

6. 船体の点検

船舶事故

船体の亀裂から浸水

本船（総トン数5トン未満）は、船長が1人で乗り組み、同乗者3人を乗せ、釣りを終えて帰航中に浸水し、その後機関が停止して航行できなくなり、海上保安庁に救助を要請した。

本船の左舷船首水線部付近に、長さ約20cmの亀裂が生じていました。

本船は、本事故の約1年前、貯木場の鋼製のフロートに係留して釣りをした際、通航船の航走波により、左舷船首水線部付近がフロートの角に当たっていました。それ以降、本船は本事故まで使用されていませんでした。

船長は、時々、船外機の試運転は行っていました。船体の点検は行っておらず、本事故当日の発航前点検でも船体の点検は行っていませんでした。



もや

舳いをとく前に

今号で紹介した事故等の事例からお分りのとおり、入念な航行計画を立て、発航前の点検を丁寧に実施すれば、多くのインシデントは十分に防止が可能だと思います。一方、今回資料を取りまとめている、あらためて驚いたのが、燃料の残量すら確認せず発航する方が多いことでした。

ガス欠で止まってもバッテリーが上がっても、車であればその場で助けを待つことができます。体力があれば、歩いてガソリンを買いに行けるかもしれませんし、ほんの少し社交性を発揮すれば、近くの車のバッテリーでエンジンをかけることもできるでしょう。

しかし、海上にはガソリンスタンドもコンビニもコーヒーショップもありません。

トラブルが起こったとき頼れるのは船長の備えだけです。スマホで救援を頼むことはできても、機関が止まり、風と波に翻弄されて待つ船内では、落ち着いてコーヒーどころではないでしょう。

自身はもちろん大切な家族や友人の命を預けるマイボートの安全運航は、船長やオーナーの責任です。必ず発航前の点検を行い、異常や不足があれば決してそのままにせず適切に対処しましょう。

どうしても解決しないときは、思い切って発航中止の決断も！

ドレンプラグが抜け落ち、浸水した状態で航行中に転覆

本船（総トン数5トン未満）は、船長が1人で乗り組み、同乗者2人を乗せて釣りに向かっていたところ、甲板上まで浸水したので、発航場所に戻るため航行中、反航船の航走波を受けて転覆した。船長及び同乗者2人は海に投げ出されたが、全員救命胴衣を着けており、船体につかまっていたところを漁船に救助された。

本事故後、船尾船底のドレンプラグが抜け落ちていることが分かりました。

船長は、本船購入時に販売業者からドレンプラグはしっかりと閉めておくように言われていましたが、以前に乗っていたゴムボートのドレンが自動排水であったので、本船も弁が付いているだろうと思い、手で外せる程度に閉めていただけで余り気にしていませんでした。

船長は、発航前点検でドレンプラグの確認をしていませんでした。

再発防止に向けて

- 発航前、船体に亀裂や破口がないか、またドレンプラグの閉め忘れや緩みがないか、ビルジの量に異常がないかななどを点検しましょう。
- 救命胴衣は、全員着用しましょう。

