

Supported by 日本 THE NIPPON  
財団 FOUNDATION

令和6（2024）年度

島しょ国のPSC実施能力向上のための調査

事業報告書



公益財団法人 東京エムオウユウ事務局

## 目 次

はじめに	3
I 事業の目的及び目標	4
II 調査手法	5
III 調査結果	10
1. PSC 検査の法的位置づけ	11
2. PSC 検査の実施体制	13
3. PSC 検査の実施方針	15
4. PSC 検査の実績	16
5. PSC 検査官の確保及び育成	23
6. 研修等の実施状況	24
7. その他	26
8. まとめ（今後必要となる技術協力）	27
IV 東京 MOU 技術協力計画に盛り込むべき内容	28
V 各国ごとの詳細	31
1. フィジー	31
2. マーシャル諸島	45
3. パプアニューギニア	56
4. バヌアツ	68
附録目次	79

## はじめに

東京 MOU は、1994 年の発足以来 30 年余の歴史を有するに至り、その間、メンバー当局は当初の 11 当局から 2023 年には 22 当局となった。また、PSC 検査実績をみると、検査件数について 1994 年に 8,000 件であったのが 2023 年には 30,887 件、欠陥指摘数について同じく 14,464 件であったのが 75,867 件、拘留数について同じく 282 件であったのが 1,334 件となっている。

このように、東京 MOU は量・質の両面で成長を続けてきており、その活動結果は、アジア太平洋地域の海上安全の向上及び海洋環境保護に貢献してきた。

アジア太平洋地域における海上安全及び海洋環境保護をより追及していくためには、同地域における PSC 検査のネットワークをより確かなものとし、サブスタンダード船の同地域における航行を許さないようにしなければならない。

すなわち、東京 MOU の各メンバー当局による PSC 検査を量的にも質的にも一定の水準以上のものとすることが重要となっている。

しかしながら、東京 MOU における PSC 検査の実施状況を当局ごとにみてみると、もちろん全体的に一定のバラツキはあるものの、特に、島しょ国（東京 MOU では、フィジー、マーシャル諸島、パプアニューギニア及びバヌアツの 4 つの島しょ国がメンバーとなっている。）において、「PSC の実施率が低い」とか「PSC で重大な欠陥指摘の割合が小さい」などの指摘があり、PSC 検査の実施に係る諸課題が懸念されていた。

まさに、これら課題の改善を図ることが、アジア太平洋における東京 MOU のネットワークをより確かなものとするうえで不可欠であり、今般、日本財団のご支援を得て、各島しょ国の実情を調査し、その結果を踏まえた東京 MOU が実施すべき技術協力の在り方に関し、検討を行った。

本調査で得られた検討結果は、本年策定予定の「東京 MOU 技術協力プログラム統合戦略 5 か年計画」の改訂版に盛り込みたいと考えている。

この取り組みが、アジア太平洋地域ひいては全世界の海上安全及び海洋環境保護の向上に役立つことを目指し、今後も東京 MOU の活動を行っていく所存である。

## I 事業の目的及び目標

### 1. 事業の目的

東京MOUでは、アジア太平洋地域におけるPSCに関する地域協力により海上航行の安全及び海洋環境の保全に努めており現在22の当局がメンバーとなっているところ、そのうち島しょ国メンバー（4か国）についてはPSC実施能力の観点から多くの課題を抱えていると考えられる。

本事業では、島しょ国のPSC実施能力の向上を図り、域内全体のPSCの効果を高めることを目指して、これら島しょ国が抱える課題を把握しそれらの解決に向けた取り組みの検討を行うための基礎資料を収集し対応方策案を取り纏めることを目的とする。

### 2. 事業の目標

東京MOUとして、島しょ国の実情・要望を十分踏まえた技術協力の新たな在り方を検討する。

なお、東京MOUの技術協力計画（5か年計画）の次期改訂版（2025年に改訂予定）に本事業による調査結果を踏まえたプログラムを盛り込む。

## II 調査手法

### 1. 事前調査

東京 MOU 各国の PSC 検査データや各国の寄港外国船舶データをもとに統計的な分析を行うとともに、各国に次ページに掲載するアンケートを送付し回答を求めた（各国からのアンケートへの回答は、本報告書の附録に掲載した。）。

なお、アンケート及びその回答には個人情報を含んでいるため、本報告書において当該情報の記載は省略した。

### 2. 現地調査

上記事前調査を踏まえ、以下の日程で各国を訪問し、インタビュー等による現地調査を実施した。

#### (1) パプアニューギニア

現地調査日：2024 年 11 月 25 日

先方対応者：Capt. Krzysztof Orlowski

Executive Manager Maritime Operation, National Maritime Safety Authority

Mr. Samuel Kewie

Manager, Surveys & Inspection, National Maritime Safety Authority

#### (2) フィジー

現地調査日：2024 年 11 月 27 日

先方対応者：Mr. Sesoni Komaisoso

Manager, Ship Inspection, Maritime Safety Authority of Fiji

Mr. Iliesa Kelevi Batisaresare

Manager, Safety, Compliance & Response and Port State Control Officer, Maritime Safety Authority of Fiji

Mr. Misaele Vakaceguidelana

Flag State Surveyor and Port State Control Inspector, Maritime Safety Authority of Fiji

#### (3) バヌアツ

現地調査日：2024 年 11 月 29 日

先方対応者：Mr. Charley Maniel

Hydrography Officer, Vanuatu Maritime Safety Authority

(4) マーシャル諸島

現地調査日：2024年12月10日

先方対応者：Mr. Charles Abraham

PSCO/Deputy Commissioner of Maritime Affairs, Office of the Maritime Administrator/ Ministry of Transportation, Communications and Information Technology

Mr. Brian Poskaitis

Deputy Commissioner of Maritime Affairs, Office of the Maritime Administrator

Mr. Joshua Lakabung

PSCO & FSCO, Director for Maritime and Safety, Ministry of Transportation, Communications and Information Technology

3. 今後の技術協力に関する検討

上記の事前調査及び現地調査を踏まえ、東京MOUとして行うべき技術協力の在り方について検討し、東京MOUの技術協力プログラム統合戦略5か年計画の次期改訂版（2025年秋に改訂予定）に反映すべき内容をまとめた。

PSC の実施体制、実施状況等に関するアンケート  
(マーシャル諸島向けの例)

1. PSC の組織・体制

1.1 法令

- 1.1.1 貴当局の PSC の実施に係る根拠法令及び具体的条文（英文）。
- 1.1.2 PSC 検査官（PSCO）が PSC を実施することに係る根拠法令及び具体的条文（英文）。
- 1.1.3 relevant instrument（貴国が当事国となっているものに限る。）ごとにその要件を規定した法令名およびその概要（英文）。

1.2 政策

- 1.2.1 貴国では PSC の実施に関し、政策的に（国の方針等）どのように位置づけているか。
- 1.2.2 貴国では、PSC に関する予算をいくら確保しているか。また、その内訳如何。また、当該予算は貴組織全体予算のどのくらいの割合か。
- 1.2.3 過去数年間の PSC 関係予算の推移如何。
- 1.2.4 PSC の実施件数の数値目標等の目標を設定しているか。設定している場合にはその具体的な内容如何。

1.3 組織・人員

- 1.3.1 貴当局において PSC に直接的及び間接的に関係する部署はどこか。
- 1.3.2 また、それらの部署において、PSC に関与する人員数（直接要員、間接要員）。

1.4 PSC の組織・体制に関する課題及び対応

- 1.4.1 PSC の組織・体制に関する貴当局の課題はどのようなものがあると考えているか。
- 1.4.2 また、それらの課題に対応するためにどのような方策が必要と考えているか。

2. PSC 検査の実施状況

2.1 検査率

COVID-19 パンデミックの時期を除いた貴当局の PSC 検査率は、2018 年 23.3% (28.7%)、2019 年 12.4% (28.0%)、2022 年 3.28% (27.0%) 及び 2023 年 26.83% (26.1%) であった（カッコ内の数値は、域内の平均値）。これらの検査率に関して、貴当局はどのように評価し、同評価をもとに如何なる対応を行っているか。

2.2 Deficiency の指摘をした検査率

貴当局の PSC 検査における deficiency の指摘をした検査率は、2018 年 47.6% (48.2%)、2019 年 81.8% (46.0%)、2022 年 0% (47.2%) 及び 2023 年 72.7% (52.9%) であった（カッコ内の数値は、域内の平均値）。これらの件数に関して、貴当局はどのように評価し、同評価をもとに如何なる対応を行っているか。

2.3 Detention rate

貴当局の PSC 検査における *detention rate* は、2018 年 14.3% (3.0%)、2019 年 18.2% (3.1%)、2022 年 0% (2.9%) 及び 2023 年 0% (4.32%) であった（カッコ内の数値は、域内の平均値）。また、貴国に寄港した外航船舶（PSC 検査を実施しなかった船舶を含む）に対する *detention rate* は、2018 年 3.3% (3.8%)、2019 年 2.2% (3.8%)、2022 年 0% (2.8%) 及び 2023 年 0% (4.84%) であった。これらの率に関して、貴当局はどのように評価し、同評価をもとに如何なる対応を行っているか。

### 3. PSCO の確保

#### 3.1 PSCO の確保方針

PSCO の採用、育成、定着等、PSC 要員確保に関する具体的な方針を定めているか。定めている場合、どのようなものか。

#### 3.2 PSCO の採用

3.2.1 PSCO の採用はどのように行われているか。

3.2.2 過去 5 年間の採用実績及び PSCO 数の推移は如何か。

#### 3.3 PSCO の育成

貴当局内での PSCO の研修 (*training course for new entrant PSC Officers, refresh course/advanced training, seminars*) は、各々どのようなタイミング及び頻度でどのような内容のものを実施しているか。

#### 3.4 PSCO の定着

3.4.1 貴当局の各 PSCO の貴当局への在籍年数及び PSCO としての経験年数如何。

3.4.2 過去 5 年間に東京 MOU の TCP (GTC、STC、SEM) に参加した以下の者は、現在どのような職務についているか。

(略)

3.4.3 上記 3.4.2 への回答において、貴当局から退職した者の場合、その理由は何か。

3.4.4 東京 MOU の TCP への参加は、貴当局におけるキャリアパスにおいてどのように位置づけているか。

3.4.5 貴国において、PSCO の給与水準は貴国の他の職種の労働者（一般事務職、船員、その他）の平均給与と比較してどのような状況か。

3.4.6 上記 3.4.2 への回答において、貴当局から退職した者の場合、PSCO であった際の給与と転職先との給与はどの程度差があるか可能な範囲で回答願いたい。

#### 3.5 PSCO の確保に関する課題及び対応

3.5.1 PSCO の確保に関する貴当局の課題はどのようなものがあると考えているか。

3.5.2 また、それらの課題に対応するためにどのような方策が必要と考えているか。

### 4. その他

- 4.1 PSC に関する貴当局のその他の課題はどのようなものがあると考えているか。
- 4.2 また、それらの課題に対応するためにどのような方策が必要と考えているか。
- 4.3 貴当局の PSC 実施能力向上のために *Tokyo MOU* 事務局に期待することがあればご教示願いたい。

### III. 調査結果

上記 II の調査手法で記載した 1 の事前調査及び 2 の現地調査の結果を、以下の 1 から 7 までの項目ごとに記載し（島しょ国 4 カ国を全体としてみた際の「全体」と各国ごとの概要を記載した。）、また、それらを踏まえてのまとめ（今後必要となる技術協力）を以下の 8 に記載した。

1. PSC 検査の法的位置づけ
2. PSC 検査の実施体制
3. PSC 検査の実施方針
4. PSC 検査の実績
5. PSC 検査官の確保及び育成
6. 研修等の実施状況
7. その他
8. まとめ（今後必要となる技術協力）

## 1. PSC 検査の法的位置づけ

### (1) 全体

4カ国とも、PSC検査について、自国の法令等において基本的に適切に位置付けている。ただし、一部において、議会における国際条約締結に係る審議・決定が滞っており、PSC検査におけるPSC検査官の権限に制約が生じている状況が見られる。

### (2) フィジー

Maritime Transport ACT 2013 の第 101 条に基づき、PSC 検査官が任命され、同 ACT 第 102 条第 1 項に基づき、PSC 検査官に PSC 検査実施の権限が付与される。特に、同条第 1 項 (d) の規定により、PSC 検査官は、フィジーが締結している関係条約への適合性を確認することと規定されている。すなわち、PSC 検査官は、国内法として規定される技術基準ではなく関係条約に規定される技術基準への適合性を確認することとされている。

### (3) マーシャル諸島

Ports of Entry Act の第 205 条 (Inspection at ports of entry) において、本 Act 及びマーシャル諸島が当事国となっている関係する国際条約に従い PSC を行うと規定し、また、全ての船舶は指定港への入出港時等に PSC 検査に服すと規定している。なお、PSC を実施するための技術的な規則は Marshall Islands Port State Control Manual としてまとめられており、閣議承認の対象となっている。

### (4) パプアニューギニア

Merchant Shipping Act 1975 のパート IV (安全) の第 53 条 (1) (b) において、パプアニューギニアに登録していない船舶であってパプアニューギニアの港等に存在する船舶に同パートを適用することとし、第 65 条において検査官が船舶に乗船し検査を実施し、証書等の提示を求めることができるとしている。また、船舶が満足すべき技術的な規則は Merchant Shipping (Safety) Regulation 2006 に規定されている。なお、東京 MOU の関連条約のうち、SOLAS 条約の 1988 年議定書、LL 条約の 1988 年議定書、MARPOL 条約 1997 年議定書（附属書 V I の追加）、MLC 条約、バラスト水管理条約等について、加入のための法案を議会に提出済みであるが、議会の審議が滞っておりこれら条約の締結に至っていない。

### (5) バヌアツ

Maritime Sector Regulatory Act No.26 of 2016 の第 18 条(1)(c)において、バヌアツに入港する外国船舶に対して PSC を執行することが規定され、第 19 条(2)(a)及

び(b)において必要な規定等を策定することとともに、第44条においてPSC検査官に船舶へ乗込む権限及び安全及び海洋環境の観点から必要な指示を行う権限を付与している。また、Shipping Act No.8 of 1983 の第28条において、船舶の航行差し止め(拘留)を命ずることに関して規定している。

## 2. PSC 検査の実施体制

### (1) 全体

パプアニューギニアでは、旗国検査官との併任ではあるものの国内の主要港湾に現地事務所を設置してPSC検査官を配置し、さらに、現地事務所の増設及びPSC検査官の新規配置を計画しており、PSC検査の実施体制を拡充する方向である。

他の国（フィジー、マーシャル諸島及びバヌアツ）では、PSC検査官の数が限られているとともに、現地事務所の増設やPSC検査官の増員等の計画も現時点ではない。

なお、フィジーを除き、PSC検査官は旗国検査官との併任であり、PSC検査に専念しているわけではない。

### (2) フィジー

Maritime Safety Authority of Fiji Act 2009により、運輸省(Ministry of Public Works, Meteorological services and Transport)管轄のもとフィジー海事安全局が設置されており、Maritime Transport Act 2013において、PSC検査官を任命し、同検査官に一定の権限を付与している。現在PSC検査官の配置状況としては、本部に2名のみが配置されており、11ある地方支分部局にはPSC検査官は配置されていない。通常フィジーのPSC検査はこの2名により執行されているが、研修等何らかの事由により1名が不在となると、残りの1名のみによるPSC検査の執行体制となる。

### (3) マーシャル諸島

交通、通信及び情報技術省（以下、「交通省」という。）に海上安全（Maritime & Safety）を担当する部署があり、同部署において、内航船等マーシャル諸島の排他的経済水域（EEZ）を超えて航行しない船舶に関する旗国検査（関連法令の整備を含む。）及び外国船に関するPSCを実施している。現在、同部署は、Director1名及びMaritime & Safety Inspector 3名（定員は4名であり1名が欠員。）の4名体制（全員、旗国検査及びPSC検査を実施）で業務を実施している。なお、マーシャル諸島では、便宜置籍船制度の運用等のため、Maritime Actに基づきMaritime Administratorが設置されている。このMaritime Administratorには、現在5名のDeputy CommissionerがPSCOとして位置づけられ配置されており、交通省のPSC検査官4名のPSC検査実施能力を高めるための指導等を実施している。

### (4) パプアニューギニア

National Maritime Safety Authority Act 2003 に基づき、国家海事安全局が設置されている。本部（Port Moresby に所在）において、Ship Survey & Inspections Department が船舶の旗国検査及び PSC を担当している。同 Department は定員上 PSC Coordinator を含む 5 名の組織であるが、実員としては、Manager と Administrative Officer の 2 名のみが配置されている。また、同 Department のもとに、8 つの現地事務所（うち 1 つは最近設置された）がおかれ合計 9 名の PSC 検査官が配置されているが、全ての PSC 検査官は旗国検査官の役割も担っている。なお、新たに 2 つの現地事務所を開設する予定である。

#### (5) バヌアツ

バヌアツ海事局（Vanuatu Maritime Safety Authority (VMSA)）は Ministry of Infrastructure and Public Utilities (MIPU) のもとに置かれ、Deputy Commissioner/Domestic の配下に、5 名の旗国及び PSC 検査官と 5 名の旗国検査官がおかれている。また、Deputy Commissioner/Domestic も PSC 検査官を併任している。5 名の旗国及び PSC 検査官のうち、2 名はポートビラの本部におかれ、他の 3 名は各々、Tasmalum 島、Santo 島及び Malekua 島におかれている。

### 3. PSC 検査の実施方針

#### (1) 全体

組織全体の方針としては、基本的に、PSC 検査の重要性を謳いその着実な実施を行っていくとしている。

一方、PSC 検査に関する具体的な数値目標としては、各国とも、検査実績とは乖離した目標を掲げている。

#### (2) フィジー

フィジー海事安全局 5 か年戦略計画（2024 年～2029 年）(5-year Strategic Plan for the Maritime Safety Authority of Fiji 2024-2029) において、海上安全、海洋環境保護、国際的責務等を柱とする政策を掲げている。また、毎月 10 件以上の PSC 検査を実施することを目標としている。しかし、過去 10 年間の検査件数は最も多い年で年間 64 件であり、目標には達していない。

#### (3) マーシャル諸島

マーシャル諸島 PSC マニュアルにおいて、マーシャル諸島における PSC に関する位置づけを記載するとともに、年間の PSC 検査実施目標として、マーシャル諸島に寄港する外国船舶の少なくとも 80% に対して検査を実施することとしている。これは、東京 MOU パラグラフ 1.4 に東京 MOU 地域全体の PSC 検査率を 80% にするよう努めることとしているものに平仄を合わせたものである。しかし、過去 10 年間の検査率は最も高い年で 28.95% であり、目標には達していない。

#### (4) パプアニューギニア

国家運輸戦略第 3 卷に、パプアニューギニアにおける PSC に関する位置づけを記載するとともに、年間の PSC 検査実施目標として 300 件の検査実施を掲げている。しかし、過去 10 年間の検査件数は最も多い年で年間 187 件であり、目標には達していない。

また、パプアニューギニアは、基本的に自国の海洋環境保護に対する意識が強く、この点からも、同国における PSC 検査実施の意義は大きい。

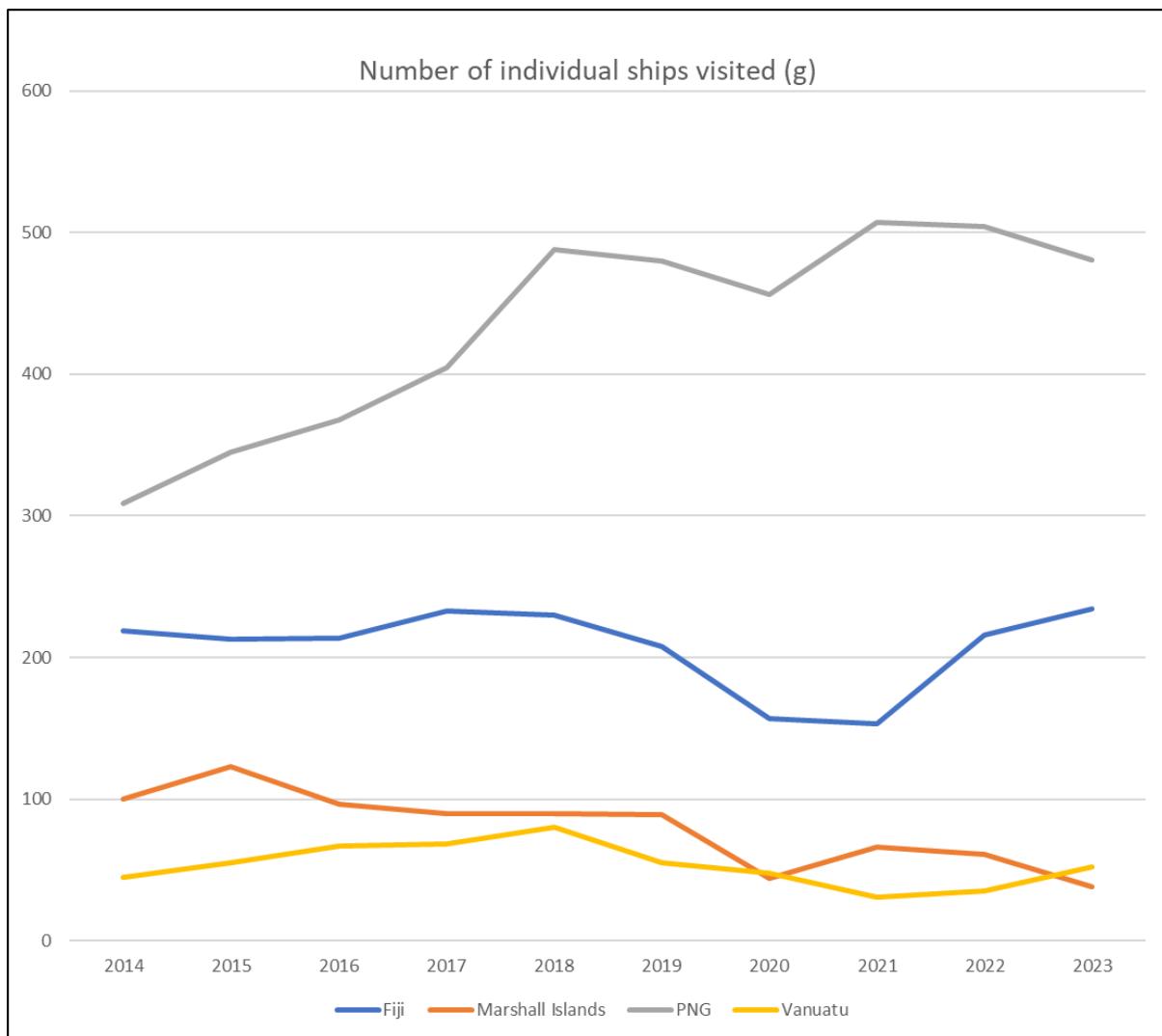
#### (5) バヌアツ

現在、IMO と Pacific Community (SPC) の支援を得て、「One-Vanuatu Maritime Policy (OVMP)」の策定作業を行っているところであり（2025 年に完了予定）、この OVMP において PSC 検査についてもしかるべき記述される予定。また、PSC 検査実施目標として年間 10 件としている。しかし、過去 10 年間の検査件数は最も多い年で年間 8 件であり、目標には達していない。

#### 4. PSC 検査の実績

##### 4.1 寄港船舶数（複数回入港船舶は 1 としてカウント）

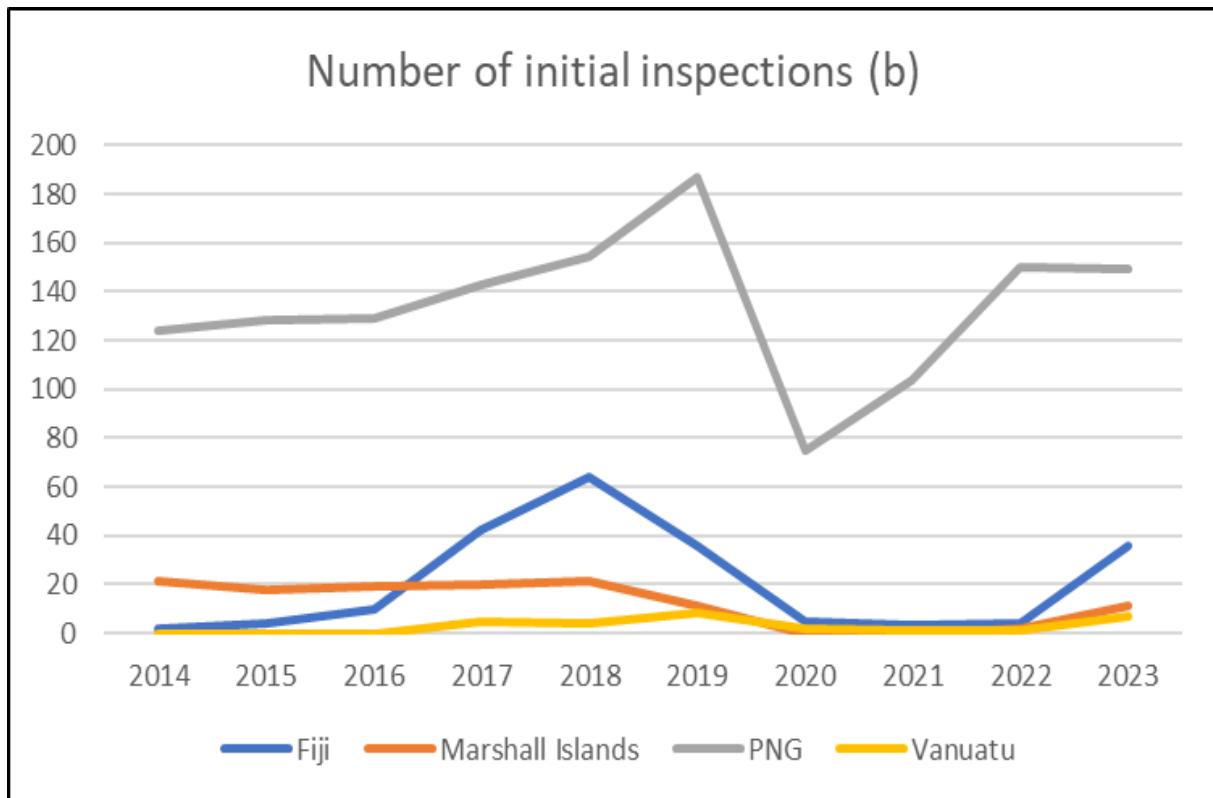
船舶寄港数は、パプアニューギニアが増加傾向であり、他の 3 か国は横ばいまたはやや減少傾向である。



Number of individual ships visited (g)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Fiji	219	213	214	233	230	208	157	153	216	234
Marshall Islands	100	123	96	90	90	89	44	66	61	38
PNG	309	345	368	405	488	480	456	507	504	481
Vanuatu	45	55	67	68	80	55	48	31	35	52
Regional	24,128	24,632	24,744	24,939	24,767	25,741	25,858	26,157	26,259	24,544

## 4.2 初回検査数

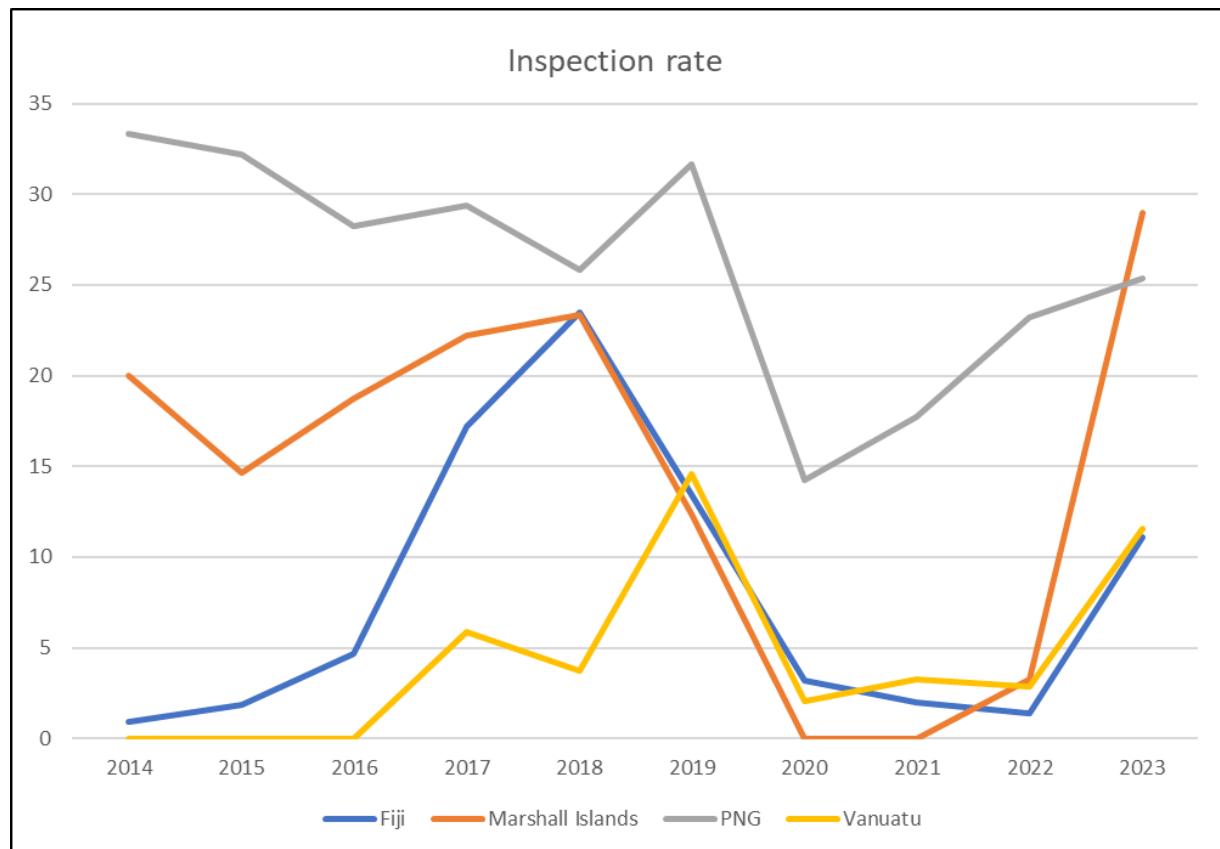
初回検査数は、パプアニューギニアがもっとも多く、他の3か国は低い水準で推移している。ただし、フィジーはわずかながら件数の増加傾向がみられる。



Number of initial inspections (b)											
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
Fiji	2	4	10	42	64	36	5	3	4	36	
Marshall Islands	21	18	19	20	21	11	0	0	2	11	
PNG	124	128	129	143	154	187	75	104	150	149	
Vanuatu	0	0	0	5	4	8	2	1	1	7	
Regional	30,405	31,407	31,678	31,315	31,589	31,372	19,415	22,730	24,894	30,887	

#### 4.3 PSC 検査率

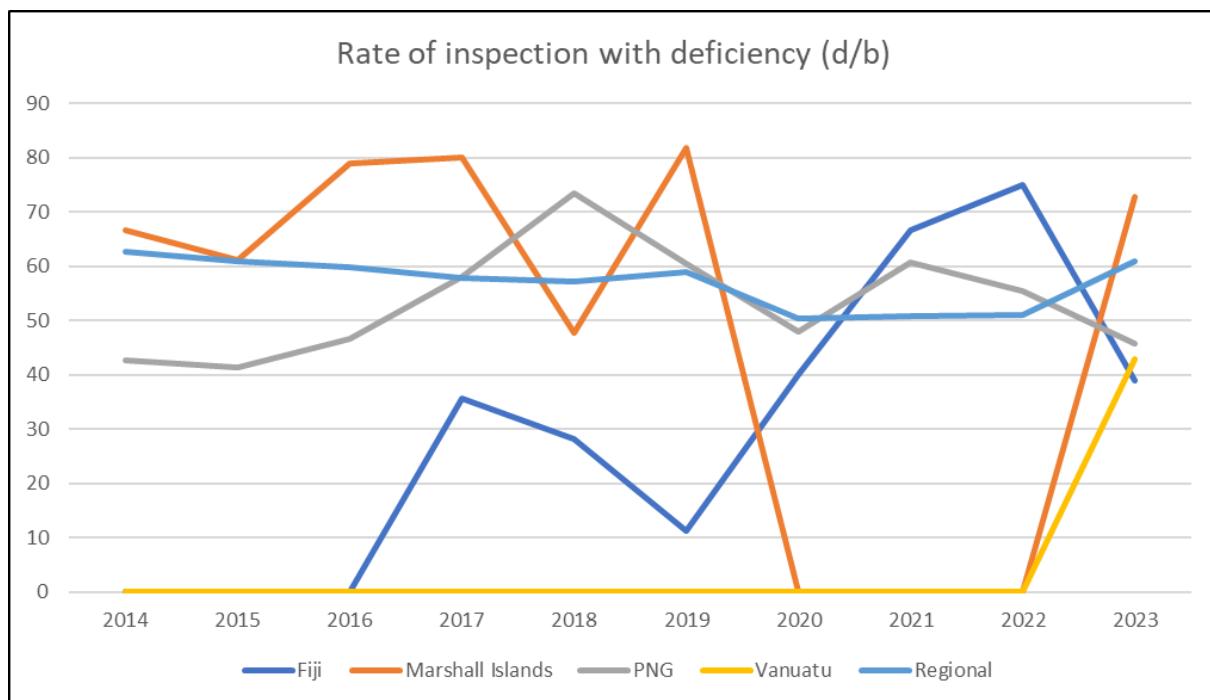
全体的にコロナのパンデミック以降回復傾向にあると考えられる。ただし、マーシャル諸島及びフィジーは標本数が少ないと留意すべきである。



	Inspection rate (a/g)										
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
Fiji	0.91	1.88	4.67	17.17	23.48	13.46	3.18	1.96	1.39	11.11	
Marshall Islands	20.00	14.63	18.75	22.22	23.33	12.36	0	0	3.28	28.95	
PNG	33.33	32.17	28.26	29.38	25.82	31.67	14.25	17.75	23.21	25.36	
Vanuatu	0	0	0	5.88	3.75	14.55	2.08	3.23	2.86	11.54	

#### 4.4 欠陥指摘を行った PSC 検査の率

パプアニューギニアが一定水準の率で欠陥指摘を行ってきており、ここ数年間フィジーが指摘の率を高めてきている。これらは域内全体の指摘率と同じくらいの水準になっている。マーシャル諸島及びバヌアツは 2023 年に指摘率を上げているが、もともと標本数が少ないため傾向を明確に示しているかどうかはわからない。

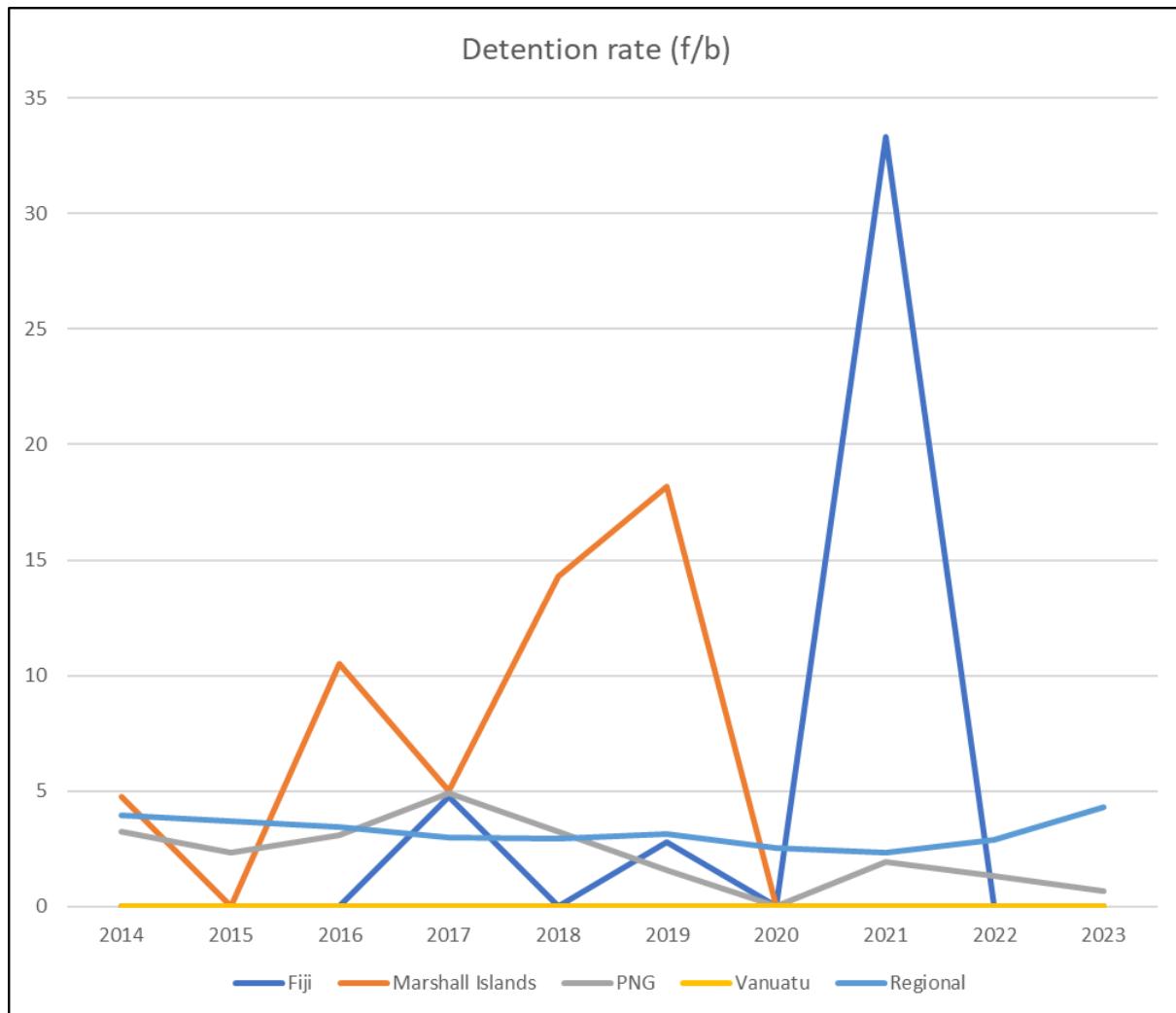


Rate of inspection with deficiency (d/b)											
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
Fiji	0	0	0	35.71	28.13	11.11	40.00	66.67	75.00	38.89	
Marshall Islands	66.67	61.11	78.95	80.00	47.62	81.82	0	0	0	72.73	
PNG	42.74	41.41	46.51	58.04	73.38	60.43	48.00	60.58	55.33	45.64	
Vanuatu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42.86	
Regional	62.59	60.95	59.8	57.84	57.27	58.85	50.29	50.89	50.93	60.89	

#### 4.5 PSC 検査における拘留率

いずれの国も、拘留率は小さく域内全体の拘留率を下回っている。

なお、フィジー及びマーシャル諸島で一部高い拘留率を示しているが、標本数が少ないと留意が必要である。



	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Fiji	0	0	0	4.76	0	2.78	0	33.33	0	0
Marshall Islands	4.76	0	10.53	5.00	14.29	18.18	0	0	0	0
PNG	3.23	2.34	3.10	4.90	3.25	1.60	0	1.92	1.33	0.67
Vanuatu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Regional	3.96	3.67	3.44	3.00	2.96	3.13	2.54	2.31	2.91	4.32

## 4.6 PSC 検査の課題

### (1) 全体

上記 3.2.1 から 3.2.5 までの PSC 検査の実績からみると、各国とも量的（初回検査数、PSC 検査率）には目標値を達成しておらず、改善の余地があると考えられる。

一方、欠陥の指摘を伴う PSC 検査の率については、増加傾向がみられたり、域内の平均的な水準と同程度であったりと、PSC 検査の質については、各国とも一定の水準を確保しつつある、あるいは、今後より一層の向上が期待し得る状況である。

### (2) フィジー

2023 年において、初回検査件数が 36 隻（PSC 検査実施目標は毎月 10 件以上でありこの目標を達成していない。）、検査率が 11.11% に留まっている。これには、PSC 検査官が本部の 2 名のみであることが一因となっているものと思われる。

一方、欠陥指摘を伴う PSC 検査の率は増加傾向にあり PSC 検査の質の向上が伺える。

### (3) マーシャル諸島

コロナのパンデミック時期を除き、初回検査件数は年間 10～20 件、検査率は 10 ～30 パーセント（PSC 検査実施目標では検査率 80% 以上でありこの目標を達成していない。）と十分な実績を上げているとは必ずしも言えない。これは、4 名の PSC 検査官がいずれも旗国検査官との併任となっていること、沖合停泊の外国船舶にアクセスする手段に不足していることが要因と考えられる。

一方、欠陥指摘を伴う PSC 検査の率は、東京 MOU 全体では 5 割から 6 割年であるのに対し、マーシャル諸島では比較的高い数値を示している（年によっては 8 割前後）。これは、後述する各種研修の実施に加え、TCMI の Deputy Commissioner による PSC 検査実施に係る定期的な指導（年間 6 回程度）が貢献しているものと思われる。

### (4) パプアニューギニア

初回検査の件数が。ここ最近で年間約 150 件と目標である年間 300 件を達成していない。この点については、本部及び現地事務所における PSC 検査官の著しい欠員が一因と考えられ、現在 PSC 検査官の増員及び現地事務所の増設を予定しており、今後の改善が期待される。

一方、欠陥指摘を行った検査の率が、東京 MOU 域内の平均値を上回る年が多いことから、一定水準の PSC 検査の質を確保しているものと考えられる。

(5) バヌアツ

初回検査の件数が 2023 年で 7 件と目標の年間 10 件を達成しておらず、また、検査率及び拘留回数について低い水準で推移している。

一方、欠陥指摘の実績が出るなどの PSC 検査に関する向上の兆しが見られる。

## 5. PSC 検査官の確保及び育成

### (1) 全体

PSC 検査官の採用状況は、概ね各々の組織の規模に応じた採用が行われている。PSC 検査官の給与水準の他の職種との比較については、国によりばらつきはあるものの特段低いということはない。しかし、船員の給与水準は高くそれとの差はある。

### (2) フィジー

過去 5 年間で、2 人が新たに PSC 検査官として任命された。採用に関しては、新聞等に募集広告を掲載している。なお、PSC 検査官の給与水準は船員と比べるとかなり低い。

### (3) マーシャル諸島

過去 5 年間で、2 人が新たに PSC 検査官として採用され、1 人が他省庁に転出した。現在、交通省には、4 名の PSC 検査官が在籍している。

マーシャル諸島においては、全労働者のうち公務員の比率は高く、また、国家公務員の給与水準は民間の労働者と比較して高い。しかしながら、転出先における業務内容等から当人がそちらを選択するケースはある。

### (4) パプアニューギニア

職員の採用は人事管理局が一元的に実施しており、同局に対し PSC 検査官の採用を要請している。PSC 検査官の給与水準は船員よりは低いものの、他の政府関係機関に比べて、家賃補助や教育手当等充実している。

過去 5 年間で 8 名（うち 3 名は昨年）の採用実績がある。昨年採用された 3 名は、いずれも現在 PSC 検査官の見習いであるが、自国の海事産業の発展に貢献したいという士気の高い動機をもって内航旅客船の船長等から転身してきたものである。

### (5) バヌアツ

過去 5 年間で、1 人が新たに PSC 検査官として任命された。なお、PSC 検査官は専門的な知識が必要なため、その給与水準は他の職種と比較して高い。

## 6. 研修等の実施状況

### (1) 全体

各国とも東京 MOU の研修事業に積極的に参加し、一部の国では同研修への参加を PSC 検査官の登用要件としている。

また、太平洋共同体（SPC）が開催する研修（IMO が関与し、オーストラリアやニュージーランドが講師を派遣）への参加、オーストラリア海事安全局（AMSA）や米国沿岸警備隊（USCG）の研修への参加を行っている。

### (2) フィジー

一般研修（GTC）や専門家派遣（EM）といった東京 MOU の研修プログラムの活用を図っている。特に、GTC 受講を PSC 検査官の登用基準に位置づけている。

また、IMO、USCG、ロイズ等が実施する研修に参加している

### (3) マーシャル諸島

PSC 検査官の初任研修及び継続研修として、TCMI の Deputy Commissioner による座学講義及び船上訓練を実施している。

また、東京 MOU、米国沿岸警備隊、IRI（マーシャル諸島の国際登録会社）が開催する PSC 関係の研修に数多く参加している。

さらに、太平洋共同体（SPC）が開催する研修（主として旗国検査官向けの研修。IMO が関与し、オーストラリアやニュージーランドが講師を務める。）にも参加している。

### (4) パプアニューギニア

東京 MOU が実施する研修プログラムへの参加、Lloyd's Academy が実施するオンラインの PSC 研修の受講を行っている。これらに加え、Lloyd's Register による条約要件並びに検査及び証書等に関する対面研修や SPC の MARPOL 条約や小型船舶に関する研修に参加した実績がある。

また、パプアニューギニア運輸省とオーストラリア運輸省の間で、Transport Sector Support Programme を締結しており、同プログラムの一環として、オーストラリア海事安全局（Australian Maritime Safety Authority (AMSA)）の研修を受講している。具体的には、PSC 検査官を一週間程度 AMSA に派遣し、船上実習を含む研修を受けている。研修のテーマは、LNG 船、ECDIS、IMDG Code など。

なお、オーストラリア及びニュージーランドはともに、太平洋地域の技術協力に貢献しているが、オーストラリアはパプアニューギニア及びソロモン諸島を、ニュージーランドはフィジー、トンガ、サモアに対する技術協力を実施している。

## (5) バヌアツ

東京 MOU の実施する技術協力プログラム（GTC, STC 等）は、バヌアツ海事安全当局におけるキャリア形成の重要な要素と位置付けている。また、同じく東京 MOU が実施する Expert Mission はバヌアツ当局の要請に沿った内容の研修が実施されている。

また、太平洋共同体（SPC）が開催する研修（主として旗国検査官向けの研修。IMO が関与し、オーストラリアやニュージーランドが講師を務める。）にも参加している。

## 7. その他

### (1) 全体

PSC 検査官の資質の向上のためには、船上におけるより実践的な訓練を受けることが必要と考えられる。また、PSC 検査のデジタル化促進（PSC 検査報告書の記載等のデジタル化等）が PSC 検査の効率化等の観点から必要と考えられる。

### (2) フィジー

組織的な課題としては、内閣の課題であるが関連国際条約の締結促進とともに PSC 関連予算の十分な確保がある。また、PSC 検査官の資質向上のために、他国との間で PSC 検査官の交換（PEX）を行うことや専門家派遣（EM）を受けることが必要。

### (3) マーシャル諸島

検査報告書の記載に関するデジタル化等を進めることが PSC 業務の効率化の観点から必要。

### (4) パプアニューギニア

PSC 検査に必要な交通艇の確保等予算の十分な確保が必要。また、PSC 検査官のキャリアパスをより明確にすることが必要。さらに、PSC 検査官に必要な研修としては、大型船、旅客船、RORO 船の船上研修、危険物（IMDG コード）や ISM に関する知見の習得が必要。

### (5) バヌアツ

PSC 検査に関連した予算の十分な確保が必要。また、PSC 検査官の専門的知見習得のために、総合的継続的な研修が必要であるとともに、新たな課題（サイバーセキュリティ、環境規制等）に関する専門的な研修が必要。さらに、他国の PSC 検査官に船上にて実践的な指導を受ける研修が望ましい。PSC 検査の効率的実施の観点から、携帯機器及びソフトウェアの活用等 PSC 検査のデジタル化が必要。

## 8. まとめ（今後必要となる技術協力）

- (1) 各国とも、PSC 検査について、国の重要な施策と位置付けるとともに法的にも適切な位置づけを行っており、その適切な実施を図ることが必要になってい る。このため、各国においては、PSC 検査を実施する PSC 検査官の資質向上 を図ることは重要な課題との認識が持たれている。
- (2) このような状況において、各国とも、東京 MOU が実施するものはもとより、国際機関（太平洋共同体（SPC）、国際海事機関（IMO）等）や各国（オーストリア、ニュージーランド等）が実施する各種研修への積極的な参加を図っ てきている。
- (3) しかし、PSC 検査官の資質向上を継続的・日常的に図っていくには、外部の研 修への参加もさることながら、本来的には、各国が自立的に PSC 検査の実施 内容の向上を図っていくための、各国における内部的な仕組みの確立を図って いくべきと考えられる。例えば、各国において、PSC 検査官が互いに PSC 検 査に係る知見や技術を教えあい、伝承していくような仕組みの構築が望まれる ところである。
- (4) とはいえ、各国とも、概ね、組織が小さく、PSC 検査官の数が少なく、また、各 PSC 検査官の PSC 検査実施件数が少ないことから、PSC 検査官個人として も組織としても、十分な経験値を蓄積するのは容易ではない状況にある。加え て、PSC 検査の現場で必要となる技術的に高度な或いは新たな知見は、独力で 入手或いは理解を行うのは必ずしも簡単ではなく、これらの点で、外部の協力 が必要であると考えられる。
- (5) 以上から、東京 MOU としては、各国において PSC 検査官が自らの PSC 検査 能力（安全・環境基準への理解、検査技術の向上等）を高めていくための自立 的な仕組み構築の促進を図り、同時に、各国の独力のみでは困難であろう PSC 検査技術に関する訓練、高度な又は新たな技術や基準に係る知見に関する訓練 について先進国等が協力して実施するといった内容の新たな技術協力の在り方 を検討するべきと考えられる。

## IV 東京 MOU 技術協力計画に盛り込むべき内容

1. 上記 III. 8 (まとめ (今後必要となる技術協力)) を踏まえ、今後の東京 MOU の技術協力事業においては、島しょ国の PSC 検査官等について、以下に掲げる事項を目標とすることが適當と考えられる。

- (1) 安全・環境基準への理解を深化させること
- (2) 検査技術の向上を図ること
- (3) 高度又は新たな技術や基準に関する知見を習得すること
- (4) 上記 (1) から (3) までの成果を自国の他の PSC 検査官等と共有すること

2. 上記 1 に記載した各目標を達成するためには、以下の内容の取組を検討することが必要と考えられる。

(1) 安全・環境基準への理解を深化させるため研修生による説明実施

PSC 検査に必要な安全・環境基準への理解に関しては、一般研修 (GTC)、専門研修 (STC)、専門家派遣 (EM)、セミナー (SEM) 等の各種研修において様々な技術基準等に関する講義を実施しており、各 PSC 検査官はこれらの研修において関連する基準を学ぶ機会がある。

しかし、安全・環境基準への理解を深化させるためには、研修生として講義を聴講するのみでなく、研修生自らが特定の範囲の安全・環境基準について説明をする機会を設けることが有意義であると考えられる。

当該説明の準備段階で対象とする基準に関する知見は深まり、説明の実施、質疑応答への対応等を通して、当該基準への自らの理解の程度を確認できる。

また、当該説明に関し、当該基準により詳しい知見を有する者から批評を得ることができれば、さらに理解が深化するものと考えられる。

(2) 検査技術の向上を図るため船上実習の機会創出

PSC 検査の現場における対応・判断を磨くためには、船上実習にて、より経験のある PSC 検査官から指導を受けるのが効果的である。現在、GTC や EM において船上実習を受ける機会はあるが、これらの機会の一層の活用や新たな船上実習の機会創出を検討することが考えられる。

(3) 高度又は新たな技術や基準に関する知見習得の機会創出

高度又は新たな技術や基準に関する知見は、STC、SEM 等において得ることができるが、これらに加え、EM の適宜活用等を検討することが考えられる。

(4) 自国での知見共有を図るため事前に組織として共有計画立案

GTC、STC、SEM 等において、各研修生が学んだ結果を自国で水平展開するよう要請してきているが、組織的かつ計画的な実施を確保するため、研修への参加申請時等において、自国での水平展開に関する各組織の了承したものと提出させることとする。

3. 具体的には、以下の内容の研修を実施することが考えられる。

(1) National training (各国が実施する国内研修) における自国 PSC 検査官の活用

EM は本来、各国が National Training を実施する際にそれを支援することを目的として他国から専門家を派遣する事業であるが、実際には、派遣された専門家が講義・指導等の一切を行う形式で実施されている。

この実施方法を、次のとおり変更することが考えられる。

① 座学講義においては、National Training 実施国の PSC 検査官が少なくとも一つの講義を実施する。

② 船上実習 (OBT) においては、下記(2)の新たな船上実習 (OBT) に参加した各国においてトレーナーとなるべき PSC 検査官（トレーナー検査官）が派遣専門家とともに指導的な立場で、自国の PSC 検査官の PSC 検査の実施状況に対する必要な助言・指導を行う。

(2) 船上実習 (OBT) の新たな機会の創出

PSC 検査の現場における検査技能の向上には船上実習が有用であり、上記の National Training における OBT の実施方法の変更に加え、船上実習の新たな機会の創出を図ることが必要と考えられる。

なお、船上実習の新たな機会を創出する際には、同一の PSC 検査官が継続して連続的に船上実習を受けられるようにすることが、PSC 検査の技能を向上させるために適切であると考えられる。このため、各国においてトレーナーとなるべき PSC 検査官（トレーナー検査官）を指名し、集中的に研修を受講させ能力向上を図ることが望ましい。PSC 検査に係る技能が向上したトレーナー検査官は、上記 National Training における船上実習等の機会を捉え、自国の他の PSC 検査官への技能の水平展開を図るべきである。

船上実習の新たな機会創出は、例えば、次のようなものが考えられる。

① 実習生：東京 MOU 技術協力計画におけるカテゴリー 2 (5 カ国) 及び 3 (7 カ国) から 3 カ国を選定。選定された国から各 1 名 (一定の PSC 検査の経験がある者に限る。) を選出する。

- ② 実習国：カテゴリー1（10か国）から毎年3か国を選定し、実習生を派遣  
(実習生は3年間同一の国にて実習を受けるとの選択肢もあり得る。)。
  - ③ 期間：最大2週間
- (3) 自国での知見共有を図るため事前に組織として共有計画立案  
GTC、STC、SEM、PEX等について、研修への参加申請時等において、自国での水平展開に関する各組織の了承したものと提出されることとする。

## V 各国ごとの詳細

### 1 フィジー

#### 1.1 PSC 検査の法的位置づけ

Maritime Transport ACT 2013 の第 101 条（ポートステートコントロール検査官等の任命）において、フィジー海事安全局のチーフエグゼクティブオフィサーはポートステートコントロール検査官を任命することとなっており、第 102 条（ポートステートコントロール検査官等）第 1 項において、ポートステートコントロール検査官は以下の権限を持つと規定している。

- (a) ポートステートコントロールの責務を遂行し、船舶及び港湾の安全に関する国際的責務を果たすこと
- (b) いかなる船舶にも乗込み得ること
- (c) 本法令及び他の法令に基づき危険物及び有害貨物に関して、必要な措置を求める及び命令すること
- (d) ポートステートコントロール検査官として必要な支援及び装備を行って船舶に乗り込み、関係条約への適合性を確認すること（注：第 2 条において、「関係条約」に関しフィジーが当事国となっているものとの限定を付している。フィジーは東京 MOU の関連条約のうち、MARPOL 条約附属書 III と VI についてのみ当事国となっていない。）
- (e) ポートステートコントロール検査官が船舶に乗り込むために必要な措置をとるよう船長に要求すること
- (f) 船上のモノや船体外部のサンプルを採取し検査すること
- (g) 必要に応じ、船舶、機関又は機器の検査をすること
- (h) ポートステートコントロール検査官が船舶、機関又は機器の検査を実施するためには必要な措置をとるよう船長に要求すること
- (i) 船上のいかなる船倉、区画、タンク又は容器を開け又は船長にあけることを要求し、内容物を検査すること
- (j) 船長に、以下を提示するよう求めること
  - (i) 海上安全及び海洋環境保護に関する船上に備え付けてある証書、宣言書、確認または記録
  - (ii) 船舶または搭載貨物に関する他の書類、記録または書籍
- (k) 書類、記録、書籍の写しをとりまたは抜粋を取得すること

- (l) 上記の写しや抜粋が真正なものであることを証するよう船長に求めること
- (m) 船舶、機器その他のものの記録のため船内や船上で写真やビデオをとること
- (n) 船上の人員に質問に応えるよう要求すること
- (o) 船舶を拘留すること

上記 (d) の関係条約として、同 Act の Schedule 1 において以下の国際条約（それらの改正を含む）をリストアップしている。

1. LL 1966、1988
2. COLREG 1972
3. SOLAS 1974、1978、1988
4. STCW 1978
5. LLMC 1957
6. Tonnage 1969
7. MARPOL 1973、1978、1997
8. SAR 1979
9. BWM 2004
10. AFS 2001
11. FAL 1965
12. OPRC、OPRC-HNS 2000
13. Salvage 1989
14. MLC 2006
15. Bunker 2001
16. Intervention Protocol 1973
17. IMMSO 1976

以上から、フィジーの PSC 検査官は、同国が当事国となっている国際条約（上記 Schedule 1 に記載のある条約（PSC とは関係のない条約も含まれている））に関する PSC 検査を実施し得ることとなる。

なお、Maritime Transport ACT 2013 関係の技術基準として 34 件の regulation が制定されているが、これらはフィジー籍船（基本的に内航船及び漁船）を対象としたものである。SOLAS 条約等の規定内容のうち内航船に必要なもののみを regulation に取り入れることを基本としている。SOLAS 条約等の頻繁な改正を踏

まえ、この内航船のための regulation について膨大な量の改正案が海事安全局により作成されている。しかしながら、技術基準である regulation についても、議会の承認事項となっており、議会が改正案の審議になかなか着手しないため、改正案が成案となるには相当の時間を要する現実がある。

(参考)

**Maritime Transport ACT 2013 (抜粋)**

*Interpretation*

“Convention” or “Conventions” in relation to this Act means such Conventions as listed under Schedule 1 and as may be declared for the purposes of this Act and includes the amendments to such Conventions, being amendments to which Fiji is a party that are declared in the same manner.

*Appointment of Port State Control Officers, Port Master, Flag State Surveyor, and Jetty Masters*

101. The Chief Executive Officer shall appoint—

- (a) Port State Control Officers;
- (b) Port Master;
- (c) Flag State Surveyor; and
- (d) Jetty Masters; and
- (e) Enforcement and Compliance Officers.

for the purposes of carrying out all or any of the functions and duties vested in the Chief Executive Officer by or under this Act or any other written law including the controlling of safe approaches to ports, inspections and survey of ships.

*Power of Port State Control Officers and Flag State Surveyor*

102.—(1) Port State Control officers shall have the power to—

- (a) manage port state control responsibilities, and to implement international obligations concerning the security of ships and ports;
- (b) board any ship;
- (c) require any action and give any directions in relation to dangerous goods and hazardous cargoes in accordance with this Act and any other written law;

- (d) go onboard the ship with such assistance and equipment as the Port State Control Officer considers necessary to verify compliance with any IMO Conventions;
- (e) require the Master of the ship to take such steps as the Port State Control Officer directs to facilitate the boarding;
- (f) examine and take samples of any substance onboard the ship or any designated external surface of the ship;
- (g) inspect any part of the ship or each machinery or equipment as may be necessary;
- (h) require the Master of the ship to take such step as the Port State Control Officer directs to facilitate the inspection of any part of the ship or each machinery or equipment;
- (i) open or require the Master of the ship to cause to be opened any hold, compartment, tank, or receptacle in or onboard the ship and inspect the contents thereof;
- (j) require the Master of the ship to produce—
  - (i) any certificate, declaration, endorsement or record that is required by any maritime and marine environment protection Regulations to be carried on the ship; or
  - (ii) any other document, records, or books relating to the ship or its cargo that are carried on the ship;
- (k) make copies of, or take extracts from, any such documents, records or books;
- (l) require the Master to certify that a true copy or extract made by the Port State Control Officer under paragraph (i) is a true copy of the original;
- (m) take photographs including video recordings of the ship or of equipment, or anything else, in or onboard the ship;
- (n) require persons on board a ship to answer questions; and
- (o) detain a ship.

*SCHEDULE 1 (Section 2) — LIST OF CONVENTIONS*

1. Articles of, and Annexes to, the International Convention on Load

Lines 1966, Protocol 1998, and future amendments to the Conventions and Protocol.

2. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, and future amendments to the Conventions.
3. International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 , Protocol 1978, Protocol 1988, all mandatory Codes and future amendments to the Conventions, Protocol & Codes.
4. International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping (STCW), 1978 and future amendments to the Convention and Code.
5. International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships and Protocol 1957 and future amendments to the Conventions and Protocol.
6. International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 and future amendments to the Convention.
7. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships of 1973, Protocol 1978, Protocol 1997 and future amendments to the Conventions and Protocols.
8. International Convention on Maritime Search and Rescue 1979 and future amendments to the Convention. This consolidated version 2 of the MTA is provided for guidance and information only. An authorized or authentic version should be obtained from official sources. 153
9. International Convention for the Control and Management of Ships Ballast Water and Sediments (BWM Convention) 2004 and future amendments to the Convention.
10. International Convention on the Control of Anti-Fouling Systems on Ships 2001 and future amendments to the Convention.
11. International Convention on Facilitation of International Maritime Traffic 1965 and future amendments to the Convention.
12. International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, OPRC HNS Protocol 2000 and future amendments to the Convention and Protocols.

13. International Convention on Salvage, 1989 (Salvage Convention) and future amendments to the Convention.
14. Maritime Labour Convention 2006 and future amendments to the Convention.
15. International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001and future amendments to the Convention.
16. Protocol Relating to the Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil 1973 and future amendments to the Protocol.
17. Convention on the International Maritime Mobile Satelite Organisation 1976 and future amendments to the Convention.

## 1.2 PSC検査の実施体制

### 1.2.1 組織

#### .1 フィジー海事安全局

Maritime Safety Authority of Fiji Act 2009 により、運輸省(Ministry of Public Works, Meteorological services and Transport)管轄のもと、フィジー海事安全局が設置されている。

同 Act の第 26 条において同海事安全局の機能が規定されており、その機能の一つとして、Maritime Transport Act 2013 及び Ship Registration Act 2013 に関する事務及びその他海運の安全に関する一切の事務を行うこととされている。

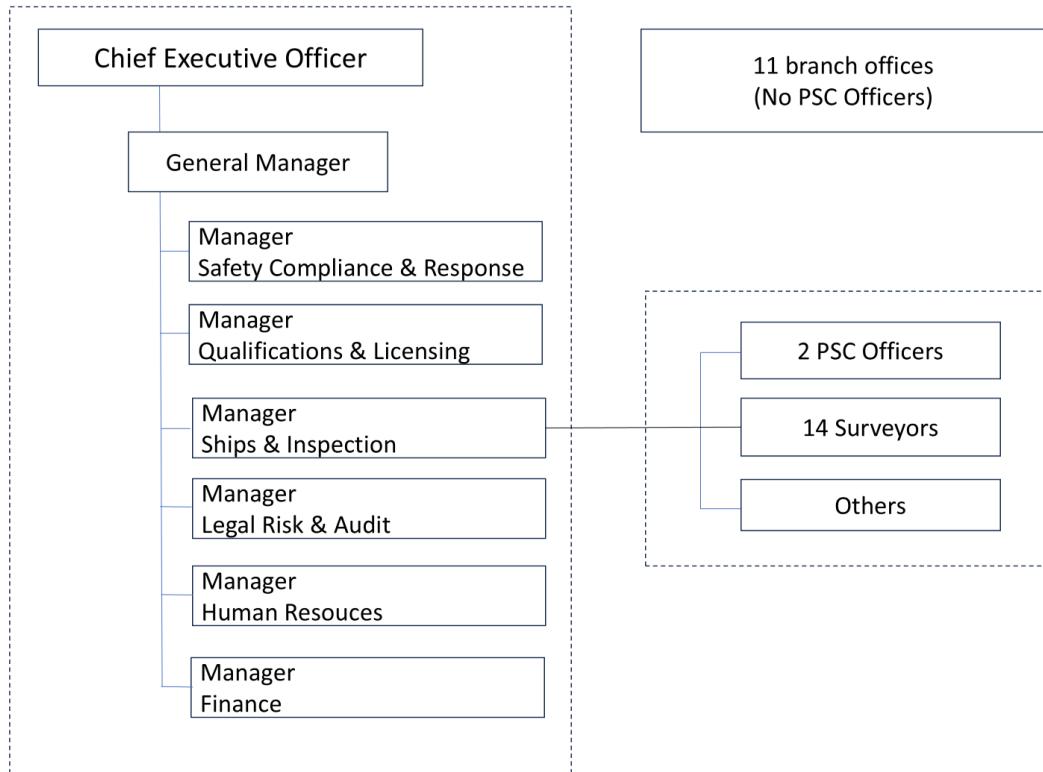
これらのうち、Maritime Transport Act 2013 において、上記 1. で記載した通り、PSC 検査官を任命し、同検査官に一定の権限を付与している。

フィジー海事安全局の機構は次図に示すとおりであり、Chief Executive Officer のもとに 6 人の Manager がおかれており、そのうちの Manager Ships & Inspection のもとに旗国検査官及び PSC 検査官が配置されている。

現在 PSC 検査官は本部に 2 名が配置されており、一方、11 ある地方支局には PSC 検査官は配置されていない。通常フィジーの PSC 検査はこの 2 名により執行されているが、研修等何らかの事由により 1 名が不在となると、残りの 1 名のみによる PSC 検査の執行体制となる（ただし、かつて PSC 検査を執行していた者を PSC 検査官に併任して PSC 検査の執行が可能となる体制はとっている。）。

フィジー

Maritime Safety Authority of Fiji (フィジー海事安全局)



### 1.2.2 規則

PSC を実施するための技術的な規則については、上記 1. で記載したとおり、関係条約の規定を直接適用することになっている。

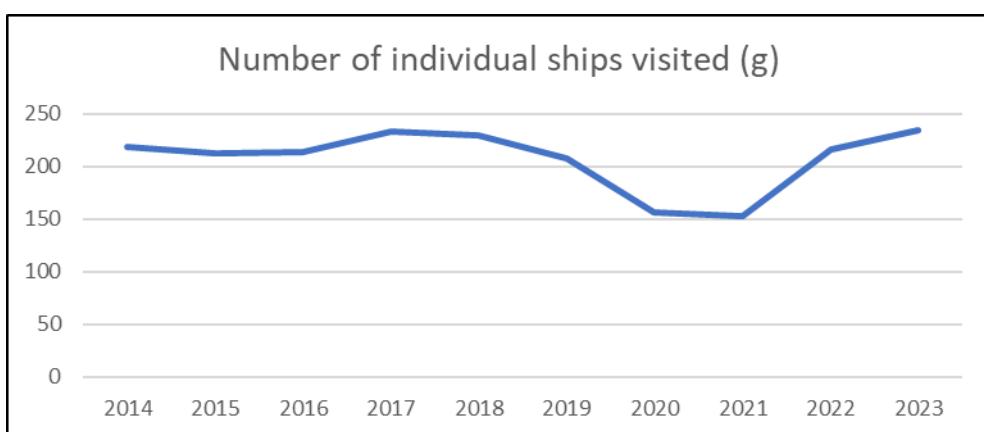
### 1.3 PSC 検査の実施方針

フィジー海事安全局 5 か年戦略計画（2024 年～2029 年）(5-year Strategic Plan for the Maritime Safety Authority of Fiji 2024-2029) において、海上安全、海洋環境保護、国際的責務等を柱とする政策を掲げている。また、毎月 10 件以上の PSC 検査を実施することを目標としている。

### 1.4 PSC 検査の実績

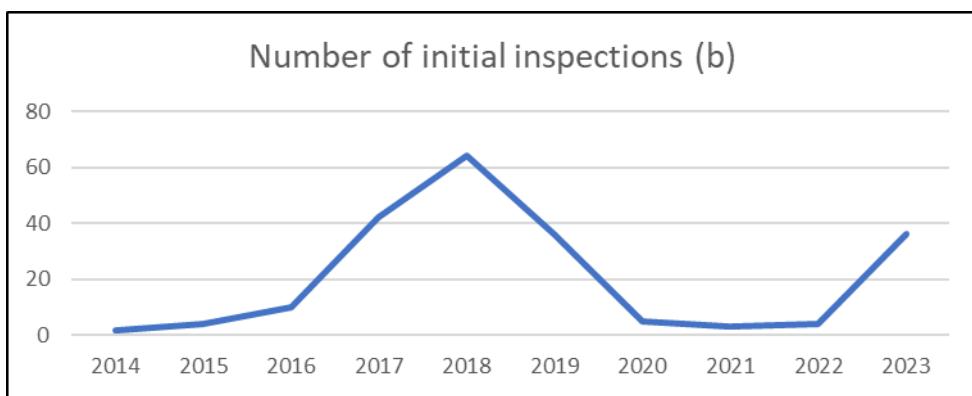
#### 1.4.1 寄港船舶数（複数回入港船舶は 1 としてカウント）

コロナのパンデミックを挟んで、概ね 200～250 隻で一定している。



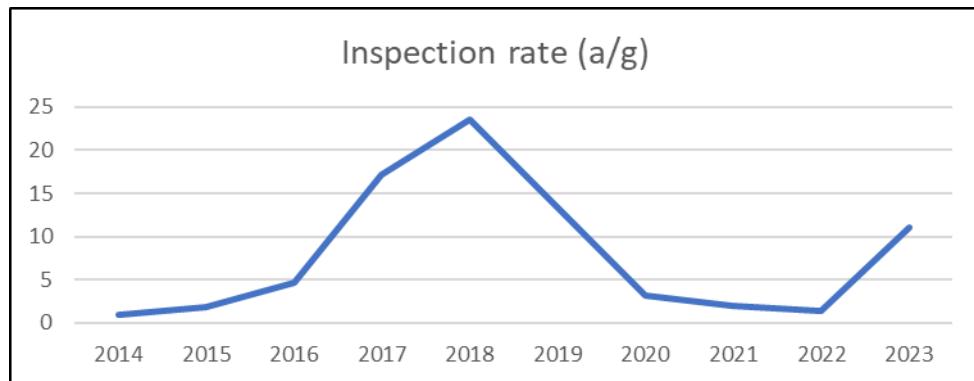
#### 1.4.2 初回検査数

2014 年以降増加していた検査数が、コロナのパンデミックの時期に大幅に減少したが、その後回復を示している。しかし、上記 3.1 にも記載した毎月 10 件以上の PSC 検査を実施するとの目標からは未だ遠い状況にある。フィジー当局は、外国船舶がフィジーに入港する前に、アジア地域（シンガポール、中国等）やオーストラリア、ニュージーランドで PSC 検査が実施されているため、フィジーで検査を実施できる機会が少ないと検査実績が少ないと要因として挙げている。しかし、APCIS のデータによると、2023 年において、フィジーに寄港した Priority I 及び eligible の船舶は 94 隻及び 116 隻であり、このうち 10 隻及び 24 隻しか検査を実施しておらず、その検査率は 11% 及び 21% にとどまっている。



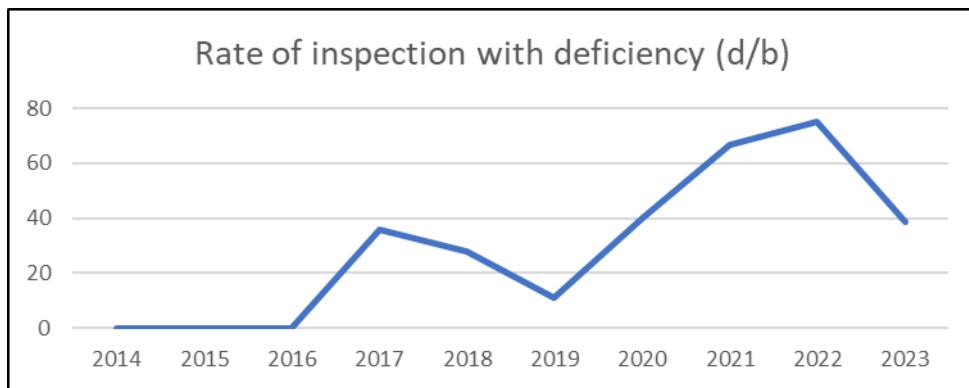
#### 1.4.3 PSC 検査率

PSC 検査率はパンデミック後、回復途上にある。前の水準あるいはそれ以上に回復しているが、2023 年において 11.1% と低い水準にある。



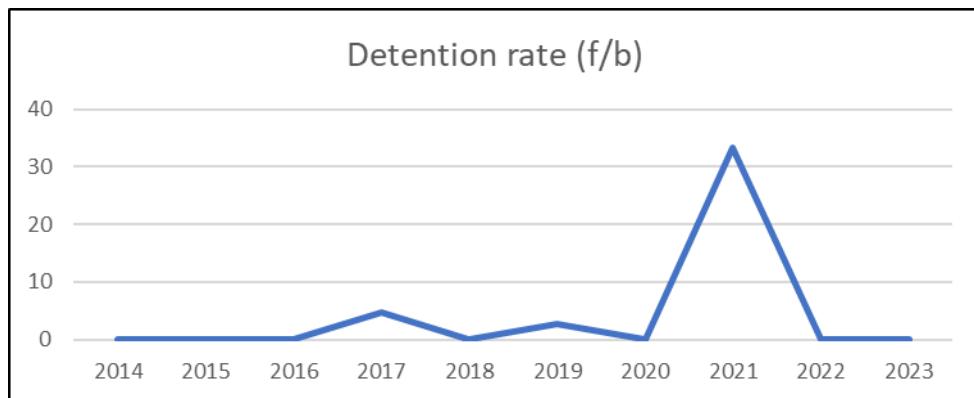
#### 1.4.4 欠陥指摘を行った PSC 検査の率

コロナのパンデミックの時期も含めて増加してきている。域内全体では、50 ~60% 程度であり、2023 年においてフィジーはそれに近い水準になってきている。



#### 1.4.5 PSC 検査における拘留回数

2017 年に 2 回、2019 年及び 2021 年に各 1 回の拘留をしている。



#### 各実績値

Fiji	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Number of individual ships inspected (a)	2	4	10	40	54	28	5	3	3	26
Number of initial inspections (b)	2	4	10	42	64	36	5	3	4	36
Number of inspection with deficiencies (d)	0	0	0	15	18	4	2	2	3	14
Number of detentions (f)	0	0	0	2	0	1	0	1	0	0
Number of individual ships visited (g)	219	213	214	233	230	208	157	153	216	234
Inspection rate (a/g)	0.91	1.88	4.67	17.17	23.48	13.46	3.18	1.96	1.39	11.11
Rate of inspection with deficiency (d/b)	0	0	0	35.71	28.13	11.11	40.00	66.67	75.00	38.89
Detention rate (f/b)	0	0	0	4.76	0	2.78	0	33.33	0	0

#### 1.4.6 PSC 検査の課題

検査率がコロナのパンデミック前の 2018 年に 23.48%まで増加していたが、その後減少し 2023 年で 11.11%である。PSC 検査の執行体制は本部の 2 名のみであり、また、地方支局には PSC 検査官が配置されていないことが要因になっているものと考えられる。一方、欠陥指摘を行った PSC 検査の率は、概ね増加傾向にあり、PSC 検査の質の向上が伺えるところである。

## 1.5 PSC 検査官の確保及び育成

### 1.5.1 PSC 検査官の資格

フィジーでは、まず旗国検査官に任命されその業務の経験を積み、その後東京MOUが実施する一般研修（GTC）の受講を経て、PSC 検査官に任命されることになっている。

### 1.5.2 PSC 検査官の採用、確保等

過去5年間で、2人が新たにPSC 検査官として任命された。採用に関しては、新聞等に募集広告を掲載している。

## 1.6 研修等の実施状況

東京 MOU の実施する GTC や Expert Mission を活用しており、これらは有用である。特に、GTC を受講することを PSC 検査官に登用するための要件としている。

IMO 及び WMU が、2024 年にナンディにおいて、すべての太平洋諸国を対象に研修を実施した。研修のテーマは、III コード、MARPOL 条約、AFS 条約。また、USCG がフィジーのみを対象に ISPS コードに関する研修を実施した。他に、ロイズが実施する海難調査に関するセミナーに参加した実績がある。

## 1.7 その他

織的な課題として、内閣の課題であるが関連国際条約の締結促進とともに PSC 関連予算の十分な確保がある。また、PSC 検査官の資質向上のために、他国との間で PSC 検査官の交換（PEX）を行うことや専門家派遣（EM）を受けることが必要。

## 2.1 PSC の法的位置づけ

Ports of Entry Act のセクション 205 (Inspection at ports of entry) に、PSC 検査に関して以下のとおり規定されている。

- 交通、通信及び情報技術大臣または次官は、本法律及びマーシャル諸島が当事国となっている関係する国際条約に従い PSC を行う（セクション 205(a)）
- 全ての船舶は指定港への入出港時等に P S C 検査に服す（セクション 205(b)）
- 「P S C 検査」とは、国際条約証書その他の書類の有効性を確認し、船舶、機器及び乗組員の全般的な状態を調査及び確認し、配乗が国際的な要件に合致していることを確認し、船舶、機器及び乗組員に関する欠陥を特定のうえ記録し、適切な監督や是正の措置を行うために、乗船し検査することであり、すべての P S C は、本法律及び他の関係法令及びマーシャル諸島が当事国となっている海上安全、保安、環境保護に関する国際条約の関連規定に従って実施される（セクション 205(c)）
- 交通、通信及び情報技術次官は、このセクションの規定を実施するために必要な規則等を公布することができる（セクション 205 (d)）

(参考)

### Ports of Entry Act (抜粋)

#### § 205. Inspection at ports of entry.

- (a) The Minister of Transportation and Communications, or as herein delegated to the Secretary of Transportation and Communications, shall have the authority and responsibility for the conduct of inspections and port state control operations pursuant to this Act and any applicable international convention to which the Republic is a party.
- (b) All vessels and aircraft when entering and departing a port of entry, or at any other time as deemed necessary by the Secretary of Transportation and Communications, shall be subject to the immigration inspection, customs inspection, agricultural inspection and quarantines, public health inspection and quarantines, port State control inspections, and other inspections authorized by law or by international convention to which the Republic is a party. If any vessel

or aircraft not being in distress enters or attempts to enter a port of the Republic in violation of the provisions of this Section, such information shall be communicated by the fastest available means to the Marshall Islands Police or the Secretary of Transportation and Communications.

- (c) The term “ port State control operations” shall mean the boarding and inspection of vessels to determine the validity of required international convention certificates and other required documents or certificates; to assess the overall condition of the vessel, its equipment, and its crew; to verify that the condition of the vessel and its equipment comply with international requirements; to verify that the vessel is manned in accordance with international requirements; to identify and make note of any deficiencies in the condition of a vessel, its equipment, or its crew; and to apply appropriate control action and/or corrective measures as necessary. All port State control operations shall be conducted pursuant to this Act, any other applicable laws and regulations of the Republic, and the applicable port State control provisions of any international convention concerning maritime safety, security, or environmental protection to which the Republic is a party.
- (d) The Secretary of Transportation and Communications may promulgate Rules and Regulations to carry out the provisions of this section.

## 2.2 PSC検査の実施体制

### 2.2.1 組織

#### .1 交通、通信及び情報技術省

交通、通信及び情報技術省（以下、「交通省」という。）における大臣、次官、次官代理の直下に、海上安全（Maritime & Safety）を担当する部署があり、同部署において、内航船等マーシャル諸島の排他的経済水域（EEZ）を超えて航行しない船舶に関する旗国検査（関連法令の整備を含む。）及び外国船に関するPSCを実施している。

同部署は、Directorのもとに Senior Inspector & Licensing Officer がおかれて、その下に Maritime & Safety Inspector 4名が配置されているが、Senior Inspector & Licensing Officer 及び Maritime & Safety Inspector のうち 1名は空席となっている。

従って、現在の実員は、Director (J. Lakabung)及び Maritime & Safety Inspector 3名 (R. Aliven、F. Zachrias、A. Loeak) の4名体制となっている。

#### .2 Maritime Administrator

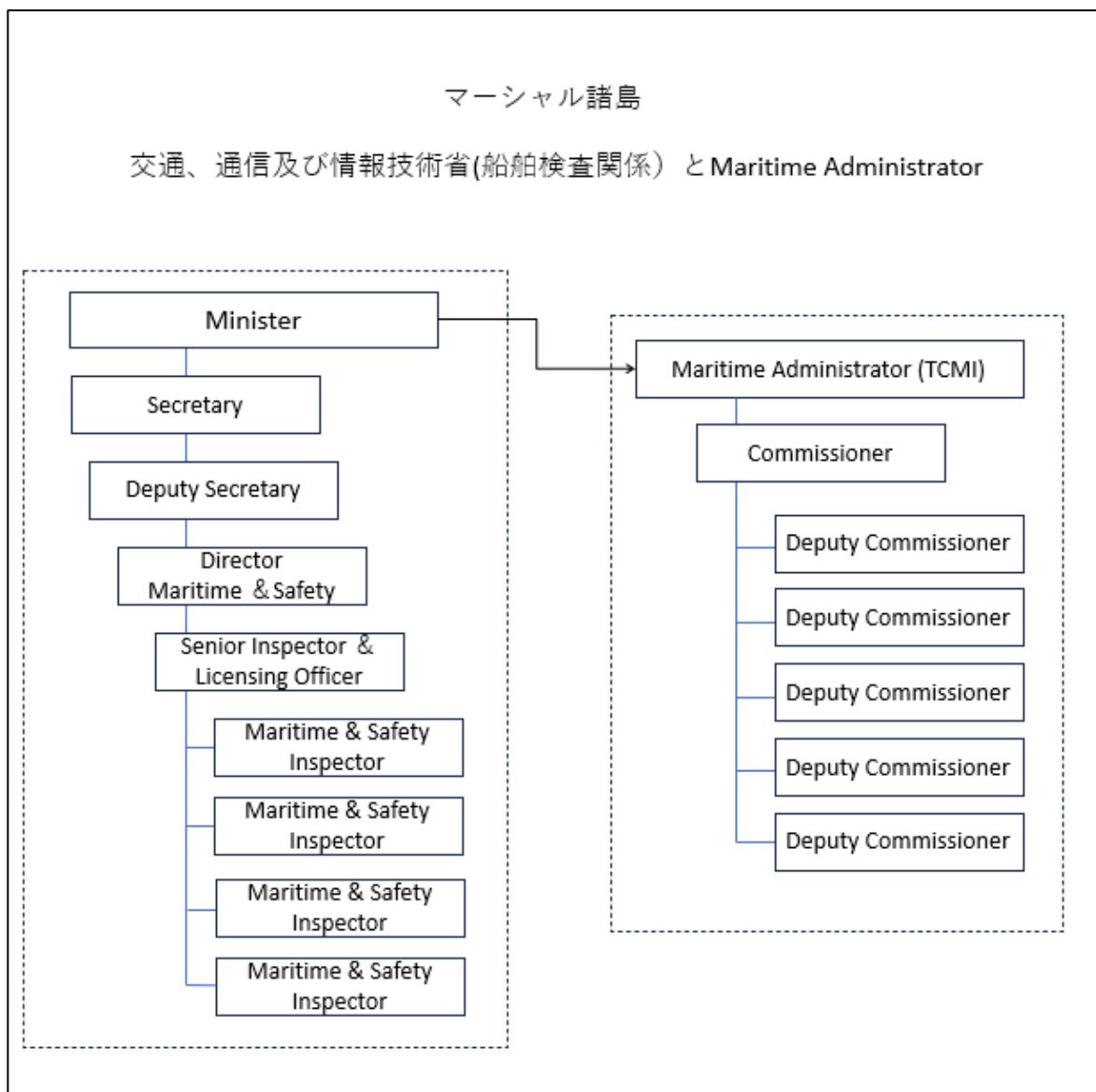
マーシャル諸島は便宜置籍国であるため、同国の海事行政を円滑に実施するため、Maritime Actに基づき Maritime Administrator を設置している。同Actセクション103に基づき、内閣が Maritime Administrator を指名し、Maritime Administrator は、交通、通信及び情報技術大臣から権限を委ねられ、マーシャル諸島籍船に関するあらゆる事項、本法律実施に必要な法令の交付及び船舶、ヨット及び漁船の堪航性及び適切な配乗の確保を行うこととなっている。交通省との関係では、同省がマーシャル諸島の EEZ を超えて航行しない船舶を担当する一方、Maritime Administrator は EEZ を超えて航行するマーシャル諸島籍船舶を担当している。

また、Maritime Administrator は、Commissioner 及び Deputy Commissioner を任命することとなっている。

Maritime Administrator として Trust Company of the Marshall Islands (TCMI)（本社は米国）が指名されており、Deputy Commissioner として 5名(B. Poskaitis、B. Bigler、G. Theriault、C. Abraham、A. Altmann-Schultz) が任命されている、なお、Commissioner は現在、空席となっている。

上記の 5 名の Deputy Commissioner も PSCO として位置づけられており、

上記 2.1 の交通省の PSC 検査官 4 名の PSC 検査実施能力を高めるための指導等を実施している。



### 2.2.2 規則

PSC を実施するための技術的な規則は Marshall Islands Port State Control Manual としてまとめられている  
なお、Marshall Islands Port State Control Manual は閣議承認の対象となっている。

### 2.3 PSC 検査の実施方針

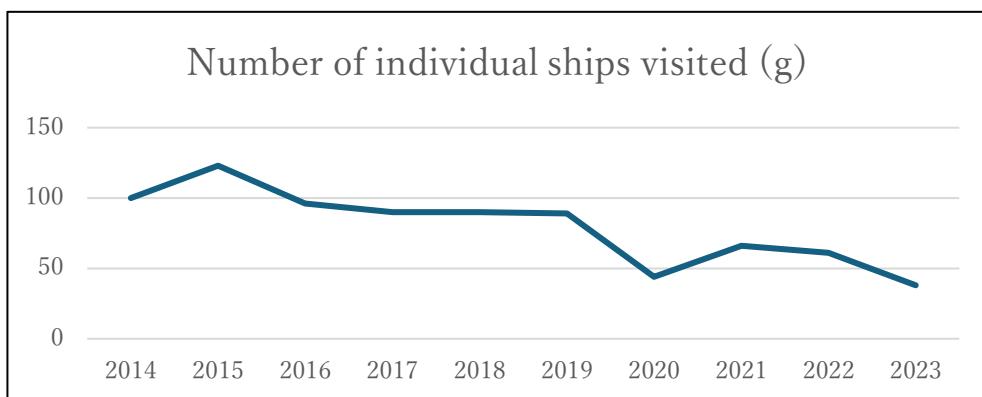
マーシャル諸島 PSC マニュアルにおいて、「マーシャル諸島における PSC の目標は、サブスタンダード外国船舶をマーシャル諸島水域から排除するとともに外国船舶が国際及び国内要件に適合して同水域を航行することを確保することである。太平洋に位置する国として、マーシャル諸島の PSC は国際条約及び国内規則に加え東京 MOU の規定に従って実施されるものである。」としている。

また、年間の PSC 検査実施目標として、マーシャル諸島に寄港する外国船舶の少なくとも 80% に対して検査を実施することとしている。これは、東京 MOU パラグラフ 1.4 に東京 MOU 地域全体の PSC 検査率を 80% にするよう努めることとしているものに平仄を合わせたものである。

## 2.4 PSC 検査の実績

### 2.4.1 寄港船舶数（複数回入港船舶は1としてカウント）

寄港する外国船舶の数は年々減少傾向にある。

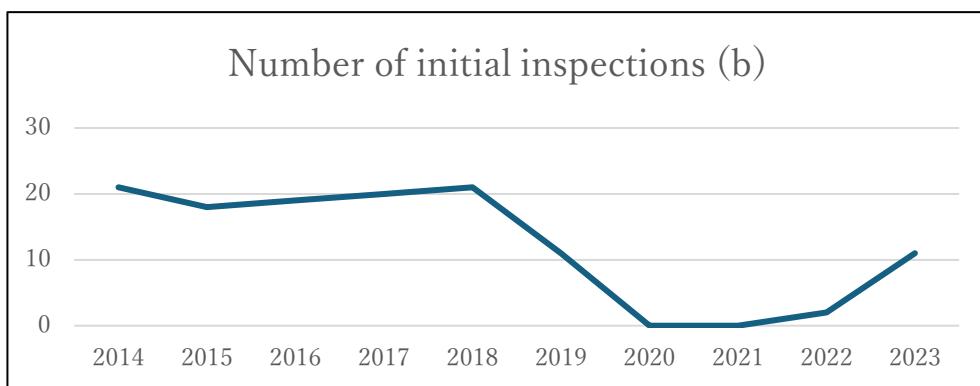


### 2.4.2 初回検査数

コロナのパンデミックの時期であった2020年及び2021年にPSC検査の実施を見合させていたが、2022年から検査を再開し、現在パンデミック以前の状態への回復途上にある。

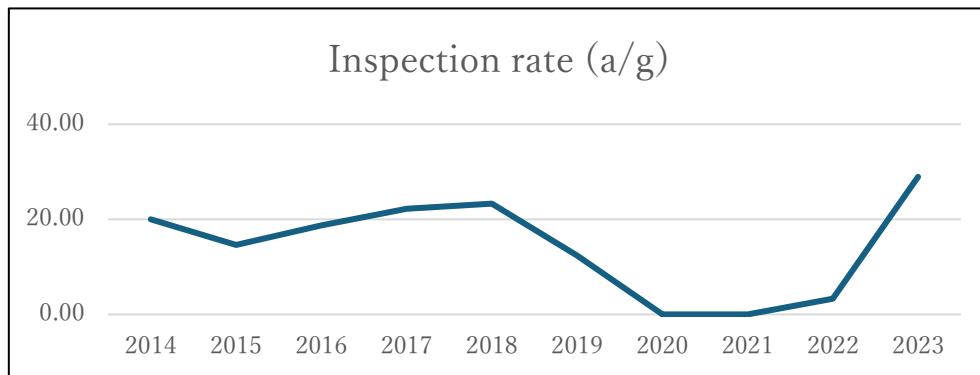
マーシャル諸島においては、PSC検査は基本的に首都マジュロにおいて実施している。クワジェリン環礁等の港にも外国船が入港するが、同環礁は米軍が存在するためPSC検査の実施はできない。

また、マジュロにおいても、基本的に寄港する外国船舶は沖合停泊のため、PSC検査を実施するためにはボートが必要であるが、交通省はボートを所有していない。環境省が3隻のボートを所有しており、同ボートの使用が可能な場合、沖合停泊中の外国船に乗船しPSC検査をすることができる。このような事情もあり、外国船舶が寄港してきてもPSC検査を都度機動的に実施することができない。



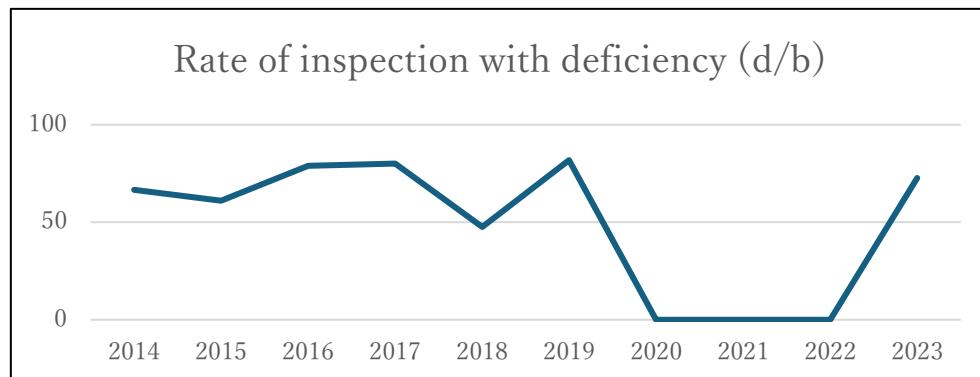
#### 2.4.3 PSC 検査率

PSC 検査率はパンデミック前の水準あるいはそれ以上に回復しているが、マーシャル諸島において目標としている 80%とは相当な乖離がある。



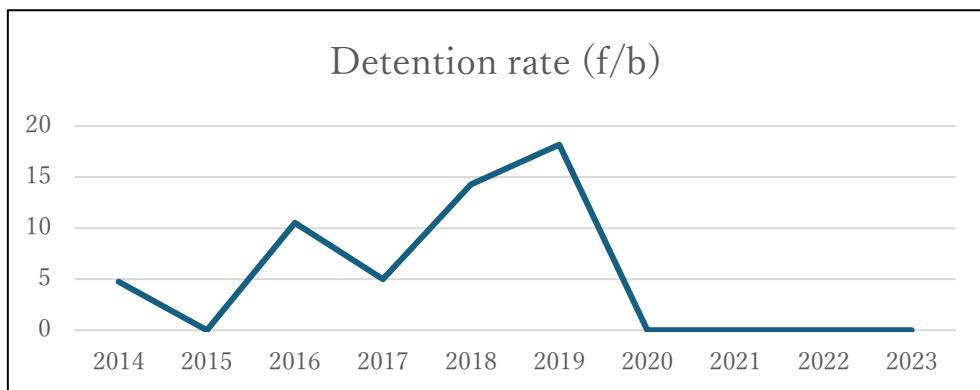
#### 2.4.4 欠陥指摘を行った PSC 検査の率

コロナのパンデミックの時期であった 2020 年及び 2021 年に PSC 検査の実施を見合わせており欠陥の指摘はないが、2022 年から検査を再開したことで、現在パンデミック以前の状態に回復しているとみられる。



#### 2.4.5 PSC 検査における拘留回数

コロナのパンデミックの時期であった 2020 年及び 2021 年に PSC 検査の実施を見合わせており拘留の実績がなく、2022 年に検査を再開した以降も拘留の実績はない。



### 各実績値

Marshall Islands	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Number of individual ships inspected (a)	20	18	18	20	21	11	0	0	2	11
Number of initial inspections (b)	21	18	19	20	21	11	0	0	2	11
Number of inspection with deficiencies (d)	14	11	15	16	10	9	0	0	0	8
Number of detentions (f)	1	0	2	1	3	2	0	0	0	0
Number of individual ships visited (g)	100	123	96	90	90	89	44	66	61	38
Inspection rate (a/g)	20.00	14.63	18.75	22.22	23.33	12.36	0	0	3.28	28.95
Rate of inspection with deficiency (d/b)	66.67	61.11	78.95	80.00	47.62	81.82	0	0	0	72.73
Detention rate (f/b)	4.76	0	10.53	5.00	14.29	18.18	0	0	0	0

#### 2.4.6 PSC 検査の課題

コロナのパンデミック時期を除き、初回検査件数は年間 10~20 件、検査率は 10 ~30 パーセントと十分な実績を上げているとは必ずしも言えない。これは、4 名の PSC 検査官がいずれも PSC 検査専属ではなく旗国検査官との併任であり、PSC 検査のみに集中して業務を実施する体制ではないことが一つの要因として考えられるが、それとともに、マーシャル諸島に入港する外国船舶はほとんどが沖合停泊であるのに対し、かかる船舶に PSC 検査のために訪船するための交通手段（ボート等）を自前で有さず、環境省等が同省所有のボートで外国船舶を訪船する際に同乗するあるいは環境省所有のボートを借り受け訪船する等の方法に頼らざるを得ない状況である。なお、環境省所有のボートは油流出等の発生時にオイルフェンスの展張等を実施する目的のために建造されたものであり、PSC 検査官が沖合停泊中の船舶に乗り込むには必ずしも適していない。

一方、欠陥指摘を伴う PSC 検査の率は、東京 MOU 全体では 5 割から 6 割年であるのに対し、マーシャル諸島では比較的高い（年によっては 8 割前後）。これは、後述する各種研修の実施に加え、TCMI の Deputy Commissioner による PSC 検査実施に係る定期的な指導（年間 6 回程度）によるものと思われる。

## 2.5 PSC 検査官の確保及び育成

### 2.5.1 PSC 検査官の資格

マーシャル諸島の PSC 検査官は、東京 MOU PSC マニュアルのセクション 2 – 1 パラグラフ 1.9 及び IMO 総会決議 A.1119 (30) の第 1 章セクション 1.9 の規定に従って資格が付与され訓練が実施される。PSCO は交通省により認証され、PSC 検査官としての ID が付与される。

### 2.5.2 PSC 検査官の採用、確保等

過去 5 年間で、2 人が新たに PSC 検査官として採用され、1 人が他省庁に転出した。

マーシャル諸島においては、全労働者のうち公務員の比率は高く、また、国家公務員の給与水準は民間の労働者と比較して高い。しかしながら、転出先における業務内容等から当人がそちらを選択するケースはある。

現在、交通省には、4 名の PSC 検査官が在籍している。しかし、この 4 名は内航船舶に関する登録管理及び旗国検査並びに関係する法令作成の業務も実施しており、PSC 検査に専念しているものではない。

## 2.6 研修

### 2.6.1 交通省が実施する研修

マーシャル諸島では、PSC 検査官の初任研修及び継続研修を以下のとおり実施している。これらの研修に際しては、TCMI の Deputy Commissioner（米、豪等における PSC 検査官の経験を有する者が含まれている。）による座学講義や船上研修が実施されている。

#### .1 初任研修

以下の内容について、座学講義及び船上研修による研修を実施している。

- 国内法令及び規則
- PSC 手続き
- 検査及び調査
- 安全装具及び安全意識
- プロフェッショナリズム及び倫理
- 検査レポート作成
- データ入力及び解析

#### .2 継続研修

国際条約や国内規則の改正等の機会を捉え、技術的知見及びプロフェッショナル技能を向上させるための高度な技術研修を頻繁に実施している。

### 2.6.2 他組織が実施する研修

東京 MOU、米国沿岸警備隊、IRI（マーシャル諸島の国際登録会社）が開催する PSC 関係の研修に数多く参加している。

また、SPC（太平洋共同体：1998 年 2 月 6 日に南太平洋委員会を発展的に拡大した、太平洋の島嶼国を中心とする地域協力機構、本部はヌメア（ニューカレドニア））が開催する研修（主として旗国検査官向けの研修であり、IMO が関与し、オーストラリアやニュージーランドが講師を務める。）にも参加している。

## 2.7 その他

検査報告書の記載に関するデジタル化等を進めることが PSC 業務の効率化の観点から必要。

### 3 パプアニューギニア

#### 3.1 PSC の法的位置づけ

Merchant Shipping Act 1975 のパート IV (安全) のセクション 53 (1) (b) において、パプアニューギニアに登録していない船舶であってパプアニューギニアの港等に存在する船舶に同パートを適用することとし、セクション 65 において検査官が船舶に乗船し検査を実施し、証書等の提示を求めることができるとしている。

(参考)

#### **Merchant Shipping Act 1975 (抜粋)**

##### 53. APPLICATION OF PART IV.

- (1) This Part, unless the contrary intention appears, applies to, and in relation to, a ship that—
- (a) is registered under this Act; or
  - (b) is not registered under this Act, being a ship that is at a port or place in the country; or
  - (c) is an offshore ship.

##### 65. POWERS OF SURVEYOR.

- (1) A surveyor, may at any reasonable time—
- (a) go on board a ship and survey or inspect the ship; and
  - (b) require any certificate, or other document relating to the ship, to be produced to him.

### 3.2 PSC の実施体制

#### 3.2.1 組織（国家海事安全局）

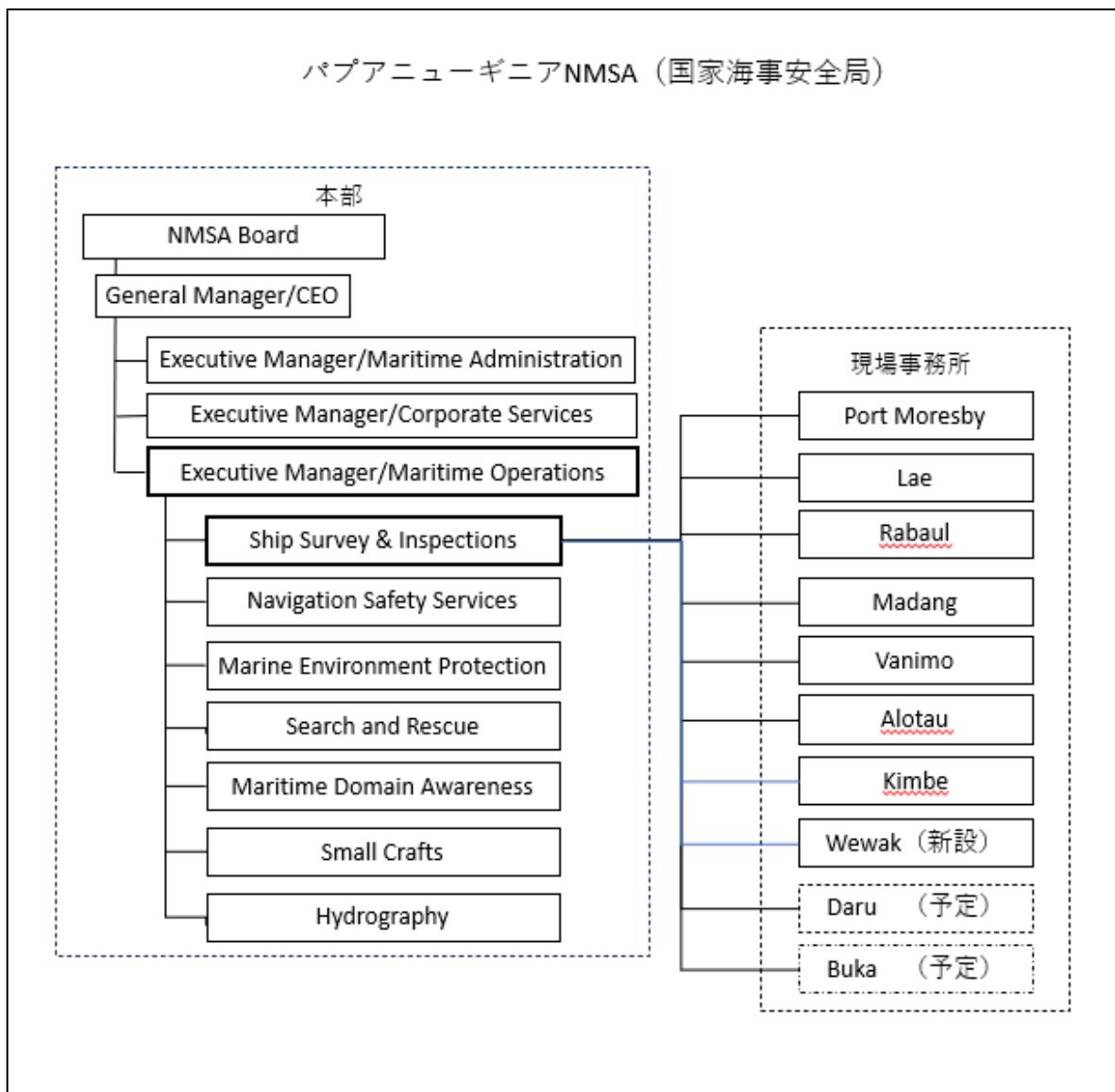
National Maritime Safety Authority Act 2003 の基づき、国家海事安全局が設置されている。

本部（Port Moresby に所在）において、Executive Manager/Maritime Operations が PSC 検査を含む各種現場業務を担当している。Executive Manager/Maritime Operations のもとに、7 つの Department がおかれ、そのうち Ship Survey & Inspections Department が船舶の旗国検査及び PSC を担当している。同 Department は定員上 PSC Coordinator を含む 5 名の組織であるが、実員としては、Manager と Administrative Officer の 2 名のみが配置されている。

#### 3.2.2 現地事務所

また、同 Department のもとに、8 つの現地事務所（うち 1 つは最近設置された）がおかれしており、PSC 検査官の配置状況は以下のとおりである。なお、すべての PSC 検査官は旗国検査官の役割も担っているが、Survey は RO が行い、検査官は Inspection を実施することになっている。

- |                 |     |
|-----------------|-----|
| - Port Moresby  | 1 名 |
| - Lae           | 2 名 |
| - Rabaul        | 1 名 |
| - Madang        | 1 名 |
| - Vanimo        | 1 名 |
| - Alotau        | 1 名 |
| - Kimbe         | 1 名 |
| - Wewak (新たに設置) | 1 名 |
| - Daru (今後設置予定) |     |
| - Buka (今後設置予定) |     |



### 3.2.3 規則

船舶が満足すべき技術的な規則は Merchant Shipping (Safety) Regulation 2006 に規定されている。

一方、パプアニューギニアは、東京 MOU の関連条約のうち、SOLAS 条約の 1988 年議定書、LL 条約の 1988 年議定書、MARPOL 条約 1997 年議定書（附属書 V I の追加）、MLC 条約、バラスト水管理条約等について、加入のための法

案を議会に提出済みであるが、議会の審議が滞っておりこれら条約の締結に至っていない状況である。

このような状況において、議会における法案の早期承認を国家海事安全局から運輸大臣に要請しているところであるが、これに加えて、運輸省担当部局及び外務省への働きかけが必要であると考えられる。

### 3.2.4 財政

国家海事安全局の収入は外国船舶に対する課金（航行援助課金、海洋保護課金、捜索救助課金等）によるものであり、2024年の収入見通しは70百万PGK（約28億円）である。しかしながら、2022年に制定されたNon-Tax Revenue Administration Act, 2022 (NTRA Act)により、収入の45%が国家予算に繰り入れられ、国家海事安全局の予算として利用できるのは残り55%（38.5百万PGK（約15.4億円））のみとなることとなっている。

国家海事安全局の予算としては、人件費が25百万PGK、その他活動費が35百万PGK（うちPSCについては5.4百万PGK（約2億円））の合計60百万PGKが必要であるため、NTRA Actによる国家予算への繰り入れが行われるとSARを含めた通常の活動実施に支障を生ずる。

このため、国家海事安全局の収入については、NTRA Actの適用外とするよう運輸大臣も含めて動いているところである。

### 3.3 PSC 検査の実施方針

国家運輸戦略第3巻に、パプアニューギニアにおけるPSCに関して以下の内容の記載をしている。

- パプアニューギニアは、他の多くのアジア太平洋地域の国々とともに東京MOUのメンバーであり、パプアニューギニアに寄港するサブスタンダードな外航船を排除することで、海上安全向上、海洋環境保護、船上での労働及び居住環境の保護を行っていく。
  - 各当局は東京MOUの関連国際海事条約に適合していない外国船舶を拘留し、各旗国は評価され、black, grey and white listに掲載される。海外に寄港するパプアニューギニア籍船舶も然りである。
  - NMSA(国家海事安全局)は、港湾管理者等と協力し、パプアニューギニアに寄港する外国船舶の検査を増加し東京MOUの基準への適合性を高めるとともに、パプアニューギニア籍船舶がwhite listに掲載されるよう対応する。
- また、年間のPSC検査実施目標として300件の検査実施を掲げている。

(参考)

#### National Transport Strategy - Vol 3 (抜粋)

##### 12.8.4 Port State Control

PNG, in common with many other countries in the Asia Pacific Region, is a full member to the Tokyo MOU on Port State Control (PSC). This has the objective of eliminating substandard international shipping visiting PNG ports so as to promote maritime safety, to protect the marine environment and to safeguard working and living condition on board.

This requires the maritime authorities to detain foreign flagged vessels where these do not comply with the international maritime conventions covered within the Tokyo MOU. Under this convention, ships under a particular country flag are inspected and rated, and the ranking classified into black, grey and white lists. The compliance of PNG flagged ships visiting overseas ports is similarly inspected and rated.

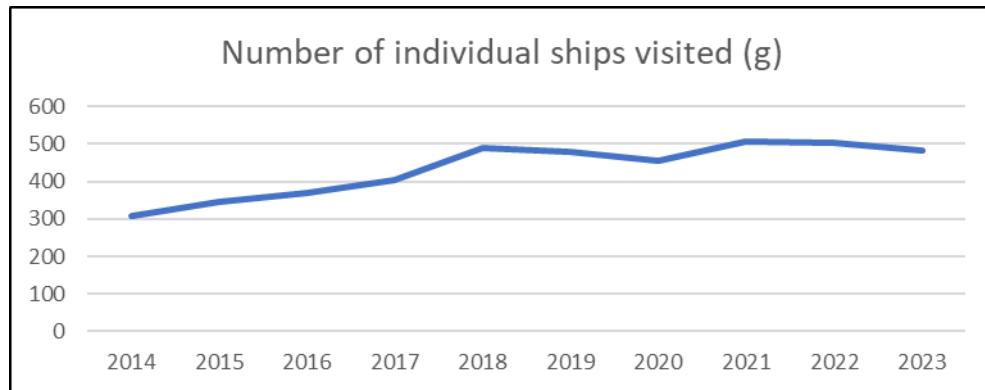
The NMSA, in conjunction with port owners/operators and others, will work to increase its inspection of foreign flagged vessels entering PNG waters to improve its level of compliance with Tokyo MOU standards, and will apply domestic legislation

to bring PNG flagged vessels up to white list status.

### 3.4 PSC 検査の実績

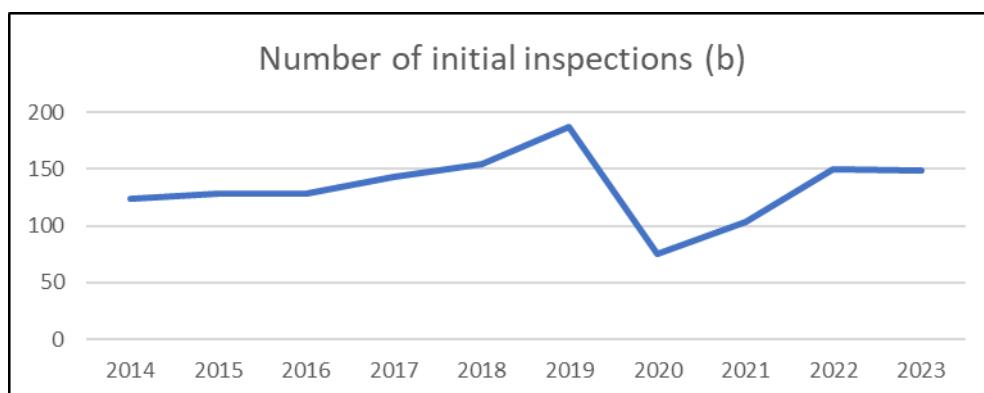
#### 3.4.1 寄港船舶数（複数回入港船舶は1としてカウント）

寄港する外国船舶の数は年々増加傾向にあったが、コロナのパンデミック以降頭打ちとなっている。



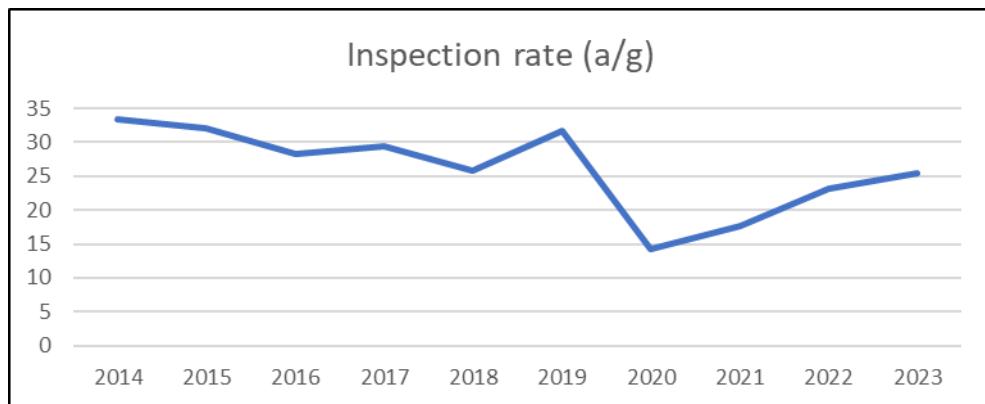
#### 3.4.2 初回検査数

コロナのパンデミックの時期であった2020年及び2021年に検査件数は減少していたが、2022年以降はパンデミック以前の状態に回復しつつある。目標値として掲げている年間300件からは相当の乖離がある。



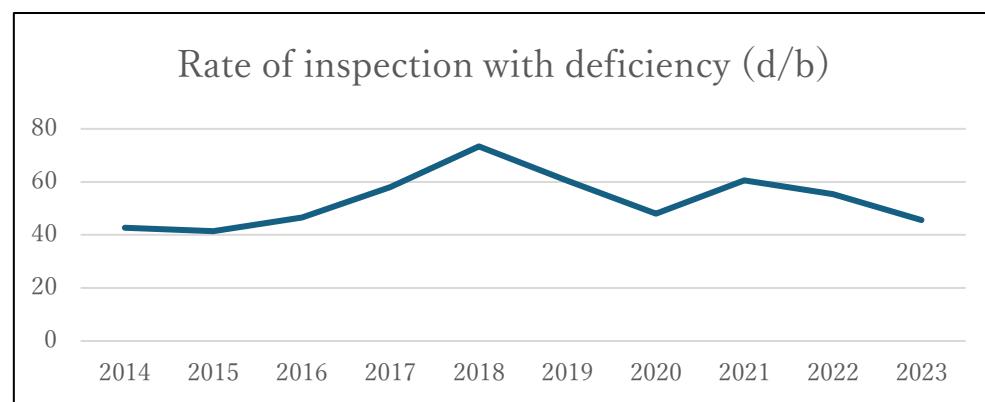
### 3.4.3 PSC 検査率

初回検査数と同様、コロナのパンデミックの時期であった 2020 年及び 2021 年に検査率は減少していたが、2022 年以降はパンデミック以前の状態に回復しつつある。



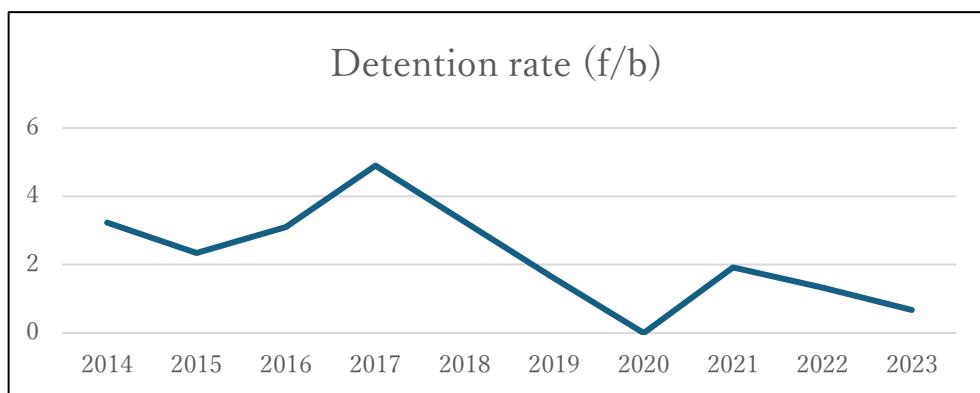
### 3.4.4 欠陥指摘を行った PSC 検査の率

2021 年以降若干の減少傾向がみられる。2021 年には域内全体の平均が 50.89% であったのに対しパプアニューギニアでは 60.58%、2022 年には 50.93% に対し 55.33% と域内全体平均をパプアニューギニアは上回っていた。2023 年には 60.89% に対し 45.64% と下回った。



### 3.4.5 PSC 検査における拘留回数

コロナのパンデミック後の 2021 年以降減少傾向にある。



### 各実績値

PNG	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Number of individual ships inspected (a)	103	111	104	119	126	152	65	90	117	122
Number of initial inspections (b)	124	128	129	143	154	187	75	104	150	149
Number of inspection with deficiencies (d)	53	53	60	83	113	113	36	63	83	68
Number of detentions (f)	4	3	4	7	5	3	0	2	2	1
Number of individual ships visited (g)	309	345	368	405	488	480	456	507	504	481
Inspection rate (a/g)	33.33	32.17	28.26	29.38	25.82	31.67	14.25	17.75	23.21	25.36
Rate of inspection with deficiency (d/b)	42.74	41.41	46.51	58.04	73.38	60.43	48.00	60.58	55.33	45.64
Detention rate (f/b)	3.23	2.34	3.10	4.90	3.25	1.60	0	1.92	1.33	0.67

### 3.4.6 PSC 検査の課題

パプアニューギニアは、基本的に自国の海洋環境保護に対する意識が強く、この点からも、同国における PSC の意義は大きい。しかしながら、本部及び各現地事務所とも著しい欠員が生じている状況であり、全体的に人員不足の感は否めない。

かかる状況にあっても PSC の実施体制を拡充すべく、現在現地事務所を増設している。これまでの 7 つの現地事務所に加え、最近 Wewak に事務所を新設し、さらに、今後、Daru 及び Buka に現地事務所を設置する予定である。また、人員についても、昨年 3 人の中途採用（もともと船員）を行っており、現在訓練中である。

上記 3.2 の PSC 検査の実績からは初回検査の件数がやや少なく思えるが、事務所の拡充及び PSC 検査官の増員により改善が図られるものと期待される。

なお、PSC 検査の質については、欠陥指摘を行った検査の率が、東京 MOU 域内の平均値を上回る年が多いことから、一定の水準を確保しているものと考えられる。

### 3.5 PSC 検査官の確保及び育成

職員の採用は人事管理局が一元的に実施しており、同局に対し PSC 検査官の採用を要請している。

過去 5 年間で 8 名（うち 3 名は昨年）の採用実績がある。昨年採用された 3 名は、いずれも現在 PSC 検査官の見習いであるが、自国の海事産業の発展に貢献したいという士気の高い動機をもって内航旅客船の船長等から転身してきたものである。

### 3.6 研修等の実施状況

#### .1 初任研修

Lloyd's Academy が実施するオンラインの PSC 研修を受講することとしている。

#### .2 その他の研修

パプアニューギニア運輸省とオーストラリア運輸省の間で、Transport Sector Support Programme を締結しており、同プログラムの一環として、オーストラリア海事安全庁(Australian Maritime Safety Authority (AMSA))の研修を受講している。具体的には、PSC 検査官を一週間程度 AMSA に派遣し、船上実習を含む研修を受けている。研修のテーマは、LNG 船、ECDIS、IMDG Code など。

また、Lloyd's Register による条約要件並びに検査及び証書等に関する研修を対面で受講している。

さらに、SPC (太平洋共同体：1998 年 2 月 6 日に南太平洋委員会を発展的に拡大した、太平洋の島嶼国を中心とする地域協力機構、本部はヌメア (ニューカレドニア) ) が開催する研修 (主として旗国検査官向けの研修であり、IMO が関与し、オーストラリアやニュージーランドが講師を務める。) にも参加している。MARPOL 条約や小型船舶に関する研修に参加した実績がある。

なお、オーストラリア及びニュージーランドはともに、太平洋地域の技術協力に貢献しているが、オーストラリアはパプアニューギニア及びソロモン諸島を、ニュージーランドはフィジー、トンガ、サモアに対する技術協力を実施している。

### 3.7 その他

PSC 検査に必要な交通艇の確保等予算の十分な確保が必要。また、PSC 検査官のキャリアパスをより明確にすることが必要。さらに、PSC 検査官に必要な研修としては、大型船、旅客船、RORO 船の船上研修、危険物（IMDG コード）や ISM に関する知見の習得が必要。

## 4 バヌアツ

### 4.1 PSC の法的位置づけ

Maritime Sector Regulatory Act No.26 of 2016 の section 18(1)(c)において、「バヌアツに入港する外国船が安全要件に適合することを確保するための検査を含めて、ポートステートコントロール及びフラッグステートコントロールを執行する」とされ、section 19(2)(a)及び(b)において、必要な規定を策定し、基準及び指針を示すとされている。さらに、section 44 では、(海事安全局の)職員に対して、船舶へ乗込む権限 ((1)(a)) 及び安全及び海洋環境の観点から必要なことの実施を求める権限((1)(i))を付与している。

また、Shipping Act No.8 of 1983 では、section 28 (Survey to be made if vessel believed to be unseaworthy)において、苦情に基づき、または、船体、設備または機関や貨物の積付けの状態から安全な航海に支障をきたすと判断した場合には、かかる状態が解消されるまで、当該船舶の航行差し止め(拘留)を命ずることができる規定している。なお、同 Act 附則 12 に Order of Detention の様式が記載されている（苦情を受け付けた場合の detention order に係る様式であり、立ち入り検査を行った際の detention order には対応していない。）。

なお、Maritime Sector Regulatory Act No.26 of 2016 については、2014 年から 2016 年にかけてアジア開発銀行のプロジェクトとして、オーストラリア及びニュージーランドの専門家が策定に向けた支援を実施した。

(参考)

### MARITIME SECTOR REGULATORY ACT NO. 26 OF 2016

#### 18(1)

(c) to implement and enforce all aspects of port state control and flag state control, including the inspection of vessels to ensure that foreign vessels entering Vanuatu must comply with applicable safety requirements

#### 19(2)

(a) to make such Rules as are necessary or convenient to give effect to the provisions of this Act and the Regulations;

(b) to prescribe any standards, guidelines, operating procedures or codes of practice as may be necessary to ensure safety and effective regulation of the

maritime sector;

### **Shipping Act No.8 of 1983**

44(1)

- (a) to make such Rules as are necessary or convenient to give effect to the provisions of this Act and the Regulations; and to prescribe any standards, guidelines, operating procedures or codes of practice as may be necessary to ensure safety and effective regulation of the maritime sector
- (i) to require that anything be done in relation to a vessel or port facility so as to remove or minimise any danger to safety or adverse impact upon the marine environment

#### **28 Survey to be made if vessel believed to be unseaworthy**

- (1) When a licensing officer has received a complaint, or has reason to believe that any vessel is, by reason of the defective condition of the hull, equipment or machinery or by reason of over-loading or improper loading, unfit to proceed to sea without danger to human life, he shall order a survey of the vessel and, if he considers that the vessel is unfit so to proceed, he may order the detention of the said vessel in the form prescribed in Schedule 12 until such conditions as therein prescribed have been complied with.
- (2) A copy of every such order shall be served as soon as possible on the owner, master or bosun of the vessel.

**SCHEDULE 12**

(Section 28(1))

Republic of Vanuatu Shipping  
Act, Cap. 53

## **Order of Detention**

I, ..... [name of licensing officer] having received a  
complaint from ..... [name of complainant]  
having reason to believe that ..... [name of vessel] lying at  
..... [place] is by reason of

unfit to proceed to sea without danger to human life and having undertaken a survey of  
..... [name of vessel] and being satisfied that  
..... [name of vessel] is unfit to so proceed do  
hereby order that ..... [name of vessel] be detained until  
the following conditions have been complied with

Dated the ..... day of .....

Signed \_\_\_\_\_

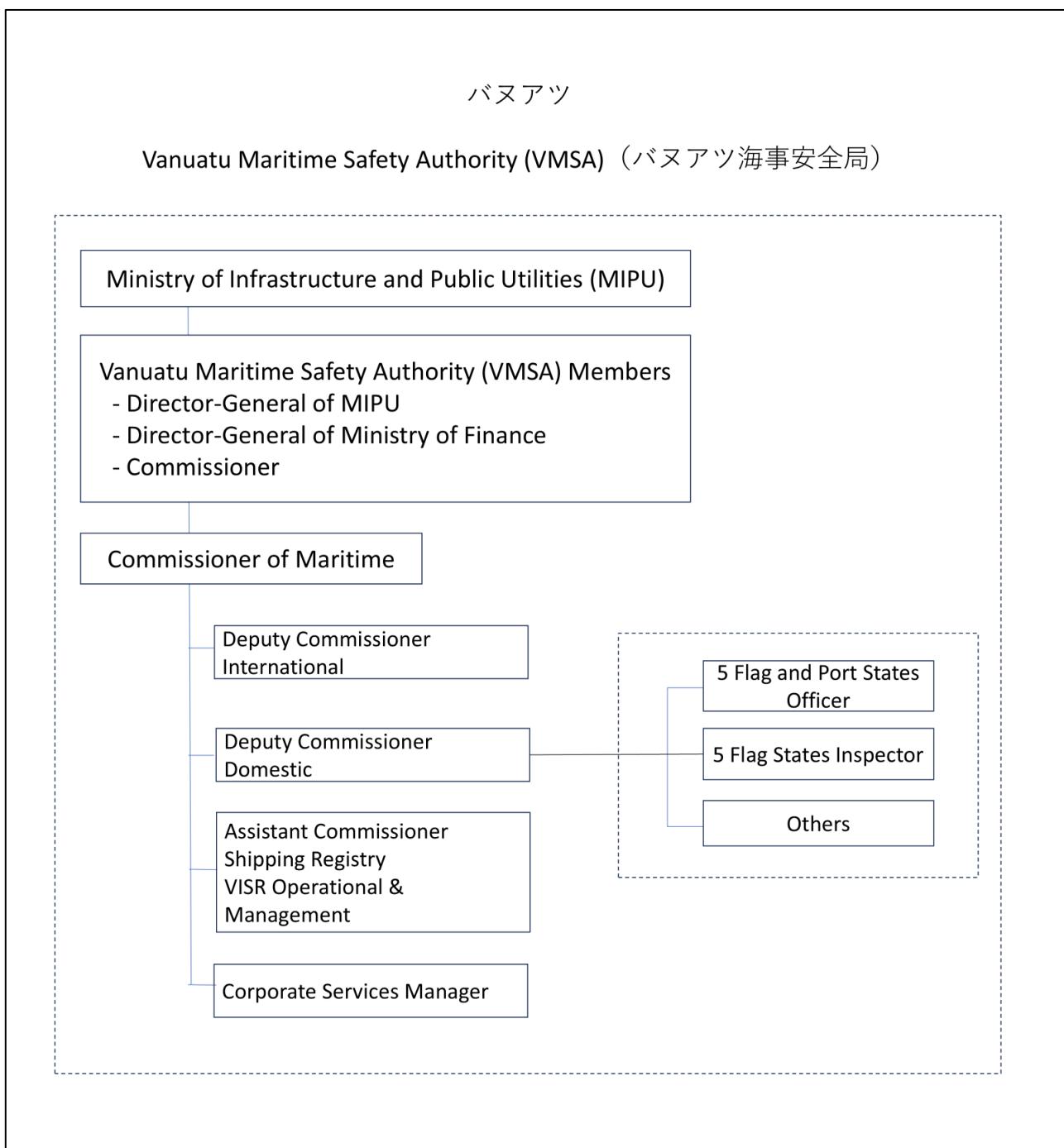
## 4.2 PSCの実施体制

### 4.2.1 組織(バヌアツ海事安全局)

バヌアツ海事局 (Vanuatu Maritime Safety Authority (VMSA))は Ministry of Infrastructure and Public Utilities (MIPU)のもとに置かれ、Deputy Commissioner/Domestic の配下に、5名の旗国及びPSC検査官と5名の旗国検査官がおかれている。また、Deputy Commissioner/Domestic もPSC検査官を併任している。5名の旗国及びPSC検査官のうち2名は、ポートビラの本部におかれ、他の3名は各々、Tasmalum島、Santo島及びMalekua島におかれている。

VMSAでは、組織内のPSC検査に関する指揮命令系統が不明瞭であり、明確な組織体制を講じることが必要との認識を持っている。

VMSA の機構図は以下のとおり。



#### 4.2.2 規則

上記1.にて記載したとおり、Maritime Sector Regulatory Act No.26 of 2016のsection 18(1)(c)において、「バヌアツに入港する外国船が安全要件に適合することを確保するための検査を含めて、ポートステートコントロール及びフラッグステートコントロールを執行する」とされ、section 19(2)(a)及び(b)において、必要な規定を策定し、基準及び指針を示すとされている。

#### 4.3 PSC 検査の実施方針

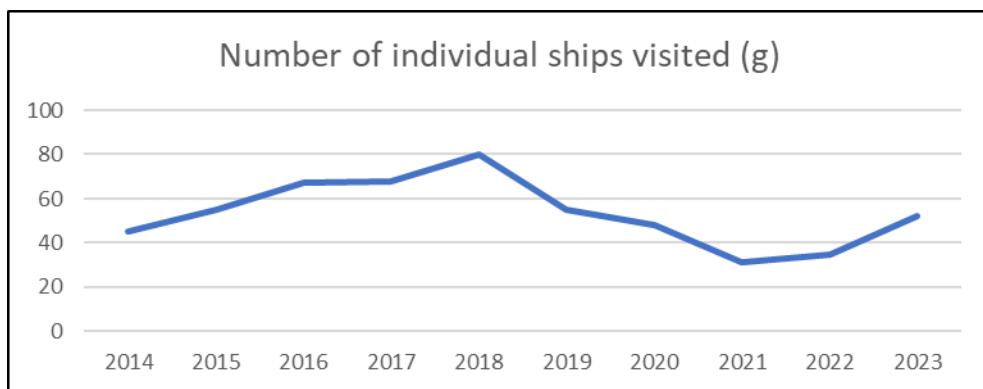
バヌアツでは、現在、IMO と Pacific Community (SPC) の支援を得て、「One-Vanuatu Maritime Policy (OVMP)」の策定作業を行っているところであり（2025 年に完了予定）、この OVMP において PSC 検査についてもしかるべき記述が行われる予定である。

また、PSC 検査実施目標として年間 10 件としている。

## 4.4 PSC 検査の実績

### 4.4.1 寄港船舶数（複数回入港船舶は1としてカウント）

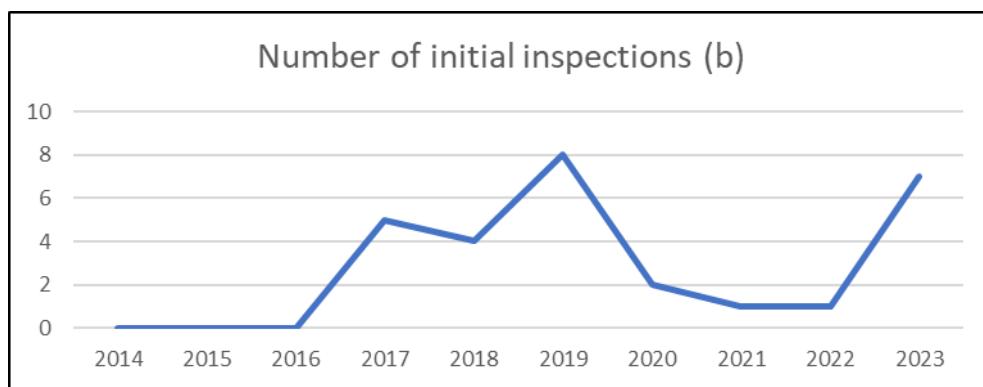
コロナのパンデミックで減少したが、その後回復傾向にある。



### 4.4.2 初回検査数

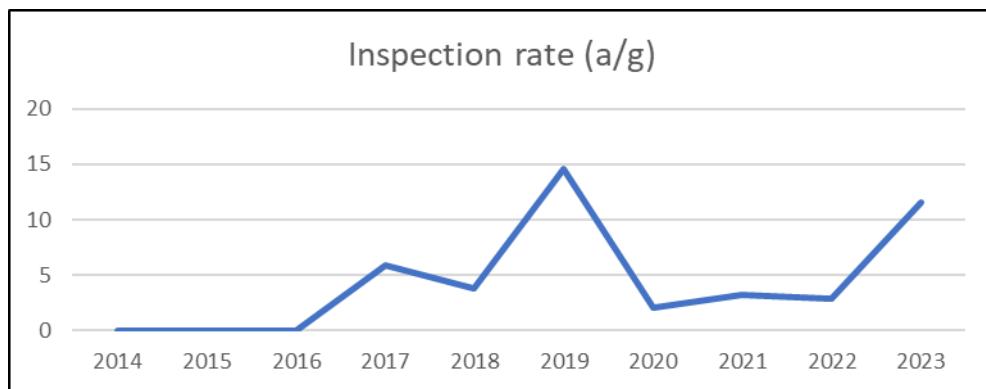
2016年以降増加していた検査数が、コロナのパンデミックの時期に大幅に減少したが、その後回復を示している。しかし、上記3.1にも記載した年間10件以上のPSC検査を実施するとの目標は達成していない。

バヌアツ当局は、一定水準のPSC検査官の不足等の人材不足、検査実施に必要な予算不足等組織的な課題を挙げており、職員採用、IMOや東京MOUの研修事業への参加等によるキャパシティビルディングの確保、VMSA内部における調整によりPSCにより多くの資源を投入すること等が必要としている。



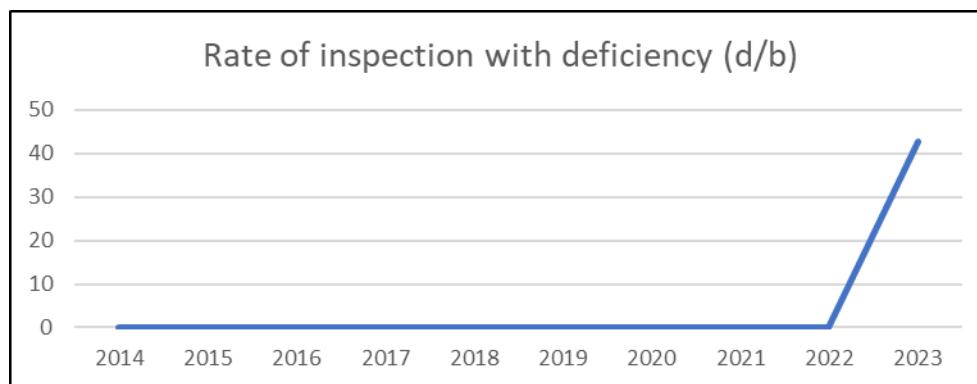
#### 4.4.3 PSC 検査率

PSC 検査率は、2023 年において 11.54%と低い水準にあるものの、パンデミック後の回復途上にある。



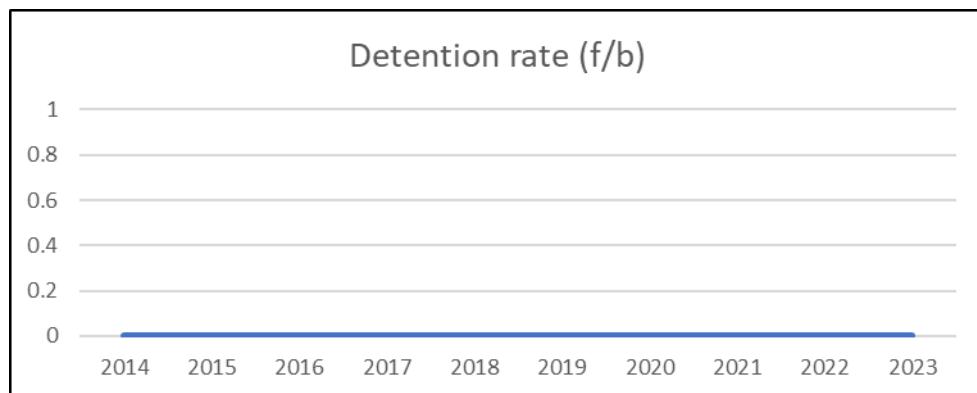
#### 4.4.4 欠陥指摘を行った PSC 検査の率

2014 年以降毎年 0 %であったが、2023 年に 42.86%を記録した。初回検査 7 件中 3 件において欠陥指摘を行ったものであり、標本数が少ないため傾向を統計的に捉えることは難しいものの、今まで皆無であったものが実績として記録されたことは大いに評価し得るものと考えられる。



#### 4.4.5 PSC 検査における拘留回数

2014 年～2023 年において、拘留処分は皆無である。



#### 各実績値

Vanuatu	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Number of individual ships inspected (a)	0	0	0	4	3	8	1	1	1	6
Number of initial inspections (b)	0	0	0	5	4	8	2	1	1	7
Number of inspection with deficiencies (d)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Number of detentions (f)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Number of individual ships visited (g)	45	55	67	68	80	55	48	31	35	52
Inspection rate (a/g)	0	0	0	5.88	3.75	14.55	2.08	3.23	2.86	11.54
Rate of inspection with deficiency (d/b)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42.86
Detention rate (f/b)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

#### 4.4.6 PSC 検査の課題

検査率及び拘留回数は低い水準で推移しているが、欠陥指摘の実績が出るなどの PSC 検査に関する向上の兆しが期待できる。

欠陥指摘の実績が生じたことはこれにより海難発生を未然に防ぐことに貢献したとの評価を行い得るところ、量的にも質的にもさらに積極的な PSC 検査に実施への弾みとなりうる可能性があると考えられる。

#### 4.5 PSC 検査官の確保及び育成

過去 5 年間で、1 人が新たに PSC 検査官として任命された。

#### 4.6 研修等の実施状況

東京 MOU の実施する技術協力プログラム（GTC, STC 等）は、バヌアツ海事安全当局におけるキャリア形成の重要な要素と位置付けている。また、同じく東京 MOU が実施する Expert Mission はバヌアツ当局の要請に沿った内容の研修が実施されている。

また、太平洋共同体（SPC）が開催する研修（主として旗国検査官向けの研修。IMO が関与し、オーストラリアやニュージーランドが講師を務める。）にも参加している。

#### 4.7 その他

PSC 検査に関連した予算の十分な確保が必要。また、PSC 検査官の専門的知見習得のために、総合的継続的な研修が必要であるとともに、新たな課題（サイバーセキュリティ、環境規制等）に関する専門的な研修が必要。さらに、他国の PSC 検査官に船上にて実践的な指導を受ける研修が望ましい。PSC 検査の効率的実施の観点から、携帯機器及びソフトウェアの活用等 PSC 検査のデジタル化が必要。

## 附録目次

1	基礎データ	80
1.1	フィジー	80
1.2	マーシャル諸島	87
1.3	パプアニューギニア	92
1.4	バヌアツ	97
2	入港船舶データ	102
2.1	フィジー	102
2.2	マーシャル諸島	104
2.3	パプアニューギニア	106
2.4	バヌアツ	108
3	事前アンケートへの回答	110
3.1	フィジー	110
3.2	マーシャル諸島	116
3.3	パプアニューギニア	124
3.4	バヌアツ	133

1 基礎データ（外務省資料より）

1.1 フィジー（令和6年10月11日現在）

国名：フィジー共和国(Republic of Fiji)

1.1.1 一般事情

.1 面積

1万8,270平方キロメートル（四国とほぼ同じ大きさ）

.2 人口

929,770人（2022年、世界銀行）

.3 首都

スバ

.4 民族

フィジー系（57%）、インド系（38%）、その他（5%）（2007年、政府人口調査）

.5 言語

英語（公用語）の他、フィジー語、ヒンディー語を使用

.6 宗教

フィジー系はほぼ100%キリスト教、インド系はヒンドゥ教、イスラム教。

全人口に占める割合はキリスト教52.9%、ヒンドゥ教38.2%、イスラム教7.8%

.7 略史

年月	略史
1643年	蘭人探検家タスマン、フィジー諸島の北部発見
1874年	英國の植民地となる
1970年10月10日	英國より独立（立憲君主制）（国名：フィジー）
1987年5月、9月	ランブカ中佐による無血クーデター
1987年10月	英連邦から離脱し、共和制へ移行（国名：フィジー共和国）

年月	略史
1990 年 7 月	フィジー系を優遇する改正憲法発布
1997 年 9 月	英連邦再加盟
1998 年 7 月	民族融和を目指す新憲法発効（国名：フィジー諸島共和国）
1999 年 5 月	労働党党首のチョードリーが初のインド系首相に就任
2000 年 5 月	武装グループによる国会占拠事件が発生
2000 年 7 月	ガラセを首班とする暫定文民政府が発足
2001 年 9 月	総選挙を経てガラセが首相に就任
2006 年 5 月	ガラセ首相が再任
2006 年 12 月	バイニマラマ国軍司令官による無血クーデター、セニランガカリを暫定首相に任命
2007 年 1 月	セニランガカリ暫定首相辞任、バイニマラマ司令官が暫定首相に就任、暫定内閣が発足
2011 年 2 月	国名を「フィジー共和国」に変更
2013 年 9 月	新憲法公布

### 1.1.2 政治体制・内政

#### .1 政体

共和制

#### .2 元首

ラトゥ・ウイリアメ・カトニベレ (Ratu Wiliame KATONIVERE) 大統領 (2021 年 11 月就任)

#### .3 議会

1院制

議員数 55 名、任期 4 年（解散あり）

#### .4 政府

首相 シティヴェニ・リンガママンダ・ランブカ (Sitiveni Ligamamada RABUKA)  
外務大臣(ランブカ首相が兼任)

## .5 内政

- フィジーは主に先住民フィジー系と英國植民地時代に移住してきたインド系住民からなる社会であるが、政治面ではフィジー系の優遇政策がとられてきたこと等により、民族間の政治的対立が存在し、独立以来現在まで数度に亘りクーデターを経験している。
- 2006年5月の総選挙で再選を果たしたガラセ（フィジー系）政権は、労働党を含めた複数政党内閣を組閣し、フィジー系、インド系の対立の改善をはかる姿勢を見せたものの、2000年の議会占拠事件関係者への恩赦等をめぐり、同関係者の徹底的糾弾等を求めるバイニマラマ国軍司令官との対立が同年10月頃から深刻化。同年12月、同司令官は行政権の奪取と非常事態宣言を施行し、無血クーデターを断行した。2007年1月、同司令官が暫定首相に就任し、暫定内閣が発足した。
- 2007年5月、事態の収束等を受け、暫定政権は非常事態宣言を解除した。また、フィジーの民主化に関する共同作業グループが太平洋諸島フォーラム（PIF）に設置され（2007年4月）、民主化に向けたロードマップが策定された。これを踏まえ、暫定政府は2007年10月のPIF首脳会議（於トンガ）において、2009年3月までに総選挙を実施することを公約した。
- しかし、2008年6月、同暫定首相は上記公約は実施不可能と表明、2009年1月のフィジー問題に関するPIF特別首脳会合（「バ」暫定首相欠席）では、フィジーが同年末までの総選挙日を設定し、かつその選挙日を同年5月1日までに對外的に公表しない場合には、フィジーのPIF各種会合への参加資格停止等厳しい措置を検討するとの内容がコミュニケに盛り込まれた。
- これに対し、フィジー政府は、「選挙制度改革が先決であり選挙はその後である」との立場を主張し、2009年5月1日までに上記コミュニケに沿った行動をとらなかつたため、翌2日からフィジーのPIF関連会合への参加資格が停止された。
- 2009年4月、控訴審判決（バイニマラマ暫定首相率いる暫定政権は非合法であり、大統領に対して、新たな暫定首相（caretaker Prime Minister）及び暫定政権（Interim Government）を任命することを命じたもの）を受け、イロイロ大統領はバイニマラマ国軍司令官を今後5年間の政権の首相に任命し、2014年までに総選挙を実施するよう指示するとともに、現行憲法の廃止（abrogation）及び全裁判官の罷免を行い、出版・放送への制限なども含む緊急事態令を発布した。
- 2009年7月、バイニマラマ首相は「変化のための戦略的枠組み」（A Strategic

Framework for Change : 2014 年 9 月の総選挙実施に至るまでのロードマップ) を発表。このロードマップにより、2012 年 9 月から 2013 年 9 月にかけて新憲法を策定し、2013 年 9 月から約 1 年間かけて総選挙準備を行うとした。

- また、2009 年 9 月、フィジーは英連邦閣僚行動グループ (CMAG : Commonwealth Ministerial Action Group) が求める民主化プロセスに応じなかったため、同日付でフィジーは英連邦から完全に資格を停止 (fully suspended) された。
- 2012 年 1 月、バイニマラマ首相は緊急事態令を解除した。また、3 月には、2013 年の 2 月末までに新憲法を策定するプロセスについて発表した。12 月、憲法委員会ガイ委員長が新憲法草案を大統領に提出。2013 年 3 月、フィジー政府は政府独自の新憲法草案を公表し、国民からの意見を公募。2013 年 9 月、フィジー政府は新憲法を公布。2014 年 3 月、バイニマラマ首相が国軍司令官を辞任。
- 2014 年 9 月、総選挙を実施。バイニマラマ首相率いるフィジー・ファースト党が単独過半数の議席を獲得し、同党首のバイニマラマ首相が就任。同総選挙以降、PIF(首脳レベルでの総会参加は 2019 年から) 及び英連邦等に復帰。2018 年 11 月の総選挙でもフィジー・ファースト党が単独過半数の議席を獲得、同党首のバイニマラマ首相が再任された。我が国は平和裡に総選挙が実施されたことを歓迎する旨外務報道官談話を発出。
- 2022 年 12 月に総選挙が行われ、連立に合意した 3 党 (人民同盟党、国民連合党及び社会民主自由党) が過半数の議席を獲得し、現職のバイニマラマ首相率いるフィジー・ファースト党は敗北。ランブカ人民同盟党党首が首相に就任し、2014 年にフィジーが民政に復帰して以降、初の政権交代となった。

#### 1.1.3 外交・国防

##### .1 外交

従来より、オーストラリア、ニュージーランド及び太平洋諸国との協力関係を重視。しかし、2006 年 12 月のクーデター発生後、オーストラリア、ニュージーランドとの関係が冷え込む中、中国、ロシア、インド、ASEAN、アラブ諸国等との関係を構築。近年はオーストラリアおよびニュージーランドとの関係も改善されている。

フィジーの首都スバには、PIF (太平洋諸島フォーラム) 事務局、USP (南太平洋大学) など多くの地域協力機関及び国際機関の事務所があり、地域協力に向け中心的役割を果たしている。

国連、英連邦、PIF などの加盟国であるが、2006 年のクーデターを受け、英連邦及び PIF はフィジーの参加資格を停止。2014 年 9 月の総選挙を受け参加資格停止を解除されたものの、2019 年 8 月の総会から、首相が出席。

.2 国防

(1) 兵役

志願制

(2) 兵力

正規軍 (Regular Force) 約 3,500 名 (陸軍 2,600、海軍 400 名、PKO 等派遣 500 名) のほか、非常事態等に召集される地域軍 (Territorial Force) 要員として約 5,600 名の予備役が登録されている。PKO 等派遣については、主に国連兵力引き渡し監視軍 (UNDOF(ゴラン高原)) に約 140 名、国連イラク支援ミッション (UNAMI (イラク)) に約 170 名、多国籍部隊・監視団 (MFO (シナイ半島)) に約 170 名を派遣しているほか、UNIFIL (レバノン)、UNTSO (イスラエル)、UNMHA (イエメン) 及び UNMISS (南スーダン) にそれぞれ司令部要員を若干名派遣している。

1.1.4 経済

.1 主要産業

観光、砂糖、衣料等

.2 GDP

49.79 億米ドル (2022 年、世界銀行)

.3 一人当たり GNI

5,390 米ドル (2022 年、世界銀行)

.4 GDP 実質成長率

20.0% (2022 年、世界銀行)

.5 物価上昇率

2.5% (2022 年、世界銀行)

.6 貿易総額

(1) 輸出 1,066.8 百万米ドル

(2) 輸入 2,970.1 百万米ドル  
(2022 年、アジア開発銀行)

.7 主要貿易品目

(1) 輸出 原料別製品（木製品等）、食料品（魚介類）、飲料等  
(2) 輸入 機械類及び輸送機器（車等）、食料品等  
(太平洋諸島センター統計ハンドブック 2022)

.8 主要貿易相手国

(1) 輸出 米国、オーストラリア、ニュージーランド、トンガ、中国  
(2) 輸入 シンガポール、オーストラリア、中国、ニュージーランド、米国  
(2022 年、アジア開発銀行)

.9 通貨

1 フィジードル=約 66 円（2024 年 4 月）

.10 経済概況

経済成長率は、2006 年 12 月のクーデター直後の 2007 年にマイナス 6.6% を記録した後、2008 年には 0.2% と改善したが、2009 年の経済成長率は砂糖産業の衰退及び世界経済危機等の影響によりマイナス 3% と落ち込んだ。

特に、長年にわたりフィジー経済を支えてきた砂糖産業は、機械の老朽化等の問題がある。2011 年以降は 2%~5% 台の成長を維持するなど、フィジー経済はおおむね安定。2020 年以降、コロナ禍により、特に GDP の 35% を占める観光業を中心いて深刻な影響を受けたが、その後は回復傾向にある。

1.1.5 経済協力

.1 日本の援助

	2021 年度実績	2021 年度までの累計
有償資金協力	100.00 億円	272.87 億円
無償資金協力	6.07 億円	238.15 億円
技術協力	5.07 億円	313.49 億円

.2 主要援助国

(1) オーストラリア (121)  
(2) 日本 (82)

- (3) ニュージーランド (49)
  - (4) 韓国 (7)
- (単位：百万米ドル、2021年、DAC)

#### 1.1.6 二国間関係

##### .1 政治関係

1970年10月 フィジー独立と同時に同国を承認  
1979年1月 日本側大使館をスバに開設  
1981年1月 在京フィジー大使館開設  
1987年12月 新政府承認（默示）  
1990年7月 在大阪名誉領事任命（1998年9月まで）  
2000年9月 新政府承認（默示）  
2009年4月 在大阪名誉領事任命（2015年11月まで）  
2012年3月 在横浜名誉領事任命（2022年1月まで）  
2013年4月 在仙台名誉総領事任命（2016年11月まで）  
2015年10月 在別府名誉領事任命  
2017年10月 在江別（北海道）名誉領事任命  
2018年9月 在秋田名誉領事任命  
2019年 在大阪名誉領事任命

##### .2 経済関係

- (1) 貿易額（2023年、財務省貿易統計）  
フィジーへの輸出 117.7億円  
フィジーからの輸入 27.4億円
- (2) 進出日本企業数  
23社（2022年10月現在、外務省海外進出日系企業拠点数調査）

##### .3 在留邦人数

309名（2023年10月現在、外務省海外在留邦人調査統計）

##### .4 在日フィジー人数

335名（2023年12月、法務省在留外国人統計）

1.2 マーシャル諸島（令和6年7月17日現在）

国名 マーシャル諸島共和国（Republic of the Marshall Islands）

1.2.1 一般事情

.1 面積

180 平方キロメートル（霞ヶ浦とほぼ同じ大きさ）

.2 人口

41,570 人（2022 年、世界銀行）

.3 首都

マジュロ

.4 民族

ミクロネシア系

.5 言語

マーシャル語、英語

.6 宗教

キリスト教（主にプロテスタント）

.7 略史

1528 年 スペイン人（アルバロ・デ・サベドラ）により発見。スペイン、領土権を宣言するも実質的統治せず。

1885 年 ドイツの保護領となる。

1914 年 第一次大戦勃発。日本は独よりマーシャルを含むミクロネシア（南洋群島）の島々を占領。

1920 年 国際連盟から日本のミクロネシア（南洋群島）委任統治が認められる。

1945 年 第二次世界大戦終結。米軍の占領始まる。

1947 年 国連の太平洋信託統治領としての米国の統治始まる。

1954 年 第5福竜丸がビキニ環礁において米国による水爆実験で被爆。

1965 年 ミクロネシア議会発足。

1969 年 太平洋諸島信託統治地域に関する日米協定（ミクロネシア協定）締結。

1978年 住民投票の結果、マーシャルはミクロネシア連邦より脱退。  
1979年 憲法制定。自治政府発足。アマタ・カブア大統領就任。  
1986年10月21日 米国との間で自由連合盟約（コンパクト）発効、独立。  
1991年9月 国連加盟。  
2004年10月 改訂コンパクト発効。

### 1.2.2 政治体制・内政

#### .1 政体

大統領制（大統領は議員による投票で選出）

#### .2 元首

ヒルダ・C・ハイネ（Ms. Hilda C. HEINE）大統領

#### .3 議会

一院制、議員数33名、任期4年

憲法において、4年毎に11月第3月曜に総選挙を実施することが定められている。

次回は2027年11月。

#### .4 政府

選挙後、国会議員の中から選出される大統領により各大臣が任命される。

(1) 大統領 ヒルダ・C・ハイネ（Dr. Hilda C. HEINE）

(2) 外務・貿易大臣 カラニ・R・カネコ（Mr. Kalani R. KANEKO）

### 5 内政

マーシャル自治政府発足（1979年）以来5期にわたり大統領を務めてきたアマタ・カブア大統領が、1996年12月死去。いとこであるイマタ・カブア大臣が1997年1月新大統領に選出された。

1999年11月に総選挙において野党であった統一民主党（UDP）が勝利し、2000年1月、同党のノート国會議長が大統領に就任した。

ノート大統領は、2001年に期限を迎える米国からの財政援助を継続させるための自由連合盟約改訂交渉を米国との間でまとめ（同協定は2004年10月に発効）、2003年11月の総選挙にも勝利し、2004年1月に再任された。

2007年11月の総選挙では、統一人民党（UPP）グループが勝利し、2008年1月トメイン大統領が選出された。

2009年10月21日、トメイン大統領に対する不信任決議案が可決され、同大統領は辞任。

10月26日に行われた大統領選出選挙の結果、ゼドケア大統領（我が政府党：KEA）が選出された。

2012年1月3日、任期満了に伴い、国会議員（33名）の互選による大統領選出選挙の結果、ロヤック議員（AKA）が新大統領に選出された（有効投票32票のうち21票を獲得）。

2015年1月4日、国会議員（33名）の互選による大統領選出選挙の結果、前与党が擁立した無所属（新人）議員のキャステン・ネムラ氏が大統領に選出され、11日、大統領就任式が行われた。その後、同月14日に不信任動議が野党から提出され、26日、動議が可決され大統領は失職。27日、再び大統領選挙が実施され、ヒルダ・ハイネ議員（元教育大臣）が選出された。

2020年1月6日、国会議員（33名）の互選による大統領選出選挙の結果、ディビット・カブア議員が新大統領に選出され（20票を獲得）。

2024年1月2日、国会議員（33名）の互選による大統領選出選挙の結果、ヒルダ・C・ハイネ議員（元大統領）が新大統領に選出された（17票を獲得）。

### 1.2.3 外交・国防

#### .1 外交

コンパクトに基づく米国との緊密な関係、我が国及び南太平洋諸国、オーストラリア等との友好関係の維持促進、国際機関との協力関係の強化を基本方針とする。また、1998年に台湾と外交関係を樹立。

#### .2 国防

軍隊はなし。

米国とのコンパクトより、国防・安全保障の権限・責任は米国に委ねられている。クワジエリン環礁がミサイル実験用の基地として米軍に貸与されており、弾道ミサイル迎撃実験等に利用されている。

### 1.2.4 経済

#### .1 主要産業

農業（コプラ、ココヤシ油）、漁業

#### .2 名目 GDP

2.58億米ドル（2022年、世界銀行）

#### .3 一人当たり GNI

7,270米ドル（2022年、世界銀行）

- .4 経済成長率  
-0.7% (2022年、世界銀行)
- .5 物価上昇率  
1.1% (2022年、世界銀行)
- .6 総貿易額  
(1) 輸出 1174.7 百万米ドル  
(2) 輸入 17,038.6 百万米ドル  
(2022年、アジア開発銀行)
- .7 主要貿易品目  
(1) 輸出 水産物、コプラ製品  
(2) 輸入 食料品、機械・車輌、製造品
- .8 主要貿易相手国  
(1) 輸出 ドイツ、オランダ、デンマーク、イギリス  
(2) 輸入 シンガポール、中国、韓国、日本 (2022年、アジア開発銀行)
- .9 通貨  
米ドル
- .10 経済概況  
貨幣経済と伝統的自給経済が混在。国内の生産性は高くなく、生活必需品の多くを輸入に依存しており、貿易収支は恒常に赤字。政府歳入の約4割はコンパクトに基づく米からの財政援助である。独自の歳入源が、一般税収以外では、外国漁船からの入漁料や船舶登録料などに限られており、経済的自立を目指し、民間セクター育成等、経済構造改革に努めている。

#### 1.2.5 経済協力

##### .1 日本の援助

	2021年度実績	2021年度までの累計
有償資金協力	なし	なし
無償資金協力	32.04 億円	221.40 億円

技術協力	0.98 億円	55.40 億円
------	---------	----------

.2 主要援助国

- (1) 米国 (96)
- (2) 日本 (7)
- (3) オーストラリア (3)

(単位：百万米ドル、2021 年、DAC)

1.2.6 二国間関係

.1 政治関係

- |             |                                     |
|-------------|-------------------------------------|
| 1988 年 12 月 | 日本との外交関係開設                          |
| 1991 年 12 月 | 在本邦マーシャル諸島共和国大使館開設                  |
| 1997 年 1 月  | 在マーシャル日本国兼勤駐在官事務所開設（在フィジー日本国大使館が兼轄） |
| 2008 年 4 月  | 在ミクロネシア日本国大使館による兼轄開始                |
| 2015 年 1 月  | 在マーシャル日本国兼勤駐在事務所の大蔵省格上げ             |
| 2015 年 8 月  | 駐マーシャル初代大使の着任                       |

.2 経済関係

(1) 貿易額 (2023 年、財務省貿易統計)

- |            |            |
|------------|------------|
| マーシャルからの輸入 | 29.0 億円    |
| マーシャルへの輸出  | 1,603.6 億円 |

(2) 進出日本企業数

2 社 (2022 年 10 月現在、外務省海外進出日系企業拠点数調査)

.3 在留邦人数

57 名 (2023 年 10 月現在、外務省海外在留邦人調査統計)

.4 在日マーシャル人数

17 名 (2023 年 12 月、法務省在留外国人統計)

1.3 パプアニューギニア（令和6年10月24日現在）

国名 パプアニューギニア独立国(Independent State of Papua New Guinea)

1.3.1 一般事情

.1 面積

約46万平方キロメートル（日本の約1.25倍）

.2 人口

10,142,620人（2022年、世界銀行）

.3 首都

ポートモレスビー

.4 民族

メラネシア系

.5 言語

英語（公用語）の他、ピジン英語、モツ語等を使用

.6 宗教

主にキリスト教。祖先崇拜等伝統的信仰も根強い。

.7 略史

年月	略史
16世紀前半～19世紀後半	ヨーロッパ人の来訪
1884年	独、ニューギニア北東部を保護領とする（独領ニューギニア）
1884年	英国、ニューギニア南東部を保護領とする（英領ニューギニア）
1906年	英領ニューギニア、オーストラリア領となる
1914年	第1次世界大戦勃発に伴い、オーストラリアが独領ニューギニアを占領
1920年	国際連盟、独領ニューギニアの統治をオーストラリアに委任
1942年	日本軍進駐

年月	略史
1945 年	日本軍降伏、オーストラリアが統治
1946 年	オーストラリアを施政権者とする国連の信託統治地域となる
1964 年	住民議会設置
1973 年	内政自治に移行
1975 年 9 月 16 日	独立

### 1.3.2 政治体制・内政

#### .1 政体

立憲君主制

#### .2 元首

チャールズ三世国王（英國国王）、ボブ・ダダイ（Bob DADAE）総督（2017 年 2 月就任）

#### .3 議会

一院制、議員数 121 名、任期 5 年

#### .4 政府

- (1) 首相 ジェームス・マラペ（James MARAPE）
- (2) 外相 ジャスティン・トカチエンコ（Justin W. TKATCHENKO）

#### .5 内政

- (1) 2007 年 6 月から 7 月にかけて総選挙が行われた結果、ソマレ首相が再任され、新政権を発足させた（ソマレ首相は「建国の父」と呼ばれた独立時の初代首相）。
- (2) 2011 年 8 月、4 月以降シンガポールで病気療養中であったソマレ首相の不在中に、人民国民会議党（PNC）のオニール氏が首相に選出され、野党であった PNG 党のナマ党首が副首相に就任し、オニール内閣が発足した。
- (3) 2011 年 12 月、最高裁判所がオニール首相選出プロセスを違憲と判断、ソマレ首相の復帰を指示。
- (4) 2012 年 7 月に総選挙が行われ、オニール首相が党首を務める人民国民会議党（PNC）が最大議席を獲得。
- (5) 2012 年 8 月、オニール首相が議会の圧倒的多数の支持を得て首相に再選され

た。

- (6) 2017年6月から7月の総選挙においては、オニール首相率いる与党連合が過半数を維持し、オニール首相が賛成多数で再選。
- (7) 2019年4月末頃から、オニール首相に不満を持つ閣僚を含む国会議員の与党からの離脱や内閣不信任案の提出等により、内政状況が不安定化。同年5月下旬、オニール首相が辞任を表明、首相選出の投票が行われ、マラペ前金融相が首相に選出された（2022年8月再選）。

### 1.3.3 外交・国防

#### .1 外交

旧宗主国であり最大の援助国・貿易相手国であるオーストラリアとの対等な関係の促進、国境を接しているインドネシアとの友好関係の維持、近隣諸国との連携強化等を引き続き外交の機軸としている。また、アジア太平洋地域の一員として、日本をはじめとするアジア諸国との関係強化、同地域内での多国間外交にも力を入れており、太平洋島嶼地域で唯一のAPEC加盟国となっている。2018年のAPECでは議長国を務めた。

また、太平洋島嶼地域の大団として、太平洋諸島フォーラム（PIF）において強い発言力を有し、地域のリーダーとして独自の外交を展開している。

#### .2 国防

- (1) 予算 27,377百万キナ（2024年度予算）
- (2) 兵役 志願兵制度
- (3) 兵力 兵員規模 約5,000人（陸軍4,500人、海軍250人、空軍250人）

### 1.3.4 経済

#### .1 主要産業

鉱業（液化天然ガス、金、原油、銅）、農業（パーム油、コーヒー）、林業（木材）

#### .2 GDP

316億米ドル（2022年、世界銀行）

#### .3 一人当たりGNI

2,700米ドル（2022年、世界銀行）

#### .4 経済成長率

5.2%（2022年、世界銀行）

- .5 物価上昇率  
15.4% (2022年、世界銀行)
- .6 総貿易額  
(1) 輸出 36,353.3 百万米ドル  
(2) 輸入 9,669.2 百万米ドル  
(2022年、アジア開発銀行)
- .7 主要貿易品目  
(1) 輸出 液化天然ガス、金、銅、木材、原油  
(2) 輸入 機械類、石油、自動車・自動車部品、米、小麦
- .8 主要貿易相手国  
(1) 輸出 日本、中国、インド  
(2) 輸入 オーストラリア、中国、シンガポール  
(2022年、アジア開発銀行)
- .9 通貨  
キナ及びトヤ (100 分の 1 キナ)  
1 キナ=約 39 円 (2024 年 1 月)
- .10 経済概況  
2003 年から 2019 年までほぼプラス成長を達成しており、2020 年はコロナ禍の影響もありマイナス成長となったが、回復基調にあり、実質経済は 2021 年以降堅調に推移している。2022 年までにはプラス成長に回復した。鉱業產品（2014 年 6 月に LNG（液化天然ガス）の輸出を開始。）・非鉱業產品の増産・価格上昇を反映して輸出部門により牽引された。  
2019 年までの好調な輸出、輸入の減少及び政府による財政引き締めにより為替相場の安定、インフレ率の低下をもたらしており、国内的には、民間部門の活動と雇用に成長が見られる。
- 1.3.5 経済協力  
.1 日本の援助

	2021 年度	2021 年度までの累計
(1) 有償資金協力	なし	1,357.28 億円
(2) 無償資金協力	15.37 億円	506.67 億円
(3) 技術協力	8.01 億円	385.06 億円

## .2 主要援助国

(1) オーストラリア (475)

(2) 日本 (236)

(3) ニュージーランド (24)

(4) 米国 (13)

(単位：百万米ドル、2021 年、DAC)

## 1.3.6 二国間関係

### .1 政治関係

1975 年 1 月 ポートモレスビーに日本側総領事館開設

1975 年 9 月 独立と同時に外交関係を樹立

1975 年 12 月 在パプアニューギニア日本大使館開設

1976 年 4 月 在パプアニューギニア大使館に初代大使赴任

### .2 経済関係

#### (1) 貿易額 (2023 年、財務省貿易統計)

パプアニューギニアへの輸出 306.7 億円

パプアニューギニアからの輸入 4,485.8 億円

#### (2) 駐在日本企業数

14 社 (2022 年 10 月現在、外務省海外進出日系企業拠点数調査)

### .3 在留邦人数

116 名 (2023 年 10 月現在、外務省海外在留邦人調査統計)

### .4 在日パプアニューギニア人数

80 名 (2023 年 12 月、法務省在留外国人統計)

1.4 バヌアツ（令和6年7月16日現在）

国名 バヌアツ共和国(Republic of Vanuatu)

1.4.1 一般事情

.1 面積

1万2,190平方キロメートル（新潟県とほぼ同じ大きさ）

.2 人口

326,740人（2022年、世界銀行）

.3 首都

ポートビラ

.4 民族

メラネシア系（93%）、その他中国系、ベトナム系及び英仏人が居住。

.5 言語

ピスマラ語（ピジン英語）、英語、仏語（いずれも公用語）

.6 宗教

主にキリスト教（プロテスティン・カトリック、アングリカン、セブンス・デイ・アドベンティスト等）

.7 略史

年月	略史
1605年	キロス（スペイン人探検家）が発見。
1906年	英仏の共同統治下に入る。
1980年7月30日	独立（英連邦の一員）、サント島反乱鎮圧

1.4.2 政治体制・内政

.1 政体

共和制

.2 元首

ニケニケ・ヴロバラヴ (H.E. Mr. Nikenike VUROBARAVU) 大統領 (2022 年 7 月就任)

.3 議会

一院制、議員数 52 名、任期 4 年

.4 政府

(1) 首相 シャーロット・サルワイ・タビマスマス

(Hon. Charlot SALWAI Tabimasmas) (2023 年 9 月就任)

(2) 副首相兼外務・国際協力・貿易大臣 マタイ・セレマイア・ナワル

(Hon. Matai Seremaiah NAWALU) (2023 年 9 月就任)

.5 内政

バヌアツはかつて英・仏が共同統治を行ってきたことから英系と仏系の政党が政権争いを繰り返し、内政は不安定な状態が続いてきた。

2004 年 11 月にボオール首相（仏系）が単独で台湾を訪問し、台湾との外交関係樹立のコミュニケーションを発表したが、ほとんど全ての閣僚は「一つの中国」政策を維持すべきとの立場を表明、同年 12 月に内閣不信任動議が提出、可決され、新首相にハム・リニ（英系）が選出された。

2008 年 9 月に行われた総選挙では、エドワード・ナタペイ バヌアクヌ (VP) 党首が首相に選出された。

2010 年 12 月、ナタペイ首相に対する内閣不信任動議が可決され、サトー・キルマン副首相兼貿易大臣が首相に選出されたものの、2011 年 4 月、キルマン首相に対する不信任決議が可決され、過去に 3 度首相を務めた経験があるボオール氏が 4 度目の首相に選出された。その後 5 月、議会がボオール首相を選出したことは違憲との控訴審判決がなされ、キルマン氏が首相に復権したが、6 月にバヌアツ最高裁が 2010 年 12 月のナタペイ首相（当時）の排除及びその直後のキルマン首相選出は違憲と判断し、ナタペイ元首相が暫定首相に任命された。その後 6 月に行われた選挙によりキルマン氏が再び首相に選出された。2012 年 10 月の総選挙において、キルマン首相が再任された。

2012 年 12 月、キルマン首相に対して不信任決議案が提出され、2013 年 3 月キルマン首相が辞任。バヌアツ議会は首相選挙を実施し、カロシル首相が選出された。

2014 年 5 月、カロシル首相に対する不信任動議が可決され、ナトゥマン首相が選出された。

2015 年 6 月、ナトゥマン首相に対する不信任案が可決され、キルマン外務・国際協力・貿易大臣が首相に選出された。

2015年11月、国会議員の贈収賄事件をめぐる与野党の対立から、ロンズデール大統領はバヌアツ議会を解散。2016年1月に総選挙が実施され、2月にサルワイ首相が再選出された。

2017年6月、ロンズデール大統領が逝去し、2017年7月、バヌアツ議会によりタリス大統領が選出された。

2020年4月、同年3月に任期満了に伴い実施された総選挙後初の議会が招集され、ロウマン議員が首相に選出された。

2022年7月、議会によりヴロバラウ大統領が選出され、同8月に大統領は議会を解散、2022年10月、総選挙が実施され、同11月に行われた首班指名選挙の結果、カルサカウ前副首相兼内務大臣が首相に選出された。

2023年9月、カルサカウ首相に対する不信任決議案が可決され、首班指名選挙によりキルマン首相が選出された。

2023年10月、キルマン首相に対する不信任決議案が可決され、首班指名選挙によりサルワイ首相が選出された。

#### 1.4.3 外交・国防

##### .1 外交

外交関係の多角化、南太平洋諸国、特にPNG、ソロモン等メラネシア諸国との連帯強化、非同盟主義の推進、各地（ニューカレドニア等）の独立運動支援、反核政策推進。

##### .2 国防

軍隊はない。

#### 1.4.4 経済

##### .1 主要産業

農業、観光業

##### .2 GDP

10.6億米ドル（2022年、世界銀行）

##### .3 一人当たり GNI

3,650米ドル（2022年、世界銀行）

##### .4 経済成長率

1.8%（2022年、世界銀行）

.5 物価上昇率  
12.4% (2022 年、世界銀行)

.6 総貿易額  
(1) 輸出 73.2 百万米ドル  
(2) 輸入 351.4 百万米ドル  
(2022 年、アジア開発銀行)

.7 主要貿易品目  
(1) 輸出 コプラ、木材、カヴァ、牛肉、ココア  
(2) 輸入 機械・輸送機器、食料品、日用品

.8 主要貿易相手国  
(1) 輸出 エクアドル、オーストラリア、フィリピン  
(2) 輸入 オーストラリア、マレーシア、ニュージーランド  
(2022 年、アジア開発銀行)

.9 通貨  
バツ (Vatu) 1 バツ=約 1 円 (2024 年 3 月)

.10 経済概況  
コプラの生産と自給自足農業を基盤とするが、都市部と農村部では大きな格差がある。恒常的な輸入超過で、赤字を外国援助で補填。近年は農業の多様化と観光振興に力を入れている。

また、1997 年半ばより ADB の協力のもと大規模な行政・経済改革である「包括的改革計画」を実施しており、2003 年には中期計画として「優先課題・行動計画」を策定した。2003 年、2004 年は前年のマイナス成長を脱し、それ以降基本的にプラス成長を記録していたが、2015 年 3 月、サイクロン・パムにより甚大な被害を受け、同年はマイナス成長に転じた。その後、公的インフラプロジェクトサービスセクターが経済を牽引し、2016 年、2017 年とプラス成長に転じた。マネーロンダリングのグレーリストから除外されたため金融セクターが成長し、観光業の成長等が経済成長にプラスの影響を与えたと考えられる。

2020 年、新型コロナウイルスの世界的な流行による観光客の激減に加え、同年 4 月のサイクロン「ハロルド」や 2023 年 3 月のサイクロン「ジュディ、ケビン」による被災等を受け、経済は大きな打撃を受けたが、経済復興を見据えて、政府は貿易と海外からの投資の促進を積極的に進めている。

#### 1.4.5 経済協力

##### .1 日本の援助

	2021 年度	2021 年度までの累計
(1) 有償資金協力	なし	95.43 億円
(2) 無償資金協力	6.61 億円	160.14 億円
(3) 技術協力	1.86 億円	100.71 億円

##### .2 主要援助国

(1) オーストラリア (72)

(2) ニュージーランド (23)

(3) 日本 (8)

(4) フランス (5)

(単位：百万米ドル、2021 年、DAC)

#### 1.4.6 二国間関係

##### .1 政治関係

1981 年 1 月 日・バヌアツ間に正式の外交関係開設

1993 年 11 月 在京バヌアツ名誉領事館開設（2003 年、閉館）

2018 年 1 月 在バヌアツ兼勤駐在官事務所開設

2020 年 1 月 在バヌアツ大使館開設

##### .2 経済関係

(1) 貿易額（2023 年、財務省貿易統計）

バヌアツへの輸出 18 億円

バヌアツからの輸入 52 億円

(2) 進出日本企業数

2 社（2022 年 10 月現在、外務省海外進出日系企業拠点数調査）

##### .3 在留邦人数

55 名（2023 年 10 月、外務省海外在留邦人調査統計）

##### .4 在日バヌアツ人数

39 名（2023 年 12 月、法務省在留外国人統計）

## 2 入港船舶データ

### 2.1 フィジー

#### 2.1.1 外国籍船舶及び自国籍船舶

Ship type	2019			2020			2021			2022			2023		
	own flag	foreign flag	foreign flag ratio(%)	own flag	foreign flag	foreign flag ratio(%)	own flag	foreign flag	foreign flag ratio(%)	own flag	foreign flag	foreign flag ratio(%)	own flag	foreign flag	foreign flag ratio(%)
BBU (bulk carrier)	36	100	100	31	100	100	26	100	100	34	100	100	31	100	100
BWC (wood-ship carrier)	8	100	100	10	100	100	12	100	100	8	100	100	6	100	100
FFC (fish carrier)	2	100	100	8	100	100	7	100	100	5	100	100			
FFP (fishery protection)	2	100	100												
FFS (fising-general-)	33	87	72.5	28	55	66.3	9	55	85.9	14	69	83.1	22	147	87
FTR (trawler (All types))				1	100	100	1	100	100	1	100	100	2	100	
GGC (general cargo)	65	7	9.7	122	4	3.2	87	4	4.4	1	3	75	2	100	
GPC (general cargo with container capacity)	171	100	100	169	100	100	185	100	100	142	100	100	146	100	
GRF (reefer)				2	100	100				6	100	100			
LPG (Liquefied Petroleum Gas Carrier)	82	100	100	81	100	100	80	100	100	91	100	100	102	100	
MLV (livestock)				1	100	100									
MPR (passenger -cruise-)	98	89	47.6	31	36	53.7	16		0	80	25	23.8	79	83	51.2
MVE (vehicle carrier)		23	100	26	100	100	35	100	100	49	100	100	32	100	
NAV (Naval Vessel)		1	100							1	100	100	4	100	
NAX (Naval Auxiliary Vessel)		2	100												
OBY (buoy ship)										2	100	100	10	100	
OCL (cable ship)				1	100	100	2	100	100	7	100	100	1	100	
OCS (crane ship)				23	2	8							53	31	36.9
OFY (ferry)	25		0			26	1	3.7	22	2	8.3	5	1	16.7	
OHS (hospital ship)		1	100	1	3	75									
OIT (icebreaker/tender)										2	100	100			
OLC (landing craft)	24	12	33.3	1	100	1	5	83.3	2		0				
OPA (patrol ship)		1	100	3	100	100				4	100	100	2	100	
OSU (support)	2	100	100				6	100	100						
OSY (supply)										9	100	100	4	100	
OTN (tender)									1	2	66.7	66.7			
OTR (training)	1	100	100	34	100	100				2	100	100	121	100	
OYT (yacht)	116	100	46		0	20	100	20	100	103	100	213	0	0	0
PRR (passenger ro/ro)				4	100	68	1	1.4	2		0	40			0
PZZ (Passenger Vessel (unspecified))									32	4	11.1	11.1	6	100	
RMR (meteorological research)	7	100	100				5	100	100	2	100	100	2	100	
ROR (oceanographic research)													2	100	
RRE (research)	2	100	100				2	100	100	4	100	100	3	100	
TAS (asphalt tanker)	1	100	100	12	100	100	1	100	100	3	100	100			
TCH (chemical tanker)	53	100	100	204	100	100	1	100	100	6	100	100	132	100	
TCO (combined chemical and oil tanker)	145	100	100	30	100	100	121	100	100	103	100	100	85	100	
TPD (product tanker)	63	100	100	224	100	100	82	100	100	99	100	100	391	100	
UCC (fully cellular containership)	264	100	100	24	100	100	232	100	100	302	100	100	25	100	
URC (roll on roll off with container capacity)	24	100	551	1	0.2	23	100	100	26	100	329	329	0		
URR (Roll On Roll Off)	618	2	0.3	324	11	3.3	416	1	0.2	240		0	136	16	10.5
XTG (tug)	171	47	21.6				306	2	0.6	277	3	1.1	1	100	
XTI (tug/icebreaker)		1	100				2	100	100	1	100	100			
YDS (drill ship)		2	100												
total	1034	1254	54.8	1126	978	46.5	929	912	49.5	671	1120	62.5	877	1388	61.3

### 2.1.2 外国籍船舶（船種ごとの増減傾向）

Ship type	2019	2020	2021	2022	2023	Change(%)
BBU (bulk carrier)	36	31	26	34	31	-2.2
BWC (wood-ship carrier)	8	10	12	8	6	-13.3
FFC (fish carrier)	2	8	7	5		-29.4
FFP (fishery protection)	2					-100
<b>FFS (fising-general-)</b>	<b>87</b>	<b>55</b>	<b>55</b>	<b>69</b>	<b>147</b>	<b>37.6</b>
<b>FTR (trawler (All types) )</b>		<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>100</b>
GGC (general cargo)	7	4	4	3	2	-40
GPC (general cargo with container capacity)	171	169	185	142	146	-9.9
<b>GRF (reefer)</b>		2		6		<b>200</b>
LPG (Liquefied Petroleum Gas Carrier)	82	81	80	91	102	12.3
MLV (livestock)		1				-100
MPR (passenger -cruise-)	89	36		25	83	-13.6
<b>MVE (vehicle carrier)</b>	<b>23</b>	<b>26</b>	<b>35</b>	<b>49</b>	<b>32</b>	<b>38.1</b>
<b>NAV (Naval Vessel)</b>	<b>1</b>			<b>1</b>	<b>4</b>	<b>400</b>
NAX (Naval Auxiliary Vessel)	2					-100
OBY (buoy ship)				2	10	
<b>OCL (cable ship)</b>		1	2	7	1	<b>233.3</b>
<b>OCS (crane ship)</b>		2			31	<b>1450</b>
<b>OFY (ferry)</b>			1	2	1	<b>300</b>
OHS (hospital ship)	1	3				-100
OIT (icebreaker/tender)				2		
OLC (landing craft)	12	1	5			-72.2
<b>OPA (patrol ship)</b>	<b>1</b>	<b>3</b>		<b>4</b>	<b>2</b>	<b>50</b>
OSU (support)	2		6			-25
OSY (supply)				9	4	
OTN (tender)				2		
<b>OTR (training)</b>	<b>1</b>	<b>34</b>		<b>2</b>	<b>121</b>	<b>251.4</b>
OYT (yacht)	116		20	103		-9.6
PRR (passenger ro/ro)		4	1			-80
PZZ (Passenger Vessel (unspecified) )				4	6	
RMR (meteorological research)	7		5	2	2	-25
ROR (oceanographic research)					2	
<b>RRE (research)</b>	<b>2</b>		2	4	3	<b>125</b>
TAS (asphalt tanker)	1	12	1	3		-71.4
TCH (chemical tanker)	53	204	1	6	132	-46.1
TCO (combined chemical and oil tanker)	145	30	121	103	85	4.4
TPD (product tanker)	63	224	82	99	391	55
UCC (fully cellular containership)	264	24	232	302	25	7.5
URC (roll on roll off with container capacity)	24	1	23	26		2.1
URR (Roll On Roll Off)	2	11	1		16	21.4
XTG (tug)	47		2	3	1	-87.8
XTI (tug/icebreaker)	1		2	1		0
YDS (drill ship)	2					-100
<b>total</b>	<b>1254</b>	<b>978</b>	<b>912</b>	<b>1120</b>	<b>1388</b>	<b>8.8</b>

Note: 'Change(%)' means that changing rate of average number between 3 years from 2019 to 2021 and 3 years from 2012 to 2023.

## 2.2 マーシャル諸島

### 2.2.1 外国籍船舶及び自国籍船舶

Number of ships visited(RMI)															
Ship type	2019			2020			2021			2022			2023		
	own flag	foreign flag	foreign flag ratio(%)	own flag	foreign flag	foreign flag ratio(%)	own flag	foreign flag	foreign flag ratio(%)	own flag	foreign flag	foreign flag ratio(%)	own flag	foreign flag	foreign flag ratio(%)
BBU (bulk carrier)								1	100					1	100
FFC (fish carrier)		9	100		2	100		8	100		10	100		8	100
FFF (fish factory)		1	100												
FFS (fising-general-)	61	205	77.1	51	114	69.1	64	183	74.1	69	157	69.5	95	280	74.7
FTR (trawler -All types-)		2	100		1	100		5	100		6	100		2	100
GGC (general cargo)	1	1	50	7		0	5		0	5	1	16.7	7		0
GPC (general cargo with container capacity)		22	100	16	21	56.8	16	22	57.9	14	6	30		23	100
GRF (reefer)		111	100		53	100		70	100		64	100		33	100
MPR (passenger -cruise-)		3	100		1	100									
NAV (Naval Vessel)		3	100		2	100									
NAX (Naval Auxiliary Vessel)												1	100		
OBY (buoy ship)					4	100						3	100		
OHL (semi-sub HL vessel)		1	100				1		0						
OLC (landing craft)		1	100												
OPA (patrol ship)		10	100		7	100		5	100		9	100		6	100
OSU (support)											14	100		1	100
OSY (supply)		6	100											1	100
OYT (yacht)		2	0										4	0	
PRR (passenger ro/ro)													0	2	100
TCH (chemical tanker)	3	9	75	10	7	41.2	9	12	57.1	10	11	52.4	11	6	35.3
TCO (combined chemical and oil tanker)	1	5	83.3	4	1	20	1	6	85.7	7	100	0	6	100	
TPD (product tanker)	1	4	80					1	100				0	6	100
UCC (fully cellular containership)		59	100		27	100		21	100		37	100		37	100
UCR (fully cellular refrigerated)		1	100												
URC (roll on roll with container capacity)	35		0	30			0	33		0	31		0	30	0
URR (Roll on Roll Off)									2	100			15		0
XPT (pusher tug)											1	100			
XTG (tug)		11	100		9	100		18	100		18	100		10	100
ZZZ (Vessel Type -unspecified-)													3	100	
total	104	464	81.7	118	249	67.8	129	354	73.3	129	345	72.8	162	425	72.4

## 2.2.2 外国籍船舶（船種ごとの増減傾向）

Ship type	2019	2020	2021	2022	2023	Change(%)
BBU (bulk carrier)			1		1	100
<b>FFC (fish carrier)</b>	9	2	8	10	8	<b>36.8</b>
FFF (fish factory)	1					-100
FFS (fising-general-)	205	114	183	157	280	23.5
<b>FTR (trawler -All types-)</b>	2	1	5	6	2	<b>62.5</b>
GGC (general cargo)	1			1		0
GPC (general cargo with container capacity)	22	21	22	6	23	-21.5
GRF (reefer)	111	53	70	64	33	-28.6
MPR (passenger -cruise-)	3	1				-100
NAV (Naval Vessel)	3	2				-100
NAX (Naval Auxiliary Vessel)				1		
OBY (buoy ship)		4		3		-25
OHL (semi-sub HL vessel)	1					-100
OLC (landing craft)	1					-100
OPA (patrol ship)	10	7	5	9	6	-9.1
OSU (support)				14	1	
OSY (supply)	6				1	-83.3
OYT (yacht)						
PRR (passenger ro/ro)					2	
TCH (chemical tanker)	9	7	12	11	6	3.6
<b>TCO (combined chemical and oil tanker)</b>	5	1	6	7	6	<b>58.3</b>
TPD (product tanker)	4		1		6	40
UCC (fully cellular containership)	59	27	21	37	37	-11.2
UCR (fully cellular refrigerated)	1					-100
URC (roll on roll with container capacity)						
URR (Roll on Roll Off)			2			0
XPT (pusher tug)				1		
XTG (tug)	11	9	18	18	10	21.1
ZZZ (Vessel Type -unspecified-)					3	
total	464	249	354	345	425	5.3

Note: 'Change(%)' means that changing rate of average number between 3 years from 2019 to 2021 and 3 years from 2012 to 2023.

## 2.3 パプアニューギニア

### 2.3.1 外国籍船舶及び自国籍船舶

Number of ships visited (Papua New Guinea)															
Ship type	2019			2020			2021			2022			2023		
	own flag	foreign flag	foreign flag ratio(%)	own flag	foreign flag	foreign flag ratio(%)	own flag	foreign flag	foreign flag ratio(%)	own flag	foreign flag	foreign flag ratio(%)	own flag	foreign flag	foreign flag ratio(%)
BBU (bulk carrier)	76	328	81.2	119	321	73	100	408	80.3	46	374	89	59	342	85.3
BOR (bulk ore carrier)	43		0	39		0	27		0	77		0	35		0
FFC (fish carrier)							2			6			8		
FFS (fishing-general-)	25	111	81.6	52	150	74.3	79	436	84.7	119	591	83.2	175	495	73.9
FTR (trawler (All types) )		1	100				3	100					1	100	
GGC (general cargo)	107	212	66.5	140	174	55.4	167	238	58.8	155	215	58.1	184	144	43.9
GPC (general cargo with container capacity)	371	490	56.9	394	365	48.1	416	239	36.5	517	126	19.6	599	200	25
GRF (reefer)		78	100		243	100		462	100		550	100		446	100
LCR (LNG Floating Storage Regasification Unit)							2						2		
LNG (Liquefied Natural Gas Carrier)	110	100		114	100		111	100		115	100		107	100	
LPG (Liquefied Petroleum Gas Carrier)	40	100		38	100		38	100		44	100		42	100	
MPR (passenger -cruise-)	53	100		11	100					12	100		47	100	
MVE (vehicle carrier)	24	100		26	100		22	100		27	100		36	100	
NAV (Naval Vessel)	1	100		1	100					1	100		2	100	
NAX (Naval Auxiliary Vessel)	1	100					1	100							
OBA (barge)	16		0	66		0	92	3	3.2	43		0	39		0
OBY (buoy ship)						3			1						
OCL (cable ship)	10	100		19	100		3	100		10	100		2	100	
ODS (diving support)							3		24			21			
OFY (ferry)	23	100		2	4	66.7	100	6	5.7	108	6	5.3	73	2	2.7
OHL (semi-sub HL vessel)									2				2		
OLC (landing craft)	489	52	9.6	443	41	8.5	595	22	3.6	538	17	3.1	736	38	4.9
OPA (patrol ship)	6	10	62.5	22	1	4.3	5	1	16.7	15	1	6.3	17	1	5.6
OPI (pilot ship)											6				
OSU (support)		53	100		21	100		1	100		1	100		29	100
OSY (supply)	35		0	22		0	7	18	72	5	86	94.5	12	8	40
OYT (yacht)		34	100		11	100		5	100		2	100		9	100
PRR (passenger ro/ro)	155		0	31		0	2		0	62	19	23.5	99	6	5.7
PZZ (Passenger Vessel (unspecified) )		4	100		1	100				5	100		3	100	
RRE (research)	1	100		1	8	88.9							8	100	
TAS (asphalt tanker)	1	100													
TCH (chemical tanker)	30	100		46	100		70	100		36	100		40	100	
TCO (combined chemical and oil tanker)	222	100		249	100		263	100		284	100		258	100	
TCR (crude oil tanker)	36	100		41	100		47	100		51	100		45	100	
TPD (product tanker)	276	100		154	100		170	100	48	142	74.7	113	229	67	
TTA (Tanker (unspecified) )							3								
UCC (fully cellular containership)	326	373	53.4	397	424	51.6	327	514	61.1	330	569	63.3	348	793	69.5
UCR (fully cellular refrigerated)									1						
URC (roll on roll off with container capacity)	58	3	4.9	85	21	19.8		30	100		29	100		29	100
URR (Roll On Roll Off)	46	4	8	21	6	22.2	12	12	50	9		0	7	1	12.5
XAH (anchor handling tug/supply)	70	100		4	100		1	100					5	20	
XAT (anchor handling tug)							5			3			5	20	
XFS (fire fighting tug/supply)							2								
XFF (fire fighting tug)	1		0	20		0				13		0	171		0
XPT (pusher tug)									82			365	1		
XST (salvage tug)	46		0	47		0	9		0	37		0	131		0
XTG (tug)	1091	89	7.5	1129	12	1.1	712	7	1	870	18	2	1166	15	1.3
XTS (tug/supply)		226	100	227	100		199	100		228	100		234	100	
ZZZ (Vessel Type (unspecified) )												2	4		
total	2891	2966	50.6	3030	2733	47.4	2653	3347	55.8	3099	3571	53.5	4363	3649	45.5

### 2.3.2 外国籍船舶（船種ごとの増減傾向）

Ship type	2019	2020	2021	2022	2023	Change(%)
BBU (bulk carrier)	328	321	408	374	342	6.3
BOR (bulk ore carrier)						
<b>FFC (fish carrier)</b>			2	6	8	<b>700</b>
<b>FFS (fising-general-)</b>	111	150	436	591	495	<b>118.4</b>
FTR (trawler (All types) )	1		3		1	0
GGC (general cargo)	212	174	238	215	144	-4.3
GPC (general cargo with container capacity)	490	365	239	126	200	-48.4
<b>GRF (reefer)</b>	78	243	462	550	446	<b>86.2</b>
<b>LFR (LNG Floating Storage Regasification Unit)</b>			2		2	<b>100</b>
LNG (Liquefied Natural Gas Carrier)	110	114	111	115	107	-0.6
LPG (Liquefied Petroleum Gas Carrier)	40	38	38	44	42	6.9
MPR (passenger -cruise-)	53	11		12	47	-7.8
MVE (vehicle carrier)	24	26	22	27	36	18.1
NAV (Naval Vessel)	1	1		1	2	50
NAX (Naval Auxiliary Vessel)	1		1			
OBA (barge)			3			
OBY (buoy ship)						
OCL (cable ship)	10	19	3	10	2	-53.1
ODS (diving support)			3			
OFY (ferry)	23	4	6	6	2	-57.6
OHL (semi-sub HL vessel)				2	2	
OLC (landing craft)	52	41	22	17	38	-33
OPA (patrol ship)	10	1	1	1	1	-75
OPI (pilot ship)						
OSU (support)	53	21	1	1	29	-58.7
<b>OSY (supply)</b>			18	86	8	<b>522.2</b>
OYT (yacht)	34	11	5	2	9	-68
PRR (passenger ro/ro)				19	6	
<b>PZZ (Passenger Vessel (unspecified) )</b>	4	1		5	3	<b>60</b>
RRE (research)	1	8			8	-11.1
TAS (asphalt tanker)	1					
TCH (chemical tanker)	30	46	70	36	40	0
TCO (combined chemical and oil tanker)	222	249	263	284	258	9.7
TCR (crude oil tanker)	36	41	47	51	45	15.3
TPD (product tanker)	276	154	170	142	229	-9.8
TTA (Tanker (unspecified) )			3			
<b>UCC (fully cellular containership)</b>	373	424	514	569	793	<b>43.1</b>
UCR (fully cellular refrigerated)				1		
URC (roll on roll off with container capacity)	3	21	30	29	29	63
URR (Roll On Roll Off)	4	6	12		1	-40.9
XAH (anchor handling tug/supply)	70	4	1			
<b>XAT (anchor handling tug)</b>			5	3	20	<b>460</b>
XFS (fire fighting tug/supply)			2			
XFF (fire fighting tug)						
XPT (pusher tug)					1	
XST (salvage tug)						
XTG (tug)	89	12	7	18	15	-63
XTS (tug/supply)	226	227	199	228	234	1.4
ZZZ (Vessel Type (unspecified) )					4	
total	2966	2733	3347	3571	3649	16.8

Note: 'Change(%)' means that changing rate of average number between 3 years from 2019 to 2021 and 3 years from 2012 to 2023.

## 2.4 バヌアツ

### 2.4.1 外国籍船舶及び自国籍船舶

Number of ships visited(Vanuatu)															
Ship type	2019			2020			2021			2022			2023		
	own flag	foreign flag	foreign flag ratio(%)	own flag	foreign flag	foreign flag ratio(%)	own flag	foreign flag	foreign flag ratio(%)	own flag	foreign flag	foreign flag ratio(%)	own flag	foreign flag	foreign flag ratio(%)
DDR (dredger)	12		0	1		0	2		0	5		0			
FFS (fising-general-)		12	100		55	100		31	100		27	100		4	100
GGC (general cargo)		5	100		4	100		4	100		9	100		7	100
GPC (general cargo with container capacity)		52	100		51	100		64	100		39	100		27	100
LPG (Liquefied Petroleum Gas Carrier)		9	100		11	100		10	100		7	100		15	100
MPR (passenger -cruise-)		76	100		29	100				10	8	44.4	50	52	51
NAX (Naval Auxiliary Vessel)		2	100		1	100								7	100
ODS (diving support)										2		0			
OLC (landing craft)	9		0	2		0							1		0
OPA (patrol ship)		1	100					4	100	1	1	50	1		0
OSY (supply)														2	100
OTR (training)														2	100
OYT (yacht)		30	100		4	100				4	100		22		100
OSU (support)								15	100						
PRR (passenger ro/ro)												23	1	4.2	
PZZ (Passenger Vessel (unspecified) )													1		100
RRE (research)		1	100		1	100				1	100				
TCO (combined chemical and oil tanker)		10	100		10	100		4	100						
TPD (product tanker)								7	100		7	100		16	100
UCC (fully cellular containership)		56	100		44	100		23	100		50	100		100	100
URC (roll on roll off with container capacity)		18	100		15	100		18	100		16	100		17	100
URR (Roll On Roll Off)		41	100		1	100					4	100	5		0
XST (salvage tug)														1	100
XTG (tug)	11		0	14		0	19		0	18	1	5.3	4	6	60
ZZZ (Vessel Type (unspecified))													3	14	82.4
total	32	313	90.7	17	226	93	21	180	89.6	36	174	82.9	87	294	77.2

#### 2.4.2 外国籍船舶（船種ごとの増減傾向）

Number of foreign ships visited (Vanuatu)						
Ship type	2019	2020	2021	2022	2023	Change(%)
DDR (dredger)						
FFS (fising-general-)	12	55	31	27	4	-36.7
<b>GGC (general cargo)</b>	5	4	4	9	7	<b>53.8</b>
GPC (general cargo with container capacity)	52	51	64	39	27	-22.2
LPG (Liquefied Petroleum Gas Carrier)	9	11	10	7	15	6.7
MPR (passenger -cruise-)	76	29		8	52	-42.9
<b>NAX (Naval Auxiliary Vessel)</b>	2	1			7	<b>133.3</b>
ODS (diving support)						
OLC (landing craft)						
OPA (patrol ship)	1		4	1		0
OSY (supply)						2
OTR (training)						2
OYT (yacht)	30	4		4	22	-23.5
OSU (support)			15			0
PRR (passenger ro/ro)						1
PZZ (Passenger Vessel (unspecified) )						1
RRE (research)	1	1		1		-50
TCO (combined chemical and oil tanker)	10	10	4			-83.3
<b>TPD (product tanker)</b>			7	7	16	<b>328.6</b>
<b>UCC (fully cellular containership)</b>	56	44	23	50	100	<b>40.7</b>
URC (roll on roll off with container capacity)	18	15	18	16	17	0
URR (Roll On Roll Off)	41	1		4		-90.5
XST (salvage tug)						1
XTG (tug)				1	6	
ZZZ (Vessel Type (unspecified))						14
total	313	226	180	174	294	-9.9

Note: 'Change(%)' means that changing rate of average number between 3 years from 2019 to 2021 and 3 years from 2012 to 2023.

3 事前アンケートへの回答  
3.1 フィジー

## Questionnaire for Fiji

### 1. PSC organization and structure

#### 1.1 Laws and regulations

1.1.1 The underlying laws and regulations and specific provisions (in English) related to your Authority's implementation of PSC.

➤ Yes.

1.1.2 Laws and regulations governing PSCO's implementation of PSC and specific provisions (in English).

➤ Yes.

1.1.3 The name of the laws and regulations and their summary (in English) that stipulate the requirements for each relevant instrument (limited to those to which your country is a party).

➤ The Maritime Transport Act 2013 and its 32 regulations

#### 1.2 Policy

1.2.1 What is your country's policy regarding the implementation of PSC and how do you stipulate it (national policy, etc.)?

- To implement international obligations concerning the security of ships and ports and that all vessels coming into FIJI meet the the requirements for each relevant instrument to which Fiji is a party of
- It is stipulated in the Maritime Transport Act 2013.

1.2.2 How much budget does your country have for PSC? Also, what is the breakdown? Also, what percentage of your organization's overall budget does

this budget represent?

- There is no dedicated budget for PSC from the finance department.

1.2.3 How has the PSC-related budget changed over the past five years?

- It only depends on funding, otherwise, it does not change.

1.2.4 Are targets such as numerical targets for the number of PSCs set? If so, what are the specific figures?

- Yes, numerical targets are set. The Target for PSC is set to be at least 10 ships per month, but for some reason the target is not being met because most ships that come to Fiji are already being inspected in the Asian region, Australia, and New Zealand.

### 1.3 Organization/Personnel

1.3.1 Which departments in your Authority are directly or indirectly related to the PSC?

- Ship Inspection Department.

1.3.2 Also, the number of personnel (direct and personnel involved in PSC in those departments.)

- Two (2) person are directly involved in PSC Inspection.

### 1.4 Issues and their handling in PSC organization and structure

1.4.1 What issues do you think your Authority has regarding the organization and structure of the PSC?

- The structure needs to drafted and formulated.

1.4.2 Also, what measures do you think are necessary to handle these issues?

- Having procedures and guidance as to how this can be carried out.

## 2. Implementation status of PSC inspection

### 2.1 Inspection rate

Your Authority's PSC inspection rate excluding the period of the COVID-19 pandemic was 23.5% (28.7%) in 2018, 13.5% (28.0%) in 2019, 1.4% (27.0%) in 2022 and 11.1% (26.1%) in 2023. (The number in parentheses is the average rate of the region). How does your Authority evaluate these rates, and what actions are being taken based on this evaluation?

- Most of these ships coming from the south have already been inspected in Australia and New Zealand. Some vessels who come down from the north have been inspected in Singapore, China before coming to Fiji. So we will always make sure that any ship who is due for inspection and is within their range of inspection are inspected. That is one of the reason why Fiji has a less number of vessels being inspected in a year sometime not meeting their Target,

## 2.2 Rate of inspection with deficiencies

Your Authority's rate of inspection with deficiencies was 28.1% (48.2%) in 2018, 11.1% (46.0%) in 2019, 75.0% (47.2%) in 2022 and 38.9% (52.9%) in 2023. (The figure in parentheses is the regional average rate). How does your Authority evaluate these rates, and what actions are you taking based on this evaluation?

- Most of these ships coming from the south have already been inspected in Australia and New Zealand. Some vessels who come down from the north have been inspected in Singapore, China before coming to Fiji. So we will always make sure that any ship who is due for inspection and is within their range of inspection are inspected. That is one of the reason why Fiji has a less number of vessels being inspected in a year sometime not meeting their Target

## 2.3 Detention rate

Your Authority's detention rate was 0% (3.0%) in 2018, 2.8% (3.1%) in 2019, 0% (2.9%) in 2022 and 0% (4.32%). (The figure in parentheses is the regional average rate). In addition, the detention rate for individual ships visited (including vessels on which PSC was not done) was 0% (3.8%) in 2018, 0.5% (3.8%) in 2019, 0% (2.8%) in 2022 and 0% (4.84%) in 2023. How does your Authority evaluate these rates and what actions have been taken based on this evaluation?

- As we have mentioned Above, majority of the international ships coming to Fiji have already been inspected from various ports. The reason Fiji is not giving Detentions is that deficiencies found onboard does not warrant the vessel to be detained. That is why Fiji has 0% in detention rates.

### 3. Securing PSCO

#### 3.1 PSCO securing policy

Does your Authority have specific policies regarding securing PSCO, such as recruitment, training, and retention of PSCO? If so, what are the policies like?

- Yes.

#### 3.2 Recruitment of PSCO

##### 3.2.1 How is PSCO recruitment carried out?

- By advertisement in the local newspapers. If the applicants meet the relevant requirements to become a PSCO and are selected, then they are recruited and undergo the GTC training that has been provided by the Tokyo MOU.

##### 3.2.2 How many PSCO were recruited over the past five years and how the number of PSCO changed during that period?

- Two (2) PSCO's were recruited in the last 5 years.

#### 3.3 PSCO training

What is the timing, frequency, and content of training courses for new entrant PSC Officers, refresh courses/advanced training, and seminars are conducted within your Authority?

- All the training goes in line with what the Tokyo MOU provides such as the GTC training, and the Expert Mission training.

#### 3.4 Retention of PSCO

##### 3.4.1 How long each PSCO in your Authority has been with your Authority and

how many years of experience he or she has as a PSCO?

(略)

3.4.2 What are the current duties of the following people who have participated in Tokyo MOU's TCP (GTC, STC, SEM) in the past five years?

(略)

3.4.3 With reference to 3.4.2 above, if someone left your Authority, what was the reason?

(略)

3.4.4 How is participation in the Tokyo MOU TCP positioned in career path at your Authority?

- Help in capacity building
- Require minimum supervision when carrying out survey duties
- Representing the administration on various workshops with stakeholders.
- Groomed for Senior position in the department.

3.4.5 In your country, how does the salary level of PSCOs compare with the average salary of workers in other occupations (general office workers, seafarers, etc.) in your country?

- It is very low compared to seafarers.

3.4.6 With reference to 3.4.2 above, if a PSCO left your Authority, please inform to the extent possible how much of a difference there is between his/her salary when he/she was a PSCO and his/her current job.

- The difference would be around FJD 11000

### 3.5 Issues and their handling in securing PSCO

3.5.1 What challenges do you think your Authority faces in securing PSCO?

- People with same COC are well paid on board compared . Renumeration

is a big issue in trying to retain a crew member..

3.5.2 Also, what measures do you think are necessary to address these issues?

- By addressing the Salary matter.
- Job Evaluation Exercise

4. Others

4.1.1 What other challenges do you think your authority has for PSC?

- Lack of proper legislation to be domesticated so that we could ratify in the convention. For example, Annex 3 and Annex 6 of MARPOL.
- Fundings for training such as PSCC meetings and TWGC meetings.

4.1.2 Also, what measures do you think are necessary to deal with these issues?

- For the first point it is slow to adopt the relevant annexes as it goes through a long process and to be passed by cabinet meeting. We recommend that states who have ratified these annexes could give guidance for us to move forward in trying to ratify these annexes.
- For point #2 from above we need to set aside a budget in our yearly budget for surveyors to attend PSC meetings which the Tokyo MOU does not pay.

4.1.3 Please let us know if there is anything you would like the Tokyo MOU Secretariat to do to improve your authority's PSC implementation capacity.

- If they can provide guidance to ensure that Port State Control in Fiji is moving in the right direction and also if PSC officers are engaged in PSC exchange program and also if we are provided with more expert training from AMSA.

Questionnaire for the Marshall Islands

1. PSC organization and structure

1.1 Laws and regulations

1.1.1 The underlying laws and regulations and specific provisions (in English) related to your Authority's implementation of PSC.

The legal framework related to implementation of PSC in the Marshall Islands is contained in the following documents attached hereto:

- Republic of the Marshall Islands Ports of Entry Act;
- Republic of the Marshall Islands Ports Authority Act; and
- Republic of the Marshall Islands Port State Control Manual.

1.1.2 Laws and regulations governing PSCO's implementation of PSC and specific provisions (in English).

The legal framework related to PSCO's implementation of PSC in the Marshall Islands is contained in the following documents attached hereto:

- **Republic of the Marshall Islands Ports of Entry Act**
  - An Act regulating entry into the Republic, and for matters related thereto.
- **Republic of the Marshall Islands Ports Authority Act**
  - An Act to establish the RMI Ports Authority; and to transfer all assets and liabilities of the current Marshall Islands Ports Authority and the Marshall Islands Airports Authority to the new Authority; and to repeal the Marshall Islands Ports Authority Act, 1999 and the Marshall Islands Airports Authority Act, 1999.

- **Republic of the Marshall Islands Port State Control Manual**
  - A manual outlining the organization, administration, and conduct of Port State Control inspections.

1.1.3 The name of the laws and regulations and their summary (in English) that stipulate the requirements for each relevant instrument (limited to those to which your country is a party).

Legal procedures for implementation and enforcement of the relevant instruments are contained in the following documents attached hereto:

- **Republic of the Marshall Islands Maritime Act, 1990**
  - An Act to provide for a comprehensive modernization of the maritime laws of the Republic of the Marshall Islands.
- **Republic of the Marshall Islands Maritime Regulations**
  - Regulations promulgated by the Republic of the Marshall Islands Maritime Administrator to codify Flag State standards.
- **Republic of the Marshall Islands Ports of Entry Act**
  - An Act regulating entry into the Republic, and for matters related thereto.
- **Republic of the Marshall Islands Ports Authority Act**
  - An Act to establish the RMI Ports Authority; and to transfer all assets and liabilities of the current Marshall Islands Ports Authority and the Marshall Islands Airports Authority to the new Authority; and to repeal the Marshall Islands Ports Authority Act, 1999 and the Marshall Islands Airports Authority Act, 1999.
- **Republic of the Marshall Islands Port State Control Manual**
  - A manual outlines the procedures for PSC and establishes an internal system of control to ensure consistent application of requirements in the performance of PSC activities.

## 1.2 Policy

1.2.1 What is your country's policy regarding the implementation of PSC and how do you stipulate it (national policy, etc.)?

Under Section 205 of the Ports of Entry Act, subsection (a) "...the Secretary of Transportation and Communications shall have the authority and responsibility for the conduct of inspection and port state control operations pursuant to this Act and any applicable international conventions to which the Republic is a party."

Subsection (b) and (c) of the act further clarifies Port State Control Operations.

See Link [Ports of Entry Act](#)

As stipulated in the RMI PSC Manual, a RMI PSC supplement to the APPSCM, "The goal of the RMI PSC program is to eliminate substandard foreign vessels from RMI waters and to ensure foreign vessels in RMI waters operate in compliance with both international and national requirements. As a nation located in the Pacific Region, the RMI PSC program is carried out in accordance with the provisions of the Memorandum of Understanding on Port State Control in The Asia Pacific Region (Tokyo MOU) in addition to international conventions and national requirements."

1.2.2 How much budget does your country have for PSC? Also, what is the breakdown? Also, what percentage of your organization's overall budget does this budget represent?

1.2.3 How has the PSC-related budget changed over the past five years?

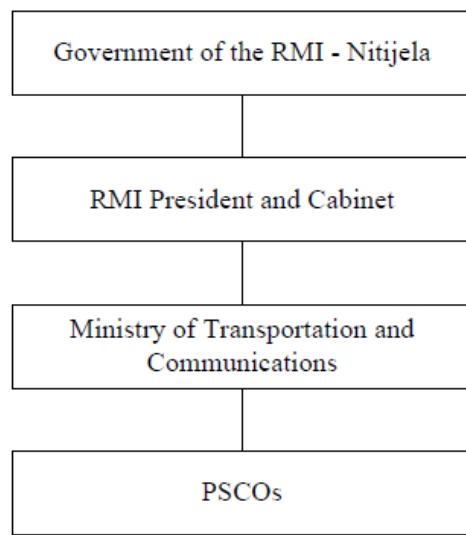
1.2.4 Are targets such as numerical targets for the number of PSCs set? If so, what are the specific figures?

As provided in the National Arrangements for PSC to the Tokyo MoU, "the inspection rate and target goal shall be at least 80% of all foreign flagged vessels (in accordance with procedures of the NIR) calling in the RMI annually."

## 1.3 Organization/Personnel

1.3.1 Which departments in your Authority are directly or indirectly related to the PSC?

#### RMI PSC ORGANIZATIONAL CHART



1.3.2 Also, the number of personnel (direct and personnel involved in PSC in those departments.)

#### 4 Dedicated PSCOs and 5 None Dedicated

1.4 Issues and their handling in PSC organization and structure

1.4.1 What issues do you think your Authority has regarding the organization and structure of the PSC?

1.4.2 Also, what measures do you think are necessary to handle these issues?

2. Implementation status of PSC inspection

## 2.1 Inspection rate

Your Authority's PSC inspection rate excluding the period of the COVID-19 pandemic was 23.3% (28.7%) in 2018, 12.4% (28.0%) in 2019, 3.28% (27.0%) in 2022 and 26.83% (26.1%) in 2023. (The number in parentheses is the average rate of the region). How does your Authority evaluate these rates, and what actions are being taken based on this evaluation?

Currently the rate has not been evaluated but could be evaluated in the future. The basis for the calculation would need to be evaluated for accuracy.

## 2.2 Rate of inspection with deficiencies

Your Authority's rate of inspection with deficiencies was 47.6% (48.2%) in 2018, 81.8% (46.0%) in 2019, 0% (47.2%) in 2022 and 72.7% (52.9%) in 2023. (The figure in parentheses is the regional average rate). How does your Authority evaluate these rates, and what actions are you taking based on this evaluation?

Rate and type of deficiencies are evaluated on a continuous basis and training and focus of PSC inspections are adjusted based on this information. For example: if the PSCOs are finding non-compliance with MARPOL requirements, the next training session would focus on this and the PSCOs would pay extra attention to these items when conducting inspections.

## 2.3 Detention rate

Your Authority's detention rate was 14.3% (3.0%) in 2018, 18.2% (3.1%) in 2019, 0% (2.9%) in 2022 and 0% (4.32%). (The figure in parentheses is the regional average rate). In addition, the detention rate for individual ships visited (including vessels on which PSC was not done) was 3.3% (3.8%) in 2018, 2.2% (3.8%) in 2019, 0% (2.8%) in 2022 and 0% (4.84%) in 2023. How does your Authority evaluate these rates and what actions have been taken based on this evaluation?

Detentions are issues when vessels are found to be substandard and may pose a danger to the port, environment, or seafarers operating the ship in accordance with the guidelines in the Tokyo MOU PSC Manual and the subsequent RMI Port State Control Manual. Detentions are not issued based on rates.

### 3. Securing PSCO

#### 3.1 PSCO securing policy

Does your Authority have specific policies regarding securing PSCO, such as recruitment, training, and retention of PSCO? If so, what are the policies like?

#### 3.2 Recruitment of PSCO

##### 3.2.1 How is PSCO recruitment carried out?

3.2.2 How many PSCO were recruited over the past five years and how the number of PSCO changed during that period?

2 new recruitments, 1 recently transferred to another Ministry

#### 3.3 PSCO training

What is the timing, frequency, and content of training courses for new entrant PSC Officers, refresh courses/advanced training, and seminars are conducted within your Authority?

Per the RMI Port State Control Manual, Section 5.1:

#### 5.1 Qualification/Training program(s)

RMI PSCOs shall meet the qualification and training requirements found in Section 2-1, paragraph 1.9 of the Asia-Pacific Port State Control Manual (APPSCM) and International Maritime Organization Procedures for port State control, 2017 (resolution A.1119(30) Chapter 1, Section 1.9. The PSCO shall be certified by the Ministry of Transportation, Communications, and Information Technology as a PSCO having the appropriate qualifications for the type of vessel undergoing a PSC inspection. The PSCO shall carry an identification card issued by the Ministry of Transportation, Communications, and

Information Technology which identifies the PSCO as an official of the RMI.

### **5.1.1 Initial Training Program**

The initial training program for RMI PSCOs consists of a combination of Rev. Jan/2023 4 PSC-01 classroom and on-the-job training covering the following: applicable international codes and conventions; pertinent domestic legislation and regulations; PSC procedures; inspection and investigation practices; personal protective equipment and safety awareness; professional conduct and ethics during an inspection; and inspection documentation including data entry, analysis, and report writing.

### **5.1.2 Continuing training program(s)**

PSCOs receive frequent advanced technical training to improve technical knowledge and professional skills. Periodic training is also provided on changes or amendments to applicable international conventions and RMI laws and regulations.

#### **3.4 Retention of PSCO**

**3.4.1 How long each PSCO in your Authority has been with your Authority and how many years of experience he or she has as a PSCO?**

(略)

**3.4.2 What are the current duties of the following people who have participated in Tokyo MOU's TCP (GTC, STC, SEM) in the past five years?**

(略)

**3.4.3 With reference to 3.4.2 above, if someone left your Authority, what was the reason?**

**3.4.4 How is participation in the Tokyo MOU TCP positioned in career path at your Authority?**

3.4.5 In your country, how does the salary level of PSCOs compare with the average salary of workers in other occupations (general office workers, seafarers, etc.) in your country?

3.4.6 With reference to 3.4.2 above, if a PSCO left your Authority, please inform to the extent possible how much of a difference there is between his/her salary when he/she was a PSCO and his/her current job.

### 3.5 Issues and their handling in securing PSCO

3.5.1 What challenges do you think your Authority faces in securing PSCO?

3.5.2 Also, what measures do you think are necessary to address these issues?

### 4. Others

4.1.1 What other challenges do you think your authority has for PSC?

4.1.2 Also, what measures do you think are necessary to deal with these issues?

4.1.3 Please let us know if there is anything you would like the Tokyo MOU Secretariat to do to improve your authority's PSC implementation capacity.

Questionnaire for Papua New Guinea

**1. PSC organization and structure**

1.1 Laws and regulations

1.1.1 The underlying laws and regulations and specific provisions (in English) related to your Authority's implementation of PSC.

- SOLAS 1974, MARPOL, STCW
- PNG Merchant Shipping Act 1975, Safety Regulation 2006

1.1.2 Laws and regulations governing PSCO's implementation of PSC and specific provisions (in English).

- PNG Merchant Shipping Act

Section 65: POWERS OF SURVEYOR.

(1) A surveyor, may at any reasonable time—

- (a) go on board a ship and survey or inspect the ship;

1.1.3 The name of the laws and regulations and their summary (in English) that stipulate the requirements for each relevant instrument (limited to those to which your country is a party).

- LOADLINES 66
- SOLAS 74
- MARPOL 73/78
- STCW 78
- MARPOL Annexes I & II, Annex III, Annex IV & Annex V
- COLREG 72
- TONNAGE 69
- CLC PROTOCOL 92

## 1.2 Policy

1.2.1 What is your country's policy regarding the implementation of PSC and how do you stipulate it (national policy, etc.)?

1. The National Transport Strategy Volume 3 provides for Port State Control where PNG, among other Asia & Pacific countries, are signatories to the Tokyo MOU on Port State Control (PSC).

2. This engagement has the common objective of eliminating substandard international shipping to promote maritime safety, protect the marine environment, and safeguard living conditions on board vessels.

3. The engagement further requires maritime authorities to detail foreign-flagged vessels where they do not comply with international conventions covered within the ambit of the Tokyo MOU. In doing so, ships are inspected, rated, and ranked into black, grey, and white lists. The same is done to PNG ships while visiting foreign ports.

4. In conjunction with port owners and operators, the NMSA will work to increase its inspection of foreign-flagged ships entering PNG waters to improve compliance with the Tokyo MOU standards and will apply domestic legislation to bring PNG-flagged vessels up to full compliance.

5. In compliance with domestic legislation, PNG's Merchant Shipping Act 1975 provides the legislative mandates for surveys and inspection of domestic ships. Part IV of the Act also enables international standards, particularly the Safety of Life at Sea Convention (SOLAS) to apply in PNG. Therefore, the legislative mandate is provided by the Merchant Shipping Act and its Regulations.

6. The NMSA SSI Department implements the above-mentioned policy, legislation, and the Tokyo MOU on Port State Control.

1.2.2 How much budget does your country have for PSC? Also, what is the breakdown? Also, what percentage of your organization's overall budget does this budget represent?

No support from the Government. The only source of funding the PSC operation is from Regulatory and Navigational levies payed by the ships calling PNG ports.

PSC Budget represents about 7-8% of the annual operational budget.

#### 1.2.3 How has the PSC-related budget changed over the past five years?

Budget for PSC related expenses in 2019 was PGK 3.9 million. Budget during the Covid 19 period 2020-2022 was reduced by half. The planned annual Budget for PSC for 2023 was PGK 6.2 million and was reduced by 13% in 2024 to PGK 5.4million, although could not be fully executed due to constraints imposed on NMSA by the NRTA Act as 45 % of our income from applicable levies is taken by the Finance Department. The total annual income from applicable levies is about PGK70 million.

The Non-Tax Revenue Administration (NTRA) Act 2022 in Papua New Guinea (PNG) establishes guidelines for handling and sending non-tax revenue to the national budget. The act aims to promote accountability and transparency in revenue sharing between the government and public and statutory bodies. It is although obvious conflict between NTRA Act and NMSA Act as navigational and regulatory levies should not be considered as the public funds. More than 95% of the NMSA income from levies is collected from foreign flag ships for particular purpose indicated in NMSA Act as our core functions. It is maintenance of AToNS, response to oil spill incidents and SAR.

#### 1.2.4 Are targets such as numerical targets for the number of PSCs set? If so, what are the specific figures?

- Yes, numerical targets are set
- 300 PSC inspection annually
- 

### 1.3 Organization/Personnel

#### 1.3.1 Which departments in your Authority are directly or indirectly related to

the PSC?

- Qualification & Crew Matter Department
- Marine Environment Protection
- Maritime Domain Awareness
- Hydrography Department
- Ship Registration Department
- Legal Services Department
- Investigation & Enforcement Department
- Finance & Administration Department

1.3.2 Also, the number of personnel (direct and personnel involved in PSC in those departments.)

- Qualification & Crew Matter Department – 4 persons
- Marine Environment Protection – 2 persons
- Maritime Domain Awareness – 2 persons
- Hydrography Department – 4 persons
- Ship Registration Department – 2 persons
- Legal Services Department – 2 persons
- Investigation & Enforcement Department – 1 person
- Finance & Administration Department – 2 persons

1.4 Issues and their handling in PSC organization and structure

1.4.1 What issues do you think your Authority has regarding the organization and structure of the PSC?

- Several PSC approved positions as per the organization Ship Survey & Inspection department structure are still vacant
- Several IMO conventions and Protocols relating PSC inspections are pending rectification by the PNG Government

1.4.2 Also, what measures do you think are necessary to handle these issues?

- PSC vacant positions to be recruited as soon as possible
- Pending IMO conventions and Protocols relating to PSC should be given priority for rectification

## 2. Implementation status of PSC inspection

## 2.1 Inspection rate

Your Authority's PSC inspection rate excluding the period of the COVID-19 pandemic was 25.8% (28.7%) in 2018, 31.7% (28.0%) in 2019, 23.2% (27.0%) in 2022 and 25.3% (26.1%) in 2023. (The number in parentheses is the average rate of the region). How does your Authority evaluate these rates, and what actions are being taken based on this evaluation?

### Evaluation:

- Not enough gazetted ship inspector's (PSCO's)
- Not enough logistic support to carry out PSC inspection
- Only 7 regional offices covering PNG

### Actions:

- Recruitment of PSCO's
- Planning for rotation of PSCO's
- Planning of opening new regional offices (Wewak regional office recently opened)

## 2.2 Rate of inspection with deficiencies

Your Authority's rate of inspection with deficiencies was 73.4% (48.2%) in 2018, 60.4% (46.0%) in 2019, 55.3% (47.2%) in 2022 and 45.6% (52.9%) in 2023. (The figure in parentheses is the regional average rate). How does your Authority evaluate these rates, and what actions are you taking based on this evaluation?

### Evaluation

- PSCO's engaged in AMSA Professional Attachment Program and Peer Support Program
- PSCO's undertaking PSC inspection training facilitated by AMSA in PNG
- More deficiencies picked up from high-risk vessels

### Actions:

- Peer Support and AMSA Professional Attachment programs for PSCO's should continue
- Monitoring of foreign vessels (due for PSC inspection) entering PNG waters

## 2.3 Detention rate

Your Authority's detention rate was 3.3% (3.0%) in 2018, 1.6% (3.1%) in 2019, 1.3% (2.9%) in 2022 and 0.7% (4.32%). (The figure in parentheses is the regional average rate). In addition, the detention rate for individual ships visited (including vessels on which PSC was not done) was 1.0% (3.8%) in 2018, 0.6% (3.8%) in 2019, 0.4% (2.8%) in 2022 and 0.2% (4.84%) in 2023. How does your Authority evaluate these rates and what actions have been taken based on this evaluation?

Evaluation:

- PSC vessels calling in on odd hours (weekend and late in the afternoons)
- Non-ratification of several IMO conventions and Protocols

Actions:

- Robust logistic support to carry out PSC inspections
- Ratification of pending IMO Conventions and Protocols

## 3. Securing PSCO

### 3.1 PSCO securing policy

Does your Authority have specific policies regarding securing PSCO, such as recruitment, training, and retention of PSCO? If so, what are the policies like?

Request for recruitment in line with approved by Department of Personnel Management (DPM) structure is forwarded by the Manager Ship Survey & Inspection and by Executive Manager Maritime Operations to HR Department. Initial training includes online training on PSC facilitated by Lloyd's Academy (pls refer to point 3.3 below). There is no policy regarding retention of PSCO.

### 3.2 Recruitment of PSCO

#### 3.2.1 How is PSCO recruitment carried out?

Through HR department in cooperation with engaged professional external recruiting company like Vanguard or KPMG.

3.2.2 How many PSCO were recruited over the past five years and how the number of PSCO changed during that period?

- 2019 – 2024: 8 PSCO's recruited, total PSCO was 19
- 2024 total PSCO: 13

### 3.3 PSCO training

What is the timing, frequency, and content of training courses for new entrant PSC Officers, refresh courses/advanced training, and seminars are conducted within your Authority?

- Training Program includes online training from Lloyd's Academy, training on IMDG and onsite training with senior inspectors as well as various training provided to NMSA by AMSA (LNG vessels, ECDIS) as well as training on statutory and class rules organized by Lloyds' Register. The performance of inspectors is assessed during auditing of each individual inspector by internal audit team.
- (attending seminars/workshops within the region and trainings from TMOU)

### 3.4 Retention of PSCO

3.4.1 How long each PSCO in your Authority has been with your Authority and how many years of experience he or she has as a PSCO?

(略)

3.4.2 What are the current duties of the following people who have participated in Tokyo MOU's TCP (GTC, STC, SEM) in the past five years?

(略)

3.4.3 With reference to 3.4.2 above, if someone left your Authority, what was the reason?

Job opportunity provided by shipping companies, including shore role on higher positions

3.4.4 How is participation in the Tokyo MOU TCP positioned in career path at your Authority?

- It helps the authority in enhancing the knowledge of PSCO's to inspect different types of vessels with specific knowledge
- Promoted to Senior inspectors
- Acquire technical knowledge to assist other departments within the authority

3.4.5 In your country, how does the salary level of PSCOs compare with the average salary of workers in other occupations (general office workers, seafarers, etc.) in your country?

- PSCO salary – As per approved by Department of Personnel Management pay scale, rather average compare to other agencies in PNG, although there are some additional advantages for NMSA staff including payment for rental of housing, provided vehicle and support in payment for the children school fees.

3.4.6 With reference to 3.4.2 above, if a PSCO left your Authority, please inform to the extent possible how much of a difference there is between his/her salary when he/she was a PSCO and his/her current job.

- Probably up to 25% more in case of appointment on the higher rank position ashore or as officers on the vessels.

### 3.5 Issues and their handling in securing PSCO

3.5.1 What challenges do you think your Authority faces in securing PSCO?

- Competitions from other employers (better terms and conditions of employment)
- Employment conditions (Housing scheme)
- No regular medical fitness check for PSCO's. HR organized medical checkup program was conducted only ones over the last 6 years.

3.5.2 Also, what measures do you think are necessary to address these issues?

- Better employment conditions
- Training. More specialized training (Cruise liners, Tankers, Ro-Ro, Chemical Tankers, VLCC, etc)
- Regular annual medical fitness checks

#### **4. Others**

4.1.1 What other challenges do you think your authority has for PSC?

- Logistics
  - Budget constraints caused by Non Tax Revenue Administration (NTRA) 2022 Act.
  - Limited resources

4.1.2 Also, what measures do you think are necessary to deal with these issues?

- Appropriate logistics to be provided for PSC activities (eg: workboat, finance)
- 4.1.3 Please let us know if there is anything you would like the Tokyo MOU Secretariat to do to improve your authority's PSC implementation capacity.
  - Proper career pathway programs for PSCO's

### **Questionnaire for Vanuatu**

#### **1. PSC organization and structure**

Please refer to Annex 1 .

##### **1.1 Laws and regulations.**

**1.1.1 The underlying laws and regulations and specific provisions (in English) related to your Authority's implementation of PSC.**

**While Vanuatu lacks subsidiary legislation specifically dedicated to Port State Control (PSC), it does have a general provision under Section 11(1)(c) of the Vanuatu Maritime Safety Administration Act No. 26 of 2016. This provision empowers VMSA to undertake PSC functions, reflecting the country's recognition of its obligations under the IMO instrument.**

**1.1.3 The name of the laws and regulations and their summary (in English) that stipulate the requirements for each relevant instrument (limited to those to which your country is a party).**

**Vanuatu Maritime Safety Act No. 26 of 2016**

**Shipping Act Cap 53**

**Maritime Act Cap 131**

##### **1.2 Policy**

**1.2.1 What is your country's policy regarding the implementation of PSC and how do you stipulate it (national policy, etc.)?**

**The draft One Vanuatu Maritime Policy has embedded PSC particulars into this strategic document.**

**1.2.2 How much budget does your country have for PSC? Also, what is the breakdown? Also, what percentage of your organization's overall budget does this**

budget represent?

**There is no stand-alone budget for PSC activities, with such activities being funded under the general VMSA office budget.**

1.2.3 How has the PSC-related budget changed over the past five years?

N/A (refer to 1.2.2)

1.2.4 Are targets such as numerical targets for the number of PSCs set? If so, what are the specific figures?

N/A

1.3 Organization/Personnel

1.3.1 Which departments in your Authority directly or indirectly relate to the PSC?

#### **The Technical Division**

1.3.2 Also, the number of personnel (direct and personnel involved in PSC in those departments.)

**There are (3) personnel directly involved in the PSC inspections.**

1.4 Issues and their handling in PSC organization and structure

1.4.1 What issues do you think your Authority has regarding the organization and structure of the PSC?

**To some extent, the PSC activities do not have a clear and demarcated unit or chain of command, which leads to overlapping responsibilities and unclear lines of reporting and communications.**

1.4.2 Also, what measures do you think are necessary to handle these issues?

**Measures include dedicating a PSC budget line within the overall VMSA funding specifically to cater to all PSC-related activities.**

**Establish a PSC unit within the organizational structure with clear roles and responsibilities.**

2. Implementation status of PSC inspection

2.1 Inspection rate 10%

Your Authority's PSC inspection rate excluding the period of the COVID-19 pandemic was 3.8% (28.7%) in 2018, 14.6% (28.0%) in 2019, 2.9% (27.0%) in 2022, and 11.5% (26.1%) in 2023. (The number in parentheses is the average rate of the region).

How does your Authority evaluate these rates, and what actions are being taken based on this evaluation?

The evaluation done by VMSA points to some systemic issues such as a lack of trained PSC officers and human resources, insufficient funding, or inadequate inspection infrastructure and tools to ensure the efficiency of PSC responsibilities.

Measures taken to address these issues include the following;

Recruit and train additional PSC officers to increase inspection coverage.

Collaborate with international and regional organizations (e.g., IMO, Tokyo MoU) for technical assistance and capacity-building programs.

Enhance coordination within the VMSA to allocate more resources to PSC operations

2.2 Rate of inspection with deficiencies 1%

Your Authority's rate of inspection with deficiencies was 0% (48.2%) in 2018, 0% (46.0%) in 2019, 0% (47.2%) in 2022 and 42.9% (52.9%) in 2023. (The figure in parentheses is the regional average rate). How does your Authority evaluate these rates, and what actions are you taking based on this evaluation?

While a 0% rate of deficiencies suggests ships inspected during these years were compliant, it could also indicate potential issues:

Again, this points out the insufficient inspections or training where PSC officers may lack the expertise or tools to identify deficiencies effectively.

**Limited Scope of Inspections and knowledge obtained by PSC.** The inspection scope may not be comprehensive enough to detect any deficiencies.

As pointed out, from the figures above the rate of inspection with deficiencies is below the regional average could reflect differences in inspection scope, standards, or monitoring of vessel risk profiles.

Also comparing and benchmarking the PSC activities of Vanuatu against regional averages raise questions about the effectiveness of inspection processes, the level of training for PSC officers, or the adequacy of tools and resources in place.

#### **Actions and measures being taken**

##### **Support Training and Capacity Building**

VMSA with collaborations with Tokyo MOU and IMO has provided advanced training for PSC officers to improve their ability to detect deficiencies, focusing on international standards (SOLAS, MARPOL, STCW, etc.).

Collaborate with regional MoUs (e.g., Tokyo MoU) and the IMO for training programs and technical assistance.

##### **Collating Inspection Procedures**

VMSA is currently drafting standardized procedures aligned with IMO guidelines to ensure comprehensive PSC inspection coverage.

#### **2.3 Detention rate 0%**

Your Authority's detention rate was 0% (3.0%) in 2018, 0% (3.1%) in 2019, 0% (2.9%) in 2022 and 0% (4.32%). (The figure in parentheses is the regional average rate). In addition, the detention rate for individual ships visited (including vessels on which PSC was not done) was 0% (3.8%) in 2018, 0% (3.8%) in 2019, 0% (2.8%) in 2022 and 0%

(4.84%) in 2023. How does your Authority evaluate these rates and what actions have been taken based on this evaluation?

Such detention rate results indicate that the inspections are robust and vessels calling at Vanuatu ports are consistently compliant, with zero detentions reflecting a positive compliance culture among operators.

However, it may also indicate inadequate inspection practices potential underreporting, insufficient training of PSC officers, or limited understanding of detention criteria as per IMO conventions.

The lack of detentions might also point to operational constraints, such as insufficient resources, tools, or authority to detect and enforce detentions.

It can also imply potential missed opportunities to enforce compliance, particularly for vessels with known risks or poor performance records.

Action taken to mitigate these issues includes.

Strengthening inspection activities

The Authority is reviewing its inspection procedures to ensure that inspections are thorough and aligned with Tokyo MoU standards.

Training for PSCOs has been enhanced to improve their ability to identify detainable deficiencies effectively.

Additional training and support have been sought from the Tokyo MoU to enhance the expertise of PSCOs, focusing on identifying and addressing serious deficiencies

VMSA Internal Audit/QMS and Oversight

An internal review of PSC activities is being conducted to identify shortcomings in current practices and implement corrective actions where needed.

### 3. Securing PSCO

#### 3.1 PSCO Securing Policy

Does your Authority have specific policies regarding securing PSCO, such as

recruitment, training, and retention of PSCO? If so, what are the policies like?

Yes, but the policy is still in draft.

### 3.2 Recruitment of PSCO

#### 3.2.1 How is PSCO recruitment carried out?

The recruitment process is conducted transparently and is merit-based, ensuring that all candidates are evaluated fairly and selected based on their qualifications, skills, and suitability for the role.

#### 3.2.2 How many PSCO were recruited over the past five years and how the number of PSCO change during that period?

Over the past five years, there has been only one recruitment conducted, highlighting potential challenges or limitations in the Authority's recruitment process.

### 3.3 PSCO training; GTC, STC, Expert Mission Training

What is the timing, frequency, and content of training courses for new entrant PSC Officers, refresh courses/advanced training, and seminars conducted within your Authority?

General Training Courses (GTC) and Specialized Training Courses (STC) are conducted annually as part of the Authority's regular training programs. However, for Expert Mission Training (EMT), the Authority submits specific requests to the Tokyo MoU to access targeted training opportunities that address needs or gaps in expertise.

### 3.4 Retention of PSCO

#### 3.4.1

How long has each PSCO in your Authority been with your Authority and how many years of experience he or she has as a PSCO?

(略)

#### 3.4.2

What are the current duties of the following people who have participated in Tokyo MOU's TCP (GTC, STC, SEM) in the past five years?

(略)

3.4.3 With reference to 3.4.2 above, if someone left your Authority, what was the reason?

**Reasons may include resignation, termination, or deceased**

3.4.4 How is participation in the Tokyo MOU TCP positioned in a career path at your Authority?

**Participation in the Tokyo MoU Technical Cooperation Program (TCP) is strategically positioned as a key component of career development within the Authority. It provides officers with opportunities to enhance their expertise, gain specialized knowledge, and build rigid career paths within the Authority.**

3.4.5 In your country, how does the salary level of PSCOs compare with the average salary of workers in other occupations (general office workers, seafarers, etc.) in your country?

**The salary rate for Port State Control Officers (PSCOs) is slightly higher compared to other preferred jobs in Vanuatu, reflecting the specialized skills, responsibilities, and expertise required for their role in ensuring maritime safety and compliance with international standards.**

3.4.6 With reference to 3.4.2 above, if a PSCO left your Authority, please inform to the extent possible how much of a difference there is between his/her salary when he/she was a PSCO and his/her current job.

**If a PSCO were to leave the Authority, the difference in salary between their role as a PSCO and their current job would depend on various factors, such as the new position's responsibilities, required qualifications, and the sector they transition to. Typically, positions outside the maritime sector or those requiring fewer specialized skills may offer lower salaries.**

### 3.5 Issues and their handling in securing PSCO

#### 3.5.1 What challenges do you think your Authority faces in securing PSCO?

Challenges include the shortage of candidates with the specialized knowledge and technical skills required for PSCO roles, as maritime industry expertise often takes years to develop.

The nature of the work (such as time spent in ports or dealing with ships) may be less attractive to potential candidates. This could be especially difficult if the posts involve irregular hours, long shifts, or working in challenging environments.

The extensive training and certification requirements for PSCOs, including continuous professional development and the need to stay updated with international maritime regulations, can be daunting for prospective candidates.

#### .3.5.2 Also, what measures do you think are necessary to address these issues?

Awareness campaign; This, is to carry out an outreach program throughout schools, universities, and communities, in Vanuatu advocating on the career paths and benefits of being a PSCO including professional training for exposure and experience.

Gender equality, promotes, encourages, and recruits women as PSCO-inspiring applicants by showcasing success stories to inspire and attract a vast pool of applicants.

Recruitment of young cadets into the Authority, these are applicants who do not meet the criteria for a PSCO but can go through professional training and coaching.

## 4. Others

#### 4.1.1 What other challenges do you think your authority has for PSC?

The lack of dedicated funding for PSC activities may limit the Authority's ability to perform inspections, maintain equipment, and provide training.

While training may be provided annually, there may still be gaps in specialized skills and knowledge among PSC officers, especially related to new maritime regulations, amended IMO instruments, inspection techniques, and emerging issues like cybersecurity

4.1.2 Also, what measures do you think are necessary to deal with these issues?

Proposing a separate and adequate PSC budget to support PSC functions could help improve the effectiveness of inspections.

For the Authority to invest in modern inspection technology, improving port facilities, and upgrading equipment will enhance the effectiveness of inspections and compliance monitoring

Establishing a comprehensive and continuous professional development program, including access to international training programs, specialized certifications, and regional workshops, will help keep officers up to date.

4.1.3 Please let us know if there is anything you would like the Tokyo MOU Secretariat to do to improve your authority's PSC implementation capacity.

Facilitate access to specialized training courses for PSCOs, particularly on emerging issues like cybersecurity, environmental protection, and new IMO instruments and regulations.

Provide tailored training programs that address specific challenges faced by our PSCO, such as risk-based inspections and effective deficiency management.

Offer support in procuring modern inspection tools and technology, such as handheld inspection devices and software for real-time data recording and analysis.

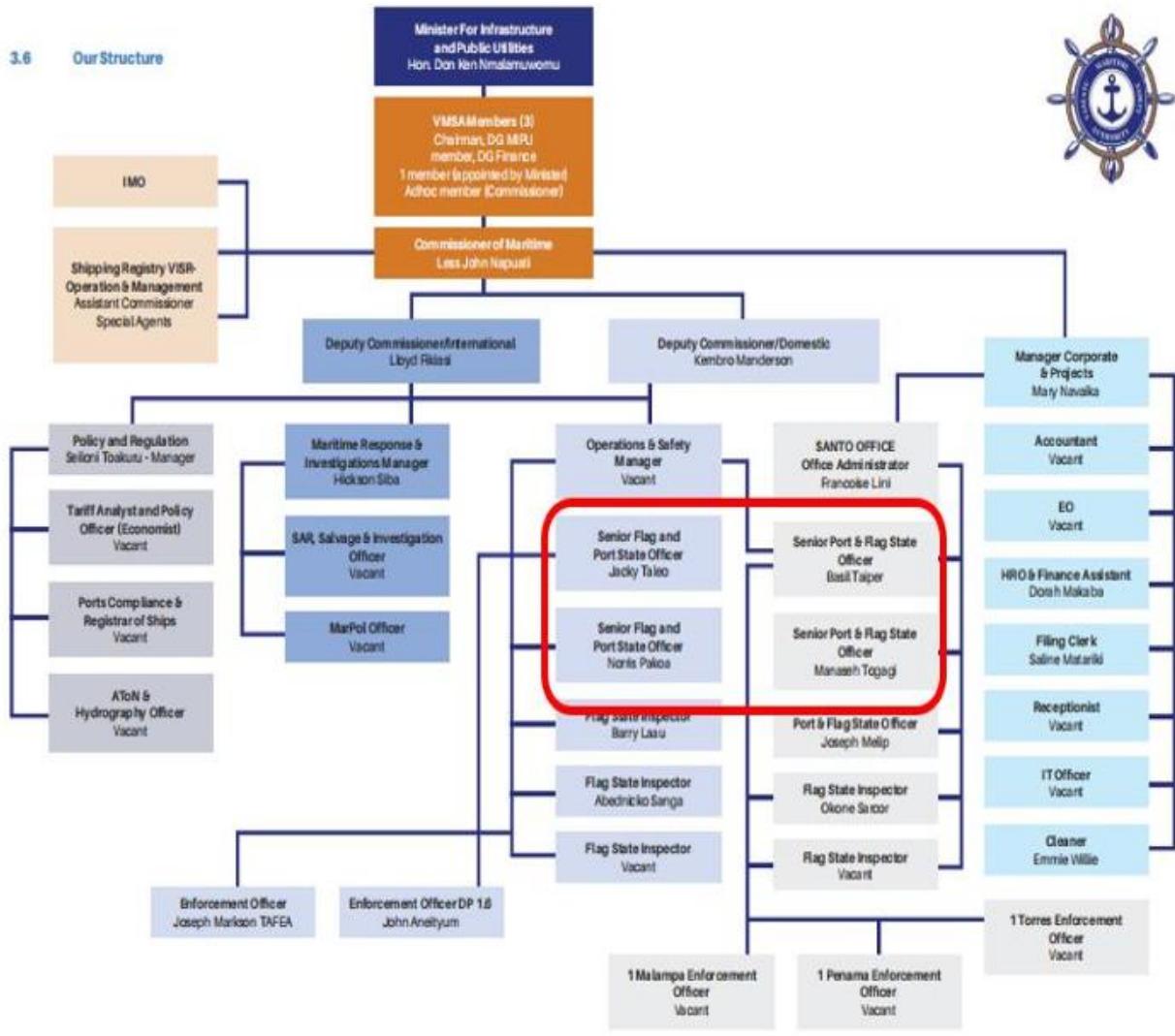
To develop a customized internal digital system to streamline inspection processes, monitoring, and reporting.

Share case studies, manuals, and best practices from other member States to improve the efficiency and effectiveness of PSC operations, and also encourage and organize regional workshops and seminars for knowledge exchange and capacity building.

Facilitate exchange programs with experienced PSCOs from other neighboring states to mentor our officers and share practical insights. Encourage short-term secondments to well-established PSC offices for hands-on experience and coaching.

Advocate for regional or international funding to assist our Authority in addressing resource and budgetary constraints.

## Annex 1-VMSA Organizational Structure



Adopt from VMSA Corporate Plan 2024-2028