



特集記事

船舶管理システムの開発について(その5)

前号に続いて、「船舶管理システム」の開発について、個別の各機能について紹介していきたいと思ひます。

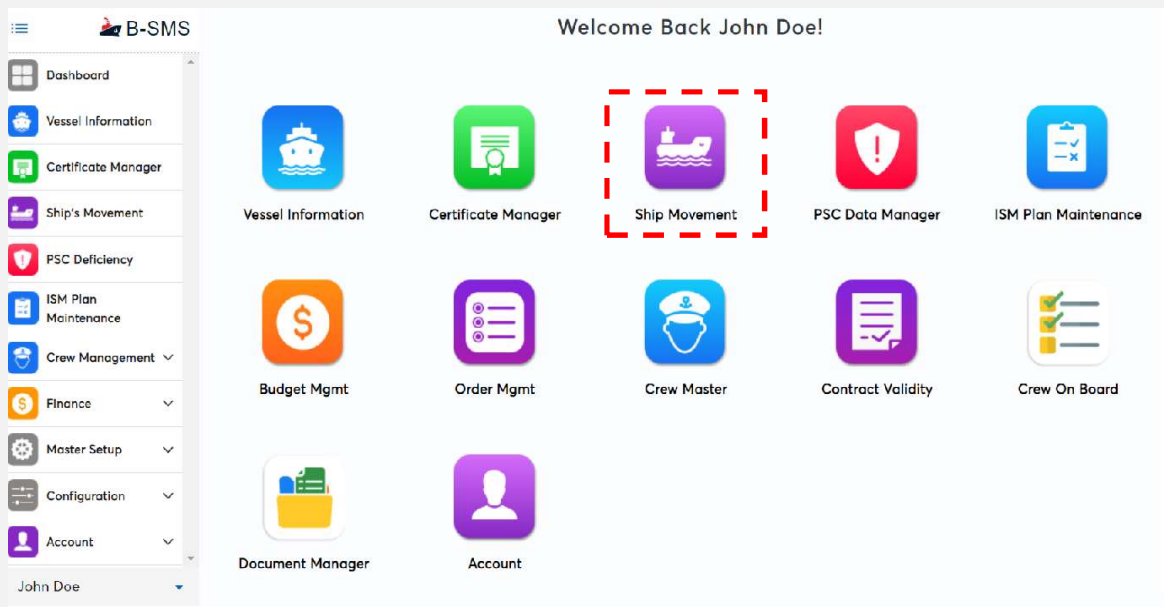
今回は、日々業務で使用している「Ship's Movement (船舶動静管理)」について、その概要を説明したいと思ひます。

この機能は、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となっております。

過去に行った港や積載

した貨物情報も保持し、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るので、過去の情報として参照出来ます。

船舶管理を行う上で、様々な事を手配する際には、船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、それらを出力したスケジュール表は、船主や業者等各種関係者へ様々な用途・タイミングで使用されます。



(画面はこんな感じです。)

Voyage No.	Port	Country	Work Type	Arrival	Berthing	Departure	Cargo Info.	Remarks	Agent	Action
V02	Moji	Japan	D	ETA 2022-12-17		ETD 2022-12-21	RAW SUGAR IN BULK 26,000MT	Annual inspection of life rafts, Paint supply Crew*: 0 in, 0 out	J121-6	
V02	Izumisano	Japan	D	ETA 2022-12-12 10:00		ETD 2022-12-16	RAW SUGAR IN BULK 26,000MT	Paint supply, Repairing of Air-con Crew*: 0 in, 0 out	J121-5	
V02	Bundaberg	Australia	L	TA 2022-11-18 03:06	TB 2022-11-24 19:48	TD 2022-11-26 08:48	RAW SUGAR IN BULK 26,000MT	Crew: 0 in, 0 out	QLD 4670	
	Port Kembla	Australia	Cleaning	TA 2022-11-07 21:54	TB 2022-11-11 06:42	TD 2022-11-14 18:00		Cargo hold cleaning Crew: 0 in, 0 out		
V01	Port Kembla	Australia	D	TA 2022-10-22 06:00	TB 2022-11-02 12:42	TD 2022-11-07 20:00	Cement in bulk 22,000 mt	Dispatch the sample of FO, Renewal of SSCEC, Lub... [more] Crew: 0 in, 0 out	A01-2	
V01	Suzaki	Japan	L	TA 2022-09-30 07:00	TB 2022-10-01 10:00	TD 2022-10-04 12:06	Cement in bulk 22,000 mt	Crew: 0 in, 0 out	J147	
	Shimonoseki	Japan	R	TA 2022-09-24 10:48	TB 2022-09-24 10:48	TD 2022-09-29 15:54		M/E Liner replacement, UWI, Delivery to new owner(lino) Crew: 0 in, 0 out		

ここをクリックすると展開してROBが表示されます。

ここをクリックすると登録した代理店が表示されます。

The screenshot shows the 'Ship Movement' page in B-SMS. 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 a table of ship movements with columns for Voyage No., Port, Country, Work Type, and a plus icon. One row is selected, and an 'Agent Details' panel is expanded. This panel contains fields for Country (Japan), Port (Moji), Agent Code (J121-6), Agent Name (Holme Ringer & Co., Ltd.), Phone No., Fax No., E-Mail, Address, and Notes. Below the details is a table for ROB (Residual Oil Balance) with columns for FO, LSMGO, DO, CYL, M/E SYS, G/E SYS, and FW, and rows for Last Departure, This Arrival, Consumption, and This Departure.

(入力画面はこんな感じです。)

The screenshot shows the input form for 'Ship Movement'. It includes sections for 'Movement Information' (Movement Type, Voyage No., Country, Port, Work, Agent, Cargo Information) and 'Movement Date / Time' (Arrival, Breathing, Departure dates and times). There is also a 'Memo/Remarks' field and a 'ROB' section for entering values for FO, LSMGO, DO, CYL, and M/E SYS. The interface includes 'Save' and 'Back' buttons.

(動静表を出力)

任意の期間を指定してPDFで出力できます。出力する際に、PDFかExcelを指定できるのでExcel出力した場合は、加工ができます。

Print Date : 2022-11-30 07:52

Hinase Ship Management Co., Ltd.

SHIP'S MOVEMENT

BRIGHT HOPE								
From 2022-09-01 To 2022-12-31								
Voy No.	Port	Country	Work	Arrival	Berthing	Departure	Cargo Information	Remarks
35	Padang	Indonesia	L	TA 2022-09-01 18:00		TD 2022-09-05 00:00		
35	Ube	Japan	D	TA 2022-09-21 06:54	TB 2022-09-23 08:06	TD 2022-09-24 08:06		NK Annual Survey, Crew change (3rd batch), CTM \$35,000 (BLA)
	Shimonoseki	Japan	R	TA 2022-09-24 10:48	TB 2022-09-24 10:48	TD 2022-09-29 15:54		M/F I inar replacement, IWI, Delivery to new owner(line)
V01	Suzaki	Japan	L	TA 2022-09-30 07:00	TD 2022-10-01 10:00	TD 2022-10-04 12:06	Cement in bulk 22,000 mt	
VU1	Port Kembla	Australia	U	IA 2022-10-22 06:00	IB 2022-11-02 12:42	ID 2022-11-07 20:00	Cement in bulk 22,000 mt	Dispatch the sample of FO, Renewal of SSCEC, Lub oil supply, Carbage disposal, FW supply 80MT
	Port Kembla	Australia	Cleaning	TA 2022-11-07 21:54	TB 2022-11-11 06:42	TD 2022-11-14 18:00		Cargo hold cleaning
V02	Bundaberg	Australia	L	TA 2022-11-18 03:06	TB 2022-11-24 19:48	TD 2022-11-26 08:48	RAW SUGAR IN BULK 26,000MT	
V02	Izumisano	Japan	D	ETA 2022-12-12 10:00		ETD 2022-12-16	RAW SUGAR IN BULK 26,000MT	Paint supply, Repairing of Air-con
V02	Moji	Japan	D	ETA 2022-12-17		ETD 2022-12-21	RAW SUGAR IN BULK 26,000MT	Annual inspection of life rafts, Paint supply

- 本機能も、まだまだシンプルな機能のみではありますが、日々使用する機能でもあり、使いながら少しずつ改善を加えていく様にしております。
- 今後は、データの活用、機能の拡張、出力帳票の追加、他機能との連携などの更なる改善を加えていきます。

本誌32号にて、本年6月～8月の当社管理船におけるPSC検査の状況を記載致しましたが、直近3ヶ月の9月～11月の間においては、PSC検査自体が1件のみの実施であり、その検査も、No Deficiencyで指摘事項無く無事に終わることが出来ました。

検査は、インドネシアのFutongという港で行われました。

そうです。インドネシアといえば、インドやバングラデシュ同様、入港する度に毎回、税関や検疫、イミグレーション、パイロット、等々の港湾関係者からタカリにあい、金銭やボンド品を巻き上げられる所で、PSCも例外ではありません。前回もPSCへのボーナスの支払いについて触れましたが、今回も漏れなくたかられました…

今回は、最初にUS\$4,500.00請求され、本船船長が何とか粘って交渉し、最終的にUS\$1,500.00で合意に至りました。毎度毎度この様な事があると、ストレスやプレッシャー含め船長の負担もかなり大きくなってきています。特にインドネシア～インド・バングラデシュの航海だと各港に入港する度にPilotやC.I.Q(Custom, Immigration, Quarantine)等の全ての官憲が何グループも金銭やボンド品をたかりにきますので、たまったもんじゃありません。この様な事は、その国や港の特性でもあり、中々対策を取るのも難しい面がありますが、引き続き注意を払っていきたいと思います。

一方で、その様な港だけでなく、当然実際にPSC検査がしっかりと行われる事もありますので、それらについてもしっかりと対応し、常にNo Deficiencyと出来る様にしていきたいと思います。現在のところ当社管理船は全て(現在4隻だけですが)Standard Risk Shipとなっておりますが、今後全船がLow Risk Shipなれる様に目指していきたいと思います。

また、今年はCIC(Concentrated Inspection Campaign)が9月1日～11月30日の間でSTCWを検査項目として実施されましたが、当社においてはCICについても1隻のみの実施であり、特段問題はありませんでした。

PSC関連については、Class NKによる支援ソフト(PSC Intelligence)にて色々と情報も提供されておりますので、それらのデータも活用しながら、十分な準備・対策を取っていききたいと思います。

心に響く名言集



本コーナー始めて第3回目の今回は、古代ギリシャの哲学者ソクラテスの言葉を取り上げたいと思います。

ソクラテスには色々な名言があると思いますが、その中でも有名なのが「無知の知」という言葉だと思います。

皆さまの中でも学校の授業などで聞いたことがあるという方も多いのではないのでしょうか。

私も昔学校の授業でこの言葉を耳にして、何故だかとても頭の中に残っていて、何かとこの言葉を思い出すことが多く、会話の中で実際にこの言葉を使う事もよくあります。

「無知の知」とは、一言でいうと「自分が無知な状態であることを自覚する」ということで、「無知であることを自覚する」ことが、真理を知るためのスタートラインである、ということがソクラテスの発言の意図でした。

「自分に知識がないことに気づいた者は、それに気づかない者よりも賢い」ということを意味しています。

要するに「自分がいかにわかっていないかを自覚せよ」ということです。言い換えると「知らないこと」よりも「知らないことを知らないこと」の方が罪深いということです。

そして、「自分がいかにわかっていないかを自覚すること」……。これが物事を自分の頭で考えるための第一歩なのではないかと思います。

たとえば「論理的でない人」の最大の問題点は、自分が論理的でないことに気づいていないことです。

仕事が非効率な人の問題点は、それが非効率であることに気づいていないことです。

「自分は何でも知っている」と思えば、思考はそれ以上発展しません。しかし、「自分は何にも分かっていない」「自分にはまだまだ知らないことがたくさんある」と自覚すれば、思考もさらに発展し、さらに真理を追究する姿勢になる。すなわち、“無知”であることを知る事ができたものが、より成長していくのだと思います。

「自分は分かっている」「自分は出来ている」、という勘違いが自分の成長を妨げているのかもしれない…



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！
毎回の事ですが、今回の内容も私自身ハッ!と思う事があったり、改めて考えさせられる様な事もあり、少々耳の痛い内容になっております。
皆様はどの様に感じるでしょうか???

不都合な効率化

■ 自社にとって効率が良いただけになってない？

業務を効率化しようとするのが、経営者や事業責任者の仕事の1つですが、その大半は効率化を図ることにより、無駄を省き利益幅を増やすというものがほとんどです。そりゃまあ当然と言えば当然のことですよ。

ただ、誤解を恐れずに少し乱暴にいうと、自社都合による業務の効率化というのは、お客様にとってはどうでも良いことだったりします。

たとえば、

これまでは新商品が出ると営業マンがカタログ片手にお得意先へ出向き、丁寧に説明していたのにも関わらず、それだと移動費も説明する時間ももったいない、ということになり、カタログをPDF化してメールで送信。

説明や問い合わせに対するやり取りまでもメールで済ませます。

時間も移動経費も削られて、めでたしめでたし。

というようなことです。

しかし、それは、あくまで営業する側の都合。提供する側、お客さん、取引先、双方にリモート環境が整っていれば、Zoomなんかで顔をお互いに見ながら商談ができるならまだしも、必ずしもそうでない場合もたくさんあります。

こうした場合、自社都合による効率化ばかりを進めていくことによって、段々と大事な取引先と疎遠になっていくということも考えられます。

そうなると、効率化を進めることで損失を招くケースも十分あるのです。

効率化というのは、自社の効率化だけを目指したところで意味がありません。

その業務を効率化することによってお客様に対する影響はどのようなのか？ その影響は良いものかどうなのか？

ここを検証クリアしていかない事には、なんでもかんでも効率化したところで、信用や信頼といったものをなくしてしまいます。まさに本末転倒。

逆にライバル他社が効率化を進めているのであれば、非効率なことをあえてやるほうが、お客様に喜ばれる場合だってあります。

先ほどの営業マンの例でいうと、

他社はみんなメールでやり取りしているところを、自分だけはきちんと顔を見て相手の疑問をその場で応えられるようにするために直接伺ってます、なんて姿勢が伝われば、それだけで印象は全く違うはずですよ。

簡単にいうと、そーゆーことなんです。

効率化しなくてはいけない部分は、それがどう取引先、お客様に影響するのか？

を踏まえて効率化する必要がありますし、効率化する必要もないところを、自社都合だけで効率化してしまう事でお客様にとっては不利益となる、そんなこともあるのです。

営業、サービス面は特に効率化というものについて、よくよく考え、やるべきもの、やらない方がよいもの、を見極めることが大切です。

御社では、なんでもかんでも効率化、
なんてことをしていませんか？ きちんと見極めができていますか？

自社だけの都合良い効率化は、お客さんには不都合になっているかも知れませんよ。

■ 今日のまとめ

『自社都合だけの効率化は意味がない。』

ということで、今回の記事はいかがでしたでしょうか？

業務の効率化や合理化は当然必要ですね。ただ、本来の目的を見失ってはいけないですね。

本来の目的を見失って、本末転倒、なんてことがありますよね。

なんでもかんでも効率化って言えば良いものでもありません。見極めが必要です。

皆さんの会社ではその様な事ありませんか？ 思い当たるふしがありませんか？

もう一度良く考えてみる必要があるかもしれませんね。

今さら聞けない

海運基礎知識 「用船(用船者)について」

今回は、「用船(用船者)」について少し触れてみたいと思います。

船主の代理である管理会社という立場において、用船者殿と色々関わる事も多くあります。もちろん船主殿やブローカー殿を介してやり取りする事も多いですが、荷役や船舶の運航に影響を及ぼす様な緊急時など、場合によっては直接やり取りをさせて頂く事もあります。

“用船者”は”船主”にとっては、船を借りてくれるお客様であり、“用船者”にとってはその船舶を使用して商売を行い利益を得ており、双方にとってお互い非常に重要な立場であり、切っても切れない関係にあります。

今回は、その大変重要な「用船(用船者)」にスポットを当てて概要を説明したいと思います。

1. 用船(用船者)とは

用船(傭船)は船を借りることであり、その船舶を用いて運送業を営む者が用船者となります。

用船者(Charterer)は、一定期間、船主から船を借り、荷物を付けて輸送する運航者の事であり、本船へ『どこの港へ行ってください』『この荷物を〇〇t 積んでください』などの本船の運航に関わる指示をだす方々の事を指します。

基本的な用船は、大きく分けて「1. 荷主と運航者間で行うもの」と「2. 船主と運航者間で行うもの」の2つの形態になり、運航者は船主から用船した時点で、荷主からは船舶所有者(船主)とみなされることになりませんが、通常我々の立場から見ると「用船者」は「運航者」になります。

通常、船主は船費(船員配乗・潤滑油・船価償却・金利・ドック/修繕/船用品等の船舶管理費等)を請負い、用船者は運航費(燃料費、港費、荷役資材費等)を負担し、用船者から船主に用船料が支払われます。

契約により異なることもありますが、用船者(運航者)は揚積港、航路選定など船舶の使用に関する命令権を有し、船主は堪航性(Seaworthy)・船長の職務などに関する指揮命令権を有します。

なぜこのような用船形態が取られるかというと、先ず、用船者(運航者)としては、①集荷能力があり、②運航に必要な手配等も可能(航路、港湾荷役業者、代理店等)で、③配船には多くの船舶を保有することが有利ではあるが、一社で多くの船を所有することはリスクも高くなるという面がある。一方で船主は、集荷能力や運航に関する対応が必要なく、少数船舶の保有であっても用船料を得ることで商売として成立するので、相互の利害関係が一致する、という事になります。

次ページへ続く

2. 用船契約と用船者の責任

以前に本誌でも用船契約について触れた事がありますが、今回は契約上の用船者の責任も含めて改めて簡単に説明したいと思います。用船契約は、船主と用船者との間で締結される契約であり、大きく下記の4種類に分けられます。その内、船舶の運航に関する責任を問われやすいのが、定期用船契約とSlot用船契約になります。

① 定期用船契約 (Time Charter)

- ・用船者が長期にわたって船腹を必要とするときに締結される契約で、船主が所有する船舶に船長その他の乗組員を配乗し、堪航性(たんこうせい)の保持につき十分に注意を払った船舶を用船者に一定期間貸渡す契約で、用船者は対価として船主に用船料を支払います。
- ・代理店や荷役業者等は用船者が手配する事が多く、荷役業者による貨物の固縛不良等が原因で貨物損害が発生した場合は、用船者が責任を問われる事もあります。その他にも人身損害や油濁損害などにおいてもその原因によって用船者が求償される事もありますが、多くは貨物に関する損害となります。
- ・代表的な定期用船契約の書式のNYPEに組み込まれる協定でInter-Club Agreement (IC) というものがあり、貨物の船積、積付、固縛、荷揚、保管、などにより実際に生じた損害については100%定期用船者負担と定めています。但し、定期用船契約上の文言や船主側の過失等の事情によって船主の負担割合は上昇します。

② Slot用船契約

- ・Slot用船契約は、Slot charterやSpace charterと呼ばれ、主にコンテナ船で使われる用船契約の方式です。
- ・定期航路に従事する複数の船社で協定を締結して、船舶の貨物積載スペースを相互に貸借し合います。Slot charter agreementと呼ばれるこの契約では、B/Lを発行する際に各用船者自身を運送人とする様に定められていることが大半です。
- ・貨物損害が発生した場合、一義的な責任を問われるのは、一般的にB/L上の運送人です。その為、Slot用船契約では、Slot用船者が貨物クレームの責任を負う事が多くなります。

③ 航海用船契約 (運送契約) (Voyage Charter)

- ・荷主と運航者(船社)の間で締結される運送契約であり、契約上、荷主が用船者、運航者が船主となる。用船者(荷主)が船主(運航者=船社)から船舶の一部または全部を借切って船積みし荷物を輸送する契約で、主に一航海単位で貨物の運送を引き受け、航海用船者は、荷主として船主に運賃を支払います。
- ・この為、船主が船舶の運航に関する全般的な責任を負います。つまり、船主(船社)が船舶の運航につき支配力を持ち、燃料費や港費も船主(船社)が負担する為、船舶の運航に関する責任が航海用船者に及ぶ可能性は低いと考えられます。

④ 裸用船契約 (Bareboat Charter)

- ・船主が船舶のみを用船者に貸与し、用船者は自ら船長以下乗組員を任命し、彼らを通じて船舶の占有をなし、運送行為を行う契約であり、船舶の賃貸借契約の事です。
- ・裸用船者は、船主の所有する船舶そのものだけを一定期間借り受けます。船員の配乗及び船費や運航経費の負担は、全て裸用船者が行う為、裸用船者は登録船主とは異なりますが、船舶を運航する主体として実質的な船主の立場となります。その為、船舶の運航に伴う第三者に対する責任は、原則として裸用船者になりますが、この責任は、通常船主責任とあわせてP&I保険が手配されています。

3. 再用船

- 用船を受けた用船者は、第三者に再び用船に出す事が出来ます。これを「再用船 (Sublet)」といい、実務上この様な事が繰り返されております。
- 用船契約によりますが、各主体が第三者から請求を受け、その賠償を行った後、船主もしくは用船者に対して求償する事が出来ます。

次ページへ続く

- 例えば、第三者に賠償した金額を船主が用船契約に基づいて定期用船者に求償し、定期用船者は用船契約に基づいて再用船者に求償できる事があります。但し、求償はそれぞれの用船契約の規定に基づく為、船主が第三者への賠償額の50%を用船者に求償しても、用船者はその求償額全てを再用船者に再求償出来る場合もあれば、全てを求償できない場合もあるので、それぞれの用船契約をしっかりと確認する必要があります。
- 通常は、船主と定期用船者の間で締結されている用船契約と同条件で再用船される事が多いと思われます。

4. まとめ

今回は「用船(用船者)」について、概略のみではありますが簡単に触れさせて頂きました。

我々は通常管理会社として船主の立場で業務を行っておりますが、逆に用船者の立場から見ることで分かることもありますので、契約内容はもちろんのこと、その内容を相手の立場で見るという事もまた大事であると思います。

船主(の代理)と用船者、という立場上、利益が相反するケースもあり意見が対立する事などありますが、基本的には、船の安全運航が双方の立場においても重要であるという点からも、常に協力する立場であり大変重要なビジネスパートナーでもあると考えますので、双方の立場も良く理解して、十分協力して安全運航に努めて参りたいと思います。

以上