



## HSMニュース

### 入渠修繕工事の監督業務を受託しました！

最近は何となくコロナ禍にありながらも少しずつ経済活動も戻ってきており、人々の動きも活発になってきた様に感じますが、実務上はまだまだその影響が強く残っていると思われまます。

その様な中、今回は乾汽船(株)殿より同社所有船である”M/V KEN VOYAGER”の入渠工事での工事立会業務の委託をご依頼頂きました。

本船は、2012年建造の38KDWTのバルクキャリアーで、今回は第2回定期検査に伴う入渠工事であり、バラスト水処理装置及びSOxスクラバーの搭載工事も合わせて行われました。



〔外板塗装 A/C 1T/U完了後の本船〕

本船はシンガポールの管理会社殿に船舶管理を委託されており、本来であれば、管理会社殿のS/Iが来日して工事立会を行う予定でしたが、新型コロナウイルスの影響で来日が叶わず、また乾汽船(株)殿自体も多忙で監督の派遣が難しい状況もあり、当社にご依頼頂くこととなりました。(ご指名頂けるなんてありがたいことです！)

入渠工事は、JMU因島工場で7月下旬より9月下旬までの約2ヶ月間にわたり実施されました。

バラスト水処理装置及びSOxスクラバーの搭載工事については主に船主である乾汽船(株)殿の監督様が対応され、当社監督は一般工事を主として立会業務を実施致しました。

前述した様に、本船の管理会社はシンガポールの会社であり、当社監督はその管理会社殿の監督の代行という位置づけで行わせて頂きました。



船主、管理会社、造船所、その他各メーカーや業者、と関係者様が大変多くいる中、当社監督もこの様な形で入渠工事立会業務を行うのも初めてのことであり、当初は戸惑う部分やスムーズにいかない面もあった様ですが、乾汽船(株)殿のサポートもあり、関係者の皆さまのご協力により、徐々に慣れていくことができ、シンガポールの監督殿との迅速且つ密なコミュニケーションもうまくいき、無事完工、出港する事が出来ました。

2ヶ月におよぶ長い工事ではありましたが、当社監督にとっても非常に有意義な経験で、新しい発見もあり、当社としまでも逆にとっても良い経験をさせてもらったな、と大変感謝しております。

そして何と、今月には、乾汽船(株)殿から再度同様の入渠工事の立会業務をご依頼頂き、当社の監督も非常にやる気を出しており、前回より更にスムーズに行える様早速準備に取り掛かっている次第です！

(いつも以上に気合が入っているので、どうも造船所周辺にお気に入りのスナックでも出来たんじゃないかと勘繰っておりますが...)

### サイバーセキュリティセミナーに参加！

今回は、Class NK殿主催の「船舶管理サイバーセキュリティセミナー」に参加させて頂きました。

情報社会である現在の世の中において、国家や企業、そして個人においても、その資産やデータを悪意ある攻撃から防御することが必須となってきており、近年、様々なところで「サイバーセキュリティ対策」という言葉が叫ばれる様になりました。

船舶についても同様であり、安全運航を維持する為には、サイバーセキュリティ対策は必須となってきます。

その中で、今回は船級協会・P&I保険会社・システム会社、とそれぞれの立場から、現在の状況や今後の対策等について説明があり、大変参考になりました。

規則的な面などにおいてはまだ不確定な部分がありますが、会社として対策をしっかりとる事は必須であり、当社としても具体的な方法を含め早急に検討を進めていきたいと思えます。

### Japan P&I主催ウェブセミナーに参加！

先月2回(9月17日及び24日)に渡り実施された、日本船主責任相互保険組合(Japan P&I)殿主催のウェブセミナーに参加させて頂きました！



今回は「B/L及びLOIの諸問題」と題し、B/Lの取り扱い並びにそれに伴い登場する各種LOIについて、法的な観点と実務上の観点両方から説明を頂き、とても勉強になりました。

B/L及びLOIは実務上も度々出てくる事案であり、また、法的には問題があるが、実務上対応せざるを得ない、という状況も多々あるので、事例も交えた説明をして頂き大変参考になりました。

このような実務に直結するセミナーは非常に有意義であり、今後もこのようなセミナーがあれば積極的に参加していきたいと思えます。

## PSC通報



今回は、先日当社管理船がオーストラリアのPSCで指摘を受けましたのでその事に少し触れたいと思えます。

普段から各機器のメンテナンスや書類関係、ルールの順守、乗組員の教育訓練等には十分注意を払っていたつもりで、本船も日々対応してくれておりますが、やはり見落としやケアレスミスなどがあり、今回は7つのDeficiencyを付けられました。(ここ最近では最も多い指摘となってしまいました...)

オーストラリアに関しては、昔からAMSAが非常に厳しいというのは周知の事実であり、特に注意を払っていたつもりでしたし、直近ではNK殿が「PSC Bulletin」でオーストラリアでの注意事項について発信されており、それらも参考にして注意していたつもりでしたが...

今回指摘されたDeficiencyの中には、ECDISについての指摘もあり、以前よりAMSAはECDISについて非常に厳しチェックをするのも分かっていたにも関わらず指摘を受けてしまいました。

指摘内容としてはENCが適切にUpdateされていないとの事で、本船が最新のBase keyを入れるのを忘れており、新たに要求したChartが適切にUpdateされていなかったとの事でした。

その他6つのDeficiencyも全てチェックミスや見落とし等のイーージーミスでありましたが、いつも殆どの指摘されたDeficiencyはこの様なケアレスミスが多く、改めて根本的な対応が必要であると感じております。

ケアレスミスだと、本船も陸上側も含めどこか簡単に考えてしまい、「次から気を付けよう」で終わってしまいがちですが、何故その様なチェックミス・チェック漏れが起こったのか、何故忘れてしまうのか、SMSのチェックリスト自体が形骸化して実務上上手く運用できていないのではないか、等々根本的な原因を深く掘り下げて対策をする事が必要であると改めて感じました。

また、PSCだけでなく各船のメンテナンス状況などについても、やはりこの新型コロナウイルスの影響で会社から訪船があまり出来ていないという事も影響していると感じる面も多々あるので、それらも含めて今後の対応を考える必要があるなど感じました。

PSCについても事故やトラブルについても、後になって「やはりこうしておけば良かった」「これもやっておけば良かった」、という事が多々あるので、先手先手を打って未然に防ぐ事を改めて意識してやっていきたいと思えます！



## 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を色々紹介していきたいと思ます!

今回は、知ってる方も多くいるかもしれませんが、昔から私も大事にしており、今も当社事務所に掲示している言葉をピックアップしてみたいと思います。

とても基本的な事だけども忘れがち、分かっているつもりが出来てない、と自ら振り返り、気を引き締め直す、そんな言葉を紹介させていただきます。

## 大事な事だと分かっているけど意外と出来ていない

### ■ 日常の五心

今回紹介する言葉「日常の五心」とは、下記の5つの事を言います。

- 一、 「はい」という素直な心
- 一、 「すみません」という反省の心
- 一、 「私がします」という奉仕の心
- 一、 「おかげさま」という謙虚な心
- 一、 「ありがとう」という感謝の心

聞いたことがある、言われたことがある、という方も多いのではないのでしょうか。この「日常の五心」は誰の言葉か定かではないみたいですが、私も昔から大事にしてきた言葉ですので、改めて考えてみたいと思います。

#### 「はい」という素直な心

「はい」という言葉は、もちろん返事ですが、その一言を誰の呼びかけに対しても素直に「はい」と返事ができているかな、と振り返る事も大事かと思ます。「はい」という短い一言でも、その言い方ひとつでその印象や伝わり方も変わってくると思ます。いつでも気持ち良く「はい」と返事のできる人でありたいものです。

#### 「すみません」という反省の心

「すみません」という言葉は、申し訳ないという「謝罪」の気持ちを表しており、それは口先だけでは無く心をこめ、償いの思いを込めてこそ、ようやく済むと言う事なのかと思ます。自らを顧みて、心して「すみません」と使いたいと思ます。

#### 「私がします」という奉仕の心

「私がします」という言葉は、「奉仕」の気持ちを表しており、まわりの人のために自分が何ができるか、させていただけるかということだと思ます。「私がします」という言葉は、勇気を必要とする言葉だと思ますが、利害にとらわれず、相手や社会のために尽くすこと、その様な「私がします」という奉仕の心を養う事が大事でだと感じます。

#### 「おかげさま」という謙虚な心

「おかげさま」という言葉は、自分の力だけではなく、陰で支えてくれるなど誰かのおかげでもあると感謝するという「謙虚」の気持ちを表しています。「ぼくが、私が」とついつい口に出がちですが(私も昔は言いまくっていました...), 自分の力だけでは生きていないということを理解し、分かちあい、相手を立て、「おかげさま」という謙虚な心を大事にしたいですね。

#### 「ありがとう」という感謝の心

「ありがとう」という言葉は、自分のまわりに起こる全てのことに対して、「感謝」の気持ちを表す言葉であり、言う人も、言われる人も、感謝の心で満たされ穏やかな気持ちになる魔法の言葉とも言われる言葉です。常に「ありがとう」という感謝の気持ちを持っていたいものです。

以上、知っていた方もいたと思ますが、この5つの内容を見て、大事じゃない!と思う人はあまりいないのではないのでしょうか。どれもよくある言葉で、今さら言われなくても大事なことくらい分かっているという人がほとんどだと思ますが、日常でどれほど無意識にこれらの心がけができているのでしょうか?

私はできていないことが多いです。大事だと分かっているはずなのに、振り返ってみると全然できていない…。

仕事や家庭、友人同士でも、この「日常の五心」で人間関係もスムーズに進むことが多くなるのではないかと思ます。

こうした言葉から改めて自分を見つめ直す良い機会として頂ければと思ます。

# 海運基礎知識

## 「海運用語・略語説明」

今回は、少し著休め的に、海運用語・略語説明としたいと思います。(決して手を抜いている訳ではありませんので...) 普段からやり取りの中で出てきていたり、何気なく使っていたりする言葉でも、意外と正確に知らなかったり、ちゃんと理解していなかったりという事もあるので、今回私も改めて見直したいと思います。

### 1. 貿易・用船関係

(1) FI(エフ・アイ):

- Free In、本船への積荷役費を荷主が負担する契約。揚荷役費は船社負担となる。

(2) FO(エフ・オー):

- Free Out、本船への積荷役費を船社が負担する契約。揚荷役は荷主負担となる。

(3) FIO(エフ・アイ・オー):

- Free In and Out、船内荷役費は積揚ともに荷主が負担する運送契約。

(4) FOB(エフ・オー・ビー):

- Free On Board、本船にカーゴを積み込んだ時点で完了する運送契約。売主が指定された船積港において買主の手配した本船に約定品を引き渡すことを条件とする契約。当該物品の滅失または損傷の危険は、それが本船の船側欄干を通過したときに、売主から買主に移転する。

(5) CIF(シー・アイ・エフ):

- Cost Insurance and Freight、品物代金、貨物保険、運賃を含む価格のこと。売り手が自ら手配した船舶で、買い手の指定する揚地まで運び、揚荷とともに契約を終了する。この場合、運賃及び保険料は出荷主の負担となる。

(6) バース・ターム :

- Berth Term、積地、揚地の船内荷役費を運送人(船社)が負担するという取引条件のこと。それ以前または以降に生じる沿岸荷役、上屋搬入などの費用は全て荷主の負担となる。不特定多数の荷主を対象とする定期船の輸送では殆どこの運賃条件になっている。

(7) Address Commission(アドコン):

- 積荷整理料・用船運賃の歩戻し・船積取扱口銭などと言われ、用船主が用船部門コストを賄うために船舶所有者へ請求する手数料のこと(=実質的な値引き)。用船契約によってはB/L(船荷証券)が発行された時に船主から用船者に貨物の量に応じて一定のコミッションが支払われる契約もある。慣例的に運賃の1.25%から2.5%程度とされている。

### 2. 運航関係

(1) 港費(コウヒ):

- Port Charge、本船入港中にかかる港湾諸経費の総称。入港料、代理店料、岸壁及び浮標の繋船料、曳船料、パイロット料、通船料、通信費、綱取り放し費、固定費などの費用。

(2) LAYCAN:

- LAYDAY/CANCELLING DATE、荷役開始可能日(積込準備予定日)/解約期日

(3) C.Q.D. (Customary Quick Despatch):

- 慣習的早荷役のことで、その港の慣習に従い、できるだけ早く荷役するという取り決めです。そして、もしその港の標準的な処理能力に対して、荷役が遅れた場合には滞船料の対象となります。

(4) Despatch / Demurrage:

- 早出料／滞船料（デス／デマと通常呼んでいます）。
- 早出・滞船料とは、荷主・運航会社間で授受される荷役のための停泊時間にかかる調整金で、当初合意した停泊時間を超過すれば滞船料を運航会社が受け取り、短縮されれば荷主が早出料を受け取ります。早出料は荷主が効率的な荷役をするためのインセンティブとなり、滞船料は船舶が長く拘束されたことに対する運航会社の逸失利益をカバーすることとなります。

(5) Seaworthiness:

- 堪航能力、船が航海に耐えられる能力を備えていることであり、用船する上で船主の責任となる。

(6) NAABSA:

- Not Always Afloat But Safe Aground、常に海上浮揚という状態ではないが安全に着底できる、という意味であり、用船契約においては、安全着底に関する条項としてNAABSA Clauseと言われる。
- 大西洋域への配船で一部の南米穀物積港で要求されていた条項であり、用船者が配船する貨物の積揚場所や錨地が本船の喫水から判断して着底する危険がある（常に浮揚状態ではない）が、船体損傷などの危険がなく安全に着底できる場合に、用船者の同所への配船を認めるという協定。

### 3. その他

(1) 東京MOU:

- アジア・太平洋地域におけるポートステートコントロール(PSC)の標準化、協力体制の強化を目的として、1993年12月に東京において18カ国が署名して発足した。加盟国は20ヶ国、事務局は日本に置かれている。
- 一方、1982年に欧州14ヶ国で発足したパリMOUは、27ヶ国が加盟している。その他のMOUとして、Latin-America Agreement、Mediterranean MOU、Indian Ocean MOU、Black Sea MOUなどがある。

(2) 共同海損 (General Average):

- 船舶が航海に従事する場合、船体・積荷・燃料・後払い運賃などは海上危険に対してその運命を共にする関係にありますので、衝突・座礁・火災・機関故障等の事故に遭遇した場合に共同の安全を目的として支出した救助費やその他のさまざまな余分に生じた費用、および船体・積荷の一部を故意に犠牲にしたための損害は、これらの行為により利益を受けた船舶・積荷・燃料および運賃などで按分して公平に分担しようとする制度。
- 共同海損には、ヨーク・アントワープ規則 (York-Antwerp Rules) という世界的な取り決めがあり、世界中で殆どの共同海損がこの取り決めによって精算されています。

(3) NVOCC:

- Non-Vessel Operating Common Carrier、自らは船舶を運航せず、それらを利用して不特定荷主の貨物を責任を持って輸送する輸送事業者。自らは本船を運航しないが、集荷して輸送責任を負う利用運送事業者。
- 船舶（外航）を利用する事業者を指すので、「非船舶運航業者」と訳されています。
- 日本ではフォワーダー（利用運送事業者）がNVOCC業務に参入するケースがほとんどです。
- 通常、2つ以上の輸送手段を組み合わせ、ポート・トゥ・ポート（港から港まで）にとどまらずドア・ツー・ドアのサービスを一貫した運送責任のもとで提供する、国際一貫複合輸送の役割を担っています。

特に規則性もなく、取り敢えず、目についた・思いついた用語をランダムに列記しただけですので、軽い感じで見て頂ければと思います。（決して手を抜いている訳ではありませんので！！）

以上