



HSMニュース

3,300DWT 一般貨物船の検船業務を実施しました！

今回は、日頃より懇意にしている船舶関連のコンサルティング会社様経由で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、10月17日に東播磨港にて実施致しました。

本船は中国の造船所建造であり、各機器についても中国メーカーの物が多く、また船型やサイズのにも弊社が得意とする近海船の一般貨物船(Twin Decker)とは異なる部分も多かった様ですが、検船に行った弊社監督も、限られた時間の中で、本船乗組員への聞き取りも含め、出来るだけしっかりと確認を行いました。

本船は、スクラップ専用船の様であり、ホールド内のコンディションが非常に悪かったが、それ以外については、悪い箇所もあるが、船齢が16歳という事もあり、歳相応の状態であったとの事です。いずれにしても、今後適切なメンテナンスが必要と思われるのでそれらについても報告させて頂きました。

最近では、以前に比べて売船マーケットも少し落ち着いてきた様で、この様な検船依頼も減ってきておりますが、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！

保安情報 

不定期ではありますが、今回もアジア地域を中心に保安情報について共有したいと思います。

この度、ReCAAP ISCは、2022年1月から9月までのアジアにおける船舶に対する海賊および武装強盗に関する第3四半期報告書を発表しており、それによると、合計の発生件数は**62**件であり、それら全てが陸側から近い沿岸や群島水域などで発生する武装強盗による事件で、海賊によるものは無かったとのことです。

件数自体は、最も多かった2015年(同期間で**169**件)に比べると大幅に減少はしているが、2016年からはほぼ横ばいの状態となっています。

発生した地域を見てみると圧倒的にシンガポール海峡が多く**41**件で、次いでインドネシアの**9**件、フィリピン・バングラデシュの**4**件となっており、昨年と比較すると、シンガポール海峡及びバングラデシュが増加、インドネシアはほぼ横ばい、フィリピンが大幅に減少しております。

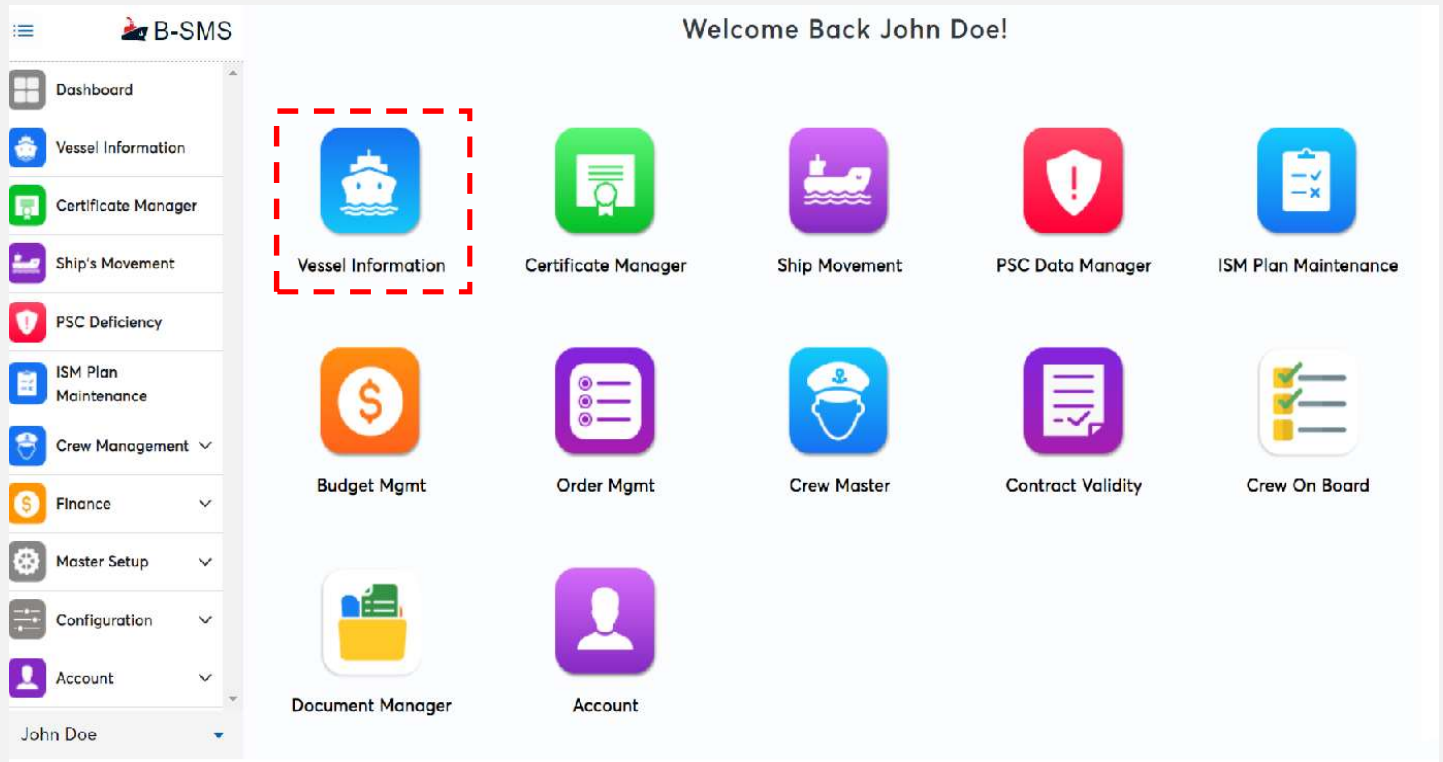
また、フィリピンのイスラム主義過激組織であるアブサヤフによる誘拐事件が頻発していたスールー州等について、フィリピン沿岸警備隊は、関係者及びカウンターパートからの情報を慎重に検討した結果、「スールー・セレベス海における身代金目的の乗組員の誘拐」に関する脅威を「潜在的に高い」から「中程度」に引き下げることを勧告しており、前述した武装強盗の減少も含めフィリピン海域においては、多少改善が見られてきている様ではあります。

とはいえ、完全に無くなった訳ではありませんし、依然として武装強盗事件も発生しており、シンガポール海峡においては、昨年に比べてもかなり増加しており、今後も引き続き十分な注意を払っていく必要があると思われます。

船舶管理システムの開発について(その4)

本誌にて継続的にご紹介させて頂いております「船舶管理システム」の開発につきまして、今迄はシステムの概要などをご紹介しておりましたが、少しずつ実際に業務で使える機能も増えてきましたので、各機能について個別にもう少し中身を紹介していきたいと思ひます。

今回は、一番最初に作成した基本となる機能である「Vessel Information (船舶情報管理)」について、その中身を説明したいと思ひます。



この機能については、他の機能を使う上でも必要となる、船舶の基本情報を登録して活用する機能であり、マスターの様なものなので、それ程頻繁に修正や更新がある訳ではありませんが、それらの情報をどの様に更に活用出来るのか、色々な機能に拡張出来るのか、今後色々と幅広い活用に繋げていける様になると考えています。

現在はまだ、開発途上で基本の機能のみでシンプルではありますが、船の要目を確認したり、代理店や取引先、関係者などにParticularを送付したり、当社の管理船舶の一覧表を提出したりする際に活用しています。

(この機能のトップ画面はこんな感じです。)



各船個別の画面はこんな感じです。船員管理システムと連動しているため、現在乗船している船員情報もここから見れます。

The screenshot shows the B-SMS system interface. On the left is a navigation menu with options like Dashboard, Vessel Information, Certificate Manager, Ship's Movement, PSC Deficiency, ISM Plan Maintenance, Crew Management, Finance, Master Setup, Configuration, and Account. The main area displays 'Registration' and 'Ship Building' information for a vessel named 'B [REDACTED]'. The registration details include Name, Former Name, Commencement of Management (2017-02-17), IMO (95 [REDACTED]), Type of Ship (Bulk Carrier), Flag (PANAMA), Port (PANAMA), Official No. (42023-10-A), Call Sign (HPTM), and Class / Class no. (ClassNK / 104032). The ship building details include Ship Builder (Imabari Shipbuilding Co., Ltd.), Ship No. (734), Keel Laying (2010-02-02), Launching (2010-06-29), and Completion (2010-10-14). A 'Tonnage' section shows Gross Ton (17025 t), Net Ton (10108 t), Deadweight (28201 t), and Light Ton (6552 t). A photo of the ship is shown on the right.

(この様な管理船舶一覧表も出力できます。)

Hinase Ship Management Co., Ltd.

Print Date: 2022-11-04 05:14

LIST OF VESSEL INFORMATION

No.	Name of Vessel	IMO No.	Flag	Class	Type	Tonnage		Date of Built	Builder		M/E			Crew	
						Gross	D/W		Shipyard	S/No.	Type	KW	Nationality	No.	
1	B [REDACTED]	9573945	PANAMA	NK / 104032	Bulk Carrier	17,025.00	28,201.00	2010-09-14	Imabari Shipbuilding Co., Ltd.	734	Makita Mitsui Man B&W 6S42MC	5,850	Filipino	21	
2	S [REDACTED]	9522831	PANAMA	NK / 092276	General Cargo	6,736.00	10,024.00	2009-05-14	Saruki Shipbuilding Iron Works Co., Ltd.						
3	S [REDACTED]	9377729	LIBERIA	NK / 070256	General Cargo	7,506.00	11,300.00	2007-01-04	Nishi Ship Build Ltd.						
4	S [REDACTED]	9459917	PANAMA	NK / 081825	General Cargo	8,620.00	12,132.00	2008-04-16	Higaki Shipbuilding Ltd.						

➤ この様に、この「Vessel Information」機能は、管理船舶の各種情報を入力、編集、出力する機能で、船舶毎の要目表や管理船舶一覧表等を出力できます。

➤ 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ことで、必要な情報を必要な形で取り出すことが可能になります。

➤ 今後は、更なる情報の活用、機能の拡張、出力帳票の追加、他機能との連携など、改善を加えていきたいと思ひます。

Hinase Ship Management Co., Ltd.

Print Date: 2022-11-04 05:06

SHIP'S PARTICULAR

Registration

IMO No.	5573645	Strength	Tank top (No. 1 & 3)	165.98 ton/m ²
Type of Ship	Bulk Carrier	Tank top (No.2&4)	147.15 ton/m ²	
Flag / Port	PANAMA / PANAMA	Upper deck	48.22 ton/m ²	
Official No.	42023-10-A	On Hatch	22.37 ton/m ²	
Call Sign	HPTM			
Class / Class No.	ClassNK / 104032			

Ship Building

Shipbuilder	Imabari Shipbuilding Co., Ltd.	Maker	Isokitec
Ship No.	734	Type	Floating Type Steel Hatch Cover
Keel Laying	2010-02-02	Size (No.1)	13.60 m x 16.00 m
Launching	2010-06-29	Size (No.2,6)	10.20 m x 17.80 m
Completion	2010-10-14		

Tonnage

Gross Ton	17,025.00 t	Maker	Mitsubishi Heavy Industries
Net Ton	10,100.00 t	Type	Hydraulic Deck Crane
Deadweight	28,201.00 t	Size (No.1,2&3)	24.10 m x 24.80 m/min
Light Ton	6,552.00 t	Size (No.4)	20.50 m x 24.00 m/min

Length

LDA	162.970 m		
Breadth	27.200 m		
Depth	13.000 m		
Drift (Full)	6.610 m		

Speed

Trial Max	16.285 kts		
Service	14.000 kts		

Hold Capacity

Hold	Grain	Hatch
No.1	5,014.00 m ³	5,019.52 m ³
No.2	8,148.22 m ³	7,851.74 m ³
No.3	8,199.08 m ³	7,882.20 m ³
No.4	9,221.83 m ³	7,682.20 m ³
No.5	7,435.00 m ³	7,127.17 m ³
Total	37,320.63 m ³	30,742.83 m ³

Tank Capacity

Fuel Oil	1,494.44 m ³		
DOMGO	121.08 m ³		
F'Water	282.10 m ³		
Bilge	10,042.96 m ³		

Strength

Maker / Type	Makita Mitsui Man B&W / 6S42MC
Output (MCO)	5,850.00 kw x 125.00/min
Output (GSP)	4,970.00 kw x 122.00/min
Turbo Charge	NET53SD

Concretor Engine

Water / type	Yanmar / 6C/184L x 3 sets
Output	500.00 kw x 300.00 min ⁻¹
Turbo Charge	NET198RC
Generator	Nishitoku Electric

Auxiliary Boiler

Maker	Mitsui
Type	Vertical water tube Compendia Boiler

Propeller

Maker/Type	Nishitoku Propeller /
Size	4 Dia x 5,250.00 mm x 3,030.00 mm
Stem Tube	Wanishi Japan Ltd.

(こんな感じのShip's ParticularがPDFで出力できます。)



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ひます！

お陰様で少人数ながらも、当社にも若い方やこの業界が初めての方、船舶管理業は初めての方、など色々な将来有望な人材が仲間に加わり、日々頑張っていると思います。その中で、外部の研修に参加する事等もありますが、主には社内でのOJTや研修によって社員の育成・教育を行っております。

本誌を見て頂いている方の中には、経営者や管理職の方、多くの部下や後輩を抱えている方が多くいらっしゃると思いますが、人材育成とういうのは非常に難しいと感じている方も多くいるかと思ひます。かくいう私も、会社員時代から現在まで多くの失敗を繰り返して、現在も日々その難しさを痛感しております。

今回は、その様な事について少しヒントとなる様な記事を見つけましたので、ピックアップしてみました。

皆様はどの様に感じるでしょうか？？

研修やOJT、実は全然大丈夫じゃない。

■ 意味のある研修やOJTをしましょう。

人材育成の一環で、規模や業界に関わらず様々な企業が社内のルール、マニュアル、基礎知識などを教えたり、キャリアアップのための研修やOJTなどを行っています。

現在は、リモートによる研修やOJTも盛んになってきています。

こうした研修やOJTの際に、

「ここまでで何かわからないこととかありませんか？大丈夫ですか？」と聞くと、大抵が

「大丈夫です。問題ありません。」と応えます。

果たして、この「大丈夫です。」は本当に大丈夫なのでしょう？

中には「いや、あそこほんとは分かってないんだよねあ〜」って人、1人や2人いる場合が結構あるんじゃないでしょうか？

例えば、

新入社員にAという製品についてスペックや用途といった基礎知識を説明し教えます。ひととおり教えたところで、

「大丈夫？」と聞くと、

新入社員は「大丈夫です。」と応えます。

「では、今説明したAという製品についてそのまま説明してみてください？」と尋ねると、

新入社員はタジタジになってしまいます。

そう、大丈夫ではなかったのです。

ではなぜ大丈夫じゃなかったのでしょうか？

そこには、指導する人の「大丈夫」と新入社員の「大丈夫」とにギャップがあるからです。

- ・指導者の意図する大丈夫は「Aという製品が説明できるレベル」
- ・新入社員の意図する大丈夫は「Aという製品の内容を理解するレベル」

研修やOJTを行うと、こうしたギャップは細かな所で多々生じます。

そして、このようなギャップが生まれる主な要因は3つあります。

- ・指導する際に「大丈夫なライン＝ゴール」がきちんと決められていない。
→ 先ほどの例でいくと、Aという製品を説明できるようになるのがゴールであることの共有不足。
- ・「大丈夫？」と聞かれたら条件反射的に「大丈夫」と応える。
→ 多くの方がこの傾向にあります。性格にもよりますが、仕事の現場ではとくに「相手に弱みを見せたくない。」
「出来ないヤツだと思われたくない。」「評価に響く」などの要因により、オウム返しでそう応えてしまう人が多い。
- ・本人が大丈夫だと思っけていても他人から見ると大丈夫じゃない。
→ 本人が自信を持って大丈夫だと思っけて業務をこなしていても他人からすると全然業務が出来ていないように映る。
能力判断や評価について客観的に基準がないことから起こるケース。

こうしたギャップを生み出す要因を十分に踏まえて研修やOJTを実施しない限り、せつかくの研修やOJTは徒労に終わってしまいます。

では、無駄にしないためにはどのように実施すればいいのでしょうか？

それは簡単なことで、

先に挙げた3つの要因を指導者が指導される側に伝え、理解してもらった上で実施することです。

「今から始める研修の最終目標はみなさんが、〇〇出来るようになることです。よろしいですか？」

「今日行うOJTでは、Aさんが〇〇について自信を持って取り組んで貰えるようになることが目的です。」

「今から始める研修について1つだけお願いがあります。どんな些細なことでも構いません。不明点や分からないことはその場でスグに挙手してください。」

「大丈夫だと思っても第3者から見ればそうではないこともあります。今日のOJTでは、Aさんは普段通り業務を実施してください。そのうえで客観的に見てAさんの業務をより良いものにしていきましょう。」

いかがでしょうか？

このようにオンライン・オフラインに関わらず、研修やOJTを実施するには必ず初めに意図すること、目的などを明確に伝え、そのことを互いに理解・合意した上で実施することです。

そうでないと、いつまで経っても「やらされてる研修やOJT」「業務の一環」で終わり、時間もコストも無駄になってしまいますよ。

■ 今日のまとめ

『研修やOJTを行う際にゴールを明確にし、共有する。』

ということで、今回の記事はいかがでしたでしょうか？

研修やOJTを定期的に行っているとしてもそれが身にならないければ全く意味がありません。

身になっているかどうかは、もちろん研修やOJTを受けた本人の努力にもよるところが大きいのは事実です。

また経営側からすると「きちんと研修やOJTプログラムを提供している」だけで済ませているところが多いのも事実だろうと思います。何だか一過性のイベント化として終わっているケースが殆どのような気がします...

普通の業務に活かせ、且つ、結果にも現れる、受けた本人もそれを体感できる、そのようなことにまでコミットして実施しなければなりません。日々の業務においても指導する側・される側、の思いや目標、基準が共有されていないといけませんね。

御社では、研修やOJTプログラム、きちんと機能していますか？

大丈夫ですか？w

今さら聞けない

海運基礎知識 「船員の傷病について」

今回は、「船員の傷病」について触れてみたいと思います。

皆さまご承知の通り、船員は船を運航する上で欠かす事の出来ない最も重要な要素の一つであります。

近年は新型コロナウイルスの流行もあり、船員の傷病についてより注意を払う様になったと思いますが、そんな船に必要不可欠な「船員」の傷病について、それらの補償面含め少し説明したいと思います。

1. 船員傷病の概要

冒頭にも述べた通り、「船員」は船の運航に必要不可欠であり、当然、船員が居ないと船は動きませんし、仕事になりません。その様な船員（乗組員）の方々は、限られた人数で船舶に乗り組み、陸上から離れ、厳しい環境の中日々業務を行っている事からも、通常よりも傷病に見舞われるリスクも高くなってきます。

その様な環境も踏まえ、乗船中に発生する船員の傷病については、基本的に全て社会保険や船主によって補償される事になります。

基本的には、雇用契約書やCBA（団体労働協約）等によりその補償内容等も取り決められておりますが、場合によっては、大変大きな補償になるケースもある事から船主はP&I保険に加入し、それらを補填する事になります。

次ページへ続く

2. 発生する傷病の内容等

- ・船上で発生する事案としては6-7割程度が疾病で3-4割程度が負傷、と疾病のケースが多い様です。
- ・主な疾病としては、高血圧、糖尿病、盲腸、尿路結石、心臓病、脳梗塞、肝臓病、精神障害、等が多いらしく、高血圧や糖尿病等の慢性疾患でも重い症状になると職務続行不能となり、下船が必要となるケースもあります。
- ・船上では食生活が偏りがちになったり、不規則になったり、陸上に比べて生活習慣病が多い傾向にある様です。
- ・これらを踏まえて、我々管理会社は、乗船前の健康診断のみならず、事前のインタビューやマンニング会社への聞き取り等を通して、実際の健康状態や持病の有無などを事前に確認し、乗船前のプリーフィング等においても注意喚起を行います。本人が持病を特段申告せずに乗船し、乗船中に悪化する、などというケースもあるので、注意が必要です。
- ・負傷については、転倒や転落、作業中に物が当たった、重い物を持ち上げて腰や背中を痛めたケースや、火災、他船との衝突などの事故によるものなどがあります。
- ・本人や周囲の不注意によると思われるものや本船の運航上の事故が原因のものも多くあります。これらについても、乗船前や日頃からの指導・教育や訪船時のチェック、など管理会社として十分な注意を払います。

3. 船員の災害補償

- ・日本人船員の場合は、労災保険・船員保険への加入が義務付けられているので、治療費や傷病手当等はこれらの保険でカバーされ、船主が労災保険や船員保険からの給付に上乗せして船員に支払うと定めた雇用契約上の災害補償（法定外補償）についてはP&I保険などの任意保険で補償される事になります。主には、死亡給付金や後遺障害手当になるかと思われます。
- ・フィリピン等の日本以外の船員供給国においては、日本ほど社会保険が充実していない事もあり、乗船中の傷病に関する補償は主に船主が担う事になり、P&I保険でそのリスクをカバーします。
- ・フィリピンの場合、フィリピン海外雇用庁 (POEA) が定めた標準雇用契約書があり、各種補償についても規定しており、CBA (団体労働協約) を取り入れている場合はそこで補償されている内容もP&I保険のてん補対象となります。
- ・多くの場合、職務外であっても乗船中に発生した傷病については補償対象となり、其々の契約や個別事情にもよるが、帰国後も入院や通院による治療などが必要な場合は補償しなくてはならず、船主に支払い義務があればP&I保険の対象となります。

4. P&I保険のてん補範囲

前項にて補償対象について既に少し記載しておりますが、以下の様なものがてん補範囲に含まれます。

- 死傷等に関するもの(死亡給付金、療養費、休業補償、後遺障害手当、船員救助・遺体捜索費用等)
- 失業手当(海難で全損または運航に堪えなくなった場合に、法令・契約等により支払う失業手当)
- 所持品損害(海難により乗組員の所持品に損害を被った場合 ※現金・貴金属は除く)
- 離路費用(疾病・傷病船員を下船させるための余分な燃料代等)
- 送還費用(看護師の付き添い等も含む)
- 船員の不帰船に伴う費用(遭難した船員の捜索費用等) 等々

5. まとめ

この様に、船上において船員は多くの傷病リスクを抱えている事になりますが、基本的にはそれら乗船中のリスクは全て社会保険やP&I保険の様な任意の保険により補償されている事になります。

当社が管理している外航船においては、フィリピン人などの外国人船員が主に乗船しており、その補償は全て船主が担う事になり、それらをP&I保険にて補填しております。我々管理会社は、船員の健康や安全を第一に考え対応するのは当然の事ですが、それらに伴い、船主による多岐に亘る補償、そして多くの費用が発生する事も踏まえて、乗船前の十分な確認、乗船中のチェックや指示・指導に十分な注意を払って管理をしなければなりません。

近年は、MLC条約の発効もあり、また新型コロナウィルスの流行などもあり、乗組員の健康管理や安全管理をより一層徹底していく傾向でもあり、当社としても今後更なる注意を払っていきたいと思います。