



HSMニュース

船員のコロナ感染について

世界各国で新型コロナウイルスに関する規制が緩和されている中、長い間苦勞してきた船員交代においても、未だ制約はあるものの各地で交代実施が可能となってきたり、以前に比べて計画が立てやすくなってきています。

一方で、業務上非常に関わりの深い中国においては、上海・北京などで未だロックダウンが継続されており、あらゆる面で支障が出てきております。

その様な状況の中で、弊社管理船が中国のドックへの入渠を予定しており、部品の手配や技師の派遣において不具合がかなり出ている状態でさらに、そこにおいて、入渠前の最後の揚地で実施した乗組員のPCR検査で、何と陽性が出てしまいました？！

現在の中国において、直ぐに交代を実施する事は出来ませんし、荷役自体を開始する事も出来なくなるので頭を抱えておりましたが、幸い陽性が出たのが1名だけであり、該当者を下船させて船内消毒を実施すれば荷役を開始出来る事になり、また、本船の最小搭載人員もクリアする事が出来たので、大幅な遅れを出さずに済みました。

然しながら、現在の中国において、同地での交代が手続き上も難しく、またフライト自体が飛んでいない事もあり、実質交代が不可能な状態であり、下船した乗組員の帰国及び交代者の乗船の手配についてまた頭を抱える事態となりました。実際に他社様において、かなりの長期間帰国出来ていない船員の例もあるとの事でした。

幸運にも、本船においては、ドックへ入渠予定であり、船主殿がオペレーターでもあるので、比較的柔軟な対応が可能と思われ、現在は、ドックでの入渠工事完了後に、最終揚地であった港に再度寄港し、下船した乗組員を回収(再乗船)させる計画で協議しております。

今回は入渠地の要求事項で、入渠前に2回PCR検査を受けておく必要があり、入渠直前の最後の1回で陽性者が出てしまいバタバタしましたが、最終的には陽性者も1名のみであり、運航にも支障を来さずに済んで不幸中の幸いでしたが、場合によっては、船内感染が広がって陽性者が複数名発生し、交代の手配も出来ず、大きな問題に発展する事も考えられました...

中国においては、未だ上海・北京などでのロックダウンが継続されており、いつ解除されるかも分からず、また、解除されたとしてもまたいつ再度ロックダウンされるか等、急に決まる事も多く対応が難しい為、引き続き十分注意が必要と思われまます。

中小企業庁・「ものづくり補助金」を申請してみよう！ 

皆さんは「ものづくり補助金」ってご存知でしょうか？

私は最近まであまり存じ上げておりませんでした。本誌でも何度か掲載した「船舶管理システム」の開発に伴い、何か補助金や助成金は無いかな～？ 頂けるものは頂きたいな～、と考えており、色々調べたところ、「ものづくり・商業・サービス生産性向上促進補助金」というものがあり、その中の [デジタル枠] に該当するのではないかと、という事が判明し、現在申請準備を進めております。

「ものづくり・商業・サービス生産性向上促進補助金」とは、中小企業等による生産性向上に資する革新的サービス開発・試作品開発・生産プロセスの改善を行うための設備投資を支援する補助金であり、内容に応じて100万円～1,000万円(補助率1/2 or 3/2)の補助金が支給され、様々な業種業態の中小企業で活用されております。

このものづくり補助金は、応募件数が多い人気の高い補助金で、採択率は30～40%であり、採択されないケースも多く採択のためには、この補助金の趣旨を踏まえた事業計画書の作成が必須であり、中々大変な作業ではあります。当社においては、何とか採択される様に、商工会議所の方や商工会所属の中小企業診断士の先生にサポートを頂きながら事業計画書の作成及び関連資料の準備を進めております。

この補助金は継続して募集されておりますので(今回当社が応募するのは第10次締切分です)、興味のある方で対象となる場合はぜひチャレンジしてみたいはかがでしょうか！

本誌において不定期ではありますが、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。

現在は、ご承知の通り、ロシアのウクライナ侵攻に伴い、黒海・アゾフ海での状況が悪化しており、ウクライナに対する敵対行為、黒海北部及びアゾフ海の情勢に関する不確実性及び未確認状況に鑑み、ノルウェー海事局は、セキュリティレベルを引き上げており依然として同地域でのリスクを重要視しています。また、ウクライナ国軍によるロシア艦隊への攻撃も行われており、ますます同地域への警戒が必要となっております。

一方、アジア地域においても、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あり、2022年1月～3月のアジアにおける船舶に対する武装強盗事件が合計23件報告されており、これは、2021年同時期と比較して35%増との事です。

4月においても、フィリピン・インドネシア・シンガポール海峡においてそれぞれ1～2件の武装強盗事件が発生しています。

この様に、依然として武装強盗などの発生件数は減少の兆しが見られず、今後もまだまだ続くと思われるので、引き続き十分な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えます！

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！

今回の記事も非常に共感出来る内容でありました。私自身も若い時から出来るだけポジティブに仕事に取り組む様に意識しておりましたが、どうしてもネガティブに考えこんでしまう事も多々あり、ポジティブな思考に切り替えるのも中々苦労したものです。今回の記事はその様な考え方の一つのヒントになっていると思えますので、ご参照下さい！

大変な時ほどチャンスって、書いてるまんまです。

■ ネガティブを変換する

「やる事が多くて大変だ。」「残業続きで大変だ。」「初めてのことで大変だ。」「近くに競合店が出店してきたぞ、こりゃ大変だ。」「競合他社が新商品を発売したぞ、こりゃ大変だ。」「お客様からのクレーム対応、大変だよな。」「お金も時間もなくて大変だ。」など、大変なことという、どうしてもネガティブに捉えがちですよね。

しかしながら、大変という言葉は「大きく変わる」と書きます。

ですので、「大変」という言葉そのものを考えてみると、ネガティブなことでもポジティブに捉えることができるのです。

たとえば、

「やる事が多くて大変だ。」

- これらをこなすことができれば自分は大きく変わる。
- 仕事の取り組み方を大きく変えることができる。

「残業続きで大変だ。」

- 今は残業続きだけど、これを乗り気ったら大きく変わる。
- 残業になってしまうという環境や仕組みを変えるきっかけに。

「初めてのことで大変だ。」

- 初めてのことをやることで大きく変わる。
- 初めてだからこそ大きく変わるチャンス。

「近くに競合店が出店してきたぞ、こりゃ大変だ。」

- 近くに競合店が出店してきたことで、うちも負けていけない。これはうちにとっても大きく変わるチャンスだ。

「競合他社が新商品を発売したぞ、こりゃ大変だ。」

- ライバルが新商品を発売したなら、当社でも何か考える 必要はある。当社にとっても大きく変わるタイミングだ。

「いつもお客様からのクレーム対応、大変だよな。」

- お客様からのクレーム対応をすることで、問題点や課題点を掌握することができる。
ということは、これまでのあり方を大きく変える必要がある。

「お金も時間もなくて大変だ。」

- お金や時間の価値、使い方など、これまでの自分のあり方を見直すことで大きく変える必要があるということがわかる。
- お金や時間がないなら、ないなりに知恵を絞り、工夫するなど思考や行動を大きく変えないといけないことが分かる。

いかがでしょう？

大変だといっている事態や状況は、実は大きく変える(変わる)ことの出来るチャンスやタイミングであったりするという事です。要するに、「大変」という言葉は大きく変わるためのサインなのです。

今後、大変という言葉が口をついて出来たときは、ネガティブに捉えず、大きく変わるチャンス、タイミングであるという様に意識してみると良いでしょう。

また、そのことをあなたの周りの人にも、ぜひ教えてあげてください。

■ 今日のまとめ

『 大変という言葉は大きく変わると書く。 』

ということで、今回の記事はいかがでしたでしょうか？

「大変だ。」という事態や状況は、ほんとは恵まれているということなのかも知れませんね。

大変は、苦労というよりさらに進化や成長、あるいは発展のチャンスなのですから。

とはいっても、大きく変わることは簡単に出来ることじゃないかもしれません。

ですが、言葉1つ、捉え方によってはそれが良い結果を生むためのきっかけには成り得ます。

「大変」なことは、「大きく変わる」ことです。チャンスです！ やればできる！

今さら聞けない

海運基礎知識 「ISPSについて」

今回は、「ISPSコード」について触れてみたいと思います。

過去に「ISM」と「MLC」については本誌にて既に扱っており、大体3点セットのはずが、何故か「ISPS」だけ飛ばしていた様ですので、今回は「ISPSコード」の基本的な部分について記載したいと思います。

1. ISPSコードとは

- ISPSコードとは、「船舶と港湾施設の保安のための国際コード」の事であり、「International Ship and Port Facility Security Code」の略です。
- 同コードは、各国の政府、海運・港湾が協力し合い、船舶および港湾施設の保安を強化することを目的とした国際規則です。
- 2001年の米国同時多発テロ事件を発端としたSOLAS条約の改定に伴い、SOLAS XI-2章に「海上における保安を強化するための特別措置」が新設され、2004年7月1日に条約として発効されました。
- 国際航海に従事するすべての客船及び500総トン以上の船舶は「ISPSコード」に適合し、国際船舶保安証書 (ISSC) を所持することが義務付けられています。

2. 導入への流れ

2001年09月11日：アメリカ同時多発テロ事件発生

2002年12月12日：SOLAS条約の改正を採択

2004年07月01日：発効

わずか1年程度でSOLAS 条約が改正されたということは、極めて異例の事であり、又、船舶以外、すなわち港湾施設がSOLAS 条約の対象となったことも大きな特徴と言えます。

次ページへ続く

3. SOLAS改正の概要及び特徴

(1) 改正の概要

- ・第XI-2章の新設： 船舶等のISPSコードへの適合
船舶警報通報装置の設置
- ・第V章の改正 : AISの搭載(前倒し)、作動義務
- ・第XI-1章の改正： 船舶識別番号の表示
履歴記録の管理と情報交換

(2) XI-2章の特徴

- ・保安に関する自己警備を義務付ける
- ・入港する船舶に事前通報を義務付ける
- ・保安に脅威のある場合は、入港させないことができる
- ・港湾も条約の対象となる

4. ISPSコードの構成及び要求事項

(1) 構成

以下の2部構成となっている

- ① 遵守義務のあるコードA(強制コード)
- ② 考慮することのみが義務であるコードB(任意コード)

(2) 要求事項

① 責任者

- CSO (Company Security Officer) : 船舶保安統括者の選任
- SSO (Ship Security Officer) : 船舶保安管理者の選任

② 保安規程

- SSA (Ship Security Assessment) : 船舶保安評価の実施
- SSP (Ship Security Plan) : 船舶保安計画の策定
- 船上での確実な実施

③ ハード

- SSAS (Ship Security Alert System) : 船舶警報通報装置の設置

(3) 実施事項

上記要求事項を遵守する為に、以下の事項を確実に実施します。

- ① 船舶保安評価の結果を基に、本船の特徴・事情に応じて、船舶へのアクセス管理や立ち入り制限区域の設定、保安監視などの保安措置(保安計画)を決定する。
- ② 船上での教育・訓練、操練の実施
- ③ 記録の保管
- ④ 保安計画含む各見直し
- ⑤ 内部監査の実施 等々

5. まとめ

今回は、今更ながらですが改めてISPSコードの基本的な部分について、その概要に触れてみました。

我々管理会社の様に実際に対応する立場においては、当然国際ルールであり審査をクリアしなくてはならない為、どうしても審査をクリアするという事にはばかり目がいきがちですが、先ずは、本来の目的を理解しそれらを踏まえ、本船の保安上の安全をしっかりと確保出来る様な保安計画の策定と効果的な運用を徹底する事が大事であると思います。何もトラブルが起きていない時には、その重要性を実感し難く、関連する業務も形骸化してしまう事もあります。様々な状況下で、世界中を航海する船舶が安全に安心して航海出来る様に環境を整える、体制を整える、各種備えをする、のは会社の義務でもあり、大変重要な事であると思いますので、今後も引き続きその事を肝に銘じて対応して参りたいと思います。また機会があればもう少し掘り下げて取り扱ってみたいと思います。

以上