



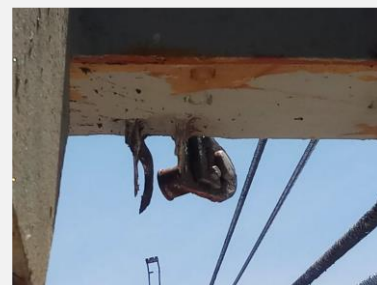
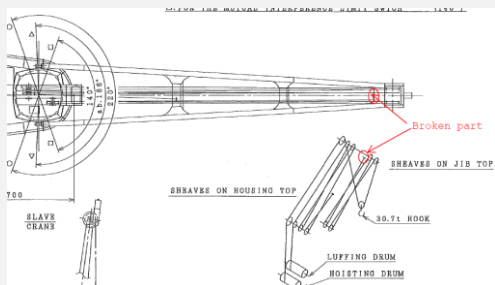
HSMニュース

ドック岸壁での緊急修繕工事の実施

あまり良い話ではありませんが、当社管理船においてデッキクレーンのトラブルが発生してしまい、やむを得ずドックの岸壁にて修理を実施しました。

緊急と書きましたが、実際には部品の納期に時間が掛かった為、トラブル発生から約1ヶ月半後の修理となり、その間はデッキクレーンが1基使用できない状態となり、船主殿をはじめ関係者の方々には大変なご迷惑をお掛けしました。

さて、デッキクレーンのトラブルとは一体どのような内容であったかという点、タイのKosichangにて荷役中にクレーンのジブ先端にあるホイステイングワイヤー根止め用ブラケットが破損し、ワイヤーが外れてしまい、グラブバケットが落下、同時に、外れたワイヤーがクレーン操縦室の窓に激しくぶつかり窓ガラスを破損、また落下したグラブバケットにより本船のハンドレール及び荷役バージの船体を一部損傷させた、というものでした。



幸い、怪我人もなく大事故には至らず、直ちに応急措置を取って、他クレーンにて荷役も再開する事が出来たが、一歩間違えれば大事故に繋がっていたところでした。

原因としては、ステベによるラフハンドリングおよび当該ブラケット部の腐食等による複合的な理由が考えられます。

通常ワイヤー交換の際などには必ず目に付きますので適宜メンテナンスを行っていると思いますが、実際には当該クレーン以外のクレーンの同箇所についてもあまり良い状態ではなく、今回の修理の際に合わせて交換修理を実施しました。

今回の修繕工事については、当該ブラケットの交換及び破損した窓ガラスの交換という内容でしたが、当該ブラケットは荷重が掛かる箇所である為、修理後に Load Testの実施が必要であることからドックでの修理が望ましいと考え、ドック岸壁での修理としました。

修理自体はそれ程大がかりな内容ではなかったので、比較的スムーズに終わることが出来ましたが、一歩間違えば大事故に繋がっていたかもしれない非常に危険なトラブルでありました。

当然、本船へは定期的な点検、メンテナンスの徹底を指示すると共に、当社フリート他船に対しても展開し、当該箇所の現状確認及び定期的な点検を指示しました。

このような事故は、定期的な点検やメンテナンスを適切に行っていれば防げた事でもあり、改めて気を引き締めると共に、本件だけに限らず日々の点検やメンテナンスに注意を払っていきたいと思います。



NISA説明会を実施頂きました！

突然ですが、皆様は何か資産運用はされていますか？

実は私は全く何もしておりません(まあそんな余裕もないのですが...)

とはいえ、何かしたいなどは考えており、以前より気になっていたNISA(少額投資非課税制度)が来年度より制度も新しくなることから、NISAの活用を本格的に検討してみたいと思っておりました。

そんな中、当社主要取引銀行である中国銀行様とそのNISAの事を詳しく教えてくれるとの事で興味のある当社の社員に対する説明会を開いて頂きました。

今まで何となく漠然と認識はしていましたが、今回プロの方にしっかりと説明して頂いて、改めて「やらない手は無いな」と思いました。

低金利が続く日本では預金ではお金が増やせないで、何かしらの金融商品に投資する等して増やすしかありません。

投資信託等であれば、比較的风险も低く長期に安定的に増やせる事が可能と思われ、尚且つ、このNISAを活用する事で範囲内であれば、非課税の優遇を受ける事も出来るので、超低金利の銀行に、ただ預けているだけよりよっぽど良いのではないかと思います。



来年からは制度も新しくなり、非課税保有期間は無制限になり非課税保有限度額も拡大され、その他も枠の再利用や「つみたて」と「一般」の併用が可能になったりと非常に利用し易くなっております。

私は別に金融庁の回し者ではありませんが、低金利の続く日本の銀行にただ預金しておくだけではなく、せっかくこの様な制度があるので活用してみるのも良いと思います。

今まで私も、漠然と「良く耳にするし、何となく気になるな」程度でしたが、今回中国銀行の方に、親切丁寧・爽やかに、分かり易くご説明頂いて、やはり「やらない手はないな」と感じ、活用に踏み切る良いきっかけになりました。

私は、取り敢えず「つみたてNISA」を申し込みました。商品は「米国株式インデックス・ファンド」を選びました。

まずは、つみたてNISAで始めて投資に触れてみて、少しずつ勉強していき、今後はつみたて以外の一般投資の方もチャレンジしてみようかと考えています。

近くに中国銀行の担当の方も居て、いつでも気軽に相談できるので非常に心強く感じています。(別に中国銀行の回し者ではありませんよ！)

気になる方はお近くの中国銀行ご担当者様にご相談下さい！

特に日生地区は、大変親切で丁寧に、そして爽やかに説明してくれるので、ぜひ一度お問合せ下さい！

(しつこい様ですが、私は別に中国銀行の回し者ではありません...)

船舶管理システム 正式リリース前のトライアル開始！

トライアル
スタート！



これまで弊社の船舶管理システムについては、本紙面上にて開発状況や各機能をご案内しておりました。現在も新機能の開発や既存機能のブラッシュアップを進めている所ではありますが、この度、他企業様による船舶管理システムの正式リリース前のトライアルを開始することが出来ましたので、ご案内させていただきます。

改めまして、当社で開発している船舶管理システムは、海運業界として船舶管理サービスの質向上が今後ますます求められていくこと、それに加えて業界全体で人手不足が見込まれる中、船舶管理システムの導入によって効率化やノウハウの蓄積・活用を行える仕組み作りが今後必須となってくること、そして、費用面や人手を割くのが難しくシステムの導入が難しい中小企業でも簡単に導入出来るシステムを開発し利用頂きたいという思いから、開発をスタートさせたものです。

初めて思い立った時から考えると約20年近く経っており、開発開始からは数年、これまでは弊社内での利用のみでしたが、弊社内ではスムーズな運用、業務の効率化を実感しておりました。そんな中、やはり弊社と同様の課題を持った船舶管理会社様が何社もいらっしゃるというお話も伺い、また、今年バリシップへの出展させて頂いた際にも同じような思いの企業様が複数いらっしゃることを肌で感じ、なんとか皆様にご利用頂けるよう進める必要があると改めて感じておりました。とはいえ今までは弊社のみで利用していたシステムですので、弊社だけでは想定出来なかった課題等もあるかもしれない、、、という事で、正式リリース前のトライアルを数社に行っていただき、その使用感などを確認頂く事にいたしました。

一社ずつ順次トライアルに関するご案内や導入説明等を行い、現時点では東京都内1社、中四国地方2社の計3社の船舶管理会社様にてトライアルを開始頂くことができました。また、近日中には関西地方の1社様にもトライアルを開始頂く予定となっております。

今回のトライアルでは、基本機能である「Vessel Information」「Certificate Manager」「Ship's Movement」と、プラス1機能として「Trouble Record」の計4機能をご利用頂いております。

トライアルを行っていただく中では、現状業務と並行しながら進めていくことにもなり、日々の業務もあるため初期の情報登録に時間を要してしまうなど、スムーズに進まない部分もあることを改めて感じております。また、運用開始後も、あくまでトライアルである為、現行の運用方法との並行運用であったり、トライアル対象外の船とは別の運用方法となる点など、トライアル運用の難しさを感じる部分もあります。ただし、一度運用に乗ってしまえば、日々の更新はそれ程多くなく、都度行う作業は時間もそれ程取られませんが、運用を重ねれば重ねるだけその効果や便利さを感じて頂けるものと思います。

弊社システムは派手さはありませんが、日々の実務での活用で、その便利さや効果を感じて頂けるものと自信を持っており、実際の情報を登録し利用していくことでその点を十二分に感じて頂けますので、正式リリース後も、導入を検討のお客様には導入前のトライアルを実施していきたいと思っています。

今回トライアルを開始することでわかった良い点もありました。まずは想定していたよりシステムの利用方法に関するお問い合わせが少ないという点です。開発コンセプトの一つとしてシンプルで分かり易い事を目指しており、実際ご利用頂いてる中でも、「特に機能や操作上で分からない事はありません」というお声も伺っており安心しております。

また、元々は「中小企業向け」というイメージでおりましたが、当社がイメージしているよりも幅広い会社様に検討頂ける要素があると感じております。色々とお話を伺う中で、他社システムを検討している、もしくは利用しているお客様においては「設定や利用方法が分かり辛く導入を諦めていた」「導入したものの仕組みが複雑で使い切れない」等のお話も伺っております。弊社システムは「**船舶管理会社が実務目線で欲しいものを形にした**」のが大きな特徴ですので、色々な管理会社様にご利用頂けるものと、改めて感じております。

今後より多くの皆様にご利用して頂けるよう進めて参りますので、ご興味のある方はお気軽にお声がけ下さい！





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います!

こう見えて色々悩みの多い今日この頃、結局毎日一人朝方まで酒を飲んで紛らわしているだけのほぼアル中の私。
今回は、そんな私がたまたま見つけた刺さった言葉をピックアップして紹介したいと思います。

「必死」

私も特に深く考えずに良く使っている言葉で、皆さんも「必死に頑張る」「必死に努力する」など必死に〇〇やる、
という様に使っていると思います。

その「必死」という言葉、改めて見てみると「必ず死ぬ」と書くんですね。

あまり気にせず使っていましたが、こうやってみるとなかなか過激な言葉ですね。

私がいつもの通り、夜中に酒を飲みながら動画を見ていたら「必死」について、あるお坊さんが語っていました。

=====
必ず死ぬと書いて「必死」

気軽に使う言葉ですが、考えてみるとすごい言葉です。

「必死に生きる」なんて一見すると反対の言葉で不思議な感じがしますが

必死って、「今しかないよ」ってことです

人は必ず死ぬ

それは誰もが知るところです

でも死は突然ですよ

お経にも言っています

花を集めるのに夢中になっている人を死はさらって行く

眠っている村を洪水が押し流していくように死はいつの間にか私達の横にいます

過去を後悔したり、栄光にすぎたり、未来の妄想にふけったりする私達をさらっていきます

そんな中で

「今しかない」

と感じることは、人生を豊かにする秘訣です

何か新しいことを始める

何かを変えるとき

いつかはなくて、思い立ったときがベストタイミングです

もし皆さん、今ふと思い出したことがあれば

これをご縁としてベストタイミングとしてください

死を意識することで生をより深く味わう

「必死」

いい言葉ですよ

=====
どうです？如何でしたか？

自宅で一人飲んで次の日二日酔いになる私が、次の日も覚えていました。

悩み多き中年アル中の私が朝から少しやる気になっていました。

今日も「必死」に今を生きましょう！

海運基礎知識 「COFRについて」

今回は、米国の港に入港する際に必ず必要となる「COFR」について触れてみたいと思います。船主業務や船舶のオペレーション、船舶管理などの業務を行っている方々であれば良くご存じかと思いますが、そうでない方からするとあまり聞き覚えが無いかもしれませんので、今回概要を説明したいと思います。

1. COFRとは

COFRとは、Certificate of Financial Responsibilityの略で、賠償資力証明書の事をいい、船舶利害関係者がUSCGに提出する文書で、1990年油濁法 (OPA90: Oil Pollution Act of 1990) に定めるトン数に応じた責任限度額を上限として、油濁処理費用を保険等により支払う資力を証明するものです。

2. 手続きの流れ

通常、手続きはECMなどの代行会社を利用して保証会社経由にてUSCGへ申請します。

- (1) 船主が船舶毎に保証会社 (Guarantor) を選択
- (2) P&I clubが保証会社及びApplicantへ宛てた3通のレター (3 lettersという) を発行する
- (3) 保証会社あるいは申請代行者が3 letters及びCOFR申請書類を添えてUSCGへ申請
- (4) USCG National Pollution Fund Centerのウェブサイト当該船舶のCOFRが有効である旨が掲載される
※書面の証明書は発行されない

3. 保証会社

良く利用される保証会社としては以下の会社が代表的です。

- (1) The Ship Owners Insurance and Guaranty Co., Ltd.
通称「SIGCo」といい、油槽船及び乾貨物船いずれの分野においてもCOFR保証のマーケットリーダーであり、日本でも多くの船主さんが利用しています。
- (2) Shoreline Mutual Management Ltd.
通称「Shoreline」といい、米国取引に対する先駆的な海事保険ソリューションをグローバルスケールで提供することで知られています。

4. その他のCOFR

米国に入港する際に必ず必要となる米国全域を対象としたCOFRを通常はFederal COFRといいます。それに加えて、各州の規則によって定められたCOFRもあり、入港する港により追加で手続きを行わないといけません。

例えば、「California COFR」や「Alaska COFR」がそれに当たり、USCG発行のFederal COFRに加えて、各州が発行するCOFRも取得しなければいけません。

5. まとめ

米国の港へ入港する際には、多くの規則やそれに伴う手続きが必要となります。その中でもCOFRは基本中の基本です。又、州によっても独自の規則があり、其々の州にしたがった手続きを行わなくてはなりません。この様に米国入港に伴っては、様々な規則や手続きがあり、非常にややこしいので、多くの会社は、それらについての専門家であり、代行して手続きを行っている会社と契約しております。弊社におきまして、ECM Maritime殿と契約をしており、米国に関する事項は同社に相談、委託をお願いしています。

今後も規則は厳しくなる一方だと思われ、米国については独自の規則や要求事項等がありますので、前述したECMの様な専門家に相談しながら適宜対応していく必要があります。

以上