

モデルコース 3.27

**全ての船員を対象とする
保安意識訓練**

－ 2012 版 －

IMO (国際海事機関)

謝 辞

全ての船員を対象とする保安意識訓練の本コースは、米国海事管理局が開発した教材に基づき、合衆国商船大学（ニューヨーク州キングスポイント）によって作成された。

国際海事機関（IMO）は、貴重な専門的支援と協力及び多大なる資金を提供して本事業を支援したアメリカ合衆国政府に対し心から感謝する。

目次

はじめに	4
パート A：コースの枠組み	7
パート B：コースの概要と時間割	12
パート C：詳細なシラバス	16
パート D：講師用マニュアル	24
パート E：評価	36
IMO モデルコースを実施する講師に要請する情報	40

はじめに

■ モデルコースの目的

IMO モデルコースは、海事訓練機関とその教職員が新規訓練コースを計画・導入するとき、あるいは訓練コースの質と効果を高めるために既存の訓練教材を改良、更新又は補足するときの役に立つことを目的としている。

本モデルコースプログラムは、講師に「盲従」を要求するような厳格な「指導パッケージ」を提供するものではない。また、講師の代わりとなる視聴覚資料又は「プログラム化された」資料を提供するものでもない。あらゆる訓練の取り組みと同様に、講師の知識、技能及び熱意こそが、IMO モデルコース資料を通じて訓練を受ける訓練生に知識と技能を移転するための重要な要素である。

海事分野における教育制度と訓練生の文化的背景は国によってかなり異なるため、本モデルコース資料は、広く適用される用語で、各コースの基本的な参加要件と訓練生のターゲットグループを特定すると同時に、IMO の条約と関連する勧告の意図に適合するために必要な技術的内容、知識及び技能レベルを明示するために設計されている。

■ モデルコースの使用

講師は、このモデルコースを使用するには、コースの枠組みで定める受講基準に基づいて提供される情報を考慮に入れて、講座プランと詳細なシラバスを検討しなければならない。この検討では、訓練生の実際の知識や技能のレベルとそれまでに受けた専門教育を念頭におくべきであり、また、詳細なシラバスの中で、受講生の実際の受講レベルとコースの策定者の想定したレベルに差があるために問題が生じる可能性のある分野を見きわめなければならない。こうした差を補うために、講師は、訓練生がすでに身につけている知識や技能を扱っている項目を、コースから削除するか、あるいはそうした項目にあまり重点を置かないようにすべきである。さらに、訓練生がまだ習得していない学問的知識や技能、まだ受けていない実習も特定しなければならない。

講師は、詳細なシラバスを分析し、専門技術分野の訓練を進めるために要する

学問的知識を分析することで、適切な受講前コースを策定するか、あるいは専門技術コースの適当な時点で、受講する実習科目の下地となる学問的知識の要素を追加することができる。

海運業界で、訓練生がこのコース修了後に、モデルコースで定める訓練の目的と異なる任務を担当することになっている場合は、コースの目標、範囲、内容の調整も必要となる。

コース策定者が、コースプラン内で、各訓練科目に割り当てる時間を示してあるが、その時間割はあくまでもコース策定者の恣意的なプランであり、訓練生がコースの受講要件を完全に満たしているとの仮定によるものである。従って、講師はこの時間割を検討しなければならない、各科目の学習目標を達成するのに要する時間の割り当てを見直す必要がある。

■ 授業計画

講師は、受け入れる訓練生の数に応じて、およびコースの目標を見直した場合はそれに合わせて、コースの内容を調整した後、詳細なシラバスに基づいて授業計画を作成しなければならない。詳細なシラバスには、このコースで使用する予定の教科書または教材に関する指示が具体的に記載されている。詳細なシラバスの学習目標に見直しの必要がなかった場合は、授業計画は、詳細なシラバスと、講師が教材を紹介するときに役立つキーワードやその他の注意事項だけで構成してよい。

■ プレゼンテーション

訓練生が各科目の学習目標を完全に理解できたと講師が納得するまで、コースの基本的な概念と方法論のプレゼンテーションをさまざまな形で何度も行わなければならない。シラバスは学習目標形式で作成し、各学習目標は学習成果として「訓練生は何ができるようにならないか」を定める。

■ 実施

訓練を円滑に進め、効果を上げるためには、次のものを利用できるよう十分留意しなければならない。

- 適切な資格を有する講師
- サポートするスタッフ
- 教室とその他のスペース
- 設備装置
- 教科書、技術文書
- その他の参考資料

徹底した準備こそ訓練を成功させる秘訣である。IMO が作成した「IMO モデルコースの実施ガイダンス」は、この点について詳しく説明している。この「ガイダンス」は本コースに添付している。

パート A：コースの枠組み

■ 対象

本モデルコースは、船舶保安計画（SSP）に関連する保安任務を指定されない要員に、改正 SOLAS 74（1974 年の海上人命安全条約）の第 XI-2 章、ISPS コード（船舶及び港湾施設の保安に関する国際規則）、及び改正 STCW 条約（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）のコード第 A-VI/6 節に定める要件に基づいて船舶の保安を強化するために要する知識を提供することを目的としている。

■ 目標

本コースを順調に修了した者は、保安意識が高まり、保安脅威を認識して適切に対応できるようになることによって海事保安の強化に貢献できるよう、それに要する水準の能力を習得していなければなりません。この習得すべき能力や知識は以下のとおりであるが、これに限定するものではない。

1. 各保安レベルの意味と必然的な要件
2. 緊急時手順や不測事態対応策に関する知識
3. 武器、危険物及び危険な装置の認識と検知
4. 差別的になることなく、保安に脅威を与えそうな人物の特徴と行動パターンの認識
5. 保安措置を回避する技術

■ 受講基準

本コースを受講する者は、船舶保安計画に関連する特別な保安任務を指定されない業務に従事する船員またはその他の船上要員であることを前提としている。

■ 証明書、修了書又は文書

本コースを順調に修了した者には、本モデルコースに基づく「保安意識」訓練を修了したことを証明する文書証拠を発行されなければならない。

■ 受講形式

本コースの成果は、授業、現職訓練、通信教育、コンピュータを使用した訓練、あるいはそれらの併用など、さまざまな方法で達成できる。

■ 受講人数制限

最大受講人数は、本コースの目的と目標を念頭において、利用できる施設と設備に応じて決めなければならない。

■ 講師の要件

訓練コースを担当する講師は、海事保安の問題に十分な経験を有していなければならない。改正 SOLAS 74 の第 XI-2 章、ISPS コード及び改正 STCW コードの保安関連規定に定める要件に関する知識を有していなければならない。

講師は、教育技術や訓練方法について、適切な訓練を受けているか、あるいは精通していることが望ましい。

■ 訓練施設及び設備

講義には、黒板又はそれと同等のものがある普通の教室もしくはそれと同様の会議室で十分である。そのほか、視聴覚教材を使用するときは、必ず適切な機器を利用できるように準備しなければならない。また、特定の訓練区分について、船上（実際の船または実物大模型の船）で訓練を行うと、この訓練の総合効果が高まると思われる。

■ 補助教材 (A)

- A1 講師用マニュアル（コースのパート D）
- A2 視聴覚教材：ビデオカセットプレーヤー、テレビ、スライドプロジェクター、オーバーヘッドプロジェクター等
- A3 業務の内容や保安上の脆弱性を例示するための、さまざまな船舶と船舶各部の写真、模型、その他

- A4 ビデオカセット
- A5 通信教育教材一式
- A6 国の法律および規則に関する参考資料

■ 参考書 (B)

- B1 『Best Management Practices to Deter Piracy off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea Area [ソマリア沖及びアラビア海域における海賊行為阻止のベストマネジメントプラクティス』 Edinburgh : Witherby Seamanship International
- B2 Fernandez, L., & Merzer, M. (2003) 『Jane' s Crisis Communications Handbook, (1st ed.) [ジェーンの危機時通信ハンドブック (第1版)]』 Alexandria : Jane' s Information Group
- B3 Hawkes, K.G. (1989) 『Maritime Security [海事保安]』 Centreville : Cornell Maritime Press
- B4 国際海運会議所 (ICS) 『Maritime Security : Guidance for Ship Operators on the IMO International Ship and Port Facility Security Code [海事保安 : IMO の国際船舶港湾施設保安コードに基づく海運業者ガイダンス]』 London : ICS
- B5 国際海運会議所 (2003) 『Model Ship Security Plan [船舶保安モデル計画]』 London : ICS
- B6 国際海運会議所 / 国際海運連盟 (2004) 『Pirates and Armed Robbers : A Master' s Guide (4th ed.) [海賊と武装強盗 : 船長手引 (第4版)]』 London : Marisec Publications
- B7 Sidell, F.R. 他 (2002) 『Jane' s Chem-Bio Handbook, (2nd ed.) [ジェーンの化学・生物兵器ハンドブック (第2版)]』 Alexandria : Jane' s Information Group
- B8 Sullivan, J.P. 他 (2002) 『Jane' s Unconventional Weapons Response Handbook (1st ed.) [ジェーン の非通常兵器対策ハンドブック (第1版)]』 Alexandria : Jane' s Information Group

- B9 米国沿岸警備隊 (2002) 『Risk-based Decision Making Guidelines [リスクに基づく意志決定ガイドライン]』 PB2002-500115 Washington : 技術情報サービス局 (NTIS)
- B10 米国運輸省ヴォルプ国立運輸システムセンター (1999) 『Intermodal Cargo Transportation : Industry Best Security Practices [複合一貫貨物輸送 : 運送業界の保安のベストプラクティス]』 Cambridge : Volpe Center
- B11 Viollis, P. 他 (2002) 『Jane' s Workplace Security Handbook (1st ed.) [ジェーンの職場の保安ハンドブック]』 Alexandria : Jane' s Information Group

■ IMO/ILO 参考資料 (R)

- R1 国際海事機関 (IMO) (2003) 『International Ship & Port Facility Security (ISPS) Code, 2003 and December 2002 Amendments to SOLAS [2003年国際船舶港湾施設保安 (ISPS) コード及び2002年12月改正 SOLAS]』 London : IMO (IMO-I116E)
- R1.1 SOLAS 第 XI-1 章
- R1.2 SOLAS 第 XI-2 章
- R1.3 ISPS コード第 A 部
- R1.4 ISPS コード第 B 部
- R2 国際労働機関 (ILO) 『Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No. 180) [1996年船員の労働時間と船舶の定員に関する条約 (第180号)]』
- R3 国際労働機関 『Seafarers' Identity Documents Convention (Revised), 2003 (No. 185) [2003年船員の身分証明書条約 (改正) (第185号)]』
- R4 国際海事機関 『Seafarers' Training, Certification, and Watchkeeping (STCW) Code, 2010 [2010年船員の訓練・資格証明・当直 (STCW) 基準]』
- R4.1 STCW コード第 A-VI/6 節
- R4.2 STCW コード表 A-VI/6-1
- R5 国際海事機関 (2009) 『Guidance to Shipowners and Ship Operators,

Shipmasters and Crews on Preventing and Suppressing Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships” [船舶に対する海賊行為と武装強奪行為の防止および抑止に関する、船舶所有者、船舶運航者、船長、乗組員へのガイダンス]』 MSC.1/Circ.1334

■ 教科書 (T)

T1 McNicholas, M. (2007) 『Maritime Security : An Introduction [海事保安：入門編]』 Burlington : Butterworth-Heinemann

パート B：コースの概要と時間割

コース概要

講座内容	およその授業時間数 (時間)	
	講義	実習
1 はじめに 1.1 コース概要 1.2 習得すべき能力 1.3 最新の保安脅威とそのパターン 1.4 船舶と港湾の運用と状態	0.75	
2 海事保安政策 2.1 海事保安に関連する国際条約、コード及び勧告に対する意識 2.2 海事保安に関連する政府法令及び規則に対する意識 2.3 定義 2.4 保安関連の機密情報と通信の取扱い	0.75	
3 保安責任 3.1 締約国政府 3.2 会社 3.3 船舶 3.4 港湾施設 3.5 船舶保安職員 3.6 会社保安職員 3.7 港湾施設保安職員 3.8 保安任務を指定される船員 3.9 保安任務を指定される港湾施設職員 3.10 その他の要員	0.5	

講座内容	およその授業時間数 (時間)	
	講義	実習
4 脅威の特定、認識及び対応 4.1 武器、危険物及び危険装置の認識と検知 4.2 差別的になることなく、保安リスクをもたらす可能性のある人物の認識 4.3 保安措置を回避するために用いられる技術	1.0	
5 船舶保安対策 5.1 保安レベルによって異なる必要な対策 5.2 保安事件の報告	0.5	
6 緊急時の心構え、操練及び演習 6.1 不測事態対応策に対する意識 6.2 保安操練及び演習	0.5	
総時間数	4.0	

コースの時間割

時限	1日目
1時限目 (2.0時間)	<p>1 はじめに</p> <ul style="list-style-type: none"> 1.1 コース概要 1.2 習得すべき能力 1.3 最新の保安脅威とそのパターン 1.4 船舶と港湾の運用と状態 <p>2 海事保安政策</p> <ul style="list-style-type: none"> 2.1 海事保安に関連する国際条約、コード及び勧告に対する意識 2.2 海事保安に関連する政府法令及び規則に対する意識 2.3 定義 2.4 保安関連の機密情報と通信の取扱い <p>3 保安責任</p> <ul style="list-style-type: none"> 3.1 締約国政府 3.2 会社 3.3 船舶 3.4 港湾施設 3.5 船舶保安職員 3.6 会社保安職員 3.7 港湾施設保安職員 3.8 保安任務を指定される船員 3.9 保安任務を指定される港湾施設職員 3.10 その他の要員

時限	1 日目
2 時限目 (2.0 時間)	<p>4 脅威の特定、認識及び対応</p> <p>4.1 武器、危険物及び危険装置の認識と検知</p> <p>4.2 差別的になることなく、保安リスクをもたらす可能性のある人物の認識</p> <p>4.3 保安措置を回避するために用いられる技術</p> <p>5 船舶保安対策</p> <p>5.1 保安レベルによって異なる必要な対策</p> <p>5.2 保安事件の報告</p> <p>6 緊急時の心構え、操練及び演習</p> <p>6.1 不測事態対応策に対する意識</p> <p>6.2 保安操練及び演習</p>

(注) 講師は、各講座内容の順序及び時間は、タイムテーブルに示されていることに注意すること。講師は、これらの要因を適用するに当たって、訓練に利用できるスタッフ、設備及び訓練生の個々のグループの経験と能力を考慮すること。

パート C：詳細なシラバス

詳細なシラバスは学習目標形式で作成されており、訓練生が知識を得たことを証明するのに何ができなければいけないかという目標を記入する。学習目標はすべて、「期待される学習成果は、訓練生が……」という書き出しで示すようにする。

講師を補助するために、学習目標に参照記号をつけて、IMO/ILO 参考資料と出版物、追加教材、補助教材を示す。講師は講座の教材準備でこれらを利用できる。コースの枠組みで示した教材リストを使用して、詳細なシラバスを作成した。特に、

補助教材（A で示す）

参考書（B で示す）

IMO/ILO 参考資料（R で示す）

は講師にとって貴重な情報源となる。シラバスで使用している略語は次のとおり。

add. : addendum（補遺）

app. : appendix（付録）

art. : article（条）

ch. : chapter（章）

encl. : enclosure（同封物）

p. : page（ページ）

pa. : paragraph（パラグラフ）

reg. : regulation（規則）

sect. : section（セクション）

これらの参照記号の使用例を次に示す。

R1.2 reg. 1 は、1974 年 SOLAS 条約、2002 年 12 月改正の第 1 規則を示す。

A1 sect. 5 は、講師用マニュアルのガイダンス注記にある訓練セクション 5（「保安設備」）を示す。

■ 注記

訓練コース全体で、最新の国際的な要件や規則に準拠して、安全な訓練実施法を明確に定め、それを重視すること。訓練コースを実施する機関は、必要に応じて、その国および／または地域の要件や規則の参照も盛り込むことが望ましい。

■ 能力

受講希望者は次の能力を証明することが望まれる。

1. 保安意識を高めることによって海事保安の強化に貢献する。
2. 保安脅威を認識する。
3. 保安意識と警戒を維持する方法及び必要性を理解する。

知識 / 理解 / 技能	参考資料	参考文献一覧	補助教材
<p>1. はじめに (0.75 時間)</p> <p>1.1 コース概要</p> <p> .1 コースのテーマと重点について説明する。</p> <p>1.2 習得すべき能力</p> <p> .1 コース修了によって習得する能力について説明する。</p> <p>1.3 最新の保安脅威とそのパターン</p> <p> .1 海運業に対する次のような脅威について要約して説明する。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 海賊行為と武装強盗 • テロ行為 • 密輸 • 密航と亡命 • 貨物盗難 • 巻添え被害 <p>1.4 船舶及び港湾の運用と状態</p> <p> .1 輸送手段の複合一貫性及び船舶と他の輸送手段とのインタフェースの特徴を説明する。</p>	<p>R1</p> <p>R4.1</p> <p>R4.2</p> <p>R5</p>	<p>B1, B6</p> <p>B10</p>	<p>A1 pa.1.2</p> <p>A1 pa.1.3</p> <p>A1 pa.1.4</p>
<p>2. 海事保安政策 (0.75 時間)</p> <p>2.1 海事保安に関連する国際条約、コード及び勧告に対する意識</p> <p> .1 MSC/Circ.443、SUA 法等の海事保安を目指す IMO のこれまでの努力について言及する。</p> <p> .2 9/11 後、海事保安強化のために IMO が対策を講じた迅速性について言及する。</p> <p> .3 SOLAS 第 XI 章および ISPS コードの内容について言及する。</p>	<p>R1</p> <p>R4</p>	<p>B4</p>	<p>A1 sect. 2</p> <p>A1 pa.2.1</p>

知識 / 理解 / 技能	参考資料	参考文献一覧	補助教材
4 STCW コードの保安関連条項の改正について言及する。	R5		A1
.5 船舶に対する海賊行為や武装強盗行為の防止と抑止に関する IMO 指針について言及する。	R1.2 reg.1		pa.2.2
2.2 海事保安に関連する政府法令と規則に対する意識			A6
.1 国の関連法規と規則に定める要件について言及する。	R1.3 pa.2.1.9		
2.3 定義	-2.1.11		
.1 以下の定義を説明する。 <ul style="list-style-type: none"> • 船舶保安計画 • 会社保安職員 • 船舶保安職員 • 港湾施設船舶と港湾のインタフェース • 船舶間活動 • 港湾施設保安職員 • 指定当局 • 認定保安団体 • 保安宣言 • 保安事件 • 保安レベル • 3 段階の保安レベル • 海賊行為及び武装強盗に関する用語 	R5	B1, B6 B2	
2.4 保安関連の機密情報及び通信の取扱い			
.1 保安関連機密情報とその機密維持の重要性について明確に定める。			

知識 / 理解 / 技能	参考資料	参考文献一覧	補助教材
<p>3. 保安責任 (0.5 時間)</p> <p>3.1 締約国政府</p> <p>.1 SOLAS 第 XI-2 章、ISPS コード、STCW コードに関する締約国政府の責任について言及する。</p> <p>3.2 会社</p> <p>.1 以下に関する会社の責任について言及する。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 船長がその船舶の乗組員及びその雇用に関する文書を必ず船上に所持している。 • 船舶保安計画に船長の権限を強調する明確な記述がある。 • 会社保安職員と船舶保安職員を指名し、彼らとその義務と責任を果たすのに必要な支援をする。 <p>3.3 船舶</p> <p>.1 船舶は設定された保安レベルのとおり船舶保安計画に定める要件を満たしていなければならないことに言及する。</p> <p>3.4 港湾施設</p> <p>.1 港湾施設は SOLAS 第 XI-2 章及び ISPS コードに定める関連要件を満たしていなければならないことに言及する。</p> <p>.2 港湾施設はそれが所在する領海の主管庁が定める保安レベルに基づいて運用しなければならないことに言及する。</p> <p>3.5 船舶保安職員 (SSO)</p> <p>.1 会社は各船舶に 1 名の船舶保安職員を指名しなければならないことに言及する。</p> <p>.2 船舶保安職員の義務と責任について言及する。</p>	<p>R1.3 sect. 4</p> <p>R4</p> <p>R1.2 reg. 5</p> <p>R1.3 sect. 6</p> <p>R1.2 reg. 8</p> <p>R1.3 pa. 6.1</p> <p>R1.3 sect. 7</p> <p>R1.3 sect.14</p>		<p>A1 sect. 3</p>

知識 / 理解 / 技能	参考資料	参考文献一覧	補助教材
<p>3.6 会社保安職員 (CSO)</p> <p>.1 会社は 1 名の会社保安職員を指名しなければならないことについて言及する。</p> <p>.2 会社保安職員に指名された者は、1 隻もしくは複数の船舶の会社保安職員として行動できるが、但し、担当する船舶が明確に特定されていることが条件であることについて言及する。</p> <p>.3 会社は数名の会社保安職員を指名できるが、但し、各会社保安職員が担当する船舶が明確に特定されていることを条件とすることについて言及する。</p> <p>.4 会社保安職員の義務と責任について言及する。</p>	<p>R1.3 sect. 12</p> <p>R1.3 sect. 11</p>		
<p>3.7 港湾施設保安職員 (PFSO)</p> <p>.1 各港湾施設に 1 名の港湾施設保安職員を指名しなければならないことについて言及する。</p> <p>.2 1 名の港湾施設保安職員を 1 箇所もしくは複数の港湾施設に指名することができることについて言及する。</p> <p>.3 港湾施設保安職員の義務と責任について言及する。</p>	<p>R1.3 sect. 17</p>		
<p>3.8 保安任務を指定される船員</p> <p>.1 SSO 以外の船舶乗組員 (複数可) が、船舶保安計画をサポートする保安任務を指定されてもよいことについて言及する。</p>			
<p>3.9 保安任務を指定される港湾施設要員</p> <p>.1 PFSO 以外の港湾施設要員が「港湾施設保安計画」をサポートする保安任務を指定されてもよいことについて言及する。</p>			

知識 / 理解 / 技能	参考資料	参考文献一覧	補助教材
<p>3.10 その他の要員</p> <p>.1 他の船舶要員および港湾施設要員が海事保安強化の役割を担ってもよいことについて言及する。</p> <p>.2 船舶要員または港湾施設要員以外の要員が海事保安強化の役割を担ってもよいことについて言及する。</p> <p>.3 軍事機関、産業団体、政府間機関が船舶に対する海賊行為や武装強盗の防止、抑止、報告の役割を担ってもよいことについて言及する。</p>	R5	B1, B6	
<p>4. 脅威の特定、認識及び対応 (1.0 時間)</p> <p>4.1 武器、危険物及び危険装置の認識と検知</p> <p>.1 さまざまなタイプの武器、危険物、危険な機器、それらがもたらす可能性のある損害、それらの外観について言及する。</p> <p>4.2 差別的になることなく、保安リスクをもたらす可能性のある人物の認識</p> <p>.1 保安に脅威を与えそうな人物の一般的な特徴と行動パターンについて説明する。</p> <p>.2 そのような人物を識別するために鋭い監視がいかに必要であるかについて説明する。</p> <p>4.3 保安措置をかいくぐるテクニック</p> <p>.1 保安措置を回避するために用いられる技術について言及する。</p> <p>.2 海賊や武装強盗が船舶に対して攻撃を仕掛けるために用いる方法について特に言及する。</p>	R5	B3, B7, B8	A1 sect. 4

知識 / 理解 / 技能	参考資料	参考文献一覧	補助教材
<p>5. 船舶保安対策 (0.5 時間)</p> <p>5.1 保安レベルによって異なる必要な対策</p> <p> .1 3段階の保安レベル及び各レベルの必要な対策について説明する。</p> <p> .2 海賊や武装強盗による攻撃及び攻撃未遂に対応する推奨対策について説明する。</p> <p>5.2 保安事件の報告</p> <p> .1 海賊や武装強盗による攻撃及び攻撃未遂を報告するプロトコルなど、保安事件が発生した場合の報告要件について要約して説明する。</p>	<p>R1.3 sect. 7</p> <p>R5</p> <p>R1.3 Pa. 12.2.8</p> <p>R5</p>	<p>B1, B6</p>	<p>A1 sect. 5</p>
<p>6. 緊急時の心構え、操練及び演習 (0.5 時間)</p> <p>6.1 不測事態対応策に対する意識</p> <p> .1 保安が侵害された場合にとるべき行動について検討する。</p> <p> .2 次の場合の不測事態対応策について検討する。</p> <ul style="list-style-type: none"> • ハイジャック • 爆弾脅威 • 船上の不審物／爆発物 • 施設の損傷／破壊 • 海賊行為と武装強盗 • 密航 <p>6.2 保安操練及び演習</p> <p> .1 船舶に対する海賊行為や武装強盗の防止と抑止に関するものを含む、操練及び演習に関する要件並びにその重要性に対する意識について実地説明する。</p>	<p>R5</p> <p>R1.3 Pa. 13.4</p> <p>R5</p>	<p>B3</p> <p>B1, B6</p> <p>B1, B6</p>	<p>A1 sect. 6</p>

パート D：講師用マニュアル

講師用マニュアルは、保安意識訓練コースで使用することになっている教材に関するガイダンスである。本マニュアルは、訓練の方法と構成ならびにコース策定者の講師としての経験に照らして関連があり重要であると見なす訓練内容に関する見解が反映されている。このガイダンスは当初はおおいに役立つはずであるが、講師は各自、自分なりの方法や構想を練って、うまくいっているものを見きわめそれにさらに磨きをかけ、満足のいく成果が出ないものは放棄しなければならない。

教材は次の6つの表題で構成されている。

1. はじめに
2. 海事保安政策
3. 保安責任
4. 脅威の特定、認識及び対応
5. 船舶保安対策
6. 緊急時の心構え、操練及び演習

コースの概要と時間割は、コース教材の時間配分に関するガイダンスであるが、講師は、必要と見なせば、自由に変更することができる。詳細なシラバスを入念に検討し、必要に応じて、授業プランや講義メモを作成すること。

準備と計画作成が、本コースを効果的に提供できるかどうかの最も重要な基準となる。教材の提供と適切な使用も、授業のテーマを訓練生に最大限効果的に伝えるのに欠かせない要素である。使用する訓練設備の能力と限界によって学習目標を調整しなければならない場合、この調整は最小限に留めるべきである。

訓練生が教材をさらに十分に理解できるように、可能なかぎり、文字資料、ビデオ、その他の媒体で講義を補助すべきである。オーバーヘッドプロジェクターを使用したり、訓練生にプリントとして配布するための教材を準備する必要もある。

ガイダンスメモ

1 はじめに

1.1 コースの概要

他の IMO モデルコースと同じく、冒頭でコースの目的を簡単に説明し、時間割について再確認し、受講生を紹介し、その知識と経験のレベルを確認し、訓練設備について簡単に説明する。

1.2 習得すべき能力

コースの目的を説明し、コースのパート C に基づく習得すべき能力について再確認し、学習目標の成果を、「期待される学習成果は、訓練生が……」という表現で明確に示します。習得すべき能力は STCW コードの表 A-VI/6-1 に、能力の証明方法や能力の評価基準と併せて示されている。特に、身体検査及び非開扉検査を行う技能の実技に関する要件に留意すべきである。

講師は、訓練生が保安脅威に対抗したり、それと同様の対応をするための訓練を受けているのではなく、むしろ保安意識が高まり、保安脅威を認識して適切に対応できるようになることによって海事保安の強化に貢献できるようになるべきだということを強調すべきである。

1.3 最新の保安脅威とそのパターン

海事保安に関する近年の条約や法規を理解する基礎となり、本コースが提供する訓練の重要性を十分に理解できるように、最新の海事保安脅威について要約して説明する。この訓練を受けている要員は、海賊行為、テロ、密輸、貨物盗難、巻添え被害など、今日の保安問題の現状をきちんと把握していなければならない。保安の問題を過去のことで考えたり、あるいは遠隔地だから現実的でなさそうだとか無関係そうだと考える受講生もいるかもしれない。講義を進める前に、そうした考え方を見分けて対処しなければならない。

海賊行為や武装強盗はますます頻繁に発生し続けている。武装強盗が発生するのはたいてい港湾区域で、海賊行為は、その定義からして、通常海上の船舶が

対象である。実際、海洋法に関する国連条約の第 101 条では、次のような行為を海賊行為と定義している。すなわち、私有の船舶並びに私有の航空機の乗組員又は乗客によって私的目的で行われ、公海上の他の船舶、航空機、人若しくは財産に対して向けられた不法な暴力または抑留行為若しくは略奪行為を海賊行為としている。

さらに、いずれの国の管轄権も及ばない場所で行われる船舶、航空機、人または財産に対する当該行為も海賊行為であると定義している。海賊行為や武装強盗行為に関する統計を要約して示すことは、受講生がこうした問題の大きさや重大性を理解する手助けになる。

テロとは一般に、悪質な手段によって政治的目的を達しようとする過激派集団による暴力または暴力脅迫のことである。テロリスト集団は、さまざまな種類の爆弾を使用したり、脅迫をしたり、船舶をハイジャックするという形で意思表示をしたがる。テロリストが自爆行為を煽る過激な宗派と連携して行動することが、ますます増えてきている。

犯罪行為である密輸は、密輸に利用されている船舶の所有者に多大な金銭的損失をもたらし、密輸品が麻薬というケースも多く、巧妙な手口で手荷物、船用品、人体、電子機器等の中に隠して船上に持ち込まれる。武器が密輸されるケースも頻繁にある。麻薬と同じく、武器も貨物コンテナに隠す等、さまざまな方法で船上に持ち込まれる。

貨物盗難は、はるか昔から海運業を悩まし続けている問題で、膨大な金銭的損失をもたらしている。通常、この保安脅威に対処する最も効果的な方法はその予防策である。貨物盗難にはほとんどの場合、暴力行為や政治問題が関わっていることはないが、常に保安脅威リストの上位にくる問題であり、本訓練コースでその解決策について詳しく取り上げる必要がある。講師は、貨物盗難は貨物の保安に対するさまざまな脅威のひとつにほかならないと教えなければならない。また、このセクションでは、貨物に対するその他の保安脅威についても詳しく取り上げるべきである。

巻き添え被害が発生するのは、近くで起きた火災、爆発、攻撃が船舶や港湾施設に損害をもたらすときである。意図したものではない場合もありますが、その損失額は現実的な脅威です。こうしたタイプの損害の影響を最小限にする手段がいろいろある。

1.4 船舶と港湾の運用と状態

このセクションでは、海運の全体的状況を訓練生に理解させる。海運システムの輸送や物流管理の複雑な全体構造について基本的なことを知れば、訓練生の海事保安意識をさらに高めることができる。訓練生は、国際輸送及び複合一貫輸送の一連の流れ並びに貨物や乗客の移動に関する一般的なパターンとメカニズムを基本的に理解することが不可欠である。海上輸送とその他の輸送機関との間の運用が、この訓練区分の中心テーマである。授業では保安との関連で貨物の追跡やその他の関連する情報システムの基本的なことにも触れるべきである。

2. 海事保安政策

2.1 海事保安に関連する国際条約、コード及び勧告に対する意識

訓練生は、海上輸送における保安脅威を最小限に抑え、阻止し、あるいはその他の形で抑止するために国際機関が行ってきた試みについて基本的な正しい理解を身につけなければならない。国際海事機関（IMO）はこの海事保安脅威の抑止という目的を達するために、これまでに数多くの決議や条約を採択してきた。例えば、1983年に「決議第 A.545(13)号 — 船舶に対する海賊行為及び武装強盗の防止策」を採択した。1985年に「IMO 決議第 A.584(14)号 — 船舶の安全及び乗客の保安を脅かす不法行為の防止策」を採択し、翌 1986年に「MSC/Circ.（海上安全委員会／回章）443 — 船上の乗客及び乗組員に対する不法行為の防止策」を承認しました（これは後の 2001 年 11 月に IMO 決議第 A.924(22)号とともに見直された）。1988年には「海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約（SUA 条約）が採択された。この条約の狙いは、船舶に対す

る不法行為を犯した者には確実に適切な司法措置をとることである。不法行為とは、力づくによる船舶の拿捕、船上の人に対する暴力行為、船舶を破壊又は損傷するおそれのある機器の船上への持ち込みなどである。この SUA 条約は、違反容疑者を引き渡すか、もしくは起訴することを締約政府に義務づけており、1992年3月1日に発効した。

2001年9月11日の米国同時多発テロという痛ましい出来事を受けて、IMOは同年11月に開かれた第22回総会で、新しい保安規則の創設を満場一致で可決した。IMOは船舶と港湾設備の保安に関する新しい措置の策定を承認し、2002年12月に「1974年国際海上人命安全条約 (SOLAS 74)」締約国会議 (外交会議)での採択を求めた。この1年余りの期間でIMOは画期的な成果を上げている。保安事件や保安脅威から世界の海運を保護するという目的だけでなく、この状況の重大性をはっきりと示している。

2002年12月の外交会議で SOLAS 74 が改正された。この条約改正は、2004年7月1日に発効した。授業で、この改正について簡単に要約して第V章の変更に言及し、特に第XI章第3規則及び第5規則の変更並びに新たに追加された第XI-2章第1-13規則及び ISPS コードに重点をおいて説明しなければならない。

訓練生は2010年改正 STCW コードの保安関連規定に精通しなければならない。また、船舶に対する海賊行為と武装強盗行為の防止と抑止に関する IMO 指針もよく知っておく必要がある。後者について特に重要なのが MSC.1/Circ.1334 (「船舶に対する海賊行為と武装強奪行為の防止及び抑止に関する、船舶所有者、船舶運航者、船長、乗組員へのガイダンス」)である。

2.2 海事保安に関連する政府法令、規則に対する意識

訓練生は、海事保安の強化措置に関する法令及び / 又は規則の制定に国家レベルで取り組んでいる国もある事を理解することが必要である。講師は自国の例及び / 又は他の国々の例を挙げて、このセクションの重点を説明するとよい。

2.3 定義

訓練生には、SOLAS 第 XI-2 章第 1 規則、ISPS コード第 A 部第 2 節及び「ソマリア沖及びアラビア海域における海賊行為阻止のベストマネジメントプラクティス」で使用されているいくつかの用語について、実用的な知識が必要となる。訓練生が必要な理解レベルに達するように、経験豊かな講師によるそれらの用語の明確化が必要と思われる。例えば、「船舶保安職員」は船上任務の人員であり、その意味では「会社保安職員」が「船舶保安職員」を兼務するのは不可能であるという考え方を確立するためには、講師がその点を強調するか、その他の方法で明確化しなければならない。

2.4 保安関連の機密情報と通信の取扱い

訓練生は、特定の情報や通信が保安関連の機密を要するという事、その機密性のレベルは保安レベル 1、2、3 に応じて変わり、従って、一見したところ悪意のないふつうの会話が悲惨な結果をもたらすことがあるということを理解しなければならない。不適切な方法による通信あるいは不適切な人物への通信による機密漏洩のリスクを、全ての要員が正しく理解する必要がある。

3 保安責任

このセクションは、IMO が考案した海事保安システムを構成する複数の要素について訓練生に明確に示すこと及びさまざまな事業者が連携し、全体としていかに効率的かつ有効的に取り組んでいるかを示すことを目的とする。

3.1 締約国政府

SOLAS 第 XI-1 章と第 XI-2 章で、海事保安を強化する全体的スキームで締約国政府が果たす役割と義務について詳しく定めている。訓練生は、これについて基本的に理解していれば、自国政府の対応の方法や理由、他国政府によるポートステートコントロール（PSC）が自国に及ぼす影響を理解するのに役立つ。

3.2 会社

「会社」は SOLAS 第 XI-1 章で定義されており、SOLAS 第 XI-2 章および ISPS コードに基づき、「船舶履歴記録 (Continuous Synopsis Records)」から「国際船舶保安証書 (International Ship Security Certificate)」の維持にいたるまで、数多くの義務がある。訓練生は、会社の役割や会社から得られるはずのサポートを明確に理解すれば、非常に役立つ。

3.3 船舶

本講師用マニュアルで使用している「船舶」という用語は、SOLAS 第 XI 章の適用対象である船舶を意味している。この第 XI 章と ISPS コードはさまざまな個所で、船舶が保安の面で関わる人員、活動、計画、文書化等について詳しく定めている。全ての訓練生が、海運システムに欠かせない重要な要素である船舶と関わるので、これらに定める要件を理解していなければならない。

3.4 港湾施設

「港湾施設」は SOLAS 第 XI-2 章第 1 規則第 1.9 部で定義されており、船舶と港湾のインタフェースとなる場所のことである。従って、港湾施設には数多くの義務や活動がある。全ての訓練生が、海運システムの保安を維持する港湾施設の役割を理解していなければならない。

3.5 – 3.10 船舶保安職員、会社保安職員、港湾施設保安職員、保安任務を指定される船員、保安任務を指定される港湾施設要員、その他の要員

訓練生は、表題に示すさまざまな人員のそれぞれの役割を理解し、権限と責任の点でこれらの人員に何を要求できるかについて知っていなければならない。ISPS コード第 A 部と第 B 部で、これらの人員の職能、任務、訓練要件が明確に示されている。要するに、これらの人員こそ保安計画をきちんと実行させ、また改善を要する分野をよくわかっている人達である。従って、自分が果たす役割はもちろん、他の人達が果たす役割も正しく理解している必要がある。訓練生は、海賊や武装強盗による攻撃や攻撃未遂への対応を担当する機関で働く人員の役割も理解していなければならない。

4 脅威の特定、認識及び対応

4.1 武器、危険物及び危険装置の認識と検知

この訓練区分では、禁止兵器、爆発物、化学・生物・放射能装置、人員・船舶・設備に危害を及ぼす物質と化合物の特徴及び潜在的影響並びにその他の関連テーマに重点をおいている。

4.2 差別的になることなく、保安リスクをもたらす可能性のある人物の認識

講師は不審な行動パターンについて説明しなければならないが、その際、人種的分析や民族に対する固定観念を避けることが重要であると強調しなければならない。不審な行動例を次に挙げる。

- 見知らぬ人物が船舶又は施設の写真を撮っている
- 見知らぬ人物が船舶又は施設に近づこうとしている
- 個人が施設のすぐ近く又は隣接して、商店又は屋台を始める。
- 見知らぬ人物が船舶又は港湾施設の近くで長時間、うろついている
- 見知らぬ人物が保安、人員又は操作手順の基準について確かめる電話を施設にかけてくる
- 要員の乗った車両がうろついていて、おそらく船舶又は施設の写真を撮ったり、図面を作成している
- 要員の乗った小舟がうろついていて、おそらく船舶又は施設の写真を撮ったり、図面を作成している
- 船舶又は施設の近くを運航している一般航空機
- 爆弾を運んでいる、又は決死行動に加わっている可能性のある人物
- 見知らぬ人物が、船舶又は施設の要員やその家族に近づき、会話をして、その船舶又は施設について情報を得ようとする
- 品物を売ろうとする行商人
- 装置を修理、交換、点検又は設置するために施設に入ろうとする作業員
- 施設、要員、又は操作手順の基準に関して情報を得ようとする E メール
- 手荷物の受託／手荷物を受託しようとする

- 従業員又は行商人が表す反国家的感情
- 従業員に配布された、又は駐車場で車のワイパーに挟まれた反国家的パンフレット又はチラシ
- 並外れた回数の電話
- レジャーボートに乗る人物又は遭難しているふりをして、他の船舶から救助を求めようとする難民船上の人員
- 妨害するコースで船舶に接近してくる高速小型モーターボート
- 梯子、引っ掛け鉤、その他の乗込み装置になる可能性のあるものを積んだ小型船
- 1隻又はそれ以上の小型船のすぐ近くの「母船」の存在

4.3 保安措置を回避するために用いられる技術

いかなる保安設備も保安措置も絶対確実なものではないと訓練生に注意を促さなければならない。また、警報装置の解除、ピッキングによる解錠、無線信号の妨害電波など、保安システムや保安管理を回避するために用いられる可能性のある既知のテクニックを訓練生に教える必要がある。

海賊や武装強盗が船舶に乗り込んできて攻撃を仕掛けるために用いる既知の方法について詳しく説明しなければならない。『ソマリア沖及びアラビア海域における海賊行為阻止のベストマネジメントプラクティス』に、典型的な海賊の攻撃について役に立つ記述があるので、この授業の基礎資料になる。

5 船舶保安対策

ISPS コードの第 A 部と第 B 部、IMO 指針及びその他本モデルコース草案のパート A に記載した参考資料が、このセクションの教材をまとめるために役立つ。講師は、構想、計画、準備が実際の対策や手順として形をなすのがこのセクションであることを示さなければならない。

5.1 保安レベルによって異なる必要な対策

講師は、海事保安レベルに関する基本知識並びに海上の船舶及び港湾内の船舶が保安事件に対応するときに考慮すべき種々の保安措置に関する基本知識を提供しなければならない。それぞれの船舶独自の船舶保安計画に関する精通訓練の重要性を強調しなければならない。

訓練生は海賊や武装強盗による攻撃及び攻撃未遂の場合に必要な対策に精通しなければならない。訓練生は、船舶の構造、乗組員構成、その他の要因によって手順が変わってくることに注意し、MSC.1/Circ.1334（『船舶に対する海賊行為と武装強奪行為の防止及び抑止に関する船舶所有者、船舶運航者、船長及び乗組員へのガイダンス』）並びに『ソマリア沖及びアラビア海域における海賊行為阻止のベストマネジメントプラクティス』で示されている推奨対策を理解しなければならない。

5.2 保安事件の報告

このセクションで訓練生は、全ての保安事件を特定の報告要件に従って報告しなければならないことを十分に理解する。講師が保安事件の実例をいくつか示し、それらの事件の報告のしかたについてクラス全体や訓練生に説明させるのも、役に立つかもしれない。訓練生は船舶に対する海賊行為や武装強盗の報告用に特別に作成されたプロトコルについても知っているべきである。

6 緊急時の心構え、操練及び演習

6.1 不測事態対応策に対する意識

このセクションは、海事環境で発生するおそれのあるテロ行為やその他の犯罪行為に伴う多種多様な不測事態に対する対応策について基本知識を教えなければならない。爆弾の脅威、爆発、海賊行為、武装強盗、ハイジャック及びそれらと同様の出来事が発生した場合の考えられる対応策について検討しなければならない。

6.2 保安操練及び演習

操練及び演習の目的は、船舶に乗船している要員が全ての保安レベルにおいて自分に与えられた全ての保安任務及び取り組まなければならない保安に関するあらゆる欠陥の識別に、確実に熟達することであると訓練生に教えなければならない。

「船舶保安計画」に定められたことを効果的に履行するには、操練を少なくとも3カ月に1回行う必要があることを、訓練生は、学ばなければならない。さらに、過去3カ月以内にその船舶の要員が交代したあらゆる場合において、その船舶で一度も操練に参加したことがないものが25%以上いる場合にはいつでもその交代時から1週間以内に操練を実施しなければならない。これらの操練では次のような保安計画の個々の内容についてテストしなければならない。

- 例えば爆破装置、放火、破壊行為若しくは公共物破壊による船舶又は港湾施設の損傷若しくは破壊
- 船舶又は船舶の人員のハイジャック若しくは拿捕
- 武装強盗による攻撃
- 貨物、重要な船舶装置やシステム、船用品に手を加えること（不正開梱）
- 密航者の存在を含め、不正侵入もしくは不正使用
- 大量殺戮のための武器を含め、武器や装置の密輸
- 保安事件を引き起こす意図をもつ者又は彼らの武器を運ぶために船舶を使用すること
- 武器として、あるいは損傷や破壊を引き起こす手段として船舶自体を使用すること
- 停泊中又は錨泊中の海からの攻撃
- 海上での攻撃

船舶保安要員が参加するさまざまなタイプの演習を、少なくとも毎年1回、演習と演習の間隔を18カ月以上あけないように、実施しなければならない。これらの演習では、通信、連携、人的・物的資源の入手、対応についてテストし

なければならない。

演習は次の方法がある。

- 本格的な演習又は実演習
- 机上シミュレーション若しくはセミナー
- 捜索及び救助、若しくは緊急対応演習のような他の演習との組み合わせ

パート E：評価

■ はじめに

評価の有効性は、判定内容の正確度によって決まる。

詳細なシラバスで示す学習目標が、訓練生の進捗を評価する適切な試験法を構築するためのしっかりした基礎になる。

■ 評価方法

評価を行うためにどのような方法を選ぶかは、訓練内容に関して知識を得て、理解し、応用するという点で、訓練生に期待する達成度によって異なる。

評価方法は、訓練生（1人ずつでもグループでもよい）との簡単な質疑応答試験から、与えられた選択肢から正しい答え若しくは最も適切な答えを選ぶ試験、与えられた項目で正しい組み合わせを選ぶ試験、又は設問に短文若しくは長文の答えを書く試験までさまざまである。

訓練内容が実務技術の習得を目指している場合は、適切な装置、道具などを使用した実技の試験を行います。従って、この場合は次のような形式で答えを出すことになります。

- 口頭試問又は客観テストによって、研修で覚えた事実または情報を思い出して回答
- 習得した技術を実技で証明
- 手順又は行動を口頭若しくは筆記で回答
- 略図、図面、地図、図表などからのデータの識別及び使用
- 計算によって数値問題を回答
- 小論文又はレポートで回答

■ 検証

評価は、明確に定められた目標に基づいて行わなければならない、評価内容を正しく示していなければならない。訓練科目間でも、訓練生の「知識」と「理解」

と「応用」の試験でも、適切なバランスをとって評価を行うべきある。

訓練生が解答する時間の配分が非常に重要です。その試験で公正かつ適切な評価を下すことができるように、各質問または課題を前もってテストし、その妥当性を検証してから、実際の試験でその質問または課題を使用する。

■ 評価の信頼性

信頼できる評価を行うように、評価手順は、どのような筆記試験問題を使用しようとも、合理的に一貫した評価結果が得られるようなものでなければならない。

■ 主観テスト

従来の評価方法では、訓練生は質問に対して口頭や筆記で形式的に解答して、学んだことを示す。

このような評価は、常に評価者の判断によって左右されるという点で、主観的と言える。評価者が異なると、筆記試験の採点でも口頭試問の評価でも、まったく異なる点数が出る可能性がある。

■ 客観テスト

ここ数年で、さまざまな客観テストが開発された。それらに共通する特徴は、評価に評価者の判断を必要としないという点である。解答は正解か不正解かのどちらかである。

客観テストには、1つの文章の空欄に入る、通常は1語を答えて文章を完成させるというタイプのものがある。また、設問に2語または3語の短い答えを書くタイプのものもある。このような客観テストは「完成問題」とか「短答問題」と呼ばれている。

別のタイプの客観テストとして「選択肢問題」がある。これは与えられた選択

肢の中から正しい答え又は最も適切な答えを選ぶ問題である。2つの語句群から適切な組み合わせを選ぶ「組み合わせ問題」、正しいか間違っているかを答える○×式問題、多項選択式問題もこのタイプの客観テストである。

このうち最も融通性のある客観テストが多項選択式問題で、1問につき複数の選択肢を与え、その中から最も適切な答えを選ばせる。

■ 不正解の選択肢

多項選択式問題で与えられた正解以外の選択肢のことを「不正解の選択肢」と言い、知識が十分でない受講生の注目を正しい解答からそらすことを目的としている。この不正解の選択肢では、実際にある事柄を選択肢にしなければならず、よくある思い違いやよくする間違いをベースとした選択肢を用意すべきである。

テストによっては、「正しい選択肢はない」あるいは「全ての選択肢が正しい」といった場合もある。これらの方法は有効な場合もあるが、あまり使わないほうがよい。

不正解の選択肢は、知識不足の受講生が引っかかりやすい解答ではあっても、十分に知識のある受講生を惑わすような「ひっかけ」問題であってはならない（例えば、正解に「……ではない」という否定の用語を加えて、不正解の選択肢としてはいけない）。

■ 推測係数

多項選択式問題の4つの選択肢の「推測係数」は25%とする。全ての選択式問題で合格最低点を決めるとき、この推測係数を考慮しなければならない。

■ 採点

客観テストの単純な採点法では、各問題の正解を1点、不正解または無解答を0点とする。

それより高度な採点法では、正解を 1 点、無解答を 0 点、不正解を -1 点とする。多項選択式問題で 4 つの選択肢がある場合、この採点法ならば、まったく知識がなく当て推量で答えると、1 点を得る確率が 25% で、1 点を失う確率が 75% ということになる。

点数に重みづけをして、問題の相対的重要性、あるいは評価の項目の相対的重要性を反映させることができる。

IMO モデルコースを実施する講師に要請する情報

はじめに

- 1 IMO モデルコースは、関連条約、規則及び各コースに影響を与えるその他の事柄に変更があった場合、その変更を考慮に入れて定期的に改訂している。その改訂のとき講座の内容を改善する一助として、IMO の技術協力プロジェクトの一環として実施したか、あるいは海事訓練学校の正規プログラムの一環として実施したかを問わず、モデルコースを実施した講師やモデルコースの実施に参加した講師に協力を要請している。

提供を要請する情報とその書式

- 2 IMO が、提供された情報を統一する作業を簡略化するために、モデルコース改善のための専門的意見や提言は、下記の書式で行うこと。意見や提言がない項目には、「意見なし」と記載されたい。
- 3 以下の確認事項を必ず記載されたい。
 - 1 コース番号と表題
 - 2 実施日と場所
 - 3 これまでに実施した IMO モデルコースのおおよその回数
 - 4 本モデルコースを実施したおおよその時間数
- 4 「パート A — コースの枠組み」に関する意見:コースの項目（「対象」、「目標」など）の出現順に意見を記載されたい。全ての場合において、下記について記載されたい。
 - 1 受講基準を満たしていた受講生の数及び満たしていなかった受講生の数。
 - 2 受講人数及び「受講人数制限」に関する推奨人数を超えた場合は、その理由並びにそれがコースの質に及ぼした影響に関する所見。
 - 3 「講師の要件」を満たしていたかどうか。満たしていなかった場合は、その不足の内容及びそれがコース提供の質に及ぼした影響に関する所見。
 - 4 「訓練施設と設備」の推奨条件と比較した設備又は施設の不足、及びそ

れがコース提供の質に及ぼした影響に関する所見。

- 5 「パート B — コースの概要」に関する意見：時間割の軽微な変更はやむを得ないと考えること。時間割に大きな難点があった場合、及び省略した科目または冗長な科目があった場合は、簡単に説明すること。
- 6 「パート C — 詳細なシラバス」に関する意見：特定の学習目標について意見がある場合は、そのパラグラフ番号を記載すること。
- 7 「パート D — 講師用マニュアル」に関する意見：そのセクション番号を記載されたい。参考資料若しくは実地演習を不満足と思われた場合は、できればそれに代わる適切なテキストを記載するか、若しくは必要に応じて、それに代わる演習について概要を記載されたい。
- 8 上記以外の意見や提言があれば、最後に付け加えられたい。特に、本コースを実施する際の教材の有用性に関する意見を歓迎する。また、本コースを実施するにあたって追加された教材が役に立ったと思われた場合は、IMO にとって大いに役に立つので、それを記載されたい。

意見は右記宛に送付されたい。

Maritime Safety Division
International Maritime Organization
4 Albert Embankment
London SE1 7SR
U.K.
[Telefax (+) 44 171 587 3210]