



HSMニュース

管理船舶の売船が行われました。

この度、弊社の友好船主が所有する11,000dwtの近海船を3月7日にベトナムのVung Tauにて売船、引き渡しを行いました。

最近、売買船マーケットが盛況で中古船の船価も非常に高騰しており、船主様としては正に売り時のタイミングで、弊社にとっては大変寂しくはありますが、船主様にとっては非常に良い取引となりました。

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の乗船や買主乗組員の乗船、当方乗組員の下船、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、弊社のS/Iの派遣・立会いが出来ない状況で、遠隔での指示や確認で多少難しい点もあり、色々とイレギュラーな事も多く発生した為、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。

弊社としましては、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、船主様にとっては良い取引となった事ですので、船主様には力を蓄えて頂き、また次の船、更にその次の船、と今後のビジネスに繋げていって頂ければ非常に良い事であり、その中で弊社としても一緒に出来る事が増えていければ大変嬉しく思います。また、船主が元気になるという事は長い目でみても大変良い事だと思います。

という事で、弊社としましてはまだまだ力が有り余っておりますので、船舶管理をはじめ新たなお仕事のご依頼お待ちしております！

14,000DWT 一般貨物船の検船業務を実施しました！

今回は、知り合いの管理会社様からのご紹介で今まで取引の無かった会社からの初めての検船業務依頼でした。

内容的には今までと同様に、買船を検討している船舶のPre-purchase Inspectionであり、3月19日に千葉港にて実施致しました。

本船は日本の造船所建造で、弊社が得意とする近海船の一般貨物船(Twin Decker)であり、弊社監督もスムーズに検査を実施する事が出来ました。

シンガポールの船主・管理会社の船舶であり、船齢は11歳になりますが、状態としてはあまり良いコンディションではなく、特にホールド含めた甲板部については今後相当なメンテナンスが必要になる事が予想され、それらについてもしっかりと報告させて頂きました。

未だマーケットも堅調で中古船の売買も盛んに行われている現在、引き続き同様の機会を頂けましたら、船主殿に良い判断材料の一つをご提示出来る様、適切丁寧な対応をして参りたいと思います！



知らなきゃ損する“お金の制度”

ここでは、ちょっと仕事の話からは離れて、以前に新聞の記事やネットの記事などで見かけたお金に関する制度を紹介したいと思います。

恐らく皆さんが既にご存知の事ばかりだとは思いますが、私は殆ど全て妻に任せっきりで自分が如何に無知で何もしていないかという事を痛感しました。

取り敢えず、今回は気になった3つの制度を例として挙げてみましたので、参考にしてみてください。

1. 高額療養費制度

毎月の医療費に上限が決められ、これを超える負担が生じた場合に払い戻してくれる制度。

もともと健康保険によって医療費の自己負担は3割(現役世代)となっているが、この制度でさらに抑えられる事になる。収入によって上限額は違うが、日頃医療費が多く掛かっている方においてはかなりの額が払い戻される事もあるので、しっかりと活用すべき制度ですね。

2. 年金受給の繰り上げ・繰り下げ

公的年金は原則65歳からもらうが、60～70歳の間で受け取りを選べる。

早くもらう様に繰り上げると1ヶ月毎に年金は0.5%減り、遅くもらう様に繰り下げると1ヶ月毎に0.7%増える。

計算上は、60歳に繰り上げると30%減、70歳まで繰り下げると42%増、という事になる。

しかも本年4月からは75歳まで繰り下げ可能になるとの事で、75歳まで繰り下げたら84%増額になるらしい。

しかしながら、どれだけ長生きできるかも分かりませんので、どれが正解かは分かりませんが、現在は定年後も元気に働く方も多くなっているの、働ける内は働いて、年金受給を繰り下げることによって長生きした時の安心感を得るのが良いかもしれませんね。

3. iDeCo (イデコ)

公的年金に上乗せして個人が任意で加入する私的年金。

掛け金、運用益、給付を受け取る時に税制優遇があり、掛け金が全額所得控除、運用益も非課税となるのは、収入が高い人や長期運用出来る若い人の資産形成の強い味方となりそう。

受け取る時の税優遇は多少複雑な様で、一時金で受け取るか、年金で受け取るか、ほかの退職金や年金も併せて考える必要がありそうですね。



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!

毎回の事です、今回も私自身ハツ!?!と思わされる事もあり、少々耳の痛い内容となっております。

皆様はどの様に感じるでしょうか???

ちょっとくらいならいいか、という甘いささやきが、信頼を失わせていく。

■ ちょっとのことが亀裂を生む

以前、コンサルティングさせて頂いた会社にファッション雑貨を販売提供している会社がありました。

その会社は主に通販やイベント会場などに商品を出品し収益を上げていました。

会社の規模は大きくなくとも地域に密着したビジネスを展開していて、商品もニーズに沿ったもので、多くの顧客や取引先に恵まれて事業は順調でしたが伸び悩んでいるとの事でした。

その原因を探ると商品カタログやリーフレットなどの販促物のクオリティーに問題があることが分かりました。

販促物の制作は自社で全て行っているとのことでコストカットはされているものの誤字脱字が所々にあったり、ひどい場合は、商品の価格に「0」が1つ多く掲載されていて桁が違っていたり・・・と、かなり酷いものだったのです。

社長にそのことを突っ込むと、

「あれ？ほんとだ。間違ってますね。」、とまるで他人事。

「いやいや、”間違ってますね” じゃないですよ。チェックは誰がいつどういう状況で行っているんですか？」

と、すかさず突っ込むと、

「いやあ、最終確認は私がやってるんですけどね。参りましたな〜。」、と頭をかいて苦笑いしていました。

「社長、とにかくこの販促物全て破棄して1からやり直しましょう。そして、制作にあたっては、自社でやろうが業者に任せようが構いませんが、チェック機能は最低でも制作者以外の2人が出来る体制にしてください。」

「えっ、全部、捨てるんですか？ まだこんなに残ってるんですよ。多少の誤字は気がついてでも許してくれるでしょう。

チェックはこれからもっと厳しくしますから。」、と印刷されたたくさんの販促物の束を持って私に見せてきました。

こういう意識でいることが、いかに恐ろしいことかが社長はまるで分かっていません。

「分かりました。いいですよ、そのままお客様に配布しても。その代わり、ちょっとした綻びから信頼はどんどん落ちていきますよ。ちょっとくらい大丈夫、の意識が芽生えだすと、販促物だけではすまなくなりますよ。」

「どういうことですか？」

「たとえば、商品にほんの少し傷があったとして、お客様から返品があったとします。その時、社長はそのお客様に向かって”ちょっとの傷くらい問題ありませんよ”と言って、返品を拒否し、そのまま販売するのと同じです。実際、そんなことしませんよね。でも、今の意識はそれとおなじことなんですよ。もっと云うと、社長が「ちょっとくらいなら」って意識でいることはスタッフも肌で感じ取るんです。“社長もあ一言ってるんだから、ちょっとのことくらいいいか。”って。

そして、自分に都合の悪いことが起きれば平気で隠したり、クレームを簡単に処理したり、あるいは、手抜きを覚えたり、というような様々な悪い空気が蔓延してきますよ。そうなる、どんなことになるか分かるはずですよ。

確かにちょっとしたのことくらいだったら、お客様も取引先も見逃してくれたり、許してくれたりするかも知れません。

でも、そこに甘えていたら、信頼なんてものは簡単に崩壊していきますよ。」

「確かに。お客様あつての商売、ビジネスですもんね。甘かったです。」

その後、販促物は、数時間かけてシュレッダーに。そして、会社が伸び悩んでいる根源は、こうした意識の甘さにあると社長は改めて認識し、社内ルールに「ちょっとくらい、は禁句」という項目が加わりました。

この会社のように、

「ちょっとくらいまっいっか。」「これくらいのことなら・・・」というようなこと、日々の中でいくつもあるかもしれません。

ですが、そうした瞬間にどう向き合い取り組むかで、手抜きを覚え成長を阻んだり、サービスの質や商品の質をどんどんと悪化させていくか否かが、決まります。

手抜きを覚えたり、都合の悪いことを隠したりする社員が1人2人と増え、社内に蔓延すると、1人の「ちょっとのこと」がたくさん積りに積って、そのうち「ちょっとのこと」では済まされない事態になったり、取り返しのつかないことになるのです。

1人の「ちょっとくらいなら」という意識が、やがては大きな失敗や事故につながることであるのです。

ちょっと例が古くて恐縮ですが、かつての雪印乳業やミートホープ、吉兆などの事件がいい例です。

御社では「ちょっとくらいなら、まっ、いっか。」、というような意識や空気をなくすためにどんな工夫ができますか？

またどんな取り組みを徹底すればよいと思いますか？

■ 今日のまとめ

『ちょっとのことくらいならいいか。が信頼を失わせる。』

ということで、今回の記事はいかがでしたでしょうか？

この様な事は、常日頃そこら中に行っている様に思います。

「ちょっとくらいだし、いいだろう」「ちょっとくらい大丈夫だろう」「これくらいなら、まあいいか。」という、些細なミスや妥協などは、どのような場面でも起こりうることです。

ですが、それを暗黙に許してしまうと甘えが生じ、それが社内外へ伝染していってしまいます。

当社の業務である船舶管理においても、ちょっとくらいミスや見過ごし、気の緩み、が大きな事故やトラブルに繋がってしまいます。

いつも乗組員にその様な指導をしている私達自身が実は、その様な妥協や些細なミスを繰り返しているのかもしれない。

改めて、常に目の前のことに妥協することなく取り組んでいるか、自らを見返し、気を引き締め直したいと思います！

今さら聞けない

海運基礎知識 「船級(協会)について」

今回は、タイトルの「今さら聞けない、海運基礎知識」の通り、基礎の基礎である「船級(協会)」について触れてみたいと思います。

本誌を読んで頂いている皆さまであれば、何かしらの形で「船級協会」とは関わっているかと思いますが。

もちろん、我々船舶管理会社にとっては、最も重要で、関わる頻度も高い取引先のひとつであり、切っても切れない濃い～関係にあります。

今回は、そんな「船級協会」の基本的な部分について記載したいと思います。

1. 船級(協会)とは

- 船級とは船級協会が協会の規格に合格した船に与える等級であり、船級を取得するかしないか、どの船級協会を選ぶかは船主により決められます。日本の商船の多くは日本海事協会の船級をもっていますが、中には他の船級をもつ船もあります。
- また、外国航路に就航する船舶の実質に応じて、船級協会が付与する国際的な等級であり、船舶の売買や用船、船舶保険、積荷保険などの取引の基準ともなります。
- 船級協会は、船舶の船体・機関や艀装(ぎそう)品等について、その構造や状態が良好であることを検査し、公式に証明する機関であり、また、船舶に使用される製品や材料もその種類や用途に応じて船級協会の検査・承認を受ける必要があります。
船舶の検査においては、船舶と設備を建造から就航までの過程で検査し、さらに就航後も定期的に検査を行い、継続して基準に沿っていることを確認、保証します。
- 船級協会自体は、1760年にロンドンで発足し、当初は保険業者のための船名録を発行しており、その後造船の規則なども作るようになり、今日では船底や機関の定期検査や堪航性の認証など、船舶の安全性・安定性・環境への影響について基準を満たしている事を保証する機関となり、外航商船には無くてはならない存在となりました。
- 前述した通り、船級取得は船体や貨物に対する損害保険の付保条件となるなど、国際海運において商船として運航するためには船級協会による認証は必要条件となります。
- また、船級協会は、認定代行機関(Recognized Organization: RO)として、SOLAS 条約(海上人命安全条約)やMARPOL 条約(海洋汚染防止条約)などの国際条約又は船籍国の国内規則に基づき検査を行い、証書を発給する権限を当該船籍国政府から与えられて検査を行う機関でもあります。
- 世界で最初の船級協会は、英国のロイド船級協会であり、その後ビューロ・ベリタス(BV)やデット・ノルスケ・ベリタス(DNV)、アメリカ船級協会(ABS等が設立され、現在は世界中に50以上の船級協会が存在しており、世界の主要造船・海運国に多く存在しますが、日本では、日本海事協会(Class NK)が圧倒的に多く採用されています。

2. 国際船級協会連合

- 国際船級協会連合とは、船舶の検査機関である船級協会の集まりであり、International Association of Classification SocietiesでありIACS(あいあつくす)とも呼ばれます。
- 現在、IACSには、アメリカ船級協会(ABS)、フランスのビューロー・ベリタス(BV)、中国船級協会(CCS)、クロアチア船級協会(CRS)、ノルウェーのDNV GL(DNV GL)、インド船級協会(IRS)、韓国船級協会(KR)、イギリスのロイド船級協会(LR)、日本海事協会(NK)、ポーランド船級協会(PRS)、イタリア船級協会(RINA)、ロシア船級協会(RS)の合計1211の船級協会がメンバーとして加盟しています。
- IACSは、各国船級協会の規則の統一を図った統一規則(UR: Unified Requirement)や国際条約についての統一解釈(UI: Unified Interpretation)を策定するが、最終的な承認行為は申請を受けた個別の船級協会が行います。
- 総トン数ベースだと、全世界の90%以上の国際航海を行う船舶がIACS加盟の船級協会に登録されており、殆どの船舶がIACS基準にて承認を受けた船舶という事になります。
- 尚、今般のロシアによるウクライナ軍事侵攻を受け、IACSは、ロシア船級協会(RS)をメンバーから除外する事を発表しました。

次ページへ続く

3. 各国の船級協会

主要船級協会（設立年順）

名称	略号	本部	設立年	IACS加盟
ロイド船級協会 (Lloyd's Register of Shipping)	LR	英国(ロンドン)	1760	○
ビューロー・ベリタス (Bureau Veritas)	BV	フランス(パリ)	1828	○
イタリア船級協会 (Registro Italiano Navale)	RINA	イタリア(ジェノヴァ)	1861	○
アメリカ船級協会 (American Bureau of Shipping)	ABS	アメリカ(ヒューストン)	1862	○
DNV GL船級協会 (DNV GL AS)	DNV-GL	ノルウェー(オスロ)	1864	○
日本海事協会 (Nippon Kaiji Kyokai)	NK	日本(東京)	1899	○
ロシア船級協会 (Russian Maritime Register of Shipping)	RS	ロシア(サンクトペテルベルク)	1913	⊕
ギリシャ船級協会 (Hellenic Register of Shipping)	HR	ギリシャ(ピレウス)	1919	—
ポーランド船級協会 (Polish Register of Shipping)	PRS	ポーランド(グダニスク)	1936	○
クロアチア船級協会 (Croatian Register of Shipping)	CRS	クロアチア(スプリト)	1949	○
中国船級協会 (China Classification Society)	CCS	中国(北京)	1956	○
韓国船級協会 (Korean Register of Shipping)	KR	韓国(大田)	1960	○
インド船級協会 (Indian Register of Shipping)	IRS	インド(ムンバイ)	1975	○
イラン船級協会 (Iranian Classification Society)	ICS	イラン(テヘラン)	2007	—

4. NKとJG

- ・日本において船級協会といえば「日本海事協会」のみとなりますが、船級の役割としてはNK以外にJGがあります。
- ・JGはJapanese Governmentの略で、国土交通省(運輸局)管轄となり、日本船籍で内航船であれば、JG船級も多いかと思えます。
- ・JGはあくまで日本国内が主体であり日本の法律に基づいて行われる為、外航船には適用できません。場合によってはNKとJG両方取得している船舶もあります。
- ・上記の事から、我々が管理する様な外航船の場合は、NKもしくはその他の海外の船級協会を取得する事になりますが、最近では外航船だけでなく、日本国内の内航船でもNKの船級を持つことが多くなっています。
- ・ISMコードの認証等はNKだけでなくJGも行っておりますが、NKによる認証が求められる場合が多くある様です。
- ・荷主等の要求や国際航海の可能性、将来的な海外への売船、等々の事情を勘案し、その利便性なども踏まえてNK船級を選ばれる方も多い様です。

5. まとめ

上記は、ほんの一部概要を記載しただけですが、まだまだ書ききれない事がたくさんあります。

我々は常日頃よりルールや検査について問い合わせをしたり、相談したり、実際に検査や審査を実施して頂いたり日々様々なやり取りをさせて頂いております。船主や管理会社、メーカー、造船所、等々色々な業種の方が関わっており、我々外航海運においては船が運航する為に必要不可欠な、海運業界にとって切っても切れない非常に重要な存在ですので、また機会があれば検査の内容などさらに掘り下げて詳しく取り上げてみたいと思えます。

以上

