



平成23年度

「東京 MOU に隣接する PSC 地域組織への専門家派遣」

インド洋 MOU 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 23 年度の活動概要	-----	4
III	過去に実施した研修の現在までの成果	-----	6
IV	おわりに	-----	8

### 添付資料

1	南アフリカでの事前調査報告書	-----	9
2	南アフリカでの研修報告書	-----	18



## 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」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」と言います。現在18カ国・地域が加盟する東京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。

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）に肩を並べるまでになりました。また、2007年からは、毎年国際海事機関（IMO）の要請を受け、発展途上にある世界各地のPSC地域組織からの研修生を基礎研修コースに、2011年からは一般研修コースに受け入れています。

東京MOU域内の検査件数は増加する一方、検査しきれない船も依然として多く存在します。未検査の船を減らす方策のひとつとして、隣接する地域組織（インド洋や南米などのMOU）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、平成21年度から3カ年計画で実施し、今年最終年を迎えました。

## II 平成23年度の活動概要

### 1. 事前準備

- 1) 平成23年4月18～21日に韓国釜山にて開催された東京MOU・PSC委員会の際、南アフリカ共和国への専門家派遣について各国に打診したところ、豪州、チリ、香港、日本、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、豪州から2名、香港と日本から各1名、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. 南アフリカへの事前調査

- 1) 平成23年10月21～25日に、南アフリカの首都プレトリアとダーバンを訪問し、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。また事前に同意していた平成24年3月5日～16日の開催で問題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. 南アフリカ・ダーバンでの研修

- 1) 研修は平成24年3月5日～16日に開催されました。昨年度のケニア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、インド洋MOU以外からの参加者4名とインド洋MOU域内からの参加者2名、合計6名の旅費を負担してくれることになりました。参加者は合計16名で、インド洋MOU域内からは、南アフリカ7名、昨年7月インド洋MOUに加入したコモロ3名（自国費用）、ケニア1名（IMO負担）、モルジブ1名（IMO負担）、域外からは、アンゴラ1名、ブラジル1名、ブルガリア1名及びトルコ1名の計4名（IMO負担）が参加しました。
- 2) 研修準備に当たっては、過去2年間の各地（イラン、インド及びケニア）での研修結果を考慮し、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) 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く、東京MOUの専門家による研修の継続を望む声がありました。また南アフリカ参加者からは、初級者向けとともに、更に中上級者の研修を実施してほしいとの要望もありました。
- 4) 南アフリカ研修の詳細については、添付2をご覧ください。



### III 研修の成果

#### 1. 検査件数

- 1) 検査件数は、PSC の活動状況を判断する重要な指標の1つです。昨年度までに研修を実施した国の検査件数の推移は下表のとおりです。

表1 研修国の検査件数

暦年（研修実施時期）	2009	2010	2011
イラン（2009年11月）	1,055	1,124	944
インド（2010年10月）	719	650	848
ケニア（2011年2月）	98	170	258
合計	3,881	3,954	4,061

- 2) イランは、研修後の2010年に検査件数が伸びましたが、2011年は核開発に伴う制裁により入港船舶が減少し、検査件数が減少しました。一方、インド及びケニアでは、研修後、順調に検査件数が伸びました。イランの特殊事情を除けば、研修の結果、検査手法や判断基準などが徹底され、効率的なPSCが行われるようになり、検査件数が伸びたと考えています。
- 3) 研修実施国では多くの自国PSC職員が研修に参加しましたので、研修内容が徹底され、直ちに上記の成果が表れたと考えています。しかし、研修実施国以外からの参加者は、多くの場合、各国1名です。このため、研修参加者から当該国のPSC職員に研修内容が伝達され成果が現れるのには、さらに時間を要すると思われまます。

#### 2. マニュアル

- 1) 各国が異なる検査手法や判断基準でPSCを行えば、不公平が生じます。このため、東京MOUではPSCマニュアルを整備し、かつ、年2回最新の技術情報等を取り入れるための見直しを行っています。また、マニュアルの内容は、研修によりPSC職員に徹底しています。
- 2) インド洋MOUでは、一応、東京MOUのマニュアルを参考としたマニュアルが整備されていましたが、しかし、研修に参加した多くのPSC職員がその存在を認識しておらず、個人の知識や経験に基づくPSCが行われていることが研修を通じて判明しました。
- 3) このため、不必要な航行停止処分を科す、PSCに多くの時間が費やされるなどの弊害が生じていました。このような状況を踏まえ、研修ではマニュアルの重要性を説き、周知を図りました。また、インド洋MOU事務局にはマニュアルを適切に見直し周知を図ることを要請しました。

### 3. その他

- 1) 東京 MOU 域内の研修に比べ、研修参加者のレベルには大きなバラつきがあり相当レベルの低い参加者もいました。このため、実際の欠陥状況の写真等を多用し、分かりやすい講義としました。また、研修参加者が少人数で議論するケーススタディーも多く取り入れ、できる限り研修参加者が落ちこぼれないようにしました。このような研修ノウハウは、今後の PSC 途上国支援に役立つものと考えています。
- 2) 研修では技術的講義のみではなく、情報公開の重要性も説きました。例えば、航行停止処分船の情報を公開すれば荷主や用船者などが悪質な船を使わないような効果も見込め、サブスタンダード船の排除に貢献することなどです。因みに、東京 MOU では、すでに、航行停止処分船リストや悪質船リストなどをウェブサイトで公表しています。これを受け、イランは研修後、航行停止処分船のリストを公表するようになりました。
- 3) 国際海事機関（IMO）が本件研修に関心を持ち、有用性を認め、2011年2月のケニア及び2012年3月南アフリカでの研修への参加者数名に対し、研修参加旅費を負担するようになりました。IMO は、PSC が強い公権力の行使になるにもかかわらず適切な行使を教える研修の機会が少ないとの認識から、このような支援を実施したと考えています。

#### IV おわりに

1. 3年間に亘り、インド洋 MOU 地域に東京 MOU 加盟国・地域から専門家を派遣し研修を行ってきました。研修を行った国では、研修後に検査件数が増加するなどの成果があり、研修が効果的に行われたと考えています。
2. 今後は、インド洋 MOU 各国が研修の重要性を認識し、独自の研修を企画立案することを期待しています。当財団としては、今後もインド洋 MOU 各国の検査データ等をフォローし、研修成果の把握に努めたいと思います。また、次のような協力も行っていきたいと考えています。
  - 1) 東京 MOU が年 2 回行っているマニュアルの見直し情報等をインド洋 MOU 事務局に逐次連絡する。
  - 2) 研修を企画立案するに際して、必要ならば、当財団が有する研修ノウハウを提供する。
  - 3) 研修実施に際して、必要ならば、専門家を派遣する。
3. 国際海事機関（IMO）の費用負担により本事業の研修に参加した他地域 MOU の PSC 職員からは、PSC に関する研修がないため他地域でも同様の研修を行ってほしいとの多くの要望を受けました。当財団としては、来年度から東京 MOU に隣接する南米 MOU での研修を計画しています。また、IMO は、世界的に見て PSC に関する研修が少ないため、東京 MOU の研修に関心を持っており、連携して行いたいとしています。
4. 当財団は、1994 年設立以来、東京 MOU 域内の途上国の PSC 能力向上のために研修を行っており、PSC 研修に関する多くのノウハウを有していますが、本事業により更に多くのノウハウを得ることができました。今後、これを活用し、かつ、IMO との連携も考え、東京 MOU 域内及び他地域 MOU での研修の充実に貢献していきたいです。
5. 最後に、当事業を支援していただいた日本財団、専門家を派遣していただいた豪州、チリ、香港、日本及び韓国の各国政府機関、寸暇を惜しんでの教材作成、魅力的な講義にするための努力を惜しまなかった講師の方々に感謝と敬意を申し上げます。

## 添付 1

### 南アフリカの事前調査報告書

#### 現地日程表

日	項目	場所
2011年10月19日(水)～ 10月20日(木)	移動（東京～香港～ヨハネスブルグ～プレトリア）	
2011年10月21日（金）	南アフリカ海事局(South African Maritime Safety Authority, 略称 SAMSA) 訪問(出席者名簿は別紙) 南アでの研修計画打ち合わせ	SAMSA (プレトリア)
2011年10月22日（土）	資料整理・準備	
2011年10月23日（日）	移動（プレトリア～ヨハネスブルグ～ダーバン）	
2011年10月24日（月）	ダーバンの研修計画打ち合わせ 研修会場、宿舎等現地調査	SAMSA ダーバン海事事務所
2011年10月25日（火）	ダーバン港視察	
2011年10月26日（水）	移動（ダーバン～ヨハネスブルグ～香港～成田 27日着）	

## 1. 調査場所

プレトリア（南アフリカ海事局）

ダーバン（ケニア海事局、港湾施設、研修施設、市内宿泊施設等）

## 2. 現地調査派遣者

岡田 光豊 財団法人 東京エムオウユウ事務局 顧問

秋元 文子 財団法人 東京エムオウユウ事務局 業務課長

## 3. 調査概要

### 3.1 南アフリカ海事局（SAMSA）との会議（10月21日）

Francis Chilalika 地域統括課長（Regional Manager (Inland)）等と会議を持った。プレトリアの SAMSA には約 50 人が勤務しているとのことだった。まず同課長から、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は歓迎するとの謝辞が述べられた。そのあと、東京エムオウユウ事務局が東京エムオウユウの活動状況・技術協力プログラムを紹介し、イラン・インド・ケニアでの研修の概要を説明した。

Chilalika 地域統括課長は 2009 年のイランでのトレーニングに南アフリカ代表として参加したので、話は順調に進んだ。事前に送ってあった計画表に基づき、Chilalika 課長から以下の事項の報告を受けた。

#### 3.1.1 参加国・参加者数

- ① ダーバン研修への参加者数は、現時点では分からないが南アからは 4 - 5 名を予定している。
- ② 南ア以外からの参加国は未定だが、9月にインドのゴア行われたインド洋の PSC 委員会会議では、各国は前向きな姿勢を示した。
- ③ インド洋 MOU の事務局長からの最新情報では、IMO は、ダーバン研修へも、2011 年 3 月のケニア研修と同様に他地域からの参加者への費用負担を前向きに検討している。
- ④ 西中央アフリカ MOU（ABUJA MOU）が参加の希望を表明している。南アフリカは ABUJA MOU に署名をしているので（受諾は未）、支援したい。IMO に資金援助を要請するようインド洋 MOU 事務局に更に働きかける予定である。

#### 3.1.2 時間割

##### 座学（1週目）

- ① 案の通りでよい。研修初日には海事局の最高責任者（CEO）が祝辞を述べる予定である。

## 実船訓練 (2 週目)

- ① 2 週目の実船訓練も案のとおりでよい
- ② ダーバンは南アで最も入港隻数が多い港であり、実習船の確保には数、船種とも問題がない (2011 年上半期ダーバンへの入港実績下記 3.6③参照)。
- ③ 事務局は、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 SAMSA の PSC 官を最低 1 名配置し、その PSC 官が PSC を行い、専門家は彼らの PSC を観察し、PSC の後、参加者を交えグループ毎に討議する方法を取ることを説明した。
- ④ 研修参加人数が予定の 20 名を超えた場合、Virtual PSC を行う。
- ⑤ 事例研究も行う。

### 3.1.3 費用分担

Chilalika 地域統括課長は、南ア海事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、スポンサーなどを記したバナー
- ② 研修施設にかかる費用
- ③ 資料作成 (コピー、バインダー等)
- ④ 1 日 2 回のコーヒーブレイク
- ⑤ 実船訓練の移動費
- ⑥ 研修生および講師用ヘルメット、ボイラーズーツ、安全靴、軍手

## 3.2 ダーバン海事事務所との打ち合わせ (10 月 24 日)

3.2.1 Saroor Ali ダーバン海事事務所長、Chilalika 地域統括課長及び Nthabiseng Tema 渉外イベント担当課長と面談した。ここでは、実際の研修施設やに必要な機材等、実務的な話題が中心だった。Ali 課長も 2009 年のイランでのトレーニングに参加しているので、話し合いは順調に進み、以下の事項を双方で合意した。

- ① 研修施設と宿泊施設は同じところにする。
- ② 研修・宿泊施設は治安が良く、実船訓練にアクセスのよい場所とする。またインターネットへのアクセスや、夕食等を調達しやすい地区にあることも考慮する。
- ③ 最終的には、ホスト国である SAMSA が場所を決める。
- ④ ISPS コードの影響で、港への出入りは大変厳しいので、SAMSA は書類等作成のために、専門家及び研修員の個人データを余裕を持って事前入手したい。

### 3.2.2 研修候補施設の視察

Nthabaseng 課長の先導で、3 つのホテルを視察した。

- ① Blue Water Hotel (Durban Central)
- ② Riverside Hotel & Spa (North Coast)

③ The View Boutique Hotel & Spa (South Coast)

Tema 課長によれば、②の Riverside Hotel & Spa は港へのアクセスもよく、施設も充実しているの、最有力地であるとのことであった。

3.3 ダーバン港視察（10月25日）

- ① ダーバン港を訪問した。ダーバン港の広さは1850ヘクタールで、コンテナ専用ターミナル、自動車専用ターミナル、客船専用ターミナル、砂糖専用ターミナルなどを備え、59のバースを持つ巨大で忙しい港である。港は24時間稼働であり、当日も各ターミナルに船が入港していた。
- ② ダーバン港港湾局はTRANSNETという組織が管理している。安全環境課長のSenjyo Sen氏を表敬訪問し、実船訓練の際の便宜供与を求めた。

3.4 南アフリカにおける検査体制及び検査実績は以下の通りである。

- ① PSC官は旗国検査官と兼務であり、現在14名いる。
- ② 過去3年の検査実績は以下の通りである。

西暦	検査件数	欠陥隻数	欠陥数	航行停止処分数	航行停止処分率
2008	632	114	326	8	1.27%
2009	321	72	252	3	0.93%
2010	234	59	423	13	5.56%

- ③ 2011年上半期のダーバン港への商船の入港隻数は（自国籍船を除く）は以下の通りである。南ア入港外国船舶の33%がダーバンへ入港している。

Port of call	Ship calls (number)	
	Apr - June	Jul - Sep
Richard Bay	446	451
<b>Durban</b>	<b>1,108</b>	<b>1,082</b>
East London	76	85
Ngqura	96	99
Port Elisabeth	296	327
Mossel Bay	324	439
Cape Town	819	648
Suldanha	132	127
<b>Total</b>	<b>3,297</b>	<b>3,268</b>

- ④ 2011年の1～3月のダーバン港入港は1,035隻である（研修開催予定月の3月は360隻）。

### 3.5 南アフリカ・ダーバンの一般情報

- ① ダーバンはヨハネスブルグ、ケープタウンの次ぐ国内第三番目の大きさの町である。ダーバン港はアフリカ最大で、世界9番目の規模を誇る。歴史も古くヴァスコダ・ガマが1497年に寄港したという記録が残っている。
- ② ダーバン中心部は歩いて回れる距離であるが、治安上車での移動は必須である。平成23年10月末現在、外務省より、「十分注意してください」が継続して発出されている。ホテルに頼むと、信頼のおけるタクシー会社の車を手配してくれる。料金は近距離でも1,300円程度からと高い。移動地区間で料金が設定されているようだ。流しのタクシーを拾うのは不可能。
- ③ ダーバンの3月の最高気温は27.7度、最低は20.2度と過ごしやすい。
- ④ インド系住民が多い。サトウキビ畑の労働者として強制移住させられたインド人子孫。

\* \* \*



南アフリカ海事局プレトリア本部にて会合



同会合出席者



南アフリカ海事局プレトリア本部



ダーバン海事事務所との打ち合わせ



研修施設候補ホテル併設 Conference Centre



研修施設候補ホテル視察



研修施設候補ホテル客室



ダーバン港



ダーバン港



ダーバン港



ダーバン港



ダーバン市街



ダーバン市街

## 別紙

### プレトリアでのミーティング出席者名簿

- Mr. Francis Chilaloika, Regional Manager (Inland) : Center for Ships, South African Maritime Safety Authority (SAMSA)
- Mr. John Phiri, Training and Development Specialist, SAMSA
- Mr. Pieace K Mooketsi, Register of Seafarers, SAMSA
- Mr. Siphon J Mbatha, Head: Maritime Legislation, Center for Policy and Regulatory Affairs, SAMSA
- Mr. Khakhathi Munyai, Business Analysis, SAMSA

### ダーバンでのミーティング出席者名簿

- Capt. Saroor Ali, Regional Manager (East Coast), SAMSA
- Ms. Nthabiseng Tema, Senior Manager: Brand and Events, SAMSA
- Mr. Francis Chilaloika, Regional Manager (Inland) : Center for Ships, SAMSA

\* \* \*

## 添付 2

### 南アフリカでの研修報告書

現地日程表

日	行動	場所
2012年3月3日(土) 2012年3月4日(日)	移動(成田空港～香港～ヨハ ネスブルグ～ダーバン)	
2012年3月5日(月)	● 開講式 ● PSCに関する座学研修	リバーサイドホテル会議室
2012年3月6日(火)～ 2012年3月9日(金)	PSCに関する座学研修	リバーサイドホテル会議室
2012年3月10日(土)	市内観光	
2012年3月11日(日)	休日	
2012年3月12日(月)	PSCに関する座学研修	リバーサイドホテル会議室
2012年3月13日(火)	PSC実船訓練(計4隻)及び 実習に関する討論等	ダーバン港
2012年3月14日(水)	● PSC実船訓練の内容の発 表及び講師の講評 ● ケーススタディ等	リバーサイドホテル会議室
2012年3月15日(木)	PSCに関する座学研修	リバーサイドホテル会議室
2012年3月16日(金)	● 講評 ● 閉講式	リバーサイドホテル会議室
2012年3月17日(土)	移動(ダーバン～ヨハネスブル グ～香港～羽田空港)	

1. 現地派遣者（敬称略）

講師

- 1) Carlo Di Meglio, Principal Regional Port Marine Surveyor, Maritime Operations – West, Maritime Operations Division, Australian Maritime Safety Authority (AMSA)
- 2) Glenn Howarth, Senior Marine Surveyor & ISM Auditor, Maritime Operations – North, Maritime Operations Division, AMSA
- 3) Leung Fuk-pui, Surveyor of Ships, Hong Kong Marine Department, Hong Kong, China
- 4) 遠藤 敏明 国土交通省 東北運輸局 海上安全環境部 次席外国船舶監督官  
コーディネーター
- 1) 秋元 文子 財団法人 東京エムオウユウ事務局（事務局） 業務課長

2. 日程

2.1 開講式

- a) 2012年3月5日（月）午前9時より、ダーバンのリバーサイドホテル会議室にて開講式が開催された。最初に南アフリカ海運局(South African Maritime Safety Administration, 以下 SAMSA)を代表して、地域統括課長の Francis Chilalika 氏から祝辞をいただいた。引き続き、東京エムオウユウ事務局秋元文子が自己紹介をし、事務局長挨拶を代読した。事務局挨拶は別紙 1 のとおりである。
- b) 次に、Carlo de Meglio 氏（AMSA）が講師陣を代表し挨拶を行った。その中で、Di Meglio 氏は今回のコースを参加者、講師共に”Challenging and Rewarding”にしたいと強調した。Di Meglio 氏のスピーチは別紙 2 のとおりである。
- c) その後、講師及び研修参加者が自己紹介を行った。
- d) 引き続き Chilalika 氏が南アフリカの PSC に関するプレゼンテーションを行った。

2.2 研修参加者及び国際海事機関（IMO）の資金援助

研修参加者は計 16 名で、南アフリカからは 7 名で、昨年 7 月にインド洋 MOU に加入したばかりのコモロは自国費用で 3 名を参加させた。残り 6 名に関しては、IMO が、パリと東京 MOU を除く世界 7 つの MOU（インド洋 MOU を含む）からそれぞれ 1 名若しくは 2 名ずつ招へいし、参加費用を負担した。6 名の内訳は、以下の通りである。

アンゴラ（Abuja MOU）1 名

ブラジル（Acuerdo Viña Del Mar Agreement）1 名

ブルガリア (Black Sea MOU) 1名

モルジブ及びケニア各1名 (Indian Ocean MOU) 計2名

トルコ (Mediterranean MOU) 1名

Caribbean MOU のグレナダから1名、Riyadh MOU のオマーンから1名が参加する予定であったが、参加はなかった。

全参加者リストは、別紙3の通りである。

## 2.3 座学研修

### ① 時間割

開講式の後、事務局と南アフリカ海運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4とした。机の配置はコの字型で準備された。

### ② 各種アレンジ

- a) 教室には、海上人命安全条約(SOLAS)、海洋汚染防止条約 (MARPOL) 等が置かれ、研修生が随時参照できるようにした。
- b) 研修参加者と講師には、事前に事務局から南アフリカ海運局へ送付した全教材が印刷されて配布された。全教材は最終日に USB メモリースティックに収納して希望者に配られた。
- c) 研修参加者と講師に、インド洋 MOU の最新 PSC マニュアルが電子ファイルで配られた。
- d) 講師陣の提案により、講義中に語学力等のため質問しづらい参加者のために、掲示板に大判の白紙を用意し、参加者が随時質問を書けるようにした。講師陣は休憩時間等にその解答を見出し、全員の前で発表した。

### ③ 講義内容

#### 1日目 (3月5日 月曜日)

2.1に記載された開講関連の行事が終わった後、昼食をはさみ、秋元文子(事務局)が、東京エムオウユウの活動に関するプレゼンテーションを行った。

その後、Carlo Di Meglio氏 (AMSA) が、SOLAS、MARPOL、Load Line、STCW の PSC 関連条約の概要に関する講義を行った。

休憩をはさみ、Glenn Howarth氏 (AMSA) が、PSC 手順書 (IMO 決議 A.1052 (27)) の講義を行った。講義ばかりでは飽きるだろうと、再び休憩をはさみ、Carlo Di Meglio氏

(AMSA) が、救命艇の欠陥写真を用い、各参加者に、どういった処置を取るかを問う演習を行った。

その後、Carlo Di Meglio 氏による、ILO 2006 年海事労働条約の講義が行われた。

授業終了後 Carlo Di Meglio 氏から、コの字型の机配列では講義が講師の一方通行となりがちで、研修生同士の議論もしにくいとの意見があり、参加者が 4 つのグループに分かれて着席するよう机の配置を変えた。

## 2 日目 (3 月 6 日 火曜日)

講義開始前、Carlo Di Meglio 氏が参加者ひとりひとりに前日の講義・演習で最も印象に残ったものを尋ねた。Di Meglio 氏は適宜参加者の解答を補足しながら、各参加者の理解度を把握した。

引き続き、Carlo Di Meglio 氏が以下の講義及び事例研究（ケーススタディ）を行った。

- SOLAS 第 I 章（一般規定）

ケーススタディでは、講師対参加者、参加者同士の議論が活発に行われた。

休憩をはさみ、Glenn Howarth 氏(AMSA)が予定にはなかった「欠陥の書き方(deficiency writing)」の講義をした。AMSA で昨年 10 月に開かれたワークショップの際用いられたプレゼンテーションが行われ、その中で、欠陥を記述する際は、「条約の言葉を引用すること」「具体的に、正確に、簡潔に書くこと」などが強調された。

その後、数枚の、欠陥個所の写真を見せ、グループ毎に、欠陥、処置コードを書き発表した。欠陥コードと、該当する条約の根拠条文のリストが配布されていなかったため、東京エムオウユウの PSC マニュアルの該当部分を配布するよう手配した。

次に、Carlo Di Meglio 氏が、以下の講義を行った。

- SOLAS 第 II-1 章 構造（構造、区画及び復元性並びに機関及び電気設備）

午後、当初の時間割通り、遠藤敏明氏（国土交通省）が、以下の講義を行った。

- SOLAS 第 III 章 救命設備
- 同第 IV 章 無線通信
- 同第 V 章 航行の安全

この後、AMSA が所有する、ある救命艇落下事故と救命艇離脱装置の仕組みを示すビデオ

とアニメーションを上映した。

### 3日目 (3月7日 水曜日)

講義開始前、Carlo Di Meglio 氏が参加者全員に前日の講義・演習で最も印象に残ったものを尋ねた。

その後、Glenn Howarth 氏が以下の講義を行った。

- 同章第 II-2 章構造 (防火並びに火災探知及び消火)

休憩をはさみ、上記に関するケーススタディを行った。防火機器に関する欠陥写真を一枚見せ、グループ毎に、欠陥コード、欠陥、措置コード、根拠条文の箇所を大判の白紙に書かせ、壁に貼り、発表する演習だった。それぞれのグループが書いたものに関して、Carlo Di Meglio 氏が講評した。

次に Glenn Howarth 氏が以下の講義を行った。

- 操作要件 (Operational Requirements)

昼食後、4枚の欠陥個所の写真を見せ、それぞれに対し、欠陥コード、欠陥、措置コードをグループ毎に書く演習を Carlo Di Meglio 氏指導の下、再び行った。通常の発表では新鮮味に欠けると、Carlo Di Meglio 氏の提案により、1グループに限り、役割演習(ロールプレイ)が行われることになった。参加者代表が PSC 官、Carlo Di Meglio 氏が船長をそれぞれ演じ、指摘した欠陥を、どう船長に納得してもらうかの演習が和やかな雰囲気の中で行われた。この演習は”good show”と特に研修生に好評であった。

休憩の後、Carlo Di Meglio 氏が、関連ケーススタディを含めながら以下の講義を行った。

- 同第 IX 章及び ISM コード 船舶の安全運航の管理及び国際管理コード

再度の休憩後、Glenn Howarth 氏が昨年の AMSA のワークショップで行ったという、船主・代行機関からの”PSC Deficiency Appeal”を避けるための注意事項の講義があった。Howarth 氏は、あいまいな欠陥の記述や不適切な処置コードの振り方は訴訟(appeal)につながることを強調し、また証拠を残すための写真の重要性も訴えた。

### 4日目 (3月8日 木曜日)

開始前、より効率的に授業が進むよう、また新鮮さを保つため、講師陣は着席グループ入れ替えを行った。

講義開始前、恒例の、参加者がそれぞれ前日の講義・演習で最も印象に残った箇所を言うセッションがあった。

次に、遠藤敏明氏（国土交通省）が、以下の講義を行った。

- 同 X1-2 章及び ISPS コード 海上の安全性を高めるための特別措置第 2 規則及び国際保安コード

引き続き、遠藤氏が、所属する東北運輸局管内での津波の被害の写真を見せ、参加者は熱心に見入っていた。また遠藤氏から、各国からの、被害に対する支援に対して謝辞が述べられた。

上記が予定より早く終わったため、参加者が、あらかじめ白紙に書いて掲げた質問（上記②d）参照）に答える時間とした。書かれた複数の質問に対して、講師は用意した解答を説明した。その中には、「カメラの重要性は理解したが、タンカーでカメラは使えるか」といった質問もあった。

次に AMSA が主導となり、3 枚の欠陥個所の写真（救命艇、非常用消火ポンプ及び救命艇エンジン）を見せ、グループ毎に欠陥コード、欠陥、措置コードを書く演習を行った。実際同様の欠陥を、オーストラリアにおける自国籍船の PSC で指摘を受けた参加者がいて、机上演習にととまらず、白熱した議論が続いた。

昼食後も、上記演習は続いた。

次に、Carlo Di Meglio 氏が、以下の講義及び関連ケーススタディ(1 件)を行った。

- 満載喫水線に関する国際条約 (Load Line)

引き続き、Glenn Howarth が、以下の講義を行った。

- 1978 年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約 (STCW)

STCW の講義が予定より早く終わったため、Howarth 氏は、SOLAS 第 II 章、III 章、V 章のケーススタディを行った。

まだ時間があったので、Glenn Howarth 氏より、AMSA が推奨する、Detention Report の書き方について参考講義があった。

## 5 日目 (3 月 9 日 金曜日)

講義前に、各研修生が昨日の講義で最も役に立ったことを発表したあと、遠藤敏明氏が、

以下の講義を行った。この日の時間割は、翌週の実船訓練を意識したものとした。

- PSC の手順(PSC procedures)

実際の PSC の手順を、写真を交えながら、説明した。

引き続き、AMSA による、欠陥個所の写真（旅客船の厨房を改造してしまった例）を見せ、各参加者に対処法を問いかけた。

続いて、秋元文子（事務局）が、以下の講義を行った。

- 船主・旗国等からのアペール（不服申し立て）への対応及び PSC 職員の責任(Appeal procedures and Code of Good Practice)

AMSA 講師は、上記事務局講義関連として、実際 AMSA が訴えられた事例（ECDIS: 電子海図情報表示装置の欠陥）を紹介し、慎重な PSC 実施のため、以下を強調した。

1. まず根拠条約を参照する。
2. 自信がなければ、欠陥の記述を避ける。
3. 技術者の同僚、上司等に相談する。

AMSA 両講師は引き続き、数枚の欠陥個所の写真を使い議論の時間とした。

昼食をはさみ、AMSA 両講師による演習が行われた。その演習とは、あるサブスタンダード船の 11 か所の欠陥の写真を見せ、PSC の手順に従って、それぞれの欠陥及び措置コードをグループ毎に書かせるというものであった。

これが 1 週目の最後の演習となった。この類の演習は何度か実施したが、Carlo Di Meglio 氏は始終、判断に正しい若しくは正しくない(right or wrong)の明確な基準はなく、その都度状況に応じて、臨機応変に冷静に”professional judgment”を駆使することを強調していた。

## 6 日目（3 月 12 日 月曜日）

実船訓練を翌日に控え、講師陣はあらかじめ研修生を、各自の知識・経験を踏まえ 4 グループに分けてあったので、研修生はそのグループ毎に着席した。

講義開始前、Carlo Di Meglio 氏が参加者ひとりひとりに前週の講義・演習で最も印象に残ったものを尋ねたところ、欠陥を書く演習が興味深かったという声が多かった。

続いて、SAMSA 担当者より、翌日 4 隻の確保は可能で、それぞれの船種などの発表があった。各グループが興味のある船を選ぶ方式を取った。

引き続き業務の都合上、この日から講師チームに参加した Leung Fuk-pui 氏（香港）が、以下の講義及びケーススタディを行った。

- MARPOL 付属書 I 油による汚染の防止のための規則

休憩をはさみ、同氏による以下の講義が行われた。

- MARPOL 付属書 II ばら積みの有害液体物質による汚染の防止のための規則
- 同付属書 III 容器への収納の状態で海上において運送される有害物質
- 同付属書 IV 船舶からの汚水による汚染の防止のための規則
- 同付属書 V 船舶からの廃物による汚染の防止のための規則

昼食をはさみ、同氏による同付属書 IV 及び VI のケーススタディが行われた。南アフリカは、両付属書を批准していないのでこれらに関連した PSC を行う権限がなく、そのせいか、研修生の大半を占める南アフリカからの参加者のこれらのケーススタディへの関心はあまり高くないように見受けられた。

引き続き同氏による以下の講義が行われた。

- 2001 年の船舶の有害な防汚方法の規制に関する国際条約（AFS 条約）

#### ④ 座学研修中の状況と課題

##### a) 研修参加者

##### i. SAMSA からの参加者（7 名）

SAMSA では PSC 官の資格として、船長、機関長、一等航海士、若しくは二等機関士の資格保有者若しくは経験者であることを課している。SAMSA からの参加者は全員、いずれかの資格を満たしていた。また 2011 年 10 月に SAMSA が開催したケープタウンでの PSC 基礎研修を全員が受講していた。参加者 7 名の内ケープタウンでの基礎研修に参加できなかった職員 1 名は、東京エムオウユウの一般研修に 2011 年に自国費用で参加させた。

##### ii インド洋域内で自国費用参加した参加者（3 名）

コモロ（2011 年 7 月にインド洋 MOU に加入）からは 3 人の参加があった。2 名はコモロ国籍、1 名はエジプト国籍で、コモロでの PSC 発展・整備を請け負っているドバイの企業からは参加であった。コモロ国籍 2 名は PSC の経験が皆無に等しく、一方エジプト国籍の参加者に関しては、船長の資格を

持つものの、PSC の経験が乏しいとの印象を受けた。

iii IMO 招へい者 (6名)

6名の全体的特徴として、船の知識は持ち合わせているものの、PSC の経験が乏しい印象を受けた。全員が PSC に特定したトレーニングを受けるのが初めてであり、今回の研修に対する期待度は高かった。

iv SAMSA 参加者とそれ以外の参加者との知識・経験のレベルの差が大きいのが最大の特徴だった。しかし、それが座学の進行を大きく妨げるものではなく、それぞれが自分のレベルに合う方法で能動的に参加しているように見受けられた。

b) 講師の工夫

i 経験・レベルの相違への配慮

SAMSA 参加者のペースで座学が進みがちになりそうだったため、講師陣は質問用紙を用意した (上記②d) 参照)。

ii 教材

予定より早く講義が終わると、特に AMSA の講師 2 名は手持ちの教材を工夫して、ケーススタディ等実践的な演習を臨機応変に行った。欠陥事例の写真やビデオを準備していたので、臨機応変に教材とすることができた。また数回行った「欠陥事項の書き方」演習は参加者の好評を得た。

iii 前日の復習

毎日講義開始前、Carlo Di Meglio 氏が参加者各々に前日の講義・演習で最も印象に残ったものを尋ねた。これは参加者の知識の定着に効果的だったようだ。

iv 講師ミーティング

一日の講義終了後、講師陣と事務局は毎日 30 分程度のミーティングをし、互いに把握した各研修生の経験やレベルの情報交換や、反省点などを話し合い、翌日の講義に生かすようにした。

v 対話形式

講師陣は、常に対話形式の活発な授業をするよう心がけた。実行に当たり、講師の語学力の足りない部分は、AMSA 講師が補佐した。

## 2.4 実地研修

### 実船訓練実施要領

①3月12日（月）の講義終了後、翌3月13日（火）に実施予定の第1回実船訓練の実施要領について、ダーバン海事事務所との打ち合わせ内容を踏まえ、講師を代表して Di Meglio 氏が下記の通り説明した。

- a) 実習船計4隻の確保が可能。参加者は4名ずつ4グループ（SAMSAのPSC官を1-2名を含む）に分かれ、講師は各グループにそれぞれ入る。
- b) 講師や南アフリカ以外の参加者は、南アフリカ国内でPSCを行う権限がないため、SAMSAのPSC官のPSCを観察するのみとし、気付いた点は訓練終了後の討論会で指摘する。
- c) PSC後はグループ毎にレビューを行い、実習中の疑問等を解決する。
- d) 実習の翌日、グループ毎に、PSCの手順に沿って詳しい発表を行う。そのため、あらゆる箇所の写真を取ることが必須。
- e) カメラはSAMSA職員1名が持参し、グループを代表して撮影する。

② 上記の説明の後、Di Meglio氏は、実際のPSCの手順（事前に収集すべき情報、乗船前にチェックするポイント、乗船後のPSCの標準的手順等）を参加者とのやりとりを通じて参加者に確認させた。また前週の講義で触れた”professional judgment”を使うように念を押した。この手順の確認は、実船訓練の際も役立ったと参加者には好評であった。

### 7日目 実船訓練（3月13日 火曜日）

#### ① 実船訓練

4グループが、それぞれの船で実船訓練を行った。実習船の詳細は別紙5の通りである。各グループにはSAMSAで使用しているPSCのノート（チェックすべき証書類などが記載されている）の写しが事前に配られた。

秋元文子（事務局）はLeung講師（香港）とともに、woodchip carrierのPSCに立ち合ったが、SAMSA職員（1名）がPSC経験のごく少ない他の参加者に丁寧に説明しながらPSCを行ったため、メンテナンスが行き届いた船であったにもかかわらず、PSCに5時間以上も要した。

#### ② 実習のレビュー

下船後の各グループはホテルに戻り、担当講師とともに、実習の内容を振り返った。また翌日のプレゼンテーションも作成し始めた。

## 8日目 実船訓練に対する考察 (3月15日 水曜日)

### ① 研修生による実習内容の発表

8時30分から9時30分までの間、研修生は実習グループ毎に実習内容をパワーポイント等で作成した。10時から各グループ代表者が、実際行ったPSCの手順に従い、写真を用いながら、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。その後、取った措置が適切なものであったかについて、全参加者が討議した。講師陣は討論を促し、助言や示唆を与え、それぞれの意見に対し講評した。

### ② 講師による講評

4グループ発表後、講師陣がそれぞれ講評をした。最後に Carlo Di Meglio 氏は講師を代表し、PSCの範疇である個所・分野のみを”professional judgment”でチェックすること（旗国検査との違いを説明）、気付いた点は全てメモし、船長との面談の際、全てを船長と共に吟味した後、最終的に FORM B（欠陥を記入するフォーム）に記入することが大事であることを訴えた。

### ③ 翌日の使い方

講師チームは全体的な傾向として、SAMSA参加者を含め、FORM Bの書き方を熟知していないことを指摘し、翌日再度実船訓練をするよりも、教室でFORM Bの書き方の演習をしたほうがいいのではないかと提案した。

参加者間で様々な意見が交わされた。一部の参加者は、再度の訪船を希望したが、他方、PSCでの見出した欠陥を実際にFORM Bに反映させる訓練のほうが大事との声もあった。ケーススタディを所望する声もあった。

また、SAMSA参加者からは、経験の乏しいタンカーや旅客船のPSCの概要を教えてほしいとの声があった。

意見を求められた事務局は、参加者の役に立つように使うのが一番効果的と述べた。

以上の意見を踏まえ、翌日を以下のように使うことで講師、参加者、事務局が一致した。

- AMSAのワークショップで使用した、タンカーと旅客船のPSCの教材を用いたプレゼンテーション
- 欠陥個所の書き方の演習。全員が同じ教材を用い、欠陥コード、欠陥、措置コード、根拠条約を書く。講師陣が話し合いで最優秀者を決める。

## 9 日目 室内演習 (3 月 15 日 木曜日)

まず、Carlo Di Meglio 氏による、前々日の実船訓練と前日のプレゼンテーションについて、最も印象に残っていることを聞く恒例のセッションが取り行われた。ほぼ全員が、日頃の自身の PSC を客観視出来、貴重な経験であったと語った。

### ① 客船の PSC

Glenn Howarth 氏は、旅客船の PSC のプレゼンテーションを行った。Carlo Di Meglio 氏は客船の船長経験者のため、Howarth 氏のプレゼンテーションを適宜補った。旅客船が頻繁に寄港するモルジブからの参加者の質問が活発だった。

### ② Deficiency Writing の復習

- 休憩をはさみ、午後からの「欠陥事項記入コンテスト」に備え、前週に行った”Deficiency Writing”のプレゼンテーションの重要部分（良い例・悪い例）を Glenn Howarth 氏が再度紹介した。”What”, “Where”, “Condition”を具体的に且つ簡潔に書く必要性を強調した。また、欠陥の記述にあたっては、条約の言葉を極力引用するよう再度念を押しした。
- 昼食をはさみ、引き続き、Glenn Howarth 氏が、4 枚の欠陥個所の写真を見せ、グループ毎に、欠陥コード、欠陥、措置コードを書かせ、討論をリードした。

### ③ タンカーの PSC

Glenn Howarth 氏(AMSA)が、タンカーの PSC に関するプレゼンテーションとした。SAMSА 参加者の中には、タンカー乗船経験者が 2 名おり、詳しい構造等に関しては彼らの助言を仰いだ。

### ④ Deficiency Writing コンテスト

- 消火装置機器(Fire Fighting Equipment and Appliances)に関する欠陥写真（デッキ上の消防主管から枝管が破損している画像）1 枚を見せ、各自に、欠陥コード、欠陥、処置コード、根拠条文を書かせるコンテストを実施した。
- 全員から回答回収後、講師陣が協議して、最優秀作品を選定した。
- 最優秀作品の発表の前に、全員の回答を講師陣が回答者の名前を伏せて読み上げ、それぞれにつきコメントした。
- 回答の中には、操作用件 (Operational Requirements) の欠陥としたもの、最初に欠

陥コードを書いていないもの、措置コードのないもの、措置コードを 99 としておきながら、具体的な処置に関する記述がないもの、不適切な略語（例: in way of を I/W と記述）を用いたもの等があった。

- 講師陣の話し合いの結果、ケニアからの参加者、Dave N. Muli 氏が最優秀賞を獲得し、SAMSA のダーバン海事局長の Saroor Ali 氏より、賞品を受け取った。

#### 10 日目講評及び閉講式（3 月 16 日 金曜日）

##### ① 参加者・講師・事務局の講評

Carlo Di Meglio 氏の司会の下、参加者、講師、事務局がそれぞれ 2 週間を振り返った。参加者は一様に有意義な研修だったと述べ、講師陣の尽力により、活発な授業が展開されたことに対し感謝の辞を述べた。講師もそれぞれ、やり甲斐のある 2 週間だったと述べた。事務局は、講師の尽力に感謝し、また参加者に対しては、研修で得た知識・経験を同僚に伝えてほしいと述べた。

##### ② 閉講式

その後、閉講式と修了証書授与式が開催された。ダーバン海事局を代表して海事局長の Saroor Ali 氏から閉会の挨拶があった。その後講師を代表して遠藤敏明氏（国土交通省）が挨拶を行った。引き続き、Ali 氏による各研修生への修了証書の手交が行われた。2 週間に亘る研修はこれで幕を閉じた。

#### 2.5 研修全体を振り返って

##### ① 南アフリカにおける PSC 制度

この 3 年間、インド洋 MOU 地域 4 カ国で研修を実施したが、4 カ国中では南アフリカが最も PSC 制度が整っているように見受けられた。SAMSA には PSC に持参する専用のノートがあり、チェックすべき証書類のリストを始め、欠陥コード（但し根拠条文の記述はない）、FORM A 及び B が含まれていた。インドで見られたような、PSC マニュアルを見たことすらない者は皆無であった。座学・実船訓練を通じて観察したところ、PSC の標準的手順は全員が踏んでいた。参加者は国内の初級研修を終えているだけあって、PSC の知識・経験も豊富であった。しかし、講師陣は、基礎的知識に欠けている職員が存在することを指摘した。具体的には、ハードウェアの欠陥を ISM コード（国際安全管理コード）の欠陥と結びつけ考える習慣がない、見出した欠陥を適切に FORM B に反映出来ない等であった。

##### ② 他国からの参加者

一方、他国からの参加者は、ごく初心者が大半で、参加者間のレベル・経験の差が激しいことが今回の研修の大きな特徴であった。しかし、彼らが消極的参加にならないため、常

に彼らに質問・発言の場を与えるよう、講師陣は配慮した。彼らのほとんどが、PSC に特化した研修を受けたことがなく、今回の研修に参加できたことと大変喜んでいた。

### 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、それらの講評をまとめたものを示す。

#### a) 研修生のレベルのばらつき

これは全講師が指摘した。事務局は可能な限り、研修生のレベル・経験を事前に把握したかった。そうすれば教材作成にもっと生かされた。

#### b) 教材

AMSA 講師より、事務局が要求した教材では 2 週間は持たないとの指摘があった。AMSA 講師の条約関連の講義は PSC に関連した箇所のみを説明する傾向にあり、他国の講師が用意した資料に比べ条約そのものの説明が短かかったゆえ、このような感想が出たと思われる。AMSA 講師は欠陥事例の写真や内部トレーニングで使った教材などを持ち合わせており、随時これらを利用し授業を展開していた。研修生には却って好評であった。

#### c) 実船訓練

経験不足の参加者もいたが、グループ毎に積極的に取り組んでいた。ただし、欠陥措置コードの振り方・書き方に改善の余地があるように見受けられた。

#### d) ケーススタディ

参加者は積極的に取り組んでいたが、研修生間にレベルのばらつきがあったため、一部の研修生にとっては難しすぎる問題もあった。

#### e) その他

- このコースは中上級者用コース（Advanced Course）と銘打っているのだから、参加資格を中上級者に限定すべきである。たとえ中上級者でなくても、研修生のレベルをなるべく一定にするよう、主催者は図るべきである。
- 欠陥の記述（Deficiency Writing）演習を今後のコースで定例化すべきである。
- 事務局は講師の中からリーダーを 1 名指名し、密に連携を取りながら、柔軟に研修を展開していくべきである。
- 講師は相当の努力をして講義に臨んでいるのだから、講師を務めたというなんらかの証書が欲しい。
- 参加者間、講師・参加者間のコミュニケーションの円滑化は重要であ

り、途中から講師が参加するのは好ましくない。

- ホスト国で、研修全体を調整するコーディネーターが不在だったため、講師陣の負担が大きくなった。
- プレゼンテーションの際、レーザーポインターの付いたスライド送りの機能が付いたリモコンがあれば、もっと効率的なプレゼンテーションが出来た。
- 一部の参加者に講義中の携帯電話やパソコンの使用など、マナー以南が見られた。
- 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 6 に、各研修生の研修全体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、条約の講義も役に立ったし、実践的な演習も為になったとの声が多かった。SAMSA 参加者からは、初心者が混じったことにより、ペースが落ちたとの意見もあった。

### 4. 研修主催者・コーディネーターとしての反省点

#### 4.1 座学

##### ① 参加者のレベル

参加者間のレベル・経験のギャップが特徴であった。SAMSA は研修のタイトルどおり、中上級者を集めたのに対し、それ以外の参加者は、初心者、しかも PSC の経験が皆無の者もいた。事前に研修生の経験・レベルが把握できるのが好ましいが、過去の例を見ても研修生は開始直前に決まり、先方のレベル・希望に即した教材を用意するのは不可能に近い。今回は、前例を生かし、SAMSA の PSC 官の資格を事前に把握し講師に伝えることは出来た。しかし、他のインド洋 MOU 加盟国からの参加者や、IMO が招へいした参加者研修生のレベルや経験を把握することは出来なかった。今後は、当該 MOU 事務局、ホスト国、IMO 等と準備段階の連携を強化し、参加者のレベルを可能な限り一定にするよう働きかけるか、事前に参加者の経験を把握できるように努めたい。

##### ② 条約の批准との関係

南アフリカは、MARPOL IV, IV, AFS 条約を批准していないので、PSC を執行する権限がないせいか、これらの講義に対する関心が余り高くないように見受けられた。今後は、ホスト国の批准条約を、関連講義の時間配分に反映させたい。

### ③ 教材

事務局が要求した教材だけでは 2 週間持たせるには少なすぎたとの指摘があった。高度な技量を持つ AMSA 講師ゆえの要求であろう。Carlo Di Meglio 氏は講師として、イラン研修に続き 2 度目の参加だった。そのため、Howarth 氏と協力しながら、非常に効率的に柔軟に、さまざまな角度から講義を展開してくれたため、一時の時間さえ無駄にすることなく、参加者を飽きさせず、研修のスムーズな進行に貢献してくれた。

今後はこのような講師ばかりとは限らないので、講師には臨機応変に対応可能なように、なるべく多くの教材を準備して来てもらうよう事前に依頼したい。事務局はホスト国とも更に連絡を密にし、どのような研修を実施してもらいたいのか、具体的に把握し、講師に伝える必要があると感じた。

## 4.2 実船訓練・レビュー及びプレゼンテーション

### ① 実船訓練

今回の研修では PSC 対象船が確保できたのにもかかわらず、訓練は 1 日計 4 隻にとどめた。これは SAMSA の参加者から、初心者との実船訓練の効果に疑問の声が上がったのと、また SAMSA 参加者を含めた研修生のほとんどが、程度の差こそあれハードウェアの欠陥を見出す技術は持ち合わせているものの、それを的確に記述する訓練に欠けていると講師陣が指摘したからだ。

結果としてはよかった。2 度目の実船訓練の実施について参加者の希望をきいたところ、実際の PSC よりも、結果を正しく残すほうが重要であり、正しい記録の仕方を伝授してほしいとの要望もあった。この要望に応え行った欠陥の記述の演習は、全参加者の好評を得た。

今後は、実船訓練の回数にとらわれずに質を重視し、参加者のレベルや要望を見極め、講師陣との話し合いを通して、柔軟に対応して行きたい。

### ② 実習後のレビュー

下船後、各グループとも講師を囲み撮影した写真を用い、PSC を振り返った。各グループで、活発な議論がなされた。ひとつのグループ以外は、レビューに 2 時間程度を割くことが出来たのは好評であった。

### ③ プレゼンテーション

他のグループの者でも経験が共有できるよう、乗船前から乗船後まで写真を駆使しながら丁寧なプレゼンテーションを行った。一方的な発表ではなく、常に聞き手側が反応し、疑問点や意見を述べる活発な発表の場となった。1 日たっぷり時間を取ったのはよかった。

#### 4.3 ケーススタディ

あらかじめ、事務局は各講師に、自身の講義に関連したケーススタディを何問か用意してもらおうよう依頼してあった。香港の講師は用意してきたものを行ったが、AMSA は日本の講師の協力を得て研修生のレベルを考慮したものを現場で作成した。そしてそれらを、余った時間や、研修生の士気が下がったと感じると随時実施した。この臨機応変なケーススタディは研修生に好評であった。

研修最終日前日に行った講師ミーティングでは、今後の研修でもケーススタディの教材は、研修生のレベルと経験を考慮しながら、現場で作ったほうがよいとの指摘があった。

香港講師が用意したケーススタディは、南アフリカが批准していない MARPOL IV と VI が含まれていた。今後は講師に、ホスト国の条約批准状況の連絡を徹底したい。

#### 4.4 その他

##### 研修生の態度

講師陣から、一部の研修生の受講態度について指摘があった。今後は、必要時以外の携帯電話やパソコン使用を控えるよう、ホスト国と協力して徹底したい。

#### 5. 今後の展望

インド洋 MOU に対する第 4 回目最後の「出前研修」は、ほぼ予定通り終了した。インド洋 MOU 並びに他地域の PSC 官が、この研修で得た知識及び経験を活かし、検査の質の向上が図られることを願っている。今回の研修では、南アフリカでは既に効率的な PSC が行われているため、イランやインドでの研修のように、講師陣が文書で改善を指摘することはなかった。PSC マニュアルの閲覧方法も SAMSA の参加者は知っていた。ただし、FORM B の書き方に若干の改善の余地があることが判明し、これらの演習を徹底的に行った。これは当初の予定にない演習で、ひとえに、AMSA 講師の経験と技量に依るものである。既に PSC 実施体制がほぼ完備した南アフリカは、今後インド洋 MOU をリードしていく国となろう。今回の研修が、リーダーとしての南アフリカの PSC 発展に少しでも貢献できたら幸いである。

他地域からの参加者からは、それぞれの地域・国での PSC に特化した研修の必要性和継続性を切々と訴えられた。今度、東京エムオウユウが引き続き貢献できたらと願う。

この 3 年間を通じて、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。今回の研修が好評を博し、成功裏に終

わったのは、講師としてご協力いただいた、AMSA の Carlo Di Meglio 氏、Glenn Howarth 氏、香港の F. P. Leung 氏、国土交通省の遠藤 敏明氏のご尽力の賜物に他ならない。特に Carlo Di Meglio 氏ではイランでの経験を踏まえ、多岐にわたりご指導いただいた。講師チームが最初に掲げた” **Challenging and Rewarding**”の目標は達成できたと確信している。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南アフリカ海運局、実際の運営に携わったダーバン海事局、共催者であるインド洋エムオウユウ事務局と国際海事機関（IMO）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。

開講式 1 (2012年3月5日)



Francis Chilalika 氏による挨拶



東京エムオウエウ事務局挨拶

開講式 2 (2012 年 3 月 5 日)



Carlo Di Meglio 氏講師代表挨拶



Glenn Howarth 氏



遠藤 敏明氏

講義風景 1



Carlo Di Meglio 氏 (AMSA)



講義風景 2



Glenn Howarth 氏 (AMSA)



講義風景 3



遠藤 敏明氏 (国土交通省)



#### 講義風景 4



F. P. Leung 氏 (香港)



## 講義風景 5



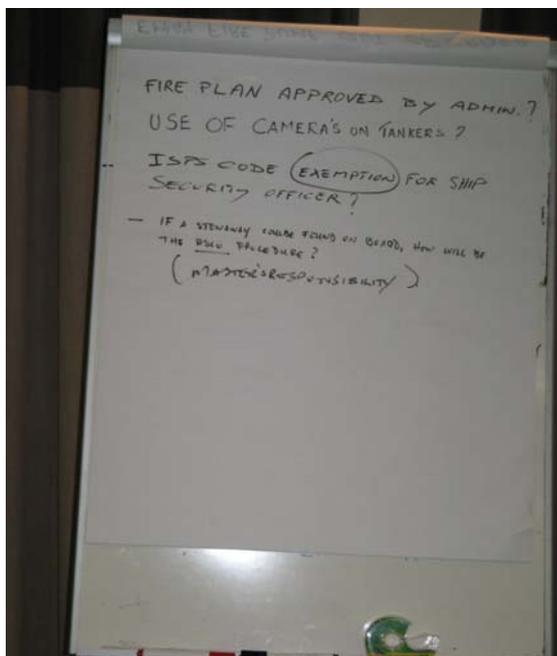
事務局



研修生



## 講義風景 5



教室に置かれた質問記入用紙



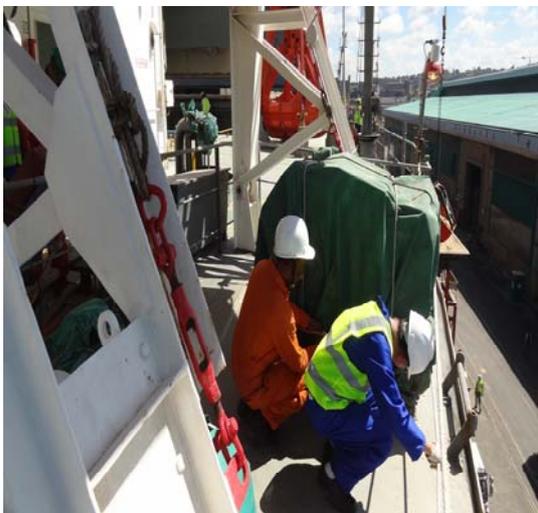
毎朝の講義開始前の前日の復習

演習(Deficiency Writing)



最優秀賞受賞者

実船訓練(2012年3月13日)



### 実船訓練後の討論



### 実船訓練のプレゼンテーション



閉講式 (2012年3月16日)



遠藤氏による講師代表挨拶



Ali ダーバン海事局長の挨拶



修了証書授与式



講師陣と事務局



受講者・講師・事務局及び Ali 局長

別紙 1

東京エムオウユウ事務局による開会の挨拶

Mr. Tsietsi Mokhele, CEO of South African Maritime Safety Authority  
Officers and Staff of South African Maritime Safety Authority  
Trainers from Australia, Hong Kong, China and Japan  
PSC officers from South Africa, Comoros, Maldives, Kenya, Brazil, Turkey, Angola,  
and Bulgaria  
Ladies and Gentlemen,

On behalf of Mr. Mitsutoyo Okada, Secretary of the Tokyo MOU Secretariat, I would like to express my sincere appreciation to South African Maritime Safety Authority for inviting us to the 4<sup>th</sup> Inter-Regional Advanced Course on Port State Control. 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 have uniformed PSC procedures applied in its own region and spread them among its region.

The Tokyo MOU, unlike the Paris MOU, our members have a variety in the 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. As a result, in recent years, the number of inspections in the Tokyo MOU has been recorded much the same as that of the Paris MOU. 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 three PSC training courses so far with the Indian Ocean MOU: the first one was in Iran in 2009, the second one was in India in 2010 and the third one was in Kenya in 2011, 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. IMO shared the view

and since the third training in Mombasa, Kenya, the Organization has kindly provided fund to participants from other PSC regimes.

This course in South Africa is the fourth and the last course in our three-year project of provision of technical assistance to the Indian Ocean MOU region. The Tokyo MOU Secretariat would like to take this opportunity to express its sincere appreciation to the Indian Ocean MOU Secretariat and all of the host Authorities to organize these four courses in an excellent manner.

As instructors for this course, we invited four: two are from Australia, one is from Japan and the other one is from Hong Kong, China. The lecturer from Hong Kong will join the training on Monday 12<sup>th</sup> March.

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 like to thank South African Maritime Safety Authority to host this training and SAMSA's staff who have been working hard behind the scene to organize this training.

Thank you for your attention.

\* \* \*

別紙 2

講師代表 Carlo Di Meglio 氏 (AMSA) による開会の挨拶

Good morning,

Mr. Tsietsi Mokhele - CEO of South African Maritime Safety Authority

Ms. Fumiko Akimoto - Secretariat Tokyo MOU

Officers and Staff - of the South African Maritime Safety Authority

Delegates, Ladies and Gentlemen

My Name is Carlo Di Meglio.

On behalf of the trainers and our respective organisations,

Japan, Hong Kong, China and Australia, I would like to thank the South African Maritime Safety Authority for the opportunity to be involved with the delivery of the Fourth International Advanced Training Program on Port State Control, here in Durban.

I would also like to thank you for organising and assisting in the coordination of the event as well, as thank the Tokyo MOU Secretariat for its continuing support and assistance.

It was in 1978 when a number of European countries agreed at The Hague to audit the labour conditions on board ships to ensure they were maintained in accordance with ILO standards.

Following the AMOCO CADIZ incident in that year (*ran aground and sank off the Brittany coast, France on 16 March 1978, which resulted in a large oil spill*) the same European countries decided to expand the scope of audits to include safety and environmental protection functions.

Consequently, in 1982, the Paris MOU was signed by a number of Western European countries that shared common waters and other interests.

This MOU was established as a reaction to the failure of the flag States to comply with their survey and certification duties.

Recognising the role that regional cooperation plays in eradicating substandard ships, improving poor working conditions and preventing pollution of the environment, the IMO adopted Resolution A.682 (17) “Regional Cooperation in Port State Control of Ships and discharges” in 1991.

As result of this global initiative, today we have nine established Regional MOUs covering most of the world’s shipping routes.

I am pleased to say that of the nine Regional MOUs, eight are represented in this training program.

In accordance with the requirements of the Resolution A.682 (17) each member signatory to a MOU shall establish and maintain an effective system of PSC inspection regime. This ensures that foreign merchant ships calling at their ports are inspected by a duly authorized PSCO of that authority, against the applicable international conventions to which the authority is a signatory.

In today’s world, we need to be cognisant that every deficiency we may issue during a PSC inspection is taken very seriously by the ship operators who are under enormous commercial pressure.

They will appeal and try all they can to have such deficiencies or detention removed. For this reason it’s of paramount importance that a PSCO make the correct decision in the first place.

To achieve and maintain an effective PSC inspection regime it is crucial that PSCOs apply the fundamental principles of the Code of Good Practice for PSCO set forth into IMO MSC-MEPC 4/Circ2:

**Integrity, professionalism and transparency** by acting within the law, and the rules of their Authority,

in a **fair, open, impartial** and **consistent** manner.

The governing body of each MOU is the PSC Committee which comprises of the authorities that have accepted the memorandum.

The PSC committee carries out specific tasks assigned to it under the MOU and also promotes by all means necessary **training** and **seminars**, the **harmonization of procedures** and **practices** relating to ship inspection.

This time, the IOMOU Secretariat and IMO, together with the hosting authority, South Africa, and supported by the Tokyo MOU Secretariat, have organised the 4<sup>th</sup> Inter-Regional Advanced Course on Port State Control, commencing today

I look forward to the next two weeks working and sharing our knowledge and experience.

I'm confident that this training program will be both challenging as well as rewarding for us all.

I propose "**Challenging and rewarding**" as the motto for the next two weeks.

I remain confident that working together we will be able to achieve those goals and objectives set for us by our respective authorities.

Thank you.

\* \* \*

別紙 3  
参加者リスト

1. 南アフリカからの参加者 (7名)

1	Mr. Daron Burgess
2	Mr. Brian Colenutt
3	Capt. Winston M. Lobo
4	Mr. John Balatseng
5	Capt. Shankar S.S.
6	Mr. Paul Baxter
7	Capt. Hopewell Mkhize

2. インド洋地域南アフリカ以外からの参加者 (5名)

8	Capt. Dave N. Muli	ケニア(IMO 費用負担)
9	Mr. Ibrahim Yasir	モルジブ(IMO 費用負担)
10	Mr. Mohamed Houmadi Salim	コモロ連合
11	Mr. Arcene Mohamed Ahmed	コモロ連合
12	Capt. Ahmed Khalafalla	コモロ連合

3. 上記以外からの参加者 (IMO 費用負担) (4名)

13	Ch. Eng. Arnaldo T.M. Andrade	ABUJA MOU	アンゴラ
14	Mr. Raimundo Herculano De Sousa	Acuerdo Viña Del Mar	ブラジル
15	Mr. Chavdar Hristov Krastev	Black Sea MOU	ブルガリア
16	Mr. Erem Uzunköprü	Mediterranean MOU	トルコ

別紙 4  
時間割

Date		Activity and Subject	Instructor
1	5 March (Mon)	08:30 – 09:00	Meeting with the host Authority Opening Ceremony and Introduction (Remarks by host Authority, TMS and an expert; and self introduction of participants) Coffee break PSC activities in South Africa Lunch Topics of Tokyo MOU Relevant Instrument Overview (SOLAS, MARPOL, LL and STCW Convention, IMO Resolution A. 1052(27) and MLC)
		09:00 – 10:30	
		10:30 – 11:00	
		11:00 – 12:00	
		12:00 – 13:00	
		13:00 – 13:30	
		13:30 -- 17:00	
2	6 March (Tue)	08:30 – 12:00	RECAP PSC Guidelines for SOLAS I and II-1
		12:00 – 13:00	Lunch
		13:00 – 17:00	PSC Guidelines for SOLAS III, IV and V
3	7 March (Wed)	08:30 – 12:00	RECAP PSC Guidelines for II-2
		12:00 – 13:00	PSC Guidelines for Operational Requirements
		13:00 – 17:00	Lunch
			PSC Guidelines for SOLAS IX & ISM Code
4	8 March (Thu)	08:30 – 12:00	RECAP PSC Guidelines for SOLAS XI-2 & ISPS
		12:00 – 13:00	Lunch
		13:00 – 17:30	PSC Guidelines for LL and STCW
5	9 March (Fri)	08:30 – 12:00	RECAP PSC Procedures I (selecting target ships, detention procedure and reporting) PSC Procedures II (PSCO responsibility appeal procedures.)
		12:00 – 13:00	Lunch
		13:00 – 17:00	Exercise (deficiency writing) <sup>1</sup>
6	10 March (Sat)		Durban city tour
7	11 March (Sun)		
8	12 March (Mon)	08:30 – 12:00	RECAP PSC Guidelines for MARPOL I & II
		12:00 – 13:00	Lunch
		13:00 – 15:00	PSC Guidelines for MARPOL III – VI and AFS
		15:00 – 17:00	Preparation for on-board Inspection
9	13 March (Tue)	08:30 – 17:00	PSC inspection by each group Discussion, Preparation for presentations
10	14 March (Wed)	08:30 – 11:00	RECAP Preparation for presentations
		11:00 – 17:00	Presentation on PSC inspection by each Group & discussion

<sup>1</sup> Exercise of deficiency writing was done whenever the time allowed.

11	15 March (Thu)	08:30 – 12:00 12:00 – 13:00 13:00 – 16:30	RECAP PSC on passenger ships Exercise (deficiency writing) Lunch PSC on tankers Exercise (deficiency writing)	Australia
12	16 March (Fri)	08:30 – 09:30 10:00 – 11:00	RECAP Awarding certificate to the participants Closing Ceremony (Remarks by host Authority and an expert)	Australia South Africa Japan

\* \* \*

別紙 5  
実船訓練船リスト

実施日：2012年3月13日（火）

グループ 1（同行者: Glenn Howarth 氏(AMSA)）

Name	IMO No.	Type	GRT	Flag	Year of Build	Class	Detention
SCAN BULKER	9105386	Bulk Carrier	16,446	Panama	1994	NK	No

グループ 2（同行者: Carlo Di Meglio 氏(AMSA)）

Name	IMO No.	Type	GRT	Flag	Year of Build	Class	Detention
FEDERAL KUMANO	9244257	Bulk Carrier	20,661	Hong Kong, China	2001	DNV	No

グループ 3（同行者: F.P. Leung 氏(香港)及び秋元文子（事務局））

Name	IMO No.	Type	GRT	Flag	Year of Build	Class	Detention
DYNA VOYAGER	9326354	Woodchip Carrier	43,591	Panama	2005	NK	No

グループ 4（同行者: 遠藤 敏明氏(国土交通省)）

Name	IMO No.	Type	GRT	Flag	Year of Build	Class	Detention
YELLOW STONE	8117603	Bulk Carrier	21,305	Singapore	1986	GL	No

\* \* \*

別紙 6  
研修生の研修全般に対する講評

Participant 1 from South Africa

Some of the delegates have already completed the basic or introductory PSC course, whilst others have not. The delegates who have not attended any previous PSC training slowed down the pace of this training (suppose to be an ADVANCE PSC Course & NOT a beginner's course).

Participant 2 from South Africa

This course has indicated the need to expand one's knowledge of the Conventions and their content. Even though the PSC inspection was stressed as an inspection and not a survey, the PSCO must be familiar with the Conventions' content.

Participant 3 from South Africa

Well organized course. Material covers the PSC scope adequately. Discussions were fruitful & interesting.

Participant 4 from South Africa

For future courses, it may be advisable to have course material in an extra language in cases where there may be language challenges for delegates, so the course can be equally beneficial for all of them.

Participant 5 from South Africa

It gave me an opportunity to correct the mistakes I may have made and improve on my expertise and judgment.

Participant 6

I have many experiences with good instructors. Preparation for presentation (*for the practical training*), SOLAS, MARPOL, ISM Code, LL, ISP Code, STW, AFS/, select target ships and procedures; Inspection (practice) of the ships and discussion with participants. I pass a good training.

Participant 7

- The training was excellent in total. The instructors were proficiently. Thanks a lot to give us this training which is helpful to improve our work as PSCO.

- Special Thanks to Tokyo MOU & Tokyo MOU secretariat.

Participant 8

We could have some of the topics discussed in much more in detail, and a bit more explanation from some of the lecturers. But overall it was quite good.

Participant 9

The arrangement met my expectations keep it up.

Participant 10

The course was excellent. Congratulations and thank you.

Participant 11

The course was very interested and get very good experience for my job.

Participant 12

The course was a very fruitful one.

---