



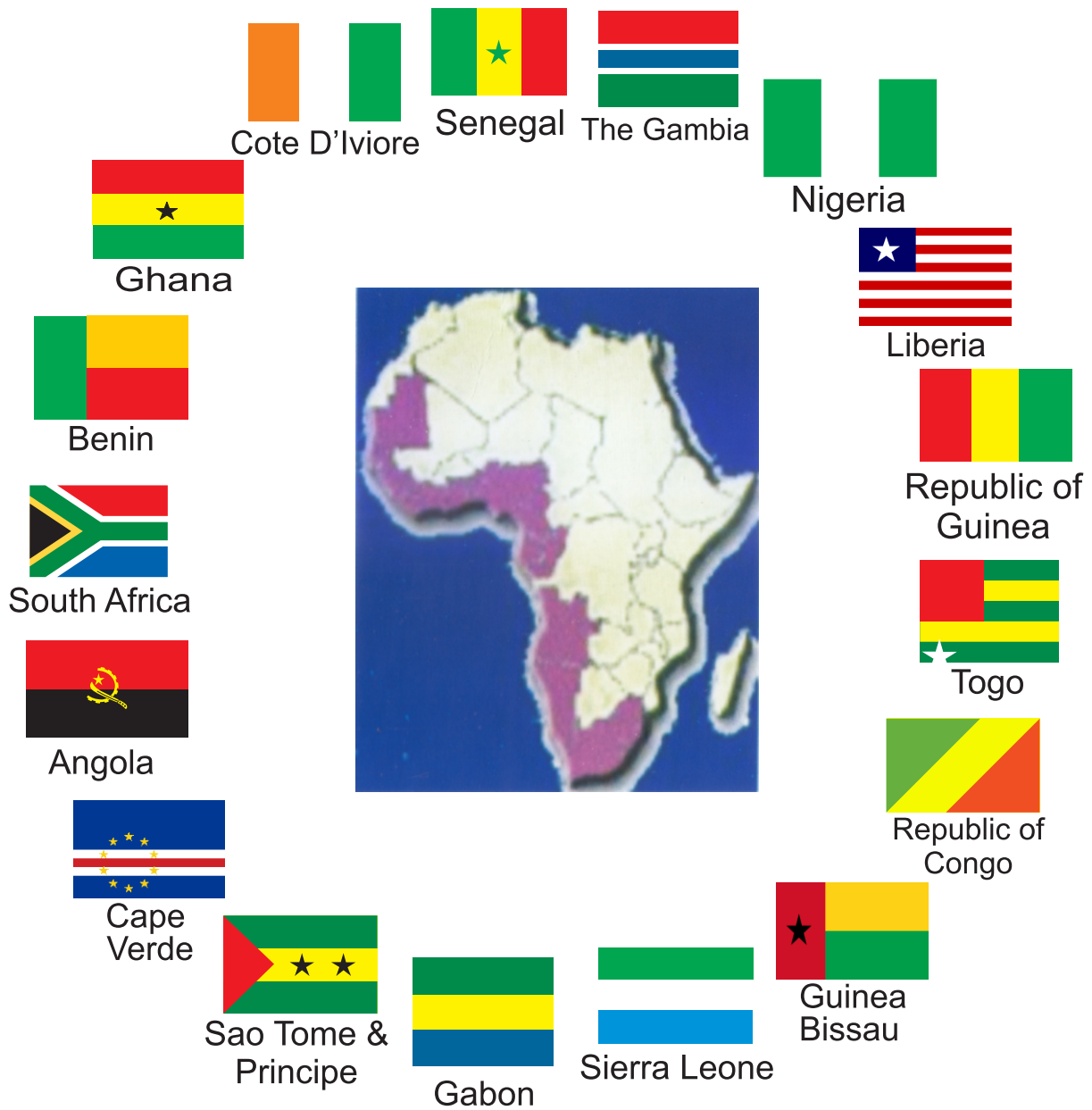
MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL FOR WEST AND CENTRAL AFRICAN REGION



ABUJA MoU

ANNUAL REPORT
2019

Member States of Abuja MoU



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

TABLE OF CONTENTS

- PORT STATE CONTROL INSPECTION STATISTICS 2019
- COUNTRY PROFILE: TOGOLESE MARITIME ADMINISTRATION
- STATISTICAL ANALYSIS OF 2019 PORT STATE CONTROL INSPECTION RESULTS
- CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN ON EMERGENCY SYSTEMS AND PROCEDURES
- STRUCTURE OF ABUJA MoU



Mr. Kwaku Ofori Asiamah
Chairman of the Abuja MoU



MFON EKONG USORO (MRS)
Secretary General

PORT STATE CONTROL INSPECTION STATISTICS 2019

This is the summary of the port State inspection statistics for 2019. Fourteen (14) member States in Abuja MoU region submitted PSC inspection reports namely: Benin; Republic of Congo; Democratic Republic of Congo; Cote d'Ivoire; Gabon; Gambia; Ghana; Guinea; Liberia; Nigeria; Senegal; Sierra Leone; South Africa and Togo. As in the previous eight years, the PSC inspection statistical data in this report are generated from the computerized central database of Abuja MoU Information System (AMIS).

2,695 inspections were carried out on 2,091 individual ships. 21 of these vessels were detained for deficiencies during the year, resulting in a 50% increase in the number of detentions above 2018 figures which was 14 detentions. The detention percentage per inspection of 0.78% in 2019 gives a 34% increase above the 0.58% recorded in 2018. The spread of one deficiency for every 3.3 inspections in 2018 increased to 3.8 inspections per deficiency in 2019. The region recorded a 12% increase in inspection efforts from 2,409 in 2018 by 14 Administrations to 2,695 inspections in 2019 with same 14 Administrations reporting.

A total of 719 deficiencies were recorded which is lower than the 2018 figure of 727. Correspondingly, the total number of 222 inspections-with-deficiencies is lower than the 224 figures of 2018. The percentage inspections-with-deficiencies of 8.24 in 2019 is an 11% decrease below the 2018 figures of 9.29.

With respect to the categories of deficiencies, the most deficiencies were recorded on:

- Safety of Navigation 108 (15.02%);
- Propulsion and Auxiliary Machinery 105

- (14.6%);
- Living and Working conditions 85 (11.82%);
- Ship's certificates and documents 61 (8.49%);
- Life-saving appliances 59 (8.21%);
- Fire safety 45 (6.26%);
- Structural conditions 36 (5.64%);
- Emergency Systems 25 (3.48%);
- Radio Communications 25 (3.48%)

It is noteworthy that one deficiency out of every seven deficiencies recorded was related to Safety of Navigation, which is 15.02% of all deficiencies recorded. It is also the topmost defective item recorded under SOLAS closely followed by Propulsion and Auxiliary Machinery, Living and Working conditions and Ship's certificates and documents.

Twenty-two ship types were inspected in the year under review. The highest number of ship inspections relating to ship type were conducted on Bulk Carriers 1,014 (37.6%), followed by Container ships 389 (14.4%), General Cargo/multipurpose vessels 335 (12.4%), Oil Tankers 283 (10.5%), Refrigerated Cargo vessels 159 (5.9%), Combination Carrier 119 (4.4%), and Chemical Tankers 104 (3.9%) concludes the top seven most inspected ship types.

222 of the inspections conducted generated 719 deficiencies. The most notable deficiencies were related to:

- Ship's certificates and documents 8.5%;
- SOLAS Convention 60.5%;
- MARPOL Convention 5.0%;
- STCW Convention 1.7%;
- Load Line Convention 2.1%;
- ILO (MLC, 2006) 15.7%.

Against the backdrop of the relevant instruments for the Abuja MoU PSC regime, SOLAS related deficiencies still ranks the highest with 60.5% of all deficiencies recorded. The number of detentions increased to 21 from the 2018 figures of 14. The detentions recorded were: 38.09% for Offshore Supply; 19.05% for General cargo/multipurpose; 19.05% for Container ship; 9.52% each for Bulk Carrier and Other special activities, and 4.76% for Tugboat.

In total, the performance percentage inspection by member States for the year 2019 is 5.36% which is still far below the target of 15% for the region but more than the previous year of 4.79%. Two States – Benin (19.26%) and Liberia (15.61%) were able to achieve the target of inspection of ship calls in 2019. Benin being the only State to have consistently met and surpass the targeted inspection rate for the past five years. Of the eight member States (Congo, Congo-DRC, Cote d'Ivoire, Ghana, Liberia,

Nigeria, Senegal and Togo), that recorded actual numerical increase in PSC inspection in 2019, Nigeria's inspection for 2019 is 821, a 29.1% increase over the 2018 figures of 636, in spite of a decrease in ship calls by 2.4% from 11,171 down to 10,908.

Twelve member States (Benin, Congo, Cote d'Ivoire, Democratic Republic of Congo, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea, Liberia, Nigeria, Senegal and Sierra Leone), upload PSC inspection reports directly into AMIS database. The remaining two States, South Africa and Togo, still email scanned copies or courier photocopies of inspections forms to the Secretariat for uploading by the staff. Considering that one of the purposes of inspection database is to assist PSCOs conduct initial online search on the visiting ships, member States are encouraged to input inspection results directly, within a week, into the AMIS database.



Inspection of free-fall life boat launching deck



Inspection of life jacket

TOGO COUNTRY PROFILE

TOGOLESE MARITIME ADMINISTRATION

Togo is a West African country which is bordered by Benin to the East, Ghana to the West, and Burkina Faso to the North and has a coastline of about fifty (50) kilometers.

Togo has two (2) ports which are the port of Kpémé (wharf) that specializes in the production and exportation of phosphate; and the other port of Lomé, the main trading port. The Port of Lomé is the driving force of the Togolese economy with more than 80% of the trade in transit.



Figure 1: Lifeboat Inspection

The maritime and port industry of Togo is connected to its colonial past. The Germans constructed the first wharf of wood on metal piles in 1890. It evolved into the construction of a modern deep sea port in April 1968. The colonial authority promulgated decree No. 208/Cab of 5 March 1948, and Act No.48-340 of 28 February 1948 regarding the management of the merchant Marine. The merchant marine Code provides Togo with a maritime administration designed to define the country's maritime policy. It has progressed considerably with the promulgation of the Code No.29 of 12 August 1971. Considering the evolution of the maritime world and the changes

in the Togo maritime policy, the Togolese maritime administration has acquired a new tool in accordance with the relevant IMO instruments namely the Law No. 2016-028 of 11 October 2016 regarding the Merchant Marine Code.



Figure 2: Checking the life raft expiring date Directorate of Maritime Affairs

In accordance with the Merchant Marine Code, the missions assigned to the maritime administration generally known as the Directorate of Maritime Affairs are:

- Management of ships, floating docks, artificial islands, sea, lagoon works, wrecks and maritime mortgages;
- management of oil and gas drilling, other mining and oil production related to maritime and lagoon activities,
- Participation in the administration of lagoon, fluvial, and public maritime sector
- management of professionals and seafarers;
- protection and preservation of marine, lagoon and fluvial environments,
- Participation in the enforcement of maritime labor regulations,
- Settlement of individual or collective disputes,
- Port safety and security,
- Safety Navigation and security,
- Participation in research, assistance and rescue at sea, in the lagoon and in the navigable rivers
- Participation in the control and monitoring of marine and river-lagoon fisheries.

The Directorate of Maritime Affairs monitors the application of the ISPS Code in port facilities. To this end, it draws up port facility security plans. The Directorate proposes a Recognized Organization (RO) to prepare the security plans which are approved by the Minister in charge of Maritime Affairs.

CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN ON EMERGENCY SYSTEMS AND PROCEDURES

The Memorandum of Understanding on Port State Control for West and Central African region (Abuja MoU) carried out a Concentrated Inspection Campaign (CIC) on Emergency Systems and Procedures from 1 September 2019 to 30 November 2019. This report documents the results of the CIC performed by member Maritime Administrations. The preparation of emergency equipment, such as emergency power source and fire pump and the ability of the crew to respond to emergency situations are critical factors in saving human lives and minimizing damage to ships.

The objective of the CIC was to provide information on the ship's level of compliance with emergency equipment on board which should be regularly maintained to ensure immediate use in emergency and hazardous situations, and that their performance are always guaranteed. During the CIC, familiarization of seafarers with the emergency systems and procedures was also verified. Abuja MoU carried out this CIC simultaneously with Paris MOU, Tokyo MoU and Black Sea MoU using the Paris and Tokyo MOUs guidelines and questionnaire for the exercise.

During the 3-month of CIC on Emergency Systems and Procedures, 680 individual ships were inspected and of these 430 (63.23%) were CIC related inspections. 296 inspections were carried out without CIC questionnaire. The following numbers of deficiencies were recorded under the corresponding number of inspections: Public address system (04101) - 1; Emergency fire pump and its pipes (04102) - 2; Emergency lighting, batteries and switches (04103) - 2; Muster list (04108) - 2; Fire drills (04109) - 1; Emergency source of power, Emergency generator (04114) - 2; Crew familiarization with Emergency Systems (04121) - 3.

A total of 1 (0.23%) non-conformity was recorded as a result of this campaign out of 430 questionnaires submitted. Of this number, 429 (99.77%) were with satisfactory responses. The

most unfavourable results on the questionnaire was question no. 5 which asked: Does the muster list specify details in accordance with the requirements of SOLAS 1996-1998 Amendment, Chapter III, Regulation 37?

The three highest rates of Not Applicable (N/A) on the questionnaire were on: Q7b - Where the emergency source of electrical power is an accumulator battery, are the batteries and its switchboard in good condition? 101 (23.49%); Q9 - Where a fire drill and/or abandon ship drill was witnessed, was it found to be satisfactory? 72 (16.74%); and Q3 - For ships with water level detectors installed, is the system and alarm arrangements operational? 53 (12.32%).

These ten member States, with corresponding numbers of CIC inspections: Benin - 12; Republic of Congo - 6; The Gambia - 1; Ghana - 23; Guinea - 15; Liberia - 17; Nigeria - 180; Senegal - 81; South Africa - 46; and Togo - 49 participated in the Concentrated Inspection Campaign on Emergency Systems and Procedures. The result of the CIC on Emergency Systems and Procedures is published on Abuja MoU web-site.





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	288						
Republic of Congo	197						
Congo DRC	26						
Cote d'Ivoire	221						
Gabon	2						
Gambia	12		2	6	16.67		
Ghana	161	1	18	24	11.18	1	0.62
Guinea	125		1	1	0.8		
Liberia	69						
Nigeria	821	17	121	475	14.74	17	2.07
Senegal	277	1	47	104	16.97	1	0.36
Sierra Leone	1						
South Africa	315	2	33	109	10.48	2	0.63
Togo	180						
TOTAL	2695	21	222	719	8.24	21	0.78



Secretary General of the Abuja MoU, Director General of the Gabonese Maritime Administration with the Females in Maritime at PSCC10 in Libreville, Gabon.

CHART 1: Ratio of Total Inspections

Diagramme 1: Ratio d'Inspections Total

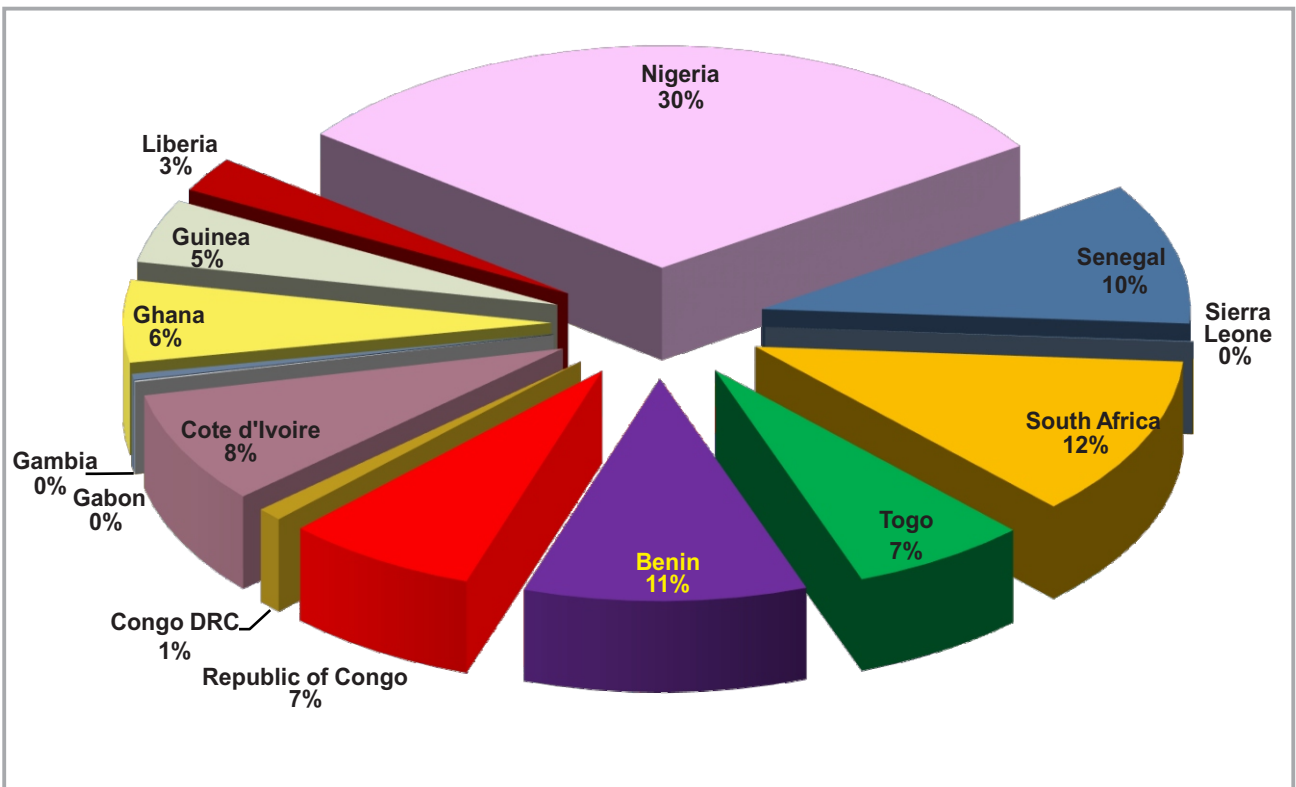


CHART 2: Ratio of Inspections with Deficiencies

Diagramme 2: Ratio d'Inspections avec Défectuosités

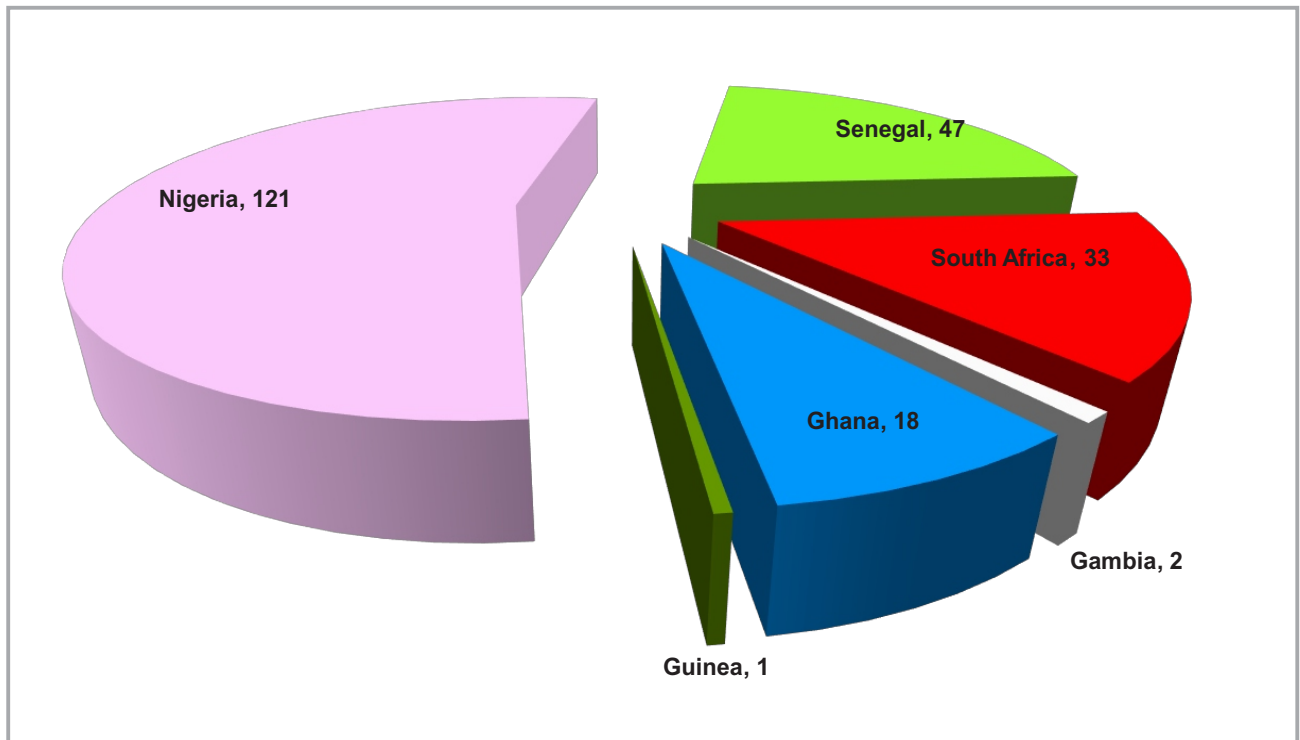


CHART 3: Total Inspections, Deficiencies and Detentions

Diagramme3: Inspections totales, Défectuosités et Immobilisation

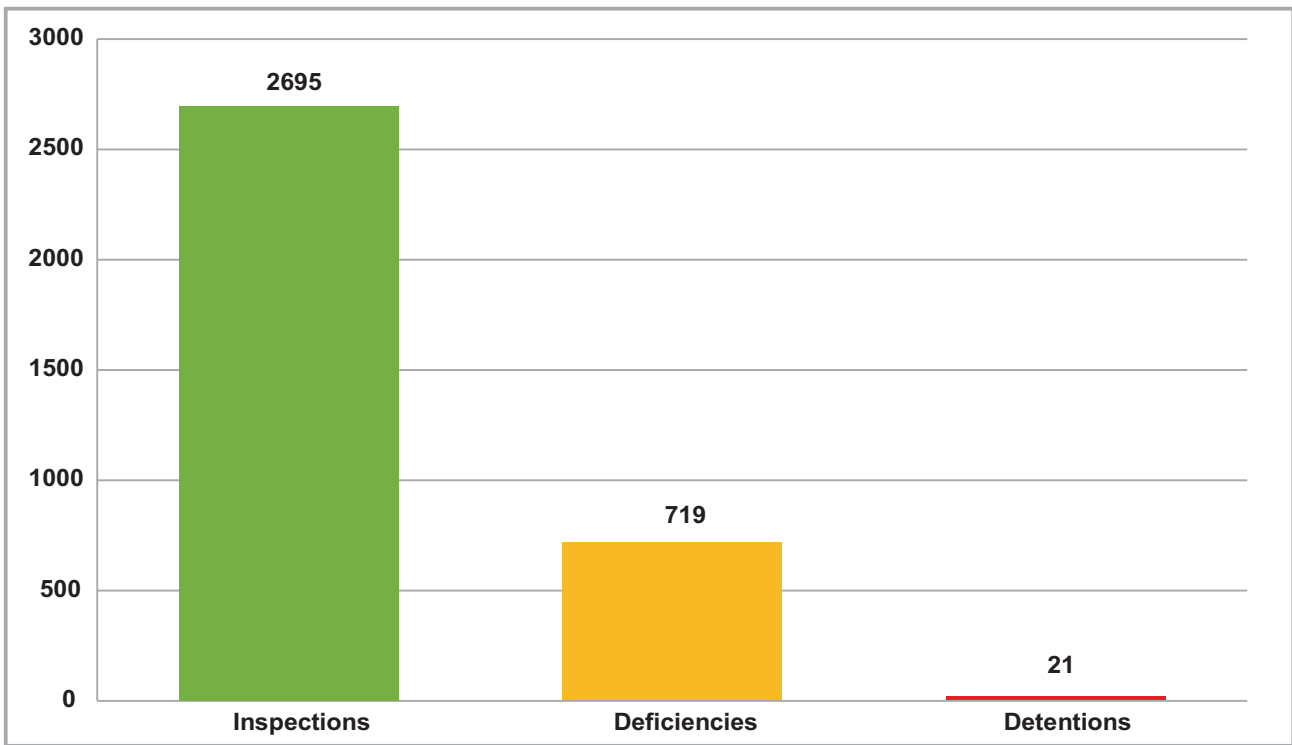


CHART 4: Total Inspections and number of Inspections with deficiencies

Diagramme 4: Nombre des Inspections et Nombre d'Inspections avec Défectuosités

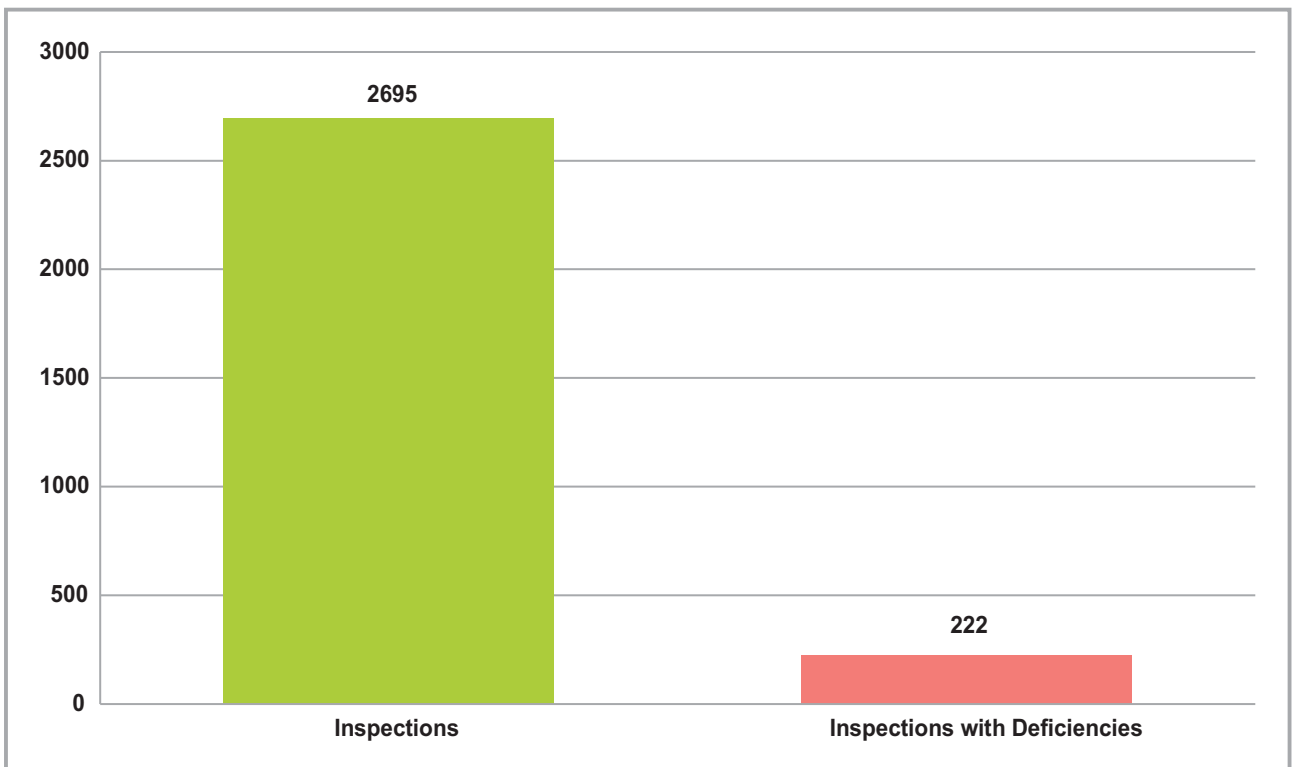


CHART5: Number of Inspections with Detention Percentage

Diagramme 5: Nombre d' Inspections avec Pourcentage d'Immobilisation

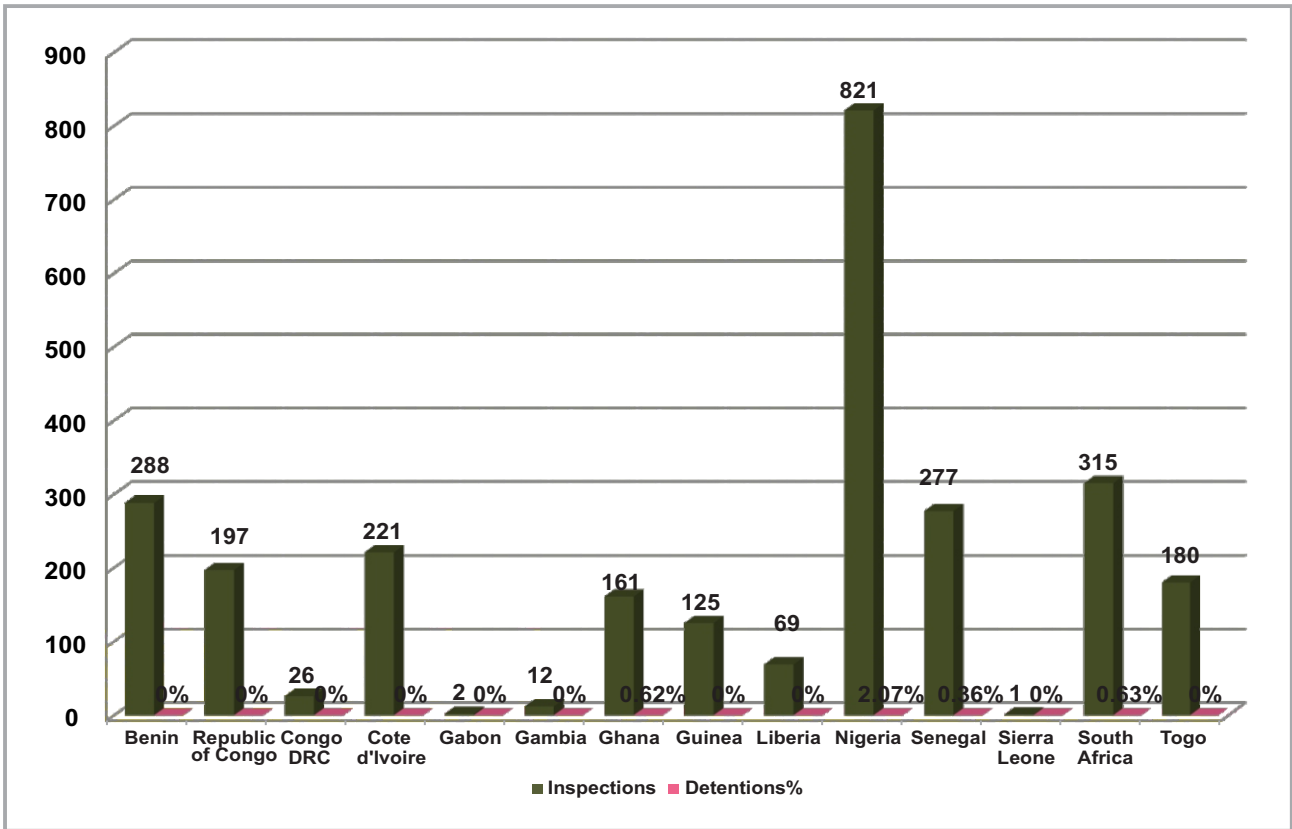


CHART 6:Percentage of Detentions(Detentions as percentage of Total Inspections)

Diagramme 6: Pourcentage et d'Immobilisation (Immobilisations en pourcentage du nombre total d'inspections)

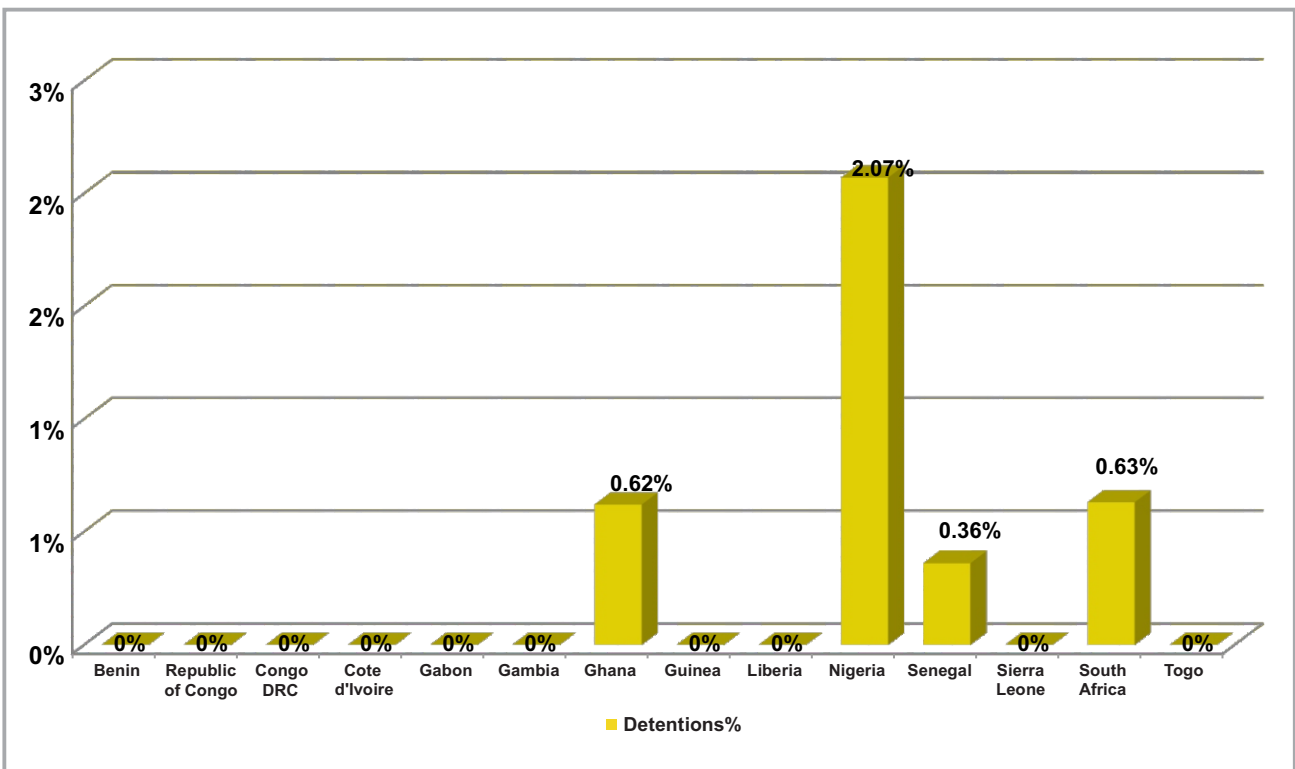
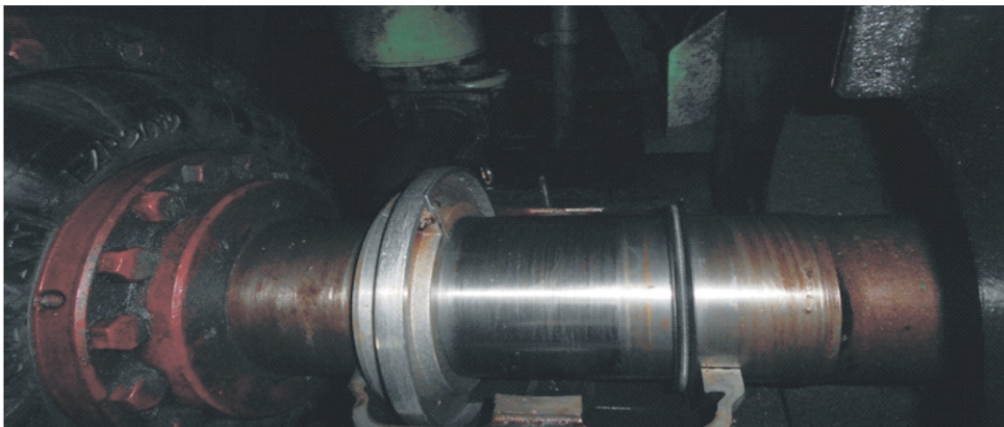


TABLE 2: Inspection Data by Flag

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	1	1	100		
Antigua and Barbuda	72	6	13	8.33		
Bahamas	108	10	17	9.26		
Barbados	13	1	2	9.69		
Belgium	8					
Belize	10	1	2	10		
Bermuda (GB)	3					
Cameroon	1					
Cayman Islands (GB)	14	1	1	7.14		
China	24					
Comoros	2					
Cook Islands	8	1	2	12.5		
Croatia	5					
Curacao	7	1	3	14.29		
Cyprus	79	8	19	10.13	1	1.27
Denmark	31	1	2	3.23		
Dominica	6					
Dominican Republic	2	2	16	100		
Ethiopia	1					
Faroe Islands	10	1	3	10		
Finland	1					
France	11	3	15	27.27	1	9.09
Georgia	1					
Germany	8					
Gibraltar(GB)	14					
Greece	47	5	10	10.64		
Haiti	1					
Hong Kong, China	198	7	35	3.54	1	0.51
India	2					
Ireland	1					
Isle of Man (GB)	26	1	6	3.85		
Italy	58	3	10	5.17		
Jamaica	1					
Japan	4					
Kiribati	4					
Korea, Republic of	1					
Kuwait	1	1	3	100		
Liberia	410	35	101	8.54	4	0.98
Lithuania	2					
Luxembourg	6	1	5	16.67	1	16.67
Malaysia	2					
Malta	206	7	20	3.4		
Marshall Islands	436	22	74	5.05	1	0.23
Moldova, Republic of	9	1	1	11.11		

Montenegro	3					
Netherlands	46	7	19	14.29		
Nigeria	1	1	3	100		
Norway	40	2	11	5		
Pakistan	1					
Palau	4	2	7	50		
Panama	384	46	144	11.98	4	1.04
Philippines	11					
Portugal	56	4	14	7.14		
Qatar	3	1	1	33.33		
Russian Federation	5	2	8	40		
Saint Kitts and Nevis	4					
Saint Lucia	1					
Saint Vincent and the Grenadines	11	2	15	18.18	2	18.18
Samoa	1					
Saudi Arabia	3					
Senegal	1	1	1	100		
Sierra Leone	2					
Singapore	181	17	58	9.39		
Spain	4	1	6	25		
Sri Lanka	4					
Switzerland	5					
Thailand	6					
Togo	2	1	12	50	1	50
Turkey	19	2	4	10.53	1	5.26
Tuvalu	5	2	3	40		
United Kingdom	8	1	4	12.5		
United States	6	3	11	50	1	16.67
Vanuatu	13	7	37	53.85	3	23.08
Vietnam	10					
TOTAL	2695	222	719	8.24	21	0.78



Propeller shaft bearing inspection

CHART 7: Flag State Performance Showing Inspections, Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies

Diagramme 7: Performance des Etats Pavillons montrant les Inspections, Inspections avec Défectuosités et nombre de Défectuosités

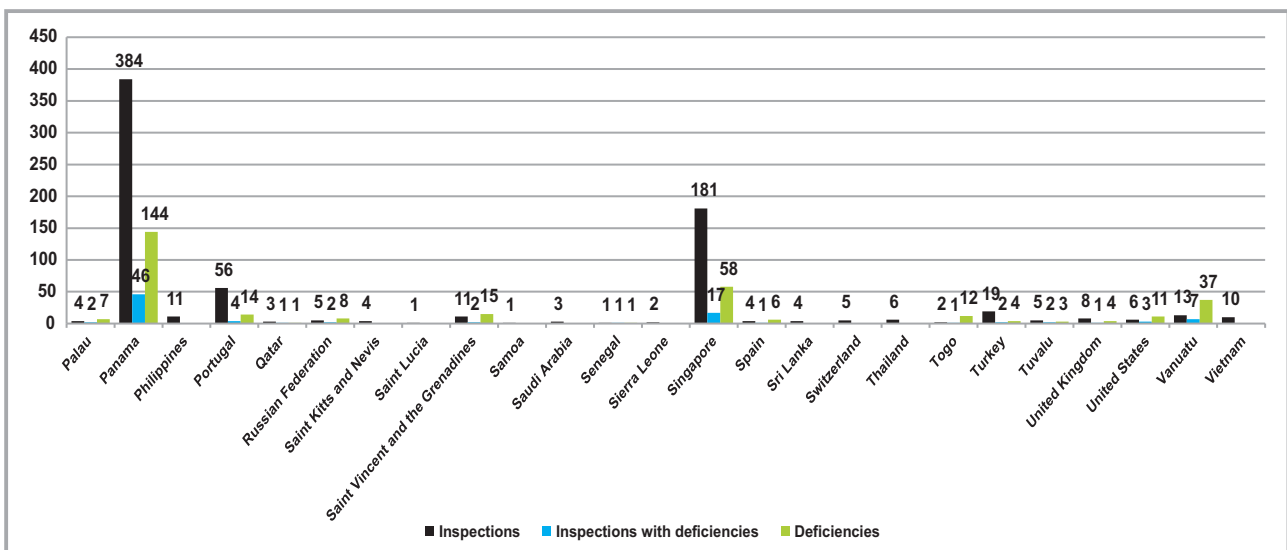
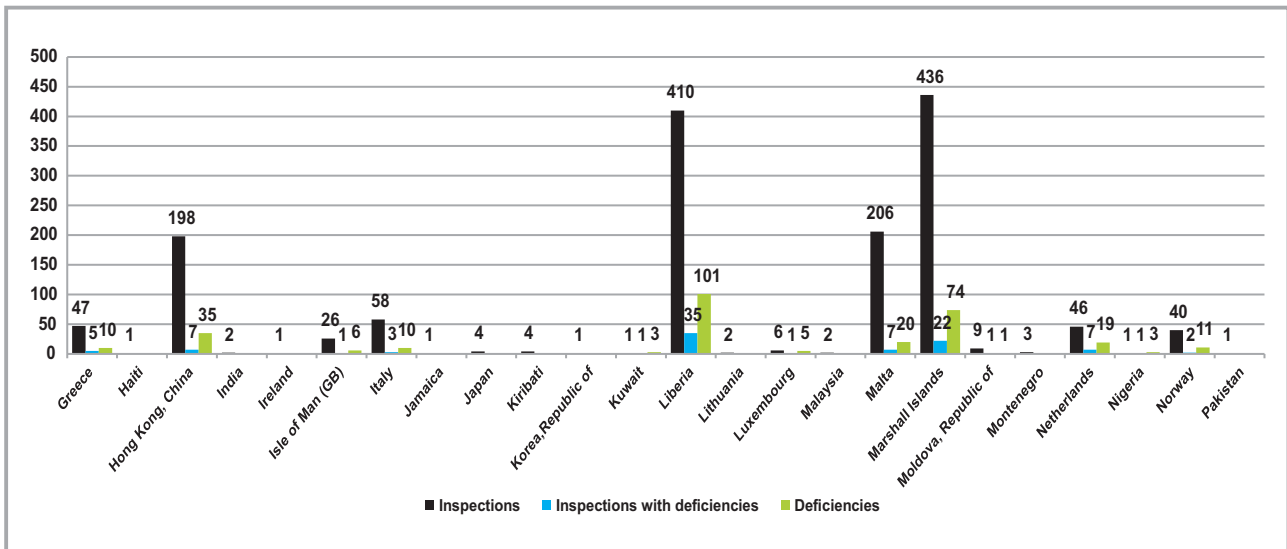
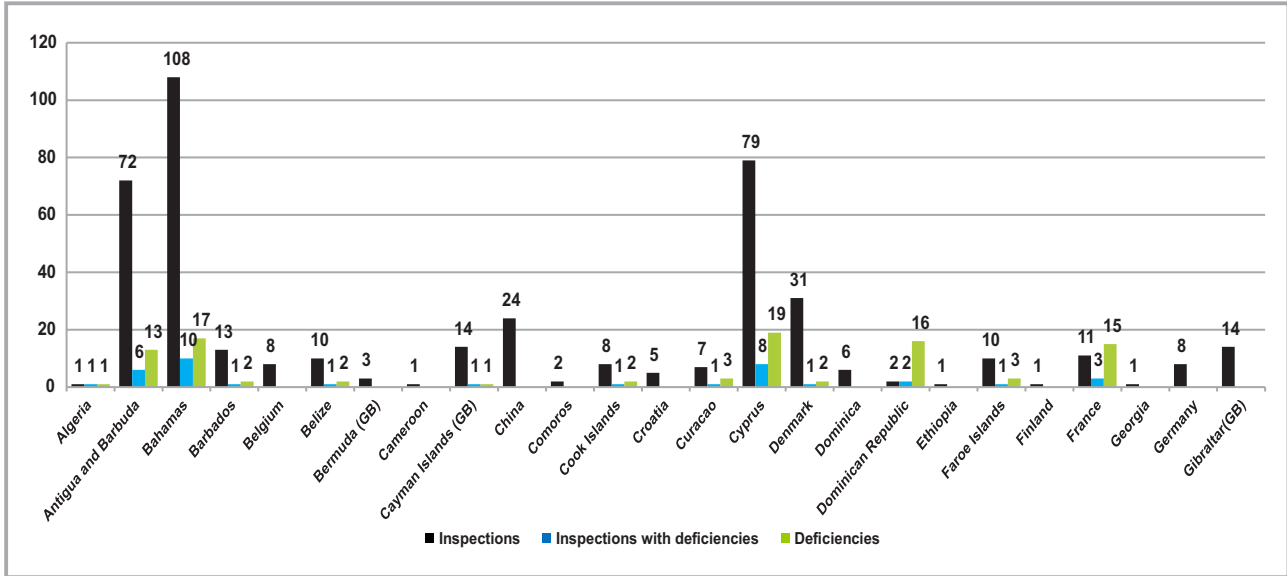


CHART 8: Inspections with Deficiencies by Flag
 Diagramme 8: Inspections avec Défectuosités par Pavillon

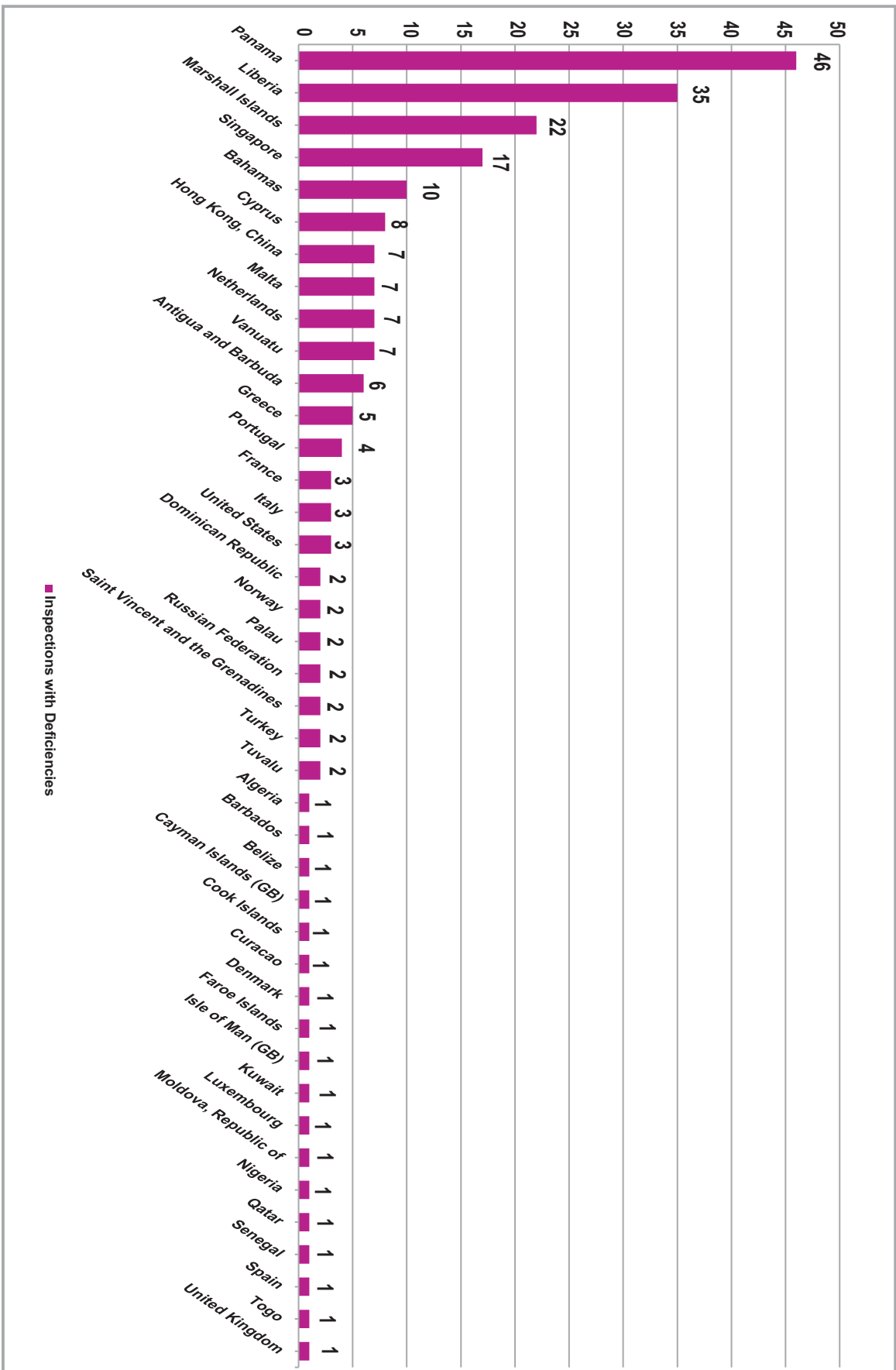


TABLE 3: Inspection Data by Ship Type

TABLEAU 3: Données d'Inspection par Type de Navire

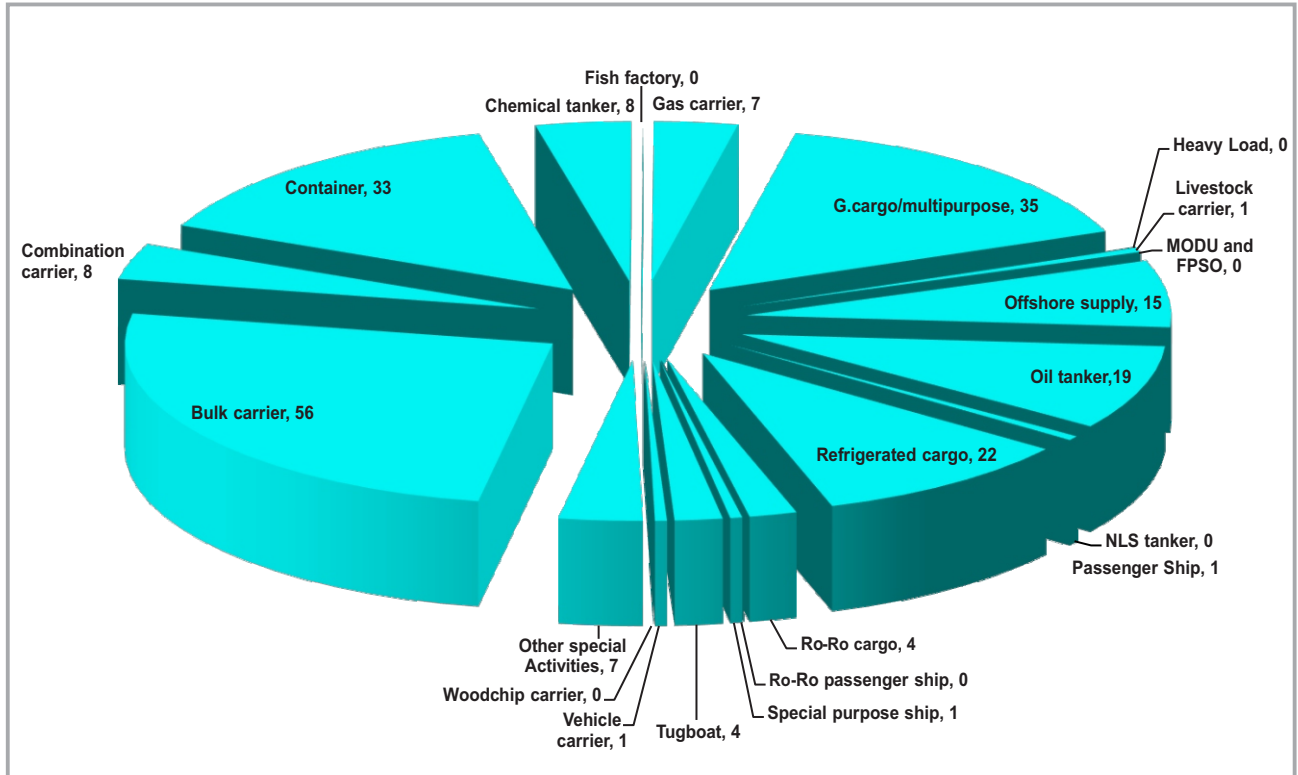
Ship Type	No. of Inspections	No. of Inspections with Deficiencies	No. of Deficiencies	Percentage of Inspections with Deficiencies	No. of Detentions	Detention percentage
Bulk carrier	1014	56	122	5.52	2	0.2
Combination carrier	119	8	25	6.72		
Container	389	33	125	8.48	4	1.03
Chemical tanker	104	8	28	7.69		
Fish factory	1					
Gas carrier	39	7	24	17.95		
G.cargo/multipurpose	335	35	113	10.45	4	1.19
Heavy Load	4					
Livestock carrier	2	1	3	50		
MODU and FPSO	1					
Offshore supply	71	15	85	21.13	8	11.27
Oil tanker	283	19	51	6.71		
NLS tanker	2					
Passenger Ship	9	1	1	11.11		
Refrigerated cargo	159	22	68	13.84		
Ro-Ro cargo	81	4	16	4.94		
Ro-Ro passenger ship	6					
Special purpose ship	10	1	1	10		
Tugboat	8	4	31	50	1	12.5
Vehicle carrier	23	1	1	4.35		
Woodchip carrier	4					
Other special Activities	31	7	25	22.58	2	6.45
TOTAL	2695	222	719	8.24	21	0.78



Lifebuoy self-activating smoke signal

CHART 9: Ratio of Inspections with Deficiencies by Ship Type

Diagramme 9: Ratio des Inspections avec Défectuosités par type de Navire



Inspection of lifeboat davit

CHART 10: Number of individual Ships with Deficiencies Detected by Vessel Type

Diagramme 10: Nombre de Navires Individuels avec Défectuosités Détectées par type de navire

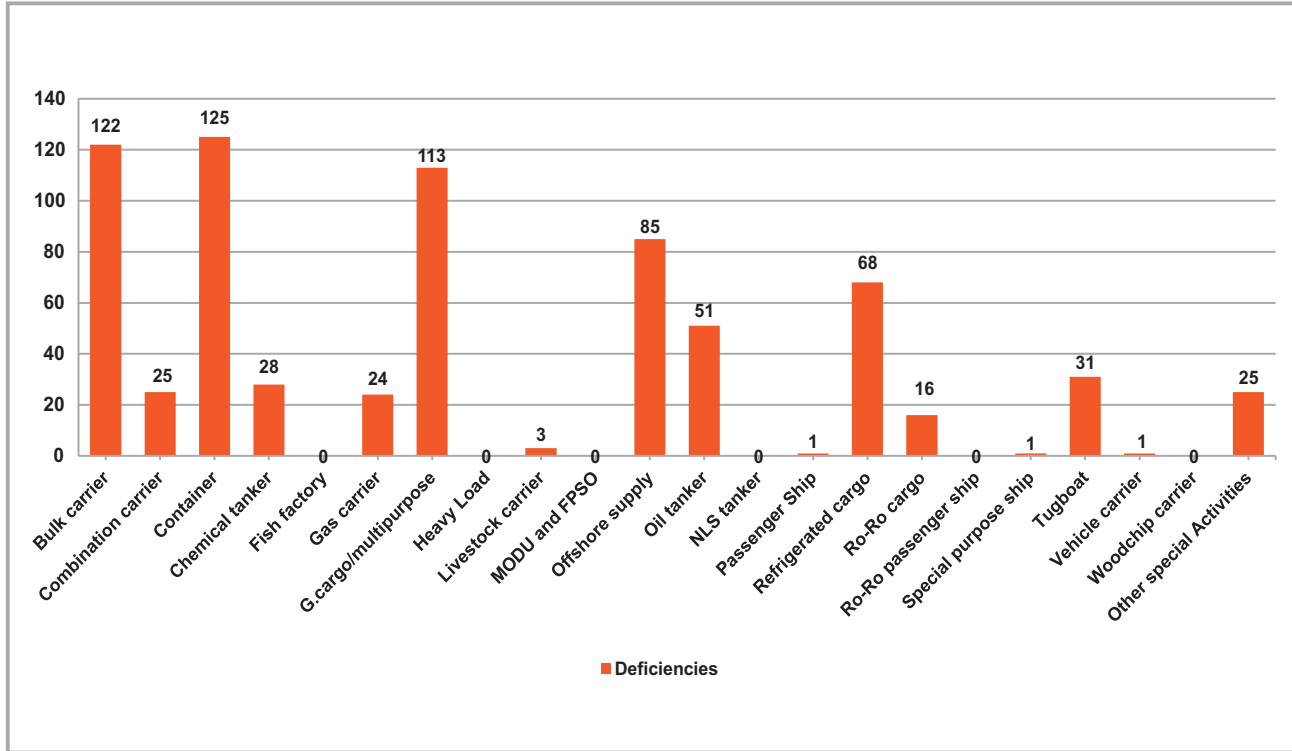


CHART 11: Number of Deficiencies per Inspection

Diagramme 11: Nombre de Défectuosités par Inspection

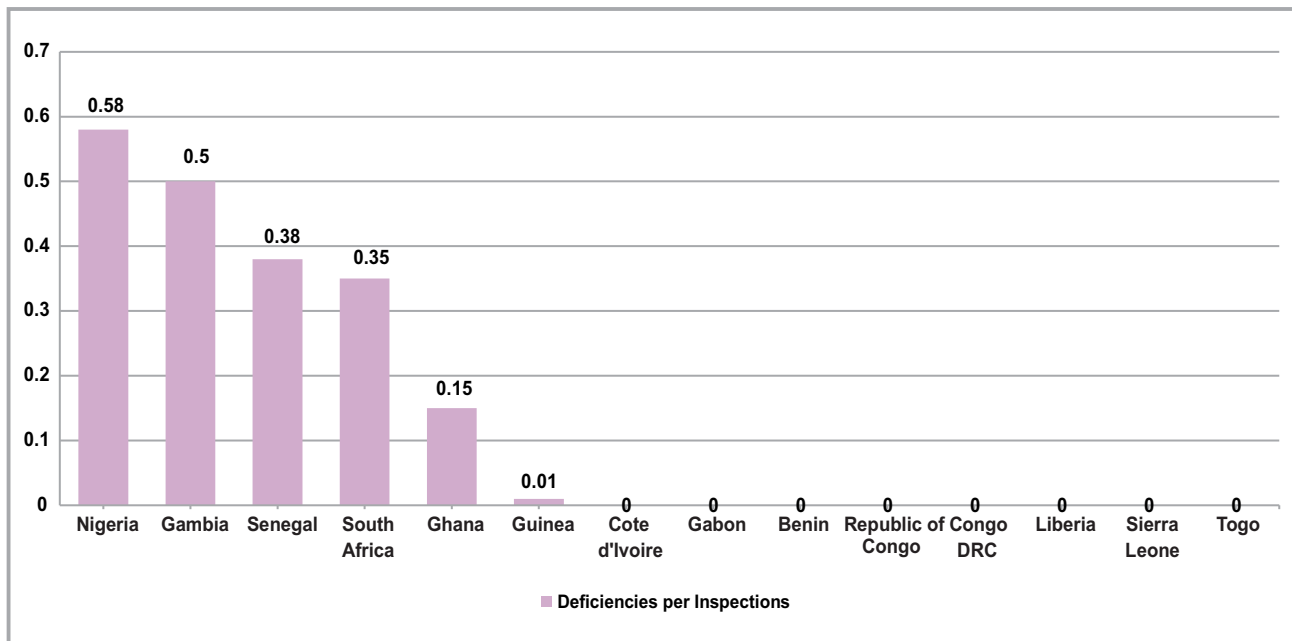


CHART 12: Performance by Ship Type Showing Inspections, Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies
Diagramme 12: Performance par Type de Navire montrant les inspections, inspections avec Défectuosités et Nombre de Défectuosités

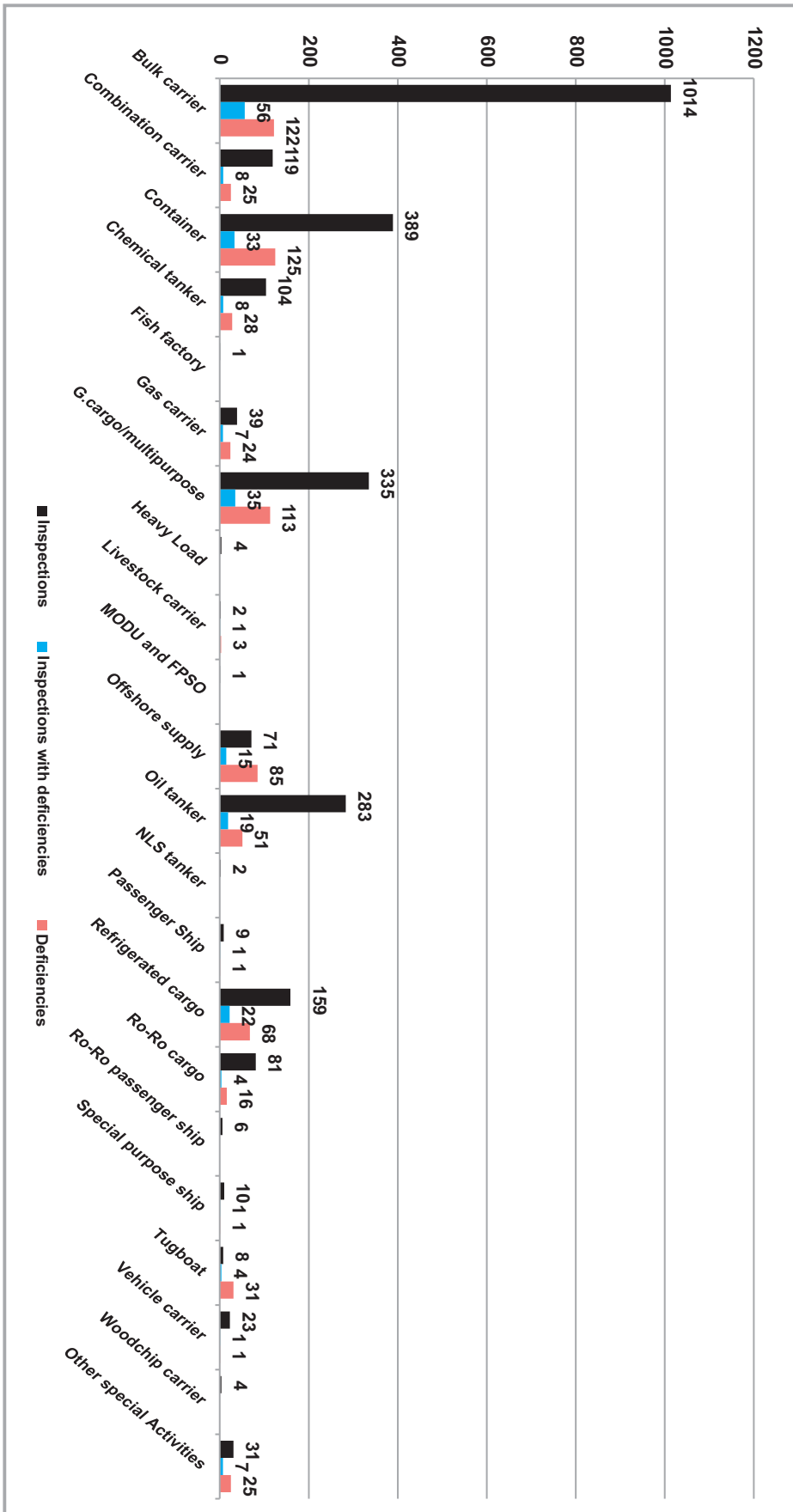


CHART 13: Performance by Ship Type Showing Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies
 Diagramme 13: Performance par Navire montrant Inspections avec Defectuosités et Nombre de Defectuosités

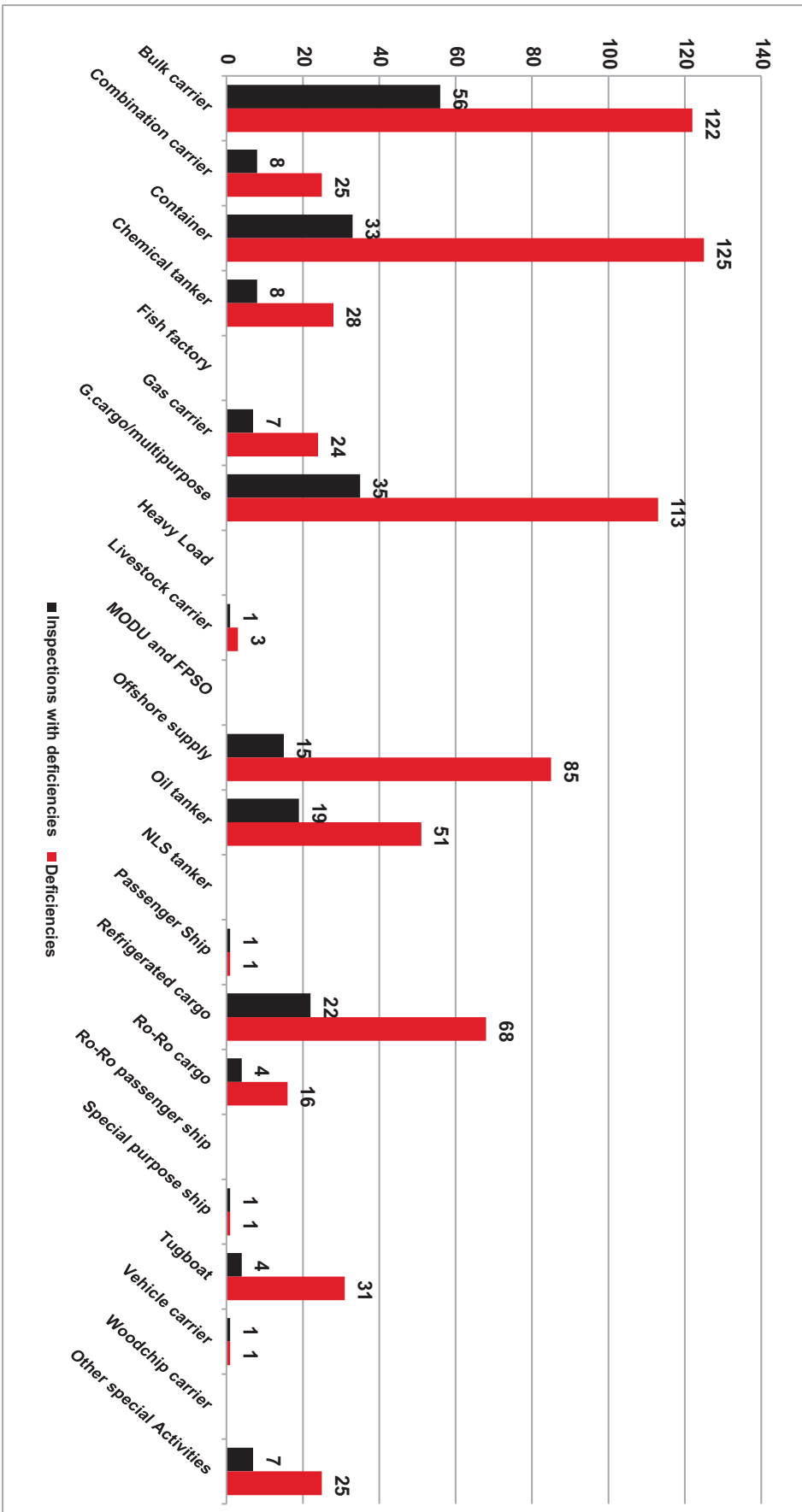


TABLE 4: Inspection Data per Category of Deficiency
TABLEAU 4: Données d' Inspection par Catégorie de Défectuosités

Category of Deficiency		Number of Deficiency	Percentage of Total Deficiencies
Ship's certificates and documents		61	8.49
SOLAS	Structural Conditions	36	5.01
	Emergency Systems	25	3.48
	Radio Communications	25	3.48
	Fire safety	45	6.26
	Alarms	5	0.7
	Cargo Operation including equipment	9	1.25
	Safety of Navigation	108	15.02
	Life saving appliances	59	8.21
	Propulsion and auxiliary machinery	105	14.6
	ISM	9	1.25
	ISPS	9	1.25
MARPOLS	Annex I	12	1.67
	Annex II	1	0.14
	Annex III	1	0.14
	Annex IV	15	2.09
	Annex V	6	0.83
	Annex VI	1	0.14
STCW	Certificate and Documentation - Crew Certificates	12	1.67
Load Lines	Water/Weather tight conditions	15	2.09
ILO-MLC 2006	Living and Working Conditions	85	11.82
	Labour Conditions-Minimum requirements for seafarers	1	0.14
	Labour Conditions-Conditions of employment	3	0.42
	Labour Conditions-Accommodation, recreational facilities, food and catering	18	2.5
	Labour Conditions-Health protection, medical care, social security	6	0.83
Other		47	6.54

TABLE 5: INSPECTION DATA BY CLASSIFICATION SOCIETY**Tableau 5: Données d'Inspection par Société de Classification**

Classification	Class Code	No. of Inspections	No. of Inspections with Deficiencies	No. of Deficiencies	No. of Detentions	Detention Percentage
American Bureau of Shipping	ABS	314	35	145	9	2.87
Bureau Veritas	BV	382	36	122	5	1.31
Belize Maritime Bureau Inc.		1				
China Classification Society	CCS	108	2	5		
Croatian Register of Shipping		3				
Det Norske Veritas	DNV	19	2	10		
DNV GL AS		601	44	160	3	0.5
Germanischer Lloyd	GL	14	1	1		
Global Shipping Bureau		1				
Intermaritime Certification Services, S.A.		1				
International Naval Surveys Bureau	INSB	14	3	18	1	7.14
Indian Register of Shipping		7	3	7		
International Register of Shipping		3	3	10		
Korea Classification Society	KCS	1				
Korean Register	KR	78	4	12	1	1.28
Lloyd's Register	LR	398	40	108		
Nippon Kaiji Kyokai	NKK	542	31	62	1	0.18
Panama Shipping Registrar Inc.		1				
Phoenix Register of Shipping	PRS	3				
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	PRS	9				
Registro Italiano Navale	RINA	134	10	24		
Registro Internacional Naval, S.A		5				
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	38	4	11		
Rinave Portuguesa		1				
Turkish Lloyd		3	1	3	1	33.33
Vietnam Register of Shipping	VRS	3				
Maritime Lloyd Ltd, Georgia		1				
Other		10	3	21		
TOTAL		2695	222	719	21	0.78

CHART 14: Inspections with Deficiencies and Total Inspections by Classification Society
 Diagramme 14: Inspections avec Défauts et Inspection Totale par Société de Classification

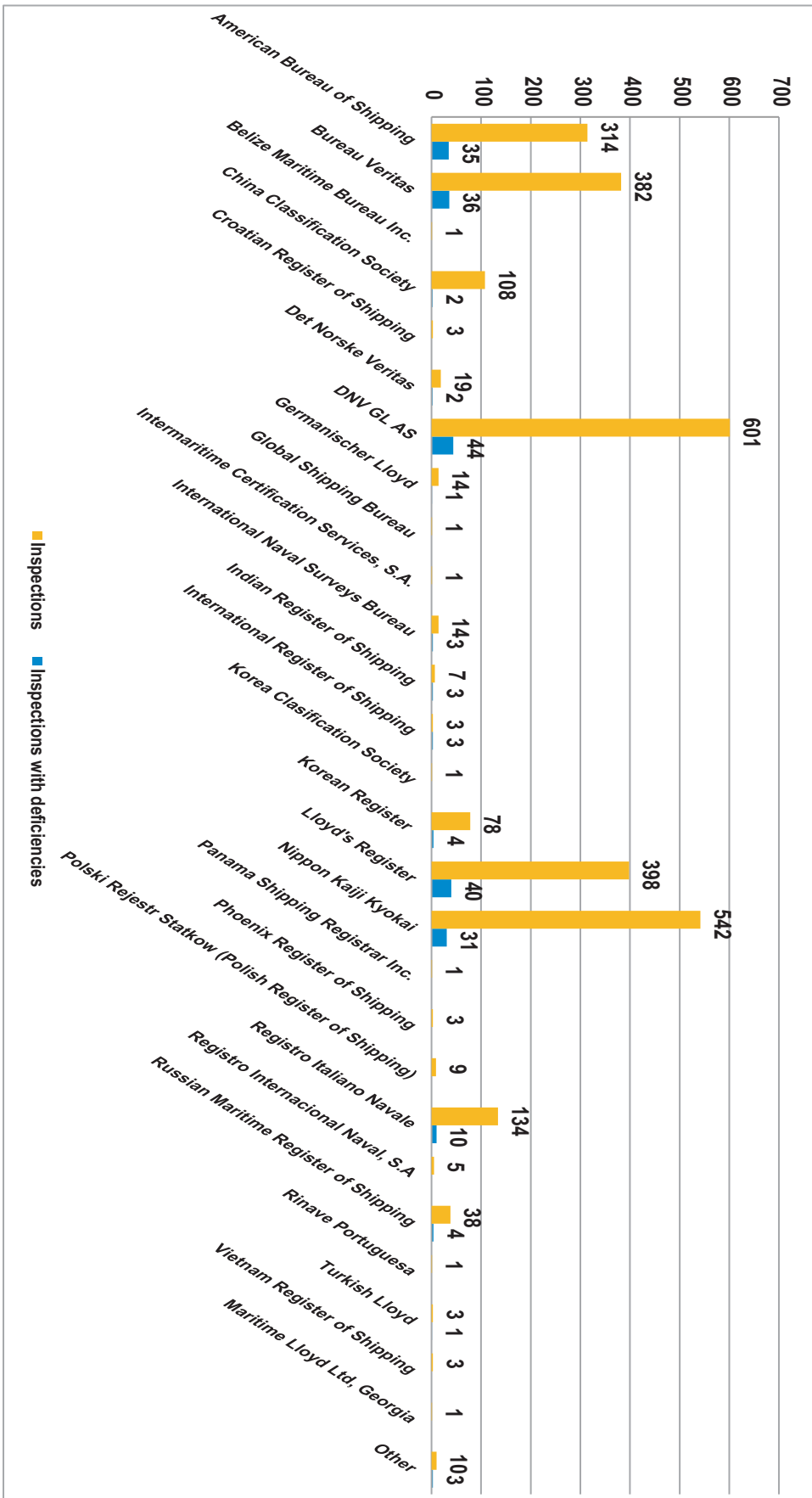
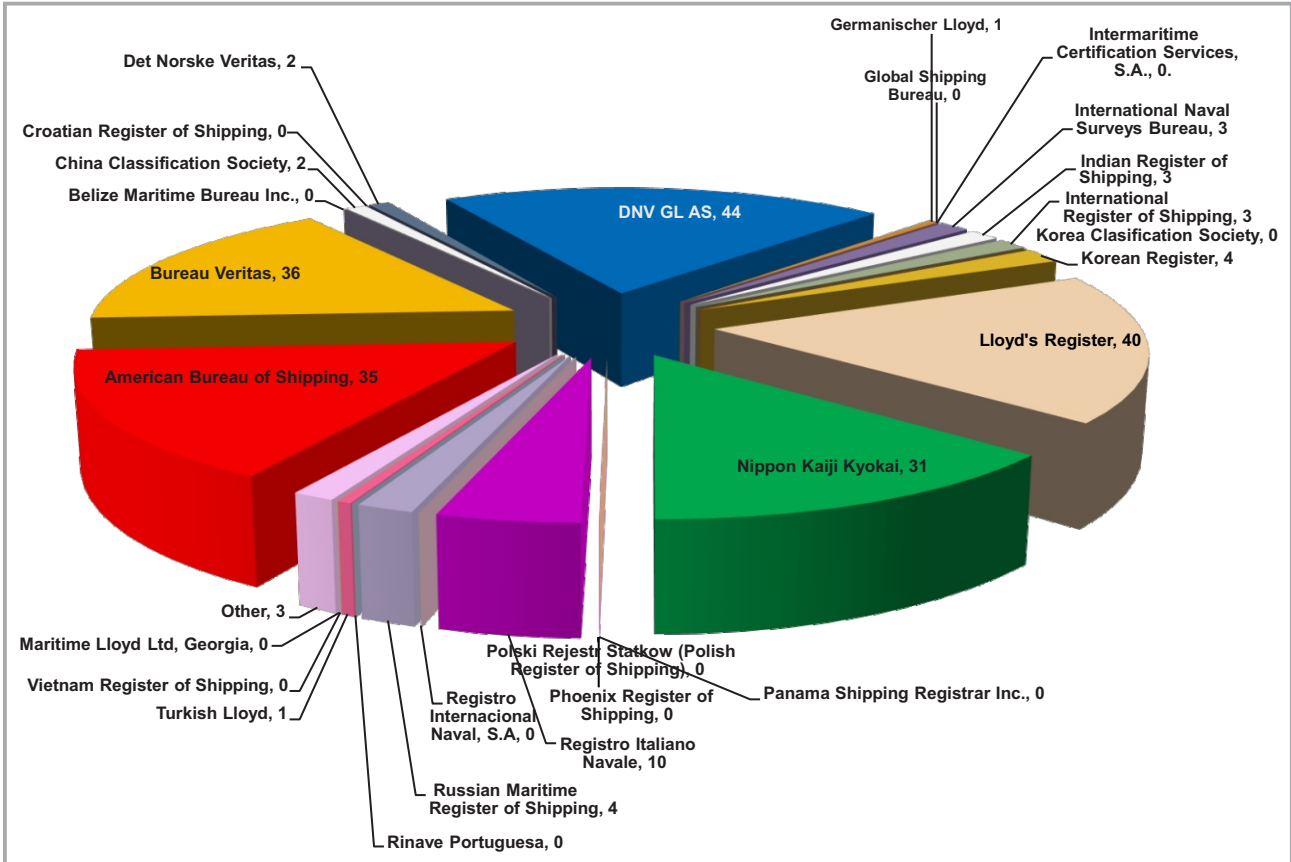


CHART 15: Ratio of Inspections with Deficiencies by Classification Society

Diagramme 15: Ratio des Inspections avec Défectuosités par Classe



Inspection in the Bridge

CHART16: Detentions and Inspections with Deficiencies by Classification Society

Diagramme 16: Immobilisation et Inspection avec Défectuosités par Société de Classification

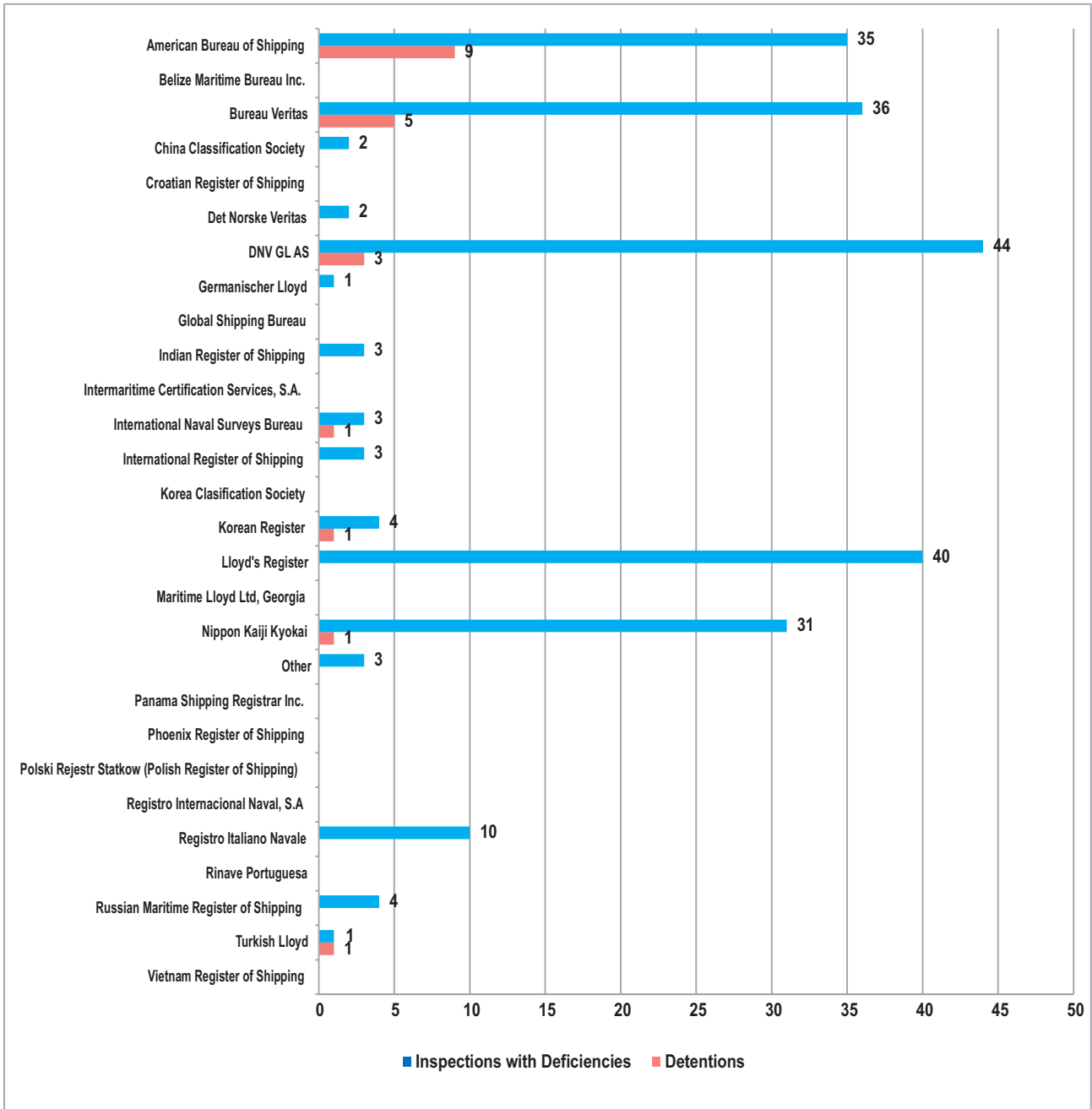


TABLE 6: Detentions of Ships with RO related Detainable Deficiencies per Recognized Organization
TABLEAU 6: Les détentions de navires avec RO relatif aux déficiences par organisation reconnue

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	403	9		2.23		
Alpha Register of Shipping		4					
Bureau Veritas	BV	572	9		1.57		
Bulgarski Koraben Registar		1					
Cyprus Bureau of Shipping		8	1		12.5		
CR Classification Society (CCRS)		1					
China Classification Society	CCS	136					
Croatian Register of Shipping		4					
Det Norske Veritas	DNV	34	1		2.94		
DNV GL AS		964	7		0.73		
Germanischer Lloyd	GL	47					
Isthmus Bureau of Shipping, S.A		8					
Intermaritime Certification Services, S.A		6					
International Naval Surveys Bureau	INSB	21	1	1	4.76	4.76	100
Indian Register of Shipping		6					
International Register of Shipping	IRS	4					
International Ship Classification		2					
Korea Clasification Society	KCS	2					
Korean Register	KR	87	1		1.15		
Lloyd's Register	LR	709					
Nippon Kaiji Kyokai	NKK	687	1		0.15		
Maritime Lloyd Ltd, Georgia		2					
No class		4					
New United International Marine Services LTD		4					
Other		14		1		7.14	
Overseas Marine Certification Services		1					
Panama Bureau of Shipping	PBS	3					
Panama Maritime Documentation Services	PMDS	2					
Panama Shipping Registrar Inc.		1					

Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	PRS	7					
PT Biro Klasifikasi Indonesia		1					
Registro Brasileiro de Navios de Aeronaves		2					
Registro Italiano Navale	RINA	198					
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	55					
Rinave Portuguesa		7					
Turkish Lloyd		6	1		16.67		
Vietnam Register of Shipping	VRS	7					
Phoenix Register of Shipping		9					



Inspecting Emergency generator

TABLE 7: Breaking of Inspection 2016 - 2019

Tableau 7:

Year	2016	2017	2018	2019
Number of inspections without deficiencies	1769	1900	2185	2473
No. of inspections with deficiencies	153	174	224	222
No. of inspections with deficiencies but without detention	129	158	210	201
No. of inspections with detentions	24	16	14	21
Number of inspections	1922	2074	2409	2695



Inspecting pneumatic system

Table 8 – Assessment of Target Inspection Rate Achieved In 2018 and 2019

Tableau 8 – Evaluation de la Cible du Taux d’Inspection Atteint en 2018 et 2019

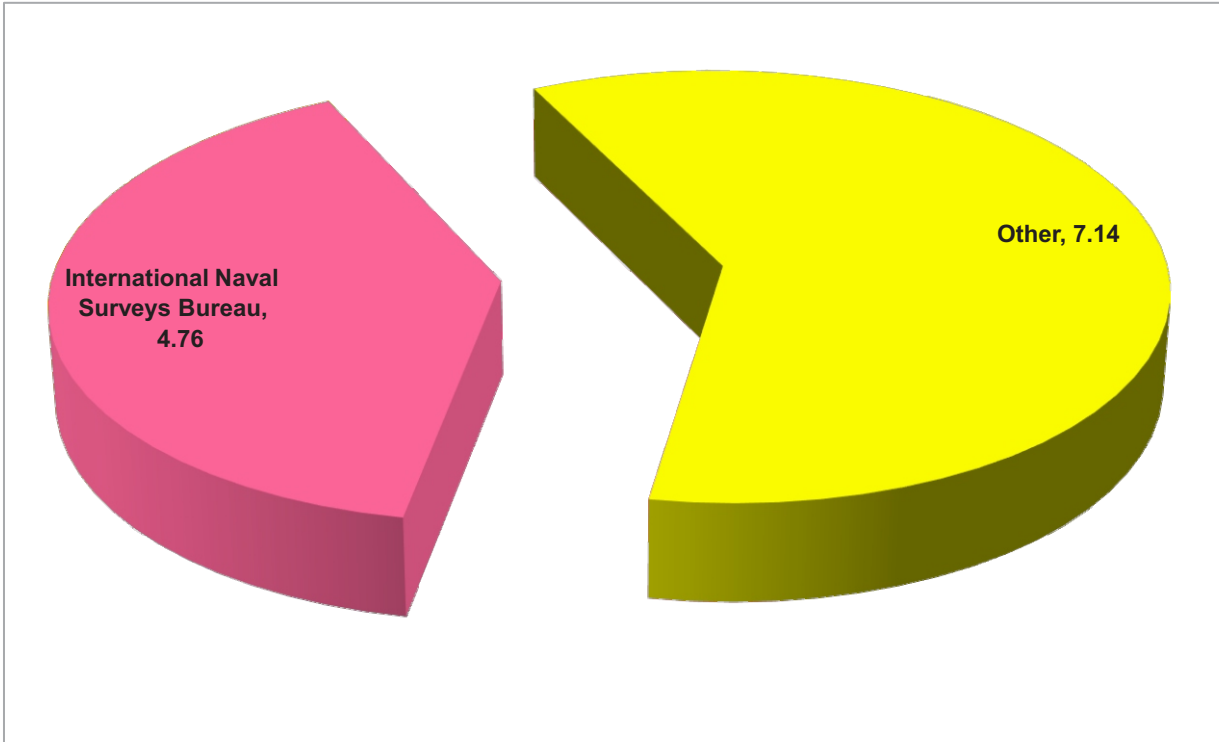
Member Authorities	No of inspections 2018	No of ship Calls 2018	% of inspections 2018	No of inspections 2019	No of ship Calls 2019	% of inspections 2019
Ghana	142	3954	3.591	161	4045	3.98
Liberia	37	420	8.81	69	442	15.61
Nigeria	636	11171	5.693	821	10908	7.527
South Africa	327	14426	2.267	315	13889	2.268
Congo DRC	24	427	5.621	26	429	6.061
Congo	111	2231	4.975	197	2439	8.077
Benin	305	1419	21.49	288	1495	19.26
Cote D’Ivoire	121	3428	3.53	221	3049	7.248
Guinea	128	2044	6.262	125	2805	4.456
Senegal	270	2723	9.916	277	3040	9.112
Togo	107	5149	2.078	180	4630	3.888
Gambia	26	548	4.745	12	677	1.773
Gabon	172	1526	11.27	2	1509	0.133
Sierra Leone	3	774	0.388	1	971	0.103
TOTAL	2409	50240	4.795	2695	50328	5.355



Wiped bearings

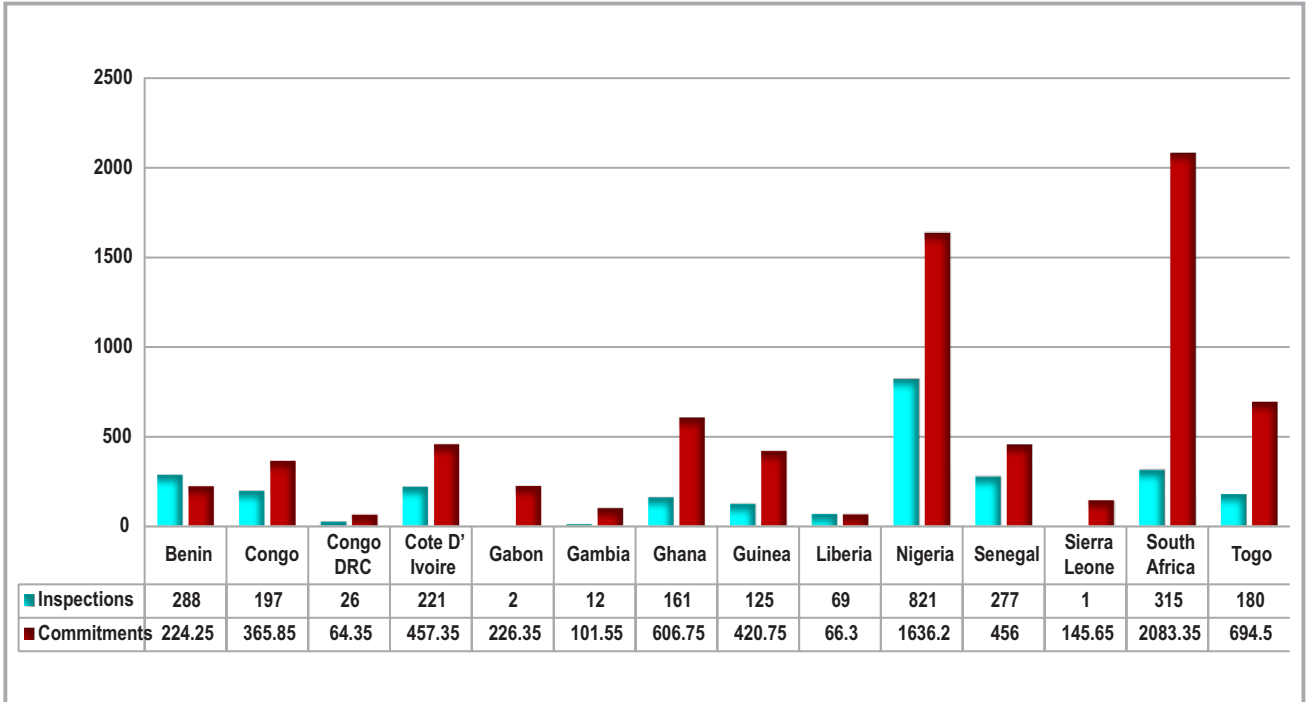
CHART 17: RO Related Detention Percentage

Diagramme 17: RO Relative au Pourcentage d'immobilisation



Unprotected electrical cables

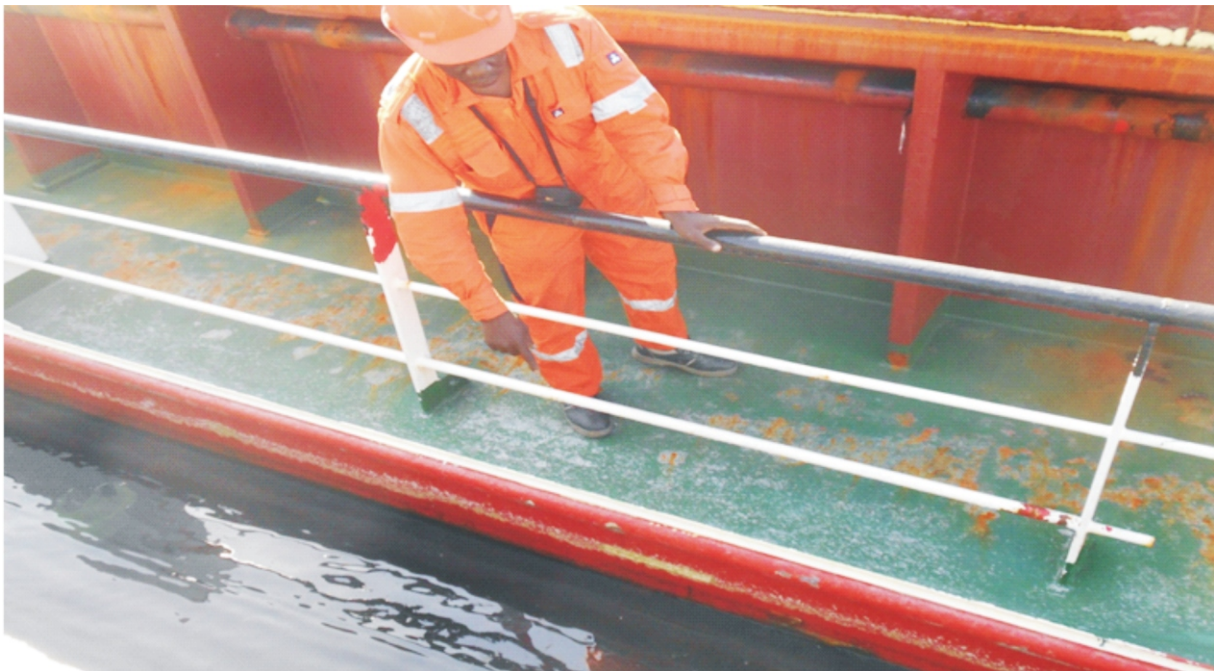
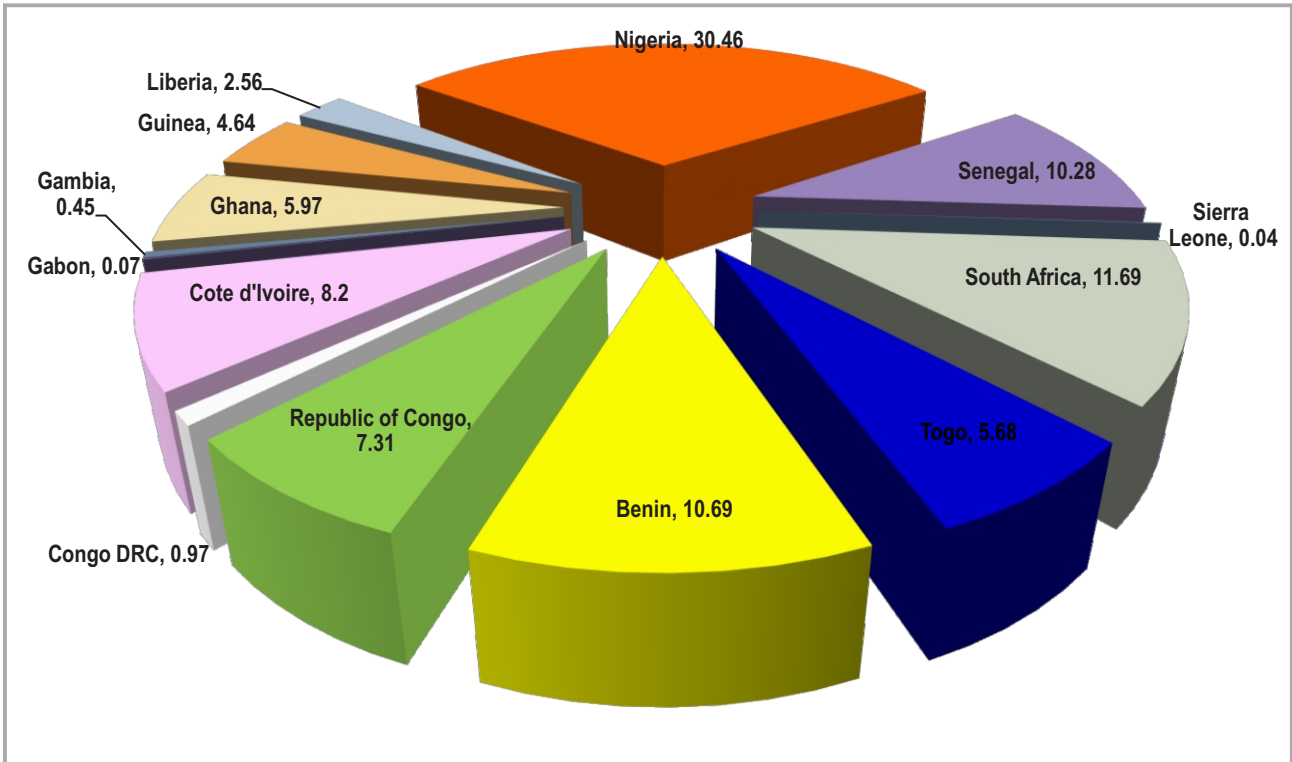
CHART 18: Inspections Compared to Commitments in 2019
Diagramme 18: Inspections Comparées aux Engagements 2019



Bulk Carrier hatch cover inspection

CHART 19: Inspection Efforts of Member States as Percentage of MoU Total

DIAGRAMME 19: Efforts d'Inspection des Etats membres au Pourcentage Total du MoU



Oil pollution in Port waters

No	Item	Yes	No	N/A
1	Is the damage control plan ready available on board?	413	0	17
2	Is the public address system capable of broadcasting emergency announcements?	423	0	7
3	For ships with water level detectors installed, is the system and alarm arrangements operational?	377	0	53
4	Is the steering gear system and its related emergency alarms operational?	428	0	2
5	Does the muster list specify details in accordance with the requirements of SOLAS 1996-1998 Amendment, Chapter III, Regulation 37?	422	1	7
6	Does the emergency source of electrical power supply its power correctly to essential equipment for safety in an emergency?	430	0	0
7a	Where the emergency source of electrical power is a generator, is it in correct operational condition?	426	0	4
7b	Where the emergency source of electrical power is an accumulator battery, are the batteries and its switchboard in good condition?	329	0	101
8	Is the emergency fire pump in full operational condition?	430	0	0
9	Where a fire drill and/or abandon ship drill was witnessed, was it found to be satisfactory?	358	0	72
10	For the above checked emergency equipment, are the relevant crews familiar with the operation?	430	0	0
11	Has the ship been detained, as a result of the Inspection Campaign?	0	430	0

No of CIC Inspections	430
No of individual ships CIC inspected	430



Inspection of medium speed engine

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

Authority	Port	IMO	Date of Inspect	Flag	Classification Society	q1	q2	q3	q4	q5	q6	q7	q8	q9	q10	q11
0	0	0	0	0	0											

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

Code Def	Nature	Remarks	Actions
0	0	0	0

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	680	430	296
# of inspections with detentions	2	1	1
# of detentions with CIC-topic related deficiencies	1	0	1

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)
04101	Public address system	1	0	0
04102	Emergency fire pump and its pipes	2	0	0
04103	Emergency, lighting, batteries and switches	2	0	0
04108	Muster list	2	0	0
04109	Fire drills	1	0	0
04114	Emergency source of power - Emergency generator	2	0	0
04121	Crew familiarisation with Emergency Systems	3	1	0

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

# of inspections performed per ship	# of ships	% of total
1	638	93.82%
2	38	5.59%
3	4	0.59%
Total	680	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	related as % of inspections
Low	522	0	0.00%	0	0.00%
Medium	176	1	0.57%	1	0.57%
High	28	1	3.57%	0	0.00%
Very high	0	0	0.00%	0	0.00%
Total	726	2	0.28%	1	0.14%

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	250	0	0.00%	0	0.00%
Chemical tanker	40	0	0.00%	0	0.00%
Combination carrier	33	0	0.00%	0	0.00%
Container	111	1	0.90%	1	0.90%
Gas carrier	13	0	0.00%	0	0.00%
General	96	1	1.04%	0	0.00%
Livestock carrier	2	0	0.00%	0	0.00%
NLS tanker	2	0	0.00%	0	0.00%
Offshore supply	15	0	0.00%	0	0.00%
Oil tanker	79	0	0.00%	0	0.00%
Other special	9	0	0.00%	0	0.00%
Passenger ship	3	0	0.00%	0	0.00%
Refrigerated cargo	43	0	0.00%	0	0.00%
Ro-Ro cargo	19	0	0.00%	0	0.00%
Ro-Ro passenger ship	1	0	0.00%	0	0.00%
Special purpose ship	3	0	0.00%	0	0.00%
Vehicle carrier	6	0	0.00%	0	0.00%
Woodchip carrier	1	0	0.00%	0	0.00%
Total	726	2	0.28%	1	0.14%

6. Ship age overview

Ship age*	# of inspections	# of detentions	Detention as a % of inspections	Detentions CIC-topic related	Detentions CIC-topic related as a % of inspections
<= 5 years	119	0	0.00%	0	0.00%
6 - 10 years	228	1	0.44%	1	0.44%
11 - 15 years	208	0	0.00%	0	0.00%
16 - 20 years	72	0	0.00%	0	0.00%
21 - 25 years	47	0	0.00%	0	0.00%
26 - 30 years	28	0	0.00%	0	0.00%
31 - 35 years	15	1	6.67%	0	0.00%
> 35 years	9	0	0.00%	0	0.00%
Total	726	2	0.28%	1	0.14%

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
Algeria	1	0	0.00%	0	0.00%
Antigua and Barbuda	21	0	0.00%	0	0.00%
Bahamas	30	0	0.00%	0	0.00%
Barbados	2	0	0.00%	0	0.00%
Belgium	3	0	0.00%	0	0.00%
Belize	1	0	0.00%	0	0.00%
Bermuda (GB)	1	0	0.00%	0	0.00%
Cayman Islands (GB)	5	0	0.00%	0	0.00%
China	5	0	0.00%	0	0.00%
Cook Islands	2	0	0.00%	0	0.00%
Croatia	2	0	0.00%	0	0.00%
Curacao	3	0	0.00%	0	0.00%
Cyprus	24	0	0.00%	0	0.00%
Denmark	4	0	0.00%	0	0.00%
Dominica	1	0	0.00%	0	0.00%
Dominican Republic	1	0	0.00%	0	0.00%
Faroe Islands	3	0	0.00%	0	0.00%
France	2	0	0.00%	0	0.00%
Germany	5	0	0.00%	0	0.00%
Gibraltar (GB)	3	0	0.00%	0	0.00%
Greece	8	0	0.00%	0	0.00%
Hong Kong, China	57	0	0.00%	0	0.00%
Ireland	1	0	0.00%	0	0.00%
Isle of Man (GB)	6	0	0.00%	0	0.00%
Italy	10	0	0.00%	0	0.00%
Japan	3	0	0.00%	0	0.00%
Kiribati	1	0	0.00%	0	0.00%
Kuwait	1	0	0.00%	0	0.00%
Liberia	106	1	0.94%	1	0.94%
Luxembourg	2	0	0.00%	0	0.00%
Malaysia	1	0	0.00%	0	0.00%
Malta	65	0	0.00%	0	0.00%
Marshall Islands	121	0	0.00%	0	0.00%
Moldova, Republic of	3	0	0.00%	0	0.00%
Montenegro	1	0	0.00%	0	0.00%
Netherlands	12	0	0.00%	0	0.00%
Norway	11	0	0.00%	0	0.00%
Panama	105	0	0.00%	0	0.00%
Philippines	2	0	0.00%	0	0.00%

Portugal	15	0	0.00%	0	0.00%
Qatar	1	0	0.00%	0	0.00%
Saint Kitts and Nevis	1	0	0.00%	0	0.00%
Saint Vincent and the Grenadines	2	0	0.00%	0	0.00%
Saudi Arabia	1	0	0.00%	0	0.00%
Sierra Leone	2	0	0.00%	0	0.00%
Singapore	48	0	0.00%	0	0.00%
Spain	3	0	0.00%	0	0.00%
Sri Lanka	1	0	0.00%	0	0.00%
Switzerland	1	0	0.00%	0	0.00%
Thailand	1	0	0.00%	0	0.00%
Turkey	5	1	20.00%	0	0.00%
Tuvalu	1	0	0.00%	0	0.00%
United States	1	0	0.00%	0	0.00%
Vanuatu	4	0	0.00%	0	0.00%
Vietnam	4	0	0.00%	0	0.00%
Total	726	2	0.28%	1	0.14%



Inspecting oily water separator

8. Inspections and Detentions per Recognized Organization

Issuing authority		Inspection*	Detentions CIC-topic related with RO responsibility**
Code	Name		
101	American Bureau of Shipping	106	0
104	Alpha Register of Shipping	2	0
115	Bureau Veritas	165	0
118	Cyprus Bureau of Shipping	3	0
121	China Classification Society	39	0
124	Croatian Register of Shipping	3	0
128	Det Norske Veritas	9	0
132	Germanischer Lloyd	11	0
139	Isthmus Bureau of Shipping, S.A.	3	0
148	International Naval Surveys Bureau	3	0
150	Indian Register of Shipping	2	0
151	International Register of Shipping	1	0
156	Korea Classification Society	2	0
158	Korean Register	28	0
160	Lloyd's Register	201	0
169	Nippon Kaiji Kyokai	181	0
171	National Shipping Adjuster Inc.	1	0
173	Other	7	0
174	Panama Bureau of Shipping	1	0
179	Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	1	0
182	Registro Brasileiro de Navios de Aeronaves	1	0
186	Registro Italiano Navale Russian Maritime	49	0
191	Register of Shipping	13	0
193	Rinave Portuguesa	1	0
206	Turkish Lloyd	2	0
213	Vietnam Register of Shipping	3	0
248	Maritime Lloyd Ltd, Georgia	1	0
278	DNV GL AS	247	0

Member States with Number of CIC Reports Submitted.

S/N	Member States	No of CIC Reports Submitted
1.	Benin	12
2.	Republic of Congo	6
3.	Gambia	1
4.	Ghana	23
5.	Guinea	15
6.	Liberia	17
7.	Nigeria	180
8.	Sinegal	81
9.	South Africa	46
10.	Togo	49
	Total	430

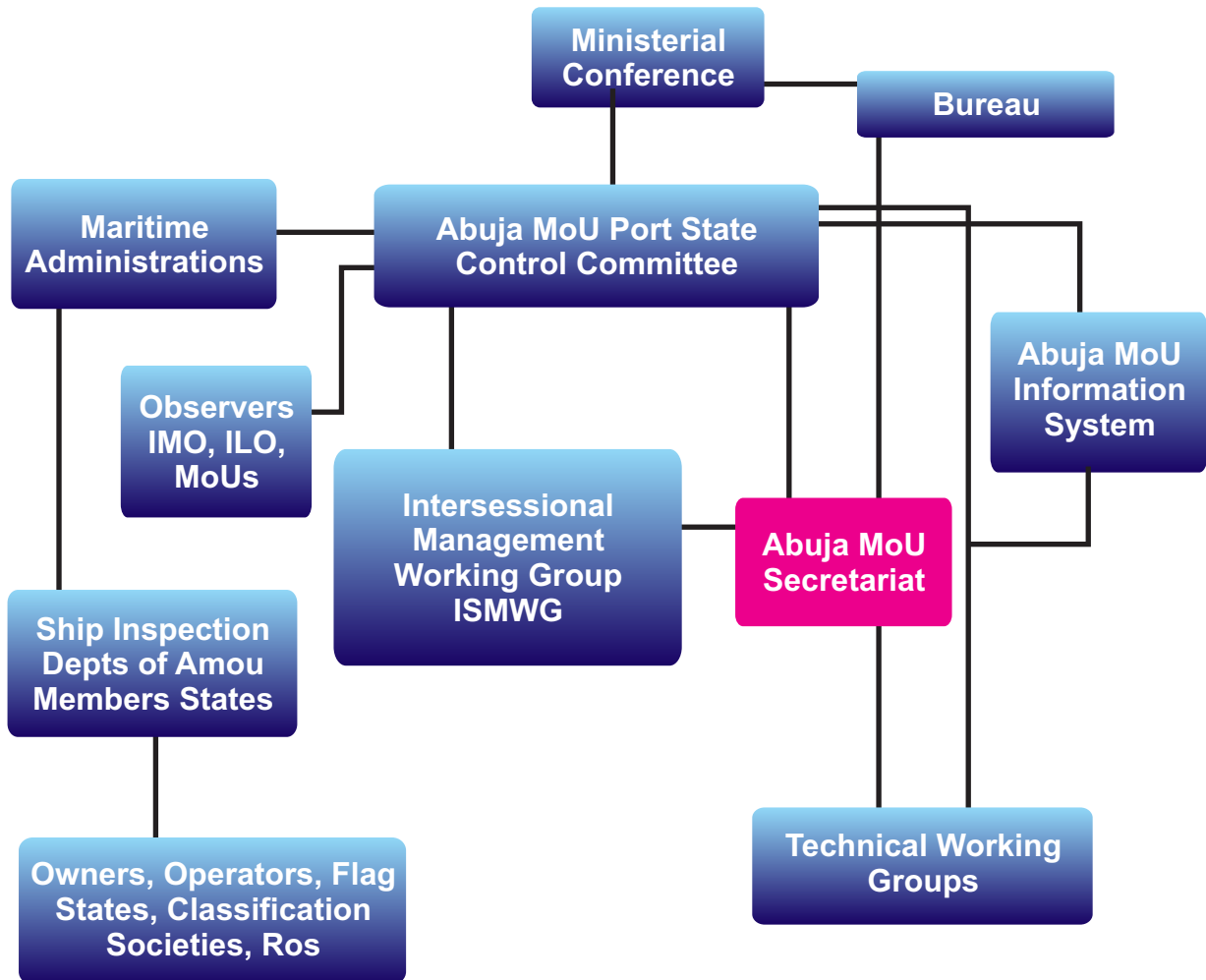


Ruptured Hull



Inspection of Oily water separation controls

STRUCTURE OF ABUJA MoU



ABUJA MoU SECRETARIAT

Mfon Ekong Usoro (Mrs.)
Secretary General
Tel: +234 812 9279 829
Email: mfon.usoro@abujamou.org

Akin Adedotun
Information System Officer
Tel: +234 812 9279 829
Email: akin.adedotun@abujamou.org

Engr. Richard Owolabi
Head Technical
Tel: +234 812 9279 829
Email: richard.owolabi@abujamou.org

Lassalo Konzou (Miss)
Bilingual Secretary
Tel: +234 812 9279 829
Email: lassalo.konzou@abujamou.org

Ogunta Okwudilichukwu
Information System Officer
Tel: +234 812 9279 829
Email: ogunta.okwudilichukwu@abujamou.org

Victoria Ekang (Miss)
Assistant Office Manager
Tel: +234 812 9279 829
Email: victoria.ekang@abujamou.org

Temporary Staff on Deployment from Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA)

Anyin Archibong (Mrs.)
Senior Maritime Environmental Management Officer
Tel: +234 812 9279 829
Email: queen.archibong@abujamou.org

Address:

1 Joseph Street, P. O. Box 4574, Marina, Lagos, Nigeria.
Tel: +234 812 9279 829
Email: secretariat@abujamou.org
Website: www.abujamou.org





TABLE DES MATIÈRES

- ALLOCUTION DE LA SECRETAIRE GENERALE
- STATISTIQUES DES VISITES D'INSPECTIONS DU CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT DE L'ANNEE 2019
- L'ADMINISTRATION MARITIME TOGOLAISE: PROFIL DU PAYS
- LA CAMPAGNE D'INSPECTION CIBLEE SUR LES SYSTEMES DE PROCEDURE ET D'URGENCE
- STRUCTURE DU MOU D'ABUJA



Mr. Kwaku Ofori Asiamah
Ministre des Transports du Ghana



MFON EKONG USORO (MME)
Secrétaire Générale

STATISTIQUES DES VISITES D'INSPECTIONS DU CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT DE L'ANNEE 2019

Vous trouverez le résumé des statistiques des visites d'inspections du Contrôle des Navires par l'État du port de l'année 2019. Quatorze (14) États membres de la région du MoU d'Abuja ont soumis leurs rapports d'inspection du CNEP, à savoir Afrique du Sud, Bénin, République du Congo, République démocratique du Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Liberia, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone et Togo. Tout comme les huit dernières années, les données des statistiques relatives aux visites d'inspections du CNEP figurant dans le présent rapport ont été générées à partir de la base de données centrale informatisée du système d'information du MoU d'Abuja (AMIS).

Au cours de l'année sous revue, 2.695 inspections ont été effectuées sur 2.091 navires individuels. 21 de ces navires ont été immobilisés pour cause de déficiences, ce qui entraîne une hausse de 50% du nombre d'immobilisations par rapport aux chiffres de l'année 2018 (14 immobilisations). Le pourcentage d'immobilisation par inspection de 0,78% en 2019 montre une augmentation de 34% par rapport à celui de 0,58% enregistré en 2018. L'écart d'une déficiences de 3,3 inspections en 2018 est passé à 3,8 inspections par déficiences en 2019. Il faut noter qu'avec 2.695 inspections en 2019, la région a enregistré une Hausse de 12 % des efforts de visite d'inspections de contrôle par rapport à l'année 2018 qui était de 2.409 avec les mêmes 14 administrations qui avaient soumis leurs rapports.

Un total de 719 déficiences a été enregistré et ce nombre est inférieur à celui de l'année

2018(727). En conséquence, le nombre total de 222 inspections présentant des déficiences est inférieur au nombre 224 de l'année 2018. Le pourcentage d'inspections avec déficiences de 8,24% en 2019 est inférieur de 11% par rapport au nombre 9,29 de l'année 2018.

En ce qui concerne les différents types de déficiences, la plupart des déficiences ont été enregistrées sur :

- Sécurité de la navigation 108 (15,02%)
- Propulsion et machines auxiliaires 105 (14,6%)
- Conditions de vie et de travail 85 (11,82%)
- Certificats et documents du navire 61 (8,49%)
- Appareils de sauvetage 59 (8,21%)
- Sécurité incendie 45 (6,26%)
- Conditions structurelles 36 (5,64%)
- Systèmes d'urgence 25 (3,48%)
- Communications radio 25 (3,48%)

Il convient de noter qu'une déficiences sur sept (1/7) enregistré était liée à la sécurité de la navigation, ce qui représente 15,02% de toutes les déficiences enregistrées. Il s'agit également de l'élément le plus déficient enregistré dans le cadre de la convention SOLAS, suivi de près par la propulsion et les machines auxiliaires, les conditions de vie et de travail et enfin les certificats et documents du navire.

Vingt-deux types de navires ont été inspectés au cours de l'année sous revue. Le nombre le plus élevé d'inspections de navires par type de navire a été effectué sur les vraquiers 1.014 (37,6%), suivis des porte-conteneurs 389 (14,4 %), des navires de charge générale/multifonctionnels 335 (12,4 %),

des pétroliers 283 (10,5 %), des cargos frigorifiques 159 (5,9%), des transporteurs mixtes 119 (4,4%) et des chimiquiers 104 (3,9%), ce qui conclut les sept types de navires les plus inspectés.

Les 222 visites d'inspections effectuées ont générées 719 déficiences. Les déficiences les plus notables concernent :

- Certificats et documents du navire 8,5 %
- Convention SOLAS 60,5%
- Convention MARPOL 5,0%
- Convention STCW 1,7%
- Convention sur les lignes de charge 2,1%
- ILO (MLC, 2006) 15,7%.

Selon les instruments pertinents de la région du MoU d'Abuja, les déficiences qui sont liées à la Convention SOLAS occupent toujours le premier rang avec 60,5 % de toutes les déficiences enregistrées. Le nombre de détentions est passé de 14 en 2018 à 21 en 2019. Les détentions enregistrées ont été : 38,09% pour l'approvisionnement en mer ; 19,05% pour les marchandises générales/multifonctionnelles ; 19,05% pour les porte-conteneurs ; 9,52% pour les vraquiers et autres activités spéciales, et 4,76% pour les remorqueurs.

Au total, le pourcentage de performance des États membres en matière d'inspection pour l'année 2019 est de 5,36%, ce qui reste très inférieur à l'objectif de 15 % fixé pour la région, mais comparé à celui de l'année précédente qui était de 4,79% ce pourcentage est supérieur. Deux États membres dont le Bénin (19,26%) et le Liberia (15,61%) ont pu atteindre l'objectif d'inspection fixé sur les escales de navires en 2019. Le Bénin est le seul État membre à avoir constamment atteint et même dépassé le taux d'inspection visé au cours

des cinq dernières années. Sur les huit États membres à savoir le Congo, la République Démocratique du Congo, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Liberia, le Nigeria, Sénégal et le Togo qui ont enregistré une augmentation réelle du nombre de visite d'inspections du Contrôle des Navires par l'Etat du Port en 2019, seul le Nigeria en a effectué 821, soit une augmentation de 29,1% par rapport à l'année 2018 qui était de 636 malgré une diminution de 2,4 % des escales de navires qui sont passées de 11.171 à 10.908.

Douze États membres à savoir le Bénin, le Congo, la Côte d'Ivoire, République démocratique du Congo, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Liberia, Nigeria, Sénégal et Sierra Leone téléchargent leurs rapports d'inspection du CNEP directement dans la base de données AMIS. Les deux autres États membres c'est-à-dire l'Afrique du Sud 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 téléchargent dans la Base de donnée de AMIS. Les États membres sont encouragés à télécharger les résultats/rapports des inspections directement dans la Base de Donnée de AMIS dans un délai d'une semaine pour permettre aux agents chargés du Contrôle des Navires par l'Etat du Port de faire leurs recherches initiale en ligne sur les navires en visite.

PROFIL DU TOGO

L'ADMINISTRATION MARITIME TOGOLAISE: PROFIL DU PAYS

Le Togo, pays situé sur la côte ouest-africaine entre le Bénin à l'Est, le Ghana à l'Ouest et le Burkina Faso au Nord, dispose d'une côte d'environ cinquante (50)

kilomètres de long.

Doté de deux (02) ports dont l'un (l'appontement de Kpémé) est spécialisé dans les opérations d'exportation de phosphate et l'autre (le Port Autonome de Lomé) qui est le principal de commerce du

Togo. Ce dernier est l'élément moteur de l'économie togolaise avec plus de 800/0 des échanges commerciaux en transit.

ce titre, elle élabore les plans de sûreté des installations portuaires.

Toutefois, elle peut proposer un organisme de sûreté reconnu (RSO) pour élaborer les plans de sûreté qui sont



Figure 1: Inspection de l'embarcation de sauvetage

L'industrie maritime et portuaire du Togo est lié à son passé colonial qui a vu la première construction par les Allemands d'un wharf en 1890 en bois sur les pieux métalliques. Elle a évolué jusqu'à la construction en avril 1968 d'un port moderne en eau profonde. Entretemps, l'autorité coloniale a promulgué dans le territoire du Togo par arrêté n° 208/Cab du 05 mars 1948, la loi 11° 48-340 du 28 février 1948 portant organisation de la marine marchande. Cette loi sur la marine marchande vient doter le Togo d'une administration maritime censée définir la politique maritime du pays. Elle a rapidement évolué avec

l'ordonnance n°29 du 12 août 1971 portant code de la marine marchande. Compte tenu de l'évolution du monde maritime et du changement de la politique maritime togolaise, l'administration maritime togolaise



Figure 2: Vérification de la date d'expiration du radeau de sauvetage L'administration maritime

s'est doté d'un nouvel outil conforme aux instruments pertinents de l'OMI, il s'agit de la loi 11° 201 6028 du 1 1 octobre 2016 portant code de la marine marchande.

L'administration maritime

Conformément au code de la marine marchande, les missions dévolues à l'administration maritime communément appelée la Direction des Affaires Maritimes, sont :

- Administration des navires, engins flottants, îles artificielles, ouvrage de mer et de lagune, épave et hypothèques maritimes ;
- Participation à l'administration des plates-formes de forage et de production pétrolière et gazière et autres engins à caractère minier et pétrolier en ce qui concerne les activités maritimes et lagunaires ;
- Participation à l'administration des domaines publics maritimes, lagunaires et fluviaux ;
- Administration des professions maritimes

et des gens de mer ;

- Participation à la protection et à la préservation des milieux marins, lagunaires et fluviaux ;
- Participation à l'application de la réglementation du travail maritime.
- Règlement des conflits individuels ou collectifs ;
- Sécurité et sûreté portuaire
- Sécurité et sûreté de la navigation
- Participation à la recherche, à l'assistance et au sauvetage en mer, en lagune et dans les parties navigables des fleuves ;
- Participation au contrôle et à la surveillance des pêches maritimes et fluviolagunaires.

L'administration maritime suit l'application du Code ISPS dans les installations portuaires. A ce titre, elle élabore les plans de sûreté des installations portuaires.

Toutefois, elle peut proposer un organisme de sûreté reconnu (RSO) pour élaborer les plans de sûreté qui sont approuvés par le ministre chargé des affaires maritimes.



Inspection du pont de mise à l'eau des canots de sauvetage



Inspection des gilets de sauvetage

LA CAMPAGNE D'INSPECTION CIBLEE SUR LES SYSTEMES DE PROCEDURE ET D'URGENCE

Le Mémorandum 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 d'Abuja) a mené sa Campagne d'Inspection Ciblée (CIC) sur les Systèmes de Procédure et d'Urgence du 1^{er} septembre au 30 novembre 2019. Ce rapport document les résultats de la Campagne d'Inspection Ciblée (CIC) effectuée par les Administrations Maritimes membres. La préparation des équipements d'urgence tels que la source d'énergie de secours, la pompe à incendie, et la capacité des marins à répondre spontanément aux situations d'urgence sont des éléments essentiels pour sauver des vies humaines et minimiser des dommages aux navires.

L'objectif de cette campagne consistait à fournir des informations sur le niveau de conformité des navires avec les équipements d'urgence à bord qui doivent être régulièrement entretenus et s'assurer de leurs utilisations immédiate en cas de situations dangereuses et urgentes, et aussi s'assurer de leurs performances. Durant cette campagne, il a été vérifié que le personnel comprend et maîtrise bien le système de procédure et d'urgence. Le MoU d'Abuja a effectué la CIC conjointement avec d'autres MoU à savoir le MoU de Paris, MoU Tokyo, MoU de la mer en se servant les lignes directrices et le questionnaire du MoU de Tokyo et du MoU de Paris.

Au cours de cette période de trois (3) mois de campagne, 680 navires individuels ont été inspectés dont 430(63,23%) ont fait l'objet de la Campagne D'Inspection Ciblée. 296 inspections ont été effectuées sans le questionnaire de la CIC. Le nombre de déficiences suivantes a été enregistré: système d'alarme (04101) – 1, la pompe à incendie de secours et ses conduites(04102) – 2, la lumière de secours, les batteries et interrupteurs

(04103) – 2, le dispositif d'appel (04114 – 2, Exercice d'incendie (04109) – 1, la Source d'énergie de secours, le générateur de secours (04114)-2, Familiarisation de l'équipage avec le système de secours (04121)-3.

À la suite de cette campagne, il a été enregistré 01 (0,23%) de non conformité sur 430 questionnaires soumis. De ce nombre, 429 (99,77%) ont donné lieu à des réponses satisfaisantes. Le résultat le plus défavorable du questionnaire était la question No5 qui stipulait que : est ce que le dispositif d'Appel précise-t-il des détails conformément aux exigences de la Convention SOLAS de 1996-1998, chap. III, règlement 37?

Les trois taux les plus élevés de Non-Applicable (N/A) du questionnaire étaient portés sur les questions : Q.7b – lorsque la source d'alimentation électrique de secours est une batterie d'accumulateur est – ce que les batteries et le tableau de son de distribution sont- ils en bon état ? 101 (23,49%); Q9- lorsqu'un exercice d'incendie et/ou abandon de navire a été observé, a-t-il été jugé satisfaisant? 72 (16,74%) ; et la Q3- pour les navires qui sont équipés de détecteurs du niveau d'eau, est-ce que le système et les dispositifs sont-ils opérationnels? 53 (12,32%).

Les dix (10) Etats membres dont les noms suivent ont participé à la Campagne d'Inspection Ciblée sur les systèmes de procédure et d'urgence, il s'agit de : Benin (12), République du Congo (6), Gambie (1), Ghana (23), Guinée (15), Liberia (17), Nigeria (180), Sénégal (81), l'Afrique du Sud (46) et le Togo (49). Les résultats de la Campagne d'Inspection Ciblée (CIC) sur les systèmes de procédure et d'urgence sont publiés sur le site web du MoU d'Abuja.

**POUR LES STATISTIQUES ET LES TABLEAUX,
REFEREZ-VOUS AUX PAGES 13 A 44
DE LA VERSION ANGLAISE**