

# TUMSAT-OACIS Repository - Tokyo

University of Marine Science and Technology

(東京海洋大学)

第一部 海鷹丸航海調査報告 平成11年度  
第75次航海報告

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2008-04-10 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: メールアドレス: 所属:
URL	<a href="https://oacis.repo.nii.ac.jp/records/227">https://oacis.repo.nii.ac.jp/records/227</a>

### 3.5 調査報告 (Survey Report)

#### 3.5.1

#### 寄港地事情

ヌメア港 (ニューカレドニア)・スバ港 (フィジー) 入港報告

高須康介・栗田嘉宥・林 敏史・萩田隆一・内田圭一

(東京水産大学研究練習船)

Report of Noumea Port and Suva Port

Yasusuke Takasu, Yoshinobu Kurita, Toshifumi Hayashi,

Ryuichi Hagita and Keiichi Uchida

(Tokyo University of Fisheries, Research and Training Vessels)

#### 1) ヌメア港入港報告

##### 1. はじめに

東京水産大学練習船海鷹丸は第 75 次航海 (乗船実習) において、食料・清水補給のためフランス領ニューカレドニアのヌメア港に入港 (平成 11 年 10 月 20 日～10 月 27 日) したので状況を報告する。

- (1) 入港国 : フランス領ニューカレドニア
- (2) 位置 : 22 - 16S, 116 - 26E
- (3) 仕様海図 : 英国版 935, 936, 2907, 480 (Harbor Chart)
- (4) 使用時 : UTC+11<sup>H</sup>00<sup>M</sup> (日本標準時+02<sup>H</sup>00<sup>M</sup>)
- (5) 代理店 : Agence Maritime du Rond-Point du Pacifique

##### 2. 港湾地勢

ヌメアはオーストラリアのグレートバリアリーフに次ぐ大きさを誇るバリアリーフに囲まれたニューカレドニアの本島であるグランテール島の南西部に位置する。ヌメア港はモーゼル湾と呼ばれる湾奥部の Petite Rode と市街地の西側にあるオウ島の北側に広がる Grande Rode の 2 つからなる。

Petite Rode に入港するためには Denouel 岬と Brun 島間の航路を使用する (Photo 1)。この航路は幅 0.2NM、最浅部で 7.3m といわれている。航路の西側には打ち上げられたままになっている船がある。また航路の東側には小型船舶用の浮棧橋がいくつもあつる。湾内の中心で水深 12m 前後である。Petite Rode は喫水が 7.5m までの船舶が接岸できる。

##### 3. 海象気象

入港中は東から南の風で平均風速は 4.6m/s であった。潮汐は 1 日 2 回潮で干満差はあまりなくタラップを付け替えるようなこともなかった (Photo 2)。

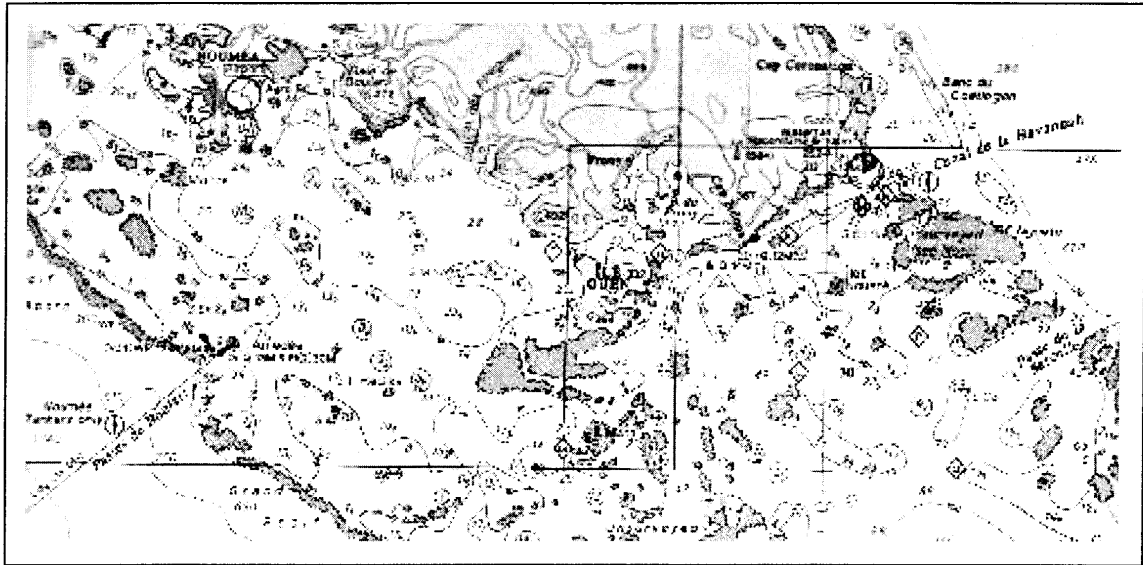


Fig. 1. Approach chart.

#### 4. 入港

##### (1) 連絡事項

水先人乗船地到着予定時刻（事前に0200UTCと連絡）の約1時間前に本船からVHF16ChでNoumea Radioを呼び出した。代理店からの連絡がなかったのか船名、使用水路など聞かれたがその直後パイロットボートから直接VHF12Chで呼び出され、到着予定時刻の確認、パイロットラダー設置舷の指示（左<風下>舷側水面上1m）を受けた。

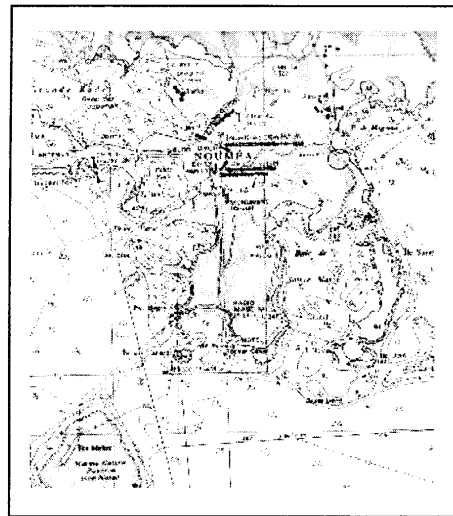


Fig.2. Harbor chart.

##### (2) 本船動静

###### (a) 入港時

ヌメア港から南約14NMのBoulari Passageより入港した。

08:39	Amedee 灯台	方位 043 度距離 11.2NM	新針路 045 度(Photo 3)
09:43	パイロット乗船 (Photo 4)		
10:00	Amedee 灯台	方位 042 度距離 1.5NM	新針路 020 度
10:01	Amedee 灯台	方位 054 度距離 1.0NM	新針路 000 度
10:30	Maitre 島浮標	方位 330 度距離 1.7NM	新針路 348 度

10:50 Brun 島山頂 方位 077 度距離 0.3NM  
 11:16 ヌメア港 FED 棧橋に着岸(Fig.3.)

(b) 出港時

仕向港がスバであることから島の南東側にある Havannah Passage から出港した。Havannah Passage は入口の幅が 1.25NM で最浅水深は 10m 前後であるとされている。

ヌメア港からは Canal Woodin 経由でおよそ 40NM である。

Canal Woodin は Ouen 島とニューカレドニア本島の間にある。最も狭い所で幅 0.5NM、長さ 4 NM、最浅水深は 12m 前後で、両岸は絶壁である(Photo 5)。

27<sup>th</sup>.Oct.1999 (時刻は地方使用時 UTC+11h00m)

09:50	ヌメア港 FED 棧橋を離岸		
10:05	Brun 島山頂	方位 068 度距離 0.3NM	新針路 165 度
10:14	Maitre 島浮標	方位 184 度距離 1.5NM	新針路 110 度
10:56	Nakae 環礁	方位 003 度距離 0.6NM	新針路 098 度
11:42	Tioe 島	方位 187 度距離 1.1NM	新針路 087 度
11:46	Sirekoui	方位 125 度距離 1.3NM	新針路 080 度
11:52	Woodin 浮標	方位 325 度距離 0.6NM	新針路 095 度
11:58	Woodin 浮標	方位 286 度距離 2.1NM	新針路 105 度
12:18	Ndoua 岬	方位 000 度距離 0.7NM	新針路 045 度
12:33	パイロット下船		

1) 入港手続等

特に問題となるようなことはなかった。

2) 岸壁概要

本船が着岸した岸壁は、Old Passenger Cruse Wharf (海図上では Quai FED と記載)である。岸壁の全長は 75m で前後に繫留柱がある。岸壁の側壁には黒色ゴム製のフェンダー (直径 1m、長さ 1.5m) がほぼ等間隔に 5 箇所設置されている。設置位置は岸壁上端から 1m ほどの長さの鎖によって吊るされている(Photo 6)。ビットは岸壁に 4 箇所、繫留柱にそれぞれ 1 箇所設置されている。本船繫留時はヘッドライン、スタンラインを繫留柱のビットに、スプリングラインは岸壁のビットに取った(Photo 7,8)。岸壁はコンクリートとアスファルトで出来ており凹凸はない(Photo 9)。また、岸壁に入口にはゲートのようなものは一切ない。

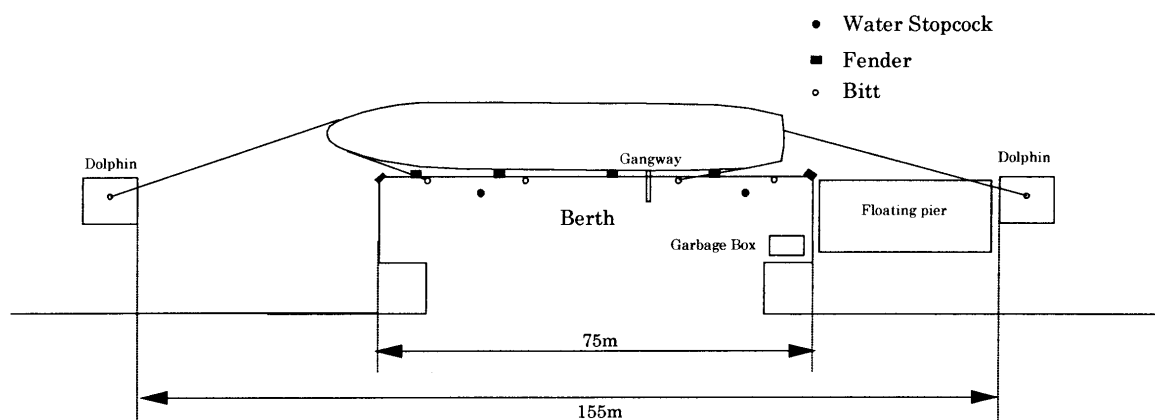


Fig. 3. Tourist vessel wharf of outline.

5. 出港 (2) (b) 参照

6. 補給

(1) 食料

果物と生鮮野菜を積み込んだ。鮮度はとてもよく数量等の間違いもなかった。

(2) 清水

本船が着岸した岸壁には2ヶ所の給水栓がある。1日目は船首側の給水栓を使用し、給水ホースの直径は約3cmと細いため本船で所持している分配器、ホースなどは使用しなかった(Photo 10)。また、給水量は1時間当たり5tほどであった。2日目は船尾側の給水栓を使用した。給水ホースの直径は約7cmで1時間当たりの給水量は約20tである。Guide to port entryによれば約40t積み込めるように記載されていたが記載事項とは異なっていた。現地在住の日本人によれば水質は良好で水道水を飲用しても問題はないとすることである。本港では雑用水、飲料水ともに補給した。

(3) 燃料

今回本船では積込を行わなかったが、代理店の話によればタンクローリーを使用して岸壁から積みこむことが可能である。

7. その他

(1) ゴミ回収

入港後すぐに岸壁の端にゴミ回収用の白色のコンテナを設置した。毎日午前 9 時頃トラックでコンテナごと回収し、午前 10 時頃には空のコンテナを置いていった(Photo 11)。

## (2) 換金

ほとんどの銀行でパスポートの提示を求められ、船員手帳の写しでは容易には換金できない。換金には日本円で 700 円程度の手数料が必要である。

(1CPF=¥1【1999 年 10 月現在】)

### Reference Photo



Photo 1. Petite passe.



Photo 2. Gang way.

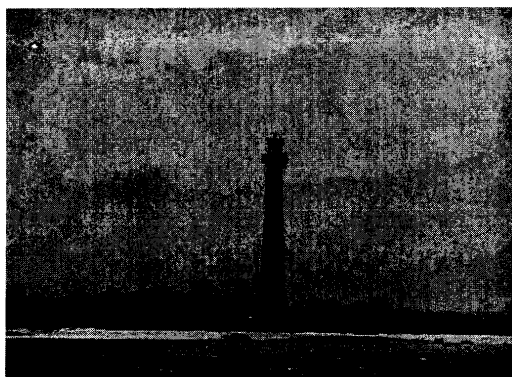


Photo 3. Amedee light house.

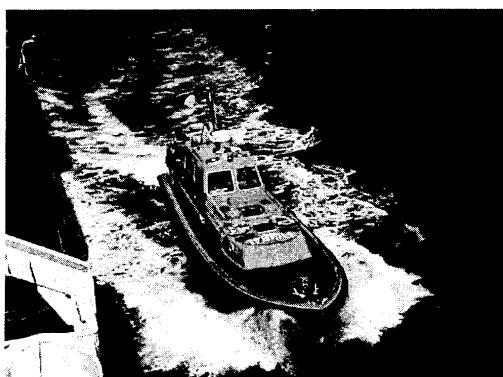


Photo 4. Pilot boat.



Photo 5. Mant Mau 465.



Photo 6. Fender of the berth.

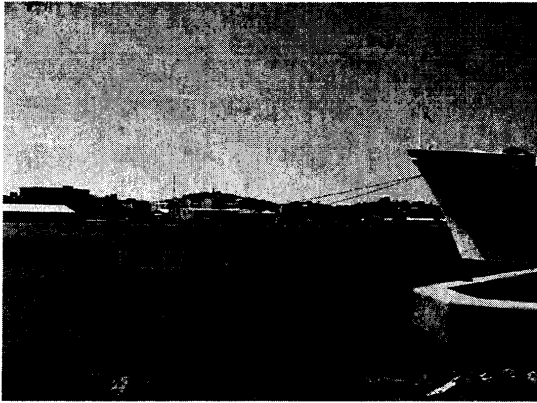


Photo 7. Moored Umitaka-maru at the pier. (Bow side)

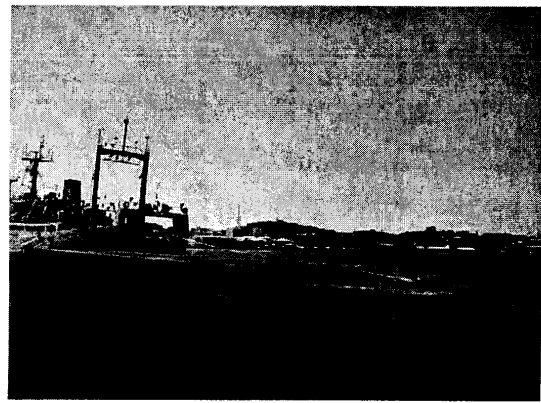


Photo 8. Moored Umitaka-maru at the pier. (Stern side)

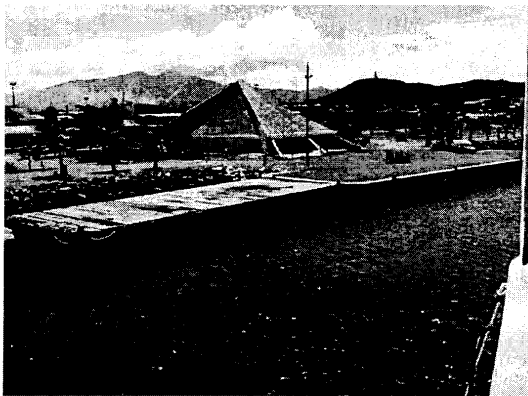


Photo 9. View of wharf.

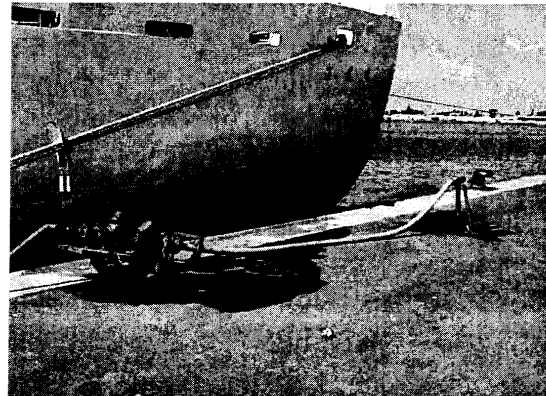


Photo 10. Water supplying work.



Photo 11. Garbage box.

## 2) スバ港入港報告

### 1. はじめに

東京水産大学練習船海鷹丸は、第 73 次、第 75 次航海（水産専攻科遠洋航海）において、清水及び燃料補給のために、Suva 港に入港した。ここでは、主に 75 次航海時の状況を中心に港湾状況を報告する。

(1) 入港国：Fiji

(2) 位置：18.08 S. 178.26 E.

(3) 使用海図：BA 版 アプローチ 746 745 1673 1660 (Harbor chart)

(4) 使用時間：UTC +12 時間 なお、年によって異なるが、サマータイムの期間もある。

### 2. 港湾地勢

Suva は、Fiji の首都である。岸壁は、南北方向にのびる全長 459m の KING'S WHARF と、その南側に位置する Prince's Wharf と北側に位置する Walu Bay Wharf (183m) がある (Fig. 1)。岸壁はコンクリート製で、凹凸は少なく平らである。タラップの設置は、ピットの位置を避ければ、敷板等は必要ない。ただし、Prince's Wharf については、岸壁が途中で坂になっている箇所がある。

港湾施設は有刺鉄線のついたフェンスで囲まれており、南北に 2 ヶ所の出入り口のゲートがある。なお南側のゲートは 24 時間開いているが、北側のゲートは通常の 9 時～19 時まで (平日) しか開いていない。ゲートには、常時ガードマンがおり ID カードを持たない一般の人の立ち入りは禁止されているが必ずしも港内が安全であるとは限らない。特に、コンテナ船が入港している時は、24 時間港湾労働者が作業をしているので、盗難防止上各船での舷門当直は必須である。特に水屋等と偽って船内に入ってくる不審者もいるので注意が必要である。

### 3. 海象気象

寄港した時期はちょうど雨季であったため、入港時から雨に見舞われた。滞在中も毎日午後になると必ずスコールがきた。風は、おおむね北から東寄りの風が風力 2 程度で吹いていた。潮汐は 1 日 2 回潮で、干満の差は約 120cm であった。

### 4. 入港

#### (1) 連絡事項

##### 対代理店

ヌーメア入港前 (スバ入港 2 週間前) に、ETA その他要求事項をインマルサット FAX で通報した。ただちに承知したとの連絡があった。当該代理店は必要最小限のことのみを連絡してくるが返事は早かった。入港 1 日前に ETA の確認があり、



その際に最終の ETA を通報した。

水先人の手配は、代理店経由でおこなった。その他にも、船上パーティー、バス観光について入港 20 日程前に連絡して事前に準備を要請した。なおその際、船上パーティーに関しては昨年の GUEST LIST を、本船から FAX で送信して招待客へ連絡を依頼した。

#### 港務通信

水先人要請及び入港の 24 時間前の ETA 通報は、代理店経由で報じた。入港の 1 時間前に VHF で SUVA PILOTS と交信、その際 Ch16 の継続聴取の要請があった。入港時刻の約 10 分間前にパイロットボートから連絡があり、水先人乗船の打合せをした。パイロットボートからは、本船に対して指定パイロットステーションよりさらにリーフへ近づくよう要請があり、水先人はリーフの入口で乗船した。

#### 無線検疫通報

本船の場合、無線検疫は許可にならないため通常の検疫手続きを行なった。理由は※参照のこと。なお無線検疫は通報入港の 48 時間以内 24 時間以前に代理店経由で通報する。通報事項は次の通り。

無線検疫項目

1. ETA
2. SHIP'S NAME, FLAG, GROSS TONNAGE, LOA, MAX DRAFT
3. NUMBER OF CREW AND CADETS, ALL HEALTHY OR NOT, DOCTER ON BOARD OR NOT, PASSENGER ON BOARD OR NOT, CAERGO LOADING OR NOT
4. LAST PORT AND DETE OF DEPATURE
5. PORTS OF CALL LAST 50 DATS

※検疫官の話しによると、日本は未だに MALARIAL AREA の指定であり、日本からの直行便は勿論、先港が汚染港に指定されていない場合（米国沿岸）でも日本出港後 50 日以内の入港では、無線検疫は受けられないとの事であった。

#### 船位通報

全船舶に対して位置通報制度を実施している。対象海域はフィジーの 200 海里以内の海域であり、通報の形式は以下の通りである。

A) 船名 B) 位置 C) 通報の日時 D) 目的港 E) ETA

通報は少なくとも 1 日 1 回とあるが本船では 200 海里通過時に 1 回通報したのみであったが特に問題はなかった。

(2) 本船の動静 (Fig. 2)

01:15 Naurabuta Lt. b'g on 27° dist. 8.2 miles off.  
04:13 Beqe Island Nawamatipoint Lt. b'g on 27° dist. 14.2 miles off.  
06:00 Beqe Island Nawamatipoint Lt. b'g on 320° dist. 4.9 miles off.  
09:19 Old LH. tower b'g on 012° dist. 3.4 miles off.  
10:21 Suva harbour E Reef Nend b'y b'g on 095° dist. 0.2 miles off.  
11:00 Port of Suva KING'S wh'f

04:13 と 6:00 の変針点に使用している Beqe Island Nawamatipoint Lt.は、非常に視認しにくい灯台であった (Photo 1)。

(3) パイロットと検疫

パイロットステーションはスバ港沖にある座礁船から 280 度方向約 2 マイルにある。08:01 に Port Control から VHF で呼出があり、ETA の確認とパイロットラダーの設置の指示があった。パイロットラダーの設置箇所は、左舷側で海面より 1m 上であった。本船のパイロットステーション着の ETA は 10:00 で、実際にパイロットが来船して来た時間は 10:10 であった (Photo. 3)。

水先人乗船後、Q 旗を掲げるよう指示があった。そしてリーフ内へ前進したところで検疫官 2 名がボートで来船し、船内の検査を一通り行なった。検疫手続き終了後、Q 旗をおろすよう指示があり、それにあわせて、水先人は本船をバースに向けた。検疫官は着岸後に下船した。

(4) 入出港手続き

パイロットに続き、着岸前に検疫官 2 名 (男女)、入港着岸後に植物検疫官、税関、移民官各 2 名が来船、クリアランス後に代理店 (CARPENTERS SHIPPING)、PSC の検査官が来船した。いずれも対応は紳士的であり、土産品の強要は無い。ただし、時間的に昼食時であったため昼食の用意を依頼されたが、突然では無理であることを説明し、GIFT 用として用意してある本船名の入ったボールペンセットを渡して了解してもらった。

(5) PSC

入港日に検査官が来て行われた。方法は書類の確認のみで、実際に船内の設備の確認をして回るということではなかった。また本年が 2000 年直前ということで、本船の 2000 年問題への対策に関する調書もあった。なお、検査に使用した確認事項のリストのコピーが許されたので、コピーを掲載する (Materials 1~4)。

## 5. 岸壁施設

### (1) 繫留設備

フェンダーは、黒のゴム製で、約 9~10m の間隔で設置されている。フェンダーは、破損すると、その都度交換するようで、状態は良好である。本船着岸の際には、岸壁のフェンダーが直接船体に当たらないように、用意したフェンダーを間に入れた (Photo. 7)。ピットは、ほぼ等間隔に 27m くらいの間隔で設置されている (Fig. 1)。

### (2) 給油設備

給油施設は、KING'S WHARF の南側 South Oil Terminal と、岸壁北端から 90m の地点にある (Fig. 1)。本船は北側にある給油口から給油を行なった (Photos 9,10)。この給油口からの供給量は時間 80kl という事であったが、実際には約 100kl であった。

### (3) 給水設備

給水は、いずれの岸壁で可能である。本船の着岸した KING'S WHARF 北端には、約 25m 間隔に水栓があり、位置的な問題は無かった (Fig. 1)。本船では、2ヶ所の水栓から船尾側の飲料水タンクと船首側の雑用水タンクに補給を行なった。供給量は、いずれの水栓からも時間 20t~30t であった。問題点としては、業者が持ってくるホースが傷んでいるため、ホースからの漏水が多い事である (Photo. 11,12)。作業が終了した後、VHFCh12 (呼出: Port Control) でその旨を伝え、ホースとメーターを回収に来る。

### (4) ゴミの回収

ゴミは、入港日に清掃業者が岸壁にゴミ箱を設置してくれたので、それに毎朝夕捨てることができた (Photo 13)。滞在期間中に回収にくることはなく、出港日までゴミは入れっぱなしであった。

## 6. その他

### (1) 荷役

同港には、岸壁に荷役設備が無い (Photos 14,15)、コンテナの積み降ろしはすべて入港船舶に備え付けのクレーンを使用していた。

### (2) 治安

港近辺の海岸線は、物盗り (強盗) に遭う恐れがあるため通行しない事方が良

い。極めて危険である。物盗りは 10 人以上の若者のグループと思われ、こちらが複数人で歩いていても、常にそれを上回る人数で襲ってくる。乗組員にも多数の被害者がでた。一部は警察に被害届を出すにいたったが、盗られた物が戻ってくることはなかった。参考までに、本船乗組員が聴取を受けた際の被害届を掲載する (Material 5)。本船では、夜間に町から船に帰ってくる際には、必ずタクシーを使用するように指導した。港への出入りは、門番のいる 2 箇所のゲート通過からなるようになっているが (町から離れている方は閉まるのが早い)、外部からの不審者の侵入を必ずしも防いでいる様ではなかった。特に、ID カードを持たないで船に近づいてくるものは、窃盗目的の場合があるので十分な注意が必要である。

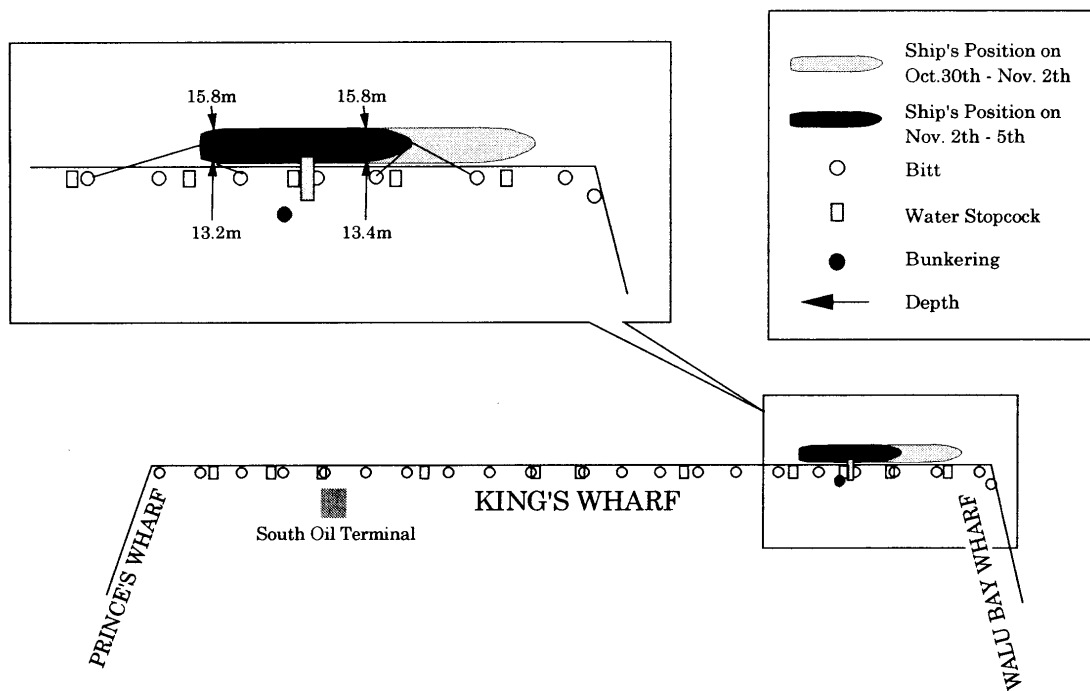


Fig. 1. Outline of Suva harbor.

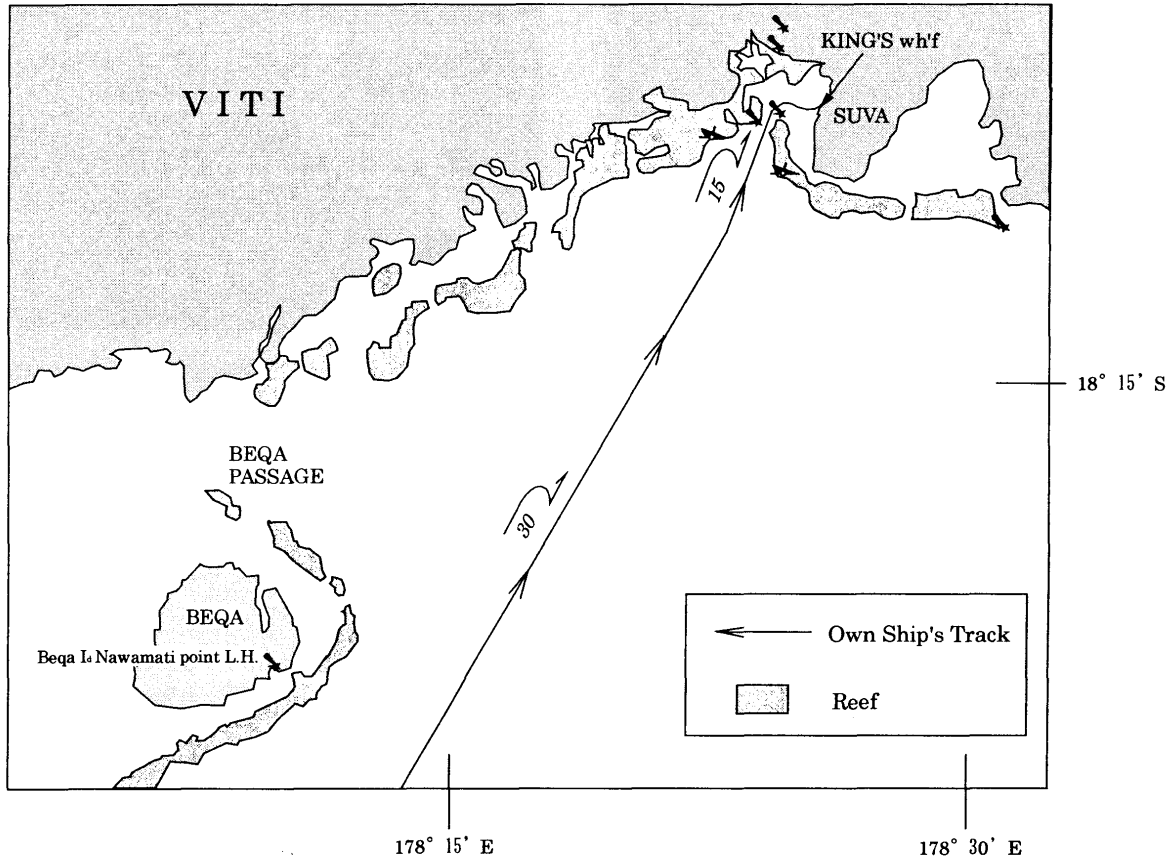


Fig. 2. Outline of the approach track.

Reference Photo

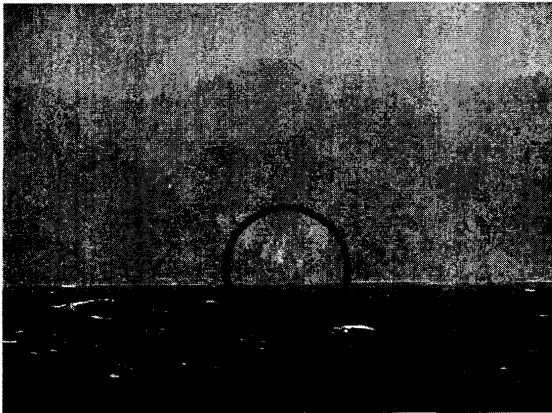


Photo 1. Beqe Island Nawamatipoint Lt.

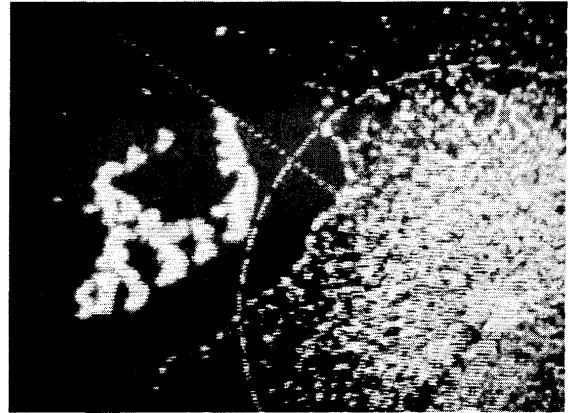


Photo 2. The blip of Beqe Island on the radar screen.

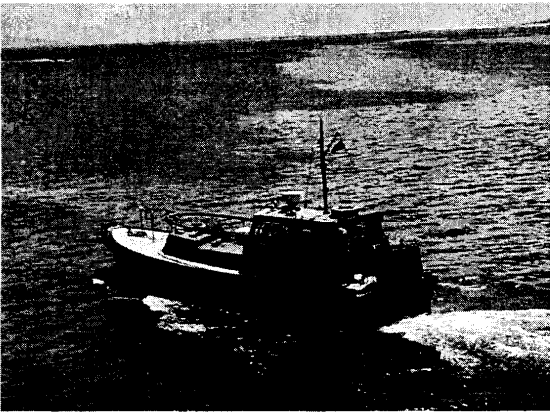


Photo 3. Pilot boat.

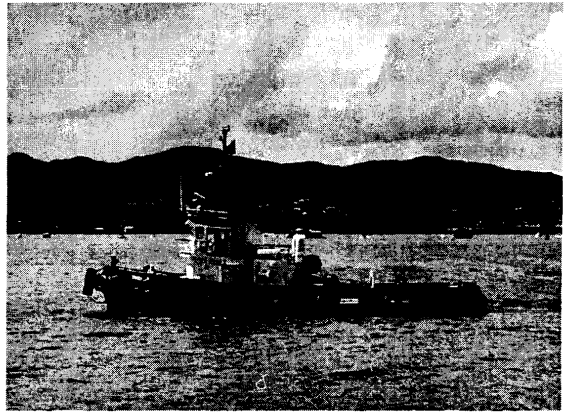


Photo 4. Tug boat.

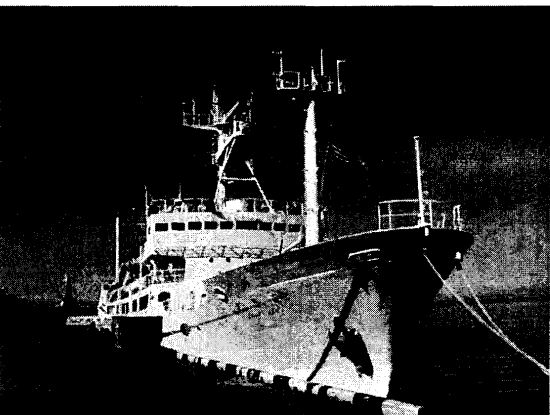


Photo 5. Moored Umitaka-maru at the pier. (Bow side)

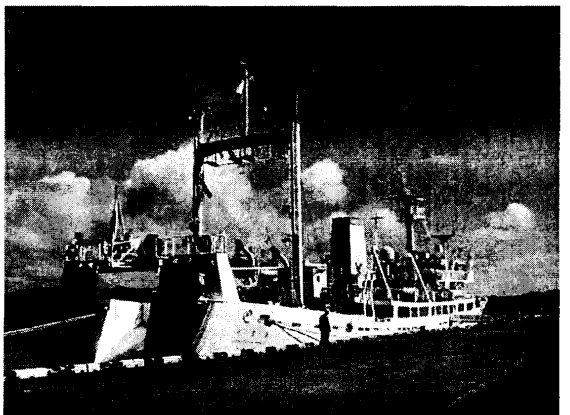


Photo 6. Moored Umitaka-maru at the pier. (Stern side)

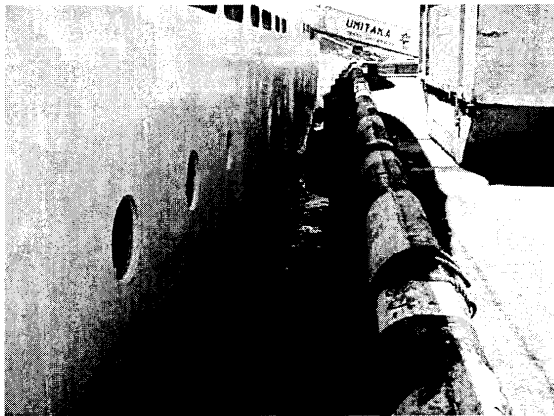


Photo 7. Fenders of the berth.

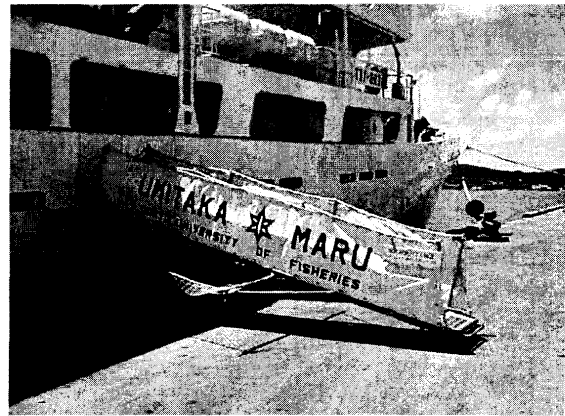


Photo 8. Gang way.

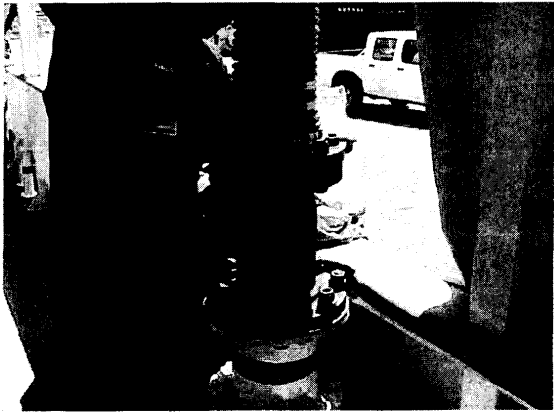


Photo 9. Bunkering nozzle.

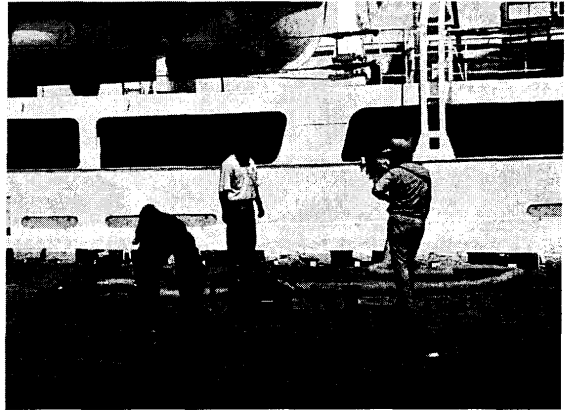


Photo 10. Bunkering work.



Photo 11. Hydrant.



Photo 12. Water supplying work.

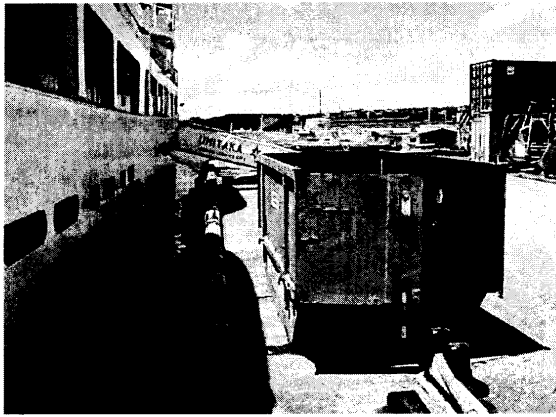


Photo 13. Garbage box.

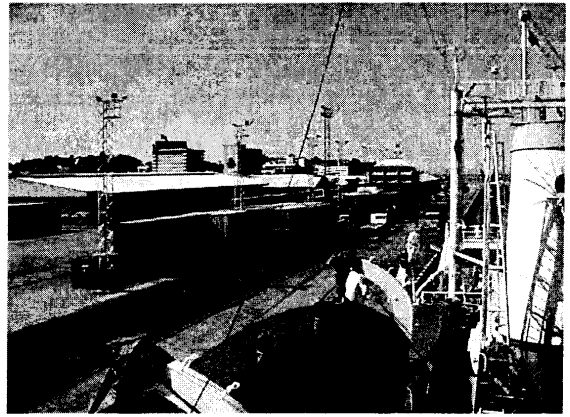


Photo 14. Container yard.

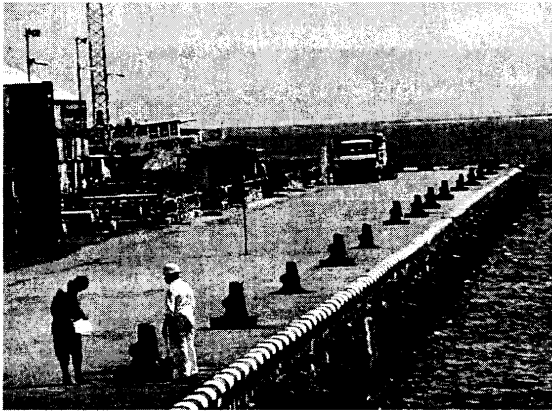


Photo 15. View of wharf.



Photo 16. View of wharf.



Reference materials

FORM A

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL IN THE ASIA-PACIFIC REGION

(reporting authority): Maritime and Ports Authority of Fiji  
 (address) : G.P.O.Box 780, Suva, Fiji Islands  
 (telephone) : (679) 312700  
 (telefax) : (679) 300064

copy to: Master  
 Head office  
 PSCO  
 if ship is detained, copy to:  
 Flag State  
 IMO  
 Recognized organization, if applicable

*REGISTRY*

1	Name of reporting Authority	FIJI (200)	2	Name of Ship	URUITAKA MARU
3	Flag of ship	JAPAN	4	Type of ship	TRAINING
6	IMO number	7314149	7	Gross tonnage	1928.94
9	Year of build	1972	8	Deadweight (where applicable)	1141 T.
12	Classification Society	N JAP GOVT	10	Date of inspection	30.10.99
14	Particulars of Owner/Operator (delete as appropriate)	MINISTRY OF EDUCATION JAPAN.			

15 Name and signature of Master to certify that the information under 14 is correct:  
 Name: *Yasuhiko Takami* Signature: *[Signature]*

16	a. Relevant Certificate(s) title	b. Issuing Authority	c. date of issue and expiry	
1	Passenger Certificate			
2	Safety Equipment	JAPANESE GOVT.	27.10.97	10.7.2002
3	Safety Construction	✓	11.7.97	10.7.2002
4	Safety Radio	✓	2.12.97	10.7.2002
5	Load Line	✓	11.7.97	10.7.2002
6	I.O.P.P	✓	26.11.98	10.7.2002
7	Minimum Safe Manning Document	✓		30.11.98
8	Tonnage Certificate	✓	30.7.92	
9	Certificate of Fitness (Gas / Chemical)	CORS.		19.7.2002
10	DOC			
11	ISM	✓	6.1.99	10.7.2002
12	SMC			

d information on last intermediate or annual survey<sup>\*\*\*</sup>

1	Date	Surveying authority	Place
2			
3	LART Drydock	JAPANESE	
4			
5	JUNE 99	GOVT	YOKOSUKA.
6			
7			
8			
9			
10			
11			

17 deficiencies  no  yes (see attached FORM B)  
 18 ship detained  no  yes  
 19 detainable deficiencies related to classification society  no  yes  
 20 supporting documentation  no  yes (see annex)

district office: Suva (9042) Name: VILIAM OIOI (duly authorized PSCO of reporting authority)  
 telephone: (679) 312700  
 telefax: (679) 300520 Signature: *[Signature]*

\*\*\* This report must be retained on board for period of two years and must be available for consultation by Port State Control Officers at all times.

Material 1. Report of inspection.

**-REPORT OF CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN-  
ON  
-GMDSS COMPLIANCE-**

**(October – December 1999)**

Inspecting Authority: <b>MARITIME &amp; PORTS AUTHORITY OF THE FIJI Is.</b>	
Ship Name: <b>UMITAKA MARU</b>	Date of inspection: <b>30 / 10 / 99</b>
IMO No: <b>7314149</b>	Port of Inspection: <b>Suva (9042)</b>
Ship Type: <b>RESEARCH TRAINING</b>	
Flag: <b>JAPAN</b>	
Year of Build: <b>1972</b>	
Authority issuing ships Radio Certificate: <b>JAPANESE GOVT.</b>	

No.	Item	YES	NO
1	Radio certificate valid and GMDSS compliant for the sea areas the ship is operating?	yes	
2	Has an exemption certificate been issued? (This question is only applicable if the answer to Q1 is "NO")	yes	
3	Is the condition of exemption in accordance with SOLAS 74 IV/3,2 and ships radio installation complying with functional requirements of IV/4 (This question is only applicable if the answer to Q1 is "NO")	yes	
4	Equipment fitted in accordance with radio certificate	yes	
5	No. of GMDSS operators on board meets certificates requirements	yes	
6	MSI message received by ship?	yes	
7	Operation test on radio installation satisfactory? (this question is only applicable if operation test is conducted.)	yes	
8	GMDSS operator(s) able to explain correct procedures in canceling a false distress alert?	yes	
9	EPIRB installation satisfactory?	yes	
10	Radar transponder Installation satisfactory?	yes	
11	Antenna condition satisfactory?	yes	
12	Radio batteries condition satisfactory	yes	
13	Ship detained for GMDSS related deficiencies	yes	

**Note!!!!**



1. PSCO should record the answers to each applicable item that has been inspected and also Q 13.
2. If the ship has not been certified as GMDSS compliant, the PSCO should record the answers to Q1, Q2, Q3, any other items that have been inspected and Q13.
3. This report is not required for ships to which chapter IV of SOLAS 1974, as amended, does not apply.

Material 2. Report of concentrated inspection campaign on GMDSS COMPLIANCE.

APPENDIX 2

YEAR 2000 QUESTIONNAIRE 2

From: (Port Authority/Terminal Operator) MARITIME & PORTS AUTHORITY OF FIJI  
To: (Name of Ships) UMITAKA MARU.

Please answer the following as fully as you can. Your response to this questionnaire will assist the Port Authority/Terminal Operator in deciding whether due care has been exercised in avoiding possible equipment failure caused by Year 2000 electronic data recognition problems, and in putting in place contingency plans to cope with unforeseen failures.

Company: JAPANESE GOVERNMENT  
Ship's IMO number: 7314149 Flag: JAPAN.  
Tonnage (gross): \_\_\_\_\_ Ship Type (eg ro-ro, cargo): RESEARCH VESSEL  
Date/time of expected arrival/departure: 30/10 1100 hrs - 5/11 1000hrs.

	Delete as appropriate	
1) Does your company have a documented Year 2000 policy in place?	<input checked="" type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
2) Has an inventory check to identify and categorize potentially non-compliant equipment been carried out?	<input checked="" type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
3) Has equipment critical to the operational safety of the ship(s) been investigated, and have appropriate remedial actions been carried out with regard to:	<input checked="" type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
- Navigational Systems?	<input checked="" type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
- Propulsion and Power Generation Systems?	<input checked="" type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
- Cargo Handling Equipment?	<input checked="" type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
- Other Safety Equipment?	<input checked="" type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
4) Are records of Year 2000 compliance, and/or the results of equipment test/investigations documented?	<input checked="" type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
5) Are the above documents available onboard the ship for inspection by the port authority/terminal operator?	<input checked="" type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
6) Does the ship have a documented Year 2000 specific contingency plan, including competent personnel to implement it?	<input checked="" type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
7) Has the ship's Year 2000 contingency plan been tested and reviewed to confirm its effectiveness?	<input checked="" type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
8) Has the ship's equipment not currently in use, but critical to safe operation of the ship, been checked to establish that its functionality has not been affected?	<input checked="" type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO
9) Has all necessary information been exchanged and agreed with the above named port/terminal on any additional Year 2000 specific requirements applicable to ship operations in the port?	<input checked="" type="checkbox"/> YES	<input type="checkbox"/> NO

Name of the Master: \_\_\_\_\_  
Signature of the Master: [Signature]  
Date: 30. 10. 99.

Material 3. Year 2000 Questionnaire.

Telegraphic Address:  
MPAF.  
G.P.O. Box 780  
Suva, Fiji

**MARITIME AND PORTS AUTHORITY OF THE FIJI ISLANDS  
KAUNIKULA BUILDING  
FLAGSTAFF  
SUVA, FIJI**

Phone: 679-312700  
Fax: 679-300520

**NOTIFICATION OF PORT STATE CONTROL INSPECTION**

To the Master of the M. V. UMITAKA MARU at the Port of Suva Date 30. 10. 99

Port State Control inspections are authorized by Section 39 of the Maritime and Ports Authority Act of 1999. The Authority has delegated the power to inspect ships to the Port State Control Officers/Ship Inspectors employed by the Maritime and Ports Authority of Fiji.

In accordance with the provisions of the MPAF Act of 1999, you are requested to make the vessel, its equipment and personnel available for inspection and provide any information requested in connection with this inspection.

Signature: \_\_\_\_\_ 

Name: **VILLAME OIOI.**

Designation :- **PORT STATE CONTROL OFFICER**  
Acting under the delegated authority of the Maritime and Ports Authority

Material 4. Notification of port state control inspection.



**FIJI POLICE FORCE**

TEL NO. 311222 Ext 369


REF. NO. 1308/99 (Report No.)

Enquiry OFFICE  
Market Police Post, Fiji.

DATE 31.10.99

TO WHOM IT MAY CONCERN

This is to certify that RYUICHI HAGITA, a crew of the Japanese Ship namely UMITAKA-MARU RYUICHI HAGITA did report at the Market Police Post in Suva that he was robbed at Usher street of \$150.00 cash (Fijian Currency) by five (5) unknown fujian youths on Saturday (30.10.99) and also his crew member who was robbed of his gold chain. Market Police Post Report No. 1308/99 dated 30.10.99 is relevant.

  
.....  
TEMESEI . EVO (PC1942)  
Duty Officer/Afternoon shift.  
(31.10.99)

Material 5. Notifying the police of the damage.