



HSMニュース

ダイバー検査に関わる委託業務を受託しました！

先月も中国の船主殿より買船に関わる検船の依頼を頂きましたが、今回は買船でも検船でもなくダイバー検査の手配依頼を頂きました。

ダイバー検査といっても、売買船時の検査や何かトラブル発生時の検査等ありますが、今回依頼頂いたのはドック延期の為の水底検査でした。

ダイバー検査の手配のみであれば、船主殿でも直接可能と思いますが、スケジュールがかなり急(2日後の着岸でその翌日出港予定)であり、ダイバー会社との細かい調整や交渉等をスムーズに行う為にも当社に代行して手配、対応して欲しいとの事でしたので、緊急的に対応させて頂きました。

今回依頼して頂いた会社は香港の船主会社で、以前も似た様な依頼(前回はダイバー検査含む買船関連業務の依頼でした)を受けた事があり、その実績もあり今回も依頼を頂きました。

実際に連絡があったのも夕方、実施は2日後であり、時間的には非常に難しいかと思いましたが、直ぐに付き合いのあるダイバー会社(おそらく皆さんご存知のダイバー会社です)へ連絡し、何とか無理を言って対応頂きました。

急な依頼で本船の停泊も2日間というピンポイントな依頼の中で、ちょうどタイミングよく1日確保出来、無事実施する事が出来ました。

今回の件に関しては、現在の新型コロナウイルスの影響かどうかは分かりませんが、売買船の案件だけでなく、海外からのこの様な依頼を頂く事も出てきておりますので、引き続き迅速・丁寧な対応を心掛けていきたいと思っております。

船舶図面の電子化を促進！

まだしてなかったの？と言われてしまいそうですが、
そうなんです！してなかったんです...

今迄は頻繁に使う図面のみをPDFで持っており、それ以外は紙図面の使用のみでやっておりましたので、何かトラブルの際などは取り敢えず一旦会社にこないと図面が確認出来ない様な状態にありました。

以前からこの様な状態に問題意識は持っており、早く電子化しようとずっと思っておりましたが、ずっと思っていただけで、中々実行出来ておりませんでした。

しかしながら、このコロナ禍が長く続く現状において、一時は在宅勤務も行ってた中で、図面の電子化及びクラウドでの共有は早急に進めたいと実感し、現在進めているところです。

費用的には、各船の図面の量によりますが、大体1隻あたり30万円～45万円位で実施できます。

現在2隻分のデータ化(PDF)は完了しましたが、今後も順次図面含む各種書類のデータ化及びクラウドでの共有を進めていき、場所を問わず、必ずしも会社に居なくてもいつでもどこでも同じ様に仕事出来る様に環境を整備していきたいと思っております。

以前、本誌にて海賊事件や乗っ取り事件などが新型コロナの影響もあり増加傾向にあり、アジアにおいても同様の傾向にあるとお伝えしておりましたが、現在も未だにコンスタントに海賊行為や武装強盗行為などが発生している様であります。

直近でも6月21日に、フィリピンのマニラ沖にて船舶に対する武装強盗事件が発生しており、乗組員は無事だったが、ペイントなどの船内の物品が盗まれたとの事でした。

その他にも6月の初旬には、シンガポール海峡にて2件の武装強盗事件が報告されている様です。

また、最近ではギニア湾などの西アフリカ沿岸が海賊事件の要注意地域になってきておりますが、依然としてソマリア海賊についても注意する必要があります。ソマリア海賊に対処するための国際的な枠組み「ジブチ行動指針(アクションコード)」が西インド洋やソマリア沖アデン湾での海賊に関する情報を共有することで、地域の海上安全保障を向上させたいとの考えにより、それらの情報共有をするためのサイトを立ち上げたとの事です。

当社管理船においては、ソマリア海域やアフリカへは殆ど行く事はありませんが、前述した様にアジアでも依然として、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が報告されているので、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、私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！

毎回の様に言っておりますが、私自身も反省させられる様な内容の記事が目にとまる事が多く、今回の内容も自分いにも心当たりがある内容でちょっと耳が痛いです...

皆様はどの様に感じるでしょうか???

あなたも他人の時間を奪っているかも！？

■ ドキッとした方、要注意です！

いわゆる仕事のできない人、共通点があります。

それは、

- ・スムーズな対応ができない。
- ・何にしても対応がいちいち遅い。

ということです。

対応が遅いということは、いつもボツとしていたりとか、気がつきませんでしたなんていう、注意力がない、そういったことばかりではありません。単純に自ら対応を遅らせているという場合があります。

どういうことかという、

たとえば、

「この案件について、今後どう進めていっていいかアイデアを出してくれるか？」と、上司に言われたとします。

すると、

「えっ、私が考えなくちゃいけないんですか？」というような返事をする人がいます。上司は別に誰が考えるかどうかとか、そういうことを言っているわけではありません。

また、

上司「この案件に関してどう進めていけばいいかアイデアを出してくれるか？」

部下「いつまでに出せばいいですか？」

上司「今日中に頼む。」

部下「えっ、今日中に考えるんですか？」

上司「そう、今日中だよ、今日中。」

部下「今日中になんてできますか？僕1人で。」

上司「みんなから意見をもらってでも今日中にいるんだよ。何回言ったらわかるんだ。」

と、対応がスムーズでない人というのは、イチイチ無駄な返事をするため、無駄なやりとりが生じ、その分、無駄な時間を生んでしまいます。

指示されたことに対して、イチイチ被せて返答すればするほどその分対応も遅れていきます。一方で、いわゆる出来る人というのは、こうした無駄がありません。

上司「この案件について、今後どう進めていけばいいかアイデアを出してくれるか？」

部下「分かりました。出しておきます。いつまでに出せばいいですか？」

上司「今日中に頼む。」

部下「分かりました。今日の定時までには2〜3、考えてまとめておきます。ただ、今日中となると私1人よりは、周りにも意見を求めたほうが早いので、それでいいですか？」

上司「いいよ、頼む。」

というようにとてもスムーズです。

対応がスムーズな人と無駄な対応をする人とは、こうした違いがあり、スムーズな人というのは、まず最初に「わかりました。」と即答したあとで、前向きかつ建設的な確認をとっていくのです。

「わかりました、こうこうこうしていきますが、それでいいですか？」と返答するのは、提案を求めてきた相手が考えていなかった部分を確認していくので、会話そのものが建設的になります。

「これを今日中にやってくれ。」

「えっ、今日中ですか？」

なんて風に同じことばかり繰り返す人は、自分のことしか考えられず、相手の時間を奪っていることにも気がつかないのなのです。そういう人がお客様にきちんとしたスムーズな対応ができるはずもありませんし、そうした人をきちんと教育しなければ、会社そのものの信用にも関わってきます。

ですので、スムーズな対応をするということは、社内のみならずお客様とのやり取りの中でも非常に重要なことなのです。

たとえば、取引先での商談中、「この商品についてもっと詳しく聞かせてくれないか？」と言われたときに、

「いやっ〜、そうですね〜。」

という無駄な前置きをする営業マンが多いですが、この「いやっ〜、そうですね〜。」という分、相手の時間を奪っていることになるのです。また、取引先からしてみれば、とっても頼りなく映ります。

なので、「この商品について、もっと詳しく聞かせてくれないか？」「分かりました。ご説明します。」がスムーズな対応です。

従って、対応の遅さをなくすためには、会社全体でそれをなくすための対策を練り、実際に工夫し、実践しなければなりません。対応1つで、信頼度、信用度というものが変わってくるのです。

聞かれたことに対して、イチイチ同じことを何度も聞き返さない。聞き返すのではなく、建設的に確認をすることです。

くれぐれも聞かれたことに対して、「いやっ〜、そうですね〜。」

なんて返答をしないようにご注意ください。その分、相手の時間を奪っていることになるのです。

■ 今日のおまわり

『無駄の多い対応は相手の時間を奪うのだ。』

ということで、今回の記事はいかがでしたでしょうか？

お客様に対して商品やサービスの説明をしたり、プレゼンをしたりする際に「えっと〜」とか「あの〜」とか口癖になってしまっている人なんかもいらっしゃるのではないのでしょうか？

考えてみると私も似た様な口癖だったり、余計な前置きが長かったり、話が脱線して関係ない話を延々としていたり、と散々人の時間を奪ってきたのだな〜、と反省しております。

また、今回の話とはちょっとズレるのですが、私は朝が弱くて昔から遅刻する事や人を待たせてしまうことも多々あり、それも人の時間を奪っているんだな〜、と今回の記事を見て改めて深く反省しました。

ホンダ技研工業の創業者である本田宗一郎の言葉で、「世の中、時間が全てなんです。1日24時間、世界中、どこのどんな人間にも平等に与えられているものは時間しかない。この時間をどう使うかによって、その人の人生が決まってくる……」という言葉がありますが、その大事な時間を奪ってしまうということがどういうことか...

今さら聞けない

海運基礎知識 「船舶通信について」

本誌において今までに船舶の売買に関する記事を色々書いてきましたが、今回は、売買船には何かしらの手続きが必ず必要になってくる船舶通信の手続きについて少し触れてみたいと思います。

1. 売買船時の手続き

まずは、通信料金精算代理人であるAAIC (Accounting Authority Identification Code) の会社を決定し、QRC契約 (通信料金精算代行業務) の手続きを行います。また、合わせて陸上保守契約書 (Shore-Based Maintenance Agreement) も締結します。

当社においては、基本的には両方とも実際に本船に搭載されている機器のメーカーとする様にしております。

例えば、日本無線(株)の機器が搭載されていればQRC契約も陸上保守契約も日本無線(株)で契約します。

搭載機器が古野電気(株)の場合は古野電気がAAICの資格を持っていないので、陸上保守契約は古野電気(株)として、QRC契約は他のAAICの会社を選定します。

搭載機器のメーカとQRC契約と陸上保守契約が全て同じ会社で締結する場合、陸上保守契約の料金は無料になる会社が多いです。

また、QRC会社 (AAIC) によっては、ITU図書を含めた契約料金にて契約する場合とITUを含めない場合とがあります。尚、現在日本で総務省に登録されているAAICは、JP01~JP12までの12社あり、JP01はKDDI、JP02は日本無線(株)、JP03は協立電波サービス(株)、となっております。

その他の手続きとしては、インマルサットIDの取得、インマルサットFBBのプロバイダー契約及びメール契約、LRITテスト、各機器のデータの書き換え、無線証書 (本免許) の申請、等々があります。

2. 買船時の必要な手続き

(1) QRC契約

前述した様に、AAICの会社を選定して通信料金精算代行業務の契約を締結します。

このAAIC会社名は国籍証書及び仮無線証書に記載されますので、変更を行う場合は、それらの証書の再発行が必要になります。

(2) 陸上保守契約

この契約書は本船で所持している必要がありますので、引き渡し前までに締結を行い、引き渡し時には本船へ搭載しておく必要があります。

(3) インマルサットFBBプロバイダー契約及びメール通信、アンチウィルス契約

FBBについてはAAIC経由でも直接契約でもどちらでも可能ですが、AAICの手数料が発生するので、当社は全てAAICを通さずに直接契約をして、直接精算しております。

FBBについては、元々の会社から変更が無い場合はそのまま契約の切り替えのみで大丈夫ですが、会社を変更する場合は、SIMカードの入れ替えが必要になります。

(4) インマルサットCのID取得

売買船の際には、元々のIDをデコミ (Decommissioning) し、新しいIDを取得しますが、国籍に変更が無い場合などは、そのまま使用する事が可能です。尚、QRC会社 (AAIC会社) が変更する場合には、NOC (Non Objection Certificate) を元のQRC会社から取得する必要があります。

(5) LRIT通信テスト

船主変更や船名変更のみであれば証書の書き換えのみで、実際のテスト実施の必要はありませんが、国籍を変更される場合には実際のテストが必要になってきます。

次ページへ続く

(6) 各機器のデータ書き換え

ID番号の変更や船名変更等に応じて必要な設定変更を行う必要があります。

ID番号や船名に変更がない場合などは、SSASのアドレス変更のみの為、場合によっては技師の派遣をせずに監督若しくは乗組員にて変更を行います。

(7) 本無線証書の発行

仮無線証書の有効期限が6ヶ月の為、期限前までに本無線証書の発行をQRC会社に依頼します。

3. 現場での対応

(1) インマルサットのIDが変更する場合は、インマルサットの設定及びテストの実施

(2) SSAS (Ship Security Alert System) の登録アドレスの変更及びテストの実施

※ 通常は、旗国と管理会社のアドレスが登録されております。

※ テスト実施後は、パナマからの返信を確認し、EvidenceとしてNK検査官に提示します。

(3) AIS及びVDRのデータ書き換え作業

※ 船主変更のみで船名変更が無い場合は、上記機器のデータ書き換えもありません。逆に国籍が変更になる場合、上記以外の機器も設定作業が必要となります。

(4) Inmarsat FBBのSIMカード入れ替え、メール設定含む各種設定作業及びテストの実施

※ 前会社と同じ会社と契約するのであれば、SIMカードはそのまま使用できますので、SIMカード入れ替えや設定作業等はありません。

(5) LRITのテストを実際に行う場合は、出港後に実施する。テスト自体は無線会社に依頼し実施して頂く。

テスト中(約40時間)はインマルサットCの電源を落とさない様に注意が必要。

4. まとめ

上記の通り、売買船時には色々と手続きや現場での対応が必要になってきます。

今回記載した内容はあくまで一般的な例ですので、船によっては付いている機器も違ってくるので、手続きや対応は変わってくると思いますので、都度確認しえ適切な対応を取る様にして下さい。

以上