



HSMニュース

中国でのリモートドックを実施！

今回、当社の管理船舶である28,000DWTのバルクキャリアーが10年目の定期検査の時期を迎え、入渠工事を実施しました。

しかしながら、今回は通常のドックとは違い、新型コロナウイルスの影響により当社の監督が工事立会できないという今までにない入渠工事となりました。

元々は、日本での入渠を予定しており、ドックも抑えていたのですが、本船の動静が多少遅れ気味になっており、当初の入渠予定日より少し遅れることが予想されると、造船所から **いきなりキャンセル** をくらってしまい、直前で行く場所を失ってしまい、最終的に何とかスペースを確保でき、であった中国にもっていく事を決断しました。が、やはり日本から監督がアテンドする事は出来ないとの事であり、今までも中国入渠時にはお世話になっていた会社へ現地での中国人S/Iの立会を依頼しました。



今回は、10年目の定期検査であり、懸案事項も多く様々な工事も予定しており、更にバラスト処理装置の搭載も予定していた為、当社監督が立会い出来ないという事に非常に不安を感じておりました。その様な中で、当社監督と中国のS/I殿との十分な事前準備・打ち合わせ、入渠工事中もWeChatなどを駆使した密な連絡・確認、現場でのS/I殿の適切な対応及び日々のレポート、等々により、色々大変ではあったものの円滑に問題なく工事を完了する事が出来ました！結果的には、追加工事が色々出たにも関わらず、当初日本で予定していた工期よりも5日も短縮出来、当然ながらコスト的にも日本の造船所よりも大幅に安くする事が出来ました。

今回入渠した造船所は、日本の船主殿の船の実績もたくさんあり、今回本船に搭載したバラスト装置の搭載実績も多くあった為、その様な工事にも慣れており、また、立会って頂いたS/Iの方自身もそれらの経験が非常に豊富であった為、スムーズに実施する事が出来ました。

この新型コロナウイルスの影響により状況が大きく変わり、多くの問題も起こり、初めての事もたくさんありますが、逆に新たに気付く事なども多くありますので、それらを今後にも活かしていきたいと思えます。

買船に関わる委託業務を受託しました！

8月においても新たに中国の船主殿より買船関連の委託業務の依頼を頂きました。

今回は、ダイバー検査の手配及び立会並びに最終的な本船引き渡し(Physical delivery)の立会依頼まで頂きました。しかも2隻も！しかしながら、予定日が切迫しており準備期間などの時間的余裕が無い事とタイミング的に当社の監督派遣が難しそうであった事から、現場立会はお断りさせて頂き、ダイバー検査の手配のみ代わってやらせて頂きました。

ダイバー検査の手配のみであれば、船主殿でも直接可能かと思ひ、紹介だけさせて頂こうと提案したのですが、予定日が迫っている事、実施場所(岸壁や錨地)が中々固まらない事、ダイバー会社が非常に忙しい事、等々があり、都度のやり取りがスムーズにいかない場合や日程調整が難しい事など色々問題もあった為、当社が間に入って調整し、最終的には当社が代わって発注までする事になり、実施までの調整も都度行っている状況であります。

先般からご報告している通り、売買船はかなり活発に行われている様です。売主は日本の船主殿ですが、買主の殆どが中国などの海外船主殿ではありますが。更に、今回ダイバー会社の方とも色々話をしていると、やはりかなり売買船が多く、とても忙しいとのことを言われておりました。

新型コロナウイルスの影響もまだまだ終息しそうになく、引き続き売買船に関わるご依頼も続きそうですので、当社としても可能な限り対応出来る様に準備していきたいと思えます。

メンバー紹介

今回は、新たに船舶管理部の監督として当社の仲間に加わった当社のホープをご紹介します！

氏名：北村 謙多朗（きたむらけんたろう） / 29歳
出身：三重県尾鷲市
家族：妻1人(公称)、彼女1人(空想)
経歴：国立鳥羽商船高等専門学校を卒業後、東京の船舶管理会社へ就職。その後は、外航船(バルカー)・内航船(Ro-Ro)で乗船経験も積み、内航・外航含め複数の管理会社などで主に工務監督の業務に従事し、船舶の知識・管理業務の知識を身につけ、2020年9月1日に満を持して当社へ入社しました。



趣味：筋トレ(無駄に筋肉つけてどうすんの?と指摘を受ける為、現在は休止中...)
料理(自信はあるが、現状妻にお任せしているので、出しゃばらない様に黙ってこの趣味も休止中...)

学校を卒業してからの約9年間で、様々な会社で船に関わる多くの経験をして参りました。船員としては、3等機関士としてケープサイズバルカーに乗船し船員としてドックも経験し、内航船では3等機関士及び2等機関士としてR0-Ro船に乗船しました。陸上においては、アシスタントも含め監督業務を行い、ヨーロッパおよび中国での入渠修繕工事の立会も経験してきました。今後は、当社において、それらの経験を存分に活かしながら、当社での新たな経験や知識も積み重ね、更に向上し、当社の管理業務の向上にも繋げていって貰えるものと確信しております！皆様の叱咤激励が更に彼を成長させてくれるものと思いますので、どうぞご指導ご鞭撻のほど何卒宜しくお願い申し上げます！

セミナー報告

今回、年に1度実施されるECM TTX (Table Top Exercise)に参加させて頂きました！これは、当社も契約している米国のQI(Qualified Individual)であるECM Maritime Services が主催する緊急対応訓練であり、米国へ入港する船舶の船主(管理会社)は必ず参加し、その証明書が必要となるので、当社も毎年参加しております。

例年は、東京・今治・神戸・福岡で実施されており、当社は毎年神戸会場(ホテルオークラ神戸)にて参加しておりましたが、現在の新型コロナウイルスの影響により、リモートでの実施となりました。

通常は、会場に集まり朝から夕方まで1日掛けて実施するところですが、今回は朝9時から12時迄の3時間と通常より短縮された実施であったが、参加した当社の社員によると非常に見易く分かり易く、スムーズな進行の中滞りなく実施され、リモートになった事による弊害は全くなかったとの事です。

ここ最近、当社においても、セミナー参加や取引先との会議、乗組員のインタビューやブリーフィングなどリモートで行う事も多々あり、全く違和感もなくなってきた様に感じます。

この様に、リモートでの業務が当たり前となってきた中、今後この新型コロナが落ち着いてきたとしても、合理的なこのやり方が継続されるだろうと主流にもなってくるだろうと、便利さを感じる一方、その様なセミナーや勉強会などの機会でもたまにお会い出来る方がいたり新たな出会いがあり懇親を深めたり、新たなビジネスの話に発展したり、という場でもあったので、全てがリモートになってしまうと少し寂しい感じもしますね。

まあ、セミナーや研修などリモートで行われる事により、今まで参加できなかったものにも色々と参加出来るので、どんどん促進して欲しいとは思いますが、たまには合理的でないけど有意義な集まりがあるのも良いかなとも思います。(ただ私が理由をつけては遊びに出たいというだけです...)





ピックアップ!

ここでは、私共が目にして気になった記事やニュース等を紹介させていただきます。
海運に関する事や海運に関係なくても興味がわく様な内容の物を色々紹介していきたいと思ます!

今回は、よく知られたあることわざをピックアップしてみたいと思います。

由来は中国の「漢書」であり、元々は続きはなかったのですが、その後の人々により続きの言葉が創作され追加されていった様です。今まで良く耳にしていたことわざが、その続きを知る事で、より深く考えさせられたので、今回はその「ことわざの“続き”」も含めて私が感じた事などを書いていきたいと思ます。

意外に深い「あの言葉」

■ 百聞は一見に如かず

そうです、前段で触れた「ことわざ」とは、「百聞は一見に如かず」です。

このことわざ自体は、殆どの皆さまがご存知かと思ますが、この続きがあるのをご存知だったでしょうか。

私もそうでしたが、みなさんも、たまに、何のために頑張っているのかわからなくなるってありませんか。勉強や仕事はもちろん、日常生活の中で投げ出したくなることは多いものです。そんな時には、このことわざの「続き」を思い出してみればいかがでしょうか。

百聞は一見に如かず（聞くだけでなく、実際に見てみないとわからない。）

百見は一考に如かず（見るだけでなく、考えないと意味がない。）

百考は一行に如かず（考えるだけでなく、行動するべきである。）

百行は一果(効)に如かず（行動するだけでなく、成果を出さなければならない。）

百果(効)は一幸に如かず（成果をあげるだけでなく、それが幸せに繋がらなければならない。）

百幸は一皇に如かず（自分だけでなく、みんなの幸せを考えることが大事である。）

う～ん いいですね。何か考えさせられますね。

このことわざからみた物事の取り組み方としては、「先ずはしっかりと見て、考えて、理解する事が大事であり、実際に行動に起こして初めて意味をなし新しいものを生み出す事ができる。そして何かを成し遂げる為に結果が出る様に努力をする。しかし、いくら結果を出しても幸せでなければ意味がなく、成果は人を幸せにしてこそ意味があるものであり、最後は自分だけではなく、みんなが幸せになる事を目指しましょう！それにより自らもより大きな喜びを得られ、より高い意識を持って目標を掲げて取り組んでいけるでしょう。」といった感じでしょうか。

どれも当たり前のことのように思いますが、振り返ってみると意外と出来てなかったりするものですね。

何も考えていないと人は「聞いただけで分かった様な気になる」「見ただけで出来そうな気になる」「考えるだけでやった気になる」「行動しただけで満足して結果が出ていない」、という様な状況に陥ってしまいがちな気がします。

そこから脱却するためにも、「百聞は一見に如かず」と「その続きの言葉」に沿って取り組んでいるか考えてみるのも良いかと思ます。改めてどういう手順で取組み、何を目標にすればいいのか、など取組方の道筋が見えてくるかもしれません。

私も改めて自分に重ねて振り返り、ただ「頑張らないと」「考えないと」「実行しないと」「結果を出さないと」だけではなく、その先の幸せにつながる様な成果を出す事を考えて組み立てないといけないなと思ました。

そして、自分や自分の家族、社員と社員の家族、取引先の皆さま、関わる全ての人たちが幸せになる様な企業活動を続けていける様、先を考えながら今を精一杯頑張っていきたいと思ます。

最後は何だか綺麗ごとの様な文章になってしまいましたが、改めてこの様なことを考えさせられる「ことわざの“続き”」でした。

今さら聞けない

海運基礎知識 「船底水中検査について」

今回は、今号でも記載しており、売買船などの際に当社でも手配する事がある「船底水中検査（ダイバー検査）」について少し中身を説明したいと思います。

1. 水中検査船を実施するケース

(1) 事故やトラブル

- 船底接触や浮遊物による接触の疑いがある時
- プロペラ等にロープ等の異物が絡んでいる疑いがある時（船尾管に海水の混入が確認された時等）
- 船底やプロペラ、舵などの修理が必要となった時 等々

(2) スピードクレームや用船契約時

- 貝や藻、海洋生物の付着が著しく船速に影響が出ている場合などに用船者よりクレームを受けた時
- 新たな用船者と契約をした場合などに、船底水中検査及びクリーニングを条件とされた時

(3) 売買船時

- 売船前の状態確認の為の検査。通常売船契約（MOA）でその条件が定められている。

2. 売買船時の船底水中検査について

通常水中の船底の状態が分からず次のドック時まで確認する事が出来ない為、損傷があった場合、購入した後に大きなトラブルに発展する可能性もある為、売船時にダイバー検査を実施して船底の状態を確認する。これらについては、売船契約（MOA）の中で定めており、通常一般的には、以下の様な条件を取り決めている。

- 買主は、船級協会の承認を受けたダイバーによる、舵およびプロペラを含む水線以下の船舶の水中部分の検査を引渡し時もしくは引渡しの前に実施する権利を有する。
- 船級協会の検査官は売主により手配され、売主・買主双方の代表者が立ち会いの下、実施する。
- 検査は、買主の手配、リスク及び経費となり、船舶の運航並びに引渡しスケジュールに影響しないものとする。
- ダイバーと船級検査に関わる費用は、船級維持に影響を与えない限り、買主が負うものとする。船級維持に影響を及ぼす損傷が発見された場合、売主が費用を負担する。
- ダイバーの検査によって船級維持に影響を及ぼす損傷が見つかった場合は、以下の事項が適用される。
 - 損傷が、船級による次回乾ドックの前に修理が必要とされない程度の場合、MOAに記載されてる引渡範囲又はそれに近い場所の造船所から修理費の見積りを取得し、売主は、本船の引渡し前に損害を修理するか、修理を行わず引き渡すかのいずれかを選択できるが、修理を行わず引渡す場合、入渠費、岸壁使用料、作業費、輸送費等の取得した直接費用の見積額を売船価格から差し引いて引き渡すものとする。
 - 損傷が、船級協会による次回の予定された乾ドックの前に修理が必要とされるような性質のものである場合、売主は、自己の費用で船級協会が満足するよう修繕する。

3. ダイバー手配時の注意事項・確認事項

- (1) ダイバー会社が船級承認を受けているかどうか。
- (2) 実施日・実施場所の確定、手配。錨地の場合はボート手配も必要になる為、岸壁か錨地かによってコストも手配内容も変わってくる。状況によって前もって岸壁確保する必要もあり、一定期間の確保が可能かどうか。
- (3) 港によって、港長などの手続きに要する時間が大きく変わる場合がある。タイミングによっては、手続きに非常に長い時間を要する事もあり、事前にダイバー会社ともよく確認、調整しておく必要がある。
- (4) 出来るだけ引き渡し時もしくは引き渡し直前での実施が望ましい。検査実施後に間が空くとその間に何かトラブルが起こる可能性もあるため。
- (5) その港・場所の海中の状態（水中視認性）が検査をする上で問題ないかどうか事前に確認しておく必要がある。
- (6) 検査について、費用の問題もあるのでCCTVのみか、もしくはCCTV+水中カメラを使用するかを決める。

4. まとめ

今回は、主に買船時の水中検査（ダイバー検査）について簡単に説明しました。前述した様に、やはり通常では見えない部分ですので、実際に検査してみて初めて判明する事もあり、また買船後にトラブルが発生し、大きな問題に発展する事もあります。当然船舶の運航にも大きな影響を及ぼすことになる非常に重要な事であり、基本的によっぽどの特別な事情が無い限りは、買船の際には必ず実施した方が良いと思います。