



## HSMニュース

### DOC更新してみた！

この度、2022年7月に会社のDOC(Document of Compliance)の期限が到来しましたので、更新審査を実施しました。

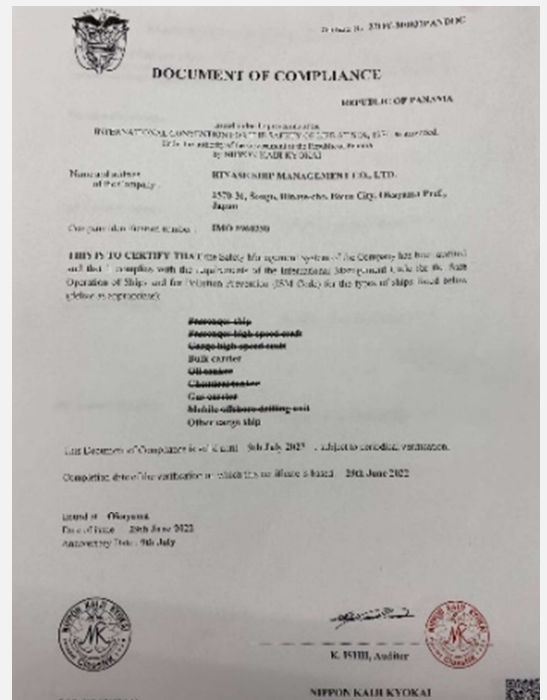
5年の有効期限がある同証書の更新審査に際し、あらためて時間が経つのは早いな～と感じました。

当社も現在設立6年目に突入しており、今回の機会に改めて気を引き締め直しました。

当社のDOCは、パナマでBulk CarrierとOther cargo(General Cargo Vessel)、リベリアでOther cargo(General Cargo Vessel)を取得していましたが、先般リベリア籍の船が売船となり、近々に追加となる予定も無い為、今回の審査において、パナマのBulk Carrier/Other cargo (General Cargo Vessel)のみの更新となりました。


審査自体は、更新審査という事もあり、例年の年次審査に比べ、より詳細について確認して頂き、実施頂いたNKの審査官の方には、色々のご助言を頂きました。

正式にはNon-ConformityやObservationもなく無事に証書が発行されましたが、口頭での指摘やアドバイスを頂きましたので、それらを踏まえ、より良い安全管理システムの構築とその適切な運用へ向けて更なる改善を図っていきたいと思います。



## 中小企業庁「ものづくり補助金」祝“採択”！

本誌28号で掲載しました「ものづくり補助金」について近況をご報告したいと思います。

当社が現在開発を進めている「船舶管理システム」の導入に伴う計画に関して応募しておりましたが、先月7月15日に結果が発表され、見事に弊社の計画が“採択”されました！ 

取り敢えずは、ほっとしました。

しかし、本番はこれからであり、これから更なる詳細な書類を準備し、正式に申請をして、その内容がまた審査されることとなります。その結果によって、最終的な補助金の金額も内定する事となりますので、慎重に進めていきたいと思います。

当社の場合は、従業員数など会社の規模が小さい為、補助金の上限金額もそれ程大きな額にはなりません、それでも大変貴重な補助金ですので、しっかりと満額頂いて、存分に活用したいと思います！

本誌でも不定期で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が、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す。特に最近は、その多くがシンガポール海峡で発生しており、以前にもまして注意が必要になっている様に感じます。

直近では、7月30日から31日にかけて、シンガポール海峡を航行中の船舶に対する海上強盗事件が3件続けて報告されています。

7月23日には、同じくシンガポール海峡を航行中のバラ積み船の機関室で6人の不審者が目撃されたが捕獲できず、のちにエンジンのスペアパーツなどが多数盗まれていたのが判明する事件が起きています。

また、7月8日にも同様にシンガポール海峡航行中の船舶に5人の武装強盗が乗り込んでいるが、こちらは被害無く回避できたとの事である。

上記の様なシンガポール海峡以外でも、7月初旬にインドネシアのベラワン港に係留中の船舶に対する武装強盗事件が発生しているとの事で、同地域周辺も引き続き注意が必要と思われます。

当社管理船も当然シンガポール海峡は頻繁に航行しますし、前述のベラワンはじめインドネシア各港には頻繁に寄港するので、引き続き細心の注意を払っていきたいと思います。



## 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っております！

企業は継続しなくてはなりません。その為にも「コツコツ」と大事な仕事を続けていかないとはいけません。しかし、直ぐに結果に表れない事もたくさんあります。その「コツコツ」が本当に正しいのか、良い方向に向かっているのか、良い結果に繋がるのか、不安に思う事もあります。今回も、根気強く真面目にやっているつもりなのに少しドキッとした内容です。皆様はどの様に感じるでしょうか???

## ダラダラやっているから結果はついてこないんです。

### ■ ダラダラではなく、コツコツやる。

「結果は後から付いてくる。」という言葉があります。

ほんとに結果は後から付いてくるのでしょうか？

などと考えたことはありませんか？ あるいは、不安に思ったことはありませんか？

「結果は後から付いてくる」というのは、やるべきことをやったことが結果という事象で現れているのです。

たとえば、

どうしても乗り越えられない壁があったとして、それを乗り越えるためにどうするか考え工夫し、何度も行動を繰り返し、ようやく乗り越えたという事実が生まれる。

これが”結果は後から付いてくる”です。

相談を受けてコンサルティングをしても中々結果が出ない、という人に多く見られるのが、スピード感(決断や行動を含む)が無かったり、行動力が無かったり、何かと言い訳をスグにする人ばかりでした。

それでも本人達は「地道に頑張っている。」というのです。

確かに地道に頑張っているのはいるのですが、

コツコツではなく、ダラダラになっていませんか？ってことです。

結果が伴わないのであれば、頑張っているという評価は客観的にはできません。

所詮、あくまで本人による自己評価。自分は悪くないという評価に過ぎないのです。

そして、そういう人に限って、

免罪符のように「結果は後から付いてくる。」というのです。

これは、本人のスピード感、行動力の無さに対する言い訳にしか過ぎず、逃げの言葉と化しているのです。

このように、

結果は後から付いてくる、という言葉は、時として現状から逃げることの便利な言葉として使われ、行動が鈍いことに対して正当化するための言葉でもあるのです。

それでも、

「いやっ、コツコツやっていたら結果は付いてくる。」と反論する人もいるでしょう。

でも、そのコツコツのやり方が間違っていれば、ダラダラやっているだけになりますので良い結果は付いてきません。

コツコツやる、そのもの(プロセス)を創意工夫しなければ、結果など付いてこないのです。

結果は後から付いてくるものではなくて、

結果を出すためのプロセスを通じているから付いてくるものなのです。

良い結果を生みたければ、「後から付いてくる」という発想、思考ばかりでいると、ダラダラしてしまい決して良い結果なんて生まれてきません。

結果を出すためのプロセスを通じ、やるべきことをコツコツやる、その上での結果でしかありません。

## ■ 今日のまとめ

『結果は後からついてこない』

ということで、今回の記事はいかがでしたでしょうか？

コツコツやっていたら・・・確かに結果は付いてくると思います。

それは、コツコツの質と量が伴っているからでしょう。

ですが、コツコツやっていたら・・・が、口癖のようになり結果が出ないという人は、

「コツコツ」ではなく「ダラダラ」やっているだけなのだと思います。コツコツとダラダラは違いますよね。

結果を出したいのなら、ダラダラは止めないといけません。

そして、その為にもコツコツとダラダラの違いを明確にしておきましょう！

私もいま一度、自分が今やっていることを見つめ直したいと思います。本当にコツコツなのか、ダラダラなのか...

## 今さら聞けない

# 海運基礎知識 「船骸撤去について」

今回は、前号で掲載したP&I保険とも深く関わっている「船骸撤去」について触れてみたいと思います。

近年、技術向上や船舶の大型化により費用の高額化が顕著となっている船骸撤去について、関連する国際条約も含め概要を説明したいと思います。

### 1. 船骸とは

- ・船骸とは、読んで字のごとく船舶の骸・亡骸のことを言い、全損と決定された時点以降の船舶を意味します。
- ・ここでいう全損には、「現実全損」(絶対全損ともいい、船舶が海難事故の結果、技術的に救助・修繕が不可能な状態)と「推定全損」(解釈全損ともいい、技術的には救助・修繕が可能であっても、その為に要する費用など経済的な観点から諦めた状態)があります。
- ・近年、公害問題や環境汚染問題が世界的に重視される傾向にあり、船舶が全損になった場合には、政府や官公庁より船骸撤去の実施を求められるのが通例となっています。

### 2. ナイロビ条約

- ・正式名称は、「2007年の難破物の除去に関するナイロビ国際条約」といい、2015年4月14日発効の国際条約であり、現在日本も含め58国が締約しております。
- ・本条約発効の経緯としては、海上、特に領海外で沈没した船骸等が除去されなければ、航行や海洋環境に危険を生じさせる為、その迅速且つ効果的な除去とその費用の補償の支払いを確保する為に必要とされました。

次ページへ続く

- ・締約国には、条約の適用水域で危険を生じている海難残骸物 (Wreck) について、除去 (Remove) する権限が与えられます。
- ・当該船骸等の所有者 (船主) は、危険を構成すると決定された海難残骸物を除去する義務があり、その位置決定、標示及び除去の費用について責任を負います。
- ・そして、船主に条約上の責任を担保する強制保険の手配も要求されており、通称WRC (Wreck Removal Cert) と言われる当該条約の証書を本船に備え置く必要があります。
- ・この証書は、P&I保険会社が発行するブルーカードを基に旗国により発行されます。

### 3. 船骸撤去契約

国際的に認められている代表的な契約としては以下の契約があります。

- (1) BIMCO WRECKHIRE 2010 (Daily Hire契約)
- (2) BIMCO WRECKSTAGE 2010 (Lump sum分割払い契約)
- (3) BIMCO WRECKFIXED 2010 (Lump sum一括払い契約)

### 4. 保険上の取り扱い

- ・P&I保険により、船骸の撤去、その他の処理につき本船船主が責任を負った費用がてん補されます。
- ・全損の決定権は、船舶保険者が持っているので、船舶保険者が全損を決定するまでの間、船体の処理については船舶保険者が対応し、全損決定後の船骸の処理はP&I保険が行います。
- ・全損決定以前は、たとえ航行出来ない状態であっても船舶とみなされ、他船と接触すれば船舶同士の衝突として扱われます。

### 5. まとめ

船骸撤去は、基本的には海難事故等により発生する事ですので、出来ればあまり経験したくない事ではありますが、近年の船舶の大型化や高額化、公害問題や環境汚染問題が世界的に重視される中、国際条約も発効され非常に重要視されている事柄でありますので、良く理解しておく必要があります。

また、実際にこのような事態に直面した場合には、当該地域や国、あるいは国際的に適用される法令等その処分方法やルール、規定等様々な要素を踏まえて判断しなくてはならず、その方法や費用の妥当性についてもP&I保険会社の承認も必要であり、実際にはP&I保険会社が主導で処理に当たることになるので、P&I保険会社と十分相談、協議をしながら進めていく事が重要となります。

以上