



HSMニュース

10,000DWT 一般貨物船の検船業務を実施しました！

今回は、シンガポールの管理会社様から初めてご依頼頂きました。Buyersである船主様はインドの船主で、今までと同様に、買船を検討している船舶の検船(Pre-purchase Inspection)依頼でした。

今回は、本船が造船所にて入渠工事中(実際にはまだドライアップしておらず岸壁工事中でした)という事もあり、比較的じっくりと見る事は出来ましたが、まだ工事を行っていない箇所も多くあり、工事前の状態での点検となり、判断が難しい点多々ありましたが、立会監督殿や乗組員からの聞き取りなど出来るだけ情報を収集して今後の工事の計画なども含めて確認しました。



船 籍：PANAMA
船 種：General Cargo Vessel
載貨重量：10,74t

現在は、近海船においてもマーケットが堅調で中古船船価も高騰している中、中古船の売買も盛んに行われております。今回においては、最初に依頼のあったシンガポールの管理会社の他にもドイツのブローカーからも同様の依頼があり、近海船の中古船売買の盛況さが伺えました。

今後も同様の検船依頼などは継続してご依頼頂けると思いますので、引き続き適切で丁寧な対応を心掛けて参りたいと思います！

管理船舶の売船を行いました。

この度、当社友好船主様が所有する12,000DWTの近海船を9月28日にベトナムのHaiphongにて売船、引き渡しを行いました。最近、買船に関わる業務が多く殆どが購入する側での立場でしたが今回は久しぶりの売側の立場で、当社の管理から離れるという手続きを行いました。

ご承知の通り、未だ新型コロナウイルスの影響が大きい中での対応であり、Familiarizationの乗船や当方乗組員の下船・送還、買主乗組員の乗船、その他各種手配・手続き等条件や制限も多く、引き渡し地の選定においても大変苦慮致しました。

引き渡しにおいて売主・買主共にS/Iの派遣・立会いが出来ない状況であり遠隔での指示や確認で多少難しい点もありましたが、やはり最も苦労したのは船員関係の手配・手続きであり、先ず双方の乗組員がスムーズに交代出来る港が無いという事で引き渡し港の決定において様々な協議が行われました。

引き渡し地は基本的には売主のオプションであり、当方の乗組員が下船出来るベトナムでの引き渡しを当初より主張しておりましたが、先方の乗組員(中国)が入国・乗船する事が難しい為、先方からは様々な要望がありました。

最終的には、ベトナムのHaiphongで押し切りましたが、引き渡しが出来ない事には意味が無いので、買主乗組員が乗船して引き渡せる様にすべく方法を検討し、偶然にも最終航海の最終揚地が中国であった為、そこで中国船員を乗船させて、引き渡し地であるHaiphongまでそのまま継続乗船して頂きました。

中国にて買主の中国船員を乗船させて航海する為には、安全設備や居住関係などの要件をクリアする必要があり、ライフラフトやイマーションスーツ、簡易ベッドや簡易トイレ等を積込み、NKによる臨時検査も実施しました。

色々とイレギュラーな事も多くあり、最後まで気の抜けない状況が続きましたが、最終的には大きな問題も無く無事に売船・引き渡しを完了する事が出来てほっとしました。

当社としましては、今回の売船によって一時的に管理船が減ってしまいましたが、ありがたい事に、新規のお引き合いや新たな仕事のご依頼など色々とお問い合わせ頂いており、気を休める事なく引き締め直して仕事に臨んでいきたいと思っております！

本誌本号にて掲載しております通り、弊社にも新たに強力なメンバーが加わり、まだまだ力が有り余っておりますので、船舶管理はじめ新たなお仕事のご依頼お待ちしております！

メンバー紹介

今回は、新たに船舶管理部に船舶管理部長兼管理責任者として仲間に加わった当社の新たな重要人物であり要注意人物をご紹介します！


氏名：藤木 一博（ふじきかずひろ）／51歳

出身：広島県三原市

家族：妻1人(かろうじて)、子供2人

経歴：国立広島商船高等専門学校を卒業後、東京の船会社に海上職として入社し外航船に乗船。その後内航フェリー会社へ転職し、内航フェリーにて乗船勤務し、その後は広島海運会社で陸上勤務にて監督業務に従事。そこから長年に渡って監督業務に従事し、その十分過ぎる経験と知識を携えて2021年10月1日に当社へ入社しました。

趣味：ダイビングにキャンプ・釣り、とアウトドアなど遊ぶ事全般（ヒロミかつ!!）

もう一つの趣味としては、広島カープ  があります！（カープが負けている時は要注意!!）



前述の通り、外航・内航による乗船経験に加え、20年以上になる監督経験、と経歴については申し分ありません。若かりし頃、私も一緒に仕事をしていた時期がありますが、当時から猛烈な勢いで仕事に取り組み目標に向かって突き進む、正にイノシシの様な男でしたが、一方で繊細な部分も持ち合わせており、仕事においても非常に細かく目を配り・気を配り、丁寧な仕事をする方でした。

年齢も重ね、だいぶ落ち着いてきた様で、熟練のテクニックを活かした流石の仕事ぶりを見せながら、部下へも親切丁寧に指導・教育を行って来ております。（しかしながら、人間根本は変わりませんので、落ち着いた様で、やはり時折見せる鋭い眼差しとイノシシっぷりも見せてくれて、大変心強く、楽しく一緒に仕事が出来ております。）

会社もスタッフも若く、やる気と勢いをもって邁進している当社に、確かな技術と知識・経験を持ち合わせた彼が加わった事により当社にも厚みが生まれ、そして若い発想や勢いと知識・経験が融合し、より良いものが生まれるものと確信しております！

昔は“壊れた安全弁”“イノシシ”と呼ばれた彼が、“核弾頭”となり、今後は当社船舶管理の“核”となって船舶管理の質の向上、並びに後進の育成・教育に力を発揮して頂けると思っております！



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を色々紹介していきたいと思っております！

今回は、いつもの様に私が気になった・目についた記事の紹介ではなく、私が好きなある言葉をピックアップしてみたいと思っております。

私も気づいたらまあまあいい歳になってきましたが、いつまでもチャレンジ精神を忘れず常に挑戦していきたい、という気持ちを持ち続けていきたいという考えからこの言葉を常に意識しております。

「やってしまった後悔はだんだん小さくなるけど、やらなかった後悔はだんだん大きくなる。」

意味としては言葉通りだと思いますが、なぜやってしまった後悔は小さくなり、やらなかった後悔は大きくなるのか改めて考えてみました。

やる、やらない、これは選択です。やるのも選択、やらないのも選択です。どちらも単なるその時の選択ですので、両者に大きな違いはないように思います。でも、結果的にやってしまった後悔は後から小さくなっていきますが、やらなかった後悔は後から大きくなっていきます。これはおそらく行動をしたかしなかったかの違いがあるからだと思っております。

同じ後悔でも、やってしまった後悔というのはその時において自分の中で結論を出し、結果として行動に移せたということになります。しかし、やらなかった後悔というのは、自分の考えがあったにしろなかったにしろ結果的には何もなかったということで自分を責め続けるのだと思っております。私もそういう事がいくつもあります。

次ページへ続く

やってしまったということは少なからず、自分がその状況に対して主体的に入っていくことが出来たと言えますし、結果的には良くなかったとしても、自分の判断力や能力が足りなかったからだと諦めが付いたり、何が不足していたのか・今後どうすれば良いのかなど次に繋がる事にもなりますが、やらなかったということは主体的に何もせず動向を見守った、言うなれば神頼みに近かったわけで、それが良くない結果となれば、かえって自分が主体的に入っていけば状況を変えることが出来たのではないかと思ってしまう。やっていけば結果は変わったかもしれないと思ってしまうのがやはり後悔を後々まで引きずる原因にもなるのだと思います。

やってしまえば、「でもあの時はそれが正しいと思って動いたんだから“しょうがない”“今後はもっとこうしよう！”と、切替えることも出来ます。確かに、やってしまった！と後悔する事は多々あります。が、やらなかった後悔とは性質は異なってきますよね。私自身、この記事を書きながらいろいろと考えを巡らせておりますが、やはり、やってしまった後悔とやらなかった後悔では後々に及ぼす影響が違うと思います。

「だから皆さん何でも行動に移しましょう！」というのはとても安易な言い方に聞こえますが、実際にはその通りなのかもしれません。

何事も、実際に行動を起こさないと分かりません。やらないと只の想像でしかありません。

「あの時ああしておけば…」という後悔にもなりますし、「あの時しなかったからまだこれで済んだんだ…」「あの時ああしていたらもっと悪くなっていた…」等の言い訳にもなります。でもそれが言い訳でしかない事は本人が一番分かっている・感じているのだと思います。だからこそ、その後悔は大きくなるのだと思います。

「やってしまった」失敗は、もう後悔したくないという気持ちが強くなるため、その後、同じ失敗はしなくなると思います。しかし、「やらなかった」後悔は、「あのとき、やればよかった」という後悔なので、もう取り返しができません。「あのとき」はもう二度と戻っては来ないのです。だから、時が経つたびに、その後悔の念が強くなっていくのです。

例えば、人が最近の出来事を思い出して後悔することといえば、

- ・あんなにひどい言い方をしなければよかった・・・
- ・あの提案は厳しい表現にし過ぎてしまったから受けがよくなかった・・・
- ・飲みすぎた・・・またやってしまった・・・

いずれも、やってしまったことへの後悔であり、ほとぼりが冷めたら後悔も消えてなくなっていくます。

一方で、人が昔の出来事を思い出して後悔することといえば、

- ・どうしてもっと勉強しなかったんだらう・・・
- ・打診されていた新しい事業にチャレンジしていれば・・・
- ・セミナーを聞いた時に、すぐに社内改革をスタートさせていれば・・・

と、不思議とやらなかったことへの後悔が多くなるものです。

何事もトライ & エラーの繰り返しです、トライしないと何も始まりません。エラーをして辛い事も多々ありますが、それにより気付く事があります・見つかる事があります・それにより改善する事が出来ます・成長する事が出来ます。

これで完璧！これ以上はもう無い！、なんてことはありません。終わりはありません。常にその上・その先・より良いものを求めて、トライ&エラーを続けていくのだと思います。

人それぞれ考え方は色々ありますが、将来、「あれをやっておけば良かった…」「あれもやっておくべきだった..」「何であの時ああしなかったんだ…」という様な事が無い様に、私は今後も思いついたこと・やりたいと思った事は、出来るだけ挑戦していきたいと思えます！

最後に皆さまにお聞きします。今、10年前の自分に声をかけるとしたら、何と言いますか？
「やらなかったらきっと後悔するから、勇気を出して本気でチャレンジしてみようよ！」でしょうか？
それとも、「失敗して後悔することになるから、無謀な挑戦はやめておきなさい！」でしょうか？

今やらなければ、10年後に後悔しそうなことは何ですか？

今さら聞けない

海運基礎知識 「AGMについて」

今回は、「AGM」について説明したいと思います。

船舶の運航や管理をされている方は良くご存知かと思いますが、そうでない方はあまり聞き覚えがないかもしれません。シーズンのには既に終了しておりますが、ご参考までに簡単に触れてみたいと思います。

1. AGMとは

AGMとは、Asian Gypsy Mothの略でアジア型マイマイガの事を言います。まあ、“蛾”です。

AGMは森林に生息する害虫で、国際貿易に従事する外航船を介して拡散します。主にアジア太平洋地域に生息しており、ロシア東部・中国・韓国・日本で大量に発生していますが、AGMが本来生息していない国にAGMが持ち込まれた場合、その国の農業や森林資源に深刻な影響を与える可能性があります。尚、AGMの飛翔期間は、天候や地域にもよりますが、概ね5月から9月頃までとなっています。

2. AGMに関する対応や手続き

- ・米国とカナダは長年に渡り、アジア太平洋地域における規制対象地域の港に寄港した船舶に対する規制検査やAGM不在証明書に関する要求事項を共同で規定してきました。最近では、チリ、オーストラリア、ニュージーランド、直近ではアルゼンチンなども北米に倣い、当局による同様の検査制度を確立しています。
- ・各国がAGM規制を敷く目的は同様で、また、米国とカナダが規定するAGM検査と証明書の要求事項が実質的に業界標準として機能してはいるものの、実際の要求事項や入港手続きは国毎に異なりますので注意が必要です。
- ・ハイリスク期間中にハイリスクエリア(日本全域、韓国全域、中国(上海以北)及び極東ロシア)に寄港した船舶が、米国あるいはカナダに特定の期間に寄港する場合、ハイリスクエリア最終港においてAGM不在証明書を取得することが薦められており、不在証明書を取得していないと沖合検査等を求められます。2012年からは不在証明書を取得していない船舶の米国及びカナダへの入港が禁止されています。尚、不在証明書は、日本では日本海事検定協会や全日本検数協会等が発行する事ができ、日本以外においても現地代理店経由などで手配が可能です。

3. C/Pにおける取り扱い

- ・上記の通り、米国やカナダなどにおいて厳しく規制されており、不在証明書の取得などの対応も必要である事からも、近海船を除く外航船についてはC/Pにおいてその取り扱いについて規定されます。
- ・基本的には、用船者の配船によって、規定された期間に対象地の港に寄港した事によりAGM不在証明書の取得等が求められますので、C/P上は用船者の責任を明記する必要があります。
- ・AGM不在証明書が取得できない場合、最悪、入港拒否、再検査等の問題に発展する可能性があるため、その点も踏まえて注意が必要です
- ・基本的には、用船者が当該証明書を手配するのが一般ですが、用船開始時には船主が本船にはAGMが不在である事を証明して (AGM不在証明書を保持) Charter-Inとし、その後用船期間中は用船者殿にて手配し、返船時にも当該証明書を取得して返船することを内容として条項にする事があります。

4. まとめ

上記の通り、外航船の運航管理を行う上では気を付けないといけない事項であり、特に期間が通年ではなく限定された期間であり、その期間には手続きが必要となりますので、忘れない様に注意しておく必要があります。

また、C/Pにおいて、欧州系のProforma用船契約には、AGMに関して船主に全責任を負わせる条項が規定されているものもあるので、十分注意が必要です。

基本的には用船者殿の責任として手配を頂く事が一般的ではありますが、管理会社としてもそれらを十分に把握し、その時期には手続きや不在証明書の確認等本船への指示・確認も含め注意を払う必要はあります。