



MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL FOR WEST AND CENTRAL AFRICAN REGION

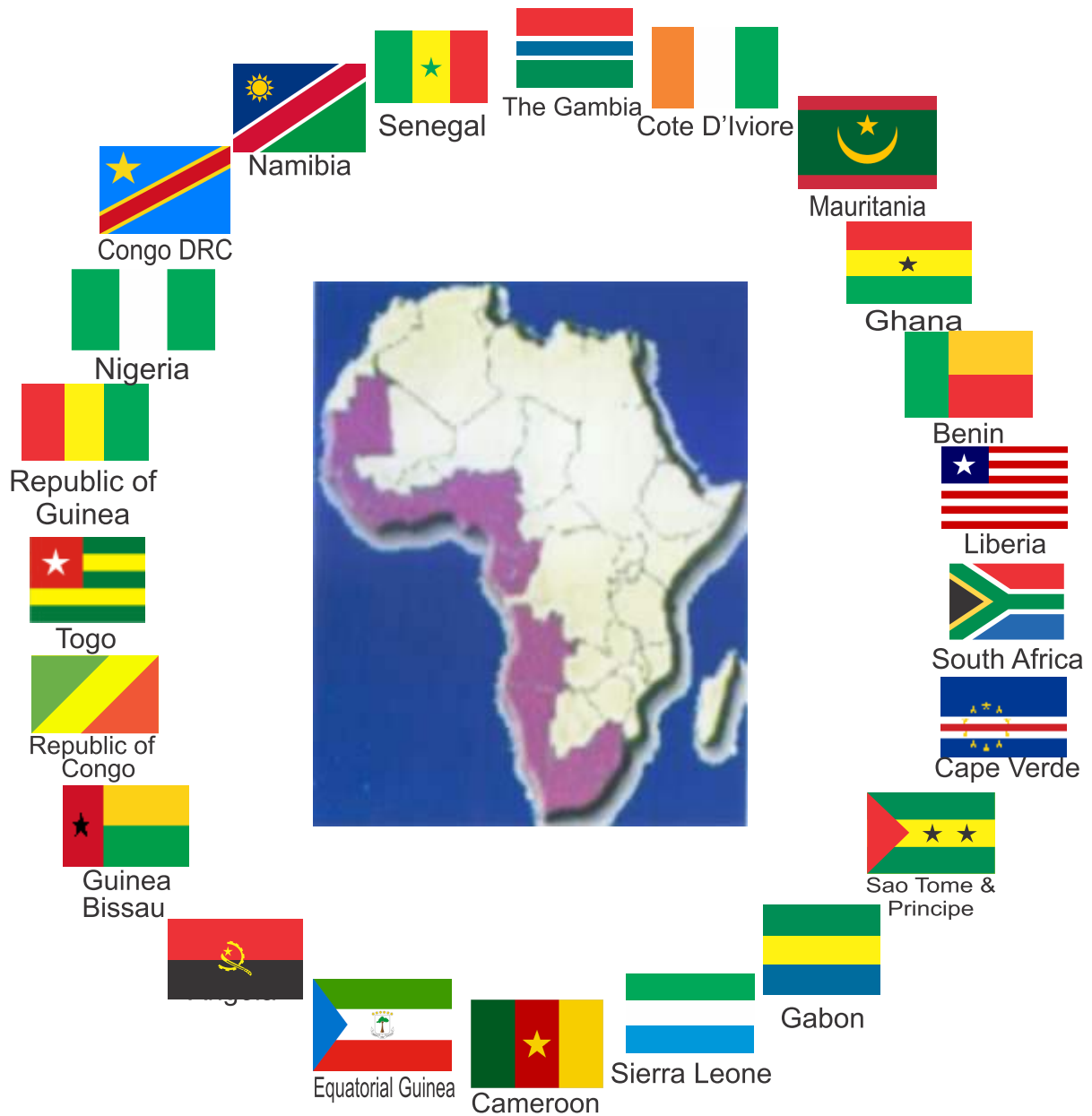


ABUJA MoU

ANNUAL REPORT
2021



Member States of Abuja MoU



Countries in the Region who are not full members: Equatorial Guinea, Congo DRC, Mauritania, Namibia

TABLE OF CONTENTS

- PREAMBLE
- COUNTRY PROFILE: REPUBLIC OF GUINEA
- PORT STATES CONTROL INSPECTION STATISTICS 2021
- RESULT OF THE CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN(CIC) ON SHIP STABILITY IN 2021
- STRUCTURE OF ABUJA MoU

PREAMBLE

Dear Stakeholders and Observers, may we respectfully present to you the 2021 Annual Report of the Memorandum of Understanding on Port State Control for West and Central African Region (Abuja MoU).

The year started with the continuing knock-on effect of the Coronavirus pandemic (COVID-19) which has ravaged the world since late 2019. However, its consequent disruption of the world shipping is still on with the world adjusting to the new NORMAL as dictated by the frequently updated and revised WHO/IMO and national Covid-protocols. With the adjustments and increased awareness of Covid-19 and a good number of seafarers and Port Officials being vaccinated, the world has seen a rise in shipping demand and port traffic with related turnovers.

Several strategic decisions were recorded at the 11th Committee Meeting of the Abuja MoU, which was successfully held in Lagos, Nigeria between 11th – 12th October 2021, as outlined in the Record of Proceedings - one of which was the confirmation of Capt. Sunday M. Umoren as the Secretary-General.

Similarly, the Abuja MoU has been at the forefront of transparency and integrity in the bid to eliminate corrupt practices and boost Stakeholders' confidence in the region, gave a time slot to the Maritime Anti-Corruption Network (MACN), at the 11th PSCC Meeting to further elucidate on the need for member States to put in place anti-corruption measures in ship inspections, noting that the IMO through its Facilitation Committee has also taken a stand against such corrupt practices by the formulation of an "Approved Guidance to Implement and Adopt Procedures Against Maritime Corruption".

The Secretariat in close liaison with the Chairman of Abuja MoU is working assiduously on the approved Workplan from the Record of proceedings of the 11th Port State Control Committee Meeting (PSCC11), and in line with the Workplan, the MoU is

nearly concluding on the ISO9001/2015 certification, aimed at ensuring the delivery of quality service to stakeholders.

The Secretariat has also introduced a Mentor/Mentee scheme aimed at knowledge transfer/sharing and support for the member States that are yet to commence full port State inspections and those with low inspection rates.

In 2021, a total number of 64,943 vessels called at the Region, with 2,605 inspected and 23 detentions recorded. The detention though higher than the preceding year remains an area for further discussion and training of PSCOs, to ensure equitable consequence management and objective inspections.

The Region also participated in the global Concentrated Inspection Campaign (CIC), a universally focused inspection on specific shipping aspects of high-frequency contraventions/default, carried out from 1st September to 30th November annually. The campaign was focused on 'Ship Stability in General' to which seven (7) Member States participated. A pre-CIC training was conducted as a refresher course for the Port State Control officers in the region. During the campaign, 384 vessels were inspected and one (1) detention was recorded.

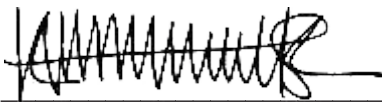
In line with IMO directives and the objectives of the Port State Control regime, the Secretariat with the support of the Honourable Chairman of Abuja MoU is unrelenting in its pursuit to rid the region of substandard and unseaworthy vessels by ensuring that vessels are manned with qualified crew, that the crew are allowed the mandatory rest hours, and for their general welfare; protection of our marine environment and compliance with the International Safety Management Code (ISM), while ensuring that vessels are safety compliant, especially with the 'IMO 2020' Sulphur cap.

The Secretariat is continuing to work on improved communication by effecting several initiatives including the signing of Data-sharing agreements between member States with Maritime Domain Awareness capabilities, in a bid to track and monitor the existence and presence of blacklisted vessels. There is also an increasing appreciation and use of the common WhatsApp group set up for the PSCOs within the region.


Furthermore, we remain committed to the training and re-training of all the strata of the maritime stakeholders in our member States. The strata include Policymakers, related Ministries, Directorate and Agencies, Maritime Organizations, Port Authorities, Port State Inspectors etc. The Secretariat has set up the training roadmaps for the PSCOs, the Port Authorities, Director Generals of MARADs and others.

Thus, this Annual Report summarizes the port State control activities in the Abuja MoU region and also the activities of the secretariat in 2021, which includes various port State control inspection statistics and trending analysis of the results of ship inspections carried out by Member States in the year under consideration.

We are thankful and appreciative of the continued support of stakeholders and observers, and once again remind stakeholders of the appeal procedure available for conflict resolution with regard to Port State Inspections.

Sign: 
Mr. Kwaku O. Asiamah
Chairman, Abuja MoU




Capt. Sunday M. Umoren
Secretary General, Abuja MoU



REPUBLIC OF GUINEA COUNTRY PROFILE

Introduction

The Republic of Guinea is a coastal State in the Abuja MoU region. It borders the Atlantic Ocean to the west, Guinea-Bissau to the northwest, Senegal to the north, Mali to the northeast, Cote d'Ivoire to the southeast, and Sierra Leone and Liberia to the south. Formerly known as French Guinea, the modern country is sometimes referred to as Guinea-Conakry after its capital Conakry, to distinguish it from other territories such as Guinea-Bissau and Equatorial Guinea. Guinea has a population of 12.4 million and an area of 245,857 square kilometres (94,926 sq mi).

Guinea Maritime Administration

The Maritime Administration of the Republic of Guinea is represented by the National Directorate of the Merchant Marine under the supervision of the Ministry of Transport.

The Merchant Marine is responsible for the drafting of National maritime laws and regulations, the ratification of Maritime Conventions of the International Maritime Organisation (IMO), and the adaptation/domestication of these Instruments into its Maritime Code.

Under the Merchant Marine is the Directorate of the Maritime Navigation Agency (ANAM), which is responsible for the application and implementation of these International Conventions and National Laws.

ANAM is a public institution with legal status, technical in its operations with financial, budgetary and management autonomy. The Ministry of Transport supervises both the Directorate of the Merchant Marine and ANAM in the implementation of State Projects and Missions within the framework of Safety and Regulation of Maritime and River/Inland water-ways Navigation.

ANAM is composed of four (4) Departments / Divisions as follows:

1. Technical Department of Lighthouses and Beacons
2. Administration and Finance Department
3. Maritime Safety and Navigation Department
4. Ports, Jetties and Waterways Department.

Domestication Status of Relevant Instruments

The Maritime Safety and Navigation Department is responsible for the implementation of the International Standards on the regulation of maritime navigation as well as the National Laws and Regulations of Guinea's Maritime Code. Port State Control Inspection of vessels calling at the major Ports of Guinea are closely monitored by the Maritime Safety Centres at Conakry and Kamsar.

Port State Control Inspectors are the duly authorised Officers in charge of such inspection activities.

The Republic of Guinea in its capacity as a Port State in the Abuja MoU region has ratified many International Maritime Conventions and has domesticated most these conventions. The applicable instruments for Port State Control Inspections are summarized in the table below:

NO	IMO INSTRUMENTS	RATIFIED		ADAPTATION	
		YES	NO	YES	NON
1	OAD LINE 66	X		X	
2	LOAD LINE PROTOCOLE88	X		X	
3	SOLAS 1974	X		X	
4	SOLAS PROTOCOLE 1974	X		X	
5	MARPOL 73/78	X		X	
6	STCW78	X		X	
7	COLREG	X		X	
8	TONNAGE	X		X	
9	ILO CONVENTION 1976	X		X	
10	CLC1969	X		X	

11	CLC PROTOCOL 1992	X		X	
12	AFS 2001		X		X
13	MLC 2006		X		
14	FAL 65	X			
15	FUND	X			X
16	CSC	X			X
17	UNCLOS 82	X		X	
18	SALVAGE	X		X	
19	OPRC 90		X		X

Guinea's Concentrated Inspection Campaign (CIC)

The Republic of Guinea as a Member State of the Memorandum of Understanding on Port State Control and as Flag State have made it a priority to implement the various programmes established by the Abuja MoU within the framework of inspections and control of vessels calling at each of the ports to ensure their safe navigability at sea. It is in this perspective, that they participated in the CIC on ship stability from 01 September to 30 November 2021. A total of 98 vessels were inspected during the CIC with 73 at the Port of Conakry and 25 at Kamsar port. No deficiencies or detentions were recorded.

Due to the strict restrictions resulting from Covid 19, Port State Inspectors at Kamsar Maritime Safety Centre were compelled to perform their duties off-site ship, hence, the low percentage recorded on inspected vessels in this regard.

Port State Control Activities

In the Republic of Guinea, Port State Control Vessel Inspections are carried out at two Conakry-based ports: Port Autonome de Conakry (P.A.C) with the following types of vessels (Minerals, General Cargo, RORO, Container, Tanker, among others); and Kamsar (Mining Port), where we receive mostly Minerals/Ore Carriers, Tankers and some General Cargo. The outcome of all these inspections is sent to the database of the Abuja MoU Information System (AMIS) on a monthly basis.

Port State Control Officers subject vessels to strict enforcement of relevant IMO instruments in accordance with Resolution A.1138(31) and the Abuja MOU PSCOs' Manual.

Port State Control Officers participate in all the necessary training to acquire the required skills to enable them to execute their duties effectively and efficiently. Every year, the Maritime Security and Navigation Department/Unit conducts audits and assessments of its Inspectors to ensure their performance, competence and compliance with Port State Control and Flag State requirements.



GUINEA PSCOS INSPECTING THE ENGINE CONTROL ROOM

Conclusion

The Republic of Guinea is one of Abuja MoU Member States which, like other member States, complies with the laid-down principles of the organisation on the harmonization and enforcement of the relevant instruments within the framework of Port State Control regime.

All Port State Control Officers have attended all Workshops and online trainings organized by the Abuja MoU with a view to enhancing their knowledge and skills on the practice and implementation of measures to be observed in the exercise of their duties as PSC Officers.



GUINEA PSCO INSPECTING THE ENGINE CYLINDER HEAD



GUINEA PSCO INSPECTING STEERING GEAR HYDRAULIC SYSTEM

PORT STATE CONTROL INSPECTION STATISTICS REPORT 2021

This presents the summary of the Port State Control Inspection Statistics Report for the year 2021, the period signifying notable easing of restrictions on movement caused by the pandemic that ravaged the world since 2019.

Inspections

In 2021 only thirteen (13) member States out of twenty-two (22) member States in the Abuja MoU region submitted PSC inspection reports, with a total number of 64,943 ship calls. These member states are:

Member States	Number of Inspections
Benin	267
Republic of Congo	258
Cote d'Ivoire	149
Gabon	221
The Gambia	26
Ghana	180
Guinea	107
Liberia	71
Nigeria	846
Senegal	229
Sierra Leone	41
South Africa	147
Togo	63

The number of Maritime Administrations that submitted PSI reports for 2021 reduced to thirteen from fourteen in the previous year. The Democratic Republic of Congo submitted its PSC inspection report in 2020 but did not submit it for 2021. The following full members are yet to submit inspection reports to Abuja MoU since attaining full membership: Angola, Cameroon, Cape Verde, and Guinea-Bissau. Sao Tome & Principe submitted only one PSCI report since attaining full membership.

In summary, 2,605 inspections were conducted and 23 of these vessels were detained for deficiencies, resulting in a 156%

increase in the number of detentions recorded in 2021, compared to 9 detentions recorded in 2020. The detention percentage per inspection of 0.88% in 2021 gives a 126% increase above the 0.39% recorded in 2020. The spread of one deficiency for every 2.5 inspections in 2020 decreased to 2.1 inspections per deficiency in 2021. The region recorded an 11.5% increase in inspections from 2,337 in 2020 to 2,605 in 2021. Therefore, the regional inspections percentage per ship calls are 4.48% and 4.01% in 2020 and 2021 respectively.

Inspections Per Ship Types

Twenty-three (23) ship types were inspected in the year under review. The top eight most inspected ship types conclude:

- Bulk Carriers 1115 (42.8%),
- Container Ships 435 (16.7%),
- General Cargo/Multipurpose Vessels 278 (10.7%),
- Oil Tankers 211 (8.1%),
- Refrigerated Cargo Vessels 164 (6.3%),
- Combination Carrier 110 (4.2%),
- Ro-Ro Cargo 77 (2.95%) and;
- Chemical Tankers 47 (1.8%)



PSCO INSPECTING THE RUDDER STOCK CASING IN THE STEERING GEAR ROOM

The 15% commitment of inspection expected in the region is 9,741.45 of the total ship calls of 64,943. No member States achieved the inspection commitment/performance target per ship calls in 2021. Six (6) member States that recorded an actual numerical increase in PSC inspections over the previous year were: Benin (191 to 267), Ghana (156 to 180), Liberia (21 to 71), Nigeria (634 to 846), Senegal (202 to 229), and Sierra Leone (6 to 41).

Overall, the performance percentage inspection by Member States for the year 2021 is 4.01%, which is far below the target of 15% for the region, and as against the year 2020, which was 4.48%. However, there is a remarkable improvement in the number of inspections carried out in the region despite the reduced number of States (13) that did submit PSC inspections.

Deficiencies and Detentions

A total of 1,274 deficiencies were recorded in 2021 which is higher than the 973 recorded in 2020. Correspondingly, the total number of 272 inspections with deficiencies is higher than the 252 figures for 2020. The percentage of inspections with deficiencies of 10.4% in 2021 is a 3.7% decrease below the 2020 figures of 10.8%. The analysis of this result shows an upward trend in the number of inspections with deficiencies detected and detentions recorded, despite the number of States who submitted reports for 2021. Concerning the categories of deficiencies, the most deficiencies were recorded on:

- Ship's certificates and documents 169 (13.27%);
- Living and Working conditions 152 (11.93%);
- Fire safety 138 (10.83%);
- Structural conditions 137 (10.75%);
- Propulsion and Auxiliary Machinery 124 (9.73%);
- Safety of Navigation 106 (8.32%);
- Life-saving appliances 68 (5.34%);
- Emergency Systems 65 (5.1%)

It is noteworthy that one deficiency out of every eight deficiencies recorded was related to Ships' certificates and documents, which is 13.27% of all deficiencies recorded. Under SOLAS the topmost defective item recorded is Fire Safety (10.83%) followed by Structural Conditions (10.75%), Propulsion and Auxiliary Machinery (9.73%), Safety of Navigation (8.32%), and Life-Saving Appliances (5.32%). A total of 99 (7.8%) deficiencies were recorded under MARPOL with the top three being – Annex I 45(3.53%), Annex IV 34(2.67%) and Annex VI 12 (0.94%).

A total of 272 of the inspections conducted generated 1,274 deficiencies. The most notable deficiencies were related to:

- Ship's certificates and documents 13.27%;
- SOLAS Convention 57.1%;
- MARPOL Convention 7.8%;
- STCW Convention 2.2%;
- Load Line Convention 2.75%;
- ILO (MLC, 2006) 12.9%.

Against the backdrop of the relevant instruments for the Abuja MoU PSC regime, SOLAS related deficiencies still rank the highest with 57.1% of all deficiencies recorded. The total number of detentions



PSCO INSPECTING THE HYDROSTATIC RELEASE UNIT ATTACHED TO THE LIFE RAFT

increased to twenty-three (23) from the 2020 figures of 9. The detentions recorded were: 39.1% for General Cargo/ Multipurpose; 17.4% for Bulk Carrier; 8.7% for Oil Tanker; 4.3% for 13.0% for Container ship; and 4.3% each for Refrigerated cargo ship, Special purpose Ship, Offshore Supply, Chemical Tanker and Tugboat.

Inspection Reports and AMIS Database

Eleven States - Benin, Congo, Cote d'Ivoire, Gambia, Ghana, Guinea, Liberia, Nigeria, Senegal, Sierra Leone and South Africa uploaded PSC inspection reports directly into

the AMIS database. One of the challenges in the Abuja MoU region is the uploading of PSC inspections immediately after the PSC Officers have visited the vessels. Considering that one of the purposes of the AMIS database is to assist PSCOs conduct an initial online search on the visiting ships, Member States are encouraged to input inspection results directly into the AMIS database immediately after an inspection is completed.



PICTURES OF DEFICIENCIES IDENTIFIED

STATISTICS FOR 2021 PORT STATE CONTROL INSPECTIONS

TABLE 1: Inspection Data by Authority
TABLEAU 1: Données d'Inspection par Autorités

Authority	No. of Inspections	No. of Detailed Inspections	No. of Inspections with Deficiencies	No. of deficiencies	Percentage of Inspections with Deficiencies	No. of detentions	Detention percentage
Benin	267						
Republic of Congo	258						
Cote d'Ivoire	149						
Gabon	221						
Gambia	26		2	9	7.69		
Ghana	180	5	107	606	59.44	5	2.78
Guinea	107						
Liberia	71	1	4	18	5.63	1	1.41
Nigeria	846	7	104	408	12.29	7	0.83
Senegal	229	6	19	101	8.3	6	2.62
Sierra Leone	41		4	9	9.76		
South Africa	147	4	32	123	21.77	4	2.72
Togo	63						
TOTAL	2605	23	272	1274	10.44	23	0.88

CHART 1: Percentage of Inspections by Member States with Commitment in 2021.

Diagramme 1: Pourcentage d'inspections effectuées par les États membres par rapport à l'objectif de performance d'inspection fixé en 2021.

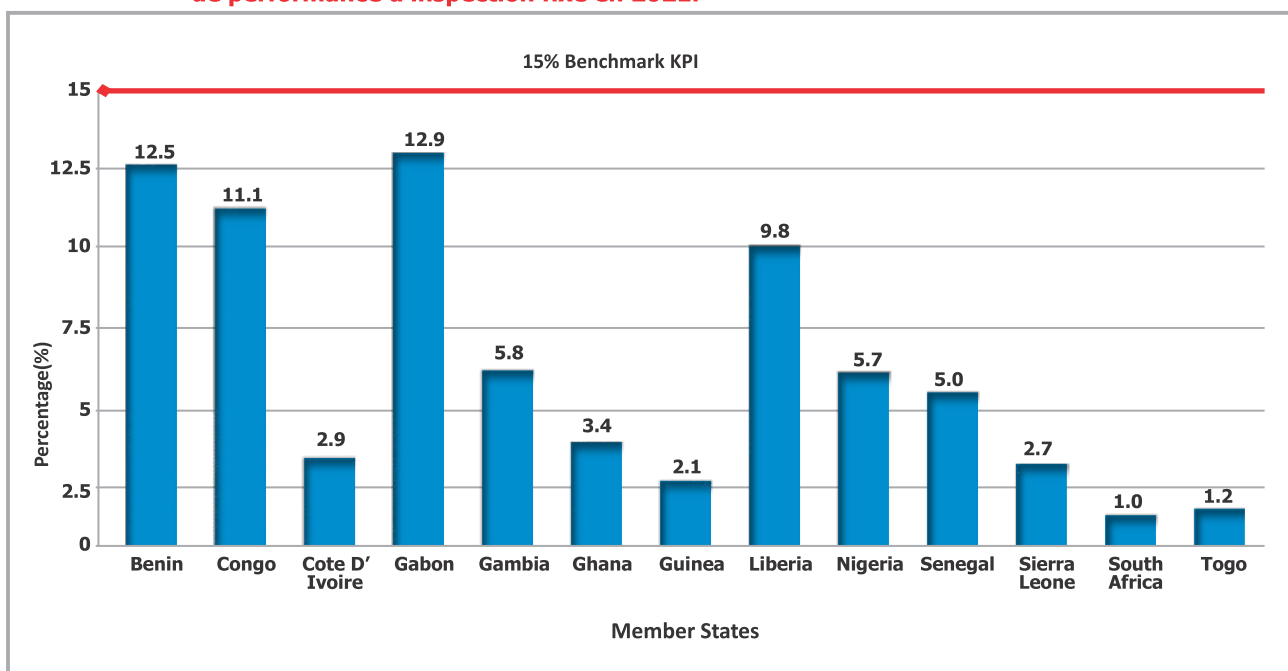


CHART 2: Ratio of Total Inspections

Diagramme 2: Ratio d'Inspections Total

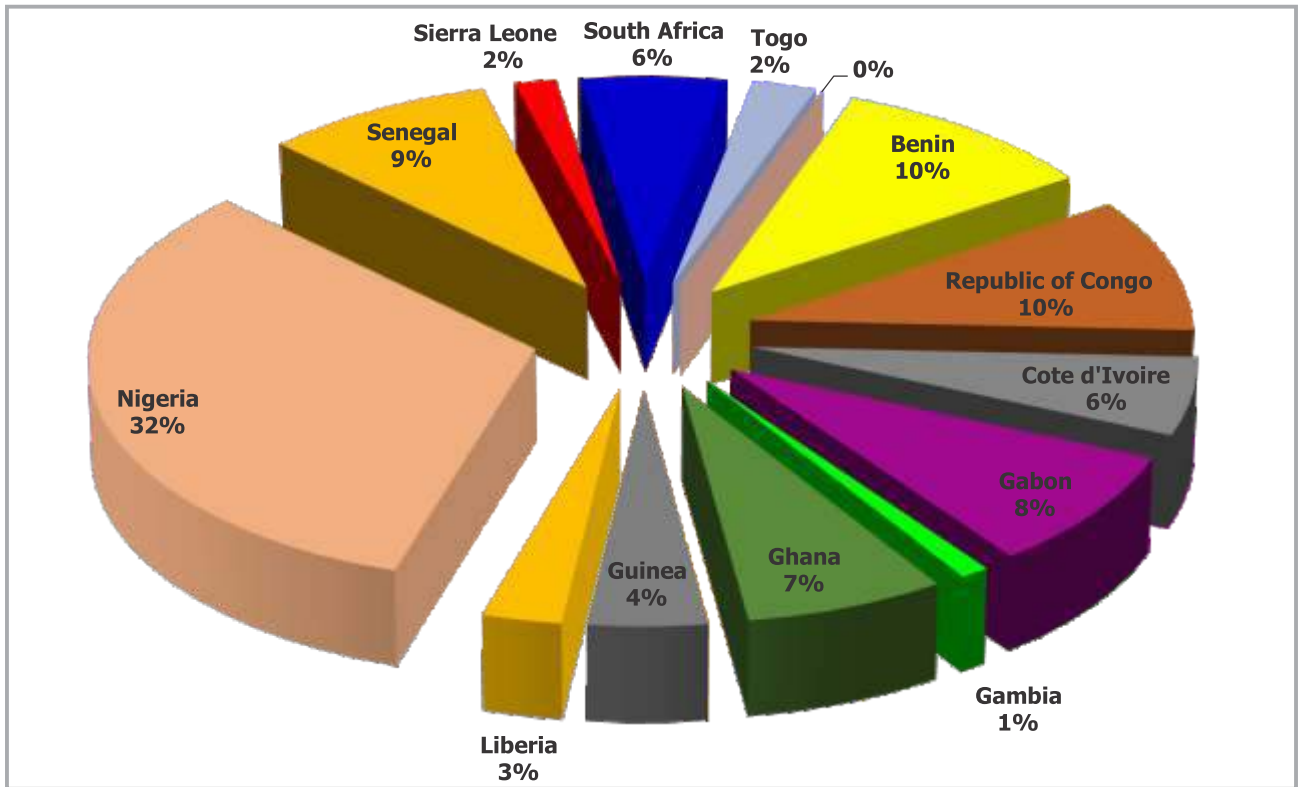


CHART 3: Ratio of Inspections with Deficiencies

Diagramme 3: Ratio d' Inspections avec Défectuosités

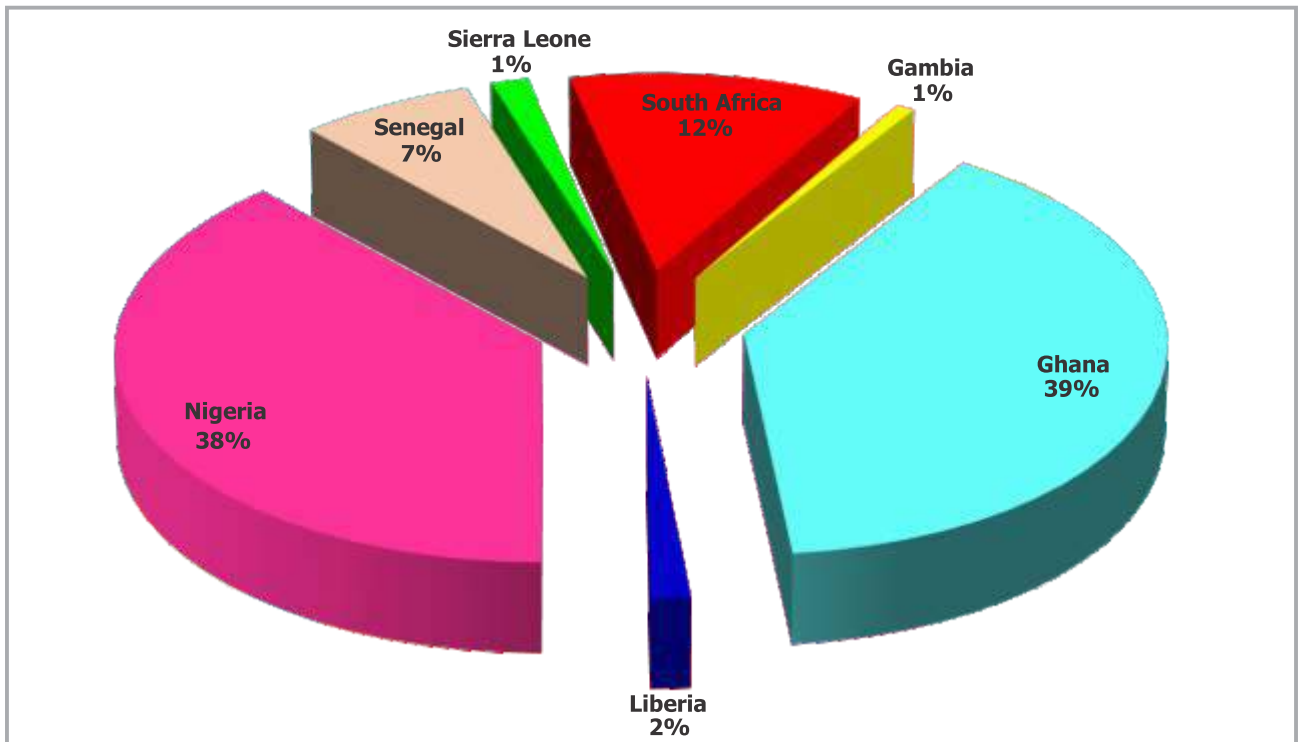


CHART 4: Total Inspections, Deficiencies and Detentions

Diagramme 4: Inspections totales, Défectuosités et Immobilisation

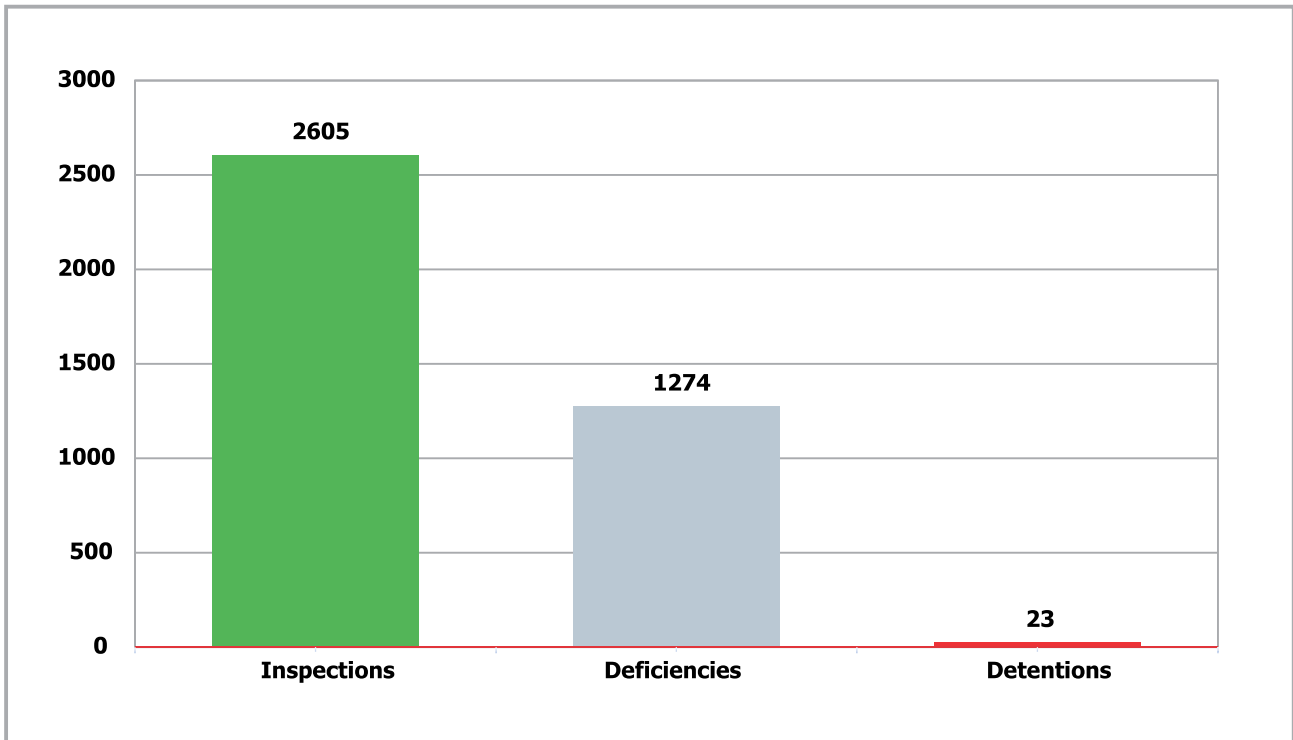


CHART 5: Total Inspections and number of Inspections with deficiencies

Diagramme 5: Nombre des Inspections et Nombre d'Inspections avec Défectuosités

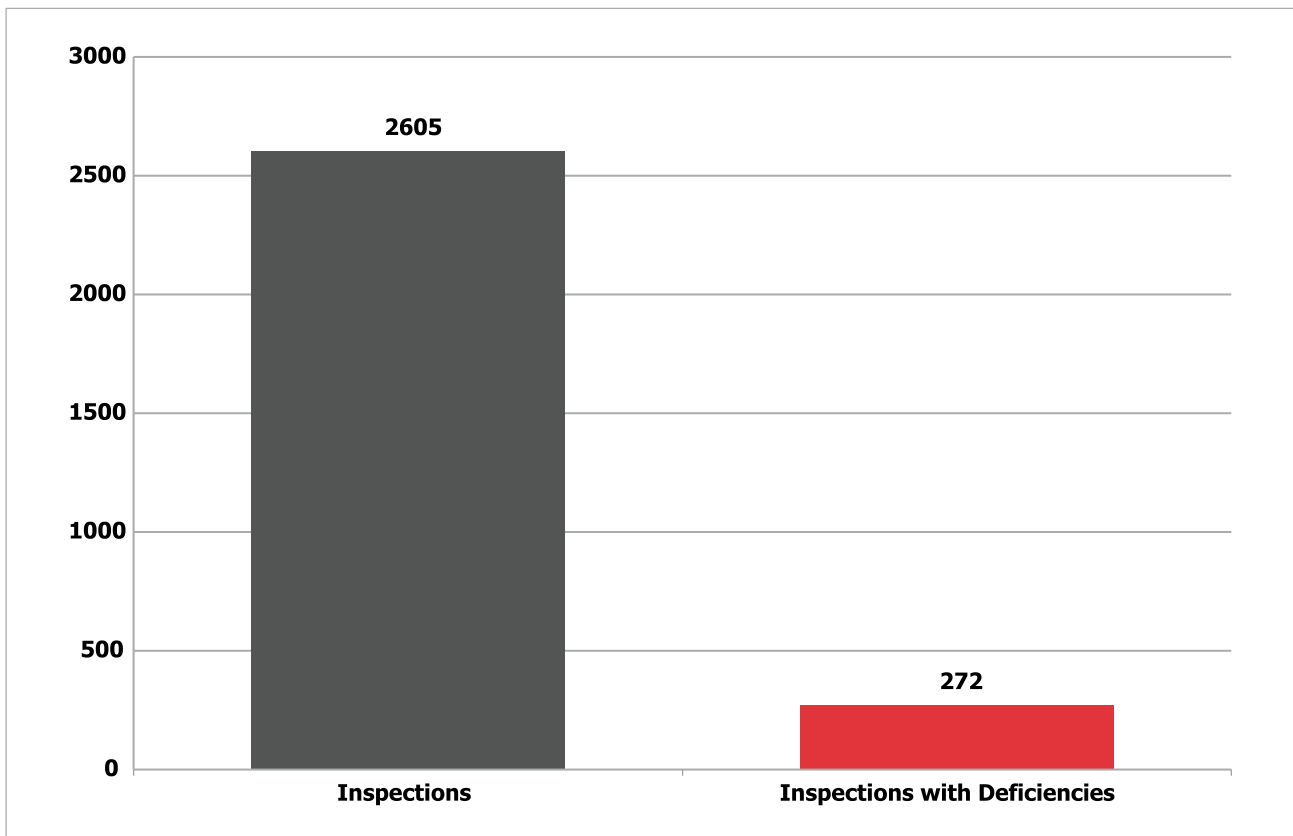


CHART 6: Number of Inspections with Detention Percentage

Diagramme 6: Nombre d' Inspections avec Pourcentage d'Immobilisation

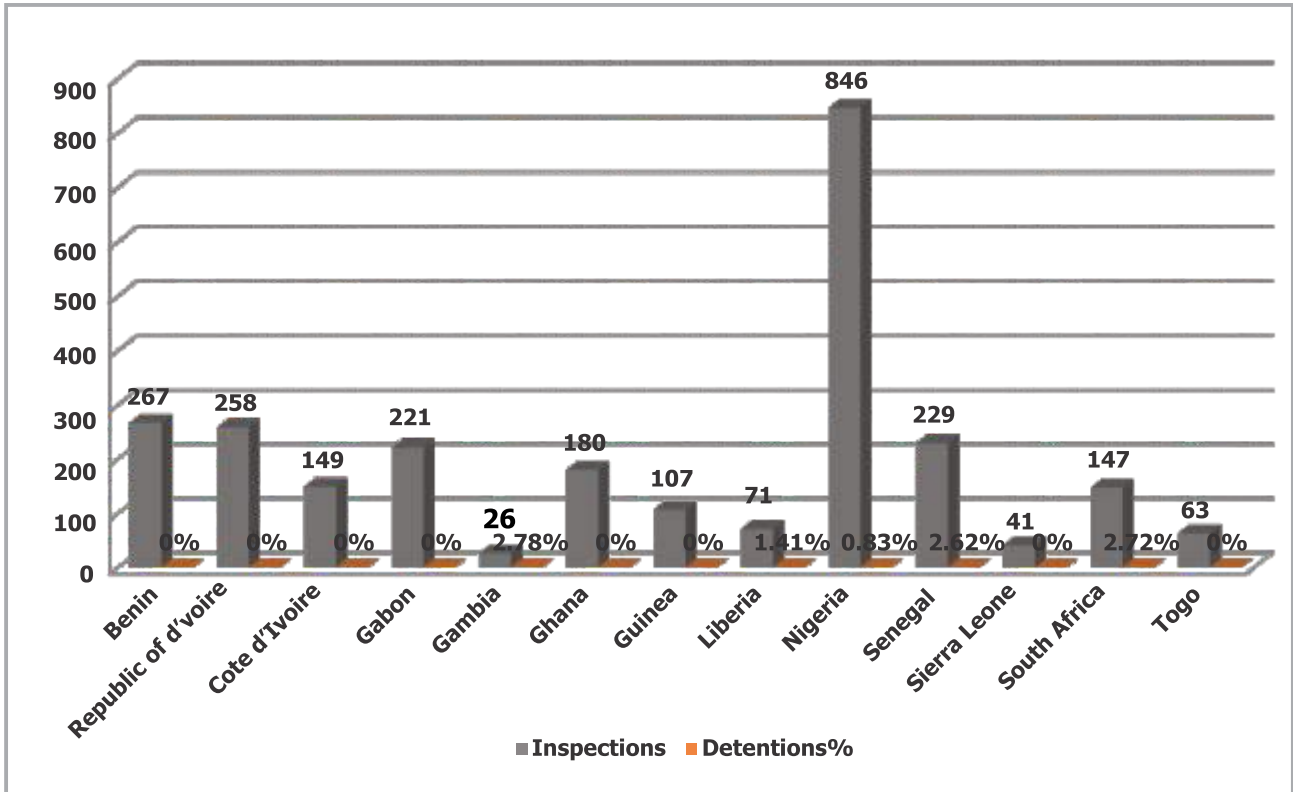


CHART 7: Percentage of Detentions (Detentions as percentage of Total Inspections)

Diagramme 7: Pourcentage et d'Immobilisation (Immobilisations en pourcentage du nombre total d'inspections)

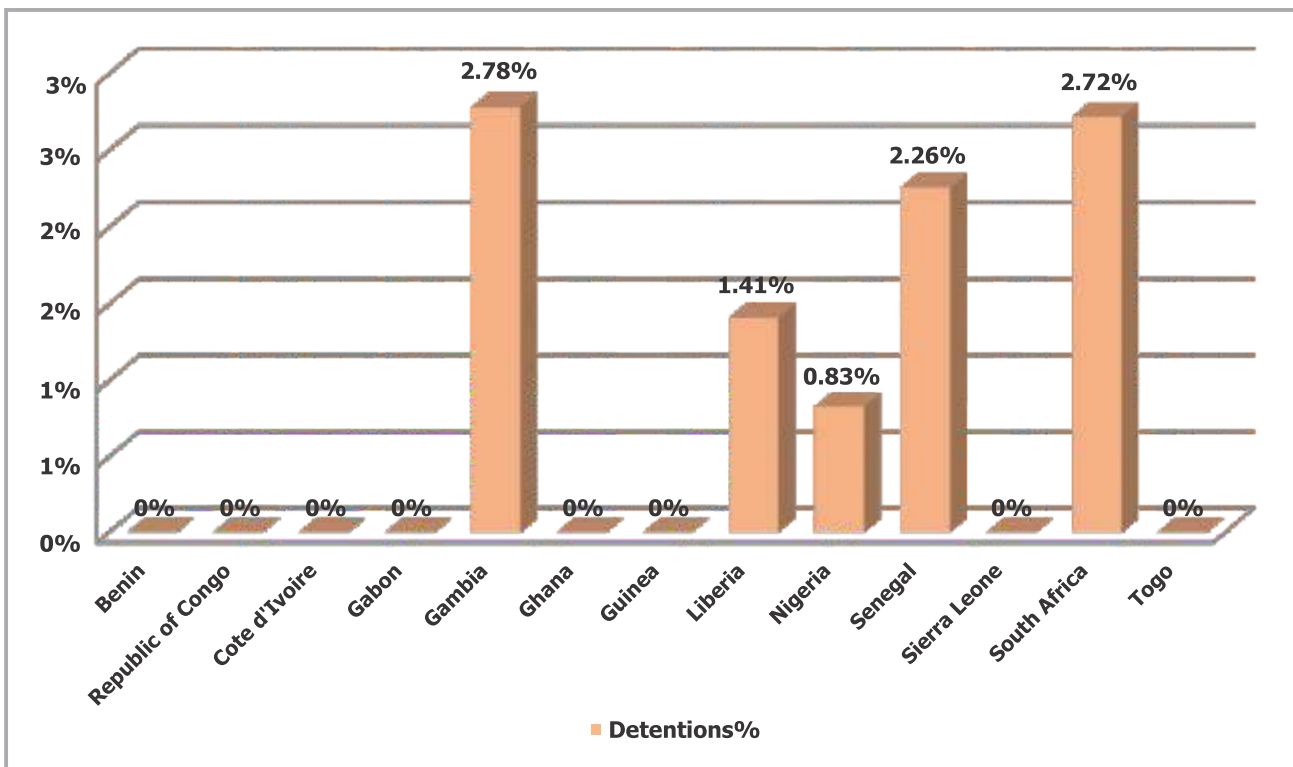


TABLE 2: Inspection Data by Flag						
TABLEAU 2: Données d'Inspection par pavillon						
Ship flag	No. of Inspections	No. of Inspections with Deficiencies	No. of Deficiencies	Percentage of Inspections with Deficiencies	No. of Detentions	Detention Percentage
Algeria	1					
Antigua and Barbuda	50	1	2		1	0.97
Bahamas	103	13	56	12.62	1	3.7
Barbados	27	2	4	7.41		
Belgium	12					
Belize	15	2	2	13.33		
Bermuda (GB)	1					
Bolivia	1	1	2	100		
Brazil	1					
Cameroon	8	4	36	50	1	12.5
Canada	1					
Cayman Islands (GB)	14					
China	17					
Comoros	3	3	35	100	1	33.33
Cook Islands	4					
Croatia	3					
Curacao	12	3	17	25		
Cyprus	68	7	16	10.29		
Denmark	37	3	8	8.11		
Dominica	3	2	14	66.67		
Equatorial Guinea	1					
Faroe Islands	3					
Finland	1	1	3	100		
France	12	4	10	33.33		
Georgia	1					
Germany	9	2	10	22.22		
Ghana	2	2	17	100	1	50
Gibraltar (GB)	10	2	5	20		
Greece	51	1	1	1.96	1	1.96
Guinea-Bissau	2	2	10	100		
Guyana	2	2	17	100		
Honduras	1	1	5			
Hong Kong, China	194	20	80	10.31	1	0.52
Isle of Man (GB)	12	3	14	25		
Italy	47	3	9	6.38		
Jamaica	2					
Japan	1					
Korea, Republic of	2	1	1	50		
Kuwait	1					
Lao People's Democratic Republic	2					
Lebanon	1					
Liberia	467	40	150	8.57	1	0.21
Lithuania	4					
Luxembourg	2					

2021 ABUJA MoU ANNUAL REPORT

Malaysia	1	1	1	100		
Malta	191	18	80	9.42	3	1.57
Marshall Islands	476	36	165	7.56	1	0.21
Mauritius	1	1	1	100		
Moldova, Republic of	8	1	11	12.5		
Mongolia	1	1	9	100		
Montenegro	2					
Netherlands	23	4	17	17.39	1	4.35
Nigeria	3	3	34	100	1	33.33
Norway	19	2	6	10.53		
Pakistan	2					
Palau	6	2	5	33.33		
Panama	368	47	223	12.77	5	1.36
Paraguay	1					
Philippines	6					
Portugal	47	1	4	2.13		
Qatar	3					
Russian Federation	12	4	14	33.33		
Saint Kitts and Nevis	2					
Saint Vincent and the Grenadines	16					
Saudi Arabia	1					
Singapore	143	10	57	6.99	0	0.7
Spain	1					
Sweden	2					
Switzerland	5	1	4	20		
Thailand	8	1	2	12.5		
Togo	11	7	91	63.64	3	27.27
Turkey	7					
Tuvalu	5	3	4	60		
United Arab Emirates	1	1	13	100		
United Kingdom	5					
Vanuatu	12	3	9	25		
Vietnam	5					
TOTAL	2605	272	1274	10.44	23	0.88

CHART 8: Flag State Performance Showing Inspections, Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies

Diagramme 8: Performance des Etats Pavillons montrant les Inspections, Inspections avec Défectuosités et nombre de Défectuosités

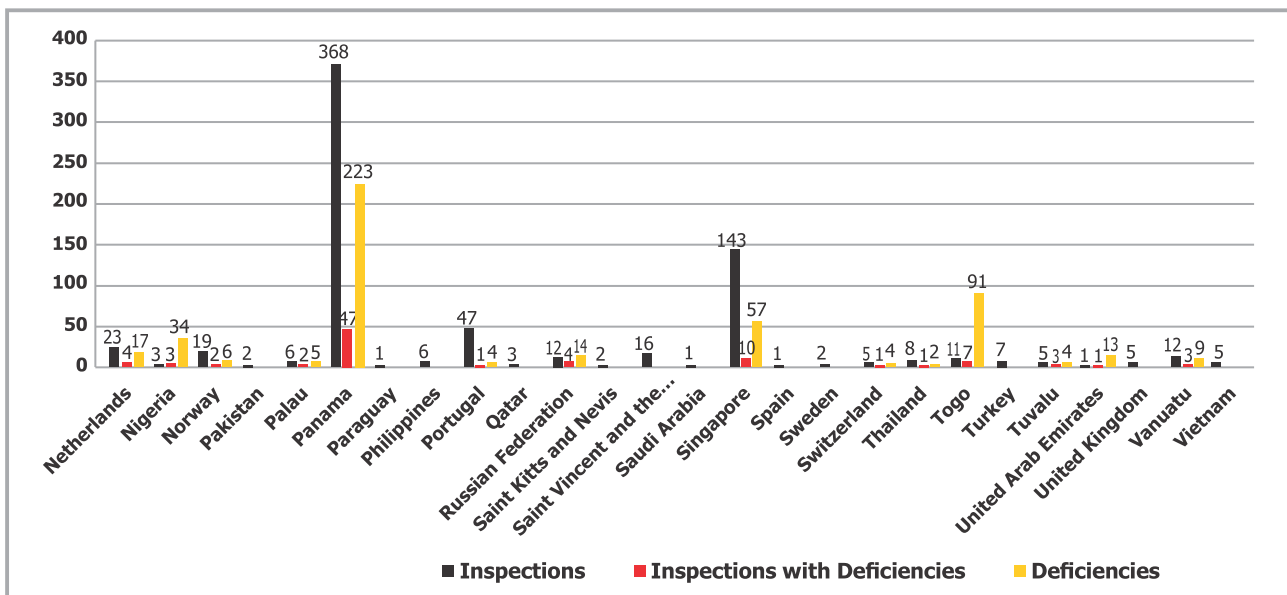
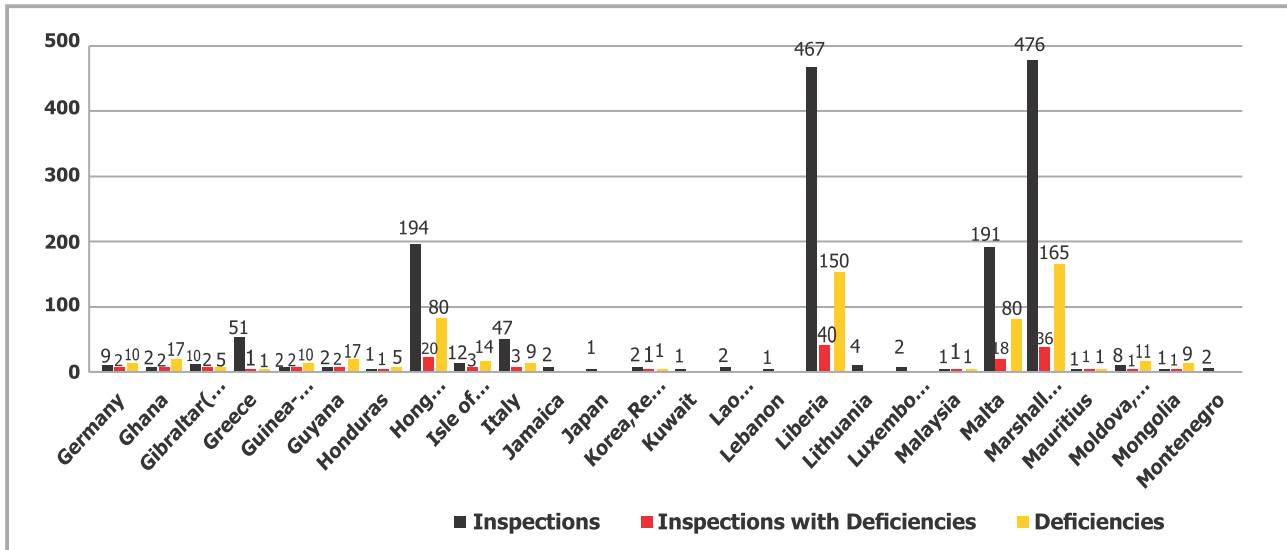
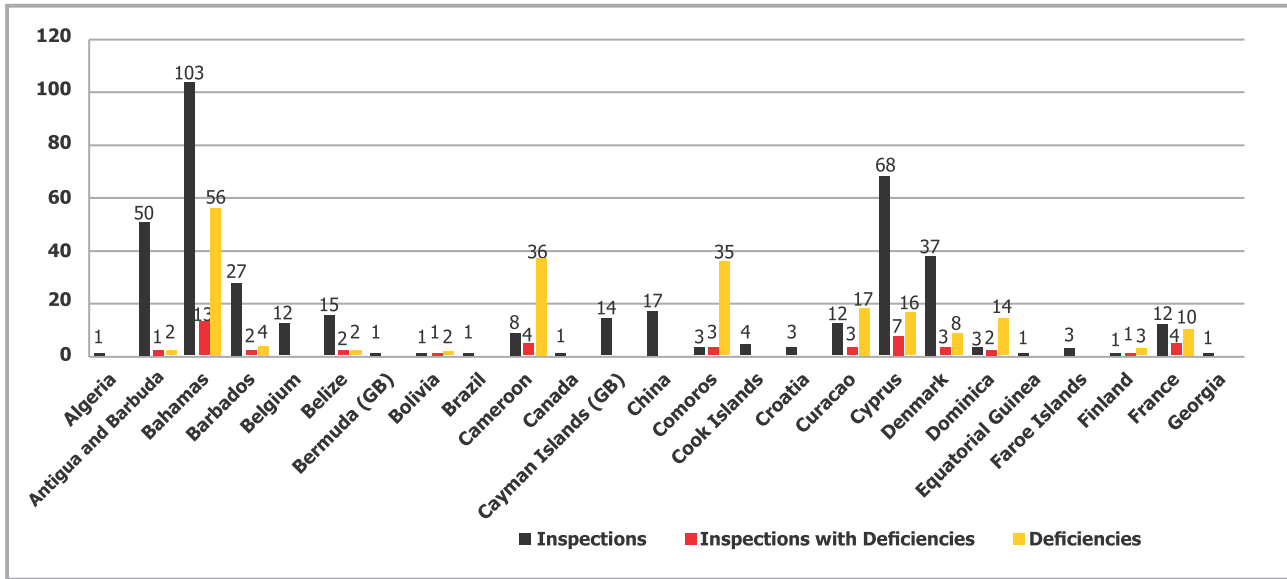
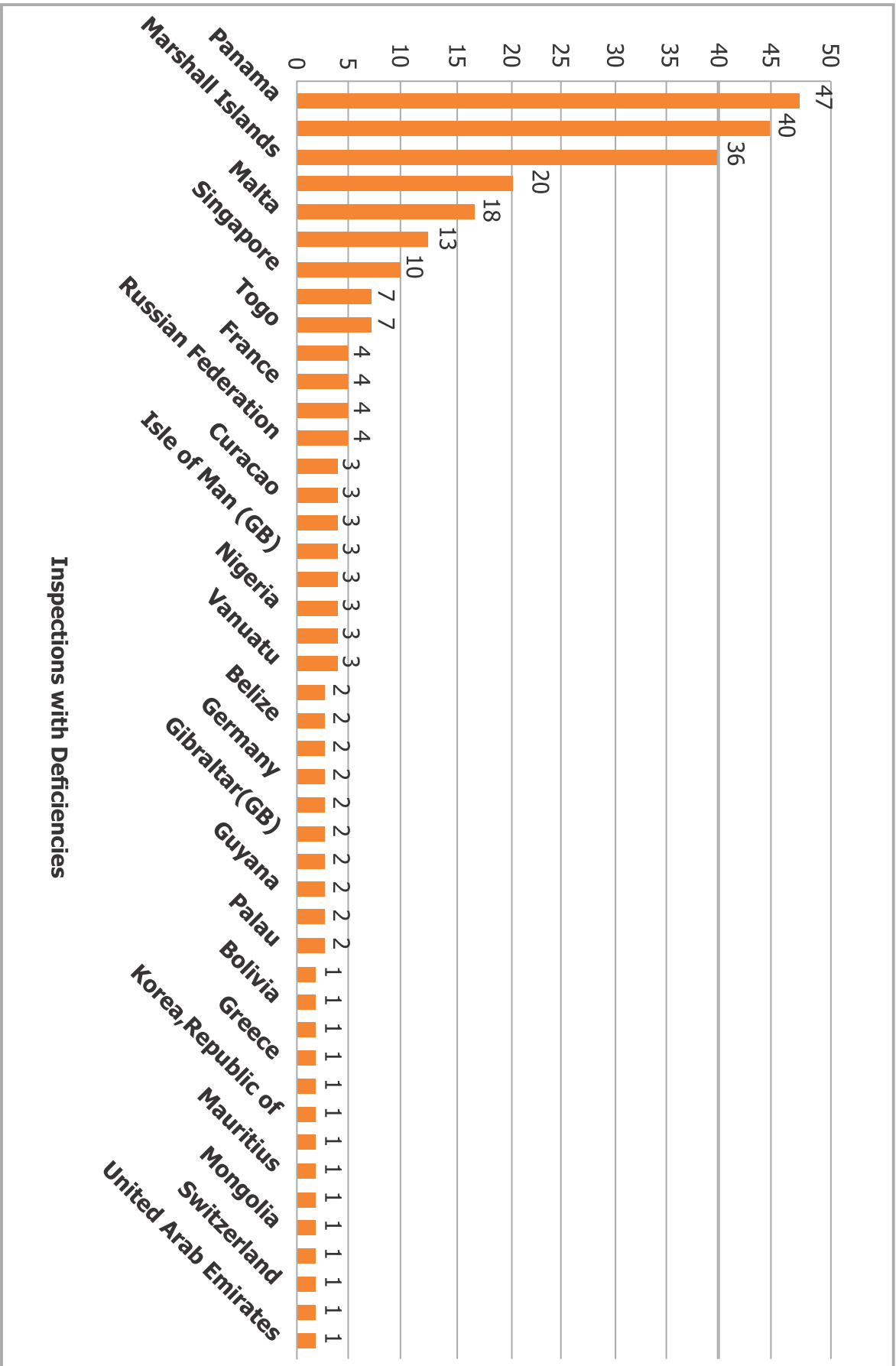


CHART 9: Inspections with Deficiencies by Flag
Diagramme 9: Inspections avec Défectuosités par Pavillon



Inspections with Deficiencies

TABLE 3: Inspection Data by Ship Type						
TABLEAU 3: Données d'Inspection par Type de Navire						
Ship Type	No. of Inspections	No. of Inspections with Deficiencies	No. of Deficiencies	Percentage of Inspections with Deficiencies	No. of Detentions	Detention percentage
Bulk carrier	1115	102	453	9.15	4	0.36
Combination carrier	110	6	9	5.45		
Container	435	46	184	10.57	3	0.69
Chemical tanker	47	7	22	14.89	1	2.13
Fish factory	2					
Gas carrier	19	2	5	10.53		
G.cargo/multipurpose	278	44	260	15.83	9	3.24
Heavy Load	2					
Livestock carrier	2	1	5	50		
Offshore supply	36	10	51	27.78	1	2.78
Oil tanker	211	13	102	6.16	2	0.95
OILCHEM	54	4	15	7.41		
Oil tanker/Gas carrier (OILGAS)	1					
Gas Carrier/NLS tanker (GASNLS)	7	1	5	14.29		
Passenger Ship	3	1	7	33.33		
Refrigerated cargo	164	20	91	2.2	1	0.61
Ro-Ro cargo	77	4	13	5.19		
Ro-Ro passenger ship	2					
Special purpose ship	8	6	25	75	1	12.5
Tugboat	7	3	17	42.86	1	14.29
Vehicle carrier	13	2	10	15.38		
Woodchip carrier	1					
Other special Activities	11					
TOTAL	605	272	1274	10.44	23	0.88

CHART 10: Ratio of Inspections with Deficiencies by Ship Type

Diagramme 10: Ratio des Inspections avec Défectuosités par type de Navire

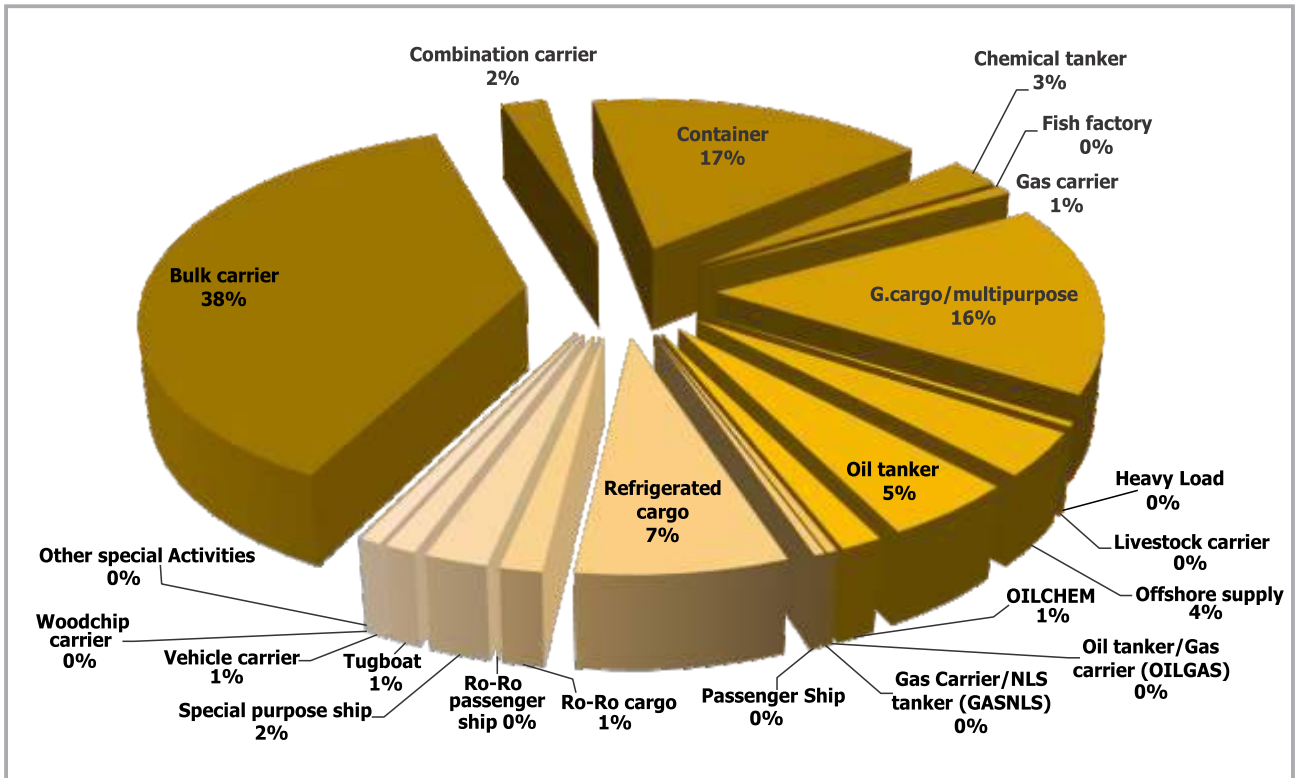


CHART 11: Number of individual Ships with Deficiencies Detected by Vessel Type
Diagramme 11: Nombre de Navires Individuels avec Défectuosités Détectées par type de navire

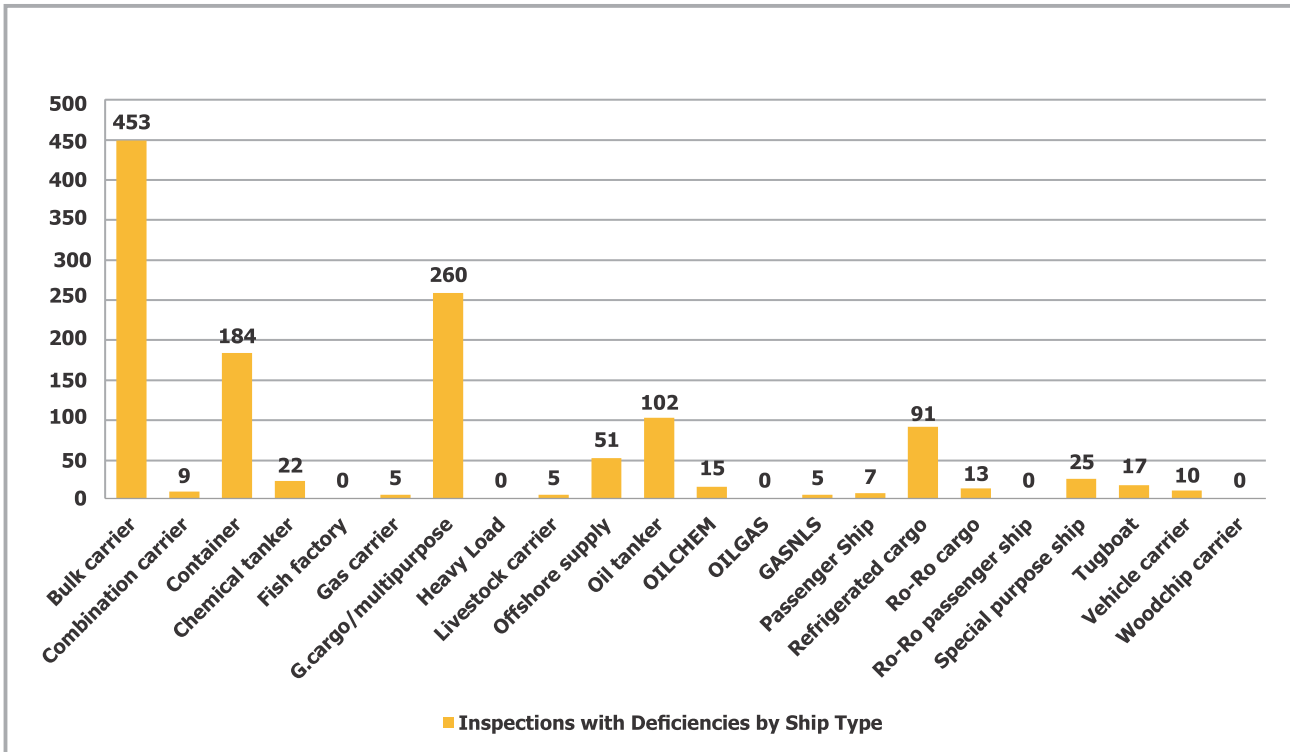


CHART 12: Number of Deficiencies per Inspection
Diagramme 12: Nombre de Défectuosités par Inspection

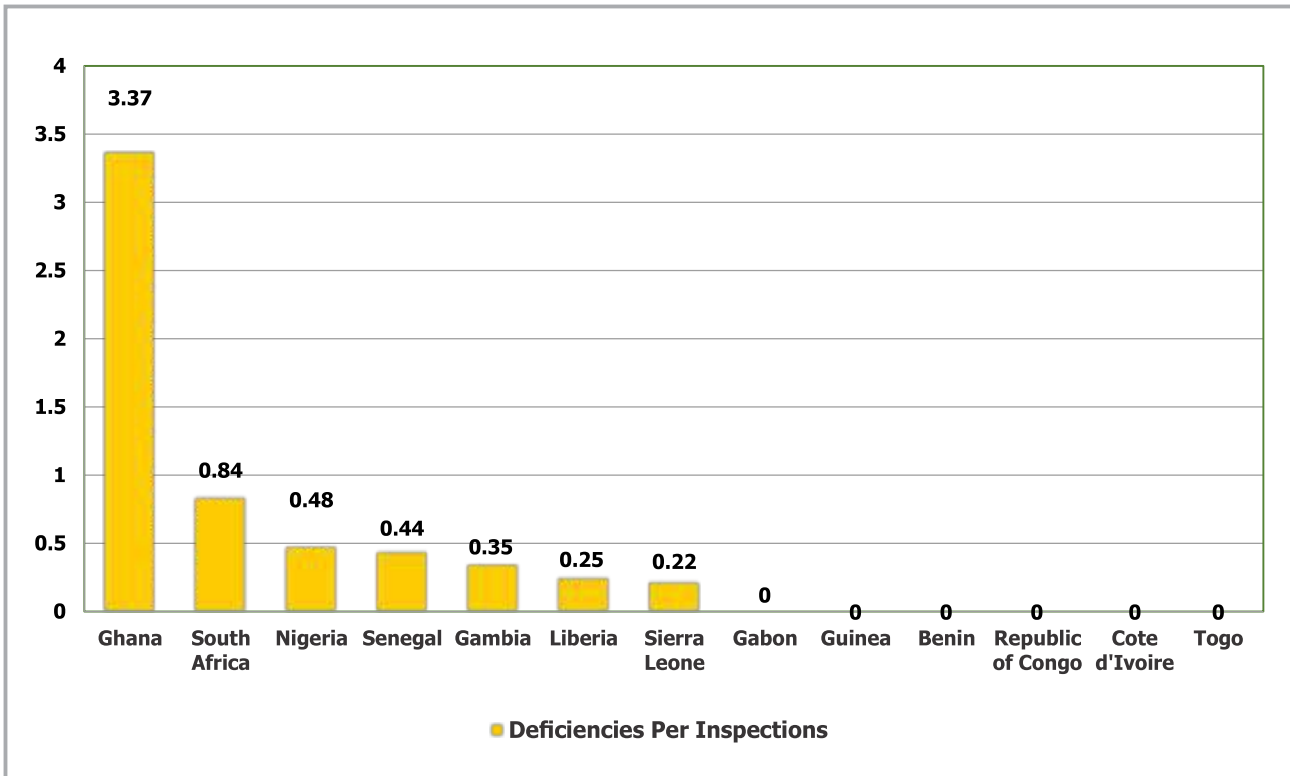


CHART 13: Performance by Ship Type Showing Inspections, Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies
 Diagramme 13: Performance par Type de Navire montrant les Inspections, Inspections avec Défectuosités et Nombre de Défectuosités

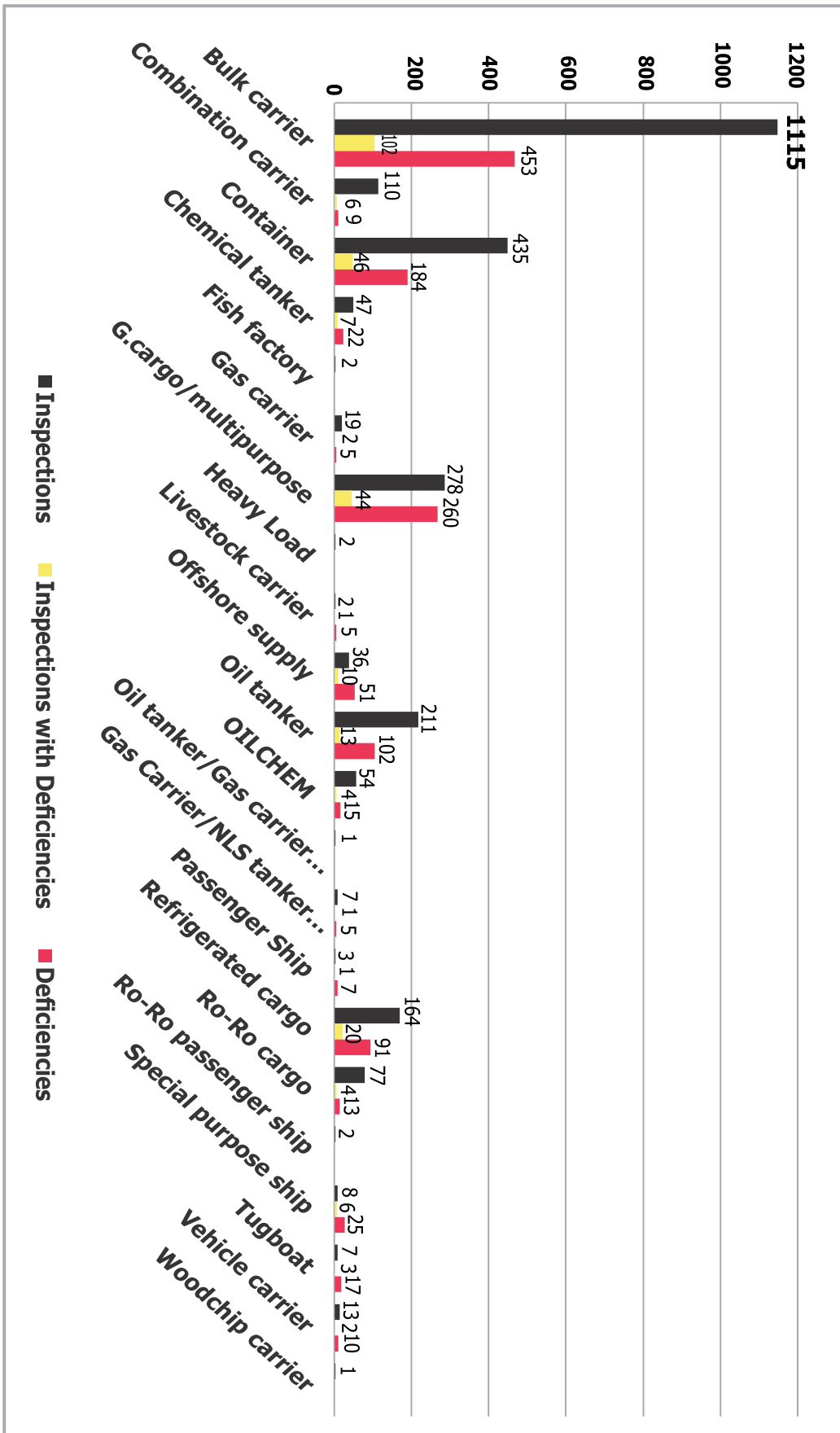


CHART 14: Performance by Ship Type Showing Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies
Diagramme 14: Performance par Navire montrant Inspections avec Défectuosités et Nombre de Défectuosités

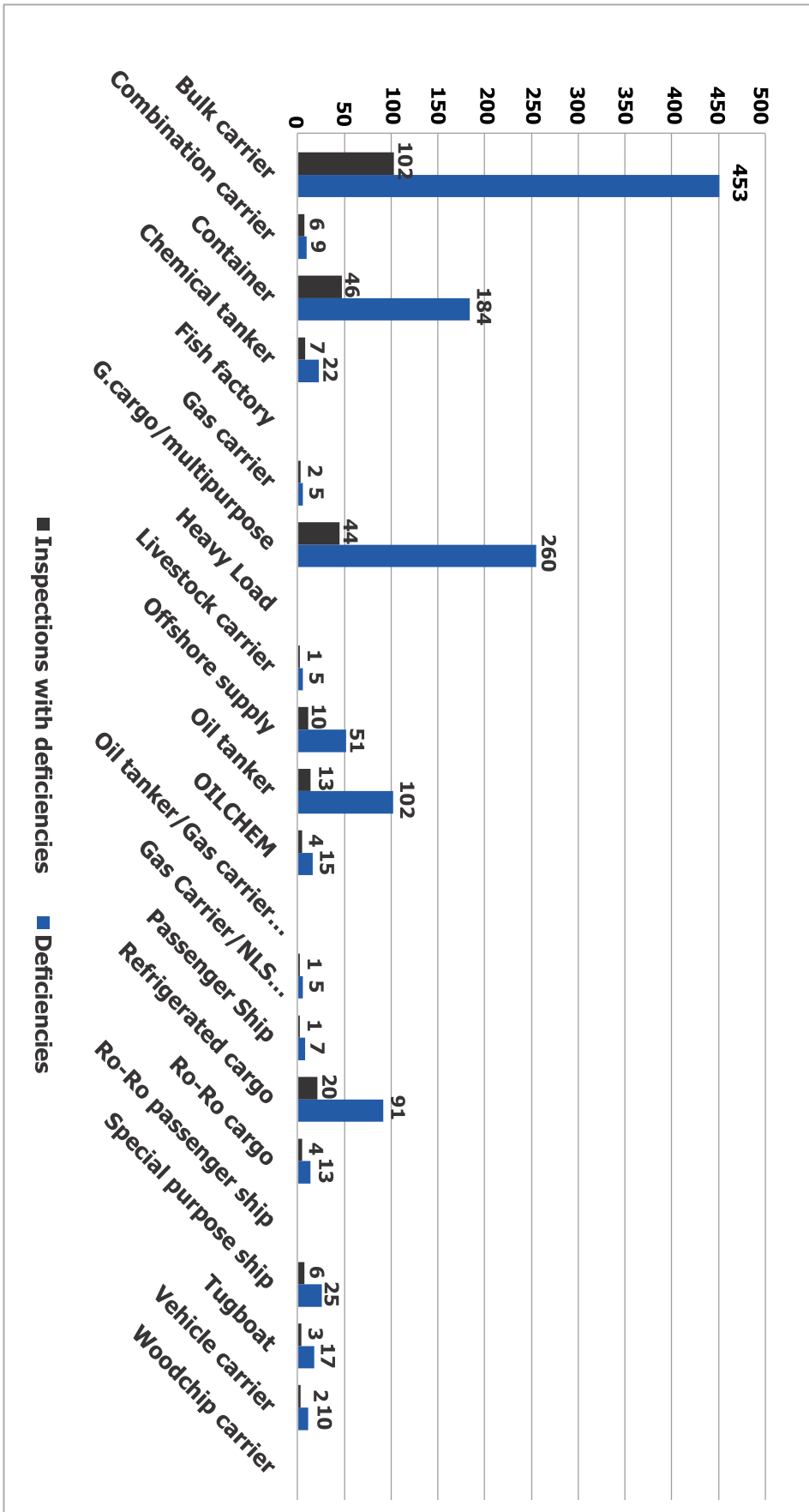


TABLE 4: Inspection Data per Category of Deficiency			
TABLEAU 4: Données d' Inspection par Catégorie de Défectuosités			
Category of Deficiency		Number of Deficiency	Percentage of Total Deficiencies
Ship's certificates and documents		169	13.27
SOLAS	Structural Conditions	137	10.75
	Emergency Systems	65	5.1
	Radio Communications	34	2.67
	Fire safety	138	10.83
	Alarms	15	1.18
	Cargo Operation including equipment	7	0.55
	Safety of Navigation	106	8.32
	Life saving appliances	68	5.34
	Propulsion and auxiliary machinery	124	9.73
	ISM	25	1.96
	ISPS	8	0.63
MARPOLS	Annex I	45	3.53
	Annex II	1	0.08
	Annex III	4	0.31
	Annex IV	34	2.67
	Annex V	3	0.24
	Annex VI	12	0.94
STCW	Certificate and Documentation - Crew Certificates	28	2.2
Load Lines	Water/Weather tight conditions	35	2.75
ILO-MLC 2006	Living and Working Conditions	152	11.93
	Labour Conditions-Conditions of employment	2	0.16
	Labour Conditions-Accommodation, recreational facilities, food and catering	9	0.71
	Labour Conditions-Health protection, medical care, social security	1	0.08
Other		52	4.08

TABLE 5: INSPECTION DATA BY CLASSIFICATION SOCIETY						
Tableau 5: Donnees d'Inspection par Société de Classification						
Classification	Class Code	No. of Inspections	No. of Inspections with	No. of Deficiencies	No. of Detentions	Detention Percentage
American Bureau of Shipping	ABS	288	21	87	3	1.04
Alpha Register of Shipping	ABS	1	1	11		
Bureau Veritas	BV	432	46	198	7	1.62
Cyprus Bureau of Shipping		1				
CR Classification Society (CCRS)		1				
China Classification Society	CCS	101	7	24		
Croatian Register of Shipping		3				
Det Norske Veritas	DNV	76	15	66	2	2.63
DNV GL AS		434	39	140	2	0.46
Dromon Bureau of Shipping		7	2	41	1	14.29
Germanischer Lloyd	GL	9				
Honduras Bureau of Shipping		1	1	4		
Honduras Maritime Inspection Inc.		1	1	5		
International Naval Surveys Bureau	INSB	11	5	33		
Indian Register of Shipping		13	3	10		
International Register of Shipping		10	4	31	1	10
Korean Register	KR	74	5	18		
Lloyd's Register	LR	354	40	174		
Macosnar Corporation		1	1	5		
Nippon KaijiKyokai	NKK	570	47	207	3	0.53
No Class		11	6	66	1	9.09
Overseas Marine Certification Sevices		1				
Panama Shipping Registrar Inc.		3				
Phoenix Register of Shipping	PRS	1				
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	PRS	11	1	3		
Registro Italiano Navale	RINA	136	10	28		
Naval, S. ARegistro Internacional		1				
Russian Maritime Register of Shipping Singclass	RMRS	37	7	24		
International		1	1	9		
Universal Shipping Bureau Inc.	USB	1				
Vietnam Register of Shipping	VRS	2	1	5		
Other		12	8	85	3	25
TOTAL		2605	272	1274	23	0.88

CHART 15: Inspections with Deficiencies and Total Inspections by Classification Society

Diagramme 15: Inspections avec Défectuosités et Inspection Totale par Société de Classification

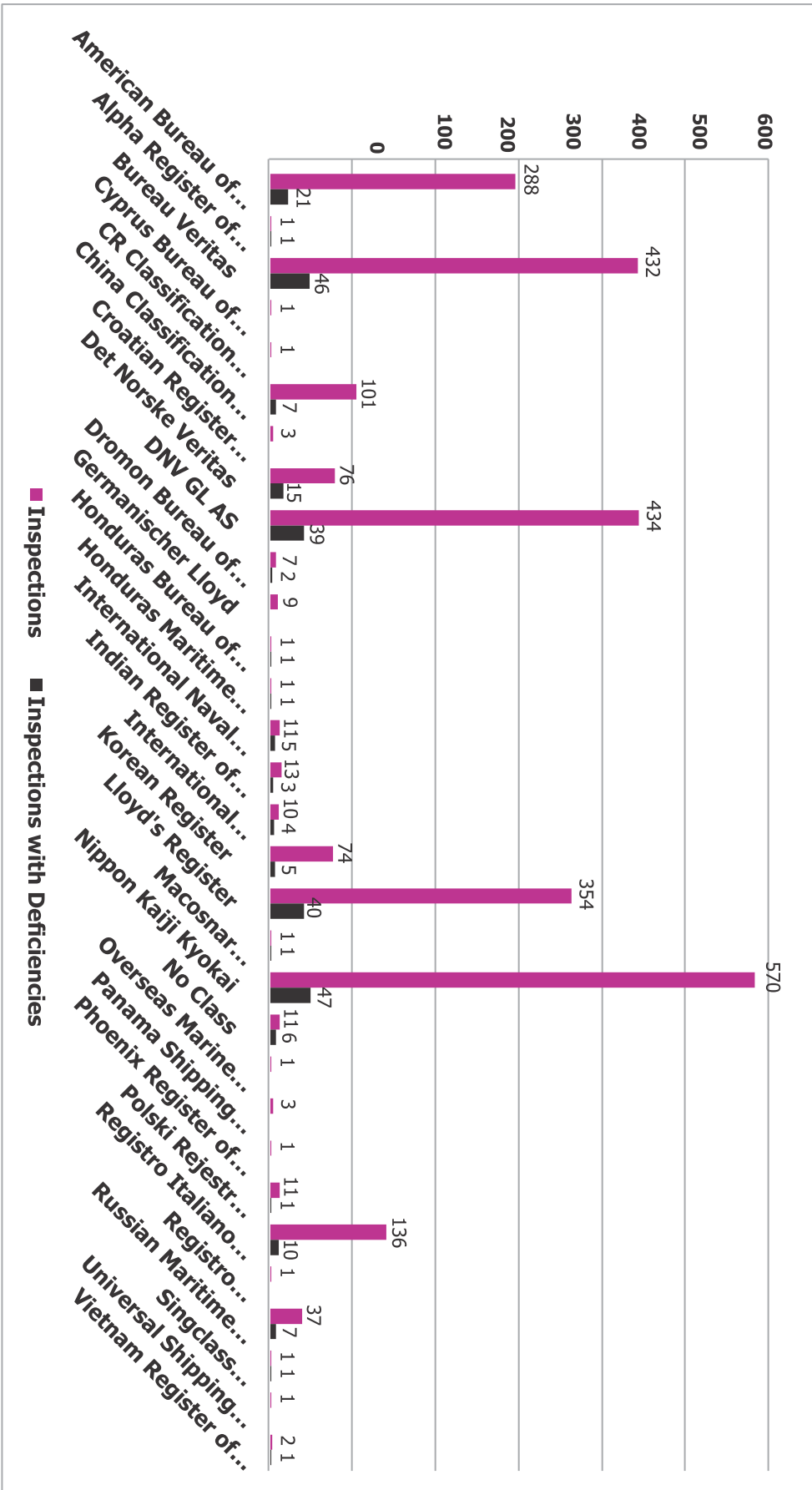


CHART 16: Ratio of Inspections with Deficiencies by Classification Society

Diagramme 16: Ratio des Inspections avec Défectuosités par Classe

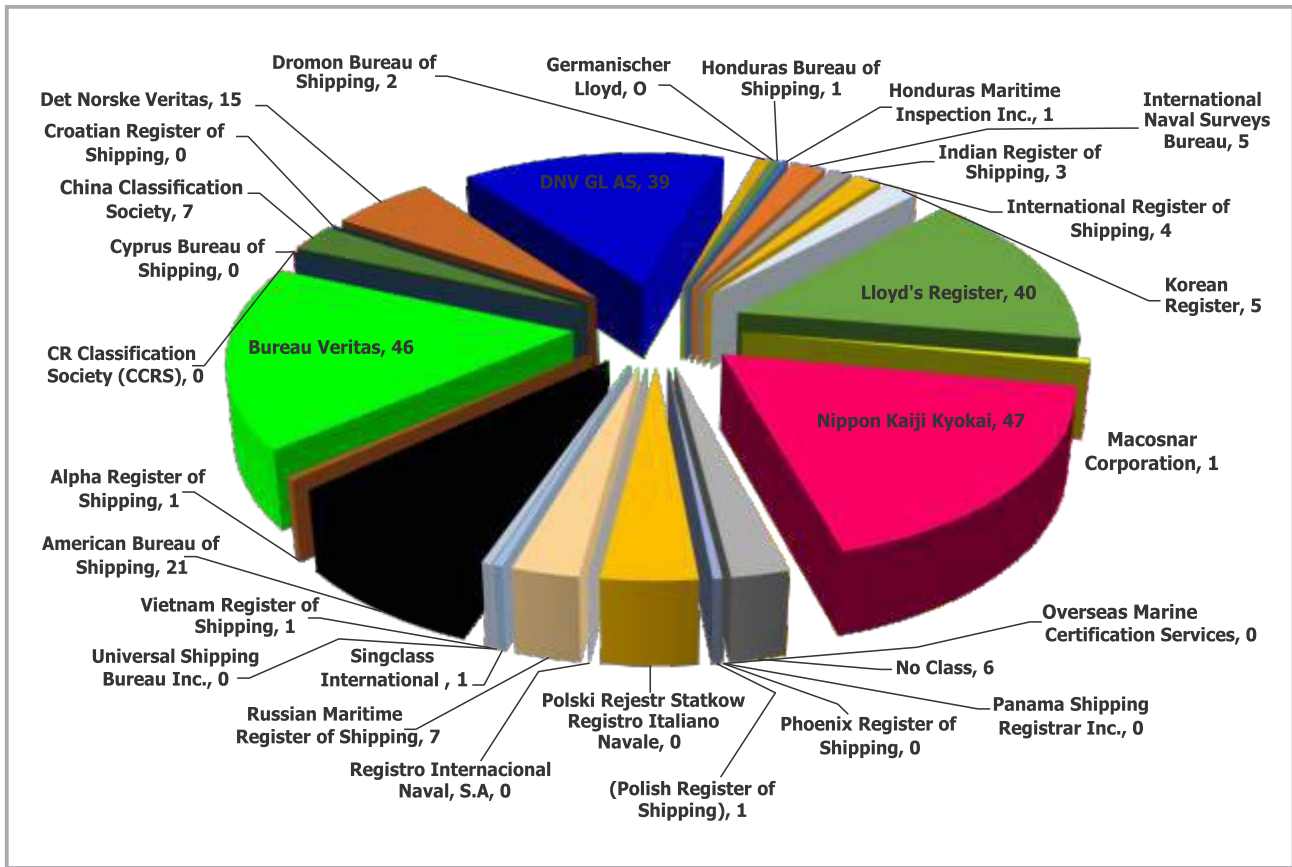


CHART17: Detentions and Inspections with Deficiencies by Classification Society

Diagramme 17: Immobilisation et Inspection avec Défectuosités par Société de Classification

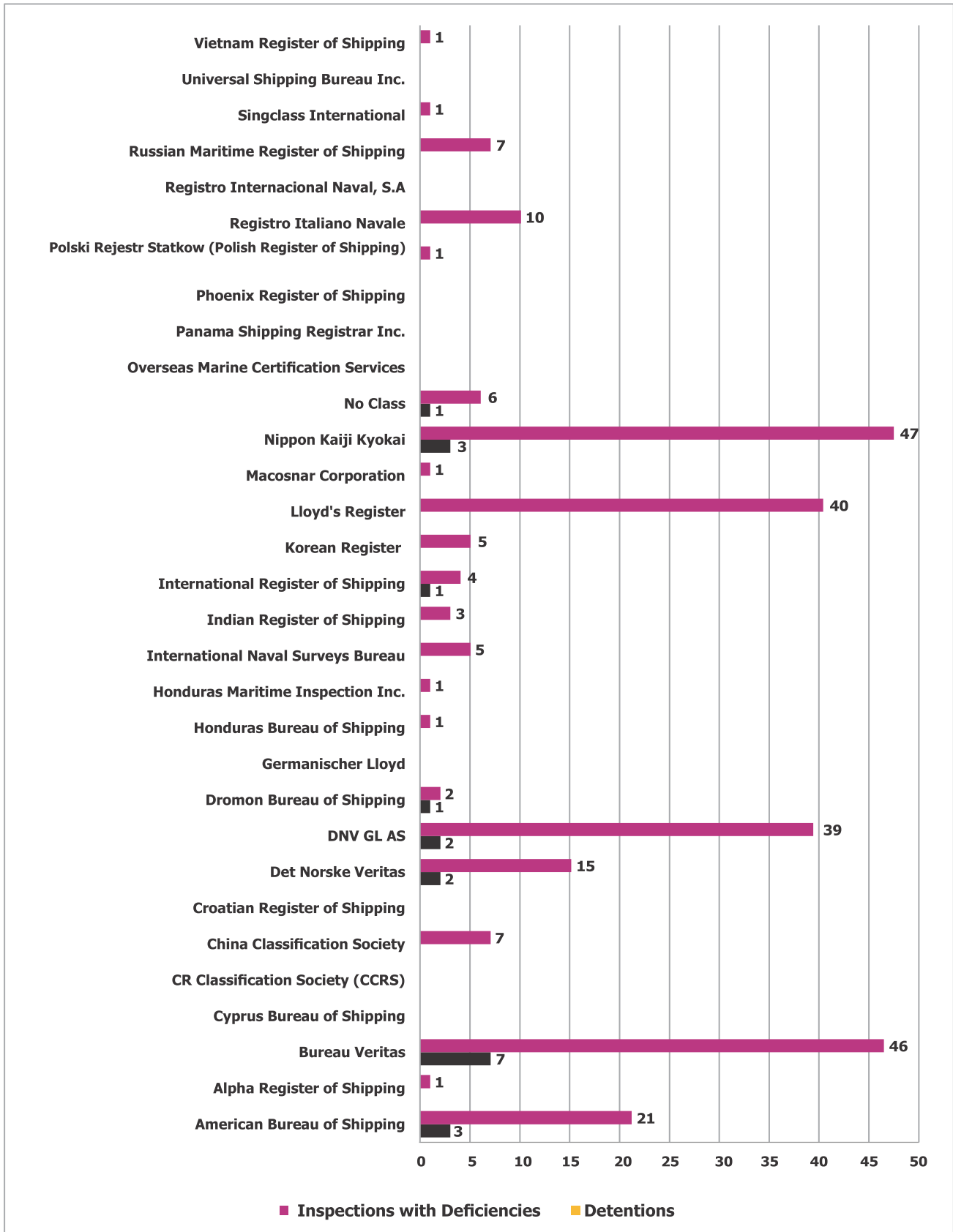
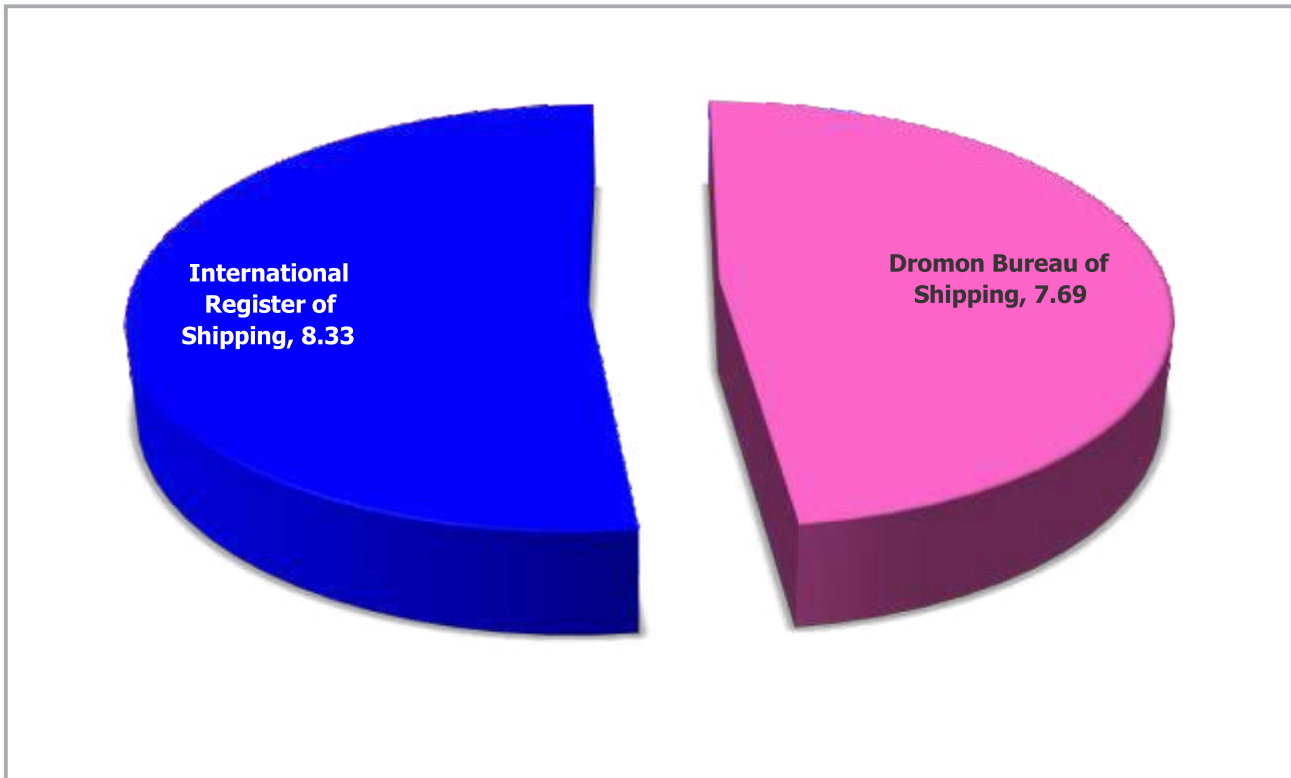


TABLE 6: Detentions of Ships with RO related Detainable Deficiencies per Recognized Organization
TABLEAU 6: Les détentions de navires avec RO relatif aux déficiences par organisation reconnue

Recognized Organization		No. of Inspections	No. of Detentions	No. of RO Related Detentions	General Detention Percentage	RO related Detention Percentage	Percentage of RO related Detention
American Bureau of Shipping	ABS	391	4		1.02		
Alpha Register of Shipping		8					
Azure Naval Architects BV (ANA)		3					
Bureau Veritas	BV	633	7		1.11		
Bulgarski Koraben Registar		2					
Cyprus Bureau of Shipping		4					
CR Classification Society (CCRS)		3					
China Classification Society	CCS	137	1		0.73		
Croatian Register of Shipping		4					
Det Norske Veritas	VDN	183	2		1.09		
Dromon Bureau of Shipping		13	1	1	7.69	7.69	100
DNV GL AS		755	5		0.66		
Germanischer Lloyd		GL					
Hellenic Register of Shipping		1					
Honduras Maritime Inspection Inc.		1					
Isthmus Bureau of Shipping, S.A		6					
Intermaritime Classification Services, S.A		5					
International Naval Surveys Bureau	INSB	25	1		4		
Indian Register of Shipping		13					
International Register of Shipping	IRS	12	1	1	8.33	8.33	100
International Ship Classification		1					
Korea Classification Society	KCS	1					
Korean Register	KR	100					
Korea Ship Safety Technology Authority		1					
Lloyd's Register	LR	665	4		0.6		
Macosnar Corporation		2					
Nippon KaijiKyokai	NKK	747	4		0.54		
New United International Marine Services LTD		1					
No class		1					
Other		26	3		11.54		
Overseas Marine Certificate Services		3					

Panama Bureau of Shipping		1					
Panama Maritime Documentation Services	PMDS	2					
Panama Register Corporation		1					
Panama Shipping Registrar Inc.		2					
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	PRS	13					
PT Biro Klasifikasi Indonesia		1					
Qualitas Register of Shipping S.A. (QRS)		7					
Registro Italiano Nvale	RINA	199					
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	42					
Ship Classification of Malaysia		1					
Singclass International		1					
Turkish Lloyd		1					
Vietnam Register of Shipping	VRS	6					
Phoenix Register of Shipping		7					

CHART 18: RO Related Detention Percentage**Diagramme 18: RO Relative au Pourcentage d'immobilisation****Table 7 - Breakdown of Inspections 2018-2021****Tableau 7 - Répartition des Inspections 2018-2021**

Year	2018	2019	2020	2021
Number of inspections without deficiencies	2185	2473	2085	2333
No. of inspections with deficiencies	224	222	252	272
No. of inspections with deficiencies but without detention	210	201	243	249
No. of inspections with detentions	14	21	9	23
Number of inspections	2409	2695	2337	2605

Table 8 - Assessment of Target Inspection Rate Achieved In 2020 and 2021**Tableau 8 - Evaluation de la Cible du Taux d'Inspection Atteint en 2020 et 2021**

Member Authorities	No of inspections 2020	No of ship Calls 2020	% of inspections 2020	No of inspections 2021	No of ship Calls 2021	% of inspections 2021
Ghana	156	4296	3.63	180	5295	3.40
Liberia	21	522	4.02	71	721	9.85
Nigeria	634	13391	4.73	846	14859	5.69
South Africa	154	12,753	1.21	147	14872	0.99
Congo DRC	13	706	1.84	0	1094	0.00
Congo	320	2,308	13.86	258	2326	11.09
Benin	191	1,654	11.55	267	2130	12.54
Cote D' Ivoire	166	3,218	5.16	149	5180	2.88
Guinea	107	1,485	7.21	107	5029	2.13
Senegal	202	3,586	5.63	229	4542	5.04
Togo	81	5,542	1.46	63	5204	1.21
Gambia	39	395	9.87	26	451	5.76
Gabon	247	1,532	16.12	221	1710	12.92
Sierra Leone	6	794	0.76	41	1530	2.68
TOTAL	2337	52182	4.48	2605	64943	4.01

CHART 19: Inspections Compared to Commitments in 2021

Diagramme 19 : Inspections comparées à l'objectif de performance d'inspections fixé en 2021

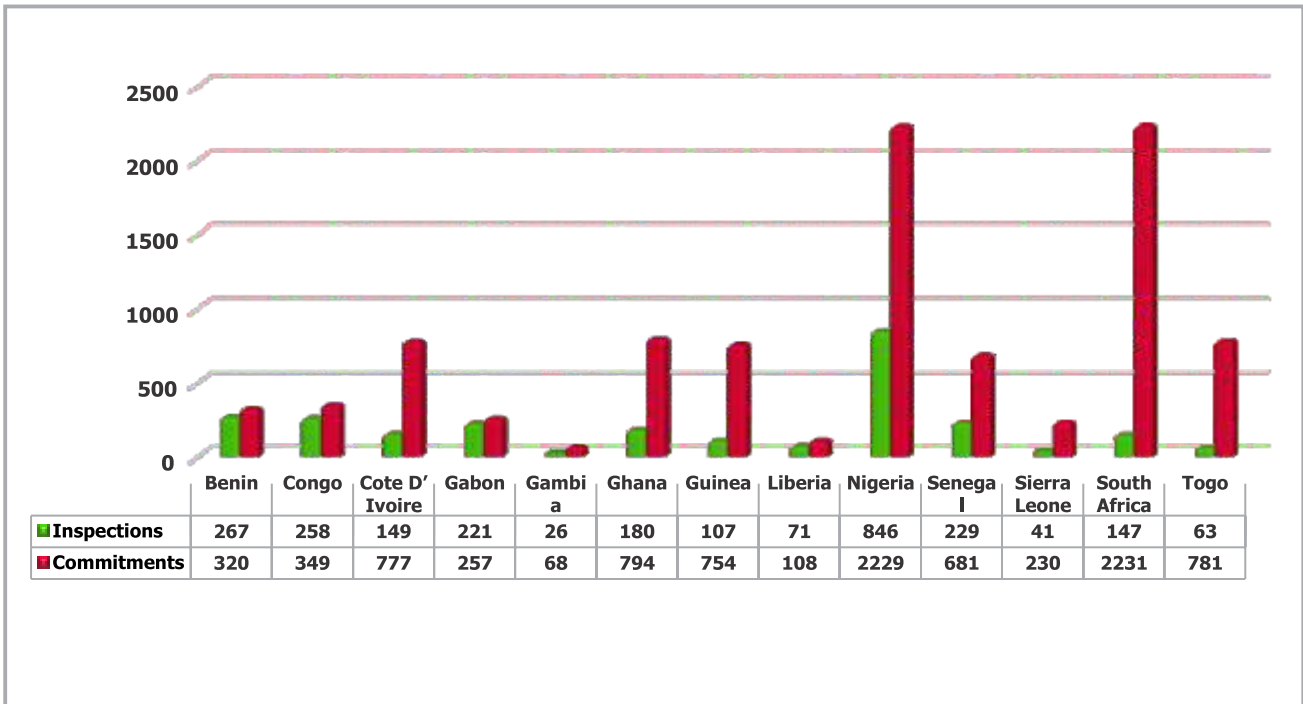
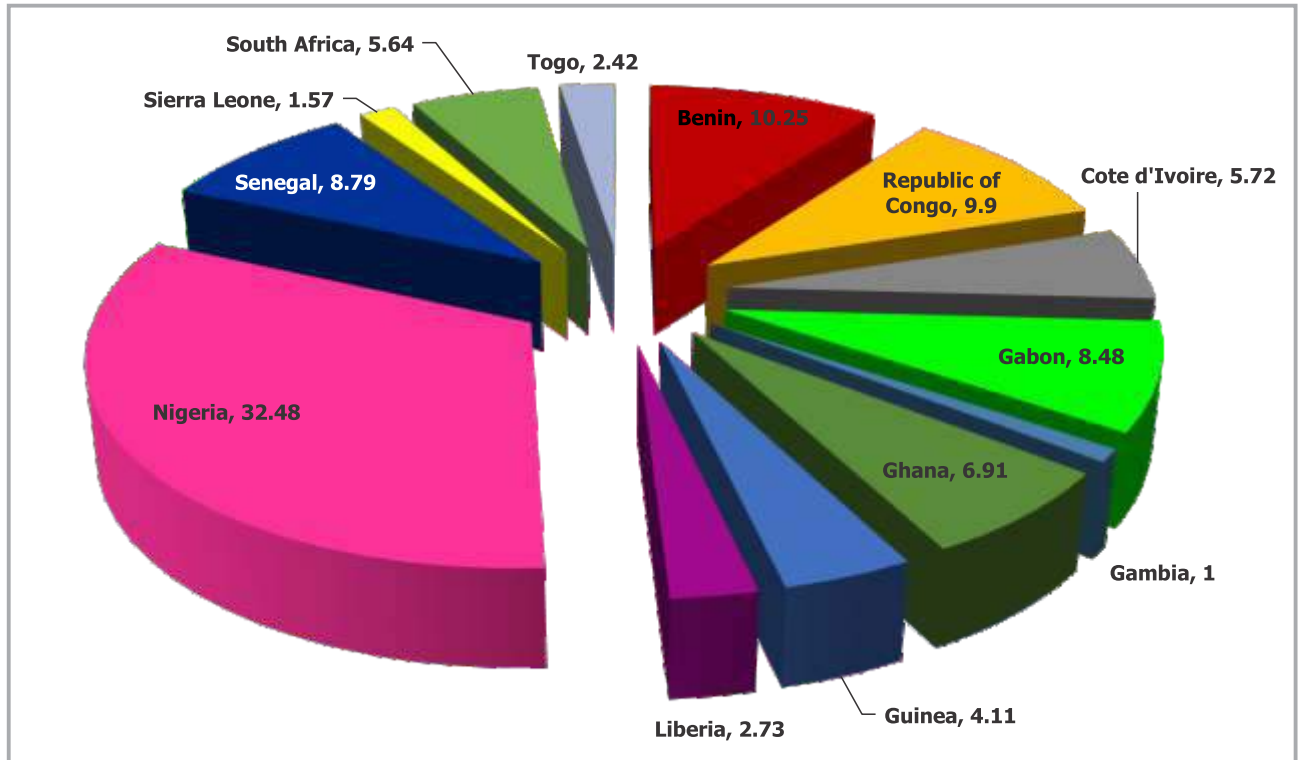


CHART 20: Inspection Efforts of Member States as Percentage of MoU Total

DIAGRAMME 20: Efforts d'Inspection des Etats membres au Pourcentage Total du MoU



BENCHMARKING

2021	Abuja MoU	Tokyo MoU	Viña del Mar Agreement (Latin America)
*Detention Percentage	0.88	2.31	0.97
**Inspection Percentage	4.01	57.0	54.62
***Member States Inspection Percentage	59.1	95.2	100

*Detention percentage = (No. of Detention/No. of ship inspection) x 100

** Inspection Percentage = (No. of Inspection/No. of ship calls) x 100

*** Mem. States Insp. Percentage = (No. of member States conducting Inspection / No. of Members States in the MOU) x 100

CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN (CIC)

CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN (CIC) ON SHIP'S STABILITY IN GENERAL

Concentrated Inspection Campaign (CIC) on 'Stability in General' was carried out from 1 September 2021 to 30 November 2021 by the Abuja MoU region. The exercise which examined specific areas related to the campaign in line with the regular Port State Control inspection was carried out using guidelines and questionnaires adopted from Paris MoU and Tokyo MoU.

Before the commencement of the CIC on Stability, the Secretariat organized a Pre-CIC virtual training in collaboration with Lloyds Maritime Academy, London, UK for Port State Control Officers in the region in both English (26/8/2021) and French (06/09/2021) languages.

Using the guidelines and questionnaires as adopted, the PSCOs assessed that the information and equipment provided onboard complied with the relevant conventions; that the master and officers were familiar with operations relating to stability and that all mandatory and related equipment was properly maintained and functional.

The purpose of the Concentrated Inspection Campaign on ship's stability in general was:

- ❖ to confirm that the ship's crew are familiar with assessing the actual stability condition of a vessel on completion of cargo operations before departure of the ship and on all stages of the voyage;
- ❖ to create awareness among the ship's crew and owners about the importance of calculating the actual stability condition of the ship on completion of cargo operations and before putting to sea;

- ❖ to verify that the ship complies with intact stability requirements (and damage stability requirements, if applicable) under the relevant IMO instruments.

During the campaign, a total of 496 individual ships were inspected while only 384 inspections were performed with CIC questionnaire with 1 deficiency and 1 detention were recorded in the region. Out of the 496 individual ships inspected, 481 were inspected once, while 15 were inspected twice. With respect to Ship Risk profile, 280 inspections were carried out on low-risk ships, 190 on medium-risk ships, 40 high-risk ships and only one on very high-risk ship. The only detention recorded on CIC-related topic was on a high-risk ship. The top five (5) ship types inspected during this campaign period are: Bulk Carrier (224); Container (73); General cargo (59); Refrigerated cargo (41); and Oil Tanker (39). A Tugboat was the only ship type detained with a CIC-related topic. Under the category of ship age: 183 inspections were carried out on ships within the age group of 11-15 years; 123 inspections on ships within 6-10 years; 81 within 16-20 years; 51 within 21-25 years; and 23 within 26-30 years. The only detention with CIC-related topic was a ship within the 6-10 years. The only ship detained under CIC-related topics flies the Singapore flag. The top five (5) Recognized Organization (RO) ships inspected during this period are: Nippon Kaiji Kyokai (157); Lloyd's Register (129); Bureau Veritas (127); DNV GL AS (112); and Det Norske Veritas (73). While the RO-related detention under the CIC is Azure Naval Architect BV (ANA).

The following are the outcome of the campaign:

- ❖ Has the ship been provided with approved stability information which can be understood and easily used by

the Master and loading officer? – all 384 ships inspected cleared with a Yes.

- ❖ Is the data used in the stability check for departure is complete and correct? - all 384 ships inspected cleared with a Yes.
- ❖ Does the ship comply with the stability criteria as applicable to the ship type? - all 384 ships inspected cleared with a Yes.
- ❖ Is there evidence to show that the Master or responsible officer can determine the stability of the ship under varying conditions of service using the approved stability information provided on board? - all 384 ships inspected cleared with a Yes.
- ❖ If the ship is provided with a Stability Instrument, is it approved by the Administration? - 371 ships inspected cleared with a Yes, twelve (12) not applicable and one detention because of a no answer.
- ❖ If the ship is provided with a Stability Instrument, does the type of stability software in use meet the requirements for the relevant ship type? - 370 ships inspected cleared with a Yes, while fourteen (14) not applicable.
- ❖ Is there evidence on board to show that the master/loading officer confirms that the “calculated” displacement and trim corresponds with the “observed” draughts? - 381 ships inspected cleared with a Yes, while three (3) had no evidence on board.
- ❖ If the ship is provided with a Stability Instrument, has the accuracy of the stability instrument been verified periodically by applying at least one approved test condition? - 372 ships inspected cleared with a Yes, two (2) with no and ten (10) not applicable.

In summary seven (7) member States carried out the CIC namely: Benin (32), Ghana (23), Guinea (13), Liberia (19), Nigeria (218), Senegal (66), and Sierra Leone (13).

CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN (CIC) STATISTICAL INFORMATION

No	Item	Yes	No	N/A	Detention
1	Has the ship been provided with approved stability information which can be understood and easily used by the Master and loading officer?	384	0	0	0
2	Is the data used in the stability check for departure complete and correct?	384	0	0	0
3	Does the ship comply with the stability criteria as applicable to the ship type?	384	0	0	0
4	Is there evidence to show that the Master or responsible officer can determine the stability of the ship under varying conditions of service using the approved stability information provided on board?	384	0	0	0
5	If the ship is provided with a Stability Instrument, is it approved by the Administration?	371	1	12	1
6	If the ship is provided with a Stability Instrument, does the type of stability software in use meet the requirements for the relevant ship type?	370	0	14	0
7	Is there evidence on board to show that the master/loading officer confirms that the "calculated" displacement and trim corresponds with the "observed" draughts?	381	3	0	0
8	If the ship is provided with a Stability Instrument, has the accuracy of the stability instrument been verified periodically by applying at least one approved test condition?	372	2	10	0

No of CIC Inspections	384
No of individual ships CIC inspected	384
No of ships with deficiencies	1
No of deficiencies	1
No of ships detained	1

I. CIC report regarding the vessel that was detained as a result of CIC

Authority	Port	IMO	Date of Inspection	Flag	Classification Society	q1	q2	q3	q4	q5	q6	q7	q8
Nigeria	Port of Onne	9747211	19/11/2021	Singapore	American Bureau of Shipping	Yes	Yes	Yes	Yes	Detention	N/A	No	N/A

ii. Detainable deficiencies from the inspection report which corresponds to CIC data

Code Def	Nature	Remarks	Actions
02103	Stability/strength/loading information and instruments	NOT APPROVED	30

1. Number of inspections and number of ships in CIC

	# of individual ships inspected during CIC	#of inspections performed with a CIC questionnaire	# of inspections without a CIC questionnaire
Total # of inspections	496	384	127
# of inspections with detentions	7	3	4
# of detentions with CIC-topic related deficiencies	1	1	0

2. Specification of CIC-topic related deficiencies

CIC-topic related deficiencies		Inspections	Detentions CIC-topic related	Detentions CIC-topic related with RO responsibility
Code	Nature of deficiency	(# of inspections with this deficiency) One inspection can have multiple deficiencies	(# of inspections with this deficiency recorded as ground for detention)	(# of inspections with this deficiency recorded as ground for detention and RO related)
02103	Stability/strength/loading information and instruments	1	1	0
10133	Bridge operation	1	0	0

3. Number of ships to number of inspections during CIC campaign

# of inspections performed per ship	# of ships	% of total
1	481	96.98%
2	15	3.02%
Total	496	100.00%

4. Number of inspected ships per Ship Risk Profile

Ship Risk Profile	# of inspections	# of detentions	detention as % of inspections	detentions CIC-topic related	detentions CIC-topic related as % of inspections
Low	280	0	0.00%	0	0.00%
Medium	190	3	1.58%	0	0.00%
High	40	3	7.50%	1	2.50%
Very high	1	1	0.00%	0	0.00%
Total	511	7	1.37%	1	0.20%

5. Number of inspected ships and detentions per ship type

Ship type	# of inspections	# of detentions	detention as % of inspections	detentions CIC-topic related	detentions CIC-topic related as % of inspections
Bulk carrier	224	1	0.45%	0	0.00%
Chemical tanker	5	0	0.00%	0	0.00%
Combination carrier	30	0	0.00%	0	0.00%
Container	73	1	1.37%	0	0.00%
Fish factory	1	0	0.00%	0	0.00%
Gas carrier	7	0	0.00%	0	0.00%
Gas Carrier/NLS tanker (GASNLS)	3	0	0.00%	0	0.00%
General cargo/multipurpose	59	4	6.78%	0	0.00%
Livestock carrier	1	0	0.00%	0	0.00%
Offshore supply	2	0	0.00%	0	0.00%
Oil tanker	39	0	0.00%	0	0.00%
Oil tanker/Chemical tanker (OILCHEM)	9	0	0.00%	0	0.00%
Other special activities	1	0	0.00%	0	0.00%
Passenger ship	2	0	0.00%	0	0.00%
Refrigerated cargo	41	0	0.00%	0	0.00%
Ro-Ro cargo	10	0	0.00%	0	0.00%
Special purpose ship	1	0	0.00%	0	0.00%
Tugboat	1	1	100.00%	1	100.00%
Vehicle carrier	2	0	0.00%	0	0.00%
Total	511	7	1.37%	1	0.20%

6. Ship age overview

Ship age*	# of inspections	# of detentions	Detention as a % of inspections	Detentions CIC-topic related	Detentions CIC-topic related as % of inspections
<= 5 years	18	0	0.00%	0	0.00%
6 -10 years	123	1	0.81%	1	0.81%
11 - 15 years	183	2	1.09%	0	0.00%
16 - 20 years	81	1	1.23 %	0	0.00%
21 - 25 years	51	0	0.00%	0	0.00%
26 - 30 years	23	2	8.70%	0	0.00%
31 - 35 years	17	0	0.00%	0	0.00%
> 35 years	15	1	6.67%	0	0.00%
Total	511	7	1.37%	1	0.20%

7. Inspections and detentions per Flag State

Flag	# of inspections	# of detentions	Detention as a % of inspections	# of detentions CIC-topic related	Detentions CIC-topic related as a % of inspections
Antigua and Barbuda	10	0	0.00%	0	0.00%
Bahamas	24	0	0.00%	0	0.00%
Barbados	10	1	10.00%	0	0.00%
Belgium	2	0	0.00%	0	0.00%
Belize	8	0	0.00%	0	0.00%
Bolivia	1	0	0.00%	0	0.00%
Cameroon	3	1	33.33%	0	0.00%
Cayman Islands (GB)	3	0	0.00%	0	0.00%
China	3	0	0.00%	0	0.00%
Cook Islands	1	0	0.00%	0	0.00%
Croatia	1	0	0.00%	0	0.00%
Curacao	3	0	0.00%	0	0.00%
Cyprus	13	0	0.00%	0	0.00%
Denmark	5	0	0.00%	0	0.00%
Dominica	1	0	0.00%	0	0.00%

Finland	1	0	0.00%	0	0.00%
France	3	0	0.00%	0	0.00%
Germany	3	0	0.00%	0	0.00%
Ghana	1	1	100.00%	0	0.00%
Gibraltar (GB)	2	0	0.00%	0	0.00%
Greece	10	0	0.00%	0	0.00%
Guinea-Bissau	2	0	0.00%	0	0.00%
Guyana	1	0	0.00%	0	0.00%
Hong Kong, China	31	0	0.00%	0	0.00%
Isle of Man (GB)	2	0	0.00%	0	0.00%
Italy	5	0	0.00%	0	0.00%
Lao People's Democratic Republic	1	0	0.00%	0	0.00%
Lebanon	1	0	0.00%	0	0.00%
Liberia	89	1	1.12%	0	0.00%
Lithuania	2	0	0.00%	0	0.00%
Malta	8	1	2.63%	0	0.00%
Marshall Islands	95	0	0.00%	0	0.00%
Moldova, Republic of	2	0	0.00%	0	0.00%
Netherlands	4	0	0.00%	0	0.00%
Norway	5	0	0.00%	0	0.00%
Palau	3	0	0.00%	0	0.00%
Panama	81	1	1.23%	0	0.00%
Portugal	7	0	0.00%	0	0.00%
Qatar	1	0	0.00%	0	0.00%
Russian Federation	1	0	0.00%	0	0.00%
Saint Kitts and Nevis	1	0	0.00%	0	0.00%
Saint Vincent and the Grenadines	3	0	0.00%	0	0.00%
Singapore	20	1	5.00%	1	5.00%
Switzerland	1	0	0.00%	0	0.00%
Togo	1	0	0.00%	0	0.00%
Turkey	2	0	0.00%	0	0.00%
Tuvalu	1	0	.00%	0	0.00%
United Kingdom	1	0	0.00%	0	0.00%
Vanuatu	2	0	0.00%	0	0.00%
Total	511	7	1.37%	1	0.20%

8. Inspections and Detentions per Recognized Organization

Issuing authority		Inspection*	Detentions CIC-topic related with RO responsibility**
Code	Name		
101	American Bureau of Shipping	69	0
112	Bulgarski Koraben Registar	1	0
115	Bureau Veritas	127	0
118	Cyprus Bureau of Shipping	1	0
121	China Classification Society	22	0
128	Det Norske Veritas	73	0
132	Germanischer Lloyd	1	0
139	Isthmus Bureau of Shipping, S.A.	2	0
148	International Naval Surveys Bureau	10	0
150	Indian Register of Shipping	6	0
151	International Register of Shipping	5	0
158	Korean Register	19	0
160	Lloyd's Register	129	0
169	Nippon Kaiji Kyokai	157	0
173	Other	8	0
175	Panama Maritime Documentation Services	2	0
178	Panama Register Corporation	1	0
179	Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	4	0
186	Registro Italiano Navale	35	0
191	Russian Maritime Register of Shipping	11	0
215	Phoenix Register of Shipping	4	0
216	Overseas Marine Certification Services	1	0
232	Dromon Bureau of Shipping	3	0
253	Panama Shipping Registrar Inc.	1	0
260	Ship Classification Of Malaysia	1	0
278	DNV GL AS	112	0
299	Azure Naval Architects BV (ANA)	1	0

Member States with Number of CIC Reports Submitted.

S/N	Member States	No of CIC Reports Submitted
1.	Benin	32
2.	Ghana	23
3.	Guinea	13
4.	Liberia	19
5.	Nigeria	218
6.	Senegal	66
7.	Sierra Leone	13
	Total	384



CHECKING VESSEL'S DOCUMENTS AND CERTIFICATES



INSPECTION IN THE BRIDGE

PICTURES OF PSCOS CONDUCTING INSPECTION

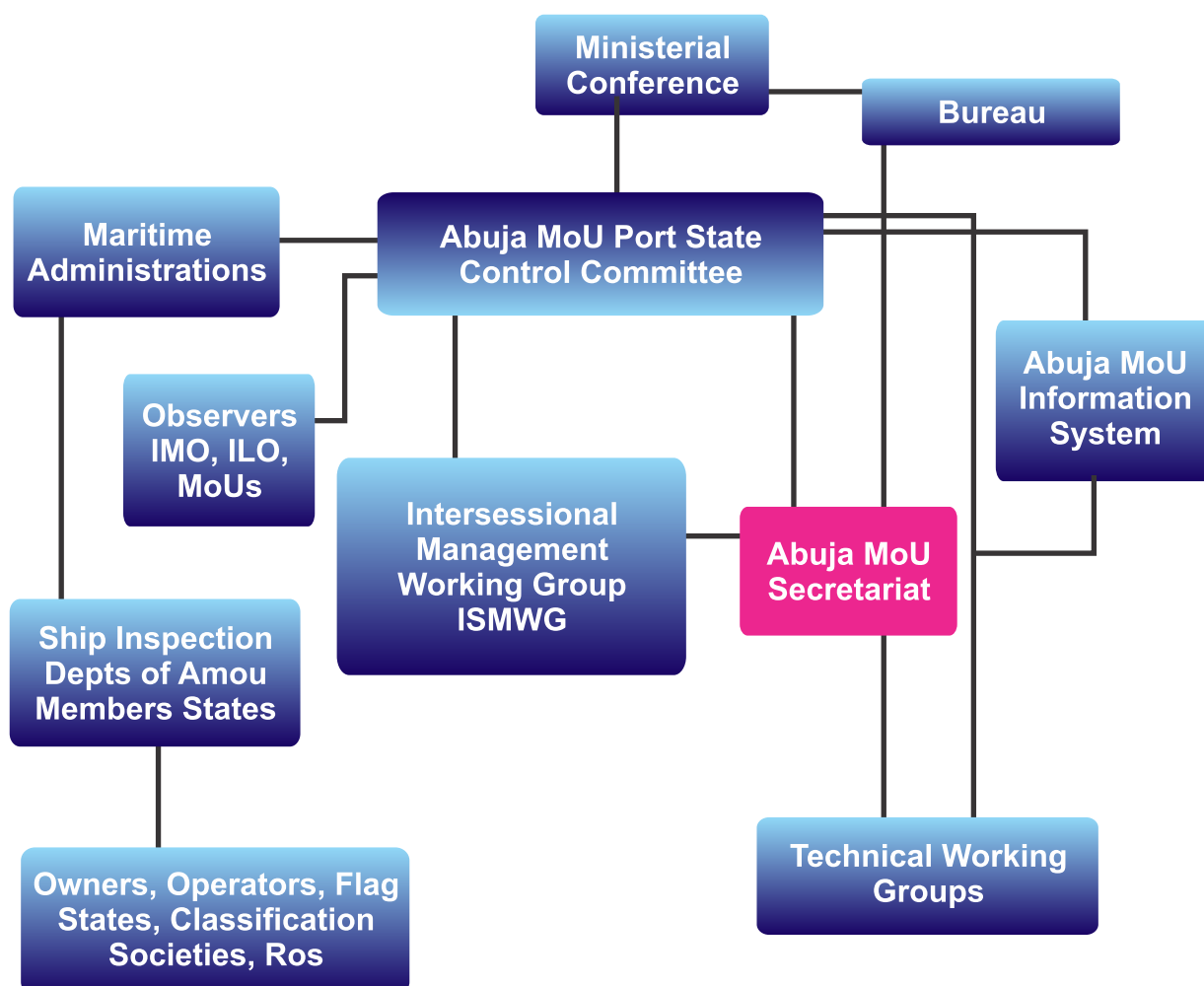


PICTURES OF PSCOS CONDUCTING INSPECTION



S/N	ABUJA MOU RELEVANT INSTRUMENTS
1.	International Convention on Load Lines, 1966 (LOAD LINES 66)
2.	Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (LL PROT 88)
3.	International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS)
4.	Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS PROT 78)
5.	Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS PROT 88)
6.	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and as further amended by the Protocol of 1997 (MARPOL)
7.	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW 78), as amended
8.	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG 72)
9.	International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (TONNAGE 69)
10.	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC 1969)
11.	Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC PROT 1992)
12.	International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, 2001 (AFS2001)
13.	International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (BUNKER 2001)
14.	International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 (BWM 2004)
15.	Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006)
16.	Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 (NAIROBI WRC 2007)

STRUCTURE OF ABUJA MoU





MEMORANDUM D'ENTENTE SUR LE CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DE PORT DANS LA REGION DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE

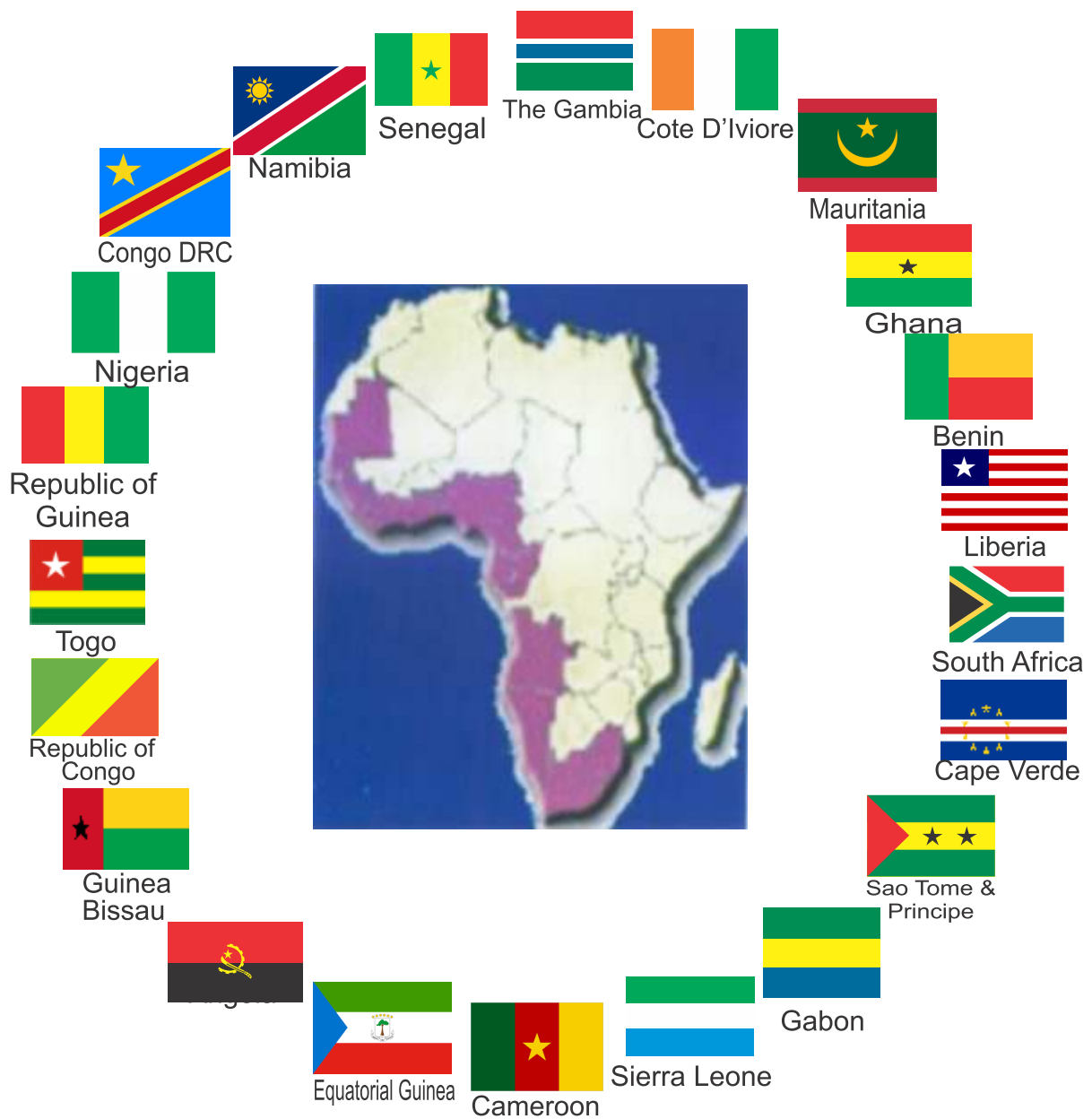


MoU D'ABUJA

RAPPORT ANNUEL
2021



LES ETATS MEMBRES DU MoU d'Abuja



Les pays de la Region qui ne sont pas Membre titulaires: Guinée Equatoriale, Congo DRG, Mauritanie, Namibie

TABLE SES MATIERES

- PREAMBULE
- L'ADMINISTRATION MARITIME DE GUINEE: PROFIL DU PAYS
- RAPPORT DES STATISTIQUES DE VISITES D'INSPECTIONS DE CONTROLE PAR L'ETAT DU PORT POUR L'ANNEE 2021
- RESULTAT DE LA CAMPAGNE D'INSPECTION CIBLEE(CIC)

PREAMBULE

Chers acteurs et observateurs, nous avons le plaisir de vous présenter le rapport annuel 2021 du Mémorandum d'Entente sur le Contrôle des Navires par l'Etat dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (MoU d'Abuja).

L'année a débuté avec les effets secondaires causés par la pandémie de corona virus (Covid-19) qui ont ravagé le monde depuis 2019. Cette situation continue de perturber le transport maritime au niveau mondial, alors que le monde s'adapte aux nouvelles NORMES imposées par les protocoles de Covid-19 qui sont fréquemment révisés et mis à jour par l'OMS/OMI et les pays. Avec les ajustements et la sensibilisation accrue à propos du Covid-19 et, avec un bon nombre de marins et de fonctionnaires portuaires vaccinés, le monde a vu une demande croissante de transport maritime et de trafic portuaire avec les chiffres d'affaires afférents. Plusieurs décisions stratégiques ont été prises lors de la 11^{ème} réunion du comité du Mémorandum d'Entente d'Abuja, qui s'est tenue avec succès à Lagos, au Nigeria, les 11 et 12 octobre 2021, comme indiqué dans le compte rendu de la réunion. L'une d'entre elles était la confirmation du capitaine Sunday M. Umoren au poste de Secrétaire Général.

De même, le Mémorandum d'Abuja, qui est à première vue une référence en matière de transparence et d'intégrité dans le but d'éliminer les pratiques de corruption et de renforcer la confiance des parties prenantes de la région, a invité le Réseau Maritime de lutte contre la Corruption (MACN), lors de sa 11^{ème} réunion du Comité de Contrôle des Navires par l'Etat du Port (CCNEP), afin d'informer d'avantage aux États membres de la nécessité de mettre en place des mesures de lutte contre la corruption faite au cours des inspections de navires, indiquant que l'OMI, par l'intermédiaire de son Comité de facilitation, a également pris position contre

ces pratiques de corruption tout en mettant en place un " Manuel approuvé pour la mise en œuvre et l'adoption de procédures contre la corruption maritime ".

Le Secrétariat General du MoU d'Abuja et son Président travaillent assidûment sur le plan de travail qui a été approuvé lors de la 11^{ème} réunion du Comité de Contrôle des Navires par l'Etat du Port (CCNEP11), et conformément au plan de travail, le MoU est sur le point d'obtenir la certification ISO9001/2015, afin d'assurer aux parties prenantes un service de qualité.

Le Secrétariat a également mis en place un système de mentorat qui vise à transmettre/échanger les connaissances et à soutenir les États membres qui n'ont pas encore commencé les inspections par l'Etat du Port et ceux dont le taux d'inspection est faible.

64.943 navires ont fait escale dans la région en 2021, et 2.605 ont été inspectés avec 23 immobilisations enregistrées. Bien que le taux des immobilisations soit plus élevé que celui de l'année précédente, il reste un sujet de discussion et des formations doivent être organisées pour les OCNEP afin de garantir une gestion équitable des résultats et des inspections objectives.

La Région a également participé à la Campagne globale d'Inspection Ciblée (CIC), qui est une inspection visée sur des aspects spécifiques de la navigation qui font l'objet d'une fréquence élevée de contraventions/défectuosités. Cette campagne se déroule généralement du 1^{er} septembre au 30 novembre de chaque année. La campagne était axée sur la "stabilité des navires en général" et sept (7) États membres y ont participé. Une formation pré-CIC a été organisée pour rafraîchir les connaissances des officiers en charge de

contrôle de navires par l'État du port de la région.

Conformément aux directives de l'OMI et aux objectifs du régime de Contrôle de Navires par de l'État du port, l'équipe dirigeant du Secrétariat General et son président déploient des efforts constants pour éliminer les navires sous-normes et en mauvais état de naviguer, en s'assurant que les navires ont un équipage qualifié, que l'équipage a droit aux heures de repos requises, que notre environnement marin est protégé et le respect du Code International de Gestion de la sécurité (ISM). Le MoU d'Abuja veille aussi à ce que les navires répondent aux normes de sécurité en particulier, à l'objectif de 2022 de l'OMI sur la limite de la teneur en soufre.

Le Secrétariat poursuit ses efforts pour améliorer la qualité de la communication avec ses Etats membres en mettant en œuvre plusieurs initiatives, notamment la signature d'accords de partage de données entre les États membres dotés de compétences (expert) du domaine maritime, dans le but d'accompagner et de contrôler les navires figurant sur la liste noire. Le groupe WhatsApp commun mis en place pour les OCNEP de la

région est également de plus en plus utilisé et apprécié. Cette plateforme comprend les décideurs politiques, les ministères, directions et agences concernés, les organisations maritimes, les autorités portuaires, les inspecteurs de l'État du port, etc. Le Secrétariat a établi des feuilles de route pour la formation des OCNEP, des autorités portuaires, des directeurs généraux des Administrations Maritimes et autres.

Le présent rapport annuel résume les activités de contrôle par l'État du Port dans la région du MoU d'Abuja ainsi que les activités de l'année 2021 du secrétariat, ce qui inclut les diverses statistiques sur les inspections de contrôle par l'État du port et une analyse des tendances des résultats des inspections de navires effectuées par les États membres au cours de l'année sous revue.

Nous remercions les Etats membres, les observateurs et toutes les parties prenantes pour leur soutien indéfectible et nous rappelons une fois encore aux parties prenantes que nous disposons d'une procédure d'appel pour la résolution des conflits concernant les inspections de l'État du port.



Ministre Kwaku O. Asiamah
 president, MoU Abuja




Capt. Sunday M Umoren
 Secretaire General, MoU Abuja



LA REPUBLIQUE DE GUINEE: PROFIL DU PAYS

Introduction

La République de Guinée est un pays côtier d'Afrique de l'Ouest qui est limitée par l'océan Atlantique à l'ouest, la Guinée-Bissau au nord-ouest, le Sénégal au nord, le Mali au nord-est, la Côte d'Ivoire au sud-est et la Sierra Leone et le Libéria au sud. Autrefois connu sous le nom de Français Guinée, le pays moderne est parfois appelé Guinée-Conakry d'après sa capitale Conakry, pour le distinguer d'autres territoires tels que la Guinée-Bissau et la Guinée équatoriale. La Guinée a une population de 12,4 millions d'habitants et une superficie de 245 857 kilomètres carrés (94 926 milles carrés).

L'ADMINISTRATION MARITIME DE LA REPUBLIQUE DE GUINEE

L'Administration Maritime de la République de Guinée est représentée par la Direction Nationale de la Marine Marchande sous tutelle du Ministère des Transports.

La Marine Marchande est un service qui s'occupe de la conception des textes et des lois maritimes nationales, de la ratification des Conventions Internationales Maritimes de l'OMI, et aussi de la transposition de ces textes internationaux dans le code maritime.

La Direction Générale de l'Agence de Navigation Maritime (ANAM) est sous la Marine Marchande et est chargée de l'exécution et de l'application de ces Conventions Internationales et les Lois Nationales éditées par la Marine Marchande.

L'ANAM est un établissement public à caractère technique, doté de la personnalité morale et juridique, jouissant d'une autonomie financière, budgétaire et de gestion. Elle est une institution relevant du Ministère en charge de la Marine Marchande. Le Ministère des transports supervise la marine marchande et l'ANAM dans l'exécution des projets et missions de l'État dans le cadre de la Sécurité et de la

Réglementation de la Navigation Maritime et Fluviale.

ANAM est composé de quatre (4) services qui sont entre autres :

1. Service Technique des Phares et Balises
2. Service Administratif et Financier
3. Service de la Sécurité et de Navigation Maritime
4. Service des Ports, Débarcadères et Voies Navigables.

ETAT DE DOMESTICATION DES INSTRUMENTS PERTINENTS

Le service de Sécurité et de la Navigation est chargé de l'application des Normes Internationales sur la réglementation de la navigation maritime et aussi des Textes et Lois nationales du Code Maritime. Le contrôle des navires faisant escale dans les grands ports de la Guinée est exécuté par les centres de Sécurité Maritime de CONKRY-KAMSAR. Les fonctionnaires dûment autorisés pour cette tâche sont les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'Etat du Port.

La République de Guinée entant qu'Etat de Port du MoU d'Abuja, a ratifié de nombreuses Conventions Maritimes Internationales et les a transposées au code maritime pour en faire une législation nationale.

Les instruments pertinents applicables dans les inspections et contrôle des navires par l'Etat du Port récapitulés dans le tableau ci-dessous:

NO	INSTRUMENTS PERTINENTS DE L'OMI	RATIFIES		TRANSPPOSITION	
		OUI	NON	OUI	NON
1	LOAD LINE 1966	X		X	
2	LOAD LINE PROTOCOL 88	X		X	
3	SOLAS 1974	X		X	
4	SOLAS PROTOCOL 1978 and 88	X		X	
5	MARPOL 73/78	X		X	
6	STCW78	X		X	
7	COLREG 1972	X		X	

8	TONNAGE 1969	X		X	
9	ILO CONVENTION 1976	X		X	
10	CLC1969	X		X	
11	CLC PROTOCOL 1992	X		X	
12	AFS 2001		X		X
13	MLC 2006		X		
14	FAL 65	X			
15	FUND	X			X
16	CSC	X			X
17	UNCLOS 82	X		X	
18	SALVAGE	X		X	
19	OPRC 90		X		X

LE RESULTAT DE LA CAMPAGNE D'INSPECTION CIBLEE (CIC)

La Guinée entant qu'Etat membre du Mémorandum d'Entente sur le Contrôle des Navires par l'Etat du Port et l'Etat du pavillon (Abuja MoU), l'Administration Maritime s'est Donnée pour priorité l'exécution des différent programmes établis par le Secrétariat General du MoU d'Abuja, dans le cadre des visites et contrôle de navires faisant escale dans chacun des ports pour s'assurer de leur condition de navigabilité en mer. C'est Dans cette optique qu'ils ont pris part à la Campagne CIC sur la stabilité des navires du 01 Septembre au 01 Novembre 2021.

Les activités du Contrôle des Navires (CIC)

En République de Guinée, les inspections des navires par l'Etat du Port sont effectuées par

deux grands Centres de Sécurité Maritimes basés à Conakry : Port Autonome de Conakry (P.A.C) avec les différents types de navires (Minéralier, General cargo, RORO, Porte conteneur, Tanker, Reeffer et autres) et au Port de Kamsar (Port Minier), nous recevons en grande partie les navires minéraliers, les Tankers et quelques General Cargo.

Les résultats de toutes ces inspections sont mensuellement envoyés dans la base de données AMIS du Système d'information du Secrétariat Général du MoU d'Abuja.

Les inspecteurs de Contrôle par Etat du Port sont soumis à l'application stricte des instruments pertinents de l'OMI conformément à la Résolution A.1138(31) et le manuel des OCNEP du MoU d'Abuja.

Les inspecteurs de Contrôle par l'Etat du Port ont suivies formations nécessaires pour acquérir les compétences et les aptitudes qui leur permettrons de travailler efficacement. Chaque année, la Division Sécurité et Navigation Maritime effectue une évaluation pour s'assurer de la performance, de la compétence et de la mise à jour des textes sur le contrôle des navires par l'Etat du Port et l'Etat pavillon.



OCNEP INSPECTANT SALLE DE CONTROLE DES MOTEURS DES NAVIRES

CONCLUSION

La République de Guinée est l'un des Etats membres du Mémorandum d'Entente sur le Contrôle des Navires dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre et qui, à l'instar des autres Etats membres, se conforme à tous les principes de cette organisation sur la réglementation de la navigation maritime, l'harmonisation et l'application des instruments pertinents dans le cadre de l'inspection et du Contrôle des navires conventionnels faisant escales dans nos différents ports

Tous les officiers de contrôle des navires par l'Etat du port ont participé aux ateliers et des formations à distance que le MoU d'Abuja a organisé en vue d'améliorer leurs connaissances et leurs compétences sur les pratiques et la mise en œuvre des mesures à observer dans l'exercice de leurs fonctions d'Officier en charge du Contrôle des Navires par l'Etat du Port (OCNEP).



OCNEP INSPECTANT LA CULASSE DU MOTEUR



OCNEP INSPECTANT LE SYSTEME HYDRAULIQUE DE L'APPAREIL A GOUVERNER

RAPPORT DES STATISTIQUES D'INSPECTION PAR L'ÉTAT DU PORT DE 2021

Le présent document présente le rapport récapitulatif des statistiques d'inspection par l'État du Port de l'année 2021, année qui marque un important allègement des restrictions de mouvement imposé par la pandémie qui a déstabilisé le monde au cours des années précédentes.

Le nombre total d'escales de navires des 13 États membres de la région en 2021 est de 63.849. Seuls treize (13) États membres de la région du MoU d'Abuja ont soumis leurs rapports d'inspection de l'État du Port en 2021 à savoir :

Etats membres	Nombre d'inspections
Benin	267
Republique du Congo	258
Cote d'Ivoire	149
Gabon	221
Gambie	26
Ghana	180
Guinee	107
Liberia	71
Nigeria	846
Senegal	229
Sierra Leone	41
Afrique du Sud	147
Togo	63

En résumé, un total de 2.605 inspections a été effectué au cours de l'année et 23 de ces navires ont été immobilisés pour cause de défectuosité, ce qui représente une augmentation de 156% du nombre d'immobilisations par rapport aux données de 2020 (9 immobilisations). Le pourcentage d'immobilisation par inspection de 0,88 % en 2021 montre une hausse de 126% par rapport à 0,39% enregistrés en 2020. Le ratio d'une défectuosité de 2,5 inspections en 2020 est revenu à 2,1 inspections par défectuosité en 2021. La région a enregistré une augmentation de 11,5% du nombre d'inspections, contre 2.337 en 2020. Le

nombre d'administrations ayant soumis des rapports pour l'année 2021 a diminué d'une unité, passant de quatorze l'année précédente à treize. La République démocratique du Congo n'a pas envoyée ses rapports d'inspection par l'Etat du Port de l'année 2021. Les États membres titulaires suivants : Angola, Cameroun, Cap-Vert, Guinée-Bissau et Sao Tomé-et-Principe - n'ont pas encore envoyé au MoU d'Abuja leurs rapports d'inspection. Le total des inspections effectué par les treize États membres en 2021 est de 2.605. Par conséquent, le pourcentage d'inspections par escale de navire dans la région est respectivement de 4,15% et 4,01% en 2020 et 2021.

Un total de 1.274 défectuosités a été enregistré, ce qui est supérieur au nombre de défectuosités(937) enregistré en 2020. De même, le nombre total d'inspections comportant des défectuosités (272) est supérieur à celui de 2020 (252). Le pourcentage d'inspections avec défectuosités(10,4) en 2021 montre une diminution de 3,7 % par rapport à celui de 2020(10,8). L'analyse de ce résultat montre une tendance à la hausse du nombre d'inspections, de défectuosités détectées et d'immobilisations, malgré le nombre réduit d'États membres ayant soumis des résultats en 2021.



OCNEP CONTROLANT LE BOITIER DE LA NECHE DU GOUVERNAIL DANS LE LOCAL DE L'APPAREIL A GOUVERNER

En ce qui concerne les différentes catégories de défauts, la plupart a été enregistrées sur :

- Certificats et documents du navire 169 (13,27%) ;
- Conditions de vie et de travail 152 (11,93%) ;
- Sécurité incendie 138 (10,83%) ;
- Conditions structurelles 137 (10,75%) ;
- Propulsion et machines auxiliaires (9,73%) ;
- Sécurité de la navigation 106 (8,32%) ;
- Appareils de sauvetage 68 (5,34%) ;
- Systèmes d'urgence 65 (5,1%)

Il est à souligner qu'une déficience sur huit enregistrées concernait les certificats et documents du navire, soit 13,27% de toutes les déficiences enregistrées. Dans le cadre de la convention SOLAS, l'élément le plus déficient enregistré est la sécurité incendie (10,83%) suivi de près par les Conditions structurelles (10,75%), Propulsion et machines auxiliaires (9,73%), Sécurité de la Navigation (8,32%), et les Appareils de sauvetage (5,32%). Au total 99 (7,8%) déficiences ont été enregistrées sous la convention MARPOL dont les trois premières sont en Annexe I 45 (3,53%), Annexe IV 34 (2,67%) et Annexe VI 12 (0,94%).

Vingt-trois (23) types de navires ont été inspectés au cours de l'année sous revue. Le plus grand nombre d'inspections par type de navire a été effectué sur des transporteurs 1.115 (42,8%), suivis par les porte-conteneurs 435 (16,7%), les navires de marchandises diverses/multiples 278 (10,7%), les pétroliers 211 (8,1%), les navires de charge frigorifiques 164 (6,3%), les transporteurs mixtes 110 (4,2%), les cargos Ro-Ro 77 (2,95%) et les chimiquiers 47 (1,8%) viennent compléter la liste des huit types de navires les plus inspectés.

Au total, 272 des inspections réalisées ont donné lieu à 1.274 défauts. Les défauts les plus notables étaient liés à :

- Certificats et documents du navire 13,27% ;

- Convention SOLAS 57,1% ;
- Convention MARPOL 7,8% ;
- Convention STCW 2,2% ;
- Convention de la ligne de charge 2,75% ;
- OIT (MLC, 2006) 12,9%.

Au regard des instruments applicables de la région du MoU d'Abuja, les défauts liés à la Convention SOLAS se classent toujours au premier rang avec 57,1% de toutes les déficiences enregistrées. Le nombre total des immobilisations a augmenté de vingt-trois (23) par rapport aux données de l'année 2020 qui est de 9. Les immobilisations enregistrées sont les suivantes : 39,1 % pour les cargaisons générales / polyvalentes ; 17,4 % pour les vraquiers ; 8,7 % pour les pétroliers ; 4,3 % pour les porte-conteneurs ; et 4,3 % pour les navires frigorifiques, les navires spécialisés, les navires de ravitaillement en mer, les chimiquiers et les remorqueurs.

L'objectif de performance de 15% d'inspection prévu pour la région est de 50.396 et le nombre total des escales de navires dans la région est de 7.559. Au total, le pourcentage de performance en matière d'inspection des États membres pour l'année 2021 est de 5,2% (2.605 inspections), ce qui est bien inférieur à l'objectif de 15 % (7559 inspections) pour la région mais on remarque une légère amélioration de 4,5% par rapport à l'année 2020. En 2021, deux États membres c'est-à-dire le Bénin (17,5%) et le Libéria (15,4%) ont



OCNEP INSPECTANT LE DISPOSITIF DE LARGAGE HYDROSTATIQUE

pu atteindre l'objectif de performance d'inspection des escales de navires. Six États membres ont enregistré une augmentation numérique réelle des inspections PSC par rapport à l'année précédente, à savoir Benin (de 191 à 267), Ghana (de 156 à 180), Liberia (de 21 à 71), Nigeria (de 634 à 846), Sénégal (de 202 à 229), et la Sierra Leone (de 6 à 41).

Onze États membres : le Benin, Congo, Côte d'Ivoire, Gambie, Ghana, Guinée, Liberia, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone l'Afrique du Sud téléchargent directement les rapports d'inspection du contrôle par l'Etat du Port dans la base de données AMIS. Le Gabon et le Togo envoient toujours au Secrétariat par courrier électronique, des copies scannées ou des photocopies des formulaires d'inspection pour que le personnel les télécharge. Étant donné que l'un des objectifs de la saisie des données d'inspection dans la base de données AMIS est d'aider les OCNEP à effectuer une recherche initiale en ligne sur les navires en visite, les États membres sont encouragés à saisir les résultats des inspections directement dans la base de données AMIS aussitôt qu'une inspection est terminée. L'un des plus grands défis de la région du MoU d'Abuja est le téléchargement des rapports d'inspections du contrôle par l'Etat du Port immédiatement après que les Officiers de contrôle par l'Etat du Port aient inspecté les navires.

RESULTAT DE LA CAMPAGNE D'INSPECTION CONCENTREE (CIC) SUR LA STABILITE EN GENERAL

Du 1^{er} septembre au 30 novembre 2021, la région du Mémoire d'Entente sur le Contrôle des Navires par l'Etat du Port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (MoU Abuja) a mené une Campagne d'Inspection Ciblée (CIC) visant la "Stabilité des navires en générale". Cette opération qui visait à examiner les domaines spécifiques liés à la campagne, conformément à l'inspection habituelle du contrôle de l'État du Port, a été effectuée à l'aide de lignes directives et de questionnaires adoptés par le

MoU de Paris et le MoU de Tokyo.

Avant le lancement de la Campagne d'Inspection Ciblée (CIC) relative à la stabilité, le Secrétariat a organisé en ligne, une formation pré-CIC en collaboration avec l'Académie Maritime de Lloyds, Londres, Royaume-Uni pour les Officiers de Contrôle des Navires par l'Etat du Port de la région (les pays Anglophone le 26/08/2021 et les Pays Francophone le 06/09/2021).

Les Officiers de contrôle par l'État du Port (OCNEP) se sont servis du questionnaire prédéfini pour vérifier que les informations et l'équipement fournis sont conformes aux conventions pertinentes, que le capitaine et les officiers sont familiarisés avec les opérations relatives à la stabilité et que l'équipement est correctement entretenu et fonctionne.

La Campagne d'Inspection Ciblée visant la stabilité des navires en avait pour objectifs :

- De confirmer que l'équipage du navire est familiarisé avec l'évaluation des conditions de stabilité réelles à la fin des opérations de fret avant le départ du navire et à toutes les étapes du voyage
- Sensibiliser l'équipage et les propriétaires du navire à l'importance de calculer l'état de stabilité réel du navire à la fin des opérations de fret et avant le départ du navire
- Et vérifier que le navire est conforme aux exigences de stabilité à l'état intact (et aux exigences de stabilité après avarie, le cas échéant) conformément aux instruments pertinents de l'OMI.

Au cours de la campagne, un total de 496 navires a été inspectés, tandis que 384 inspections ont été réalisées à l'aide du questionnaire CIC avec une défektivité et une immobilisation enregistrée dans la région. Sur les 496 navires inspectés, 481 ont été inspectés une fois, tandis que 15 ont été inspectés deux fois. En ce qui concerne le degré de risque des navires, 280 inspections ont été effectuées sur des navires à faible

risque, 190 sur des navires à risque moyen, 40 sur des navires à risque élevé et une seule sur un navire à risque très élevé. La seule immobilisation enregistrée relevant de CIC concernait un navire à risque élevé. Les cinq (5) principaux types de navires inspectés au cours de cette période de campagne sont : Vraquier (224) ; Conteneur (73) ; Cargo général (59) ; Cargo réfrigéré (41) ; et Pétrolier (39). Un remorqueur a été le seul type de navire immobilisé lié au CIC. En ce qui concerne l'âge des navires, 183 inspections ont été effectuées sur des navires âgés de 11 à 15 ans, 123 sur des navires âgés de 6 à 10 ans, 81 sur des navires âgés de 16 à 20 ans, 51 sur des navires âgés de 21 à 25 ans et 23 sur des navires âgés de 26 à 30 ans. Le seul navire immobilisé dans le cadre du CIC concernait un navire dont le rang d'âge est de 6 à 10 ans. Le seul navire immobilisé pour des raisons liées à la CIC concernait le pavillon de Singapour. Les cinq (5) principaux navires d'Organismes Reconnu (OR) inspectés au cours de cette période sont les suivants : Nippon KaijiKyokai (157), Lloyd's Register (129) ; Bureau Veritas (127) ; DNV GL AS (112) ; et DetNorske Veritas (73). Tandis que la détention liée à l'OR au titre du CIC est Azure Naval Architect BV (ANA).

Les résultats de la campagne CIC :

- Est-ce que le navire possède -t-il des informations approuvées sur la stabilité qui peuvent être comprises et facilement utilisées par le capitaine et l'officier de chargement? - Les réponses des 384 navires inspectés sont oui.

- Les données utilisées pour le contrôle de stabilité au départ sont-elles complètes et correctes? - Les 384 navires inspectés ont répondu oui.
- Le navire répond-t-il aux critères de stabilité applicables au type de navire? - Les 384 navires inspectés ont tous donné oui.
- Existe-t-il des preuves montrant que le capitaine ou l'officier responsable peut déterminer la stabilité du navire dans diverses conditions de service en utilisant les informations approuvées sur la stabilité fournies à bord? - Les 384 navires inspectés ont tous donné oui.
- Est - ce que le navire est équipé d'un instrument de stabilité, celui-ci est-il approuvé par l'administration? - 371 navires inspectés ont donné oui, douze (12) sont sans objet et un navire a été immobilisé en raison de sa réponse Non.
- Si le navire est équipé d'un instrument de stabilité, le type de logiciel de stabilité utilisé répond-t-il aux exigences applicables au type de navire concerné? - 370 navires inspectés ont répondu Oui, tandis que quatorze (14) étaient sans objet.

Existe-t-il des preuves à bord montrant que le capitaine confirme



PHOTO D'UNE DEFECTUOSITE IDENTIFIEE



PHOTO D'UNE DEFECTUOSITE IDENTIFIEE

que le débit et le poids "calculés" correspondent aux niveaux d'eau "observés" ? - 381 navires inspectés ont répondu par l'affirmative, tandis que trois (3) navires n'avaient aucune preuve à bord.

- Si le navire est équipé d'un instrument de stabilité, la précision de cet instrument a-t-elle été vérifiée périodiquement en appliquant au

moins une condition d'essai approuvée ? - 372 navires inspectés ont obtenu la mention Oui, deux (2) avec la mention Non et dix (10) avec la mention non applicable.

En résumé, sept (7) Etats membres ont effectué le CIC, à savoir : Bénin (32), Ghana (23), Guinée (13), Liberia (19), Nigeria (218), Sénégal (66) et Sierra Leone (13).

RESULTAT DE LA CAMPAGNE D'INSPECTION CIBLÉE (CIC)

Du 1^{er} septembre au 30 novembre 2021, la région du Memorandum d'Entente sur le Contrôle des Navires par l'Etat du Port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (MoU Abuja) a mené une Campagne d'Inspection Ciblée (CIC) visant la "Stabilité des navires en générale". Cette opération qui visait à examiner les domaines spécifiques liés à la campagne, conformément à l'inspection habituelle du contrôle de l'Etat du Port, a été effectuée à l'aide de lignes directives et de questionnaires adoptés par le MoU de Paris et le MoU de Tokyo.

Avant le lancement de la Campagne d'Inspection Ciblée (CIC) relative à la stabilité, le Secrétariat a organisé en ligne, une formation pré-CIC en collaboration avec l'Académie Maritime de Lloyds, Londres, Royaume-Uni pour les Officiers de Contrôle des Navires par l'Etat du Port de la région (les pays Anglophone le 26/08/2021 et les Pays Francophone le 06/09/2021).

Les Officiers de contrôle par l'Etat du Port (OCNEP) se sont servis du questionnaire prédéfini pour vérifier que les informations et l'équipement fournis sont conformes aux conventions pertinentes, que le capitaine et les officiers sont familiarisés avec les opérations relatives à la stabilité et que l'équipement est correctement entretenu et fonctionne.

La Campagne d'Inspection Ciblée visant la stabilité des navires en avait pour objectifs :

- ♥ De confirmer que l'équipage du navire est familiarisé avec l'évaluation des conditions de stabilité réelles à la fin des opérations de fret avant le départ du navire et à toutes les étapes du voyage
- ♥ Sensibiliser l'équipage et les propriétaires du navire à l'importance de calculer l'état de stabilité réel du navire à la fin des opérations de fret et avant le départ du navire
- ♥ Et vérifier que le navire est conforme aux exigences de stabilité à l'état intact (et aux exigences de stabilité après avarie, le cas échéant) conformément aux instruments pertinents de l'OMI.

Au cours de la campagne, un total de 496 navires a été inspectés, tandis que 384 inspections ont été réalisées à l'aide du questionnaire CIC avec une déféctuosité et une immobilisation enregistrée dans la région. Sur les 496 navires inspectés, 481 ont été inspectés une fois, tandis que 15 ont été inspectés deux fois. En ce qui concerne le degré de risque des navires, 280 inspections ont été effectuées sur des navires à faible risque, 190 sur des navires à risque moyen, 40 sur des navires à risque élevé et une seule sur un navire à risque très élevé. La seule immobilisation enregistrée relevant de CIC concernait un navire à risque élevé. Les cinq (5) principaux types de navires inspectés au cours de cette période de campagne sont : Vraquier (224) ; Conteneur (73) ; Cargo général (59) ; Cargo réfrigéré (41) ; et Pétrolier (39). Un remorqueur a été le seul type de navire immobilisé lié au CIC. En ce qui concerne l'âge des navires, 183 inspections ont été effectuées sur des navires âgés de 11 à 15 ans, 123 sur des navires âgés de 6 à 10 ans, 81 sur des navires âgés de 16 à 20 ans, 51 sur des navires âgés de 21 à 25 ans et 23 sur des navires âgés de 26 à 30 ans. Le seul navire immobilisé dans le cadre du CIC concernait un navire dont le rang d'âge est de 6 à 10 ans. Le seul navire immobilisé pour des raisons liées à la CIC concernait le pavillon de Singapour. Les cinq (5) principaux navires d'Organismes Reconnu (OR) inspectés au cours de cette période sont les suivants : Nippon KaijiKyokai (157), Lloyd's Register (129) ; Bureau Veritas (127) ; DNV GL AS (112) ; et DetNorske Veritas (73). Tandis que la détention liée à l'OR au titre du CIC est Azure Naval Architect BV (ANA).

Les résultats de la campagne CIC :

- ♥ Est-ce que le navire possède -t-il des informations approuvées sur la stabilité qui peuvent être comprises et facilement utilisées par le capitaine et l'officier de chargement ? - Les réponses des 384 navires inspectés sont oui.
- ♥ Les données utilisées pour le contrôle de stabilité au départ sont-elles complètes et correctes ? - Les 384 navires inspectés ont répondu oui.
- ♥ Le navire répond-t-il aux critères de stabilité applicables au type de navire ? - Les 384 navires inspectés ont tous donné oui.
- ♥ Existe-t-il des preuves montrant que le capitaine ou l'officier responsable peut déterminer la stabilité du navire dans diverses conditions de service en utilisant les informations approuvées sur la stabilité fournies à bord ? - Les 384 navires inspectés ont tous donné oui.
- ♥ Est - ce que le navire est équipé d'un instrument de stabilité, celui-ci est-il approuvé par l'administration ? - 371 navires inspectés ont donné oui, douze (12) sont sans objet et un navire a été immobilisé en raison de sa réponse Non.
- ♥ Si le navire est équipé d'un instrument de stabilité, le type de logiciel de stabilité utilisé répond-t-il aux exigences applicables au type de navire concerné ? - 370 navires inspectés ont répondu Oui, tandis que quatorze (14) étaient sans objet.
- ♥ Existe-t-il des preuves à bord montrant que le capitaine confirme que le débit et le poids "calculés" correspondent aux niveaux d'eau "observés" ? - 381 navires inspectés ont répondu par l'affirmative, tandis que trois (3) navires n'avaient aucune preuve à bord.
- ♥ Si le navire est équipé d'un instrument de stabilité, la précision de cet instrument a-t-elle été vérifiée périodiquement en appliquant au moins une condition d'essai approuvée ? - 372 navires inspectés ont obtenu la mention Oui, deux (2) avec la mention Non et dix (10) avec la mention non applicable.

En résumé, sept (7) Etats membres ont effectué le CIC, à savoir : Bénin (32), Ghana (23), Guinée (13), Liberia (19), Nigeria (218), Sénégal (66) et Sierra Leone (13).

**POUR LES STATISTIQUES ET LES TABLEAUX,
REFEREZ-VOUS AUX PAGES 12 A 35
DE LA VERSION ANGLAISE**