



## HSMニュース

## ベトナム船員の交代について

本誌でも度々船員交代については触れてきましたが、相変わらず船員交代の実施については様々な問題があり、非常に苦慮している状況であります。

特に、現在ベトナム船員を配乗している弊社管理船においては、既に12ヶ月の乗船期間を経過しているにも関わらず、交代が実施できず、非常に困っております。

新型コロナウイルスの関係で各国・各港において様々な規制や手続きがあり、出来る港・出来ない港があるのですが、基本的にベトナム自体が国際便を殆ど運休している為、そもそもフライトがなく交代が出来ないという事態になっており(国によってあったとしてもチャーター便で、本数が殆どない)、ベトナムに寄せるしか手段がない様な状況であり、現在何とかベトナムへ寄港させて頂く様用船者殿へ依頼しているところです。

一方で、既に12ヶ月を超える継続乗船となっている為、旗国の承認が必要となるのですが、旗国であるパナマから承認が得られないという、これまた困った状況になっております。

パナマとしては、既に交代(下船)が確定してる場合のみ、その下船する港までの許可のみを出すとの事で、下船が確定していない場合は何も出せないとして、許可が得られていない状況にあり、こちらも並行して協議・交渉中であります。(リベリアの場合は、ある程度状況を勘案して一定期間の許可を出してくれるのですが...)

いずれにしても、現状を鑑みると、通常の航海の中での交代は不可能に近いので、先ずは用船者殿の協力を得て、ベトナムに寄港させて交代を実施するしかなさそうです...

この様な状況はまだまだ続くと思われまますので、今後もチャンスがあれば、多少時期が早くともタイミングを逃さずに前広に交代を実施していきたいと思えます。

## 健康診断に行ってみた！

私もまだまだ若いつもりでございましたが、いつの間にかそれなりの年齢になってきて、身体もいたるところにガタがきている様に感じる今日この頃です。世の中に溢れる文字は小さすぎると日々感じております。

その様な中、健康診断は私にとってとても重要な行事となってきており、毎年欠かさず受けております。もちろん今年もちゃんと行ってまいりました。

結果としては、直ちに何か影響がでる様な大きな問題はありませんでしたが、各数値は一進一退の攻防を繰り返してあり、腹囲計測においては、気持ちへこませて臨んだにも関わらず安定のメタボリックシンドローム...

一方で、尿酸値が8.2から8.0へ僅かながら改善してしまうという、海運業界に身を置く人間として恥ずべき結果となってしまいました。

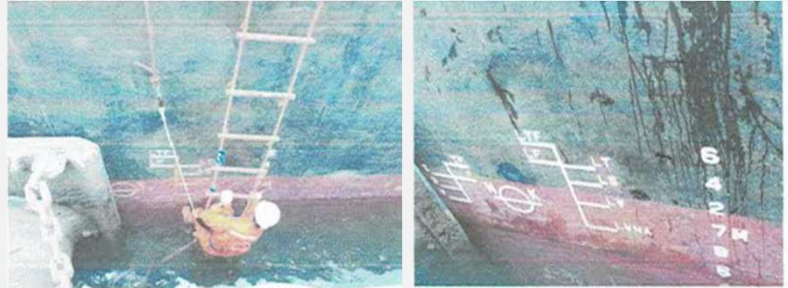
やはりこの新型コロナウイルスの影響で皆さまとのお付き合いが激減してしまった事が原因と思われるので、このコロナウィルスが落ち着いた暁にはぜひまたお手伝い頂きたく宜しくお願い申し上げます！



3月は、弊社管理船で2件のPSC検査が実施されました。  
1件はバングラデシュのチッタゴンで実施され、指摘事項無くNo Deficiencyで終わる事が出来ました。  
が、しかし、当たり前のようにUS\$300.00巻き上げられました...

もう1件は、マレーシアのLumut港で実施され、1項目の指摘を受けました。  
指摘内容としては、外板のドラフトマークの塗装が剥げて錆びた状態、であるとの事で、直ちに本船乗組員にて錆落とし及び再塗装を行い是正完了しました。

本件については、以前弊社より訪船した際にも指摘していた内容であり、外板の錆落とし及び塗装作業が出来るタイミングが無かったとの本船の説明ではあったが、弊社においてももう少し早目に是正確認をしておくべきであったと反省しております。



尚、このマレーシアでもPSC検査官からUS\$2000.00巻き上げられておりました...

## 保安情報

以前、本誌でも海賊事件や乗っ取り事件などが増加傾向にあるとお伝えしましたが、依然として頻繁に発生している様で、特に最近のホットスポットであるギニア湾などの西アフリカ沿岸は要注意海域で、最近だと3月11日に、マルタ船籍のタンカーが、南コトヌー213nmにて武装した9人に乗り込まれ、15人の乗組員が誘拐されたと報告されています。

アジアにおいても、フィリピンやインドネシア、シンガポール海峡などで誘拐事件や海上強盗事件などについて多く報告されています。

また、海事保安専門家などからは、メキシコ湾が新たな海賊発生海域になる可能性があるとの懸念が表明されており、この様な状況はまだ暫く続くと思われ、弊社としても引き続き十分注意を払って管理し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の物を色々紹介していきたいと思えます!

小職は以前より、原理原則を理解する事、物事の本質を見極める事、新しい事にチャレンジすること、新たな価値を創造する事、を大事に仕事に取り組み、部下や後輩にもその様に指導してきたつもりでしたが、今回の記事を見て、「あれっ?」となって、ドキッ!としました。

固定概念を壊して新しい事にチャレンジしてきたつもりが、実は私自身も「この業界は特殊だから…」とか「うちの会社の場合は…」という風に、固定概念に囚われ視野や発想を狭めていたかもしれない、と気付かされました...

### 「うちの業界・会社は〇〇ですから」という言い訳

#### ■ パツとしないのには理由がある

マーケティングや営業に関する相談を受けて、

「以前、〇〇会社ではこんなことを試して上手くいったのですが御社のヒントになりませんか？」

と、他業界での事例を引合いにしプランを提案することが結構ありました。

こうした時決まって、

「いやあ〜うちの会社では無理ですね〜。」とか「うちの業界は特殊ですから、思い切ったことをすると周りから睨まれたり、叩かれたりするの、厳しいです。」というような返事を返す人が少なからずいました。

で、結局は今までどおりの手法に倣って、パツとしない結果が生まれ、パツとしない状況が続きます。

パッとしないだけならまだしも、如実に経営悪化する会社もありました。

新たな手法で取り組むかどうかは、クライアント自身が決断することなので構いませんが、現状を打破して、前に進む為には、業界の慣例やこれまでのやり方に固執してしまうと、思考、行動の停止から完全にブレーキとなり、決して現状以上の成長や発展は見込めません。

コロナ禍によるパラダイムシフトによってこれまでのやり方を固執する場合は特に。

話を戻します。

他社や他業界での成功事例をヒントにするということは、応用力が必要です。

そして、応用するには、当然ながら思考し、仮説を立てて実践を繰り返さなければなりません。

それが、面倒だったり、やったことがない、机上だけでリスクが・・・と判断し、「うちの会社では・・・」や「うちの業界では・・・」などと言っているのです。

あるいは、知らず知らずのうちに

「うちの会社は・・・」、「うちの業界は・・・」

という思い込みにより築かれていった固定概念を壊すことが出来ずに視野や発想を狭めているのです。

そうやって、応用せずとも自社にそのまま当て込むことができたり、固定概念を崩さないまま使えるノウハウや法則、テクニックなどを探し求めるようになるのです。

そのほうが楽だからです。

マーケティングや営業に

「うちの会社は特別だから」、「この業界は特殊だから」、というのは、全くと言っていいほど関係ありません。

どんな商売やビジネスであっても営業やマーケティングの本質は同じであり、シンプルなものだからです。

かつて、マーケティングという言葉すら無い、近江商人や江戸商人の時代から、商売やビジネスは続き発展してきました。

そうしたことをよく理解しておかないと今まで通り何も変わらず、目先の対応だけでいっぱいになり、

新たな思考も施策も出てきません。思い切ったことも出来ません。

つまり、いつまで経っても殻の中でグルグルと回り続けるのです。

逆に、本質は同じであるということをきちんと理解していれば、目にするもの、聞いたもの、全てがヒントになることだってあります。そして、それらのヒントから自らの思考と行動の幅を広げることが出来ます。

その幅が広がっていることを実感したとき、殻は破られ、新たな発展や成長を手に入れることができるのです。

「うちの業界は特殊ですから」

「うちの会社は特別ですから」

「うちはずっとやってきましたから」

と言っているうちは、いつまで経ってもパッとしません。

## ■ 今日のまとめ

『自社、自分の業界が特殊、特別というのは思い込み。』

ということで、今回の記事はいかがでしたでしょうか？

「過去のやり方に囚われず、物事の本質を捉えて新しい方法を考え、新しい事にチャレンジ」しているつもりが、実は私自身もいつの間にか「うちの業界は特別だから・・・」という固定概念に囚われていたかもしれません。

どこかで上手くいかなかった時に、「この業界は特殊だしな・・・」と言い訳にしていたかもしれません。

当然、昔からあるもの・昔からのやり方、で良い物・良い方法も多くあると思いますので、それらも踏まえて本質を捉えた上で、固定概念に縛られる事なく、視野を広く持ち新たな発想を生み出していく事が大事であると改めて感じました。

# 海運基礎知識 「UKC (UKA) について」

今回は、UKCについて触れたいと思います。

昨年のもーリシャスでの座礁に続き先般のスエズ運河での座礁と大きな座礁事故が発生している中、とても他人事とは思えず、安全運航管理において、SMS手順書や実際の管理・監視方法、システム化、等々現状を検証し、今後の改善に向けて色々検討していく中で、UKCについても、会社のポリシー含めて改めて考える必要が来ると思い、専門家の意見も聴取しながら、見直しているところですので、少し説明したいと思います。

## 1. UKCとは

UKCとはUnder Keel Clearanceの略で、船底から海底までの間隙。船が海峡など浅い水域を通行する際、船底が海底に接触すること無く安全に通行できるよう取り決められる。“余裕水深”といわれている。

1981年1月にIMOにおいてUKA (Under Keel Allowance) と呼ぶように統一されたが、現在も一般的にはUKCと言われる事が多い。

船が航行するためには、船底と海底の間に一定の高さの隙間がなければならない。当たり前の話ではあるが、安全航行するために、この隙間が実際にどのくらい必要かを計算するのは、実はなかなか簡単なことではない。

## 2. 基本的な数値設定

UKCは、次の4つの要素によって決まります。

(1) 船体の航走・動揺による船体沈下量(船舶が浅水域航行中に生じる現象)

(2) 海図記載の水深の測量誤差や潮汐の推定誤差

(3) 気象・海象その他の四面の環境

※波浪やうねりによる動揺から生じる船体の沈下量を考慮して、常に一定の基準値に基づく余裕をみておく必要がある。

(4) 安全に対するマージンなどを考慮して決定される。

※これら3つの条件が全て最大の値になってしまった場合でも操船可能な最低限の余裕(安全余裕)が必要。

UKCの適正量については種々の提案がなされているが、一例として、ヨーロッパ水先人協会では安全上、(1) 外海水域では船舶の喫水の20%、(2) 港外水路では喫水の15%、(3) 港内では同じく10%のUKCが必要であるとしている。また、IMOはマラッカ・シンガポール海峡におけるVLCCのUKAを3.50m以上と定めている。

## 3. 考慮すべき注意点

UKCを決定する上では、前述の事項において以下の点についてもよく考慮する必要がある。

(1) 船体の浅水影響 (Squat影響)

浅瀬航行時船底と海底間の圧力低下により沈下現象が生じるため、速力を落とすなどの対応を取る必要  
船は航行するスピードによって船体が沈んだり浮き上がったりの性質があるが、VLCC(20万重量トン以上の超大型タンカー)などでは十数ノットで1メートル前後も沈む場合がある。

(2) 船体の側壁影響

同じく航路筋の水深に加え、航路側壁とも適切なクリアランスが無いと、上記と同様の現象が側壁で生じる可能性がある。

(3) 船体動揺による喫水の変化

航海中のうねりやその他による船体動揺、海気象状況による船体動揺、アプローチ操船時などの船体動揺、傾斜 等

(4) 海図、潮汐表、その他情報の正確性

ローカルな港等で、ローカルチャートや港湾情報が入手できない、又は信頼性の低いデータしか得られない場合、河川港等において堆積が予想される箇所において最新の情報が得られない場合 等

(5) 海水密度の変化

河川港や港内での停泊、及び操船時において海水の密度変化が予想される場合、海水密度の適切な情報が無い場合 等

(6) 海底の低質

泥等の場合はecho sounderと海図の数値に差が出る場合などがある。

(7) 本船の構造上の特性

船底他に何らかの構造物がある場合 等

(8) 喫水状態の再確認

港における補油、給水やバラストの漲水、航海中の燃料消費等の要因を考慮し、本船の喫水、トリム状態等を正確に把握しておく必要がある。

#### 4. まとめ

上記の通り、UKCを設定する上では、様々な要素を考慮する必要があり、安全航行の為に慎重に決める必要があります。

一方で、近海船型等比較的小さめの船舶の場合、UKCを10%以下で見て欲しいと傭船者側から要望される事も有り、その際には前述した上記内容と過去の実績等も考慮の上、良く検討して判断する必要があります。

以上