



HSMニュース

乗組員の国籍変更(総員交代)を実施。

通常であれば非常に珍しいケースだと思えますが、今回、売買船ではなく、船主も管理会社も何も変わらない状況で、乗組員の総員交代を実施しました。

船主様の要望により、元々乗船していたフィリピンクルーからベトナムクルーに乗組員の国籍を変更する事になり、定員18名を停泊中の港にて全員交代させました。しかも2隻も。

総員交代に至る理由は色々ありましたが、その内の1つはコストにありました。

実際、今回の総員交代により、月額約USD15,000/隻のコストセーブに繋がっております。

しかしながら、実際に総員交代するには、色々リスクもありますし、十分な習熟・引継ぎが必須です。特に2隻とも船齢が古く懸案も多く抱えていたことから万全の準備と対応が求められます。

本来は、船機長をFamiliarizationとして事前に乗船させたいところでしたが、状況も売船とは違うことから、無用なトラブルは避けるべく、習熟乗船は断念し、停泊中での習熟に切り替えました。

また、事前の乗船前ブリーフィングについても、万全な準備をして十分な時間を取って入念に実施しました。

今回はリモートではなく、当社の海務監督と工務監督がベトナムに行き、全オフィサーと対面で2日間に渡って実施しました

実際の本船での交代・引継ぎに際しても、スムーズに行えるように当社監督が立ち合い、現場で指揮をとりながら実施しました。

本船のコンディションや継続中のメンテナンス、今後計画しているメンテナンス、また、各機器の取り扱い等重要事項も

多くあった為、船機長一機一機+ボースンの5名は、2日早く乗船し、監督と共に各部の確認や操作、引き継ぎ等を先行して開始し、最後の1日に残りの全乗組員が乗船して1日しっかりと引継ぎを行った上で、出港しました。

非常にバタバタとしましたが、懸念していた様なトラブルも無く、旧乗組員も協力的に対応してくれた為大きな問題もなく無事完了する事が出来ました。新たに乗船したベトナムクルーに関しても、非常にモチベーション高く一生懸命取り組んでくれ、現在も大きなトラブルなく運航しており、メンテナンスも順調に進んでおります。



(ベトナムでのブリーフィングの様子)

保安情報

フーシ派による船舶への脅威は続いている様です。

8月29日に、イエメンの反政府武装組織フーシ派が、紅海を航行中だったギリシャ船籍の石油タンカーを襲撃し、炎上させたとのニュースがありました。また、フーシ派は今後もイスラエルとつながりのある船舶を標的に攻撃をするとの警告を発しているとの事です。

また、アジアにおいても依然として船舶に対する武装強盗が発生しており、8月27日から9月2日にかけてシンガポール海峡で1件、2024年9月14日には、同じくシンガポール海峡にて2件の事件が報告され、同日マレーシアのジョホール港でも1件発生したとの事で、同じ日に3件もの武装強盗事件が発生しております。

2024年9月30日にも同じくシンガポール海峡で1件発生しております。

依然としてフーシ派による攻撃は続いており、また、アジアにおいてもコンスタントに強盗事件が発生していることから、付近の海域を航行する船舶については引き続き十分に気を付ける必要があります。



このコーナーでは散歩の似合わない男「桑村」がその重い腰ならぬ重い体を上げ、日生やその周辺を散歩！魅力的なスポット・お店などを紹介していきます。

皆さんが日生方面へ出張される際の合間にちょっと寄り道したり、休日にふらっと出かける参考にして頂けるような場所をご案内していきたいと思っております！

ひできち

くわ散歩 第6回：日生の景色を眺めながら旬の料理に舌つづみ…ひなせ味楽宴 秀吉

皆さんこんにちは！くわ散歩では、弊社周辺や近隣等のまだ知られていない穴場やオススメのお店など、様々なスポットを紹介いたします。

今回は、弊社でもよく利用させて頂いている、旬の魚料理が楽しめる日生の名店をご紹介します。



今回ご紹介するのは、弊社事務所から約500m、徒歩約7分の所にある「ひなせ味覚宴 秀吉(ひできち)」というお店です。

日生では定番のお店のひとつですので、利用されたことのある方もいるかと思いますが、今回改めてその魅力をご紹介できればと思います。旬の魚介料理を中心としたメニューは、地元の方にも観光客にも愛されています。



どことなく足取りも軽やかに店内へと吸い込まれる私



店内に入ると、まず目を奪われるのが大きな窓越しに広がる日生の景色。穏やかな日生湾とその海を囲む自然、そして趣のある町並みが一望出来ます。この風景を楽しむことができるのも「秀吉」の魅力のひとつです。

席は、少人数向けのカウンター席から、座敷やテーブル席まで幅広く揃っており、どなたと訪れても心地よく過ごすことが出来ます。また、2階には大人数で利用できる掘りごたつの席もあり、宴会にも対応しています。



弊社が入居するビルも見えます



ランチタイムは魚系のメニューが中心で、天井1,000円、お造り定食1,450円、煮魚定食1,500円、平日昼限定のサービスランチ1,200円などが揃っており、今回は少し奮発してミニ御前2,500円を注文しました。(金額はいずれも税別)

先付けは風味豊かなひじき煮。続いて運ばれてきたのが、お刺身の盛り合わせ。私のような庶民的な舌でもわかる新鮮さが際立つ美味しさに驚かされました。



ビールは中瓶630円、生ビール(大)は700円です(調査の為やむを得ず注文しております)



次に運ばれてきたのは、優しい味わいの茶碗蒸し。ひと口食べると、口当たりはとて滑らかで、出汁の旨味がじんわり広がります。

そしてメインの料理です。ここまででも十分充実していましたが、さらにタコとエビのお刺身、サクサクの天ぷら盛り合わせ、ご飯に汁物と充実しています。どれも素材の味がしっかりと引き立っており、一品一品が満足させてくれます。



茶碗蒸しは、見た目からも丁寧に仕上げられていることが感じられます



さらにもう一品、この日出てきたのがフグの煮付けです。フグが煮付けのタレを吸い込み、一口ごとに甘辛い風味がじんわりと口に広がります。身もふっくら柔らかで、贅沢な逸品でした。

食後にはちょっとしたデザートもあり、満足度は相当高かったです。ランチとしては少し奮発した値段かもしれませんが、内容を考えると十分お得なメニューだと思います。



普段は肉ばかりの私も、たまには魚も頼もうかと少し改心しました



日生の景色を見ながら飲むチンカチンカの冷やっこいルービーは格別です

日生の景色を楽しみながら美味しい食事を頂ける良いお店です。弊社でもお客様とちょっとした会食をするときに、落ち着いた雰囲気と丁寧な料理が魅力で、お客様からも好評です。

また、平日のサービスランチやおすすめ定食(税別1,750円)も満足出来る内容ですので、個人で訪れるのもおすすめです。牡蠣のシーズン以外でも日生の海の幸を楽しめる良いお店だと思います。

それでは、次回のくわ散歩でまたお会いしましょう！

魚は0キロカロリーだと聞いています





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ます!

こんにちは!

先日も酒に酔って失態を犯し、家族からもドン引きされた酒に弱い酒好きのメタボオヤジが酒を飲みながら真面目に書いていきたいと思ます。今回も気になった記事をピックアップしてお届けします。

元来ビビりの私には非常に共感できる内容でしたが、皆様はどの様に感じるでしょうか???

失敗しても許せる範囲

■ 失敗のイメージ、見え方を変える

商売、ビジネス、仕事には日々選択やチャレンジに迫られることがつきもの。

そんな時「失敗を恐れずに挑みましょう。」なんてことが言われたりします。

確かにそう。誰もがそのことは十分に分かっています。

ですが、

「失敗を恐れてはいけない。って言われてもなあ〜。」なんて思う人、多いのではないのでしょうか?

逆に「失敗しても問題ない。大丈夫。」なんて、動じない人もいますでしょう。

全ての人が、後者のように「失敗しても大丈夫」なんていう心持でいられません。

前者の方が圧倒的に多いのではないのでしょうか?

大小に関わらず、失敗を恐れずに前へ進まないといけない場面というのは、常々やってきます。

そんな時、小心者の人でも失敗を恐れずに挑むにはどのようにメンタル、モチベーションを保ち進めば良いのでしょうか?

私の中で1つ工夫していることがあります。

それは、その取り組みに対して失敗の許容範囲を予め明確にしておく、ということです。

そもそも失敗には小さなミスから致命的な大きなミスまで様々です。

失敗を恐れてしまうというのは、何か決断や行動をした後に大きなダメージが残る、最悪の状態というようなことをイメージしがちです。

逆に成功イメージは、やったあとの結果が非常に良いというものですよね。

この振幅を左右対称に明確(メーターの様に)に位置づけて、その中間点に当たる所を失敗と成功の境目にします。

この境目を中心に、その取り組み過程が現時点でどちらに針が傾いているのか?を把握・管理するのです。

たとえば、針が失敗側のゾーンに傾いてはいるもののまだまだ最悪の状態ではない位置だとすれば、それは許容範囲であり、まだまだ挽回のチャンスはある、という判断が出来ます。

つまり、取り組んでいる過程において、失敗しても良い許容範囲を常に掴んでおくのです。

スポーツの世界では、勝負に負けても試合に勝つ。勝負に勝っても試合に負ける。

という言葉がありますが、前者でいけば良いのです。

野球でたとえるなら、

ワンアウト2塁、1打逆転の場面で、相手の4番打者を迎えたとき、勝負を避け、ピッチャーは敬遠をし1塁へバッターを歩かせ、次のバッターで内野ゴロを打たせてダブルプレーを狙う。という戦略をとったりします。

4番打者との勝負から逃げているように思えますが、試合に勝つ為には必要な選択です。

また、ランナーを進めるために送りバントをしたり、点を取るためにわざと犠牲フライを狙って打ったり、積極的にアウトになる、ということもあります。

その場面場面ではアウト、ってことになりますが、それらは試合に勝つための必要なアウトなので、OKなのです。

試合に負けることが最悪の失敗の状態である、試合に勝つことが最高の成功状態であるという風に位置づけておけば、試合途中のアウトは、許容範囲なのです。

[次ページへ続く](#)

では、ビジネスの場面で見てみましょう。

例えば、社運をかけた大きな商談が差し迫っていたとします。

極端ですが、この商談がまとまらなければ会社は倒産。そんな状況だったとしましょう。

そのためには、プレゼンを成功させないといけません。プレゼンを失敗するわけにはいきません。

そんな状況で失敗を恐れずに挑むにはどうすれば良いか？ 失敗を恐れてしまう人は、

「プレゼンの失敗が廃業・倒産に直結する。」そんなことばかりが頭によぎります。

でも「倒産しなければ良い。」という発想を持っていれば、ちょっとイメージが変わってきて、プレッシャーが軽くなります。

これが、最悪の状態にならない為の許容範囲を持つことになるのです。

たとえば、プレゼンでは「相手の信頼を得ること」のみを目的とすることで、一気にその場で商談をまとめようとしなくても良くなります。

なので、プレゼンで商談がまとまらない、が即失敗とはなりません。

相手の信頼を得ることで、次に繋がるからです。

万が一、この商談がまとまらなくても信頼を得てもらえたことで付き合いが長くなり、いつの間が引き合いも増え、倒産という崖っぷちから逃れていた。

なんてことも考えられるわけです。

ちょっと極端な例ですが、失敗に対する許容範囲を明確にしておくことで、やるべきことや取り組み方も随分と変わってくる、ということです。

そして、それはちょっとした工夫や発想の転換で可能なことなのです。

■ 今日まとめ

『失敗しても許せる範囲を明確にする。』

ということで、今回の記事はいかがでしたでしょうか？

もともとビビりの私は、それ故に、何かをやる時、やる前から色々と考えてしまいます。もちろん色々な事を考え、イメージし、戦略を練っていくことは大事なのですが、考え過ぎて結局何もできなくなってしまうたり、実行するのが遅くなってしまい結局良いタイミングを逃してしまったり、とビビり過ぎるのも良くないなと思っていても中々出来ないものです。

失敗から学ぶことはたくさんある、なんていっても、誰だって失敗したいとは思っていませんし、失敗しようと思って取り組んでいるわけじゃないですが、どうしても失敗はつきものですね。

それであれば、失敗とも上手く付き合っていく方法を考えていかないといけませんね。

失敗を恐れずに挑むには、まず「恐れる部分」を明確にして、許容範囲を持つことですかね。

今さら聞けない

海運基礎知識 「パナマの年次安全検査について」

今回は、「パナマの年次安全検査」について少し触れていきたいと思います。

パナマだけではなく、リベリアやマーシャルアイランドなどその他の旗国でも同様の検査を実施していると思いますが、現在弊社では管理船全てがパナマ籍ですので、今回はパナマに限定して取り上げたいと思います。

「パナマの年次安全検査」とは？

・年次安全検査というよりは、Annual Safety Inspection (ASI) といった方が皆さん分かり易いと思います。

このパナマのASIとは、パナマ海事局 (Panama Maritime Authority: PMA) がパナマ籍の船舶に対して年1回実施する旗国検査のことです。

・パナマ船籍の国際航海を行う全ての船舶は、毎年この安全検査を受ける必要があります。

・検査は、前回の検査から9か月から15か月の期間内に実施される必要があります。

検査の内容は？

・現在施行されているパナマの国内法および国際法と規則に準拠しているかどうかを確認されます。

・また、船舶の安全管理システムが効果的に機能しているかどうか、ISMコードの要件に準拠しているかどうかを確認されます。

・検査自体は、PSCなどと同様に証書や書類の確認、各部の状態確認など一通り実施されます。

・旗国として、PSC検査における結果も重要視している為、PSCのCIC (Concentrated Inspection Campaign) の実施に合わせて追加の検査が行われる場合もあります。

・尚、同検査は、現地での確認検査が必須であり、基本的に遠隔検査は許可されていません。

・検査中に欠陥が特定された場合は、指摘された欠陥に対する是正措置を講じないといけません。

検査の手配はどうやってするの？

・船舶の年次安全検査の現在の状況や過去の検査履歴等はウェブサイト (<https://amp.digitaleage.net/vessels>) で確認できますので、まずは旗国における船舶の状況を確認してみましょう。

・asi@amp.gob.pa宛にメールで直接問い合わせをしたり、依頼をすることもできます。

・パナマに承認された検査官や船籍検査を代行する会社などを通じて依頼することもできます。

正式に認可された検査官についてはウェブサイトに掲載されている検査官リスト

(<https://panamashipregistry.com/maritime-services/asi-surveyors-list/>) で確認でき、会社についてはサーキュラー (MMC-374) で確認できます。

・また、検査官や代行会社などから直接会社にもメールなどでコンタクトを取ってくることもよくあります。

AISや港の入港情報などで本船を特定して検査の打診をしてきます。

・日本においては、当社では昔はClass IBS (Isthmus Bureau of Shipping) に依頼することもありましたが、現在はやっていないので、海外で実施することが多いです。IBS自体は現在も各国で対応しております。

注意点は？

・前述した様に、パナマの場合は、他の旗国とは違い、検査官や代行会社からアプローチをしてきたり、彼らと直接コンタクトを取り、彼らがパナマに申請する事が多くありますが、その場合に、少し怪しい方々がアプローチしてくることもありますので、気を付けた方が良いでしょう。

次頁へ続く

- ・まず、検査費用自体は基本的には、毎年支払うAnnual Taxと一緒に支払っておりますので、検査費としては費用は発生しない(Annual Tax ReceiptにもAnnual Inspectionの費用が記載されております)はずの為、検査費用を要求してくる事はないはずです。
- ・費用として発生するのは、検査官の交通費のみであり、交通費としての金額を要求してきますが、その金額が法外なケースもあるので、その点も気を付けた方が良いでしょう。
- ・当社では、いつも金額を交渉しますが、大体USD300~USD500ぐらいで実施しています。
- ・本来、前述した検査官リストに記載されている人物しか検査できないはずですが、そうでない人がアプローチしてくる事もありますので、まずはリストでチェックしてみるのが良いと思います。
- ・また、検査官はPMAの許可なしに検査を実施できないので、検査実施に際してはPMA発行のAuthorization Letterを確認する事も必要かと思えます。
- ・パナマにおいては、証書ではなくレポートとして書類が発行されますが、条約証書や船級証書とは違い、このレポート自体が運航する上で必須であったり、入出港の手続きで必要という訳ではない為、期限を過ぎていても直ちに運航に支障が出ることも無いので、つつい忘れがちのこともありますが、最近では、PSCや船級協会の検査などでも確認されることもありますし、RightShipのinspectionではチェックされますので、きちんと期限を守って実施しておくべきでしょう。
- ・また、検査の非遵守にはペナルティが科せられることもあり、初犯の場合は1万ドルの罰金が科せられ、2度目の非遵守では、パナマの船舶登録が即時取り消されてしまう場合もありますので、注意が必要です。

以上、非常に簡単ではありましたが、「パナマ年次安全検査 (Panama ASI)」について簡単に説明させて頂きました。パナマの場合は、他の旗国と少し違って、検査官や代行会社から直接アプローチされることが多く、要求される金額もまちまちであったりと少々特殊な面がありますので、十分注意しながら、ルールを順守して実施していきましょう！(そもそもルールを順守していない様な検査官がいたり、検査官モドキの様な人がアプローチしてくること自体がおかしな気がしなくもないのですが...)

以上