



特集記事

燃料油の硫黄分規制(SO_x規制)強化(その2:適合油使用状況)

2020年1月1日から開始されたSO_x規制強化について、前号で実施に向けた準備等についてご報告しましたが、今回は“その2”として、その後の経過状況・運用状況等をご報告したいと思います。

弊社管理各船においては、2019年の12月から0.5%硫黄分の燃料への切り替えを行っており現在各船、大きな問題なく適合油(LSFO)にて運航を行っております。

最初の適合油の補油の際には、以下の事に注意して補油を行いました。

- ✓タンク洗浄後、タンクにわずかに残っているHSFO(Dead oil等)硫黄分を考慮して、希釈用にLSMGOを適量移送して、硫黄濃度の上昇を抑えた。
- ✓適合油の混合安定性を向上させるために、添加剤を補油前にタンクに適量投入した。
- ✓補油するサンプルを陸上の分析機関に送り、使用前に実際の燃料の性状を十分チェックした。
- ✓可能な限りSett. TKとService. TKのHSFOを使い切ってから、移送を開始する。
- ✓各燃料ストレーナーは頻りにスラッジの堆積や異常が無いか確認を行う。

✓より多くの不純物(特にAl + Si)が除去できるように清浄機を並列運転させた。

そして、適合油(LSFO)は硫黄分が少ない為、70TBNのシリンダー油を使い続けると、中和できずに残ったアルカリ分が堆積しピストンを傷つける可能性がある為、弊社では適合油用の40TBNの潤滑油を使用しながら逐次主機の状態の監視を行っております。

適合油使用後約1ヶ月が経過しましたが、主機掃気室、ストレーナー、清浄機、主機等、全くトラブル無く運航してます。



(適合油使用後約1ヶ月の主機掃気室)

この1ヶ月の間、日本含むアジア太平洋地域のポーツレートコントロール当局で構成する東京MOUは、1月のPSC検査で船舶SOX(硫黄酸化物)規制への不適合に伴い、計15隻に拘留や是正命令などの処分を下したと発表しており、拘留処分は2隻、燃料切り替え手順の不確立や未習熟、スクラバー不作動等が根拠となった規制不適合の指摘を受けたのは13隻あった。

規制強化が始まってまだ1ヶ月であり、今後も様々な事態が発生する事も考えられるので引き続き細心の注意を払っていききたいと思います。

セミナー報告

SO_x規制強化に伴う実務セミナーへ参加！

三井住友海上火災保険(株)により東京・今治にて実施された「SO_x規制強化に伴う実務的問題」についてのセミナーに出席してきました。

今回は、雨宮総合法律事務所の雨宮正啓先生が講師として登壇され、SO_x排出規制がスタートしたタイミングでの、実務で生じ得る問題点など留意しておくべき事項の確認やその他の環境規制について理解を深める内容となっております。私共は、今治会場にて出席しましたが、14:00~16:00の2時間で実施され、集中して聞く事が出来、新たに得た情報や知識等もあり、今後の実務に役立てていきたいと思えました。

海運関係のセミナー等には、度々参加する事もありますが、多くのトピックを半日~1日かけて行うセミナーも多く、その様な場合は、集中力が続かず中弛みしてしまう事などもあり、今回の様なタイムリーな1つのトピックにスポットを当てたセミナーは、自分の関心のあるトピックのみを選択出来ますし、短時間で集中して聞く事ができるので、参加し易いと感じました。同社には今後もタイムリーなトピックを取り上げて、この様なセミナーを実施頂き、私共も活用していければと思います。



メンバー紹介

今回は、船舶管理部の主任並びに監督として日々業務に励んでくれている当社のエースを紹介させていただきます！



氏名：市川 智大 (いちかわ ともひろ) / 31歳

出身：兵庫県赤穂市

経歴：下関の水産大学(通商“ゲ水”)専攻科(船用機関)卒業後、広島県の造船所にて新造船の機関担当技師などの仕事に6年間携わり、しっかりと船舶の知識を身につけ、2018年8月満を持して当社へ入社しました。

趣味：バイク(いつかハーレーを買うのが夢)
釣り(魚釣り、夜の繁華街での夜釣り)

船舶管理の業務については初めてであり、当初は戸惑っている様子も見受けられましたが、持ち前のガッツと誠実で真面目な性格から、着実に経験を積み、知識を身につけ、今や当社の頼れるエースにまで成長してくれています！

また、先般マニラでの12日間のトレーニングを終了し、リベリア籍船の検査官及び審査官の資格を取得しました！

これにより、リベリア籍船のAnnual Safety InspectionやMLCの検査及びISM、ISPSの審査を実施する事が可能となりました。

本人の知識や経験も更に向上し、管理業務の質についても更なる向上に繋がるものと思います。

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、引続きご指導ご鞭撻のほど何卒宜しくお願い申し上げます。彼の留まる事の無い成長、快進撃に乞うご期待！



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！

昨年「老後資金2,000万円問題」というのが話題になり、色々と物議を醸しましたが、良くも悪くも多くの人に資産形成について真剣に考えるきっかけになったのではないのでしょうか。やはり、年金の本質は貯蓄ではなく保険ですから、大前提になるのは、まずは自助努力で蓄える事、が基本であり、現状に比べ将来は、①寿命が伸びる、②退職金が減少傾向、③年金支給額が減少、と考えられるので、これに対して適切な備えをする事が必要であると思えます。私も今迄深く考えてこず、投資や資産運用等にも特に興味を抱いていませんでしたが、少し勉強する必要があるかな、と思っていたところ下記の記事が目についたので、紹介したいと思います。

「配当」という株式投資の魅力

■ 株式投資で得られる利益にはいくつか種類がある？

株式投資をして利益を得るには、安く買って高く売る必要があります。例えば、A社の株価が100円の時に買い、120円時に売れば、20円の利益が得られます。当然、手数料や税金がかかる為、20円が全て手元に入る訳ではないが、株式投資で利益を得るメカニズムは単純な物です。この様に買付金額と売却金額の差分で得る利益をキャピタル・ゲインといいます。実はそれ以外にも株式投資で得られる利益があります。それは「配当」と呼ばれる投資先企業から株主に対して払われるお金を指します。ある時点で株主名簿に名を連ねておけば、企業から配当金が支払われます。例えば、B社の株を買ったとして、株価が100円の時に買い、1年後も100円だったら、この時点で売ってもキャピタル・ゲインは発生しません。しかし、保有していた1年間で、B社が株主に対して1株あたり5円の配当を払ったとすると、5円の利益が発生した事になります。配当で得る利益をインカム・ゲインといいます。

■ 配当について詳しくなろう

「ある時点で株主名簿に名を連ねておけば、企業から配当金が支払われる」と書きましたが、詳しく言うと、権利確定日(一般的に決算日と同日)に株主名簿に名前を登録されていると配当は貰えます。しかし、権利確定日に株を買っても間に合いません。権利確定日の2営業日前迄に買う必要があります。この権利確定日の2営業日前の日を「権利付き最終日」といいます。その翌日、つまり権利確定日の1営業日前は「権利落ち日」といいます。配当金は一般的に権利確定日から2~3ヵ月後に支払われます。

■ 配当に関する指標を理解しよう

配当には2つ指標があります。1つ目は「配当利回り」です。配当利回りというのは、「1株あたりの年間配当金額÷株価」で算出できます。先程の例を用いて、B社の株価が100円で、1株あたりの年間配当金額が5円だとすると、配当利回りは5%になります。当然、この数値が高い方が配当重視の投資家にはよさそうに思えますが、企業の不祥事や、業績悪化により株価が下がると、結果的に配当利回りの数値が上昇することがあります。その為、配当利回りだけを見て判断するのは危険なので、他の数字や

ニュースも合わせて確認しましょう。配当は基本的に会社が売上から原価や人件費など全ての費用を払い、残った利益にかかる税金が引かれ終わった残りのお金から払われます。この仕組みを知っていると、配当利回りの指標だけで判断する事が危険な理由が分かります。例えば、B社は今年利益が一切出なかったものの、配当利回りは維持したいと、配当の原資としてこれまで貯めこんでいた現金から払ったとしましょう。すると、配当利回りには変化は生じませんが、会社自体は保有していた現金が減ってしまいます。そこで、「配当性向」という指標が登場します。配当性向は、「1株あたりの年間配当金額÷1株当たりの利益」で算出できます。会社が事業を通して得た利益から、どの程度を配当として株主に還元しているかを示す指標なので、他社との比較にも使用が可能です。

■ 制度は有効活用すべし！

新たに株式投資を始める方は、どの企業の株価が上りそうかの観点だけでなく、配当の観点でも銘柄探しをしてみてください。そして、投資する銘柄が決まったら、ぜひNISA(少額投資非課税制度)を活用してみてください。キャピタル・ゲインやインカム・ゲインには税金がかかりますが、NISA口座の投資枠内で投資をした場合は税金がかかりません。制度の活用といわれると難しく聞こえるかもしれませんが、利益が非課税になるメリットはとても大きなものです。

今さら聞けない

海運基礎知識 「船荷証券(Bill of Lading: B/L)」

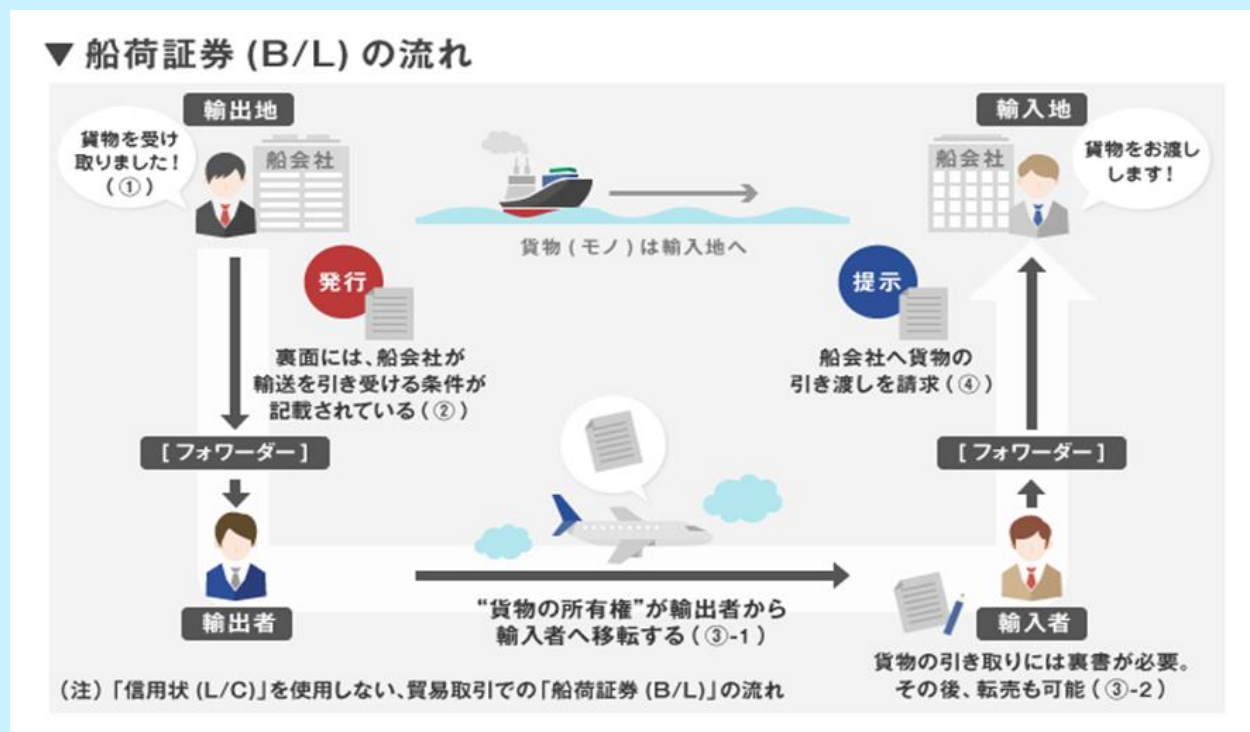
1. 船荷証券とは

「船荷証券(Bill of Lading: B/L)」は、貿易における船積書類のひとつで、船会社が輸出者の貨物を受け取った時に発行する書類であり、有価証券の役割を果たし、書類を通して貿易取引を成立させます。簡単にいえば、“貨物の引換券”ではありますが、貿易取引に欠かせない“超重要書類”です。通常、「B/L(ビーエル)」と呼ばれます。

2. 船荷証券(B/L)の役割と流れ

この書類が持つ一般的な役割と流れは以下の通りとなります。

- ① 貨物受取証：船会社が貨物を受け取ったことを示す
- ② 運送契約書：船会社と荷主の間での運送契約を示す
- ③ 有価証券：裏書きによって転売が可能になる
- ④ 貨物引取証：貨物の荷揚港で貨物を引き取る時に必要



「B/L」を発行するのは、輸出地の船会社であり、「B/L」は、輸出者にとっては、船会社に貨物を引き渡したことを証明する“貨物受取証”になりますが、輸入者にとっては、その貨物の引き取るための“貨物引換証”になる、というふたつの役割を兼ねています。

上の図で見ても分かる通り、貿易取引では「貨物の流れと書類の流れが異なる」という事になります。

次ページへ続く

3. 船荷証券(B/L)の記載内容

発行する船会社によって書式は異なりますが、下記主要項目については、ほぼ共通の内容となります。

- ① 船会社名
- ② 船荷証券番号(B/L No.)
- ③ 荷送人(Shipper)※輸出者のこと
- ④ 荷受人(Consignee)※輸入者のこと
- ⑤ 着荷通知先(Notify Party)
- ⑥ 荷受地(Place of receipt)
- ⑦ 本船名(Vessel)
- ⑧ 船積港(Port of Loading)
- ⑨ 荷揚港(Port of Discharge)
- ⑩ 荷渡し地(Place of Delivery)
- ⑪ 商品明細(Description of Goods)※品名、数量、重量、コンテナの本数、荷姿など
- ⑫ B/Lの発行枚数 ※通常は3通
- ⑬ B/Lの発行地場所と発行日(Place and Date of B/L issue)
- ⑭ 運送人船会社のサイン(Signature)
- ⑮ 船積み年月日と本船署名(Laden on Board the Vessel) ※On Board Notation“船積証明”といわれるもの

輸出者も輸入者も、この記載内容の間違いに気付かないと「貨物は到着しているのに引き取ることができない…」という事態になりかねません。(③④⑤⑪はとくに注意が必要)

また、「B/L」の修正は、輸出地の船会社だけが行えるので、輸入者サイドで間違いを見つけた時は、少し時間が掛かります。

4. B/Lに関する実務の現状

貨物を港で受け取る為には、B/Lの「原本」が必要になります。昔と違って近年では、船便でも輸送日数が短くなってきており、B/Lが郵送で届く前に貨物が先に到着してしまうというケースが多く発生します。この場合、輸入者は貨物を受け取る事が出来ず、商品を寝かせておく事になります。

従って、現状の実務では、下記の方法が取られる事が多くあります。

(1) B/L未着のLOI

実務上は、この対応が非常に多いと思われれます。LOIとは、Letter of Indemnityの略で、補償状の事になります。オリジナルB/Lが揚げ地に未着の場合に、用船者やシッパーが船主に対してこのLOIを発行し、オリジナルB/Lの提示なしに貨物を引き渡すにつき、もし船主が損害を被った場合は、全て補償するという内容になります。実務上は、この様なLOIの発行によるB/L未着での貨物引渡しも慣習になってしまっているが、場合によっては、LOIの有効性が認められないケースなどもあり得る為、船主としても非常にリスクが伴う事なので、相手や状況、LOIの内容等を十分注意して確認する必要があります。LOIのフォームについては、用船者が提示する事もありますが、国際P&I Groupの推奨Formがありますので、そちらを活用するのが良いと思います。

(2) SURRENDERED B/L

前述のLOIではなく、Surrendered B/Lというものを使う場合もあります。これを利用することで受け取りまでの日数を短縮することができます。

もともと、Surrendered B/Lという書類があるというわけではなく、「B/L原本が現地(元地)で回収されました」というスタンプが押されただけの複製されたB/Lということです。輸出者は輸入者に対して「スキャンした『Surrendered』等のスタンプが押されたB/Lのコピーを電子メールもしくはFAXで送る」といった手段で、それを送ります。B/Lの原本は、そのまま本船に積み込まれますが、輸入者は、そのB/Lのコピーを提示するだけで貨物が受け取れるようになります。

また、このSurrendered B/L以外に、「SWB(Sea Waybill)」という海上運送状を使用する場合もあります。SWBとは貨物の受領書となる、運送契約を結んだ証拠になる海上輸送状のことです。SWBに欠かれた荷受人であることが確認されれば、原本がなくても貨物を引取りすることができます。但し、その手軽さから、悪用しようと思えばできてしまうので、十分に信用のおける取引先との取引の場合にのみ活用されます。