



HSMニュース

中国でのドライドックを実施しました！

近年、当社においては、管理船舶の入渠工事は中国で実施する事が殆どになってきており、新型コロナウイルスの影響が出始めてからも変わらず中国のドックに入渠しております。

昔に比べると中国のコストも上昇してきているとは思いますが、やはり、Deviation含め費用的な面での差はまだ大きく、また、日本の造船所だと本船のスケジュール変更等に柔軟に対応する事が難しい事が多い為、どうしても中国の造船所となってきます。

今回も5月～6月初旬にかけて管理船が中国のFujian Huadong Shipyardに入渠致しました。この造船所には、当社管理船が過去に何度も入っており、ある程度安心しておりましたが、今回はタイミングが悪く、中国の上海ロックダウンに重なってしまいました...

本船は5月初旬頃にドックの錨地に到着したのですが、上海ロックダウンの影響でBWTSや主機関の部品など今回の入渠工事での主要工事部品が上海で止まってしまい届かない為、錨地で待機です...

少しでも早く物が届く様に、依頼していた物流会社含め色々ツテを使って動いて貰っていたのですが、中々進展せず毎日やきもきする日が続きました。最終的には、貨物だけでも動き始めるとの情報を得たので、先行して本船を岸壁に接岸させて、出来る工事から開始しました。

結果的には本件による錨地での待機は一週間程度となりましたが、当時の他船の状況なども伺うと、比較的早く動けた方だと思われます。これも関係者の皆さまのご尽力のお陰であると感謝しております。

とはいえ、今回の中国の上海ロックダウンの影響で、時間的にも費用的にも大変大きな追加が発生したのも事実であり、また、やはり人が行けないという事も入渠工事においては大きな問題となりました。各メーカーの技師や業者の方々においても、通常は現場に行ってくるところが行けなくなったり、色々やりたい事も出来ない部分が多くありました。

結果論ですが、日本からの部品の発送、技師の派遣、監督の立会い、緊急時の対応等々様々な事を考慮すると、やはり日本の造船所で実施した方が良いのかな～？などと考えてしまいます。もちろん、本船のスケジュールや造船所の空き状況、Deviationなど様々な条件があり、工事内容によってコストも大きく変わってくるので、一概には言えませんが、中国の場合は今回の様に、状況によって、ルールや規制がコロコロと変わったり、急に止まってしまったり、というリスクもあるので、それらのリスクも踏まえて総合的に判断しないといけないという事を改めて痛感しました。

マニラへ行ってみた！

マガンダン ハーボン！

先日、約2年半ぶりにフィリピンのマニラへ行ってまいりました！

新型コロナウイルスの影響が出始めて以来、海外への出張はできておりませんでした。ここ最近は各国の規制も緩和されてきており、フィリピンにおいても概ね以前の状態に戻ってきているとのことで今回の出張を決断しました。

マニラには、当社管理船の船員配乗を行っているマンニング会社及び当社と業務提携している同マンニング会社のグループ会社でもある船舶管理会社があり、両社及び同グループとは日頃より大変懇意にさせて頂いております。今回も、現在配乗している船舶の乗組員に関する事項や今後の配乗、教育・訓練等に関する事項、並びに、船舶管理会社とは今後の当社の事業計画や今後の更なる協力体制等、将来に向けた非常に発展的で前向きな協議が出来、有意義な打ち合わせを実施する事が出来ました。



新型コロナウイルスの影響が出てから、リモートでの打ち合わせが主流となってきており、皆リモート会議にも慣れて問題なく行ってきておりますが、やはり、実際に顔を合わせて、膝を突き合わせて協議するというのは、また全く違ったものであると改めて感じました。(リモート会議だと、耳打ちやひそひそ話などの内緒話も出来ませんしね。)

今後も、フィリピンはもちろんのこと、他の国においても、感染状況や規制の状況なども踏まえて、必要に応じて積極的に訪問していきたいと思っております。もちろん、感染対策はしっかりと取りながら気を付けて参りたいと思っております。

因みに、今回もフィリピン出国前と日本到着後の2回PCR検査を実施しました。(もちろん2回とも陰性)

国内では感染再拡大や新たな変異株への心配も高まってはおりますが、海外は以前に近い形に戻りつつあり、皆様も海外含めて活動する事も増えてくると思っておりますので、お互い気を付けながらも、経済活動を促進していきましょう！

それでは、ハンガンサムリ！

特集記事

船舶管理システムの開発について(その3)

以前に本誌にてご紹介させて頂いておりました「船舶管理システム」の開発について、だいぶ間が空いてしまいましたが、現在も継続して取り組んでおりますので、進捗を少しご報告させていただきます。

前回本誌22号にて開発検討している各機能についてご紹介しましたが、現在はそれらの機能の開発、運用、そして修正・改善を繰り返し行っている状況です。

以前もご説明した通り、弊社ではプログラミングは出来ないのですが、実際にプログラミングが出来る「ベン・ライン・エージェンシーズ・ジャパン株式会社」殿と協力して同システムの開発を進めております。

同社とは、当社設立当時からの付き合いで、最初は同社の主要事業の一つである代理店に関する業務を依頼したところから始まり、そこから様々な形で大変仲良くお付き合いさせて頂いております。

同社は、システム開発においても様々な実績があり、今回もアイデアを出し合いながら、彼らの知恵や技術を注いで頂いて良いシステムを作ってもらっています。

基本的には、実際に船舶管理の実務を行っている当社から、必要な機能や便利な機能、運用方法等の案を提案し、ベンライン社がその内容を踏まえて実際にシステムを作っていく、当社がそれを運用しながら改善案を提案し、ベンライン社が修正していく、という作業を繰り返し行っております。

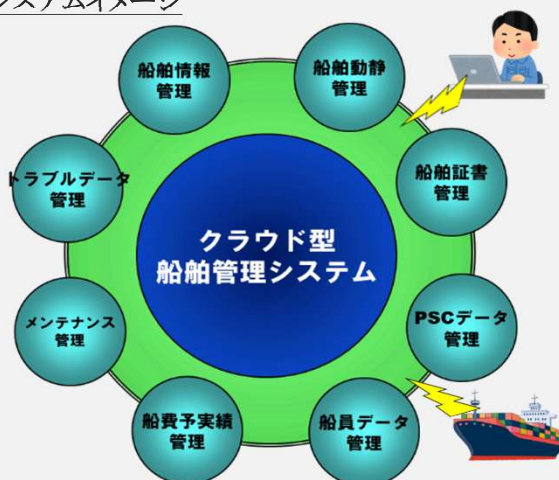
その中で、お互いの意見やアイデアを出し合いながら、良いものを作っていくております。

何分少数人数でやっているもので、また、ベースが無い所から一から新しいシステムを作っておりますので、非常に時間が掛かってはおりますが、既に当社で十分実務で運用できている機能もいくつもありますし、良い形で開発が進んでいる機能もあり、だいぶ形が見えてきております！

何とか今年中には、懇意にしている管理会社様数社にトライアル運用を開始して頂き、他社様の生の意見も伺いながらより効果的なシステムに作り上げ、その他の一般のユーザー様(管理会社様)にも正式に公開して利用開始出来るまで持っていきたいと考えております。

より皆さまがイメージ出来る様に、以下に本システムの概要を記載しますのでご参照下さい。

(1) システムイメージ



システムの特徴

- クラウド型のシステムでいつでもどこでも対応可能！
- 必要な情報を瞬時に確認、必要な形で出力可能！
- 蓄積したデータを分析活用、事故やトラブル防止に！
- 期限管理もお手の物、アラート機能でミス防止！
- 船舶も直接ログイン、タイムリーな情報共有！

(2)各機能の概要

1 船舶情報管理

- 管理船舶の各種情報を入力、編集、出力する機能。
- 船舶毎の要目表や管理船舶一覧表等を出力。
- 今迄は、要目表や管理船舶一覧表は其々バラバラに作成しており、必要な情報が異なる事もあり、都度作成し直したりしていたが、必要な船舶の情報を全てデータベースにする事で、必要な情報を必要な形で取り出す事が可能になる。

2 船舶動静管理

- 船舶の入出港や積荷、各港の代理店情報等、船舶運航スケジュールに関する情報を入力し、船舶のスケジュール管理や関連する情報の管理を行う機能。
- 過去に行った港や積荷した貨物情報も保持、各港で手配した物や実施されたイベント等の情報も記録され、過去データとして参照出来る。
- 入港予定の港で手配している物やイベント等の情報も入力する事で、社内での手配状況の確認や進捗状況の共有等が可能となり、適切な業務管理にも繋がる。
- 様々な事を手配する際には、船舶のスケジュールが必ず必要となるので、日々使用する機能であり、それらを入力したスケジュール表等は、船主や業者など各種関係者へ様々な用途・タイミングで送付される。

3 船舶証書管理

- 各船舶の証書や検査の期限管理・データ管理を行う機能。
- 任意の時期(3ヶ月前・1ヶ月前・1週間前等)でのアラートメールの送信や手配状況(問合せ中・見積取得中・手配済み等)の共有も行う。
- 画面上でも、期限が近い証書については、時期に応じて色を変える等して把握出来る様にする。
- 船舶及び任意の期間を指定して、期限間近の証書を抽出して、出力も可能。
- これにより、手配漏れや期限超過等のミスも無くなる。また、証書は色々な時に色々な相手に提出が求められる事が多く、直ぐに取り出せてメール送信出来る様になる事で業務効率も非常に上がる。

4 PSCデータ管理

- 各船舶の各港でのPSC検査(寄港国検査:入港した港の官庁による立ち入り検査)の実施情報をデータ管理。
- 指摘された不具合の内容や不具合に対する是正指示、またその是正対応状況等も記録。
- 船舶及び任意の期間を指定して過去の記録を出力するPSC検査一覧表や各船の次回検査の時期を確認するPSC Status等を出力可能とする。
- 指摘された不具合の是正状況やその記録なども把握出来る様になり、業務の進捗管理にも繋がります、対応の漏れや遅れなども防げる。
- 指摘された不具合事項の内容や港などから様々な分析・集計帳票も作成可能で、その後の検査対策などにも役立つ事が出来る。

5 船員データ管理 【機能追加・改善中】

- 船員に関する各種情報を管理、必要な情報が必要な時に確認・出力可能。
- 必要なライセンスや証書などの書類管理もデータで管理。
- 過去の訓練や研修の実績、事故の実績、船内及び会社の評価等の情報も蓄積して、採用の判断や次回の研修や訓練などの計画にも活用出来る。
- 過去の傷病記録等も管理し、よりきめ細かい管理、対応も可能となる。
- 乗船期間の管理も行き、交代計画に関わる業務もシステム化され、前広な計画の立案・準備を可能とし、業務の効率性・確実性が大幅に向上する。

6 船費予実績管理 【機能追加・改善中】

- 各船の船舶管理費の予実績管理を行うシステム。
- 予算を設定・入力し、それに対しての使用状況及び残予算のチェック、予実績の出力。船主への報告資料としても活用。
- 各担当者が必要な資材や部品等を手配した際に情報を入力するので、予算の最新の使用状況がタイムリーに把握出来る。
- 金額確定の際にも担当者が入力する為、月末の締処理の際には、内容の確認作業と帳票を出力するだけとなり、大幅な業務効率化に繋がる。
- 船舶や航路などの特性による船舶管理費の実績情報が蓄積されて分析が可能となり、予算策定の際に業者との交渉等においても活用出来る。

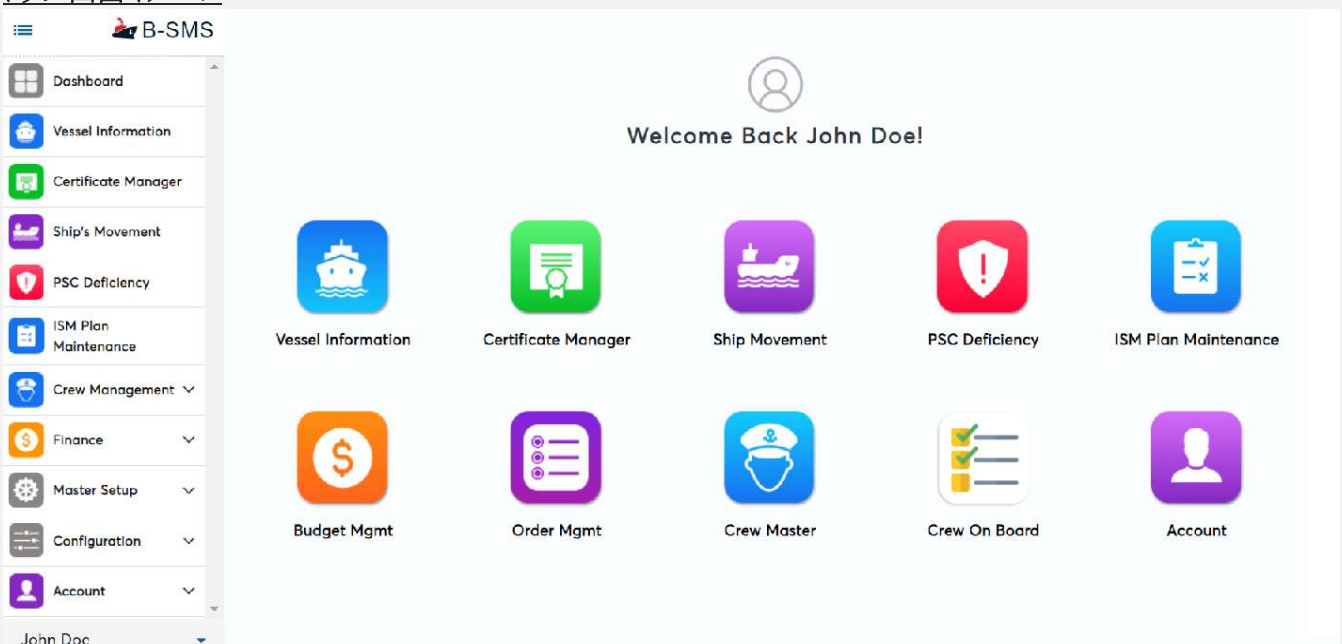
7 メンテナンス管理(PMS) 【開発中】

- 各船のメンテナンス計画の策定及び実施状況の進捗管理を行うシステム。
- 船舶にある数多くの機器や設備、そして船体のメンテナンスについて、其々の点検や整備のインターバルを月数・年数や運転時間・稼働時間等に応じて設定し、各船舶のメンテナンス計画を策定する。
- 船舶側も同システムにアクセス可能とし、実施報告を直接入力出来る事で、会社側も整備進捗状況をタイムリーに把握し、次回の期日・タイミングも把握出来る事で、それらに必要な部品や技師の準備・手配等の業務に役立ち合理的で効率的な業務実行に繋がる。
- 各整備項目については、それぞれの期日が近くなるとアラートメールや色の表示によるリマインド機能を付け、点検・整備の漏れを無くす。
- 一覧表やチェックリストなどを出力出来る様にし、船内での作業計画立案や会社側でのチェック、船陸間での協議などに役立つ事が可能。
- 今迄エクセルや紙ベースでの作成・チェック、メールでのファイルのやり取りを行っていた業務が効率化し、時間的にも労力的にも大幅に削減され、その精度も大幅に向上する画期的なシステムとなる。

8 トラブルデータ管理 【検討中】

- 各船舶の事故やトラブルに関する情報をデータ管理、活用する機能。
- 事故の詳細やその時の記録・写真の情報、是正状況もタイムリーに確認。
- 定期的に過去に発生した事故やトラブルの事例を他の管理船にも配信・周知する事で同様の事故・トラブルの再発防止に繋げる。
- 今迄は、各記録を紙ファイルや各担当が保存して管理していたが、データ共有する事で、業務効率が上がると共に、再発防止に繋げる事や事故発生時の対応の参考にもなり、未経験者にとっても役立つツールとなる。

(3)トップ画面イメージ



本誌にてまた進捗をご報告したいと思います。ご興味のある方はお気軽にお問い合わせください。



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います！

今回も、ちょっと面白い記事が目にとまったので“ピックアップ”してみました！
今回の内容も共感出来る内容になっており、また、改めて自身を振り返る、考えさせられる、という様な内容にもなっております。
皆様はどの様に感じるでしょうか？？

「子供の頃どんなことして遊んでましたか？」

■ 無邪気さという行動力

iPadが発売されたころ、とあるTV番組で、小学低学年の子供に何も説明しないままiPadを渡し、「好きに遊んでいいよ。」と伝えると、あれこれ触り、電源を入れ、ゲームのアプリにたどり着き、夢中に遊び始めるということがありました。

一方で、同じようにiPadを全く知らない大人にも何も説明しないでiPadを渡すと、「どこに電源があるのか？」とか、「どうやってゲームのアプリケーションにいけるのか？」ということに触る前にしきりにスタッフに尋ねていました。

「よくわからないけど、まずはやってみる。」と、「よくわからないから、やり方を教わらないと出来ない。」

このことは行動力の差をよく現しています。何事も果敢に取り組める人というのは、子供のような無邪気さを兼ね備えていて、四の五の言わずにやってみます。やりながら色々考えるのです。

一方で、何事に対してもすぐに行動できない人というのは、「ちゃんと説明してくれないと出来ない」とか、「やったことがないから無理」とか「お膳立てされないと動けない」など、「まずはとにかくやってみる」、という発想がありません。

慎重派といえば慎重派ですが、やり方を聞くまで動けないというのは、指示されないと動かないのと同じです。誰かがやろう、っていうまで腰を上げないのと同じです。

もちろん、事の大きさや重要性にもよりますが、何事にも「まずはやってみる。」という事は、スキルの向上であったり、自己や自社の成長にとっては必要なことなのです。

きちんと説明をしてくれたら・・・ やったことがないから・・・ お膳立てをしてくれたら・・・

というのは子供以下です。

現状より上を目指すのであれば尚のこと、何事にもまずは自らがやってみる。誰もやっていないからこそ自らがやってみる。という思考や発想が必要なのです。

行動力が鈍ってきたな、最近、腰が重いな、と感じているあなた、
子供の頃、どんな事して遊んでたか？ どんな遊びに夢中になってたか？ そんな事思い起こしてみたいはいかがでしょうか？

思い腰が上がるかもしれませんよ。

■ 今日のまとめ

『子供の頃の無邪気さを思い出す。』

ということで、今回の記事はいかがでしたでしょうか？

最近の自分に、行動力が落ちてきたな... スピード感が無くなってきたな... 瞬発力が鈍ってきたな... などと感じていたところで、この記事を目にし、「わしの事やないかいっ！」と思わず自分でツッコみをいれてしまいました。

「無邪気」という言葉を調べたら、「素直で悪気がないこと。いつわりや作為がないこと。」という事が一番に書かれています。そして、一方で「思慮に欠けること。深い考えのないこと。」とも書かれておりました。私は常日頃から部下や周りに「よ〜く考えなさい」「深く考え、理解しなさい」「徹底的に悩んで考え抜きなさい」などと言っておりますが、一方で考え過ぎて中々前に進まない、という事もあったのかもしれませんが。もちろん、しっかりと深く考えて理解する、という事は大事ですが、まずは、素直に「やってみたい」「やってみよう」「チャレンジしてみよう」という気持ちが大切であり、先ず行動してみるとい事が次に繋がるんだな、という事を改めて感じました。そういえば、昔々私も若い頃はそんな感じで、上司や周りに注意されながらも、思いを直ぐに行動に移していた様な気がします。

気持ち的には変わっていないつもりでも、長年ビジネスや商売をやっていくうちに、知らず知らずのうちに、邪心が出てきたり、先に計算を立ててから、と慎重になったり、何かと失敗する要因を探していたり、という感じになっていたのかもしれませんが。もちろん色々慎重に考えるのは大事ですが、結局生き残っていくのは、正直で且つ素直に商売、ビジネスを続けていける人たちなのかもしれません。いつまでも自分の仕事に対して素直でいたいですし、無邪気に取り組んで行きたいものですね。

今さら聞けない

海運基礎知識

「P&I保険について」

前回は「船舶保険」について概略を説明しましたので、今回は「P&I保険」について触れてみたいと思います。

P&I保険は船舶保険同様、船舶を所有・運航する上で必ず必要なものであり、運航管理上大変重要なものであります。

1. P&I保険とは

P&I保険とは、Protection & Indemnity Insuranceの略称で、船舶所有者（あるいは船舶運航者）が、船舶の運航、使用または管理に伴って発生した法律上の賠償責任や費用を負担することによって被る損害に対して保険金が支払われる船主責任保険です。

たとえば、船舶の航行中に沈没や座礁、衝突、火災等の事故があると、他の船舶や第三者に対して損害を与えてしまうリスクを含んでいます。また、積んでいた貨物の損害に関する費用を負担する必要も出てくるかもしれません。

そんな時に備えるのがP&I保険です。

分かりやすくいうと、船舶保険や貨物保険といった海上保険を「物保険」とするならば、PI保険は「賠償責任保険」ということになります。

因みに、Protectionは主に船舶所有者（または運航者）として第三者に対して負う責任と船舶乗組員に対して使用者として負う責任を、Indemnityは主に積荷の運送人として荷主に対して負う責任を意味します。

2. 主な補償内容

P&I保険は船舶における事故に対する様々な賠償責任や費用をカバーする保険であり、主に以下のような責任及び費用がてん補されます。

(1) 油濁損害

積荷や燃料油などが海上に流出した場合、清掃費用や漁業損害賠償金などをてん補します。

(2) 衝突損害

衝突によって、他船に与えた損害(他船の船員、積荷、財物に対するものを含みます)をてん補します。

(3) 積荷損害

輸送する貨物に生じた、損傷、不足などの賠償金や、損傷貨物の処分費用などをてん補します。

(4) 港湾施設の損傷

本船の接触によって、棧橋、岸壁、設置されている防舷材、岸壁に停車中の自動車などの港湾施設に与えた損害をてん補します。

(5) 漁網・海産養殖施設の損傷

本船の接触によって、漁網や養殖施設などに与えた損害(修理費用や休業損害など)をてん補します。

(6) 船員に関する責任及び費用

本船に乗船中の船員が、けがをしたり、病気になったり、死亡などした場合に、医療費、船員の送還・交代費用や労働契約に基づく補償金などをてん補します。

(7) 船骸撤去

本船が沈没や座礁などにより全損となり、法令により船骸を撤去することを命じられた場合に、撤去費用をてん補します。

(8) 責任を防衛する為の費用

事故が起きた場合の、調査費用や弁護士費用をてん補します。

次ページへ続く

3. 国際P&Iグループ

各P&Iクラブは、それぞれが単一の活動をするだけでなく、主要なクラブで国際グループを形成し、油濁、貨物・旅客運送、責任制限制度等に関わる海事法制の制定・改正について船主の声を反映し、関係する国際機関に対して活発に意見表明を行うことも活動・仕事の一つとなっています。

この国際P&Iグループ (IG) は、GARDやUK、BRITANNIA、そして日本のJPIなど世界の主要な13のP&Iクラブで形成されており、世界の外航船の船腹量の9割以上の保険を引き受けています。この13のクラブは、それぞれ独立した相互保険組合であり、営業面では競合状態にありますが、船主の責任が複雑化および高額化傾向にあるなか、IGとして協力しながら、各種問題に対応しています。

そして、IGには再保険のスキームがあり、IGの持つ主要な機能の一つとなっております。同スキームにより、1社単体では対応できない様な高額な損害となった場合でも対応出来る仕組みとなっており、低廉なコストで高額な補償を提供することが可能になっています。

4. P&I保険の現状

近年、大型クレーム (損害賠償請求) につながる大規模事故が増加しており、各クラブの保険事業収支の悪化に歯止めがかかっていない様で、その様な中、国際P&Iグループ(IG)に加盟するノース・オブ・イングランドとスタンダードクラブが、合併に向けて合意しており、約20年ぶりのIG加盟クラブの再編が実現することになりました。

今迄もP&Iクラブの保険収支が問題になるたびに、クラブの数が多すぎるとの声が上がり集約の話が浮かんでいた事もあったが、実現には至っておりませんでした。

今回、再びP&Iクラブの合併計画が浮上したのは、各クラブの保険事業収支が悪化していることに尽きるとの指摘があり、2020年度は大型鉾石船の座礁事故、コンテナ船のガントリークレーンとの衝突事故、自動車船の火災事故などがプールクレームとして扱われ、各クラブの保険金の支払い負担が増した事も影響している様です。

一方で、保険料収入はここ数年、優良船主を巡る保険料の引き下げ競争が過熱した為、減少傾向で推移してきたという事もあり、最近では、受け取った保険料に対して、支払った保険金と経費が100%を超える支払い超過になっており、年々悪化している様です。

但し、保険事業収支が悪化しても、いずれのクラブも一定の積立金を保持していたり、投資収益でカバーできる部分もあるので、直ちにクラブの運営が揺らぐわけではありませんが、本業である保険事業の収支悪化に格付け機関などからの視線は厳しくなっている様です。

もちろん各クラブの財務状況や個別の方針によるものもあると思われるが、この様な状況からも、全体的には今後も保険料は上昇傾向にあると思われます。

5. まとめ

今回は、PI保険 (船主責任保険) の基本的な内容について紹介させていただきました。

船舶は航海に伴って、沈没・転覆・座礁・火災・衝突やその他様々な海上危険にさらされます。そんな中で船舶に対する保険も様々ありますが、P&I保険では、他の船舶保険や貨物保険ではカバーできない、人身損害や船舶以外のモノに対する賠償責任、油を流出させた場合の責任や費用までも補償の対象とすることができます。

外航船においては、PI保険への加入が義務付けられており、その関連する証明書などは入出港手続きなどにおいても必要とされる重要な書類となっております。

この様に、前号で紹介した船舶保険同様、船舶を運航する上でも、又、船主の企業経営の安定の為に、大変重要な役割を担っており、管理会社としてもその内容を良く理解し、必要に応じて迅速且つ適切に対応する事が求められます。

以上