



セミナーの質疑応答ではスクラバーのリスク情報を求める声が上がった（1日、都内で）

■ 63隻の搭載支援
続いてVグループの日本専門組織ジャパンフリートセルのシニアマネージャーは、「GHSQIについて、「大手チヤータラーはGHG排出格付けの低い船を用船しなくなっています。こうした船は徐々にマーケットから排除されていくだろう」との見方を示した。

ガス浄化装置)から機関室への漏水事故とみられ演員頭、スクラバー(排ガス規制について講演)アブデシュ・プラサド氏がSOX規制について講演。

世界最大の船舶管理会社Vグループは1日、東京都内で船舶管理セミナーを開催した。資源メジャーが運営する船舶査定・格付け会社ライツィップの最新動向や船舶SOx（硫黄酸化物）規制について講演。両テーマにおいて船主が直面し得る課題を指摘した上で、Vグループによる技術支援や船員トレーニングをはじめとするサポート体制を紹介した。特にライツィップが2016年に開始した次世代のベッティン

グ（用船の可否判断）ツール「ライツィップQI」のリアルタイム情報収集に基づくリスク予測分析や、船舶のGHG（温室効果ガス）排出量格付けについて詳しく解説した。

セミナーではまずVグループのシンガポール船舶管理拠点Vシップス・アジア・グループのシニアマネージャー、AHSSEQマネジャー、カビル・マドウ・ナイル氏がライツィップのリスク分析や格付け手法について講演。

ナイル氏はライツィップQIについて、「大手チヤータラーはGHG排出格付けの低い船を用船しなくなっています。こうした船は徐々にマーケットから排除されていくだろう」との見方を示した。



2019年11月06日付01面 (C)日本海事新聞社 複製・領布・転載を禁じます。

Vグループ

スクラバー搭載へ技術支援

ライツィップ最新動向紹介

ライツィップリスク分析も

る動画を紹介し、「新しい技術はリスクフリーではない」と警鐘を鳴らした。その上で「Vグループは63隻（計画中含む）のスクラバー搭載プロジェクトをサポートしておらず、リスクに対して謙虚なアプローチをとっていることを強調した。

特にスクラバー搭載工事について「新鋭船なら問題はありませんが、船舶のGHG削減目標に対する既存船を挙げた。

一方、規制適合油については「高硫黄重油からの切り替えに向けた燃料タンク準備をシステム化していくが、ドライ市場で

もライツィップやBMS

A（バルカー管理の自己評価制度）により、高水

準の安全性と環境負荷低減が求められている。近

い将来、コンテナ船にもこうした潮流が波及していく」と指摘。

SOx規制については「スクラバー、規制適合油とともに、まだ不透明な部分が残る。船舶の保有と管理業務は、リスクの低減に向けた着実な歩みにほかならず、当社の船員は規制対応に向けたトレーニングを重ねている」と述べた。

Vグループは日本での顧客サービスの一環として船舶管理セミナーを1日に東京、5日に広島、6日に今治（愛媛県）、7日に大阪で開催。4拠点で80人超が参加する。同社がアドバイザリー契約を結ぶマリーナベイシック（社長）と、ピンク社（福島県）が全面協力している。