



## 特集記事

### 船舶サイバーセキュリティ対策について（その3:CSMSマニュアルの完成）

本誌11号及び15号にて特集記事「船舶サイバーセキュリティ対策について」として、サイバーセキュリティ対策に関する管理会社向けのサービスの導入について記載して参りましたが、この度、今回本サービスを依頼した「海力株式会社」殿より、マニュアル一式が納品されました。

マニュアル作成にあたっては、当社からも実際の運用を踏まえて色々と質問や依頼をさせて頂き、ご無理も言いましたが、柔軟にご対応頂きました。

やはり、実際に導入するにあたっては、会社もそうですが、本船も含め実際の運用を想定し、実用的なものとする必要があると考え協議を重ねていた為、少し時間を要してしまいましたが、最終的には良い物になったものと考えております。

今回マニュアル一式が無事納品されましたが、これで完了では無く、これからが実際の運用開始であり大事になってきますので、引き続き海力様殿のサポートの下、ルール改正やトラブル時の対応等含め適切な運用を心掛けていきたいと思っております。

現在の新型コロナウイルスによる感染状況を踏まえ、郵送での納品となった為お会いする事が出来ませんでしたので、今回は、弊社にて代役を立てて、勝手に記念写真を撮ってみました。

今後も、船舶サイバーセキュリティに関して新たな情報等の更新がありましたら、また本誌にてご報告をしていきたいと思っております。



## セミナー報告

### WSSウェブセミナーに参加しました！

今回は、当社がケミカル類やガス関係において取引のあるウィルヘルムセンシップサービス主催のオンラインセミナーに参加しました。

2020年1月1日から開始された燃料油硫黄分規制強化によって、現在は硫黄分0.5%以下の燃料が世界中で流通し船舶で使用されています。

今回のセミナーでは、適合油の「安定性」、「混合安定性」、「低温流動性」等の問題点と解決方法などについて説明がされました。

規制燃料が開始され、約1年半が過ぎておりますが、燃料分析の結果がオフスペックであったとの事例がまだまだ散見される中において、混合安定性を向上させるケミカルやワックス化を防ぐケミカル等も新たに開発されていることがわかり、今後の運用において大変参考になりました。

現在弊社が行っている適合油の対応としては、取り入れた燃料は速やかに陸上ラボで分析を行い性状を確認し、結果によっては、その性状に見合うケミカルの投入や清浄機の並列運転等を行っておりますが、今後も引き続き情報収集を続け、最適なケミカルの選定や適切な使用方法等も良く理解して活用し、安全運航に繋げていきたいと思っております。



本誌でもアジア地域を中心に保安情報について記載しておりますが、未だ継続的に海賊行為や武装強盗行為などがコンスタントに発生している様です。

直近では、2021年8月24日から30日の間に、フィリピン・マニラのサウスハーバー停泊中の船舶で武装強盗事件が発生したとの情報があがっております。

また、2021年8月17～23日の間にも、アジアの船舶に対する武装強盗事件が4件報告されており、それらの発生場所としては、シンガポール海峡2件、フィリピンのマニラ1件、インドネシアのジャカルタ1件となっております。

上記以外でも、8月には武装強盗事件があと3件は発生していた様で、いずれも人命にかかわる様な事にはならず大きな被害には至っていない様ではあるが、依然としてその発生件数自体は減少する傾向はみられず、引き続き十分な注意が必要と思われます。



## 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、目に留まった共感出来る面白い記事を紹介したいと思います！

私も今でこそ部下を持って指導する立場になりましたが、若手の時代は、それはそれは生意気だったと思います。その中で、仕事においては“言い訳”はしないと決め、結果を出す事を第一に考えて邁進しておりましたが、今の立場になって冷静に振り返ってみると、私自身も、今回のテーマでもある“逆ギレ”をしていたかもしれません、いや、し過ぎていたのかもしれない。

## 「逆ギレ」

### ■ こっちだって必死でやってるんです！

管理職の方、あるいは、部下や後輩を指導する立場の人でこんな経験したことないですか？

頼んだ仕事や指示した仕事に対して、部下や後輩の仕事振りがどうも遅いので、進捗具合を確認すると、

「これでも一生懸命やってるんです！私なりに頑張ってるんです！！」なんて、逆ギレされる。

または、逆ギレされるまでもないけど、明らかに不機嫌な顔をされるみたいな。

悲しいですね。

私もかつてこのような悲しい経験がありました。

以前勤めていた会社で後輩に頼んでおいた資料の進捗具合が気になり、

「あの～、先週頼んでおいた、アレ、どうなった？」って聞くと、

「あっ、まだです。すいませ～ん。」って軽く返事されたので、

「いやいや、明後日には必要やから、って、先週頼んだと思うんだけど？」って聞き返すと、

「こっちはこっちで他にも色々あるんです！！」

って逆ギレ。

色々他にもやることがあるということを知ってるから、1週間以上前に頼んでいたのに…(涙)

「自分なりに一生懸命やっている！」「私は頑張っています！！」

というような言葉を伝家の宝刀の如く抜きさることで、その場をなんとか治める人のパターンです。

私は、まんまと伝家の宝刀に斬られたパターンです。

「一生懸命やっているんです！」「必死で頑張っているんです！」という言葉を生高々にする事と、

仕事をきちんとしている、仕事が出来ている、

ということとは、全く別モノです。

例えば、お昼に食事に出かけたとします。ランチ時もあってか、店内はごった返すほどの混雑ぶり。

「すいませ～ん」って手を挙げて呼んでも中々店員さんが注文を聞きにきてくれない。

もう1度、「すいませ～ん！」って大きな声を出してはじめて注文を聞きにきてくれました。

で、メニューを指差し、A定食を注文。

10分後、テーブルに差し出されたのは、B定食。

「あの～、頼んだのはBじゃなくて、A定食なんですけど。」って返したとします。

すると、その店員さんが、

「間違えてましてすみません。でも、今はお昼時で忙しいんです。間違えることもあります、それでも私は頑張ってるんです！  
一生懸命、お客様の注文を聞いてるんです！」

なんて返されたら、どう思いますか？

本人は一生懸命頑張ってるのかどうか知らないけど、その店員さんは、お客様のオーダーを間違えて出しています。つまり、仕事が出来ていない。ということは、「私は一生懸命頑張ってやってるんです！」なんて言葉を振りかざすだけでは何にもならない、ということが、よく分かります。まあ、実際こんなことはあり得ないでしょうけど。

いつも一生懸命頑張っている、自分なりに必死で頑張っている、その様な”言葉”をお客様も上司も先輩も求めてはいません。また、何か新しい事に取り組もうというときや課題に挑もうという時に、耳にする「死ぬ気で頑張ります！」というような言葉も、あまり意味の無い言葉です。

これは、過去にたまにあったのですが、コンサルティングを依頼される時に、「死ぬ気で取り組みます！」「課題に対して、一生懸命取り組みます！」なんて言ってこられる方がいました。

最初は「やる気があっていいなあ～」なんて思ったりもしたのですが、そういう言葉を使って来られる方に限って、「忙しかったので、出来ませんでした。」とか、「出張続きで、まだ実践できていません。」なんていい訳ばかりをするのです。

つまり、「一生懸命頑張る」「必死でやる」という言葉だけでは何の解決にもならないのです。

そんな言葉ではなく、せめて、「この課題に対しては、このようにして取り組み、このような結果を出すまでやり遂げます！」というような、具体的にこれをこうする、ということを示しましょう。

全てを具体的にしていけば、何をどう一生懸命頑張らなくてはならないのか？

自分自身だけでなく、周りにもよく分かるようになります。

「一生懸命頑張る」いい響きですし、ポジティブな意味も込められていて、ほんとに素敵な言葉ですけど、ちょっと使い方を間違えると、一瞬にして“いい訳”としても捉えられる言葉です。

管理職、部下や後輩を指導する立場にある人は、こうした”いい訳”を耳にした時、「では、なにをどのように頑張るのか？」を具体的な施策・行動・スケジュールを聞き返すようにしてあげると良いでしょう。

人を育て甘えの無い組織にしていくには、こうした言葉使いにも注意しておく必要があります。

自戒も込めて。

## ■ 今日のまとめ

『一生懸命頑張るという言葉は、“いい訳”になり得る。』

ということで、今回の記事はいかがでしたでしょうか？

かつて、“逆ギレ”していたであろう自分が、経営者となった今、部下に指摘や指導をした時、「一生懸命やってます！」「頑張ってます！」と言われたらどう応えるか？ちょっと考えてみました。

また、いい訳にも色々あると思いますが、本文中でも書かれていた様な「必死で頑張る」「死ぬ気でやります」って言う方がたまにいますが、そういう人に限って、言い訳は上手な様な気がします。

そういえば私も昔は「死ぬ気でやります！」って言いまくっていた様な気が...

最後に、部下に逆ギレされたらどう返すか改めて考えてみた結果、逆ギレに対してさらにキレてしまいそうな気がしてしまいました... まだまだ未熟で器の小さい私でした...

なので、先ずはそうならない様な環境づくりや教育・指導を行っていくと共に、そうなったとしても、優しく丁寧に説明して具体的な道筋を付けられる様な上司になれる様に私も気を付けていきたいと思えます。

今さら聞けない

## 海運基礎知識 「B/Lの流れ」

今回は、「B/Lの流れ」について説明したいと思います。

以前、本誌第2号にて、「B/Lについて」として、概要を記載させて頂きましたが、ここ最近B/L関連の取り扱いで、ん？と思う様な事が何度かあり、当社社内でもどうなんだろう？と議論になる様な事も何度かあったので、今回改めて、B/L及び関連する書類含めて、それらの実際の「流れ」について具体的に確認してみたいと思います。

### 1. 船荷証券とは

前回は記載しましたが、改めて簡単に説明すると「船荷証券(Bill of Lading: B/L)」は、貿易における船積書類のひとつで、船会社が輸出者の貨物を受け取ったときに発行する書類であり、有価証券の役割を果たす、貿易取引に欠かせない“超重要書類”です。

この船荷証券(B/L)は、各人の立場から見ると、主に下記のような役割があります。

輸出者: 貨物を確かに船積みして発送したことの証明書

船会社: 貨物を輸出者から預かったことの証明書

輸入者: 貨物を受取るための引換証

### 2. 船荷証券(B/L)発行に必要なとなってくるもの

輸出にあたっては、船会社に対して以下の3点を提出する必要があります。

- ①仕入書／商業送り状 (Invoice)
- ②梱包明細書 (Packing List)
- ③船積依頼書 (Shipping InstructionもしくはShipping Order)

この中で船荷証券の発行と直接結びついているのは船積依頼書です。

船積指図書とも呼ばれるこの書類ですが、通関業者／船会社がB/Lを作成する上で記載すべき情報を指定するもので、この書類に基づき、B/Lが発行されます。

### 3. 船荷証券(B/L)の流れ

一般的な在来船の場合は、荷送人(輸出者)は船会社に船積予約を行い、船積申込書(Shipping Application: S/A)を船会社に提出します。S/Aには、船積指図書(Shipping Order: S/O)と本船受取書(Mate's Receipt = M/R)などが複写セットになっており、荷送人は船荷証券記載事項を記載します。船会社は提出されたS/AのうちS/Oに署名し、M/Rとともに荷送人に返却します。

S/Oは本船に対する貨物の積み込み指示であり、荷送人は貨物の船舶積載時にこれを本船に提出します。

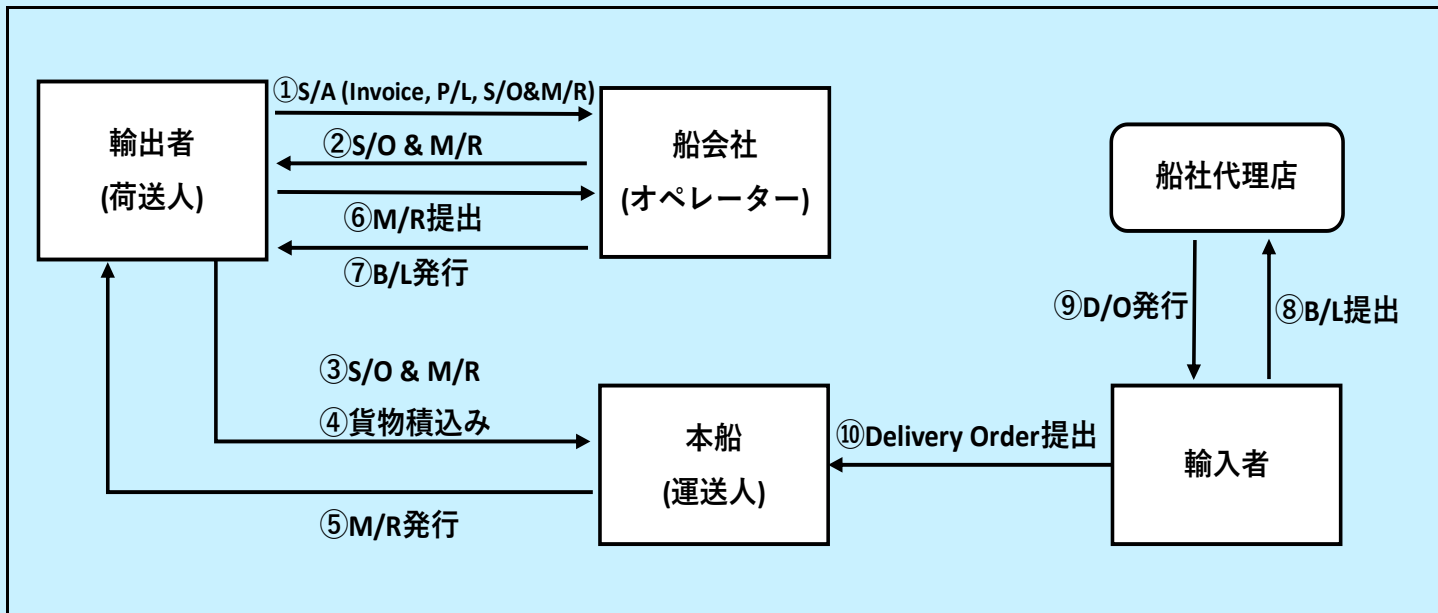
積載完了後本船側ではS/Oの内容が複写されているM/Rに船長または一等航海士が貨物受領の署名を行い、署名した後荷送人に返却し、残りの用紙は本船から船会社の船荷証券作成部門などに配布されます。船会社は本船への貨物積載を確認するとともに、M/Rと引き換えに船荷証券(B/L)を発行します。

この様に「本船受取書(Mate's Receipt=M/R)」は貨物が問題なく船積みされた事を確認し、受け取りの署名を行う貨物の受領書でありB/Lを発行する為に必要な重要書類となります。

記載事項は、B/Lとほぼ同じですが、貨物に何らかの損傷があったり、梱包数に間違いが見られるなど異常があった場合はこのM/Rに記載され、船荷証券にその情報が反映されます。

然しながら、そのような船荷証券は故障船荷証券と呼ばれ、船荷証券の流通性が失われてしまうので、荷送人はLOIなどを発行して、CleanなB/Lを発行する事を依頼する事があります。この場合、実際の貨物の状態を示す物はM/Rのみとなりますので、十分注意が必要であり、本船サイド(運送人)としては、異常があった場合は必ずM/RにRemarkを記載します。

次ページへ続く



### 3. まとめ

上記は、あくまで一般的な例として基本的な事項を記載致しましたが、実際には、その貨物の種類や契約条件等によりその取扱いも違って来る事があります。

しかしながら、その様な場合においても、上記の様な基本を良く理解した上で、それぞれの条件や状況に従った各書類の取り扱いについて注意深く確認する必要があります。

冒頭でも申し上げた通り、B/Lは貿易における超重要書類ですので、何も無ければ流れ作業の様に取り扱いがちですが、大きなトラブルに発展する可能性もありますので、良く理解し十分確認して慎重に対応する事が必須かと思われれます。

以上