

外洋ヨットにおける航海

一般的にヨットはキャビンやエンジンのついていない「ディンギー」と呼ばれるヨットとキャビンやエンジンのついている「クルーザー」とよばれるヨットに大別されています。ディンギーは高校・大学ではヨット部が使用しています、主に競技用で国体・オリンピックなどの競技でも使用されています。これらディンギーはエンジンが着いていません、風の力だけで航行しています。使用用途のほとんどが競技であれ、競技前後の移動であれ、主催者が管理している水域で実施されているのがほとんどであるため全くの第三艇との接触の危険はほとんどありません。一方競技最中の接触事故は多々ありますがそのほとんどが物損事故で競技における順位を決めるためにその場で判断をしています。但し人身事故などの場合にはセーリング競技規則などにより各艇の責任割合等を含め第三者の算定が下ることもあります。

又、クルーザーはキャビンやエンジンが搭載されており、陸地から遠く離れた水域でレースをすることもあります。エンジン付きの船舶であるため安全検査も3年に一度受験することが義務づけられています。航行区域は「平水」「沿海」区域がほとんどですが、近海・国際遠洋のクルーザーも数えるほどですが存在しています。クルーザーは競技に使用されるよりクルージングに使用されているケースが多いです。クルージングでは途中「釣り」や「ダイビング」等のレジャー

を楽しむのが一般的です。クルーザーはキャビンが着いているため宿泊を伴う航海に使用される場合が多いです。クルーザーの場合想定される海難事故は多岐にわたっています、ヨット同士・一般商船・漁船との接触からはじまり、単独での漂流物との接触、座礁、火災等々です。クルーザーの場合損害の発生海域は沿岸とは限らず広範囲に及びます。又最近ではB A N(海洋レジャー安全・振興協会)による救助体制が整備されつつありますが保安部などによる救助にたよる場合も少なくありません。

所謂海難事故の発生件数ですが、実際に発生している海難事故に対して行政機関に「救助要請」を行った場合は別としてそれ以外の海難事故で行政に届け出を行っていない件数は行政に報告をおこなった件数を大きく上回っています。その大きな理由は任意保険を使用する場合、自動車では「警察での事故証明書」が必要であるが、プレジャーボート(ヨット・モーターボート総合保険)の場合は保険金請求を行う場合に諸官庁の「事故証明書」が必要ではないためである。但し船舶保険の場合には「海難報告書」が必要となりますが、管轄諸官庁への届け出義務は約款上ありません。そのため余ほどの重大事故で無い限り諸官庁に届け出ていません。しかし最近は漁協・マリーナなどで積極的に届け出ることを指導しているためかなり軽微な事故でも届け出るようになってきています。プレジャーヨットの事故の発生原因ですがそのほとんどが「不注意」「配慮不足」で

す、例えば天候の変化に対して「大丈夫だろう」という過信、以前は通過できたから今回も「大丈夫だろう」という確認不足、基本的なことなので言わなくても「大丈夫だろう」という同乗者に対しての配慮不足などで、これらは少しの配慮や注意があれば十分に防ぎ得ることが可能な事故であると思います。

実は私は外洋セーラーです、2024 年 12 月 14 日横浜港を出港し一路オーストラリアメルボルンまで約 5,200 マイルを自分のヨット(11 メートル)で行って来ました。帰路は 3 月 17 日に 13 艇のヨットと共にヨットレースにて大阪北港まで走ってきました。次回はその経験談をふまえ寄稿する予定としています。