



平成 27 年度

中東 PSC 地域組織への専門家派遣

事業報告書



公益財団法人 東京エムオウユウ事務局

目次

I	事業の目的	-----	3
II	平成 27 年度の活動概要	-----	4
III	今後の予定と課題	-----	6

添付資料

1	バーレーンでの事前調査報告書	-----	7
2	バーレーンでの研修報告書	-----	17

I 事業の目的

公益財団法人東京エムオウユウ事務局は、「アジア太平洋地域の寄港国検査（Port State Control : PSC）に関する覚書（MOU）」が1993年12月に締結されたのを契機に設立されました。この覚書は東京で締結されたため、通称、「東京 MOU」と呼ばれています。東京 MOU の目的は、加盟した海事当局が協力してサブスタンダード（基準不適合）船を撲滅し、海上安全や海洋環境の保全を確保することです。現在 20 カ国・地域が加盟しています。

この目的を達成するには、PSC を執行する各国職員の養成や能力向上が不可欠であり、本財団は、1994 年の設立以来、域内各国で研修やセミナーを実施してきました。この効果もあり、東京 MOU 域内の検査件数は、先行した欧州の PSC 地域組織（通称パリ MOU、1982 年設立）を上回るまでになりました。東京 MOU 域内の検査件数は伸びましたが、中国などの経済発展により入域隻数は近年大幅に増え、検査できない船も多く存在します。東京 MOU 域内の検査体制を一層強化する必要がありますが、各国とも職員の大幅な増員は難しい状況です。また、研修等によって検査技術の向上を図り効率を上げる努力も続けていますが、限界もあります。

このため、隣接する地域組織と連携を図り、東京 MOU 地域と隣接地域を往来する船舶に対する検査を確実に実施することが適切と考えました。この連携を実現するため、日本財団の支援を得て、検査技術・件数も十分とは言えない隣接する PSC 地域組織に東京 MOU 域内の専門家を派遣し、能力アップを図る事業を始めることとしました。まずはインド洋地域を皮切りに、2009 年度から 2011 年度まで同地域に 3 カ年計画で専門家を派遣、その後 2012 年度から 2014 年度までは、南米地域へ専門家を派遣しました。

インド洋 MOU は本事業により研修の重要性を認識し、2013 年からはオーストラリア等の資金援助により独自の研修を実施するようになりました。この研修により、インド洋 MOU の能力アップが継続的に図れるようになりました。東京 MOU はインド洋 MOU の要請により、研修ノウハウを提供するとともに、専門家を派遣しています。

2015 年度からは 2 カ年計画で日本財団の支援を受け、中東地域へ専門家を派遣、現地で研修を実施することになりました。本報告書は、中東地域への第一回専門家派遣事業のであるバーレーンでの活動をまとめたものです。

II 平成 27 年度の活動概要

1. 事前準備

1) 平成 27 年 10 月 5 日～8 日にマレーシアのプトラジャヤにて開催された東京 MOU・PSC 委員会の際、バーレーンへの専門家派遣について各国に打診したところ、オーストラリア、チリ、中国、日本、ニュージーランド、シンガポールなどが前向きな姿勢を示しました。その後、諸般の事情を考慮し、チリ、中国、日本及びニュージーランドから各 1 名ずつ合計 4 名の専門家を派遣することにしました。また、現地で研修開催国及び専門家との調整を行うため、当財団職員 1 名を同国に派遣することにしました。

2. バーレーンへの事前調査

1) 平成 28 年 1 月 5 日～7 日に、バーレーンの海事当局の在るマナーマを訪問し、研修計画について協議を行うとともに、研修施設の調査を行いました。また、事前にメールで調整していた平成 28 年 2 月 21 日～3 月 3 日の開催で問題がないことを確認しました。事前調査の詳細については、添付 1 をご覧ください。

3. バーレーン・マナーマでの研修

1) 研修は、平成 28 年 2 月 21 日～3 月 3 日に開催されました。過去のインド洋と南米での研修に引き続き、国際海事機関（IMO）が計画段階からこの研修に関心を示しました。しかし、中東 PSC 地域組織事務局、バーレーン海事当局及び東京 MOU 事務局の間で最終的に研修日程を決定するのに時間を要したため IMO への要請が遅れ、結局今回のバーレーンでの研修への他地域からの参加者の旅費負担は実現しませんでした。参加者は合計 13 名で、内訳は、バーレーン 10 名、サウジアラビア 1 名及びオマーン 2 名でした。

2) 研修準備に当たっては、事前調査の結果や中東 PSC 地域組織事務局及びバーレーン海事当局の希望を考慮し、研修生の経験・レベルに応じ、柔軟な講義とするため、ケーススタディ等の充実を図りました。

3) 韓国船級協会のご厚意により、海上人命安全条約、海洋汚染防止条約等の条約を網羅した USB ツール(KR CON)を参加者全員に配布し、今後の PSC 活動にも有効活用できると好評を博しました。

4) 研修は無事終了し、多くの参加者から、自国には PSC に特化した研修がなかったので、貴重な機会であったとの声がありました。

5) バーレーン研修の詳細については、添付 2 をご覧ください。専門家を派遣していただいたチリ、中国、日本及びニュージーランドの海事当局に感謝いたします。

4. 成果

バーレーンでは、2011年にバーレーン騒乱（政治的自由と人権の尊重を求めた大規模な反

政府デモとそれに付随する一連の事件) が起こり、公務員が大量に辞職しました。その後、騒乱の影響も遠のき、2012年及び2013年はPSC検査件数はゼロでしたが、2014年は6件、2015年は33件実施しています。PSCが組織として機能し始めました。このような状況下、バーレーン当局が更なるPSCの強化を図りたいとの意向から、今回の研修の招致を働きかけ、バーレーンでの研修開催となりました。バーレーンからは3名のPSC職員及び将来PSCに携わる予定の職員7名が参加しました。今後、彼らがバーレーンのPSC活動発展の原動力となると考えています。

また、他国の参加者についても、PSCに特化した今回のような研修を受けたことがごくわずか、もしくは皆無とのことであり、今回研修で得た正しい知識やスキルを自国に帰り普及してくれると考えています。



III 今後の予定と課題

初年度は、バーレーンへ専門家を派遣し研修を行いました。次年度は、オマーンに専門家を派遣し研修を実施する予定です。また、研修の成果を数値的に評価するため、中東PSC地域組織のPSC検査データ等の分析を進めます。中東PSC地域組織では、PSC検索データをリアルタイムで公表する等のシステムが未整備であり、東京MOUの事例等を紹介するなど、整備に協力していきたいと考えています。

添付 1

バーレーンの事前調査報告書

現地日程表

日	項目	場所
2016年1月4日(月)~ 2016年1月5日(火)	移動 (成田~アブダビ~バーレーン)	
2016年1月5日(火)	Ministry of Transportation and Telecommunications 表敬訪問及び研修 打ち合わせ (出席者は別紙 1)	Ministry of Transportation and Telecommunications
2016年1月6日(水)	研修計画打ち合わせ (続き) Khalifa bin Salman 港及び VTS Tower 見学	同上
2016年1月7日(木)	Alba ターミナル視察	
2016年1月8日(金) ~2016年1月9日 (土)	移動 (バーレーン~アブダビ~成田 9 日 着)	

1. 調査場所

バーレーン (Ministry of Transportation and Telecommunications, 研修施設、港湾施設等)

2. 現地調査派遣者

- 岡田 光豊 公益財団法人 東京エムオウユウ事務局 顧問
(Secretary of the Tokyo MOU Secretariat)
- 秋元 文子 公益財団法人 東京エムオウユウ事務局 業務課長
(Projects Officer of the Tokyo MOU Secretariat)
- Eng. Mohammed Shaban Al Zadjali, Director of the Secretariat and Information Center Riyadh MoU (中東 PSC 地域組織 (リヤド MOU) 事務局長)

3. 調査概要

3.1 Ministry of Transportation and Telecommunications との会合 (1 月 5 日及び 1 月 6 日)

1 月 5 日に Ministry of Transportation and Telecommunications の次官 (Under Secretary for Ports & Maritime Affairs) Hassan Ali Al Majed 氏 及び副次官 (Acting Assistant Undersecretary, maritime Affairs) Isa Abudulla Yateem 氏を表敬訪問した。両者から、このような地域間協力、PSC 検査官研修の実績とノウハウを持つ東京エムオウユウからの支援に感謝するとの歓迎が述べられた。また、Registry of Shipping & Seamen Affairs の局長 (Director) である、Mayas Almutaz Alagha 氏も表敬訪問し、Alagha 氏から研修に対する協力の申し出があった。両日の会合出席者は別紙 1 のとおりである。

1 月 6 日はまず、東京エムオウユウの最近の活動をパワーポイントのスライドを用いて説明した。引き続き、事前に送ってあった計画表と暫定時間割に基づき、個々の項目について打ち合わせを開始した。2 日間の打ち合わせで、確認・合意したことは以下の項目である。

3.1.1 トレーニングコースの日程

2016 年 2 月 21 日 (日) ~ 3 月 3 日 (木)

3.1.2 トレーニングコースの場所

(講義)

Ministry of Transport and Communications 講堂の予定。

コーヒー、昼食等 ((中東 PSC 地域組織事務局負担)もこの講堂で提供の予定。

Wi Fi でのインターネット接続も可能になる予定。

(宿泊)

宿泊は近隣ホテル。近日中に、バーレーン海事当局から推薦するホテルの紹介がある予定。

3.1.3 参加国・参加者数

(バーレーン)

バーレーンからは最大 10 名の予定。座学の 1 週目は、現在 PSC 業務を担当していないが、将来業務に関わる可能性のある職員も参加させる予定。ただし PSC を実行できる PSC 官は、現在見習い 1 名を含め 3 名しかいないので、PSC 実習の 2 週目は参加者が減る予定。

(他の加盟諸国)

他の中東 PSC 地域組織加盟 5 か国 (オマーン、アラブ首長国連邦、カタール、クウェート、サウジアラビア) からは各国 1 名ずつの予定だが、インド洋 PSC 地域組織の加盟国でもあるオマーンでは 2015 年 12 月に同地域組織による研修 (東京エムオウユウとの合同開催) を行ったばかりなので、参加者があるかは未定とのことだった。

(国際海事機関資金援助)

国際海事機関 (IMO) は、他 6 地域 PSC 組織からの参加者に対する資金援助を検討中であるが、中東 PSC 地域組織とバーレーン海事当局も他地域からの参加者を強く望んでいる。IMO からの資金援助が不可能となった場合、中東 PSC 地域組織事務局は、各国または各地域費用負担の参加を促すため、各 PSC 地域組織に招待状を出す予定。

3.1.4 講師

日本、チリ、中国及びニュージーランドからそれぞれ 1 名ずつ計 4 名の派遣が決定していることを伝達。

3.1.5 講義資料

(電子データでの提供)

資料は紙に印刷せずに、電子ファイルで各研修生に配ることで同意した。東京エムオウユウ事務局が各講師の資料 (PDF) を、研修 1 週間前までにバーレーン海事当局に送ることとなった。USB は中東 PSC 地域組織事務局が準備する。

(KR CON)

バーレーン海事当局から、SOLAS, MARPOL 等の条約を網羅した USB ツール (KR CON) を参加者全員に配布可能か打診があった。東京エムオウユウ事務局は、KR CON を日本で一般研修 (General Training Course) に無償提供してくれている KR CON の販売元である

韓国船級協会に打診することを約束した。

3.1.6 研修内容

①座学

(ア) バーレーン海事当局から、各 PSC 関連条約の過去 1-2 年間の改正事項の講義の要請があった。東京エムオウユウ事務局は、各講師に講義の中で触れてもらうよう伝達することで同意した。

(イ) 受講者の知識定着を図るため、翌日前日の講義の小テストを実施する案がバーレーン当局から出されたが、時間的制約もあるので、代わりに翌日の復習を有効に活用することで同意した。東京エムオウユウ事務局は、復習を担当する講師（現時点では講師陣のリダーを予定）と進め方等を打ち合わせることとした。

(ウ) 講義の開始・終了時間、昼食時間等は、バーレーン当局が諸事情（礼拝の時間等）を考慮して検討し、決定次第、東京エムオウユウ事務局に伝えることとした。東京エムオウユウ事務局はそれに合わせて、時間割を再調整することとした。

②実船訓練

(ア) 実船訓練も案のとおり 2 回で合意した。

(イ) 参加者を専門家の数である 4 グループに分け、それぞれのグループにバーレーンの PSC 官を 1 名配置したい希望を伝えたが、現在バーレーンでは PSC を実行できる権限のある職員が 4 名以下なので、一回に 4 隻での PSC 実習は不可能であることがわかった。今後事務局は、講師、バーレーン海事当局及び中東 PSC 地域組織事務局と協議し、2 週目の進め方を検討することとした。

(ウ) Khalifa bin Salman 港で実習する予定とした。必要隻数を確保できない場合は、アルミニウム専用ターミナル(Alba)での実習も行う予定とした。石油専用ターミナルでの実習も検討されたが、車で片道 40-50 分かかり、また訪問許可を取るのに時間がかかるので、原則として使用しないこととした。

3.1.7 費用分担

バーレーン当局が以下の費用を負担することで合意した。

- ① トレーニング名、スポンサー名などを記したバナー（PPT で用意）
- ② 文房具、資料コピーの提供（必要になった場合）
- ③ 研修生及び講師の空港ホテル間の送迎
- ④ ホテルと研修場所（バーレーン海事当局講堂）間の移動
- ⑤ 実船訓練の移動費
- ⑥ 週末の市内観光

中東 PSC 地域組織が以下の費用を負担することで合意した。

- ① 昼食
- ② 1日2回のコーヒブレーク
- ③ 参加者に配布する講義資料用 USB メモリースティック

一方、東京エムオウユウが以下の費用・業務を負担することで合意した。

- ① 講師旅費宿泊費
- ② 歓迎パーティ
- ③ 修了証書
- ④ 研修生及び講師による評価

3.1.8 その他

- ① 実船訓練用作業衣服等
研修生および講師用は、実船訓練用作業衣服、安全靴、ヘルメット、軍手、耳栓等、を各自持参することとした。

3.2 Khalifa bin Salman 港視察（1月6日午前）

AP Moller 社により 2009 年に建造したターミナルである。110 ヘクタールの埋め立て地に建造され、長さ 1,800 メートル埠頭に 900 平方メートルのコンテナターミナルがある。コンテナの他、一般貨物船、RO-RO 船、旅客船なども取り扱う。実船訓練はここで行う予定。構内の VTS タワーも視察した。

3.3 アルミニウム専用ターミナル視察（1月7日午前）

中東で最大規模の（世界でもトップ 10 に入る）アルミニウム専用ターミナルを視察した。実船訓練の候補地である。

3.4 バーレーンにおける PSC

- ① 組織
PSC は、Ministry of Transportation and Telecommunication (MTT)、Port and Maritime Affairs (PMA)、Maritime Safety and Environment Protection Directorate が司る。
- ② PSC 官
全国で 3 名。1 名は見習い。船長・機関長経験者や機械工学を専門とする人たちで構成。

③ PSC 体制

PSC には 2 名で行く。航行停止処分は、PSC 官が上司に相談する。目標検査率は、中東 PSC 組織の目標検査率である、入港隻数の 10%。

④ PSC 統計

1. Bahrain PSC 統計

Year	Number of inspections	Number of Inspections with deficiencies	Number of deficiencies	Number of Inspections with deficiencies %	Detentions	Detention %
2012	0	0	0	0%	0	0%
2013	0	0	0	0%	0	0%
2014	6	1	?	16.67%	0	0%

2015 年

Month	Number of inspections
January	3
February	2
March	2
April	1
May	1
June	0
July	2
August	2
September	2
October	7
November	3
December	5

Riyadh MOU 域内全体

	2012	2013	2014
Number of inspections	3357	3508	3859
Number of Inspections with deficiencies	626	816	821

Number of Inspections deficiencies %	19%	23%	24%
Number of detentions	18	33	44

④ PSC 研修

バーレーン自前の PSC に特化した研修はない。中東 PSC 組織として、企画する研修が年に 1-2 回あり。その他、東京 MOU やパリ MOU に域内の PSC 官を派遣している。

3.5 バーレーン一般情報

- ① バーレーンは 758km² の、面積が東京 23 区と川崎市を合わせたくらいの島国。ペルシア湾のバーレーン島を主島として大小 33 の島（ムハッラク島など）から成る君主制の島国である。
- ③ 治安はよい。
- ④ 陸路で 40 キロのサウジアラビアとのつながりが深い。
- ⑤ タクシーはメーター制。ホテルで依頼可能。ホテルに、事前におおよその値段をきいておくのがよい。
- ⑥ 英語はよく通じる。



バーレーン海事当局幹部表敬訪問



バーレーン海事当局にて会合



バーレーン海事当局



Khalifa Bin Salman 港視察



ALBA Terminal 視察



Khalifa Bin Salman 港近くの石油タンク



バーレーン最大のモスク

別紙 1

バーレーンでのミーティング出席者名簿

Mr. Hassan Ali Al Majed, Under Secretary for Ports & Maritime Affairs

Mr. Isa Abdulla Yateem, Acting Assistant Undersecretary, Maritime Affairs

Mr. Mayas Almutaz Alagha, Director, Registry of Shipping & Seamen Affairs

Capt. Mohamed Yusuf Almerbati, Senior Marine Officer

Eng. Mohamed Ali Qaed Al Montaser, Marine Inspector

Eng. Mohammed Shaban Al Zadjali, Director of the Secretariat and Information Center Riyadh MoU

Mr. Mitsutoyo Okada, Secretary, Tokyo MOU Secretariat

Ms. Fumiko Akimoto, Projects Officer, Tokyo MOU Secretariat

* * *

添付 2

バーレーンでの研修報告書

現地日程表

日	行動	場所
2016年2月19日(金)～ 2016年2月20日(土)	移動(成田空港～ドーハ～バーレーン)	
2016年2月21日(日)	<ul style="list-style-type: none"> ● 開講式 ● PSCに関する座学研修 	アートロターナホテル
2016年2月22日(月)～ 2016年2月25日(木)	PSCに関する座学研修	アートロターナホテル
2016年2月26日(金)	休日	
2016年2月27日(土)	市内観光	
2016年2月28日(日)	<ul style="list-style-type: none"> ● 第1回 PSC 実船訓練(計2隻) ● 実船訓練レビュー 	カリファ・ビン・サルマン港(Khalifa bin Salman Port)及びALBAターミナル アートロターナホテル
2016年2月29日(月)	<ul style="list-style-type: none"> ● グループ別実習内容プレゼンテーション及び講師講評 ● ケーススタディ等 	アートロターナホテル
2016年3月1日(火)	<ul style="list-style-type: none"> ● 第2回 PSC 実船訓練(計2隻) ● 実船訓練レビュー 	ALBAターミナル アートロターナホテル
2016年3月2日(水)	<ul style="list-style-type: none"> ● 実習内容プレゼンテーション及び講師講評 	アートロターナホテル
2016年3月3日(木)	<ul style="list-style-type: none"> ● 閉講式 移動(バーレーン～ドーハ～成田空港4日着)	アートロターナホテル

1. 現地派遣者（敬称略）

講師

- 1) Mario Ramírez Cortés, Port State Control Officer, Valparaíso, General Directorate General of the Maritime Territory and Merchant Marine, Chile
- 2) Hu Ronghua (胡 榮華), Section Chief for PSC, Department of Ship Registry and Supervision, Shanghai Maritime Safety Administration
- 3) 稲満 豊、国土交通省 神戸運輸監理部 海上安全環境部 首席外国船舶監督官
- 4) Andrew Broad, Principal Advisor, Navigation, Environment and International Operations, Maritime New Zealand

コーディネーター

- 1) 秋元 文子 公益財団法人 東京エムオウユウ事務局 業務課長 (Projects Officer)

2. 研修主催者

Ministry of Transportation and Telecommunications of Bahrain

(バーレーン運輸通信省)

3. 内容

3.1 開講式

2016年2月21日（日）午前9時より、アート・ロターナホテルの会議室にて開講式が開催された。まず、バーレーン運輸通信省港湾海事局次官（Undersecretary of Ports and Maritime Affairs）、Hassan Ali Al Majed 氏の祝辞が、同局の Senior Marine Officer である Mohamed Almerbati 氏によって代読された。会長の挨拶は別紙 1 のとおりである。次に、東京エムオウユウ事務局秋元文子が、岡田顧問（Secretary）の挨拶を代読した。事務局の挨拶は別紙 2 のとおりである。引き続き、Mario Ramirez 氏（チリ）が講師陣を代表し挨拶を行った。講師代表の挨拶は別紙 3 のとおりである。次に、中東 PSC 組織（リヤド MOU）事務局長の Mohammed Shaban Al Zadjali 氏が挨拶を行った。リヤド MOU の挨拶は、別紙 4 のとおりである。

3.2 研修参加者

研修参加者は計 15 名であった。参加者の内訳は以下の通りである。

- ① 中東 PSC 地域組織加盟国参加者（14 名）（参加費用は自国負担）
 - バーレーン 10 名
 - オマーン 2 名
 - サウジアラビア 2 名

アラブ首長国連邦から1名が参加予定だったが、一身上の都合により参加を取り止めた。

- ② IMO は、他地域 PSC 地域組織の参加者への支援を直前まで検討したが、準備期間が短く、参加者の選定や渡航手続きに時間を掛けられないことを理由に、バーレーンでの研修には支援しないことを決定した。ただし、次回の研修には支援を約束した。

全参加者リストは、別紙 5 の通りである。

3.3 座学研修

① 時間割

開講式の後、東京及びリヤド MOU 両事務局とバーレーン海事当局で事前に合意した時間割に基づき、講義を開始した。なお、時間割は研修開催中に現地での状況等により内容を一部修正し、最終的には別紙 6 とした。

② 各種アレンジ

- a) チリの Mario Ramirez 氏は、内外での PSC 研修の講師経験が豊富であること、また、英語が堪能であることから、同氏を今回の研修の講師チームリーダーに任命し、研修の進行や現地とのコーディネート補佐も引き受けてもらった。
- b) 講義は英語で行われた。
- c) 全教材は東京 MOU 事務局が、事前にリヤド MOU 事務局全教材を送付、リヤド MOU 事務局は USB メモリーにコピーし、全研修生に初日に配布した。但し、ケーススタディの教材は、利便を考え紙で配布したものもあった。
- d) 韓国船級協会から寄贈された最新の KR CON（電子海事条約集）が、東京 MOU 事務局により全研修生に配布された。
- e) 座学中、机は教室型に配置された。

③ 研修内容

1 日目（2月21日 日曜日）

3.1 に記載した開講関連の行事が終わった後、準備講座として、以下のプレゼンテーションが行われた。

- ① Salah Hassan Al Hassan 氏による、バーレーンでの PSC 活動報告
- ② リヤド MOU 事務局次長の Ahmed Mahmood Al Mandhari 氏による、リヤド MOU の最新活動報告。

③ 秋元文子による、東京 MOU の活動紹介。

- Need for Control (PSC の必要性)

その後、Andrew Broad 氏（ニュージーランド）が、PSC 成立の背景やの根拠となる条文を説明した上記の講義を行った。

- IMO Resolution A. 1052(27) (PSC の手順書)

小休憩を挟み、Hu Ronghua 氏（中国）が、上記 PSC の手順書の講義を行った。Hu 氏は、PSC を執行する際、PSC Manual と並び、最も参考すべき基本中の基本の決議であることを強調した。

昼食を挟み、Andrew Broad 氏（ニュージーランド）が以下の講義を行った。

- SOLAS (海上人命安全条約)第 I 章（一般規定）

参加者は、積極的に講師に対し質疑を行い、活発な議論となった。

小休憩を挟み、Mario Ramírez 氏（チリ）による以下の講義が行なわれた。

- SOLAS 条約第 II-1 章（構造 - 区画、復原性及び機関・電気）

2 日目（2 月 22 日 月曜日）

（復習）

リーダーの Mario Ramírez 氏が、前日の講義で扱った PSC 関連条約の内、改正事項が近々発効する条約がまとめられた表を説明した。次に、前日のそれぞれの講義に関するクイズ（小テスト）を各講義につき 2 問程度出題し（問題は各講師が提供）、参加者が解くという形式の復習を先導した。15 分後、解答をそれぞれ披露した。

（KR CON の使い方）

Hu Ronghua 氏（中国）が、昨年の東京 MOU のセミナーで用いた教材を使用し、各参加者に配布された KR CON の使い方を説明した。また、検索の練習等も行った。

- Ships Certificates and Documentation (PSC でチェックすべき証書類)

Andrew Broad 氏は、PSC でチェックすべき証書類の例を提示しながら、有効期限など、PSC でチェックすべき点をまとめたプレゼンテーションを行った。実例に基づいた講義に、活発な質疑応答が展開された。

引き続き Andrew Broad 氏が以下の講義を行った。

- COLREG(海上衝突予防条約)

小休憩を挟み、Mario Ramírez 氏が、以下の講義を行った。

- MARPOL (海上汚染防止条約) 附属書 I (油汚染防止)

次に、途中で昼食を挟み、稲満 豊氏による以下の講義が行われた。

- SOLAS 条約第 II-2 章構造 (構造・防火並びに火災探知及び消火)

PSC の手順に沿って、PSC でチェックする箇所、よくある欠陥の写真を多用し、欠陥の根拠となる規則の説明も含んだ内容の濃い講義となった。

3 日目 (2 月 23 日 火曜日)

(復習)

リーダーの Mario Ramírez 氏が、前日のそれぞれの講義に関するクイズ (小テスト) を計 4 問程度出題し (問題は各講師が提供)、参加者が解くという形式の復習を行った。15 分後、解答をそれぞれ披露した。

次に、稲満 豊氏 (日本) が以下の講義を行った。

1 SOLAS 条約第 III 章 (救命設備)

欠陥の箇所の写真も多数使用した実践的講義となった。救命艇の落下事故と救命艇離脱のメカニズムのビデオを上映したのは好評だった。質疑応答も活発になされた。

引き続き稲満氏が以下の講義を行った。

- 同条約第 IV 章 (無線通信)

写真と図と多用したわかりやすい講義を展開した。

休憩後、Andrew Broad 氏 (ニュージーランド) が以下の講義を行った。

- MARPOL 附属書 II (ばら積み有害液体物質による汚染防止)

プレゼンテーションは 4 部門 (ケミカルタンカーの種類、IBC コード (危険化学薬品の撒積運送のための船舶構造および設備に関する国際規則)、MARPOL 附属書 II 全般、PSC 関連事項) に分かれ、手の込んだ盛り沢山の内容のプレゼンテーションを行った。

昼食後、引き続き Andrew Broad 氏が以下の講義を行った。

- ECDIS (電子海図情報表示装置)
- SOLAS 条約第 V 章 (航行の安全)

休憩を挟み、Hu Ronghua 氏 (中国) が以下の講義を行った。

- SOLAS 条約 VI 章 (貨物の積載)、XII 章 (ばら積み船の追加要件)、XI-1 章第 2 規則 (検査強化)

プレゼンテーションは、PSC 関連事項が簡潔にまとめられていて、また写真等の視覚教材も含み、わかりやすい講義が行われた。

4日目 (2月24日 水曜日)

(復習)

リーダーの Mario Ramírez 氏が、前日の講義で扱った PSC 関連条約の内、改正事項が近々発効する条約がまとめられた表を説明した。次に、前日のそれぞれの講義に関するクイズ (小テスト) を計 4 問出題し (問題は各講師が提供)、参加者が解くという形式の復習を行った。15 分後、解答をそれぞれ披露した。

引き続き、Mario Ramírez 氏(チリ)が、以下の講義を行った。

- MARPOL 付属書 III (容器収納有害物質による汚染防止)、SOLASVII 章 (危険物の運送)、IMDG コード (国際海上危険物規則)
- 広範で複雑な内容を簡潔にまとめた講義であった。活発な質疑応答が展開された。

休憩後、Hu Ronguha 氏 (中国) が以下の講義を行った。

- SOLAS 条約 IX 章(安全運航管理)及び ISM コード (安全管理規則)

小休憩の後、稲満 豊氏 (日本) が以下の講義を行った。途中で昼食が挟まれた。

- ILLC (満載喫水線国際条約)

稲満氏の講義は、前半は改正の履歴、規則の要点の説明、後半は PSC でチェックする箇所
の欠陥の写真を見せながら、PSC 官が見落としがちな個所を丁寧に説明した。

次に、Andrew Broad 氏 (ニュージーランド) が以下の関連条約の講義を行った。

- STCW (船員訓練当直条約)

5日目 (2月25日 木曜日)

(復習)

リーダーの Mario Ramírez 氏が、前日の講義で扱った PSC 関連条約の内、改正事項が近々発効する条約がまとめられた表を説明した。次に、前日のそれぞれの講義に関するクイズ (小テスト) を計 4 問出題し (問題は各講師が提供)、参加者が解くという形式の復習を行った。15 分後、解答をそれぞれ披露した。

次に、Mario Ramírez 氏が以下の講義を行った。途中で休憩を挟んだ。

- SOLAS X1-2 章 (海上保安強化) 及び ISPS コード (船舶及び港湾の保安規則)

引き続き、Hu Ronguha 氏 (中国) が以下の講義を行った。

- MARPOL 付属書 IV (汚水による汚染防止)、同付属書 V (廃物による汚染防止)、同付属書 VI (大気汚染防止)

小休憩の後、秋元文子 (東京 MOU 事務局) が次の講義を行った。

- PSC 官の責任(PSCO Responsibility)

休憩後、Mario Ramírez 氏が以下のプレゼンテーションと演習を行った。

- 欠陥の書き方(PSC Deficiency Wording)

これは、インド洋 MOU 地域及び南米 PSC 地域でも非常に好評だったため、中東 PSC 地域でも取り入れた。英語を母国語とする講師の視点で作られた資料は、英語を母国語としない参加者が英語で欠陥を描写する際の参考になった。

次に、中東 PSC 地域組織 (リヤド MOU) の事務局次長の Ahmed Mahmood Al Mandhari が、域内データベースの今後の発展や研修計画等について説明した。また加盟国からの参加者から、データベース等に対する要望も調査した。

④ 座学研修中の状況と課題

a) 研修参加者

i. バーレーンからの参加者 (10 名)

国内の PSC 職員全 3 人が全員参加していた。全員が、旗国検査官等との兼任である。また、現在 PSC は執行していないが、法務等で PSC に係っている部門の職員及び将来 PSC 官になる可能性のある職員も含まれていた。多くの質問が飛び交い、積極的に参加している姿勢が見られた。知識はある程度あるものの、実務の経験が乏しい参加者がほとんどだった。

ii 中東 PSC 地域内からの参加者 (4 名)

オマーン 2 名、サウジアラビア 2 名合計 4 名が参加した。いずれも PSC の実務経験は少ないようだった。

b) 教材

講義間での講義内容のダブリは極力排除した。一部の参加者から、内容が細かすぎるとの指摘もあった。また、KR CON の無償配布は好評を博した。

c) 講師ミーティング

講師陣、事務局及びバーレーン当局は頻繁にミーティングをし、各研修生の経験やレベルの情報交換や、講義の手法、時間の配分等について話し合った。

3.4 実地研修

① 実船訓練実施要領

2月25日(木)の講義終了後に、翌週2月28日(月)に2船にて実施予定の実船訓練の実施要領について、バーレーン当局担当者が講師陣との事前打ち合わせの内容を踏まえ、下記の通り説明した。

- a) 講師やバーレーン以外の参加者は、バーレーン国内でPSCを行う権限がないため、バーレーンのPSC官のPSCを観察するのみとする。
- b) PSC後は担当講師を交えグループ毎にレビューを行う。また実習内容のプレゼンテーションを作成する。
- c) 実習の翌日、グループ毎にPSCの手順に沿って発表を行い、討論を促す。講師は、観察事項や実習についてそれぞれ講評を行う。
- d) 当日実習船が何隻確保できるかによって(理想は4隻)、グループの数等を決める。1隻しか確保出来なかった場合は、実習に参加できない参加者は、ホテルでケーススタディ等を行うなど、臨機応変に対応する。

② 実船訓練

6日目 実船訓練及びレビュー(2月28日 日曜日)

a) 第1回実船訓練

2月28日(日)午前8時、バーレーン当局から、コンテナ船とバルクキャリア各1隻計2隻で実習をすると発表があった。更にコンテナ船は、研修会場のホテルから比較的近いカリファ・ビン・サルマン港に、またバルクキャリアはアルミニウム専用ターミナルであるALBAターミナルに停泊しているとのことだった。経験や国籍が偏らないように参加者を2グループに分け、講師も2名ずつに分かれた。実習船の詳細は別紙7の通りである。

東京MOU事務局職員が参加した実習では、バーレーンPSC官は経験不足という印象だった。講師陣の感想も同様で、チェックすべきなのに見落としした個所がいくつかあり、また致命的でない欠陥に時間を取られる傾向があるという指摘だった。もう一方のグループも、PSCを執り行ったPSC職員は経験不足で、時間の配分等に改善の余地があるとのことだった。

b) 実習のレビュー

予想以上にPSCに時間を要したため、研修会場のホテルに戻ったのが両グループとも16時以降だった。このため、下船後グループ毎に翌日のプレゼンテーションも作成する予定だったが、翌日午前中に延期した。

7日目 第1回実船訓練発表及びケーススタディ等(2月29日 月曜日)

a) 実船訓練成果発表

まずグループ毎に集まり、前日の実習のプレゼンテーションを作成した。作成後、各グループ代表者が撮影した写真を用いながら、前日に行った PSC について、チェックした箇所、気付いた点、実際に取った処置等を発表した。講師の指示で、航行停止処分に至らなかった軽微な欠陥についても、演習としてプレゼンテーションには根拠条文を記すこととした。講師、参加者が討議し、非常に活発な議論が展開された。

b) 講師による実船訓練第 1 回目の講評

実船訓練にオブザーバーとして参加した講師 4 名が、それぞれ参加した実習の講評を行った。どの講師もパワーポイントで撮った写真を示しながら、要改善点や見落とした点などを指摘した。Andrew Broad 氏は、全体的に PSC 実務経験が不足していると指摘し、仮想 PSC の教材を用い、PSC の手順の基本を丁寧に説明した。Hu Ronguha 氏は、証拠として写真を撮ることを強調し、証拠となり得る写真の例を示した。稲満 豊氏は、根拠条文も提示しながら丁寧に問題点を指摘した。Ramírez 氏は指摘事項を写真とともに、文章で示した。Ramírez 氏スライドの一部は別紙 8 の通りである。

c) ケーススタディ

Andrew Broad 氏（ニュージーランド）主導により、ケーススタディ 4 題が行われた。参加者は 2 つのグループで、それぞれが話し合い、結論を発表した。活発な意見交換が展開された。

8 日目 実船訓練及びレビュー（3 月 1 日 火曜日）

a) 第 2 回実船訓練

前日の情報の通り、バーレーン当局より、実習対象船は ALBA ターミナルに停泊中のバルクキャリアー 1 隻のみ（詳細は別紙 7）と発表された。当該船は、アラブ首長国連邦で約 1 か月前に PSC を受けたばかりの船で、中東 PSC 地域組織が順守している 6 か月ルール（PSC を受けてから 6 か月以内は PSC を行わないという原則）からは PSC の対象とはならないものだった。

このため、船長に、乗船前に次のことを依頼することとした。また、東京 MOU の PSC マニュアルのチェックリスト（セクション 3-1）が参考までに印刷して配られた。

1. トレーニングのために、模擬 PSC の機会を提供してほしい、ただし、PSC レポートは発行しない。
2. 欠陥を見つけたときは、口頭で指摘するのみとする。
3. 参加者（講師等を含めて全 9 名）は、3 グループに分かれて時間を区切って、操縦室、甲板、機関室などそれぞれチェックする。

幸い船側は以下の条件で快く承諾してくれた。

1. 2時間で、模擬 PSC を終えて欲しい。
2. 3 グループは船の負担増になるので、2 グループに分かれて、それぞれが1時間ずつ操縦室及び甲板、機関室をチェックする。それぞれに、乗組員の案内人を説明につける。

講師陣は、機関長経験者と甲板部士官経験者に分かれ、前者は機関部でチェックすべき箇所を、後者は甲板部でチェックすべき箇所を2グループそれぞれに1時間ずつ指導した。参加者は、それらの指導に従い、関連箇所をチェックした。船側には同じ説明を2回してもらうという負担をかけてしまったが、トレーニングという目的に叶う効率的な訓練が出来た。船側のメンテナンスもよく、大きな問題は指摘されなかった。

b) 実習のレビュー

下船後の各グループは、グループ毎に実習の内容を振り、翌日のプレゼンテーションも作成した。

9日目 第2回実船訓練発表及びケーススタディ等 (3月2日 水曜日)

a) 実船訓練成果発表

バーレーンの PSC 官が参加者を代表して、写真を用いながら前日に行った模擬 PSC について、チェックした箇所、チェックの根拠となった条文などを含んだプレゼンテーションを行った。前回同様、講師に対する活発な質問や議論が展開された。

b) 講師による実船訓練第2回目の講評

実船訓練のオブザーバーを代表して、Andrew Broad 氏が講評を行った。2回目の実習は、トレーニングの観点から非常に有意義であったこと、今後もこのような模擬 PSC の機会があれば、実際 PSC を執行する際の自信につながる等のコメントを述べた。

c) ケーススタディ

稲満氏（日本）、Hu Ronguha 氏（中国）Mario Ramirez（チリ）による、前週に担当した講義科目に関連したケーススタディを行った。参加者は個々に問題に取り組み、各講師は解答をパワーポイントで提示した。終了後、参加者から ILLC（満載喫水線国際条約）関連のケーススタディの要望があり、稲満氏が手持ち教材を用いてケーススタディを主導した。前回同様、活発な議論が展開され、参加者からは非常に好評であった。このケーススタディをもって、全講座が終了した。

④ 実船訓練の状況と課題

（全般）

バーレーン PSC 官をはじめ、参加した中東の PSC 官は経験が少ないとの印象を講師及びコーディネーターが共通して持った。時間配分や Form B の記入等において経験が浅いように見受けられた。PSC で何を見るべきかの判断が適切に迅速にできるようになるには、引き続き研修と経験を積む必要があると思われる。特に PSC の時間配分に改善の余地が見られた。大半の PSC 官が旗国検査などの他業務を兼務しており、PSC に関する訓練を十分に受けられていないことが原因と思われる。

(条約集)

今回配布した KR CON は便利なツールであるが、やはり PSC の最中に常に参照できるように、条約集 (SOLAS と MARPOL は必須) を携行する必要があると思われる。

(Aid-memoire-手引)

欠陥措置コードなど、常に参照できるように携行することが必要と思われる。

(その他)

バーレーン当局による港までの交通手段の手配も効率よく、計画通りに実習をすることが出来た。

3.5 閉講関連行事

10 日目閉講式 (3 月 3 日 木曜日)

閉講式と修了証書授与式が開催された。まず、バーレーン当局を代表して、Senior Marine Officer の Mohamed Almerbati 氏が、講師、東京及びリヤド MOU 事務局の協力及び日本財団の資金援助に感謝の言葉が述べられた。次に講師を代表して Mario Ramirez 氏 (チリ) が挨拶を行った。続いて、東京 MOU 事務局の挨拶が行われた。

いずれの挨拶でも、日本財団の資金援助に対する感謝の意が述べられた。

次に、Mario Ramirez 氏が、各参加者への修了証書の手交を行った。次に Mohamed Almerbati 氏が各講師に感謝状を手交した。

2 週間に亘る研修はこれで幕を閉じた。

4. 研修全体を振り返って

① バーレーンにおける PSC

(全般)

座学及び実習を通じて感じたのは、バーレーンの PSC 官は経験が浅いことである。PSC 官

は国内に3名しかおらず、1名は見習い中である。国内のPSC官は、他業務を兼務し、PSCに専念できない等の事情を抱えている。また、PSCが組織としてまだ十分に機能していないとの印象も受けた。今回の研修が、PSCの重要性を上層部にアピールするよい機会になってくれればと願っている。彼らは、今回の研修で得た資料や講師陣の指摘事項を用い、上層部にPSCを組織化することを働きかけていきたいとのことだった。

① 他国からの参加者

オマーン、サウジアラビアからの参加者も、経験が少ないように見受けられた。自国や地域MOUにはPSCに特化した研修がなく、この研修から学ぼうという意欲が感じられた。

③ 講師陣の指摘事項

講師陣には別途、講師の立場から今回の研修の評価を書面にて提出してもらった。以下に、それらの講評や示唆をまとめたものを示す。

a) 座学

参加者は全体的に熱心に参加していた。講師によっては、基本的なルールの説明は省略してもいいのでは等の意見もあったが、今回のようにPSC経験の少ない参加者には、基本的なルールは必須という意見もあった。また、ある講師からは、沢山の科目を盛り込み過ぎの傾向があるとの意見や、各科目の時間配分に対する見直しの要望もあった。講義と実船訓練を交互にやれば、より効果的との意見もあった。

b) 実船訓練

2回おこなったが、2回では不十分との意見、また、講師指導の下、模擬PSCの後に実際のPSCを行うのがよいとの意見もあった。今回はバーレーンの事情により、模擬PSCを1回行ったが、講師・参加者からも好評であった。

c) ケーススタディ

- 実際の事例に基づいた設問は、リアリティがあり、参加者に考える機会を与え、議論も生んだ。

d) 全般

- 参加者の評価が全体的に高くよかった。
- 前日の復習のやり方に更に工夫が必要である。
- 講師間での打ち合わせを頻繁に行い、予期しなかった状況にも柔軟に対応できたのはよかった。
- 東京エムオウユウ事務局を含めた講師陣のチームワークのよさが、今回の成功の原因である。

3. 研修全体に対する参加者の講評

別紙 9 に、各研修生の研修に対する講評を転記した。非常に有益だったとの声が多かった。内容に関しては、実船訓練の回数を多く望む声や、船側の協力を得て模擬 PSC を行ったほうがより効果的等の声もあった。総じてかなり有意義だったとの声が多かった。

4. 今後の展望

中東 PSC 地域での初めての「出前研修」は、ほぼ予定通り終了した。参加した PSC 官が、この研修で得た知識及び経験を活かし、彼らの国と地域において、検査の質の向上を図ることを願っている。多くの参加者は、非常に有意義で貴重なトレーニングだったと評価していた。

東京エムオウユウが培った研修のノウハウが、発展途上にある他地域 MOU 等の手助けになることを改めて実感した。今回の研修が成功裏に終わったのは、講師としてご協力いただいたチリの Mario Ramírez 氏、中国の Hu Ronghua 氏、日本の稲満 豊氏及びニュージーランドの Andrew Broad 氏のご尽力の賜物に他ならない。

特にチリの Mario Ramírez 氏には講師陣リーダーを務めていただき、研修 1 週目に毎朝行った復習に小テストを導入するなど工夫をこらしていただき、多岐にわたりご貢献いただいた。

各講師からはやり甲斐があったとの感想をいたしたい。この場を借りて各講師に深く感謝を申し上げたい。同時に、今回の研修のホストであったバーレーンの Ministry of Transportation and Telecommunications の全面的な協力があったこそ、円滑に実現ができた。改めてお礼を申し上げたい。

また、日本財団の援助に対して、改めて深謝の意を表したい。

研修会場に飾られたバナー



開講式（2016年2月21日）風景



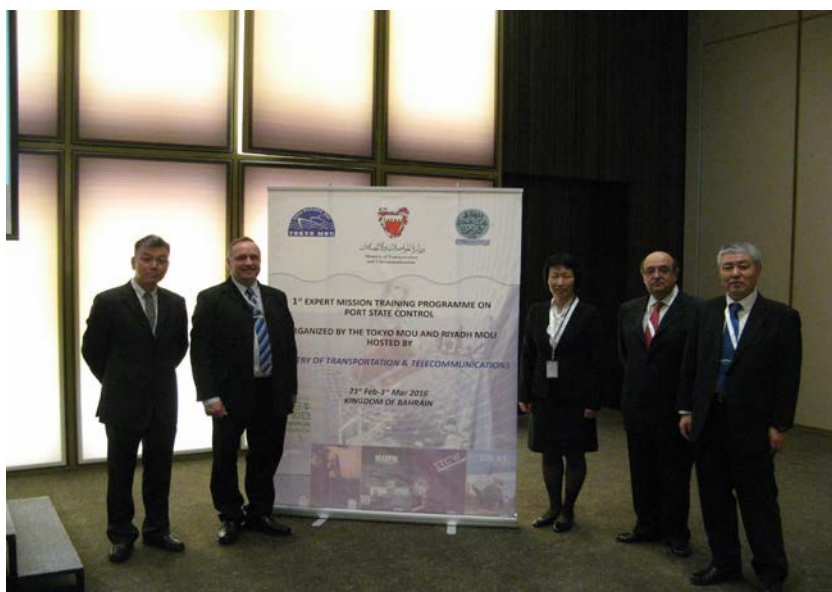
バーレーン運輸通信省港湾海事局次官挨拶（代読）



リヤド MOU 事務局長挨拶



講師代表挨拶



講師陣と事務局

講義風景



講師 Mario Ramirez 氏 (チリ)



講師 稲満 豊氏 (日本)



講師 Hu Ronghua 氏 (中国)



講師 Andrew Broad 氏 (ニュージーランド)



受講者

実船訓練





実船訓練のプレゼンテーション

ケーススタディ



閉講式 (2016年3月3日)



修了証書授与



集合写真

別紙 1

バーレーン運輸通信省港湾海事局次官 Hassan Ali Al Majed 氏の開講挨拶

1st Expert Mission Training programme for Port State Control Inspection

Opening Speech

Ms. Fumiko Akimoto
Projects Officer
Tokyo MoU Secretariat

Mr. Mohammed Al Zadjali
Director of the Secretariat of the Riyadh MoU

Distinguished speakers, Instructors, participants, ladies and gentlemen,

On behalf of Ministry of Transportation and Telecommunications represented by Ports and Maritime Affairs, I am pleased to welcome you all to the 1st Expert Mission Training programme for Port State Control Inspection in the Riyadh MoU region. It gives me a great honor to be addressing you on the opening of this training program.

I would like to start my speech by thanking the Tokyo and Riyadh MoUs for jointly organizing this event in the Kingdom of Bahrain. I would also like to sincerely thank the Nippon Foundation for generously funding this workshop.

Port State control plays an important role in the promotion of effective implementation of international maritime conventions, and it is becoming an increasingly important measure for the elimination of sub-standard ships. It plays a vital role within the shipping industry in ensuring that standards of safety and environmental protection are implemented and maintained.

Through Port State Control, Maritime Administrations verify the condition of vessels calling their ports. The purpose of PSC inspections is to reduce the number of substandard ships, by increasing compliance with relevant international legislation on maritime safety, environmental protection and working conditions on board, regardless of their flag. PSC inspection procedures have been improved to cover not only ships' hardware or documents, but also operational requirements of the relevant conventions under the ISM Code. PSC regime has shown its effectiveness both in terms of the reduction of sub-standard ships and the reduction in the number of ship accidents

around the world. Numbers and statistics also suggest that PSC has indeed had some success in contributing to “safer shipping and cleaner oceans.”

In order to carry out the effective implementation of PSC provisions, many countries have signed and accepted a Memorandum of Understanding (MOU) for regional cooperation in PSC, and have established a computerized database system and a harmonized approach. Countries of the GCC, realizing their commitment to the maritime community, have joined together to form the Riyadh MoU with the aim of eliminating substandard ships through this region, which is surrounded with very sensitive waters. The Riyadh MoU also seeks to effectively cooperate with other MoUs to maintain safe ships and clean seas. The Riyadh MoU remains committed to the protection of life and property at sea and to the preservation of the marine environment. The organizing of this training program is one way of demonstrating this commitment.

This training program that you will be attending over the coming two weeks focuses on the capacity building of Port State Control Officers of the Riyadh MoU. It will cover PSC Guidelines on most major international conventions in the first week. While in the second week, participants will be carrying out actual onboard inspections to implement what they have learned in the first week.

I am sure that there will be a lot to be learned during the course of this workshop, especially during the second week which will provide the participants with much needed practical experience.

Before I conclude, I would like to reiterate my thanks to Tokyo and Riyadh MoUs in organizing this program in Bahrain, and my sincere appreciation to Nippon Foundation for sponsoring the event.

I wish you all a very successful event and a very pleasant stay in Bahrain.

Thank you

* * *

別紙 2
東京 MOU 事務局開講挨拶

Mr. Hassan Ali Al-Majed, Undersecretary for Ports and Maritime Affairs

Mr. Essa Abdulla Yateem, Acting Assistant Undersecretary Maritime Affairs

Mr. Yousif Isa Bubshait, Assistant Undersecretary Ports Affairs

Eng. Mohammad Al Zadjali, the Secretary of the Riyadh MOU Secretariat

PSC officers from Kingdom of Bahrain, Oman, United Arab Emirates, Kingdom of Saudi Arabia

Instructors from Chile, China, Japan and New Zealand

Ladies and Gentlemen,

On behalf of Mr. Mitsutoyo Okada, Secretary of the Tokyo MOU Secretariat, I would like to express my sincere appreciation to Ministry of Transportation and Telecommunications for inviting us to the first expert mission training on Port State Control held by the Riyadh MOU, the Tokyo MOU and Ministry of Transportation and Telecommunications of Kingdom of Bahrain. We have come over here to share PSC procedures and experiences with you.

It is no longer necessary to emphasize how important and effective PSC is in maritime safety and security. The world has identified the importance and the significance of PSC, and it is for this reason that as many as nine PSC regimes have been established in the world so far. Each of the PSC regimes is making continued effort to introduce uniformed PSC procedures and spread them among its region.

In the Tokyo MOU, unlike in the Paris MOU, our members have a variety in the stage of development in PSC, and therefore the Port State Control Committee in our MOU has paid special attention to the development of training for PSC officers in our region. The total number of PSC officers who have participated in our training courses amounts to more than 1,000. As a result, in recent years, more than 30,000 of inspections have been recorded in the Tokyo MOU every year. At the same time, know-how of organizing and implementing trainings has been accumulated in the Tokyo MOU.

Other than trainings for PSC officers in the Tokyo MOU region, the Tokyo MOU has been organizing seven PSC training courses with the Indian Ocean MOU since 2009 to date: in Iran, in India twice, in Kenya, in South Africa twice and in Oman in 2015. The

Tokyo MOU had also a challenge to organize a PSC training course in the Latin American region for three years from 2012 to 2014 at the request of the Viña del Mar Agreement Secretariat.

Today we are here to organize the first PSC training at the request of the Secretariat of Riyadh MOU, not because we are rich, but we felt the imminent need to strengthen inter-regional cooperation among the MOUs for enhancing standardization of PSC procedures in the world, since ships are sailing across regional MOUs. We are here to share with you, based on the IMO Resolution A.1052 (27), common understanding and interpretation of conventions and regulation relevant to PSC.

This PSC training course in Bahrain is the first one in our two-year project of technical cooperation with the Riyadh MOU region. The Tokyo MOU Secretariat would like to take this opportunity to express its sincere appreciation to the Secretariat of Riyadh MOU for their initiatives.

As instructors for this course, we invited four experts: from Chile, China, Japan and from New Zealand.

I hope the training will be fruitful and all of us will have a good time here for two weeks. I, on behalf of the Tokyo MOU Secretariat, would again like to thank Ministry of Transportation and Telecommunications of Bahrain to host this training and its staff who have been working hard behind the scenes to organize this training.

Thank you for your attention.

* * *

別紙 3
講師代表開講挨拶

Mr. Hassan Ali Al Majed
Mr. Essa Abdulla Yateem
Mr. Yousif Isa Bubshait
Eng Mohamed Shaban Al Zadjali
Mr. Ahmed Mahmood Al Mandhari
Port State Control Officers
Ladies and Gentlemen

We are here for attend the

“1st expert mission training programme on port state control”
In the kingdom of bahrain

It is for me, and for sure for my colleagues too, a pleasure to be today here in Manama , kingdom of Bahrain, to be part of this tenth Tokyo MOU expert mission , now here, to carry out the first training course for port state control officers, organized by the memorandum of understanding of the Asia - pacific – Tokyo MOU, the Riyadh Memorandum of Understanding on port state control, and, with the support for the Tokyo MOU of the Nippon Foundation, sponsor of this course, and the maritime administrations of China, Japan, New Zealand and Chile.

I would like to start in this nice and comfortable Manama’s morning by thanking our hosts, for the picking up activities (yesterday and the day before yesterday) from the airport, on a weekend day, and the hospitality and warm welcome to your country and this magnificent facilities, as well as for the efficient organization to make possible that this training course could become a reality.

Ships carrying cargoes of all kinds and all that it implies, is undoubtedly one of the most globalized world activities, with loads, coming and going from side to side in the world with multinational crews, shipowners and companies also different, vessels with different flags, reaching thousands of ports, with many people involved in many issues required by industry; a simple example is what we see this morning here in this saloon, representatives of at least 8 countries and nationalities, with different customs,

languages, with different pronunciations for English, etc.; obviously maritime activity is not free of accidents, as there is a human factor behind, they have been responsible for thousands of lives lost, caused enormous environmental damage and are unfortunately part of it.

Accidents, but especially those who have created public world connotation, have been responsible for the creation of several international conventions within the IMO, or amendments thereto, which shall be adopted by the member states and be applied on board ships, to avoid unwanted incidents, and this is where port state control has a key role, and basically because most conventions have the clause of "no more favorable treatment" for ships that do not meet current international standards .

This is how the IMO has achieved the accession countries for their international maritime conventions as well as the proper and correct application of many rules and regulations.

The rules here matching the court and allow fair competition between shipowners; it is not unfair to those who meet or comply with all provisions incumbent upon those who do not, therefore, with substandard ships reducing, because of that, operational costs to the detriment of safety issues and environmental protection.

That's our job, such vessels, ladies and gentlemen, are those that must be eradicated from our countries and organized regions. I will highlight the organized regions, since it is the way to face together this issue, to avoid the use of substandard ships, they operate freely in all the world's oceans, and again i would also like to note that this activity can not be developed by countries themselves. Only it is possible if we are well organized in regional agreements or memorandums of understanding that have already proven effective and extremely deterrents.

In the next 12 days we will seek to know a little bit more of what is this great IMO's success, the organized activity of port state control, and we, the instructors, will try to give the best of our own, and provide you some useful tools to develop competently this action that states must comply.

Today at the beginning of this training, we will express ourselves in the politically correct way, so i hope that at the end of this training we achieve smooth and honest communication for the benefit of yourselves.

We will all learn here with the exchange of experiences and knowledge. As you well know, each inspection is different.

Again; thanks to all the organizers for giving us this excellent opportunity to participate in this important activity for the benefit of human safety at sea, maritime security and the marine environment.

Also many thanks to the Tokyo MOU, to the Riyadh MOU and especially to our host authority for the nice organization and the many man/hours deployed to make this possible.

Thanks to everyone.

* * *

別紙 4
リヤド MOU 事務局開講挨拶

Message by the Riyadh MoU Secretariat
For the First Expert Mission in Manama, Kingdom of Bahrain

Honourable Chief Guest Mr. Hassan Ali Al Majed – Undersecretary Ports & Maritime Affairs, Mr. Mario Ramirez, Mr. Andrew Broad, Mr. Yutaka Inamitsu, Mr. Hu Ronghua and Ms. Fumiko Akimoto, PSC officers from Bahrain, Saudi Arabia, United Arab Emirates and Oman.

On behalf of the RMoU Committee, I would like to express my sincere appreciation to the Ministry of Transport & Telecommunications, Kingdom of Bahrain for hosting the 1st Expert Mission Training programme under the Nippon Foundation.

The main objective of the Memorandum of Understanding on Port State Control is to establish an effective PSC regime in the Riyadh region through cooperation and harmonization of the PSC activities of the member Authorities. It aims at eliminating sub-standard shipping, so as to promote maritime safety, protect the marine environment and safeguard working and living conditions on board.

As you all may be aware that it was more than 100 years ago that the first International Convention for the Safety of Life (SOLAS) was adopted in London in 1914, and after that several Conventions have been developed by the International Maritime Organization, in order to have safe, secure and efficient shipping on clean oceans.

This has helped the shipping standards to improve with respect to the safety and environment protection, however, a small number of ships are still there, that don't measure up to the minimum international standards.

Today, port State control have become one of the most important performance indicators for owners, classification societies and flag States, alike, providing statistics which are useful. As such PSCOs plays an important role in identifying sub-standard ships as well as to ensure safety, security and environment protection.

These days when you go through the pages of any of the leading industry magazines

and you will discover a wealth of information on technical innovation, ships designed to make them more efficient and safer. Everything from the propulsion systems, the hull design, is the result of the intense research and development activity.

PSCOs need to be abreast with the technological advances being made, as such one of the critical aspects of an efficient port State control regime, is a regular training program for the port State control officers; and the Expert Mission training provides all the required information in order to prepare and respond properly to Port State Control Inspections.

I would like to take this opportunity to express my sincere appreciation to the Tokyo MoU for conducting the expert missions for the RMoU and the Nippon Foundation to have funded this project.

Also, I would like to thank the experts who have travelled all the way from Chile, New Zealand, Japan and China. I would personally like to thank Mr. Mitsutoyo Okada, Secretary of the Tokyo MOU Secretariat for the support and Ms Fumiko who has been working since last few months and even taking care of the minute things, to ensure the success of this programme.

Once again I would like to thank Capt. Mohamed Yousef Al Merbati and all the officials of the Ministry for the coordination and for the facilities made available, to conduct this Training Programme.

The PSCO officers who are attending this course are fortunate to have the company of experts from all over the globe for two weeks, and learn from their experiences. Please utilise the time fruitfully and have a fruitful interaction.

Ladies and gentlemen, I wish all the participants a very fruitful training sessions, so that you gain more experience in the interest of upholding safety, security and the protection of the marine environment in our region.

* * *

別紙 5
参加者リスト

1. バーレーンからの参加者 (10 名)

1	Mr. Mayas Almutaz Alagha
2	Mr. Hesham Ebrahim Abdul Rahman
3	Capt. Abdulhusain Mansoor Abdulla
4	Mr. Hussain Ali Aloraibi
5	Capt. Mohamed Yusuf Al Merbati
6	Capt. Salah Hassan Al Hassan
7	Mr. Mazen Mohamed Al Balooshi
8	Eng. Mohamed Ali Qaed Al Montaser
9	Ms. Fatima Mohammed Al Zayani
10	Ms. Kawther A. Redha Ghuloom

2. 中東 PSC 地域バーレーン以外からの参加者 (4 名)

11	Mr. Mohammed Salem Al Mukhaini	オマーン
12	Mr. Bassim Awadh Al Gharibi	オマーン
13	Mr. Yousef Mohammed Al Qahwaji	サウジアラビア
14	Mr. Adnan Mohammed Al Khify	サウジアラビア

* * *

別紙 6

Time Table of Expert Mission in Bahrain

Date		Activity	Instructor
20-Feb-2016/Sat		Arrival of experts and participants in Manama	
21-Feb-16 Sun	09:00 - 08:30	Opening Ceremony and Introduction (Remarks by Bahrain, TMOU Secretariat, leading instructor and Riyadh MOU Secretariat) Coffee Break	
	08:30 - 09:00	PSC Activities of Bahrain	Bahrain
	10:20- 10:30	Introduction of Riyadh MOU	Riyadh MOU
	10:30- 10:40	Introduction of Tokyo MOU	Tokyo MOU
	10:45 - 11:10	Need for Control (Backgrounds and Legal Basis of PSC)	New Zealand
	11:10 - 12:00	Coffee Break	
	12:00 - 12:20	A. 1052 (27) (Chapters 1 – 5)	China
	12:20 - 13:25	Lunch	
	13:25 -14:40	PSC Guidelines for SOLAS I	
	14:40 - 16:00	Coffee Break	
16:00 - 16:20	PSC Guidelines for SOLAS II-1		
16:25 - 17:30		Chile	
22-Feb-16 Mon	08:00 - 08:30	RECAP	Leader
	08:30 - 09:05	Presentation on how to use KR CON	China
	09:05 - 09:45	Ship certificates and documentation	New Zealand
	09:45 - 10:00	Coffee Break	
	10:00 - 10:35	PSC Guidelines for COLREG	New Zealand
	10:35 - 11:55	PSC Guidelines for MARPOL I	Chile
	11:55 -12:20	PSC Guidelines for SOLAS II-2	Japan
	12:20- 13:40	Lunch	
	13:40 - 14:30	Continued: PSC Guidelines for SOLAS II-2	Japan
	14:30 - 14:50	Coffee Break	
14:50- 15:45	Continued: PSC Guidelines for SOLAS II-2	Japan	
23-Feb-16 Tue	08:10 - 08:30	RECAP	Leader
	08:30 - 10:10	PSC Guidelines for SOLAS III	Japan
	10:10 -10:40	Coffee Break	
	10:40 - 11:40	PSC Guidelines for SOLAS IV	Japan
	11:40 - 13:10	PSC Guidelines for MARPOL II	New Zealand
	13:10- 14:20	Lunch	
	14:20 - 14:40	ECDIS	New Zealand
	14:40 - 15:25	PSC Guidelines for SOLAS V	New Zealand
	15:25 - 15:45	Coffee Break	
15:45 - 16:45	PSC Guidelines for SOLAS VI, XI-1 (Reg.2) and XII	China	
24-Feb-16 Wed	08:25 - 08:40	RECAP	Leader
	08:40 - 10:25	PSC Guidelines for MARPOL III, SOLAS VII & IMDG Code	Chile
	10:25 - 10:40	Coffee break	
	10:40 - 12:05	PSC Guidelines for SOLAS IX & ISM Code	China
	12:05 - 12:20	Break	
	12:05 - 13:00	PSC Guideline for Load Lines	Japan
	13:00 - 14:00	Lunch	
	14:00 - 14:40	Continued: PSC Guideline for Load Lines	Japan
14:40 - 15:15	PSC Guidelines for STCW	New Zealand	
25-Feb-16 Thu	08:10 - 08:30	RECAP	Leader
	08:30 - 09:20	PSC Guidelines for SOLAS XI-1 (Reg.3 & 5), XI-2 & ISPS Code	Chile
	09:20 -09:35	Break	
	09:35 - 10:25	Continued: PSC Guidelines for SOLAS XI-1 (Reg.3 & 5), XI-2 & ISPS Code	Chile

	10:25 - 10:45	Coffee break	
	10:45 - 12:00	PSC Guidelines MARPOL IV, V & VI	China
	12:00 - 12:15	Break	
	12:15 - 12:35	PSCO Responsibility	TMOU
	12:35 - 13:40	Lunch	
	13:40 - 14:45	Deficiency Wording & Writing <u>Exercise</u>	Chile
	14:45 - 15:15	Riyadh MOU PSC Inspection Database & other challenges	Riyadh MOU
	15:15 - 15:45	Preparatory work for <u>On-board Inspection 1</u>	Bahrain & Leader
26-Feb-16 Fri			
27-Feb-16 Sat		City tour	

Date	Activity	Activity	Instructor
28-Feb-16 Sun	08:00 -16:30 16:30 - 17:00	<u>On-board Inspection 1</u> by group Lunch	
29-Feb-16 Mon	08:00 -10:45 10:45 -13:00 13:00 - 14:00 14:00 - 14:30 14:30 -15:30 15:30 -15:45	Review of <u>Inspection 1</u> , discussion and preparation for presentations by group Presentations of the outcomes of <u>Inspection 1</u> by Group & Observations by instructors from China, Japan and New Zealand Lunch Observation from Chile Case studies Preparatory work for <u>On-board Inspection 2</u> by group	Chile New Zealand
1-Mar-16 Tue	08:00 -14:00 14:00 - 15:00 15:00 -16:30	<u>On-board Inspection 2</u> by group Lunch Review of <u>Inspection 2</u> , discussion and preparation for presentations by group	
2-Mar-16 Wed	08:30 - 10:30 10:30 -11:00 11:00 - 13:00 13:00 - 14:00 14:00 - 15:00 15:00 - 15:30	Presentations of the outcomes of <u>Inspection 2</u> by Group & Observations by instructors Coffee break Case studies Lunch Continued: Case studies RECAP of the course overall	Japan New Zealand Leader
3-Mar-16 Thu	10:15 -10: 45 12:30 -13:00	Closing Ceremony Remarks by host Authority Remarks by the leading trainer Remarks by TMOU Secretariat Awarding certificates to the participants and the trainers Lunch	

* * *

別紙 7

実船訓練船リスト

実施日：2016年2月28日（日）

グループ 1 (同行者: Mario Ramirez 氏(チリ), Hu Ronghua 氏(中国) 及び秋元文子(事務局))

Name	IMO No.	Type	GRT	Flag	Year of Build	Class	Detention
AFROESSA	9666522	Bulk Carrier	41,963	Cyprus	2014	BV	No

グループ 2 (同行者: 稲満 豊氏 (日本)、Andrew Broad 氏 (ニュージーランド))

Name	IMO No.	Type	GRT	Flag	Year of Build	Class	Detention
CMA CGA OKAPI	9189160	Container ship	16,803	United Kingdom	2000	DNV	No

実施日：2016年3月1日（火）

(同行者: 稲満 豊氏 (日本)、Andrew Broad 氏 (ニュージーランド)、Hu Ronghua 氏 (中国) 及び秋元文子(事務局))

Name	IMO No.	Type	GRT	Flag	Year of Build	Class	Detention
ARRILLAH-I	9522934	Bulk carrier	22,668	Liberia	2010	DNV	No

別紙 8

ラミレス講師（チリ）の提言（スライド一部抜粋）

- We walk through the peer to see the side shell and we found the first deficiency there: It was two plimsol marks one by BV and the other by NKK. The second was the gangway, not safe to use.
- After arrival at the Captain's office, the inspector did not explain why the captain on board our presence nor the purpose of the visit
- During inspection certificates and documents of the vessel, it was observed that there were two LL certificates. Both issued by BV. No one by NKK.
- Legal one, in force and its annual inspection performed. The other was a copy received by email.
- Told the Captain that no copies are accepted. He found the original, but, this certificate did not have the endorsement of the annual inspection.
- After those events the inspection continue as follows : Finish the papers , Bridge , FFB, Funnel, Main deck ,Bosun store, Forecastle, Steering gear , Engine room

(中略)

The following relevant items were not inspected.

Bridge: The radio was not working in the proper watch channel

Did not test the Sart, Epirb, Both Radars, Emergency lights, log books, and publications.

Main deck: Gangway watch station has not posted the security level

Bosun store plenty oil and some paints.

Did not check rescue boat, emergency generator, isolated valve.

Engine : steering whell low oil level. Did not made cross checks between ORB , Sopep, IOPP cert and log book. Water mist , Three way valve working

Others

Drill records

Sopep

Watgh schedule , deck and engine

Rest hours records

Last 10 ports of call sec level record

ANY WAY WE NEED TO KNOW THAT YOU CAN NOT SEE EVERITHING IN ONE INSPECTION DONE IN A CUUPLE OF HOURS.

DO NOT FEEL BAD ABOUT WHAT WAS NOT DONE YESTERDAY, NEXT TIME.

* * *

別紙 9

研修生の研修に対する講評

1. 座学について

Participant from Oman

Thank you. Every presentation was excellent.

Participant from Oman

Very good course.

Participant from Bahrain

- Lecturers were all excellent at very knowledgeable.
- The course material was very detailed, it requires more time.

Participant from Bahrain

I would like to thanks our Bahraini Capt. Mohamed Al Merbati also Riyadh MOU Secretariat and Tokyo MOU Secretariat, China, New Zealand and Chile.

Also a lot of thanks to the lectures.

Mr. Andrew Broad from New Zealand & Mr. Mario Ramírez from Chile & Mr. Hu Ronghua from China & Mr. Yutaka Inamitsu from Japan for the time & dates they spend it to share with us the knowledge and information also to update the PSC knowledge and information, also our maritime information I hope next time the course take more days. Thanks a lot.

Participant from Bahrain

The number of slides and length of presentation are too long. In this mission the study of cases and list of deficiency with training to find the right references related to deficiencies is the most useful.

Participant from Bahrain

The presentations are very useful and there is very important information that I will use it in conduct the port state control inspection.

2.1 実船訓練及び訓練後のレビュー

Participant from Oman

Thank for help us. Very good course.

Participant from Bahrain

Suggest to conclude the course in the following order

2 days theory, 4 training visit (onboard ship)

2 actual PSC inspections with review.

Participant from Bahrain

I hope to increase the inspection instead of 2 inspections try to make it 3 inspections.

2.2 事例研究（ケーススタディ）

Participant from Oman

Thanks.

Participant from Bahrain

The case studies help us to know how we will deal with this situation in future.

3. 研修全般

Participant from Bahrain

There is no observation, everything very good and I hope to attend other training course organize by Tokyo MOU.
