



HSMニュース

ベトナムでの船員交代について

現在も未だに、新型コロナウイルスの影響で船員交代が実施できず様々な問題が発生しており、船員交代は各社で、重要な課題になっている事と思います。

弊社においても船員交代については、以前より重要な課題のひとつであり、暫くはこの様な状況も続くと考え今後の船員交代の計画や方法等を中長期的に検討していく必要があると考えております。

インタビューやブリーフィングは当然リモートでの実施となりますので、その中でより分かり易く効果的に行う事が求められますので、Webツールや資料、その見せ方、説明の仕方、等々考える必要があります。

直近の交代については、幸運な事にベトナム船員を配乗している管理船は全てベトナムへの配船があり、ベトナムでの船員交代を実施する事が出来ました！

ベトナムにおいても当然下船者は、下船後14日間の隔離が必要であり、指定の施設での滞在が余儀なくされますが、政府指定の無料の検疫施設が一杯の場合は、政府指定の有料のホテルでの滞在となり、高額な追加費用が発生します。

前回の交代時(@Cam Ranh港)は、結局無料施設が一杯で有料ホテルとなったものの、一人当たりUSD60/day程度の追加費用で実施する事が出来ましたが、今回(@Phu My港)は、食事やシーツ代等全てを含めUSD250/day/crewと提示されました。\$250/dayで14日間だと下船者1人当たりUS\$3,500.00もの追加費用となってしまいます。

現在はベトナムのどこの港においても、政府指定の無料施設が一杯の事が多く有料施設での滞在となる事も多い様です。弊社の今回の交代においても無料施設が一杯であり、前述の金額を提示されましたが、あまりに高額な追加費用となる為、キャンセルも視野に入れながら、ギリギリまで交渉と違う方法を探り、最終的には、現地の代理店を変更し、当社契約のベトナムのマンニング会社が推薦する代理店に変更して調査・交渉を進めたところ、何とか全下船者を無料施設での滞在手配する事ができました。

同じベトナムでも港により状況もコストも大きく違ってきますし、場合によっては、そのやり方やコネ等によっても大きく変わってくる事がありますので、ハンドリングエージェントの選定なども慎重に検討する必要があると感じました。

今回は最終的に問題なく低コストで完了する事が出来ましたが、現在の様な新型コロナウイルスの影響はまだまだ続くと思われるので、引き続き各港での交代可否・条件等の状況に注視しながら、中長期的な船員交代計画を立てて実行していきたいと思っております。



38,000DWT Bulk Carrierの検船業務を実施しました！

今月も、買船に伴う検船業務の依頼を頂きました！

今回はシンガポールの船主・管理会社殿から依頼をいただき、山口県の徳山港にて実施致しました。

現在のような、新型コロナウイルスの影響により、海外からの来日及び検船の実施が難しい状況において、海外の船主殿や管理会社殿より同様の依頼や問い合わせを多く頂いております。先月下旬にももう1件中国の管理会社殿より依頼を受けておりましたが、タイミングが合わず、申し訳なかったのですがお断りさせて頂きました。

今後もこのような状況は暫く続くと思われ、弊社としまして可能な限りお受けして、船主殿の買船に伴う良い判断材料の一つとなるべく、しっかりとした検船及びレポートの提出など適切な対応をさせていただきます！



今回は、先日当社管理船が日本のPSCで指摘された点について紹介したいと思います。
寄港地が愛知県の三河港であった為、名古屋エリアは昔からPSCが非常に厳しいという認識であったので、とても心配はしておりました。

名古屋には、とても有名な検査官の方が居て、Detainされる船も多数あり、昔から船舶管理会社は非常に気を遣う地域でありました。

どこのPSCもそうではありますが、特にその有名な検査官の方は、LSA関係やDrill、それらに関する乗組員の習熟度合、等について非常に厳しくチェックされ、容赦なくDetainする方であり、それらの考え方がこの地域の他の検査官の方にもしっかりと受け継がれていると思われまます。

幸い今回は大きな指摘は受けませんでしたでしたが、それでも5つものDeficiencyの指摘を受けてしまいました(即時是正)・・・船長に聞くと非常に細かく厳しかったとの事で声も非常に疲れておりました。

それらの指摘事項の中で次の1点を事例としてご紹介いたします。

以下の写真の通り、LiferaftのHRU部分の一部の部品(Weak Link)が破損していた、というものです。



これはHRUと一体であり、触るものでもないので、乗組員も気にしておらず、破損に気付いておりませんでした。

このLinkはペインターとつながっており、離脱した後にR/Laftと本船を繋いでいる事になり、最終的には引っ張って切り離す様になっているので、ある一定以上の力を加えると切り離せる仕様になっている為、乗組員では修理出来ず、基本的にはHRU自体の交換になります。今回も新品のHRUを手配し交換しましたが、今回のHRUのWeaklinkはよりしっかりとした造りになっているので、今後同じ様な問題は起きないかと思います。

しかしながら、今回の事を踏まえ、今後はこれらについても十分点検する様乗組員には周知しております。皆様にもご参考にして頂ければと思います。

因みに、皆さま十分ご承知の事かと思いますが、名古屋エリアは十分注意しましょう！(本来は、どこに行っても問題無い様にしっかりとっておかないといけないのが...)



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っております！

現在のコロナ禍もそうですが、世の中が不況、海運市況が低迷、などという時はもちろんビジネスを行う上で、非常に厳しい環境であり、皆大変であるのは間違いありませんが、考え方によっては、こういう時こそ何か工夫をする、新しい事にチャレンジしてみる、事が大事であり厳しい時こそ・大変な時こそチャンスでもある！と思えます。こういう時こそ、今までの仕事・やり方を改めて見直す良い機会ですし、新たな事にチャレンジするチャンスであり、他者(他社)との違いを見せるチャンスでもあります。そこで今回は以下の記事をピックアップしてみました。

コロナ時代の現在こそクリエイティブに仕事をしよう

■ 仕事をどうやるか

クリエイティブな職業や仕事というと、あなたはどのようなイメージを持つでしょうか？

デザイナーやアーティスト・・・あるいは企画、商品開発などの職種。「何か新しいモノを生み出す、創り出す職業や仕事」、というイメージが思い浮かびませんか？しかし、クリエイティブな仕事というのは、なにも職種を示すものだけではありません。クリエイティブとは、そもそも創造性とか創造的という意味ですから、事務方であろうと営業、販売であろうと広報であろうと、全てにおいて創造性を持って仕事に取り組むこと、これがクリエイティブな仕事です。

たとえば、このような経験ないでしょうか？

欲しい商品やサービスについて、「〇〇の件について伺いたいのですが？」と電話で問合せみると、「〇〇の件ですね、では、担当者におつなぎします。」と応対され、担当者が電話口に出たら出たで「〇〇の件でしたら、専門の部署がありますのでそちらにおつなぎします。」とあって、さらにたらい回しにされてしまう。

その結果、イライラしっぱなしで、その会社の印象は悪くなる。

これは、その会社がクリエイティブに仕事に取り組む環境ではなく、マニュアル通りの事務的な仕事環境でしかないから起こりうることです。もし、電話対応1つであってもクリエイティブに仕事に取り組む会社であればこういうことにはなりません。

そしてこれは、対お客様だけの話ではなく、業務の改善でも役立ちます。

かつて私が勤めていた会社でのお話。

経理担当の女性が、毎日、大量の経費の仕訳業務を効率よくするためには何か工夫ができないか？

ということを考えていました。そこで、それまであった規定の経費記入用紙を自分で改良し営業マン達に対して、「これからは、このシートを使って下さい。」と簡単なフォーマットを配りました。以前よりも不要な項目が減り、とても見やすく記入もしやすい、ということで、営業マン達からも好評でした。もちろん彼女自身の仕事も効率的になりました。彼女はクリエイティブ(創造性)に仕事をしたのです。

窓口業務であっても、自分の担当でなくても、その会社で勤務している以上、お客様や取引先からの要件を的確に捉え、相手の時間を無駄にすることなく解決に向ってもらえるようにそっとサポートして差し上げる。

あるいは、流れ作業であっても自分自身や周りの人達が、やりやすいように仕事を進めていく為にちょっとした工夫をしながらあれこれ試す。これがクリエイティブな仕事なのです。

「部署が違うから・・・」とか、「自分は担当じゃないから・・・」とか、「言われた通りにやっていればいい。」などといって互いに振り合うだけでは、業務の効率化でもないし、合理的でもありません。まして、お客様にとってはそんなことどうでもいいことなのです。創造性を持って接し、取り組むという土台があつての効率化であり、お客様へのサービスなのです。

つまり、クリエイティブな仕事というのは、どのような職種にも当てはまるもので、そのやり方、姿勢やあり方に関することなのです。仕事の内容・職種のことでありません。どのような仕事でもクリエイティブに取り組めば、いくらでも自ら仕事を楽しくしていくことは可能です。お客様にも今まで以上に喜んでもらう、楽しんでもらうことも可能です。

また、そうしたスタッフが1人でも2人でも多くいる会社は例外なく活気があります。

ということでコロナ禍の現在こそ、クリエイティブに仕事をしましょう。

■ まとめ

『今日からクリエイティブに仕事をする！』

31

今さら聞けない

海運基礎知識 「検船について」

今回は、最近当社でもよく依頼を頂く「検船」について触れたいと思います。

今号でも記載しましたが当社では買船に伴う「検船」をよく実施しますので、それについて少し中身を説明したいと思います。

1. 検船の種類

検船と一口に言っても、色々あると思いますので、ここで全ては挙げられませんが、小職がパツと頭に浮かぶのは、まずは自分たちも良く行う買船に伴う検船であり、それ以外だと、「メジャーインスペクション」が頭に浮かびますね。我々はドライしかやってませんが、タンカー等のウェットをやられている方だとこれですかね。

(1) 買船時の検船

これは、Pre-Purchase Inspectionといって、船舶を購入する前に、買主側が現在の状態を確認する為に行う検船です。詳細は後述します。

(2) メジャーインスペクション

メジャーインスペクションとは、石油メジャーによるタンカーやガス船の検船で6カ月に1回のSIRE (Ship Inspection Report Programme) 検船を義務付けており、期限切れの船が用船対象から除外される可能性もあり、厳しい条件になっています。尚、SIREは欧米メジャーなど主要石油会社が加盟する国際団体である石油会社国際海事評議会(OCIMF)が定める検船プログラムです。

石油会社によるタンカーの検船は、従来各社が自社用船タンカーの安全性をチェックするため各々独自の方法で実施していたが、多数の石油会社と関係を持つ船社は各々の石油会社毎に繰返し検船を受ける必要があり、チェック方法や対応も各々異なることから長年その一元化が要請されていた。OCIMFは各社各様の検船手法の標準化を図る為、SIREプログラムという統一化された検船制度を構築したものをSIRE検船という。

(3) その他の検船

もう少し意味を広げて考えてみると検船にも色々あつて、以下の様な検査も思い浮かびますね。

次ページへ続く

- ① 保険会社によるコンディションサーベイ
- ② 用船者による状態確認検査 (Charterer's Inspection)
- ③ 用船契約時のOn-Hire Survey
- ④ その他 検定協会等による、船価鑑定の為の検査や船舶の耐航性を証明する検査

等々

2. 買船時の検船

これは売買船舶の船体・機関・荷役用具・属具等の状態検査であり、Pre-purchasing Inspectionとも言います。船舶の購入を検討する上で、実際にその船舶がどのような状態なのか、今後想定している所有期間問題なく使用出来るのか、その船価に見合うのか、等々の重要事項を実際に検船して確認します。非常に高い買い物ですので実際に見て、買うかどうかの判断材料にするというのは当然ですよ。

また、売買契約書 (MOA) においては、「船舶は引き渡し時の状態で渡される (as is) が、買主が実施した検船時と実質的に同じ状態で引き渡さなければならない (通常の使用による損耗は除く)。但し、検船時と引き渡し時との船舶の状態の差異については、買主が証明しなくてはならない。」の様な内容になっている事が多く、この様な点においても、検船時の状態確認は買主にとって非常に重要となってきます。

3. 検船時のポイント

前述した様に検船での状態確認は、買船の判断材料であり、購入する場合には売買契約の条件でもある事から、非常に重要となりますので、それらを踏まえて下記の様な各部の状態、メンテナンス状況等をチェックします。

- (1) 船体外板、舵、プロペラ等 (錆、凹損、ペイント剥離、マーキング、海洋生物付着状況 等々)
- (2) 上甲板 (錆、損傷、マーキング、曲損、他)
[ブルワーク (orハンドレール), ハッチコーミング, 配管, ステップ, Ladder, スタクション, 各種Ventilation, 居住区周り, Garbage Station, 掲示物 等々]
- (3) Forecastle Deck (錆、損傷、マーキング、油漏れ、他)
[Windlass (Operation stand, Stopper, Chain drum), Anchor Chain, ホーサー, ブレーキライニング, ビット, フェアリーダー, ボースンストアー 等々]
- (4) Poop Deck (錆、損傷、マーキング、油漏れ、他)
[Mooring Winch (Operation stand, Stopper), ホーサー, ブレーキライニング, ビット, フェアリーダー 等々]
- (5) Hatch Cover (錆、損傷、作動状況、油漏れ、他)
[各パネル, ランニングローラー, トッププレート, 油圧シリンダー, 油圧ホース, パッキン, チェーンホイール, ハッチカバーチェーン, 開閉用油圧装置, アクティングクリート, ドレンバルブ 等々]
- (6) Cargo Hold (錆、損傷、他)
[コーミング部, デッキ裏面, サイドウォール, バルクヘッド, タンクトップ, 配管, ラダー, ビルジコーミング 等々]
- (7) Cargo Gear (錆、損傷、作動状況、他)
[各クレーン外観, ワイヤー, 運転室, カーゴブロック, シープ 等々]
- (8) Boat Deck (錆、損傷、掲示物、他)
[Lifeboat, Rescue Boat, ダビット, デッキフロア, ステップ, 掲示物 等々]
- (9) Navigation Deck / Compass Deck (錆、損傷、機器の状態、掲示物、他)
[各デッキフロア, コンパス, 回転計 (両弦), ファンネル, マスト, EPIRB, Life buoy, Self-ignition light, Ventilation, 掲示物 等々]
- (10) Bridge (各機器メーカー、運転状態、整理整頓、他)
[各無線機器, 各航海計器, レーダーマグネトロン交換日/運転時間 (S/band & X/band), Inmar-FBBメーカー&タイプ, メール通信プロバイダー, ECDISメーカー&台数, 書籍, 掲示物 等々]
- (11) 居住区 (清掃状態、損傷、マーキング、掲示物、整理整頓、他)
[船長室, 各通路, 事務室, 病室, トイレ, シャワールーム, ランドリー, Fire Control Room, 各食堂, 娯楽室, 調理室, エアコンルーム, 冷蔵庫・冷凍庫, 掲示物 等々]
- (12) Other Deck space
[Paint Store, その他各Store, バッテリールーム, 非常用発電機室, 酸素 & アセチレン倉庫, CO2ルーム 等々]

まだまだ続く。

- (13) Engine Room (各機器メーカー、運転状態、油漏れ、各フロア、記録類、他)
[Engine Control Room, Main Engine (上段/下段、T/C、運転状態(低負荷運転)、運転時間、燃料消費量、LO消費量)、Generator Engine (運転状態、運転時間、燃料消費量)、ボイラー(各ゲージ、油漏れ、メンテ記録、燃料消費量)、その他各機器(メーカー、状態、油漏れ、Fire insulation 他)、工作室、ストア、Escape Trunk, Tank top, Steering Gear Room, FO Sample, ケミカル類 等々]
- (14) 各証書・検査記録(発行日、期限日、前回検査日)、図面等の確認
- (15) 各種メンテナンス実施状況、実施記録等の確認
[アンカーチェーン計測、クレーンワイヤー交換、ホーサー交換、ハッチカバーチェーン交換、各機器開放・メンテナンス記録 等々]
- (16) 予備品等の在庫状況
[ホーサー、ハッチカバーパッキン、ハッチカバーランニングローラー・スピンドル・ブッシュ、アクティングクリート、クレーンワイヤー、アンカーチェーン用各種シャックル、ペイント、主機関シリンダーカバー・ライナー・ピストン、その他各機関部品 等々]

また、良く考慮しないといけないのは、その時の状態だけではなく、実際に引き取った後の運用を踏まえてチェックしてはいけません。引渡し後、直ぐに修理しないといけないもの、直ぐに購入しないといけないもの、次回ドックでやらないといけないもの、予備品等インベントリーの状況、引き取り後買い物が多そう、その他引渡し後管理する上での注意点等、引き渡し後の実際の運用及び費用等を想定して見ないといけません。

4. まとめ

今回は、主に買船時の検船(Pre-Purchasing Inspection)について簡単に説明しましたが、あくまで小職の経験や当社の実務に即した中での考えを述べさせて頂きましたので、また他社様では違う考え方ややり方もあるでしょうし、各社でレポートの様式も違うと思います。

しかしながら、買船における検船は、船舶の購入を検討する際の重要な判断材料であること、売買契約の条件としても重要なポイントであること、そして実際に購入した場合その後ずっと影響してくる事であるので、非常に重要な事である事は共通でしょう。

当社においては、買船後の実際の運用を十分踏まえて、今後の懸案事項や予想される費用等船主の立場に立ち、分かり易く伝える事を心掛けて対応しております。

以上