



HSMニュース

11,000DWT 一般貨物船の検船業務を実施しました！

今回は、以前より何度もご用命頂いている香港のブローカー殿より久しぶりに依頼を頂き検船を実施しました。

内容的には今までと同様に、買船を検討している船舶の検船(Pre-purchase Inspection)であり、4月22日に扇島にて実施致しました。

本船は日本の造船所建造の船舶で、弊社が得意とする日本近海を主に航行する一般貨物船でありました。また、弊社において5年前にも1度検船した事のある船でもありました。

船齢は15歳と少し古くなっておりませんが、日頃のメンテナンスにより良好な状態を維持している事が伺えました。直近の数航海のカーゴの種類にもよると思いますが、ホールド内は特に良い状態を維持されておりました。

今後もこのような機会を頂きましたら、管理会社としての実務経験並びに今までの検船業務の経験も活かし、船主様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いきたいと思っております！



マーシャルアイランド海事局 日本局長交代

皆さまも海事新聞などの業界誌で目にされていたかと思いますが、先月4月1日付でマーシャルアイランド海事局の日本局長が交代されております。

前局長である岡本様とは、私が船舶管理の業務に就いたばかりのまだまだ若くピチピチしてた頃からのお付き合いで、長きに渡り大変お世話になりました。

当初は、岡本さんがパナマビューロをされていた時で、ド素人の私はパナマの手続きなどについて色々とお教わり、助けて頂きました。

その後も私が部署異動や転勤を繰り返して各地を転々としていた時や転職した時なども要所要所で助けて頂きました。(大体何か困った時に連絡させて頂いていました...)

当社設立後もマーシャルアイランド隻の管理船はありませんでしたが、日生にもお越し頂き、情報交換をさせて頂いたり、規則関係の情報なども共有頂いたりとお世話になりました。

今回も局長交代との事で新局長の栗原様も一緒にご来社頂き、色々とお話をして頂きました。

岡本さんとは募る話もあって、昼も夜も食事をご一緒させて頂き、昔話も含めて盛り上がり、大変楽しく有意義な時間を過ごす事が出来ました。

岡本さんもシニアアドバイザーとして引き続き新局長の栗原さんをサポートされるとのことでしたので、今度は東京でたっぷりとお付き合い頂きたいと思っております！



(左のダンディーな方が岡本前局長で、右の怪しい刈り上げ野郎が某管理会社の某社長です)

今回は、ここ最近で当社管理船が指摘を受けた不具合について紹介したいと思います。
直近で指摘を受けたのは、今年の3月にサウジアラビアのDammamで実施されたPSC検査の時でした。
当社においては、昨年より1年近くPSCによる指摘は受けておらず中々順調だったのですが、今回久しぶりに指摘を受けてしまいました。

指摘内容としては、1. Navigation Light1の電球が切れていた、2. Lifeboatの反射テープが古く反射しなくなっている、3. 掲示されているLifeboatの降下手順の表示が汚れており明確に見えなくなっている、というものでした。

いずれも直ぐに是正しましたが、やはり今回も防げたはずのケアレスミスによる指摘事項でした...

定期的に点検していれば気付く事であり、点検項目としてチェックリスト等にも記載してあるはずなのですが、中々このようなケアレスミスも完全には無くなりませんので、地道に有効な対策を考えて実施していくかないですね。



また一方で、本船もそうなのですが、日本の寄港が無い船などには中々訪船が出来ていないということもあらゆる面で影響を及ぼしている様に感じますので、可能なところであれば出来るだけ頻繁に訪船活動を行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!

今回も、私が目に留まった記事を“ピックアップ”してみました！
今回の内容も私が非常に共感出来る内容となっておりますが、皆様はどの様に感じるでしょうか??

不完全進化論

■ 満足しないこと

商売やビジネスにおいて、完全なカタチなどありません。
完璧なものなどありません。方程式に則った正解なんてものもありません。
特に経営者や商品開発担当者は、そのように意識しておくことが肝要です。
「この新商品はこれで完璧。」、というものが完成したとしても、それは、現時点で最高のモノが出来た、ということに過ぎません。
「うちのサービスは業界でも一目置かれるクオリティだ。他所はみなうちを模範にしている。」
という業界一のサービスであったとしても、それは、現時点でのことであり、やがて強豪他社に抜かれることもあります。
要は・・・

「これで十分」「これで完成」「これで完璧」「これが最高」

という商品やサービスであっても、それ以上の改善余地を常に見出そうとすることが必要です。
そうしたところから、業界内で凌ぎを削り、品質がドンドン上がったり、次から次と新しいものを生み出したりしていけるのです。
それが、業界や会社、あるいは、個人の発展や進化となるのです。
消費者、お客様にとってのベネフィットになるのです。

世に溢れている便利グッズなんて最たるものです。

たとえば、フライパンや鍋。

ハンドル部分の取り外しが出来ることで、大中小、それぞれのフライパンや鍋に付替えが出来、なおかつ収納がしやすくなったものだったり、焦げ付かないコーティング加工にすることで、洗いやすくなったものだったり、1つのフライパンに間仕切りが施されていて1度で複数品の調理が出来るようになったり、女性にやさしい、軽いフライパンだったり、とまあ、色々あります。

フライパンや鍋1つとっても「これで完全、完璧なもの」などありません。

みんなが「いやこれは完璧だ。」と感じているものであっても、

「ここをもうちょっとこうしてみたら、もっと便利かも？」とか

「この部分をあっちの素材に代えることができればもっと軽量化できるかも？」

みたいな部分が必ずどこかにあるのです。

その「どこか」を見つけることが進化し続けられる力となります。

その「どこか」を見つけられる会社や人が常に成長して生き残り続けるのです。

このご時世、特にこういう力は今後絶対必要です。

その為には「これでいい。」「これで完璧」なんて口に出しても心底思わないことです。

また、カタチのないサービスであっても同じことで、常に改善余地を見出し、進化していくことは出来ます。

というか、そうし続けていかなければ生き残れません。

「お客様にはいつも喜んで貰っているし、うちのサービスは最高だ。」と思っけていても、そこに常に疑問を持ち続けることです。

「さらに喜んでもらえるには？」

「他のパターンで喜んでもらえないだろうか？」

「逆に過剰サービスになりすぎていないか？」

「サービスする側のスタッフのモチベーションはこの先も保てるか？」

などなど、現時点で最高、完璧であっても改善の余地はあるものです。

このように現時点で完成されたものや完璧で最高と思っけていても、それがこの先ずっと完璧で最高のままである、なんてことはないのです。いつだって不完全なのです。だからこそ、常に先を見据え、考えていかないといけないのです。

不完全と認識するからこそ、進化し続けられるのです。生き残っていけるのです。

「今のままで十分なわけがない。」

「このまま調子良く続くわけがない。」

と現状に満足しない人は、常に考え行動しながら進化していける人です。

そういう人が1人でも2人でも社内に育っていくにはどのような取り組みや工夫ができるのでしょうか？

またそのような社内環境を構築するにはどのようなことに取り組むべきでしょうか？

■ 今日のまとめ

『常に不完全だからこそ継続的に成長できる。』

ということで今回の記事はいかがでしたでしょうか？

実際に、「これで100% OK！」「これが完璧」「これ以上はない」なんてことは無いですよ。

その時点ではそれが完璧と思っけても、実際にはまだまだやれることがたくさんあるはずですよ。

そこで満足してしまった時点で成長は止まってしまう。

常に、まだ不完全、まだまだ改善の余地がある、もっと良くなれる、と意識するのが大事だと思います。

「不完全」であるからこそ、前に進んでいける、まだ成長出来る、ということを理解する必要があります。

特にこの時代、今日の常識が明日は通用しない、なんてこともあり得ますしね。

今さら聞けない

海運基礎知識 「海運用語・略語について」

今回は、久しぶりに、海運用語や略語などの説明をしたいと思います。(ネタがなくなってきたから手を抜いている、とい訳ではありません！)

海運業界未経験の方などからすると、我々が普段目にしてる用語や使っている言葉が全く分からない、という事もあるでしょうし、担当の職務が違う場合においても、初めて目にする様な言葉もあるかと思しますので、参考にして頂ければと思います。

「Time Charter (T/C)」

船舶所有者(船主)が所有する船舶に船員を配乗して、用船者に一定期間貸渡す契約であり、用船者は一定額の使用料を支払い、船舶所有者は船員の配乗をはじめ、修繕、船用品の調達などの船舶管理責任を負う。

「T/C out」

前述したTime Charterの船を、用船者がさらに他の用船者に貸し出すこと。
自社船、もしくは定期用船中の船舶を新たにリレット(また貸し)すること。

「LAYCAN」

LAYDAY/CANCELLING DATE、荷役開始可能日(積込準備予定日)/解約期日

船積時期を指し、貨物船をチャーターする際の契約事項で、荷役開始可能日とキャンセル可能な最終日をいう。

本船はレイキャン期間内に荷役開始可能な状態で指定港へ到着する必要があり、レイキャンを超過した場合用船者は契約をキャンセルする権利が発生します。

トラブルなどが起こって船の動静が遅れたりした場合には、このレイキャンに影響を及ぼすことがあるので、私達管理会社もこのレイキャンに注意を払っています。

「APS」

Arrival Pilot Stationの略であり、本船の引き渡し場所を指定する際に使用されます。

「DOP」

Dropping Outward Pilotの略であり、本船の返船場所を指定する際に使用される。

「DLOSP」

Dropping Last Outward Sea Pilot の略

DOP同様、本船が船主から傭船者へ傭船開始(Delivery/on hire)される、あるいは傭船者から船主へ返船(Redelivery)される場所。例:DLOSP Tokyo… 浦賀沖でパイロットが下船して本船の傭船乃至返船とされる。本船のdelivery/redelivery point の規定。

「NOR」

Notice of Readinessの略。

荷役準備完了通知 荷役準備通知書(Notice of Readiness)

以下①～③を本船から荷主に通知することです。

①本船が港に到着すること、②検疫を終了していること、③荷役の準備が完了していること
また、売船などの際にも、売船準備完了通知書としてNORを出すこととなります。

「B/L」

Bill of Ladingの略称。船荷証券。海上運送において、運送人と荷主との間に物品運送契約が締結されたことを証明する書類のこと。貨物を受け取り、船積みしたことを証明する書類で、荷主の請求によって運送人が発行します。B/Lを保持していることが記載されている貨物を所有していることになる、という意味で有価証券の側面もあります。

次ページへ続く

「ETA」「ETB」「ETD」

ETA: Estimated Time of Arrivalの略で、本船の到着予定日のことを指します。

ETB: Estimated Time of Berthingの略で、本船の着岸予定日のことを指します。

ETD: Estimated Time of Departureの略で、本船の出港予定日のことを指します。

「SPC」

Special Purpose Companyの略です。特定目的会社を意味し、プロジェクト専用の船舶の保有など、特定の目的のために設立される会社のことを指します。場合によっては、1船1社の意味合いから、Single Purpose Companyと捉えられることもあります。

「S/F」

Stowage Factor。載貨係数、貨物の重さに対する容量。1MT当たり×××CFTで表す。

「MOLOO」

More or Less Owner's Optionの略で、10%MOLOOという場合は、指定の数量の10%以内での増減は Ownerの Optionであるという意味になります。また、用船者オプションの場合は、MOLCO(MOLCHOPT)と記載されます。

「港費(コウヒ)」

Port Charge。本船入港中にかかる港湾諸経費の総称。入港料、代理店料、岸壁及び浮標の繋船料、曳船料、パイロット料、通船料、通信費、綱取り放し費などの費用。

「Despatch / Demurrage」

早出料／滞船料(通常デス／デマと呼ばれます)。早出・滞船料とは、荷主・運航会社間で授受される荷役のための停泊時間にかかる調整金で、当初合意した停泊時間を超過すれば滞船料を運航会社が受け取り、短縮されれば荷主が早出料を受け取ります。早出料は荷主が効率的な荷役をするためのインセンティブとなり、滞船料は船舶が長く拘束されたことに対する運航会社の逸失利益をカバーすることとなります。

「Gross Tonnage(G/T)」

船全体の大きさ(容積)を表す単位で、外航船においては、一般的に、総トン数と言えば「国際総トン数」を意味する。単なる「総トン数」は、日本国内のみで適用され、船舶内の合計容積から除外場所の容積を差し引いたものに一定の係数を掛けて表した数値。総トン数(G/T)は、主として客船などの大きさを示すときに使われるのに対して、「載貨重量トン数」(D/W)は、船が積める貨物の重量を示す数値で、主として貨物船の大きさを表す場合に使われる。

「Dead Weight(D/W)」

載貨重量トンのことで、船に積載することができる貨物、バラスト水や燃料の総重量のことで、満載喫水に達するまで積むことができます。満載喫水線の限度まで貨物を積載したときの全重量から船舶自体の重量を差し引いたトン数。この中には運航に必要な燃料・水・食料などの重量も含まれるが、積める貨物の量を示す目安となり、船舶の新造、売買、傭船契約などの取引の基準として使用される。

「PSC:」

Port State Control。船舶が寄港する国が入港船舶に対し、船舶設備や乗組員の資格等について国際条約の基準に適合しているか検査すること。地域ごとの検査手順の統一と検査情報の集中化のために、Paris MOU(欧州地域)、Tokyo MOU(アジア太平洋地域)等、世界で9つのMOU(Memorandum of Understanding)が結ばれている。

私達が普段業務で使っている言葉を中心に、取り敢えず思いついた用語をランダムに列記しただけですので、軽い感じで見て頂ければと思います。(決してネタがなくなった訳でも手を抜いている訳でもありません!!)

普段からやり取りの中で出てきていたり、何気なく使っていたりする言葉でも、意外と正確に知らなかったり、ちゃんと理解していなかったりという事もあるので、今回私も改めて見直してみました。

以上