



HSMニュース

入渠修繕工事の監督業務を受託しました！

昨年の7月下旬より9月下旬にかけて行われた“M/V KEN VOYAGER”の入渠工事立会業務に続いて、今回も乾汽船(株)殿より同じく同社所有船である“M/V KEN UN(旧船名: ULTRA LASCAR)”の入渠工事についての工事立会業務の委託をご依頼頂きました。

本船は、2015年建造の37KDWTのバルクキャリアーで、今回は第1回定期検査に伴う入渠工事であり、SOxスクラバーの搭載工事も合わせて行われました。

前回の“M/V KEN VOYAGER”同様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、新型コロナウイルスの影響で管理会社殿のS/Iが来日して工事立会を行う事が難しい事から、前回に続いて当社にご依頼頂くこととなりました!!

入渠造船所も前回同様、JMU因島工場で10月初旬から12月初旬までの約2ヶ月間にわたり実施されました。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。



〔塗装工事中の本船〕



今回は、造船所も前回と同じであり、当社監督も前回の経験があった事から船主殿、管理会社殿ともスムーズな連携をとる事が出来、また、造船所の皆さま、乗組員の皆さま、各関係者の皆さまのご協力の下、大きなトラブルもなく、無事予定通りに完工し、出港する事が出来ました。

前回同様2ヶ月におよぶ長い工事ではありましたが、SOxスクラバーの搭載工事含め当社管理船では経験できない工事などもあり、当社監督にとっても非常に有意義な経験をさせて頂きました。

今後も、今回の様なご依頼を頂ける様な事がありましたら、船主殿並びに船舶管理会社殿の立場に立って、柔軟に、そして迅速・丁寧な対応を心掛けていきたいと思っております。

追記：当社監督においては、因島での生活にも随分慣れた様子で、伸び伸びと仕事も夜の活動も満喫していた様で、何故かカラオケのレパートリーも随分増えて帰ってきました。(またチャンスがあればJMU因島工場殿への立会を期待している様です...)

事務所を増設しました！

この度、弊社の事務所を増設して何と約2.5倍の広さになりました。まあ、増設といっても、単純に現在の事務所の隣の空き部屋を追加で借りただけなのですが、そこにミーティングルームを2部屋作り、更に友好船主である宮本汽船(株)殿へ一部お貸しして使用頂く事になりました。これで、更なる仕事の受入れは準備万端です！

人員の増加も可能となりました！(スペース的には)。お仕事のご依頼お待ちしております！

また、現在の新型コロナウイルスが少し落ち着いたら皆さまぜひ遊びに来て下さい！



〔新たに借りた増設スペース〕



〔宮本汽船(株)殿スペース〕



〔元々の事務所スペース〕

以前は、海賊といえばソマリアなどアフリカ東岸でのケースが多く、高速艇を使用して船舶を乗っ取る事例が多発していたが、最近では海賊による襲撃事例はあまり報告されておらず、今や海賊事件の発生海域は西アフリカ沿岸に移り、ギニア湾では昨年11月だけでも8隻の船舶が海賊による襲撃を受けている。

コロナウィルスの感染拡大により海上貿易が停滞する状況にも関わらず、昨年1月から9月までの間にギニア湾だけで132件の海賊事件の発生が報告されており、乗っ取り事件は対前年度比で40%も増加している。11月25日にはナイジェリア沖で一般貨物船から10人の船員が誘拐されており、昨年12月初旬の時点でギニア湾で発生した誘拐事件の件数は24件にもものぼり、合計128名の船員が誘拐された事になる。

背景にはコロナウィルスの感染拡大による経済へのダメージがあるとみられ、資源が乏しい国や政府の体制が脆弱な国では既に苦労している自国の水域での取り締まりが一層厳しい状況となっている。

このような状況はアフリカだけでなくアジア地域にも同様の現象が現れており、バングラデシュやインド、インドネシアなどにおいても、海賊行為や武装強盗行為が頻発している。

2020年11月にはアジア地域で11件の海上強盗事件が報告され、2020年1月から11月までの総事件数は95件となり、前年比で36%も増加している。

このような状況はまだ続きそうであり、当社で管理している船舶においては西アフリカへは殆ど行く事はないが、バングラデシュやインド、インドネシアなどには頻りに寄港しており、インドや東南アジアの海域は常に航行しているので、引き続き十分注意を払っていききたいと思います。



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はわく様な内容を色々紹介していきたいと思っております！

今回は、ネット記事に掲載されていたファイナルシャルプランナーの方の記事が目にとまりましたので紹介したいと思います。会社経営において銀行との関係は必要不可欠であり、最も重要な要素の一つであると思われます。地域や業種によっても多少の違いはあるとは思いますが、同記事では基本的な部分がかかれており、小職も経営者の端くれとして、改めて自らも振り返りながら読んでみました。

「銀行に嫌われる会社」7つの特徴

政府主導の中小企業支援策が実施された影響を受け、融資が受けられるようになった、補助金の申請が通るようになったと感じている企業オーナーも多いことでしょう。そのような状況においてすら、銀行側が「要注意」と感じてしまう会社とは、一体どのようなものなのでしょうか。本記事では、銀行から融資を受けられない会社の共通点を解説します。

「融資のプロ」が「それでも断りたくなる」会社がある。

本記事では、銀行が融資を断りたくなる会社のことを「銀行に嫌われる会社」と呼びます。これはあくまでもわかりやすくするための便宜上のネーミングとご理解ください。

実際に銀行が「この会社は好きだから融資する」「この社長は嫌いだから融資しない」というように、感情論で融資を決定することはありません。彼らは「融資のプロ」として、客観的な目とデータでそれぞれの会社の価値を測り、融資の可否を決めています。だからこそ、彼らが求める条件に適う会社に磨き上げていかなくては、安定した融資を引き出すことが難しいのです。

では、銀行が「この会社とは付き合えない」「ここに貸しては危ない」と判断する会社とは、どういう会社でしょうか。

「銀行に嫌われる会社」7つの共通点

ここで、私がこれまでの経験から考える、融資を受ける際に「銀行に嫌われる会社」の共通点を7つ紹介しましょう。連続赤字や未納税があると融資はされない等、会計的な面での審査基準はありますが、ここでは、もっと基本の「社長の経営者としての姿勢」の部分を挙げました。ご自分の会社やご自身の態度に思い当たる節はないか、振り返りながら読んで頂けると幸いです。

- ① 求めた資料がすぐに提出されない
- ② 融資の目的、金額が明確でない
- ③ 社長が自社の決算書や試算表の内容を説明できない
- ④ 経理担当者が経理に精通していない
- ⑤ 会社としての長期的目標や方向性が明確でない
- ⑥ 社長が高齢であるにもかかわらず、後継者が定まっていない
- ⑦ 社内全体が乱雑で、従業員に覇気がない

順に説明していきます。

①求めた資料がすぐに提出されない、②融資の目的、金額が明確でない

この二つに共通していえる事は、融資を申し込む準備ができていない、即ち無計画であるという事です。ただ資金不足で融資を受けただけで、その目的も明確な金額も決まっていないのです。

求められた資料がすぐに提出できないのも、経理業務が疎かだからでしょう。社内での帳簿付けが日々行われていないとか、社長が日頃から経理に興味を持っていないとか、領収書はまとめて月末に、また期末に1年分を会計事務所に送るとか。このような状態では試算表も、売上の推移も、この先の見込みも何も提出できなくて当然です。

③社長が自社の決算書や試算表の内容を説明できない

会社がずさんな会計になっているというのは、原因は社長自身の会計への無関心さにあります。会社のお金のことを正確に把握しようという気がそもそもない為、経理が適当な決算書や試算表を上げてきても気にも留めません。気にも留めないというより、むしろ、そこに書かれている数字の意味がわからないので、気に留めようがないのです。貸借対照表が何の為にある書類なのかを理解していない社長もいます。そういう状態では、決算書や試算表の説明などできるはずがありません。

④経理担当者が経理に精通していない

明確に経理担当者がいる場合には、帳簿の作成も「自計化」ができていて、月々の試算表もリアルタイムに社長に提出されていることと思います。自計化というのは、自社でソフトを使って社内で会計処理を行うことをいいます。ですが、会社によっては、「経理」ではなく「事務担当者」を置いている場合があります。事務担当者は電話応対や接客、備品の管理といった事務本来の仕事をしながら、売上に関わる請求書の作成発送、送られてきた請求書の整理と支払い作業などの会計的な仕事をしています。そして、請求書や領収書などを整理して会計事務所に渡すところまでが、その役割です。つまり、帳簿付けのための材料を揃えるところまで終わっていて、帳簿付けそのものは外部に任せているケースが多いのです。本来、社長は経理担当とコミュニケーションをとって、「今、会社がどういう業績なのか」を数字で客観的に把握していかななくてはなりませんが、経理担当が経理を把握していないので、それができません。社長も経理にそれを求めているという問題があります。小さな会社では人材不足になりがちで、一人で事務も経理もカバーしようとする、どうしてもこうなってしまうやすいのですが、これでは厳しい状況下を生き残っていくことはできないでしょう。

⑤会社としての長期的目標や方向性が明確でない

経営戦略のない会社は行き当たりばったりの対応になりやすく、会計がどんぶり勘定になりがちです。すると、業績に波が生じて安定的な経営ができません。そういう会社では、業績が悪くなってくると、目の前のお金を集めることだけに必死になりがちです。社長が自分の蓄えを持ち出して会社の補填に充て、銀行からも目いっぱい借りて、何とか運転資金を調達しようとします。そして、今度は「借金を返すために、また借金を重ねる」悪循環にはまってしまい、最終的には首が回らなくなってしまいます。このように、目先のお金、目先の事業しか見ていない会社にお金を貸すと、自分のところにお金が返ってこないことを、銀行はよく知っています。そういう会社は融資先の候補から外されてしまいます。

⑥社長が高齢であるにもかかわらず、後継者が定まっていない

後継者不在はどこの会社でも頭の痛いところです。銀行もまた、これは死活問題です。社長に万が一のことがあったとき会社が継続して融資返済をすることができるのか、とても不安に思っています。ですから、銀行は後継者選びにも口を出すことがあります。

銀行は経営者の若返りを喜びます。会社が心配なら、後継者に譲った上で、新米社長をしっかりサポートしてあげましょう。かといって、飾り物の後継者を据える事はお勧めしません。銀行はすぐにその状況を見破ります。張り子のトラはダメです。

⑦社内全体が乱雑で、従業員に覇気がない

社内の整理整頓はとても大切です。仕事上、物が多く置いてあることはいいのですが、それらがあまりに煩雑に置かれていたり、汚れていたり、大切に扱われていなかったりする状況は、銀行のマイナス評価につながります。従業員の態度もそうです。挨拶しても挨拶が返ってこないとか、社内全体が暗い印象を受けるような場合には、その評価はやはり下がります。なぜなら、従業員に活気のない会社に良い仕事ができるのかということ、はなはだ疑問だからです。

従業員が幸せでない会社は、従業員が辞めていったり、仕事へのモチベーションが低かったり、結局は業績に反映します。また、銀行員は地域住民や取引先企業からの評判なども集めていて、その情報網はこちらが思っている以上に広いものです。

知られたくないことや都合の悪いことは隠しておきたいものですが、それらはほぼ筒抜けになっていると思っておいたほうが無難です。自社を見渡して「整理整頓ができていない」「従業員たちに笑顔が少ない」と思ったら、銀行側から「要注意」の評価を受けているかもしれません。

海運基礎知識 「船舶管理契約書について」

今回は、弊社の本業である船舶管理における契約書「船舶管理契約書」について触れたいと思います。船舶管理契約書については、内容も多岐に渡りそれぞれの条項などを詳しく解説していると非常にボリュームも大きくなってしまいますので、詳細は後日また機会を設けて掲載する事として、今回は、ざっと概要だけ説明したいと思います。

1. 船舶管理契約とは

- 船舶管理契約とは、一方が他方の所有する船舶についてその委託を受けて船舶管理業務を実施することについて両者が締結する契約をいいます。
- そして船舶管理契約は、船舶の運航管理、船舶の保守管理、船員の配乗管理などの諸業務を受託者が一括して行うことを内容とするのが通常となります。
- 内航海運においては、船員職業安定法第50条で自身が雇用する船員を他人の指揮命令の下で働かせてはダメという内容が規定されていることにより、船舶管理契約において3つの管理(船舶の運航管理、船舶の保守管理、船員の配乗・雇用管理)の1つでも欠けた船舶管理契約は、船員職業安定法に抵触するおそれがあるとされており、必ずフル管理しなくてはならない事になります。(外航の場合は、船舶管理会社に委託する内容を選択できます)
しかしながら、内航船主においては、フル管理が要求される船舶管理契約を利用せず、裸用船契約を利用する場合も多くある様です。

2. 船舶管理契約書の種類

(1) 内航船舶管理契約書 (社団法人日本海運集会所制定のフォームを使用する事が殆どかと思えます)

(2) 外航船舶管理契約書

①社団法人日本海運集会所制定のフォーム

- 日本企業同士の契約や元々海運業を営まない金融機関等が船主となる場合には和文の契約書が望まれることがある。
- 後述するBIMCO制定のSHIPMAN契約を参考にし、更に分かり易くする事を目指して制定されており、日本の船主様やシブプファイナンスが船舶管理を依頼する場合などに強く勧められることもある。

②BIMCO SHIPMAN

- BIMCO (The Baltic and International Maritime Council: ボルチック国際海運協議会) が制定した標準の船舶管理契約書であり、SHIPMAN 98が昔から多く使われてきており、現在は最新のSHIPMAN 2009が主流となっている。
- 外航海運の場合、海外の船主殿や海外のマンニング会社等海外の取引先も多くなることから、英文のこのBIMCOの標準フォームを使用する事が多い。弊社においても基本はこのBIMCO SHIPMAN2009を使用しております。

3. 船舶管理契約書の内容(概要)

外航の船舶管理契約書で定められている事項についていくつか抜粋して挙げてみます。

(1) 当事者

船主及び船舶管理会社の会社名及び住所

(2) 船舶表示・船舶詳細

管理対象の船舶の船名や船籍、トン数などの詳細を記載

(3) 委託内容

管理会社に委託する内容(技術管理・船員配乗管理・営業管理・保険手配)を選択する

(4) 契約期間

(5) 管理手数料

(6) 目的

契約の基本精神を定めた規定であり、管理会社の行う管理とは何かという基本的な点を定義している。管理会社は、船主の代理人として本船の管理業務を行うとあり、管理会社が船員の雇用者となる内航における船舶管理業務とは別物である。

(7) 乗組員管理

管理会社の管理業務の各となる乗組員の手配及び管理の具体的な内容を明記している。

(8) 技術管理

管理会社の技術管理業務の核となる保船管理業務及び運航管理業務の具体的な内容を明記している。

(9) 管理手数料・管理費用

管理手数料は管理会社の報酬であり、通常年間管理料を月割りにして前払いで支払う。

その他の管理費用はそれぞれの会社によりその内容や分け方、精算方法が異なる場合があり、別途「費用一覧表」などを作成して定める。

(10) 責任

本条は、管理会社の責任制限を規定したものであり、管理会社の保護が制定趣旨である。

基本的に、管理会社の故意又は過失を唯一の原因として発生した事が証明された場合を除き、一切の損失、損害、遅延及び費用について責任を負わない。

乗組員の行為による損失や損害においても、たとえ乗組員の過失、重過失又は故意によるものであったとしても、乗組員の行為について責任を負わない。但し、その乗組員の選任又は配乗につき、管理会社の故意又は過失が証明された時は、その故意又は過失によって生じた事が証明された範囲でのみ責任を負う。

(11) 下請業者

管理会社は船主の承諾がない限り、管理契約に規定する義務の履行を下請業者に委任する事はできない。ただし、船主は正当な理由がない限りその承諾を拒む事は出来ないとしている。

管理会社は、フィリピン等の海外子会社との関係などにより、下請けが必要な場合があるので、下請けに出せる様に規定しているが、その責任はそのまま管理会社が負うものとしている。

4. まとめ

上記はあくまで概要であり、各条項も一部抜粋したもので、実際にはさらに多くの条項が規定されています。この様に、船舶管理契約書には多くの条項がありますが、その契約形態によって適用する条項も変わってきますし、適用する標準フォームによっても多少内容が変わってきますので、事前の十分な確認・協議が必要となります。管理会社としては、船舶の管理を受託する際には、この契約書が全ての基本となりますので、十分理解した上で船主殿と協議する事は必須です。

逆に、船主殿においても、自社管理でない場合においては、新たに船舶を所有する際には、必ず船舶管理会社と契約を締結する事になりますし、その船舶の契約形態や使用する標準フォームによってもその内容は変わってくる場合があるので、その内容も十分理解した上で、委託する事が必要となります。

以上