



HSMニュース

管理船舶を新たに受託致しました！

この度、新たに一般貨物船の船舶管理を受託致しました！

船主様は、台湾のオーナーオペレーターで、今回は中古船として本船を購入され、それに合わせて弊社へ管理のご依頼を頂きました。

本船の引き渡しは、2022年1月26日にマニラ港にて実施し、合わせて船名も変更しました。

船齢が13歳と少し古い事もあり、全体的にコンディションがあまり良い状態ではなく、更に懸案もいくつか残った状態での引き渡しであり、また船名変更作業なども重なり、現場ではかなりバタバタとしましたが、関係者や本船乗組員の迅速な対応のお陰で何とか無事に引き渡しを完了し、マニラ港を出港させる事が出来ました。

本船は近海船であります、通常の近海区域と違いインドまで行く事になり、また、日本には殆ど寄港しない事からも、頻繁に訪船する事も出来ず、また部品などの供給においても難しい面が出てきますが、当社の管理船でも同様の区域に就航している船もあり我々も慣れた航路ではあるので、十分注意しながら適切な対応を取っていきたいと思います。

今回船主様が新たに船を購入し、その大事な資産である本船の管理を任せて頂いた事を重く受け止め、改めて気を引き締め直して対応して参りたいと思います。



船 籍： PANAMA
船 種： General Cargo Vessel
載貨重量： 10,024t

フィリピンでの船員交代について

今回、新規管理船の引渡しがあり、売主も買主もフィリピン船員であった事からマニラ引渡しとなり、スムーズな引渡しとなる、はずでしたが、感染者が多く出ている当地において、実際には多くの問題が発生して大変でした。

先ず、乗船者は事前にホテルで7日間隔離をしないとイケませんが、その前に抗原検査を受けます。そしてここで2名の陽性者が出てしまいました！ 7日間の隔離後の乗船となる為、代替りの2名を早急に手配しないと出港に影響が出てしまいますが、マンニング会社が代替りの2名を直ちに手配してくれたので、何とか全員揃って翌日に隔離を開始する事が出来ました。取り敢えず一安心です。

しかし、マンニング会社によると、最近乗船前のPCR検査で陽性が出る確率がかかなり高く、直近の船でも乗船予定者の7割が陽性となったケースもあるとの事で、万が一に備え、事前に任意で1回PCR検査を実施する事を決断しました。2名陽性者出ました...

そこで、フィリピンの場合、偽陽性がかかなり多いとの事だったので、乗船前のPCR検査を、陽性の2名も再度受けさせる事にしました。前回の検査結果は偽陽性で今回は陰性が出る事を祈って結果を待ちました。

すると何と、今度はその2名含めた7名が陽性となってしまいました??? これはさすがにびっくりです。

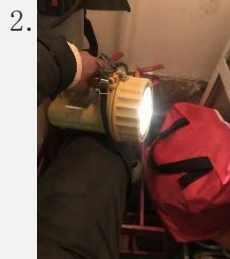
そしてこの後直ぐに、この日直ちにPCR検査を受けれる病院を探し早急に手配して貰いました。すると、元々陽性が出ていた2名はやはり陽性でしたが、他の5名は陰性でした! ???

という事で、結果的に2名は欠員となってしまいました。最小搭載人員は確保出来ていた。何とかそのまま出港する事が出来ました。(この2名は近日中に乗船予定です)

この様に、フィリピンにおいてはPCR検査の精度が非常に悪く、病院によっても全然違ってきますので、皆さま要注意です！ 交代に際してのフィリピンでの検査については十分注意し、数回受ける事を前提に計画を立てた方が良いと思います。また、万が一の場合のバックアップ方法も検討しておくのが賢明と思います。

今回は、先月当社管理船が日本の坂出でPSCの指摘を受けましたので、その内容について紹介したいと思います。普段から各機器のメンテナンスや書類関係、ルールへの順守、乗組員の教育訓練等には十分注意を払っていたつもりで、本船も日々対応してくれておりますが、やはり見落としやケアレスミスなどがあり、今回は3つのDeficiencyを付けられてしまいました。

- 1つ目は、ペイントストアの防爆ライトのカバーが適切に取り付けられていなかった、というもので、
- 2つ目は、Fireman's outfit のライトが点かなかった、というもの。そして最後の
- 3つ目は、レスキューボートのCanopy lightが点かなかった、というものでした。




上記の通り指摘された点については直ちに対応して直ぐに是正確認をしてもらったので大きな問題にはなりませんでしたが、いずれのDeficiencyもチェックミスや見落とし等のミスであり、事前に確認していれば防げた内容であります。防爆ライトについては、電球を替えた後戻す際に適切に設置出来ていなかったもので、その他の2つについては前回ドリルの際には問題なかった為気付いていなかったものです。

いつも指摘されるDeficiencyの殆どはこの様なケアレスミスが多く、ケアレスミスだと、本船も陸上側も含めどこか簡単に考えてしまい、「次から気を付けよう」で終わってしまいがちな為、また同様のミスが起こってしまいます。

この様な事からも、何故その様なチェックミス・チェック漏れが起こったのか、何故忘れてしまうのか、SMSのチェックリスト自体が形骸化して実務上上手く運用できていないのではないのか、等々根本的な原因を深く掘り下げて改善する事が必要であり、今回の指摘も参照しチェックリストの項目や実施頻度の見直しも行う様にしております。

又、PSCだけでなく各船のメンテナンス状況についても、内地寄港しない船については、新型コロナの影響で海外で会社から訪船が出来ないという事が影響している面も多々あるので、それらも含め今後の対応を考える必要があります。協力会社を増やし、連携を強化し、海外での訪船含めて対応出来る体制を構築・強化していきたいと考えております。

 **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、私が非常に共感出来る記事が目にとまったので“ピックアップ”してみました!

今回の内容にある事は、私も新入社員の若い頃から意識して実践してきている事であり、未だに毎日たくさん思う事でもあり、周りの人に対しても口癖の様に言っています。皆さまは日々この言葉を思い浮かべて使っていますか?

起きている問題を根本的に解決する為に必要な手順です。

■ 「なぜ？」の効用

コロナ禍以前のお話です。

業績に伸び悩んだり、思うように売り上げが伸びないという相談者に対して

「その理由はなぜだと思いますか?」と訪ねてみると・・・

「価格で他社に負けているから・・・」「上手く営業トークが出来ないから・・・」「立地が悪いから・・・」

「ブランド力が無いから・・・」「営業マンが育たないから・・・」「景気が悪いから・・・」「うちの商品だけでなく、業界全体が冷え込んでるから・・・」「媒体そのものの反応が悪くなっているから・・・」

など、出てくる言葉は、いい訳がましいものばかり。もう少し突っ込んでいうと、

【売れない理由を正当化するための都合のいい、いい訳】

では、なぜそんな言葉ばかり出てきてしまうのでしょうか? なぜそんな風に考えてしまうのでしょうか?

これは、簡単なことで、誰でも「落とし所」があると安心するからです。

たとえどれだけピンチの状況であったとしても、どこかで自分自身にその状況を納得させようとしてしまうものなのです。

「～だから、まあいいか。」というように。

これは、別に悪い事ではありません。誰もが自然とバランスを求めようとする心理が働きますから。だからと言って、それで済ませてしまっているのは、何の解決にもなりません。現実には、何も変わらず一向に良くならないのですから。

では、そこから先どう進めていくのか？

先ほど言いました「落とし所(状況を納得させようとする心)」というのがポイントになります。

実は、この「落とし所」というのは、いい訳の段階では、まだまだ問題や課題の本質部分に迫っておらず、表面的なところしか捉えることが出来ていない場合が殆どなので、もっと落とし所を掘り下げてみるのが重要となります。掘り下げていくうちに問題や課題の本質へ近づけるのです。では一体、具体的にはどうすればいいのか？それには、ちょっとしたコツがあります。

これは、コンサルティングさせて頂いているときにクライアントに使う質問なのですが、

「本当に？(それだけ?)」⇒「なぜ？」

理由(原因)に対して、この2つの質問を繰り返します。これを繰り返す事によって、いい訳の域を超えることができ、問題の本質にどんどん迫っていくことができます。さらには、その解決策が見えてくるようになります。たとえば・・・

思うように売れない理由(いい訳)というのが、

「業界全体が冷え込んでから・・・」と考えているとします。

そこで「その原因は本当にそう思うか？」って問います。すると、いくら業界全体が冷え込んでいるからといっても、業界が全く死んだわけではなく、きちんと収益が伸びている同業者や、確実に安定している同業者の姿が浮かんでくるようになります。

そうなってくると、同業者と自社とのギャップを感じるようになり、「なぜあの会社は上手く行ってるの？」という考えに行き尽きます。さらに次には、同業者と自社とのことを比べ考えてみたり、あるいは、組織的なことや人材教育みたいなことを考えてみたり、と、1つのことが原因だと思っていたことに対して、多面的にその問題や課題について考えられるようになります。

頭に次から次へと「なぜ？」がたくさん浮かんで来るようになれば、いずれ突き詰まります。

そうやって「なぜ？」が突き詰めていったところが、落とし所の到達点になります。

つまり、本当の課題点、改善・解決しなければならない点や今後取り組まなければいけないこと、というのが、よ～く見えてくるようになるのです。

ということで、売れない理由や上手く行かない理由をいい訳だけで終わらせず、1つ1つ疑問を持ちましょう。

それがやがて問題を根本的に解決するヒントを見出してくれたり、物事を本質的に解決する力になってくるはずですよ。

いつも頭の片隅に「WHY」を置いておきましょう。

■ 今日のまとめ

『問題の本質に迫るには疑問を持つこと。』

ということで今回の記事はいかがでしたでしょうか？

私は昔からよく「なぜ？」「本当か？」と自問もしますし、他人にも聞きます。部下から何か言われても、「何で？」「どうして？」「本当か～？」と毎回の様に聞きます。場合によっては、とてもしつこく聞いて嫌がられます...

しかしこれによって、自分が提案した事・やろうとしていた事・進めている事、等々について改めて根本的な部分について考えることになり、理解も深まり、やるべき事・やるべき方向がより明確になると思っています。

部下や後輩には、常に疑問に思う事が大事だと言ってきました。仕事をしていて目についたもの、出てきた事、に対し、「この書類は何の書類だろう？」「何の為にあるのだろう？」「どうやって使うのだろう？」「何でこういうやり方なのだろう？」、どんな小さな事でも良いので、疑問に思いましょ、と。そして、その後、疑問に思った事を、良く考えてみましょう・悩みましょう・調べてみましょう、となってきます。若い頃は特に、知らない事や経験した事ない事が山程あります。まずはそれに「なぜ？」と気づく事、そしてそれを自分で考え、悩んで、調べて、色々苦労しながら答えに辿り着きます。その時に、それは知識となり経験となります。「なぜ？」が多ければ多いほど、それが自分の知識や経験に変わっていくのだと思います。もちろん、先輩や上司やその事に精通した人に聞く事も大事ですし、それも良いとは思いますが、まずは自分で考え・悩んで・調べて、みて下さい。それが本当に自分の身になると思います。100%他人に答えを与えて貰うのではなく、自らが答えを導き出す努力をしましょう。直ぐに人に聞いて得た事は直ぐに忘れてしまいますが、自分が考え・悩んで・調べて、苦労して得た事は忘れないでしょう。私も、しっかりおっさんになった今でも、毎日「なぜだろう？」「何だろう？」だらけです。

って事は、まだまだ成長出来るという事ですね！伸びしろですね～！

一方で最近では、単純に「あれ、これ何だっけ？」「これ言ったっけ？」「朝ごはん食べたっけ？」という只の物忘れも多い今日この頃です... 老化ですね～！

今さら聞けない

海運基礎知識 「燻蒸について」

今回は、「燻蒸」について概要を説明したいと思います。

当社が主に管理を行っているBulk CarrierやGeneral Cargo Vesselの場合、その積載する貨物によっては、「燻蒸」を実施しなければならない事があります。

基本的には、貨物に関わる事であり、それらの手配はオペレーターである用船者殿がされますが、実際に実施する際には当然危険もあり、乗組員もその内容を理解しておく必要がありますし、管理会社としてもそれらを十分把握しておく必要があります。

1. 燻蒸とは

- 一般的に、多くの有機製品は、製品内に生息する害虫の繁殖を抑制するため、定期的な殺虫剤の使用を必要とします。家具や動物飼料、皮製品、タバコなどといった様々な有機物が燻蒸されますが、中でも最も一般的なものとして、穀物の燻蒸が挙げられます。
- 通常穀物は、多くの量が一度に積付けられますので、貨物の奥深くまで殺虫剤が入り込むよう、燻蒸にはガス状の殺虫剤が使用されます。
- 穀物以外で一般的なものとしては、木材があります。木材を積載する時には必ず燻蒸を実施します。また近年はPKSの輸送も多くなっており、同様に燻蒸を行います。
- そして、船舶のホールドは貨物の燻蒸に適した構造であり、また時間の節約にも繋がるため、運送中に燻蒸を行うことは一般的な実務となっております。
- しかしながら、船上での燻蒸には当然として、毒性、有効性及び火災危険というリスクを伴います。
- 燻蒸剤は、害虫に有毒であるのと同様人体にも有毒であるため、燻蒸が誤った手順で行われたり、事前準備が不十分であったりした場合は、乗組員の人身障害や死亡事故に繋がります。

2. 燻蒸の方法

燻蒸には、港内での燻蒸／換気による方法と、航海中に引き続いて燻蒸を行う方法の2種類があります。

(1) 港で実施する方法

- ・この方法は本船出港の遅れや費用が嵩むなどの為、現在ではあまり行われなくなってきていますが、燻蒸剤の種類によってはこれが唯一の方法となり場合もあります。
- ・この場合、見張り員以外の乗組員は本船から退去します。そして、居住区や機関室といった乗組員のための区画がガスフリーであることが書面で宣言されるまで、乗組員は本船に戻ることが出来ません。しかしながら、燻蒸後にハッチカバーを開けて換気を行う場合などに、燻蒸者が乗組員の手を借りることもあります。このようなケースでは、乗組員は適切な呼吸保護具を装着しなければなりません。
- ・乗組員が戻ることが許可された場所(曝露甲板上を含む)は、必ず燻蒸者がガス濃度を監視しなければならず、燻蒸剤の濃度が安全基準を超えている場合には、乗組員は避難しなければなりません。
- ・ガス濃度テストにより、燻蒸を行った場所と隣接エリアの燻蒸剤がごく僅かであることが証明されると出港許可が出され、これをもって本船は出港出来ます。

(2) 航海中に実施する方法

- ・輸送中の燻蒸処理はよくある事で、指定された乗組員が燻蒸作業員から基本的な研修を受けて対応します。
- ・このような場合、燻蒸作業員が作業を開始し、船舶の安全性及びガスの漏洩のないことが確認されてからようやく、燻蒸作業員は船長にその業務を正式に引継ぐことが出来ます。
- ・この様に燻蒸作業自体は、資格のある燻蒸会社の作業員が実施し、その後本船では航海中における、すでに実施されている燻蒸処理の維持を監視する事及び最終的なホールド内の喚起とその確認作業となります。

次ページへ続く

・この様に、燻蒸処理自体は資格のある作業員が遂行すべきであり、乗組員は燻蒸処理に従事するべきではないとされているが、特定の貨物においては、航行中に追加の燻蒸処理が必要になる場合がある。その場合は通常燻蒸作業員が乗船してその作業員が実施するが、有資格者である燻蒸作業員の乗船が許可されない場合などにおいて追加燻蒸処理が求められた場合、乗組員がその業務を実施しなければならなくなる事があるので、要注意です。

乗組員に、相応の研修を行って実施させるという事もありますが、基本的には乗組員による燻蒸処理は拒否するべきと思います。

3. 航海中の燻蒸における手順及び注意事項

前述の通り、最近では時間の短縮の為に航海中に燻蒸処理が行われる事が主となってきており、乗組員にとってはリスクが高く注意が必要となっております。

- (1) 燻蒸前の準備として、適切なガス検知器（及びその取扱説明書）、燻蒸剤の残渣の廃棄方法に関する説明書（燻蒸者により提供される）、呼吸保護具等を所持している事確認。
- (2) 積荷役前の準備として、燻蒸が行われる前に乗組員に船内で行われる作業の手順を説明し、積荷役前に燻蒸を行うホールド及び関連区画をガスタイトの状態にすることが可能であるか確認するなどの検査を実施します。
- (3) 燻蒸前・燻蒸中の手順として、燻蒸者より船長に対しどのホールドが燻蒸されるか、また、他のどの区画が危険と考えられるか、について書面で報告され、その後その書類に従って燻蒸剤が配置されます。
- (4) 燻蒸開始後は、密閉部分からの燻蒸ガスの漏れが無いか確認する作業が行われます。そしてこれら作業が行われた後、燻蒸者は、書類によって正式に、安全な状態を維持する責任を引き継ぎます。
- (5) 燻蒸後に懸念される問題は、ホールドの適切な換気であり、揚地に到着するまでにホールドに人が安全に立ち入る状態に出来なければ、遅延が発生することとなります。
- (6) 燻蒸されたホールドに立ち入る前には、安全保護具を装着してホールド内を点検し、結果をデッキログブックに記入しておく。
- (7) 船長は、燻蒸剤を適切に配置することについての責任はありませんが、燻蒸に失敗したり負傷者が発生したりした場合、船長の責任が問われる可能性があります。燻蒸が失敗した場合や負傷者が発生した場合に、後に船長や一航士の責任が問われることを避けるためにも、船長と乗組員は、IMO 勧告をよく理解しておくことも重要です。

4. まとめ

今回は、「燻蒸」についての概要を記載致しましたが、実際にはその貨物の種類や使用する燻蒸剤、燻蒸業者等によって、そのやり方や書類等も違って来る事もあり、都度詳細を確認しながら注意して対応する必要があります。適切な燻蒸を行うことは乗組員、船舶そして貨物の安全のために不可欠であり、各種チェックやテストを確実に行うことが非常に重要です。燻蒸剤は有毒であり、危険な物質であるという意識をしっかりと持って取り扱われなければなりません。最悪のケースでは船内での死亡事故や人身障害などが発生する事もあり、その様な事が起こらない様注意して慎重に行う事が必須であります。

以上