイと混同することもあるようですが、このように両者を並べてみると全くもって似て非なるもの。　左がマテガイ、右がアゲマキ。　貝の長さは10cm 前後で同じくらいですが、存在感が全然違いますね。　味も然り。

これを M.H. 機関長が初めて調理してくれた時にはその美味しさにビックリ。その時はごくシンプルな「吸い物」でしたが、その後、塩焼き、バター焼き、酒蒸しなど色々なレシピで楽しみました。　私たちがこれを見つけたのは博多のスーパーの一画でしたが、その時の物の産地が有明海かどうかは気にもしなかったので覚えていません。興味のある方はどうぞお試しを・・・。　一番のお勧めは「酒蒸し」カナ。

＊

この航海の唯一の外国の港は Qingdao・青島で、博多港からは次のマップの様に Yellow Sea を横断し、略一直線。

またもや、ですが、この街に関しては全く記憶が残っていません。この他に中国の港では別の船で Shanghai・上海にも何回か行きましたが、あの街の様子も全く記憶がありません。　多分、ノンビリ上陸して街歩きをした事がなかった、その気にさえならなかった、からでしょう。　この船で行った青島も多分同様だった？

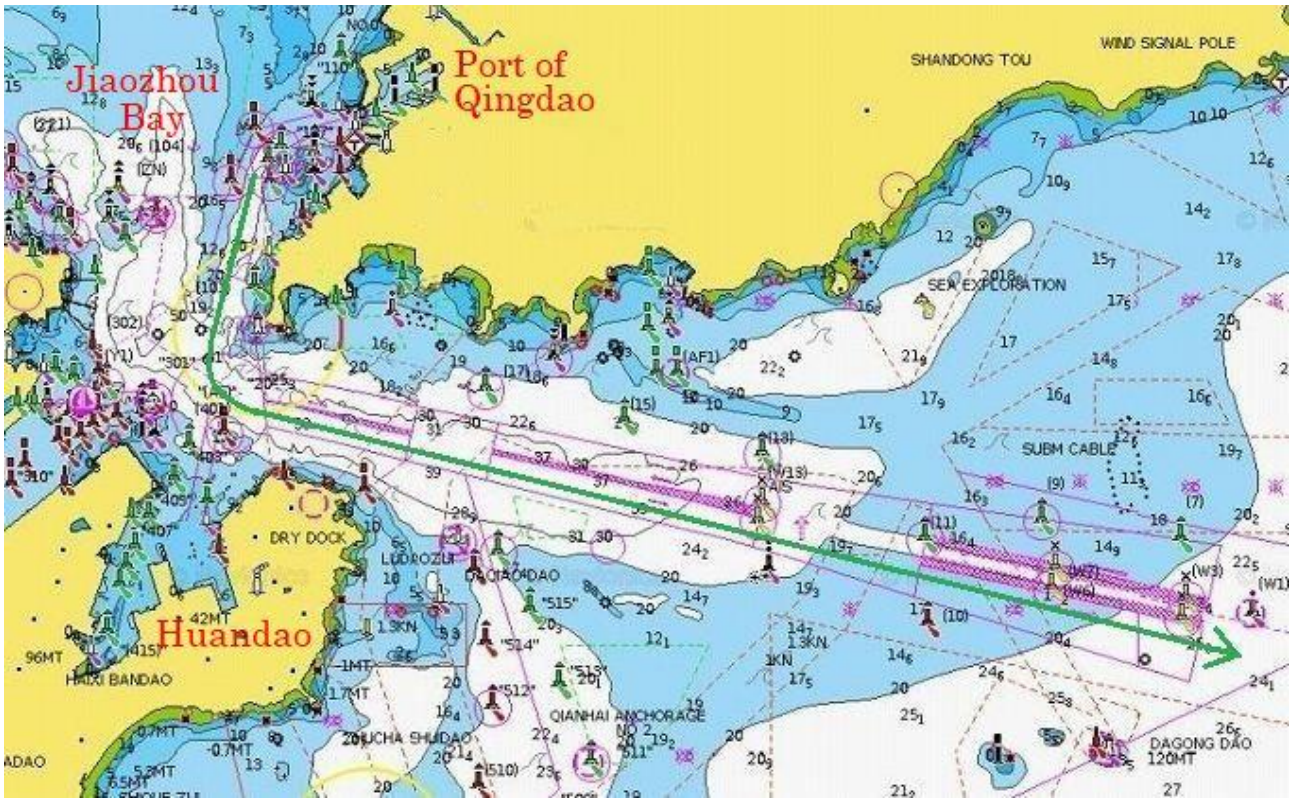
Hong Kong・香港は、丁度私が Uno Spirit に乗船していた時期に英国から中国に返還されました。　それ以前の英国統治の頃には何度も入港して、機会あるごとに上陸したので

その頃の香港については香港島の事も Kowloon・九龍サイドの事も良く覚えています。二階建ての路面電車や路線バスに乗ったり、香港島で一番高い山・ヴィクトリア・ピークに上ったり、街の屋台でエスニック料理を食べたり、楽しい思い出一杯です。

しかし、残念なことに、魅力にあふれていたその香港の様子も、現在では当時とは一変してしまったようです。　最近 TV で報道されているような香港では、上陸しても楽しい事はありそうもなく、仮に今、船で入港しても多分上陸はしないだろうと思います。

＊

そんな具合で、航海の様子も殆ど霧の中ですが、一つだけハッキリした記憶があります。一回り 20 日のスケジュールを何回か繰り返し、すっかりこの巡回にも慣れてきた頃の或る航海、青島港出港直後に一寸した事故にあってしまいました。



この海図は青島港から黄海・Yellow Sea に出る TSS・分離通航方式・Traffic Separation Scheme を示したものです。　図上のマゼンタ色の帯が道路で言えば中央分離帯に当たる部分で TSS では Separation Zone セパレーション・ゾー・分離帯と言います。

図の左上は Jiaozhou Bay・膠州湾、で青島市はこの湾をぐるっと取り囲んでいます。

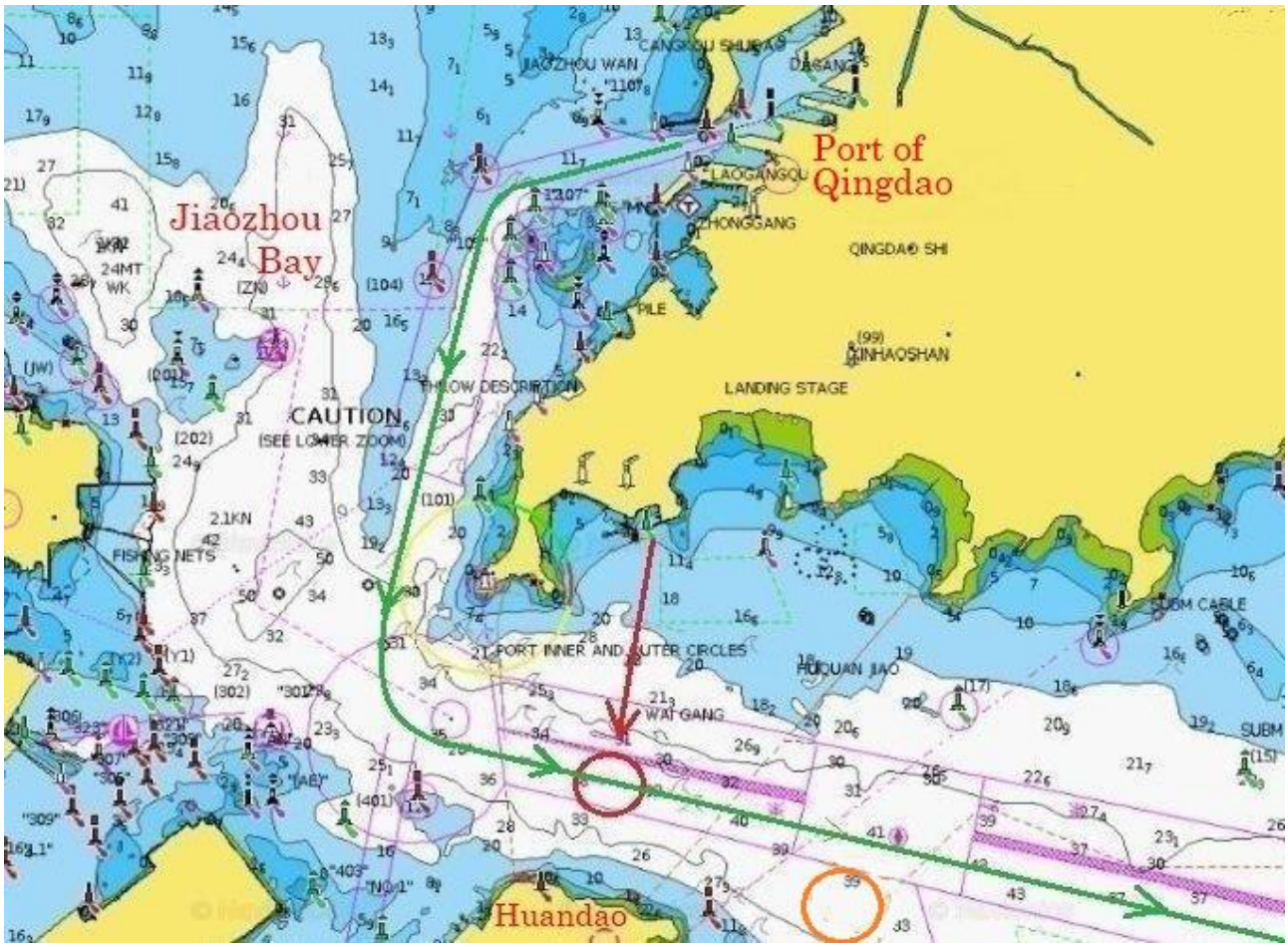
TSS は湾口部を西から東に向かって通過して黄海に出てゆきます。

左下はその青島市の南の一部 Huandao ファンダオ・黄島区と呼ばれる地域です。

現在は図の上部、市の中心（湾口北岸）から黄島区に至る Qingdao－Jiaozhou Bay Tunnnel という海底トンネルがあるようですが、Uno Spirit の頃はまだありませんでした。

青島港を出港した船は図に示したグリーンの線をたどって Yellow Sea に向かいます。

Uno Spirit で海難事故が起きた場所をもう少し詳しく見てみましょう。



青島港から離岸してグリーンの線に沿って海図下部の TSS に向かいます。　青島出港は深夜 2 時頃だったと思います。　水先人は離岸して港外に出た後、最初の左回頭が終わった辺りで下船、以後船長操船で南下し湾口に向かいます。

図の中央下部の湾口部に接近し、図に示したグリーンの線のように略直角に左転して TSS に進入しました。　その直後、赤色の円の地点で赤矢印の様に航路を横切ってきた無灯火の小型船が Uno Spirit の左舷船腹に衝突したのです。

当時、海上は当然真っ暗、無灯火の小型船を目視で発見するのは極めて困難。　衝突の一瞬前、レーダー監視を任せていた当直のセカンド・オフィサーから、画面の左前方に何やら小さい点のような映像があると報告を受け、双眼鏡でその付近を探してそれらしい無灯火の小舟の影を見つけたのですが、時既に遅し、その直後船体にごく軽い衝撃!!

すぐにエンジン停止、サーチ・ライトを点灯して周囲の海面をくまなく調べましたが何も見当たりません。　そこで直ちに VHF 電話で VTS＝Vessel Traffic Service 船舶通航業務の管制局に今起きた事実と本船現在位置を通報しました。　すると、管制官からは図の下

辺のオレンジの円付近で投錨して待つようにとの指示がありました。
錨地に向かいながら甲板部全員を動員して本船船体外板をくまなく調べ、船底部のタンク全ての測深も続けて異変がないか確かめました。　幸い、左舷外板を初め船体に目立った損傷は認められず、タンクの測深値にも変化はありませんでした。
レーダーにとらえた映像の弱さと、双眼鏡で一瞬捉えた小さな影、本船船体に生じたショックの軽さ、などから、対象の船はごく小さい木造船だと推測できましたが、現物を見ない事には断言はできません。
上の図ではオレンジ円のすぐ右上にパイロット乗下船位置（マゼンタの小円にダイヤ型のマーク）がありますが、Uno Spirit では青島港出港後最初の左カーブを過ぎたあたりでパイロットは下船していました。　その頃はそれが普通だったのか、又は Uno Spirit のサイズがそれで充分と言う事だったのかは今となっては判然としません。　とにかく現在はオレンジ円付近までパイロットが乗船することになっているようです。
この時もこの海域を熟知したパイロットが乗船していれば無灯火の小型船が横行する事は百も承知だったでしょうから、この事故も避けられたのかもしれません。
とにかく、VTS 管制局からの指示の通りオレンジの円迄移動してそこに投錨しました。
待つほどもなく港湾警察か水上警察か、この頃はまだ海警局と言う名前ではなかったと思いますが、要するに日本なら海上保安庁に相当するであろう官憲のボートが到着し、調査が始まりました。　私もそのボートに乗せてもらい係官と一緒に船体外部を一通り目視しました。　デッキ上からトーチで照らして見るより、ボートの強力なサーチライトで水面から見た方がはるかに良く観察できます。　良く調べた結果、左舷船腹に一部ペイントの剝がれが出来てはいたものの大きな凹みなどは一切なく無事でした。
その後船上に戻り、衝突時の状況の詳しい説明を求められました。　要点は、「その船が Uno Spirit の進行方向左舷から接近してきたこと」「衝突寸前になって初めてレーダー上に極めて弱い映像を見つけたこと」「全くの無灯火だったためレーダーで弱い映像をキャッチするまで視認することはできなかったこと」などです。
Uno Spirit が正しく TSS の通航帯を進行していたことは管制局のレーダーではっきり確認できている筈。　一方、その本船に接近する小さな映像は（高性能である筈の）管制局のレーダーでも捕捉できていなかったのかどうか、その点は明確にされませんでした。
管制局レーダーでも捕捉できなかった、とは言いにくいだろうし、捕捉できていたのなら何故 Uno Spirit にその旨を注意しなかったのか、どちらも彼等には具合が悪い状況です。

いずれにしても、衝突の原因が「本船の過失である」とは言い難い事だけは確か。

ここで頼りになるのは COLREG＝Convention On the International Regulation for Preventing Collisions at Sea=海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約、それぞれの国内法や言語の違いを超えて、世界中の海上のあらゆる場所での衝突事故を回避しようというものです。　これに準拠する我が国の国内法としては「海上衝突予防法」があります、これは陸上の「道路交通法」に相当する海上法規です。　その中からこの衝突事故に関係する部分をピックアップしてみます、赤字部分が特に重要な部分です。

＊

第十条（通航分離方式）

第三項

船舶は通航路を横断してはならない。ただし、やむを得ない場合においてその通航路について定められた船舶の進行方向に対してできる限り直角に近い角度で横断する時は、この限りでない。

第八項

長さ二十メートル未満の動力船は、通航路をこれに沿って航行している他の動力船の安全な通航を妨げてはならない。

第十五条（横切り船）

第一項

二隻の動力船が互いに進路を横切る場合において衝突するおそれがあるときは、他の動力船を右げん側に見る動力船は、当該他の動力船の進路を避けなければならない。この場合において、他の動力船の進路を避けなければならない動力船は、やむをえない場合場合を除き、当該他の動力船の船首方向を横切ってはならない。

第十六条（避航船）

この法律の規定により他の船舶の進路を避けなければならない船舶（次条において「避航船」という。）は、当該他の船舶から十分に遠ざかるため、できるだけ早期に、かつ、大幅に動作を撮らなければならない。

第十七条（保持船）

第一項

この法律の規定により二隻の船舶のうち一隻の船舶が他の船舶の進路を避けなければならない場合は、当該他の船舶は、その進路及び速力を保たなければならない。

第二項

前項の規定により針路及び速力を保たなければならない船舶（以下この条において「保持船」という。）は、避航船がこの法律に基づく適切な動作をとっていないことが明らかになった場合は、同項の規定にかかわらず、直ちに避航船との衝突を避けるための動作をとることができる。この場合において、これらの船舶について第十五条第一項の規定の適用があるときは、保持船はやむを得ない場合を除き、針路を左に転じてはならない。

第三項

保持船は、避航船と間近に接近したため、当該避航船の動作のみでは避航船との衝突を避けることができないと認める場合は、第一項のきていにかかわらず、衝突を避けるための最善の協力動作をとらなければならない。

第二十条（通則）（＝表示すべき灯火に関する条項）

第一項

船舶（船舶に引かれている船舶以外の物件を含む。以下この条において同じ。）は、この法律に定める灯火（以下この項及び次項において「法定灯火」という。）を日没から日出までの間表示しなければならず、また、この間は、次の各号のいずれにも該当する灯火を除き、法定灯火以外の灯火を表示してはならない。

（一）　法定灯火と誤認されることのない灯火であること。

（二）　法定灯火の視認又はその特性の識別を妨げることとならない灯火であること。

（三）　見張りを妨げることとならない灯火であること。

＊

以下、灯火に関しての規定の詳細が延々と続きますが省略します。

ここに列挙した条文は夫々この衝突に関係のある部分だけを取り上げたものです。

この中で Uno Spirit の件について特に重要なのは赤字で示した部分です。

マズ、第十条・第三項で、原則として「TSS 通航路を横断してはナラナイ」と言っているのにこの小型船は堂々と横断した。　加えて同条・第八項では「二十メートル未満の動力船は通航路をこれに沿って航行している他の動力船をヨケロ」とも言っています。　この船が二十メートル未満だったか否かは不明ですが、到底、以上だったとは思えません。

ツギに第十五条、「相手を右手に見る船が避けなければイケナイ」ですが、この小型船は本船の左側から来て、言い換えれば、本船を右手に見た筈なのに避けなかった。

そして、第十七条で、保持船（相手を左手に見る船舶）は「相手が適切な避航動作を取っていない場合は、保持義務を捨てて直ちに衝突を避ける動作が出来る」と言っていますが

その肝心の相手は無灯火で Uno Spirit からは衝突の一瞬前まで見えなかった。

サイゴに第二十条の「法定灯火」、暗夜だというのに法定灯火どころか一切の灯火を、灯油ランプすらも、表示していなかった。

このどれをとっても「非」は向こうにあった。　中でも最後の無灯火が致命的。

たとえ灯油ランプでも灯してくれていたら、小型船がそこにいると分るから、見合い関係等諸々の条項は別として本船なりに打つ手はあった筈。　しかし､真っ暗闇の中の無灯火、更にレーダーでは捕捉しにくい木造の小型船、どうにもなりません、オテアゲ、だったのです。　そんなわけで恐れていた官憲の調査でも、アッサリ本船の言い分を認めてもらえました。　そして、そのまま無罪放免、夜の白々と明ける頃には抜錨して出港できたのでした。　この取り調べの間、係官は調書らしきものを作成した様子はなく、書類に署名を求められることもなかったのです。　これはどうにも不可解。　こんな事は日常茶飯だったのか？　もう一つ、気になるのは当の小型船の消息。　係官によれば、他のボートも何隻か出して捜索に当たっている、との事でしたが、本船の抜錨出港迄にはそれについての情報は何も知らされませんでした。　事故と言うほどの事ではなかったかもしれませんが、出港を中止して取り調べ迄受けたんだから、本船にとってはやはり事故です。

本船で感じたショックの軽さ、左舷船腹のペイント剥離部に殆ど外板の凹損がなかったことなどから、相手はごく小さく軽量の木造船、まあ、小型ボートと言っていい位のものだったと推測できますが、それにしてもその相手はどこに消えたのか？

本船と衝突して大破の上沈没してしまったのか？　それなら何らかの木部の破片くらい海面に残る筈。　どうにも解せません。　ひょっとすると、このボートは青島港のある市の中心部即ち北岸から航路を横切って南岸の Huandao 黄島区に何かヤバイでもこっそり運んでいたのか？　この時はまだ北岸と南岸を結ぶ海底トンネルはなく、市の中心部から黄島区に行くには Jiaozhou Bay 膠州湾をぐるっと一回りしなければならなかった。

例えば、白い粉でも運ぶんであれば短距離で、しかも人目につきにくい暗夜の海峡を灯火もつけずコッソリが一番。　ところが思いがけなく出港船に衝突してしまった。

しかも、その相手の出港船は直ぐ管制局に連絡してしまった。　彼らはその VHF での交信も傍受していたに違いない。　そこで、ヤバイ・ヤバイとにかく一刻も早く現場を離れよう、と言う次第。　航海灯の装備がない小型船と言えど灯油ランプぐらい灯してもよさ

そうなのに・・・さては無灯火は意図的なもので、暗闇に身をひそめる手段だったのか。
これは全くの憶測にすぎませんが、案外ズバリ正解カモ。
他に考えるとすれば、係官到着まで待って状況調査に立ち会っても、衝突の原因を究明されると自らに有利な材料は何一つない、自船の損害補償、保険処理ナンテどうでもイイ、そんなのほっといて逃げてしまった方が手っ取り早い、このどちらかしかありません。
本船へのオトガメは何一つなく、スンナリ出港を認められたのは幸いでしたが、何ともスッキリしない幕切れではありました。
黄海に出た後、ただちに運航会社に電話して、青島港外でコレコレ・シカジカ、と一部始終を報告しておきました。　その航海の大阪港停泊中、運航会社から派遣された海事代理士の訪船がありました。　いずれ必要になるかもしれない保険処理の下準備だったと思います。　そして、改めて例の衝突事件について詳しく状況説明を求められたのです。
当方としては隠さなければならないことは何もないので気軽なもの、100% ありのままを話しました。　代理士も、まあ、そんな状況なら心配することは何もないでしょう、保険処理、ナンテ事にはなりそうもありませんね、第一、これまでのところ先方からはこの件に関しての訴状とか問い合わせは何一つありませんとの事。
その後も青島には何度も入港しましたが、関係局からはなんの連絡もなく、代理店員も全く知らぬ存ぜぬ。　こちらから、その後はどうしたどうなったとせっつく必要もない事なので、この件に関してはソレッキリ。　こんな事しかハッキリした記憶の無い平穏な航海が続き、約 7 ヶ月と言う思いがけなく長い期間の乗船になりました。
前にも言った通りこの船での楽しい思い出は、もっぱらお台場でのパートナーとのデート、それに M.H.機関長とペアーを組んだ男のダイドコ。　博多と大阪では特別な用事がない限り機関長と連れ立って、一杯やりながらのソトメシ、これも楽しいひと時でした。
矢張り私にとって航海そのものの楽しさは欧州方面もしくは南米向けと言うことになるでしょうが、残念ながら我が船乗り人生最晩年にはそういう船に乗る機会はめっきり少なくなってしまいました。
そんな事で今回はあまり気合が入りませんでした、この辺で〆とさせていただきます。

＊

次回更新は 2021 年 8 月 7 日（土曜）の予定です。