



特集記事

船舶サイバーセキュリティ対策について（その2:導入サービスの決定）

本誌11号の「船舶サイバーセキュリティ対策について」で、サイバーセキュリティ対策に関する管理会社向けサービスについて、導入の検討を進めている事を記載しておりましたが、この度導入するサービスを決定しましたのでご報告致します。

弊社社内でも色々と調査を行い、最終的には11号でもご紹介した「海力株式会社」殿と「株式会社Class NKコンサルティングサービス」殿の2社に絞って検討を行いました。

名前だけ聞くと(私は「海力」という名前はとても良いと思いますけど!)、どうしてもClass NKの子会社であるNKコンサルティング社が信頼性もあって安心でNKとの連携も考慮すると良さそうに感じますが、弊社としましては、あくまでその内容、そして今後の実際の運用にこだわって、比較検討致しました。

もちろん、どちらのサービスも其々の特徴があり、利点があるのですが、前述した通り、今後の実際の運用に重点をおいて考えていったところ、最終的に「海力株式会社」殿のサービスを導入させて頂く事に致しました。

決め手としましては、やはり実際の運用を想定した時に、十分な運用サポートを継続的に行って頂ける点、トラブル時の対応、更にはルール改正への対応、等々総合的なきめ細かいサービスが期待できる同社のサービスが弊社にとっては最適であると感じたところです。

以前も紹介した様に、同社は「レンタルプリンター」サービス含めた船舶に特化したIT関連企業であり、本船における実際のIT関連トラブルや改善についても一貫して行える点も非常に魅力で、弊社も設立当初より同社のレンタルプリンターサービスを通して取引をさせて頂いており、フットワークも軽く丁寧に対応をして頂いている実績もあったので、新たなサービスではありますが、安心して依頼できるという点も大きな要因となりました。(もちろん費用的にも非常に頑張って頂きました。)

今回正式に決定したので、前回は目線入りの写真に留めておりましたが、晴れてオープンにしてご紹介したいと思います！



(本誌11号掲載)



(向かって左から福元部長と久留課長です!)

現在、既に各種調査や準備を進めており、管理船の内の1隻は既に訪船調査も実施頂き、近いうちにマニュアルのドラフトも出来てくるかと思っておりますので、また今後も進捗状況を本誌にて報告していきたいと思っております。

セミナー報告

損保ジャパン殿のセミナーに参加しました！

少し前になりますが、2021年1月29日に実施された損害保険ジャパン(株)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「低硫黄燃料油による主機関事故の予防と留意点」についてのセミナーで、内容的には、低硫黄燃料油使用に伴い発生する可能性のあるトラブルについての留意点及び対策等が主であり、シリンダーライナー/ピストンリング間摺動部への影響、動粘度や流動点、Cat fineの問題、等当初から懸念されてきた点について、ルールが施行されて1年経った今改めて具体的に説明されました。

留意点や対策方法等については、以前から大きな内容の変化はない様に感じられたが、まずは弊社としては、引き続き燃料分析や運転状況の監視を徹底し、状況に合わせた対応を適宜行っていく事になるが、今後更なるトラブルの事例やその原因、対策等も増えてくると思われ、今後もこの様なセミナーを活用して情報収集・情報更新をしていきたいと思っております。



今回は、2月に1件弊社管理船でPSC検査が実施されましたので、その内容について紹介したいと思います。
2019年あたりはNo Deficiencyが多く、指摘される事もそれ程多くはなかったのですが、昨年あたりから、ケアレスミスなどによるDeficiencyを指摘される事が多くなっており、各船にも注意喚起や個別の指導、同様のDeficiencyが出ない様に再発防止策も行ってきたのですが、今回もインドネシアのBelawanにて2つのDeficiencyを指摘されてしまいました。

1つは、Accommodation ladderにMaximum loadの記載がない、というもので、もう1つは、Life boat船体上部にNo.が記載されていない、というもので、どちらも原因は同じでメンテナンスの為に塗装を行い、その後当該表示を再記載するのを忘れていた、というものでした。

やはり今回も防げたはずのケアレスミスによるDeficiencyでした...

今回の様なメンテナンスによる塗装後の再記載漏れなどは昔からよくある初歩的なミスであり、また、忘れていたとしても、定期的に点検していれば気付く事ですので、点検不足でもあります。



今後の対策としては、まずは忘れない様に、当該箇所にテープを貼付するなど目印をつけて分かる様にしておく事を徹底する様に指示を出し、また、点検漏れについては、弊社SMSにて定期的に各部を点検する様規定しているチェックリストに、今回指摘を受けたAccommodation ladder及びLife boat船体上部のマーキングも含めた表示/表記について、チェック項目としてより明確に定め、定期的に必ず確認する様に改訂しました。

この様なDeficiencyについては、Direct cause(直接原因)とRoot cause(根本原因)があり、Root causeをよく踏まえて再発防止策を考える必要があります。

今回であれば、表示の再記載を忘れたことや見落としたことがDirect causeとなり、Root causeとしては、なぜ忘れたのか、なぜ見落としたのかを考える必要があります。

とはいえ、中々この様なケアレスミスも完全には無くなりませんので、地道に有効な対策を考えて実施していくしかないですね。

今回の様な事だけではなく、このコロナ禍で日本の寄港が無い船などには中々訪船が出来ていないというのがあらゆる面で大きな影響を及ぼしていると思われ、可能などころであれば出来るだけ頻りに訪船活動を行っていきたくと思います。

また、いつも現金をたかられるインドネシアの港でしたが、今回は意外にも金銭の要求は無く、まともに検査を実施したのみでした。

がしかし、その港では結局、税関職員及び検疫官に既にUS\$350.00きっちり巻き上げられておりました...



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!
毎回言っていますが、今回も私自身も反省させられる様なちょっと耳の痛い内容になってます。
やはり自分でもどこかで分かっているからこそ、その様な内容が目にとまるんでしょうね。この記事を見て私も改めて気を引き締め直しました。皆様はどの様に感じるでしょうか???

コロナ禍で大変なのは分かるが問題はそれだけか??

■ こんな時代でも内省が大切

ビジネス、商売の世界では、善し悪しに関わらず必ず結果が伴います。そして、結果には、必ず根拠があります。
人がやることですから、良い結果ばかりではありません。当然、失敗もあります。その失敗にも根拠となるものがあります。
でも、その根拠となるものから改善点や課題点をクリアにすることで、さらなる成長にも発展にも繋げることが出来ます。
ですから、何度でもとは言いませんが、やり直しが効くのです。
しかしながら、その根拠となる原因を自社や自分に向けず他所にばかり向ける人が多く存在します。
どういうところに向けるかというと...

「コロナでどうしようもない。」「景気が悪いから業界全体的に厳しい。」とか「業界全体でも飽和状態で厳しい。」とか「今の時流ではうちの商品は乗っていけない。」とか「依頼先のクオリティに問題がある。」とかつまり、外部環境ばかりに目を向け、自分、あるいは自社には非があることを認めないのです。こういう人や会社・お店には、成長も発展も見込めません。より良くしていこうという気概がないので。自社、自分と向き合わず、改善すべきことに背を向けて、他所事を自分事として捉えられなければ改善も成長もありません。

コロナが終息し景気がよくなるのを待っていたり、自社の商品やサービスが時流に乗るのを待っていたり、他社や他所の責任にするだけでは、何の改善策どころか思考停止に陥るだけで自分達は悪くないという考えだけに凝り固まり、現実的にも何の解決にもなりません。

確かに現在のはめちやくちや厳しいところが大半でしょう。

だからと言ってコロナのせいで景気が悪くなり、業界全体が冷え込んできたからどうしようもなくなった。

あるいは、コロナ関係なく業界的にも商圏的にも飽和状態でどうしようもない。

などというのは、いつだって、誰にでも言えること。

結局、どうしようもなくなる前に何も手を打たなかった。どうしようもなくなりそうと、薄々感じつつ、何も施策しなかった。

なんてことは自分自身に原因があるのです。

私がかつて勤めていた会社では公共事業メインの仕事でした。しかし、時の政策により公共事業が激減し仕事なくなり、数年で事業規模が大幅に縮小され私が通っていた支店もなくなりました。

根本的な原因の1つは、公共事業が激減することは、業界にいれば分かっていたこと。にも関わらず官から民へのシフトチェンジをきちんとできなかった。また、その場凌ぎばかりで、先をよんで成長戦略も描けなかったからです。

外的環境や情勢の影響によって、問題となり厳しい状況になっている場合でも、根本的な問題や課題の原因は他所にではなく、自社や自分の中にあることが大半です。そして、それらの原因を見つけ出そうと思えばいくらでも見つけることができ、手の打ち方があることが分かります。何を見て、何を学ばなければならないのか？ が分かるのです。

これがその会社、組織、商売の成長や発展に必要なことなのです。

コロナが終わり景気がよくなるのを待っていてもしょうがありません。商品が時流に乗るのを待っていてもしょうがありません。国や行政の給付金や助成金などをあてにしているてもしょうがありません。飽和状態の業界、商圏の中で浸っているだけではダメなんです。

自らが自らと向き合うことです。

自社、自分は悪くない、という発想や考えが思考や行動力を妨げ、決断を鈍らせ、やがて成長や発展をストップさせます。それは数字という結果に直結します。

自社、自分には何も問題がない、ということはいくら唱えたところで、現実の厳しさは変わらないのです。

失敗したり、業績に伸び悩んでいるときこそ、自社、自分の中にある原因を見つけ出す心がけがまず必要です。

そういう心がけのできる人や会社が、現在の状況、課題や問題を乗り越え成長し、発展し生き残っていけるのです。

■ 今日のまとめ

『起きている問題の非を認める。』

ということで、今回の記事はいかがでしたでしょうか？

私も常に、自社や自分の事を冷静に客観視する事を心掛けているつもりではありますが、やはりどうしても甘えもあり、自社・自分は精一杯やっている、常に努力している、という気持ちが強く、結果、外的な要因や環境のせいになっているところもあるのではないかと思います、改めて反省しております...

原因が内にあることをもっと早く認めて対策を取ってればなんとかなったかも知れないケースもあったと思います。

結局、景気や環境変化といった外部要因が顕在化してきても、非は全てそこにある、といったことで中々、内にある改善策を取っていなかった、という事もあったかもしれません。

ようやく重い腰が上がったときには、時既に遅し・・・といった感じですかね。

目を向けなければいけないところはどこか？ 常に注意しておくことが大事ですね。

海運基礎知識 「PSCについて」

今号でもPSC通報としてPSCに関連する記事を掲載しておりますが、今回はその「PSC」について、基本的な部分だけではありますが、概要を説明したいと思います。

1. PSCとは

PSCは、Port State Control (ポートステートコントロール) の略で、領海内の外国船舶に対し、外国籍船の安全性を寄港(入港)国が検査する制度、権限の事です。

外航船においては、船の安全、人命の安全、そして環境の保護を確保するため、国際的な基準が確立されており、これらを遵守する第一義的な責任は旗国(当該船の登録国)にあります。

しかし、旗国が自国船舶の検査義務を十分に果さない場合があることから、これを補完するため寄港国が検査を行う制度が生まれました。これがPSCです。

要は、寄港する外国船舶が、国際海事機関(IMO)等で定められた規定やSOLAS・MARPOL・STCW等の国際条約を、間違いなく満たしているかどうかを寄港国が立入検査して確認する事です。日本では国土交通省の検査官が実施します。

2. 検査内容

上記1.に記載した目的の下、PSCが実際に行うことは、各種証書の確認から始まり、船体、居住区、機関室等の各所、各機器及び各書類を確認し、前述した条約等を実際に満たしているかどうかを検証します。

検査の結果、重大な問題のある船舶に対しては、その問題点がDeficiencyとして指摘され、その点が改善されるまで出港を差し止めたり、次の寄港地での修繕を条件に出港を認めたりします。

その際に提出されるのが、PSC INSPECTION REPORTであり、不具合の有無、不具合の内容、改善要求等が記載されております。

3. 指摘事項

PSCによる指摘事項(Deficiency)には、下記の通りAction Codesという条件が付けられ、その条件に従って対応を行う必要があります。

【Deficiency Action Codes】

10: deficiency rectified	40: next port informed
15: rectify deficiency at next port	45: rectify detainable deficiencies at next port
16: rectify deficiency within 14 days	50: flag State/consul informed
17: rectify deficiency before departure	55: flag State consulted
18: rectify deficiency within 3 months	70: classification society informed
30: detainable deficiency	85: investigation of contravention of discharge provisions
80: temporary repair or temporary substitution of equipment	99: other (specify)

4. 検査期間

検査の期間は、その船舶のStatus (High Risk Ship / Standard Risk Ship / Low Risk Ship) により異なりますが、Standard Shipの場合、前回の検査日から5ヶ月～8ヶ月の間が検査期間として設定されますので、皆さんの認識としては、6ヶ月毎というのが大体の目安になっているかと思います。

因みに、High Risk Shipの場合は2ヶ月～4ヶ月、Low Risk Shipの場合は9ヶ月～18ヶ月で設定されますので、当然 High Risk Shipの場合は頻繁に検査が行われる事になります。

PSCは、あくまで寄港国が自国に入港する外国船舶の安全性を確認する為の検査であり、検査を行う・行わないはその寄港国の判断ですので、設定された検査期間内に実施されない事も、逆にその期間外に実施される事もあり得ます。各船の検査期間はデータベースで管理されておりますので、基本的にはその期間内に実施される事が多いですが、その国や港によっては必ずしもそうではない場合もありますので、注意が必要です。

5. MOUについて

PSC の実施を各国が個々に行った場合、各国の政策、能力などの相違から、検査にばらつきが生じる可能性があります。また、特に多くの外国船が寄港する国では、全ての船舶を検査する事は到底不可能です。一方で、他国で既に検査を受けた船舶に対しては、一定期間再検査を行う必要はない訳です。このような理由から、特定地域内の諸国が協力して、その地域に寄港するできるだけ多くの船舶を重複なく、効率的に検査する体制がつけられ、アジア太平洋地域においてはTokyo MOU（寄港国取締制度に関する了解覚書: Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region）と呼ばれるものがそれです。この制度を通じて、地域中を移動する全ての船舶を、一定期間内にいずれかのMOU 当事国が検査するようにつとめ、個々の船舶に関するデータや検査歴を作成してネットワークで情報を共有します。検査成績の悪い船舶や旗国は、繰返し検査のターゲットとされます。

Tokyo MOUの参加国は「オーストラリア、カナダ、チリ、中国、フィジー、香港（中国）、インドネシア、日本、韓国、マレーシア、マーシャル諸島、ニュージーランド、パプアニューギニア、ペルー、フィリピン、ロシア、シンガポール、タイ、ヴァヌアツ、ベトナム」の20国となっております。

因みに、東京MOU以外にも、パリMOU・インド洋MOU・南米地域MOUなど東京含めると合計で9つの組織が活動しています。

以上

