



HSMニュース

管理船舶を新たに受託致しました！

この度、東京の海運会社であり船主の豊栄トランスポート株式会社様より、8,776 tの近海船の船舶管理の依頼を頂き、今月の2月2日より管理を開始致しました！

今回、豊栄トランスポート様様が、本船を購入される事になり、購入に際して船舶管理会社を選定する中で、弊社にもお声掛け頂きました。

弊社がお声掛け頂いたのは、弊社が日頃からお世話になっている商社様のご紹介でしたが、実際にお話しを頂いたのは今年に入ってからであり、非常に短期間での急ピッチでの対応となりました。

更に、お話を頂いた時には新型コロナウイルスの状況が非常に悪化している状況で、尚且つ旧正月前という事もあり、船員の手配や手続きがとて大変で、最後までハラハラドキドキでした。

その他の手続きについても、買船及び船名変更に伴う多くの手続きや手配がありましたが、船主様や関係者の皆様のご協力とサポートで何とか全ての準備を1月中に完了させる事が出来ました！

実際の引き渡しについては、2月2日付で完了し、その後船名変更作業を実施し、2月3日に晴れて新船名であるM/V “HOUEI CRYSTAL” として船出しました。

実質、ゼロから準備開始して約3週間での実施、痺れましたね～！ 緊急事態宣言も出て入国や乗船の手続きにも影響が出た中、本当に協力してくれた皆さまのお陰です！

今回船主様には、それ程実績のない小さな会社である当社を選択頂き、大事な船の管理を任せて頂ける事に感謝をすると共に改めて気を引き締め直し、ご期待に添える様努力して参りたいと思います！



船 籍: PANAMA / 船 種: General Cargo
 載貨重量: 8,776t / 航行区域: Far East Asia

ベトナム人船員の乗船について

新型コロナウイルスの影響が悪化する中、日本では緊急事態宣言も再発出され、日本以外の各国も様々な規制をしいて入国制限を行っており、船員交代においては益々難しくなっている状況であります。

この様な中、前述した船舶管理の受託に際し、最も苦労したのが船員の手配であり、日本で乗船させるのには様々な事をクリアしなくてははいけませんでした。

まず第一に、フライトが無い…

基本的に直行便は全て運休しており、経由便を探さないといけませんが、便数も少なく、毎日ある訳ではないので、船の動静及び引き渡しのタイミングに合わせて、出来るだけ最適なフライトを確保する必要がありました。

第二に、日本の入国規制をクリアする必要がある

ちょうど緊急事態宣言が出されるタイミングだったので、どの様に規制が強化されるのか、実際にどの様な影響があるのか、毎日関係各所に問い合わせして確認していました。入国出来なくなるんじゃないかと毎日ドキドキでしたが、取り敢えず船員は「特段の事情」がある者として入国自体に問題はなく、14日間の隔離もありませんでした。対応としては、出国(今回はベトナム)前の72時間以内でのPCR検査の実施及び日本到着後に空港での抗原検査の実施。そして、公共交通機関は使えないので、空港からは船員転船業者により車で移動する事になります。

第三としては、他国の規制への対応

乗船した後に本船が寄港するであろう国の規制にも対応しておく必要があり、今回は韓国の規制をクリアしておかなくてはならず、それは「乗船した国で、乗船した港を出港する72時間以内にPCR検査を実施し、尚且つ英語(もしくは韓国語)の陰性証明書が発行されていないといけない」というものでした。

上記全ての条件をクリアし、尚且つ実際の本船の動静や引き渡しスケジュールにうまく合わせないといけず、最後まで非常に気を付けながら調整を行いました。

弊社も含め船主様・船舶管理会社様は、今後も引き続き、各船の船員交代には頭を悩ませられそうです…

今回は、1月中に弊社フリート内で実施されたPSC検査について紹介したいと思います。

先月は2件のPSC検査がありましたが、1件目が日本の名古屋での検査であり、1項目Deficiencyとして指摘を受けました。ご存知の方も多いかと思いますが、名古屋は昔から非常に厳しいという認識であり、特にLSA関係やDrillなどについて非常に細かくみられるので、注意していたつもりでしたが、正にそのDrillに関連する事で指摘を受けてしまいました。

指摘内容としては、Free-fall Life Boatの着水及び操縦訓練のインターバルが適切でないとの事でしたが、原因としてはSMSの手順書とドリルのスケジュール表の記載が明確でなく分かりにくいとの事で、そこで乗組員も適切に説明出来なかった為、Deficiencyとして指摘を受けました。

Free-fall Life boatの場合は、Davit式のLife boatとは違うので、確かに少し勘違いし易い部分もあり、乗組員も適切に理解出来ていなかったという事でしたので、直ちに手順書及びスケジュール表を改訂し、SOLASのルール含め改めて乗組員へも説明しました。

もう1件は、インドネシアのGresikでの検査でしたが、いつも通りの安定の金銭要求でした。インドネシアの場合、いつもは\$200~\$300.00程度なのですが、今回は\$400.00も取られてしまいました...

これもやはりコロナウィルスによる経済へのダメージが影響しているのでしょうか...



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！

今回も、小職が気になった記事をピックアップして、皆様にご紹介したいと思います！
今回の内容は、私も耳が痛い内容で、私が偉そうにこの事を言ったら、お前が言うなっ！と言われてしまいそうですが、皆様の中にもドキッ！とする方がいるんじゃないでしょうか???

「今年こそは」と毎年言ってますか？

■ 繰り返される決意。

新年を迎えたこの時期、毎年と言っていいほど

「今年こそは毎日〇〇をするぞ！」

「今年こそは〇〇になるぞ！」

「今年こそは〇〇するぞ」

と「今年こそは！」という人が必ずいます。決意新たにテンションアゲアゲは良いのですが、こういう人ほど、少し時間が経てば「まっ、明日からでいっか。」「とりあえず、正月休みが明けてからでいっか。」という甘えが生じ、中々有言実行しません。そして気がつけば、これまでどおり、同じサイクルで仕事・生活を忙殺さに充実感を覚える日々を過ごすのです。

で、今年の年末に・・・「来年こそは必ず達成するぞ！」と、昨年と同じ決意表明、目標を立てるのです。

これでは、なんの進化も成長ありません。目標を立て決意表明をすれば、実践しない限り意味がありません。実践の先送りは、目標や決意の先送りであり、自分自身の進化や成長の先送りにもなるのです。

そういえば以前こんな方がいました。

「今年こそはお客様との関係を深くしていくために、ニュースレターを毎月欠かさず発行します。」

と決意表明していたとある会社の社長さん。

「とりあえず正月は酒を飲んでゴロゴロしています(笑) 休み明けから情報を集めて、月末にはお客様に配ります。」と。

結局、この会社では、ニュースレターを1度も発行することはありませんでした。

別に正月に酒を飲んでゴロゴロすることは自由ですから構いません。

ニュースレターを発行するとかしないとかもどちらでもいいです。

そういうことが問題ではなく、自分自身で決意表明したことに対して、取り組む事が無い、取り組もうとしなかった、というのがとても大きな問題なのです。

こうした姿勢というのは、決意表明したことに対することに限らないからです。

普段の仕事に対しても甘えが生じてくるし、自分に対して言い訳癖がついてきます。

そして、お客様にそのことが見抜かれます。

結果、進化や成長もしないし、ましてや周りから信頼や信用など得られないので、ジリ貧に。

「今年はこれをする！」と決めたなら、準備も含めその日からスタートしないと意味がありません。

「今年、自分はこうなる！」と決めたなら、その日からそうなる為に行動しないと意味がありません。

仕事のことに限らず、禁煙でもダイエットでも何でも、とにかく頭や手足を動かすことです。

今年「自分を変えたい」とか「もっと成長したい」「〇〇を始めるぞ！」などというのであれば、「いつから始める、いつからやる」ということより、「今すぐに始めるか、その日のうちから何をどう取り掛かるか」が大事なことなのです。

1年後に・・・

「今年こそは・・・」の「こそ」が取れるように取り組みましょう。

■ 今日のまとめ

『今年こそはの「こそ」を必ず取れるようにする。』

ということで、今回の記事はいかがでしたでしょうか？

2021年、決意を新たにされている方もたくさんいらっしゃると思います。

ただ、その新たな決意を毎年毎年「今年こそは」なんてならないように1年1年確実に決意を成し遂げていきたいですね。毎回最初は本気で言っているんですが、結局また今年も終わってしまった... てな事良くあると思いますが、今年こそはそうならない様頑張りましょう！これが最後のこそです。

因みに、一応このHSM通信は創刊してから休む事なく決めた日に発行し続けています！（私にしては珍しく）

今さら聞けない

海運基礎知識 「船名変更について」

今号冒頭で新たな管理船の受託について紹介していますが、その際に船名変更を実施しましたので、今回は「船名変更」についてざっくりと概要を説明したいと思います。

1. 船名変更って実際に何をやる？

- ①物理的な船名表示・表記の書き換え
- ②無線機器関係のデータ変更
- ③旗国や船級における手続き、認証、証書発行

2. 具体的な実施内容

① 船名表示の書き換え

船体や設備・備品に記載されている船名をペイントで書き換えます。

この場合、事前に大きさを確認・計測し、新船名のステンシルを作成しておき、スムーズに且つ綺麗に塗装出来る様に準備しておきますが、船体外板の場合は、雨や風などに左右され予定通りにいかない場合なども多々あります。

- 船体関係だと、船首部両舷・船尾・コンパステッキ両舷の船名をペイントで書換え
- 救命設備・安全装具等は、Life boat・Rescue boat・Life buoy・Life jacketの船名を同じくペイントで書き換え
- Liferaftについては、付属の小さな筒状のコンテナの中に入っている用紙に船名が記載されているので、そちらを手書きで修正

次ページへ続く

- 書類関係については、各種図面関係やプラン関係など船名が記載されているものについて書換えを行います。二重線で手書きでも良いですし、上から新船名を貼り付けても良いです。私達は事前に、想定される色々な大きさの船名のシールを作って持参しました。プランなど会社で準備するものは事前に作成して持参します。

② 無線機器のデータ変更

- AIS及びVDRの船名データを新船名に変更
- SSASの送信先アドレスを新メールアドレス(新管理会社)に変更
- SSASテストを実施し、審査の際にNK検査官へ提示
- 船籍が変わらず、船名変更のみの場合、AAIC(QRC契約)が変わらない、もしくは変わったとしてもNOC(Non Objection Cert)を発行して貰う事で、元々のINMARSAT ID No.を引き継ぐ事が可能ですので、INMARSAT等の機器は全くいじらなくてもよくなります

③ 旗国及び船級関連手続き

- 旗国においては(その国によって多少違いますが)、Ballast Management Planの新船名での再承認
※通常売買船の場合などは、事前に図面や情報が少ないので、新管理会社で一から作成するのは難しい為、現状あるものを引き継ぎもしくはコピー)、その船名の部分を新船名に書き換えて提出する
※IBWMCは船級より一旦仮証書が発行されるので、それを基に旗国へ申請し本証書を発行してもらう。
- パナマの場合は、SSASについて専用のWeb-siteに登録した上で、テストを実施しないとイケないので、新船名での事前の登録が必要
- 船級については、基本的に船名が記載されている全ての証書が再発行されるので、臨時検査を実施し、上記①②が全て完了している事を確認します
- また船級の検査官は、現場にて本船上の図面類についても修正を行って頂きます。
検査官に訂正箇所を訂正印を押して頂くので、訂正頂く予定の図面・書類については事前に修正しておいて、訂正印を押して頂くだけにする様準備しておきます
※図面などについてはキリがないので主要なものだけとするが、どこかの港で何か指摘を受けた場合に備えて Particular Changeの証書を発行してもらいます(現在は任意ですので、基本的には発行を依頼しておくのが良いと思います。)

3. まとめ

上記の通り、船名変更だけであっても色々な手配や手続きが必要になります。

ましてや、船名変更は買船の際に行うケースが多いと思いますので、その様な場合は、船名変更以外にも引き継ぎや各機器の操作・動作確認、書類も含めた船内での各種確認、各操練の実施、出港準備、次航海の為の書類作成・各種準備、等々やる事がたくさんあるので、段取り良く進めないと想定以上に時間を要する事になり、また全ての事が中途半端で不十分な状態になりかねないので、計画をしっかり立てて、段取り良く進め、また何かあっても状況を良く把握し整理しながら臨機応変に対応する事が求められます。

以上

