



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

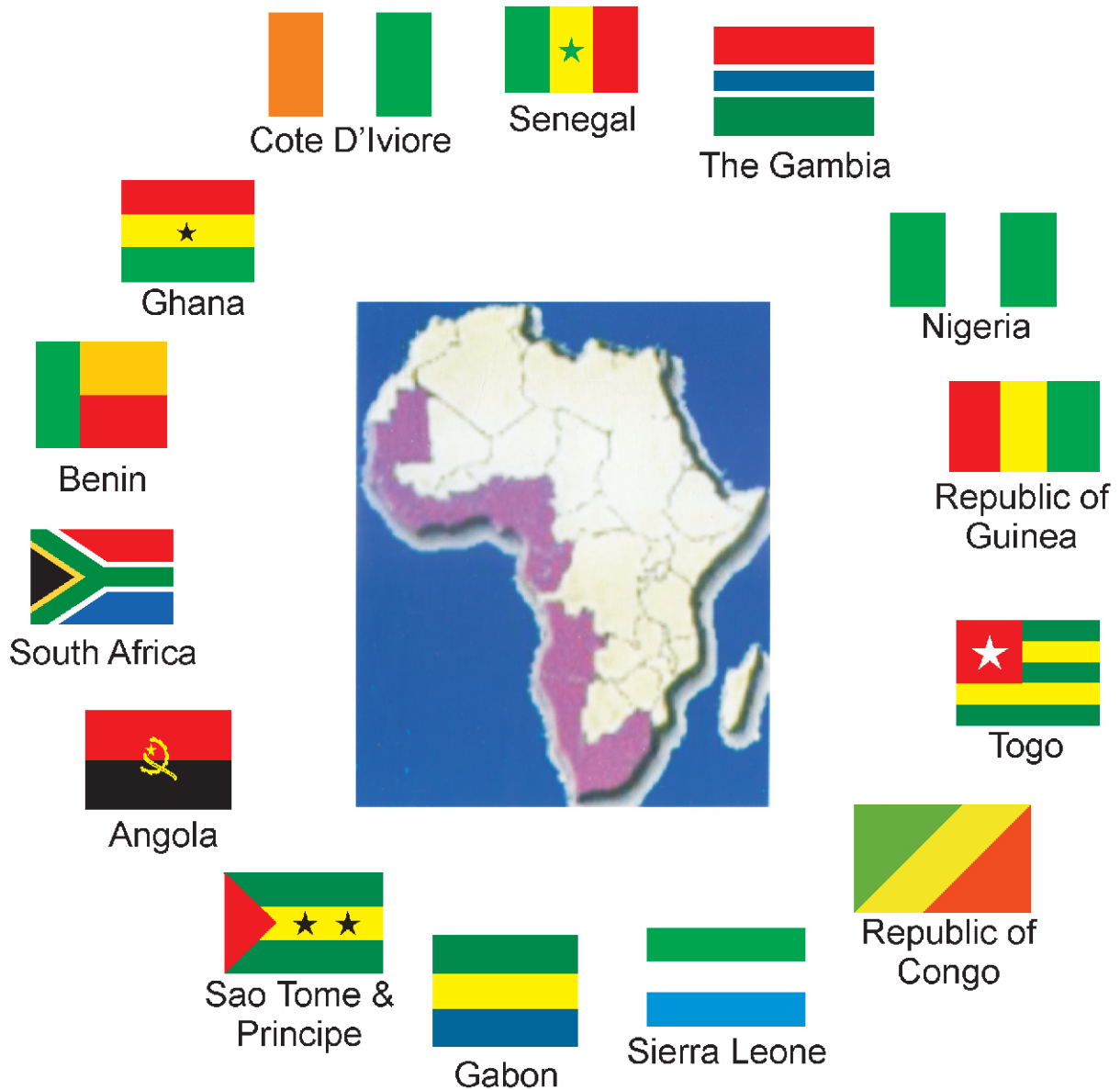


ABUJA MoU

ANNUAL REPORT

2013

Member States of Abuja MoU



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



TABLE OF CONTENTS

- CHAIRMAN'S STATEMENT
- STATEMENT OF THE SECRETARY GENERAL
- THE GAMBIA MARITIME ADMINISTRATION - COUNTRY PROFILE
- UNDERTAKING CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN
- PORT STATE CONTROL INSPECTION STATISTICS
- STRUCTURE OF ABUJA MoU

CHAIRMAN'S STATEMENT

Once more, the opportunity is given to us to render account on our stewardship, an exercise we are beginning to familiarize ourselves with, starting from Mrs. MFON EKONG USORO, Secretary General in charge of the management of the Memorandum and her entire team who are putting- in all their energy to perform the work.

Slowly but surely the Memorandum of Understanding on Port State Control for the West and Central African Region has attained its highest speed in the execution of its tasks. The increasing number of inspections carried out during the year on one hand and the establishment of maritime authorities in member States which did not have them before now on the other hand, are obvious indications which, in my opinion, corroborate my stand.



Martin Parfait Aimé COUSSOUD-MAVOUNGOU
Chairman

Two main challenges are, however, obstructing the future of our Organization: It has been noted that member States are failing on their responsibilities towards the Memorandum as well as on questions of exchange of technical co-operation programmes with similar Organizations established in other maritime regions in the world and also with the International Maritime Organization. Member States are urged to proceed to full acceptance of the Memorandum, for those who are yet to do so, and for the rest, they should give full implementation of the Memorandum.

Notwithstanding the challenges, it is important to note that the Secretariat is making all possible efforts to find solutions to them, beginning from the training of Port State Control Officers. The second challenge is being solved since activities of the Memorandum of Understanding on Port State Control for West and Central Africa Region have become visible for a few years now.

It is appropriate to emphasize that since 2008 five member States have formally accepted Abuja MoU. They are: South Africa, Angola, Côte d'Ivoire, Gabon, and Sao Tome & Principe.

Let 2015 be the year of the effective take-off of the Regional Information Centre situated in Pointe-Noire (Republic of Congo).

May all the effort made take our Organization to its goal.

Martin Parfait Aimé COUSSOUD-MAVOUNGOU
CHAIRMAN OF ABUJA MoU
Honourable Minister in charge of the Merchant Marine of Republic of Congo,

STATEMENT OF THE SECRETARY GENERAL

The year 2013 commenced with the coming into force of the Decisions of the 8th Port State Control Committee (PSCC) Meeting held in October 2012 in Brazzaville, Republic of Congo. The 8th PSCC approved the Abuja MoU Port State Control Officers' Manual; the harmonized inspection report Forms for use by all member Administrations; Guidelines for Detention Review Panel and Harmonized coding system. The Secretariat is pleased to note that some Member States commenced the use of these instruments in January 2013 as directed by the Committee. South Africa became the fourteenth full member of Abuja MoU upon submission of its Letter of Acceptance on the 20th March 2013. Mauritania made a commitment to deposit its letter of acceptance in 2014. The two Technical Working Groups approved by the Committee on Information System and Port State Control Procedure have been duly constituted with their respective Terms of Reference circulated to the officers nominated by Member States to serve in the Technical Working Groups.

To facilitate the use of the Abuja MoU Manual, the new Inspection Report Forms and use of Abuja MoU Information System (AMIS), the Secretariat designed a National Training programme for port State Control officers in the region. In 2013, fifty-two (52) participants attended the training in Nigeria; twelve (12) in Equatorial Guinea; fifteen (15) in Sierra Leone and nineteen (19) in the Republic of Benin. Member States in need of capacity building in this regard are encouraged to indicate interest to the Secretariat.

The reader would notice that Equatorial Guinea, The Gambia and Gabon have joined the 11 consistent Member States in



MFON EKONG USORO (Mrs)
Secretary General

submission of port State inspection reports directly into AMIS or to the Secretariat. Not less than 15 countries received donated laptop computers to facilitate efficient recording of port State inspection reports. While some of the beneficiaries have put the laptop computers to the intended use, we continue to expect those who have not done so to begin reporting the result of their port State inspections and to communicate any difficulties encountered in that regard to the Secretariat. IMO fully sponsored foreign trainings for Port State Control Officers (PSCOs) for the year were reserved for financial members of the Memorandum. Consequently, Sierra Leone, Togo and Nigeria attended trainings in Japan and The Netherlands, courtesy of Tokyo and Paris MoUs. The Secretary General of Abuja MoU was privileged to chair the Sixth IMO Workshop for PSC MoU/Agreement Secretaries and Database Managers held in July 2013 at the IMO headquarters.

Abuja MoU website is continuously upgraded to achieve a more contemporary look and feel. The website is presented in French and English. A significant improvement is the creation of a hyperlink on the homepage tagged "Inspection Database" that navigates through the disclaimer page direct to the public interface of AMIS central database. PSCOs and the public can conduct both "ship search" and "inspection search" as the first step in their targeting matrix. Information on the website attracts plenty of hits daily including professors, students, PSCOs, maritime database organizations and shipping companies, who sometimes follow up enquiries to the Secretariat. Accredited officers of Maritime Administrations of Angola, Cote d'Ivoire, Ghana, Nigeria, Senegal, and South Africa have been granted direct access to Lloyds List Sea Searcher pursuant to the Data Exchange Agreement between the Secretariat and Lloyds List Intelligence. With this development, Member States have full access to all modules of Sea Searcher through which they can obtain monthly files containing relevant information relating to all port calls/vessel movements made by all seagoing merchant vessels of 100gt and above at ports/terminals in the Abuja MoU region. Secretariat can supply similar information on request to other member administrations that do not have direct access to the Sea Searcher.

We invite you to study the port State inspection statistics presented in this Report. Inspection statistics feature reports from 14 Member States compared to 11 in 2012. As in 2012, the data reported this year are generated automatically from AMIS. A review of the statistics indicates not only a growth in the number of inspections but also in the

number of detentions. This shows greater understanding of inspection procedures and confidence by port State inspectors though we still have a lot to do on actions to be taken where deficiencies are detected. It is hoped that with the newly constituted TWG on Information System, work will progress on the proposed Regional Information Centre in Pointe Noire, Congo.

Permit me to remind all of us of the commitment of Member States to achieve the Millennium Development Goal 3 which is to Promote Gender Equality and Empower Women with the target date of 2015. Abuja MoU Register of Port State Control Officers has only two female officers. The Secretariat encourages Maritime Administrations to integrate capacity building and increased responsibility for female personnel as a key project in their short and long term strategic plans.

The Abuja MoU Plan of Action for 2013 outlined the global objectives of Abuja MoU. It was a road map intended to guide the Secretariat and Member States towards achieving the overall objectives of the organization. Working together, we seem to have achieved much of what we set out to do in 2013. The entire membership congratulates The Gambia and Equatorial Guinea for the commencement of Port State Inspection and reporting and Inspection Results. It is for that reason that we begin our new series of showcasing Maritime Administrations of Abuja MoU region with an article contributed by The Gambia Maritime Administration.

MFON EKONG USORO (Mrs)
Secretary General

THE GAMBIA MARITIME ADMINISTRATION - COUNTRY PROFILE

The Gambia is the smallest country in mainland Africa, with a land area of about 11,300km. It is located on the West Coast of Africa and lies between 13.790 N and 16.820 W. The country is dissected into the North and South bank by the River Gambia which gets its source upstream from the Futa Jallon Highlands in Guinea and runs through the entire length of the country. The natural drainage of the Gambia is centered on the River Gambia and its tributaries, and the 81km coastline, which has several areas of high ecological importance. This offers the country



PSC Inspection on Incinerator, The Gambia.

a unique maritime landscape and serves as a linchpin for economic growth.

To maximize potential benefits from the maritime sector, The Gambia Maritime Administration was set up to take over from The Gambia Ports Authority, which served erstwhile as both provider and regulator of maritime services. The Gambia Maritime Administration was established by an act of Parliament accented to by H.E. The President Yahya A.J.J. Jammeh in 2006 as a body responsible for the coordination, regulation

and development of maritime activities in The Gambia.

IMO MISSION

Following the appointment of a Director General, IMO fielded a mission of two consultants tasked to complete the draft Merchant Shipping and Marine Pollution Bills and Regulations and also to assist the Director General in laying the foundation for the new Administration. The mission which lasted for six months was a "special package because of IMO's strong desire for The Gambia to have an efficient and modern maritime administration." Among other things the consultants assisted with the recruitment of key marine staff and conducted in-house training of surveyors. A Stakeholders forum was organized to discuss the Bills, which were enacted into law in the second quarter of 2013.

ABOUT THE ADMINISTRATION

The Administration started effective operation in 2009 with financial subvention from The Government of The Gambia and The Gambia Ports Authority. Meanwhile, the collection of dues and fees from registration, licensing and inspection of vessels has been the mainstay of revenue generated. Following the implementation of a Freight Levy Scheme in the second quarter of 2013, The Gambia Maritime Administration is underway to becoming financially sustainable and autonomous by 2015.

The main objectives of the Administration are the rational and effective development of the maritime sector to ensure maximum contribution towards poverty alleviation and overall development goals of The Gambia, to ensure safety and security of passenger and cargo on The Gambian waters and protection of the marine environment from pollution. To

this end the Administration is responsible for enforcing domestic and international laws on its navigable waters.

PRESENT SITUATION

To ensure the safety of its waterways, The Gambia Maritime Administration conducts surveys and inspections of vessels that ply Gambian waters, most of them non-conventional vessels such as ferries, pleasure yachts, fishing vessel and other inland water crafts. With respect to shipping, a Port State Control programme under the regime of the Abuja MOU is done to inspect foreign ships in the national port to verify that the condition of these ships and their equipment comply with the requirements of the Administration. Of the thirty eight vessels inspected in 2013, twenty two were covered under the Abuja MOU regime. With the Port of Banjul receiving about 300 ships annually, significant effort is being made to augment the number of ships inspected under the PSC regime in the near future.

CHALLENGES

The major problem facing the Gambia Maritime administration is the recruitment of maritime technical experts. With the

liquidation of Gambia National Shipping Line in the 80s, compounded by the lack of a maritime academy in the Gambia, there is presently an insignificant number of Gambian officers and ratings. This has resulted in a scarcity of technical expertise required to steer the Administration towards its goals.

Recognizing that it is imperative that the Administration overcome these challenges in order to execute her statutory responsibilities, a vigorous emphasis is laid on training and capacity building of its staff both at the national and international levels in the areas of maritime safety and security, marine environment protection and maritime legislation.

The realization of training opportunities would help to maximize socio-economic gains made in the maritime sector and consolidate the achievements made thus far.

Contributed by The Gambia Maritime Administration



PSC inspection on oily water Separator, The Gambia.



Port State Control Officers, The Gambia.



Abuja MoU National Training on PSCO's Manual and AMIS at Malabo, Equatorial Guinea



Abuja MoU National Training on PSCO's Manual and AMIS at Malabo, Equatorial Guinea.



Abuja MoU National Training on PSCO's Manual and AMIS at Cotonou, Benin.



Abuja MoU National Training on PSCO's Manual and AMIS at Cotonou, Benin.



Abuja MoU National Training on PSCO's Manual and AMIS at Cotonou, Benin.



Abuja MoU National Training on PSCO's Manual and AMIS at Cotonou, Benin.

UNDERTAKING CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN

Member States of Abuja MoU region have recorded considerable improvements in port State inspection procedure and number of inspections performed each year. There is greater understanding and appreciation of the need for a concerted effort on a regional basis in the drive to eliminate sub-standard ships from trading in our region's waters. Port State control (PSC), as you are aware, is the inspection of visiting foreign ships by each Member State to verify and enforce their compliance with international standards on safety, pollution prevention and seafarers' living and working conditions. Port State statistics generated from Abuja MoU information database, during 2013, indicates that 14 Member States conduct and report their inspections in compliance with



Port State Control Officers, Senegal.

Abuja MoU Port State Control Committee's (PSCC) Decisions. In 2012, the 8th PSCC adopted a harmonized comprehensive reporting format presented in Inspection Form A and Form B and mandated Member States to commence the use of the harmonized Forms from January of 2013. The Secretariat is pleased to report that some Member States now submit their inspection reports on the new Forms.

It is the view of the Secretariat that port State inspection in this region has matured to the level where we can and should participate in the Concentrated Inspection Campaigns (CIC) programme as is the case with other regional MoUs. Whereas the regular port State inspection

is performed by each State acting alone but all submitting reports to the Secretariat or direct to the automated information system, Concentrated Inspection Campaign is port State inspection performed by a group of participating States or MoUs within a specified time period. Concentrated Inspection Campaign as the name suggests is designed to focus or concentrate on specific areas where high levels of deficiencies have been recorded by Port State Control Officers (PSCOs) in

the region, or where new convention requirements have recently entered into force. CIC requires that during a regular port State control inspection, the campaign subject-matter/areas' maintenance records and other applicable documentation are examined in more detail for compliance with the relevant international instrument for the

period of the campaign. The campaign is usually conducted within a specified period of three months with all participating Member States starting and ending the campaign at the same time.

Concentrated Inspection Campaign is coordinated by the Secretariat in conjunction with Member States. The Secretariat produces a uniform questionnaire listing the number of items for inspection during the CIC period by port State inspectors. PSCOs will use the list of selected items to verify critical areas of the shipboard systems, some of which are related to documentation, operations, structure, equipment and crew familiarization. Where deficiencies are

found, PSCOs are expected to take inspection actions listed in the Action Taken section of our harmonized inspection report Form A. The results of the campaign are collated and entered into the information system where the data are analyzed and reports generated. The outcome and analysis of the CIC reports will then be presented to the Abuja MoU Intersessional Management Working Group (ISMWG), Port State Control Committee and the Bureau prior to submission to the IMO.

Paris MoU and Tokyo MoU have carried out Joint Concentrated Inspection Campaigns in the past several years. In 2012, their CIC was conducted from 1 September to 30 November on Fire Safety System requirements onboard, fire safety having been identified as a recurring deficiency recorded by PSC inspectors. The objective was to verify compliance of vessels in the region with the fire safety system requirements under SOLAS. This campaign was carried out jointly by Paris MOU and Tokyo with participation by other regional PSC regimes including the Black Sea MOU, the Indian Ocean MOU, the Mediterranean MOU and the Viña del Mar Agreement.

Concentrated Inspection Campaigns are very effective and the desired goal better achieved where inspections are organized on a regional level with each port State applying harmonized inspection procedures and targeting the same subject matter for inspection during the campaign period. A ship sailing to a port of a particular country will generally visit other ports in the region before proceeding on a return voyage therefor a coordinated inspection process in the region's

ports is an advantage. A review of the inspection reports from Abuja MoU member States in the preceding 3 years, shows that the categories with highest deficiencies are Safety of Navigation and Life Saving Appliances followed by Fire Safety. If for instance, all the Member States in our region were to embark on a concentrated inspection on any of the aforementioned deficiency areas, it would send a serious signal to operators of sub-standard ships that no country in the region is a safe haven for delinquent vessels.

It has been demonstrated that PSC is a valuable tool for combating threats to maritime safety and the marine environment. Member States are encouraged to participate effectively and efficiently when the CIC is inaugurated in this region. Sub-standard ships are identified during the CIC and made to take corrective actions prior to clearance to proceed on the voyage thereby reducing risks to safety, damage to the marine environment, life and property. It is imperative for a successful CIC that participating Member States achieve a high level of uniformity and harmonization in inspection procedures and reporting. To achieve that, Administrations in all 22 States in Abuja MoU region should use the harmonized procedures contained in Abuja MoU Port State Control Officers' Manual and the harmonized inspection report Forms. If your Administration has not complied, please do so as any weak link is often exploited by non-compliant vessels. Member States must not be complacent and must continue to strive to ensure that the Abuja MoU region rids itself of sub-standard ships.

PORT STATE CONTROL INSPECTION STATISTICS 2013

The year 2013 marked the genesis of direct uploading of port State control (PSC) inspection reports into Abuja MoU Information System (AMIS) by member States of Abuja MoU region. Three years after the re-engineering of Abuja MoU in 2010, we have witnessed the number of Maritime Administrations actively carrying out PSC inspections in the region doubled from seven to fourteen.

This report presents the result of port State inspections conducted by 14 member States in Abuja MoU region namely: Benin; Republic of Congo; Democratic Republic of Congo; Cote d'Ivoire; Equatorial Guinea; Gabon; Gambia; Ghana; Guinea; Liberia; Nigeria;

Senegal; South Africa and Togo. As in 2012, the PSC inspection statistical data in this Report were generated totally from the central database of Abuja MoU Information system. In the year under consideration, 3,211 ships were inspected by fourteen (14) member States compared to twelve (12) in the year 2012 due to increased awareness campaign and training. Twelve (12) vessels were detained for PSC infractions during the year, giving a 50% increase in the number of detention over 2012 figures of eight (8). Although the detention percentage per inspection of 0.37% in 2013 gives a 0.02% slight decrease below that of 2012 of 0.39%, the spread of one deficiency for every five inspection has increased to six. The region



PSC Inspection of Liferaft, Nigeria.

recorded an increase in inspection efforts from 2,074 in 2012 where 11 Administrations submitted reports to 3,211 inspections in 2013 with 14 Administrations reporting.

During 2013, a total of 498 deficiencies were recorded. The total number of Inspections with deficiencies was 173. The percentage number of deficiencies per inspection is 16 compared to 19 in 2012. In 2013, the most deficiencies were recorded on ship's certificates and documents which stood at 104 (21%) out of 498, safety of navigation with 44 (9%), life-saving appliances 30 (6%), Radio Communications 27 (5%), closely followed by Fire safety measures 23 (4.6%). These percentages are consistent with last year except for life saving appliances and fire safety measures that exchanged position. It is noteworthy that one out five deficiencies recorded were due to false or incorrect ship certificates and documents. Of particular interest is that Safety of Navigation which constitutes 9% of all deficiencies recorded, has remained the topmost defective item recorded under SOLAS Convention closely followed by lifesaving appliances.

In 2013, nineteen different ship types were inspected. Bulk Carrier came top with 25% of ship types inspected, General Cargo/multipurpose with 20%, Container ship 16%, while Oil Tanker 14% with 453 inspection conclude the top four most inspected ship types. In 2012, 34% of ship types inspected (706) were classed under "Other" while in 2013 it is 0%, the reason being that majority of member States have started using the harmonized port state control inspection (PSCI) forms that came into effect from January 2013. Also three States Nigeria, Benin and The Gambia have commenced direct uploading of PSCI reports into the Abuja MoU Inspection System (AMIS).

One hundred and seventy three (173) of the inspections conducted generated 498 deficiencies. The deficiencies are as a result of

anomalies from: Ship's certificates and documents – 16%; SOLAS Convention – 40%; MARPOL Convention – 5%; STCW Convention – 5%; Load Line Convention – 3%; ILO – 6%. Of all the relevant instruments covered within the Abuja MoU PSC regime, SOLAS still ranks the highest with 40% of all deficiencies recorded.

In 2013, the number of detentions increased to 12 from 8 in 2012. 25% each of all the detentions recorded were for Oil Tankers and General cargo/multipurpose respectively, 17% each for Fish factory ships and Refrigerated cargo respectively, while 8% each for passenger ships and "Other special activities" ship were detained.

In total, the performance percentage inspection by member States for the year 2013 is 7.3% which is still far less than the target of 15% for the region though an improvement over the previous year of 5.3% was recorded. Four states were able to achieve the inspection of 15% of ship calls in their respective ports in 2013. With the increased use of the PSC Committee approved harmonized PSC inspection Forms, direct uploading of PSC inspection reports, and continued awareness campaign/training, we are hopeful that the commitment of 15% of ship calls, will be achieved by a greater number of States in 2014.



Abuja MoU National Training on PSCO's Manual and AMIS at Malabo, Equatorial Guinea.

TABLE 1: Inspection Data by Authorities							
TABLEAU 1 – Données d'Inspection par Autorités							
Authority	No. of Inspections	No. of detailed Inspections	No. of Inspections with deficiencies	No. of deficiencies	Percent age of Inspections with deficiencies	No. of detentions	Detention percentage
Benin	494						
Congo Republic	124						
Congo, DRC	709						
Cote d'Ivoire	154	3	3	12	1.95	3	1.95
Gabon	441		61	108	13.8		
Gambia	20						
Ghana	156		8	14	5.1		
Equatorial Guinea	9						
Guinea	99						
Liberia	154						
Nigeria	456	7	53	164	11.6	7	1.54
Senegal	189		20	30	10.6		
South Africa	185	2	28	170	15.1	2	1.08
Togo	21						
TOTAL	3211	12	173	498	5.4	12	0.37



The Chairman of Abuja MoU, the Secretary General and the Heads of Delegation at the 8th Port State Control Committee Meeting.

TABLE 2: Inspection Data by Flag						
TABLEAU 2 –Données d'Inspection par pavillon						
Flags	No. of Inspections	No. of Inspections with deficiencies	No. of deficiencies	Percentage of Inspections with deficiencies	No. of detentions	Detention percentage
Antigua and Barbuda	202	4	6	1.98		
Bahamas	149	5	13	3.4		
Bangladesh	6	1	3	16.7		
Barbados	10					
Belgium	6					
Belize	22	3	10	13.6		
Bermuda (GB)	7					
Cambodia	1					
Cameroon	7	5	26	71.4	1	14.29
Cayman Islands (GB)	11					
China	54	2	10	3.7		
Comoros	22					
Cook Islands	6					
Croatia	6	1	6	16.7		
Curacao	16	1	1	6.3		
Cyprus	212	9	25	4.3	2	0.94
Denmark	53	5	11	9.4	1	1.89
Dominica	1					
Estonia	1					
France	43	3	3	6.98		
Germany	28					
Ghana	1					
Gibraltar (GB)	23					
Greece	61	2	4	3.3		
Guinea	1					
Hong Kong, China	154	6	26	3.9		
India	6	1	2	16.7		
Isle of Man (GB)	34	4	6	11.8		
Italy	66	2	3	3		
Jamaica	2					
Japan	3					
Kiribati	5					
Korea, Democratic People's Republic of	1					
Korea, Republic of	15	1	7	6.7		
Kuwait	1					
Lebanon	1					
Liberia	382	20	49	5.2		
Libyan Arab Jamahiriya	1					
Lithuania	19	2	5	10.5		
Luxembourg	33	7	8	21.2	1	3.03
Macao, China	1					
Malaysia	6	1	1	16.7		
Malta	235	9	19	3.8		
Marshall Islands	280	10	27	3.6		
Mongolia	1	1	4	100		
Montenegro	1					
Morocco	1					

2013 ABUJA MoU ANNUAL REPORT

Namibia	1					
Netherlands	56	4	6	7.1	1	1.79
Nigeria	10	2	34	20	1	10
Norway	32	2	5	6.3		
Pakistan	1					
Panama	470	24	86	5.1	4	0.85
Philippines	15					
Portugal	5	1	1	20		
Saint Kitts and Nevis	25	2	5	8		
Saint Vincent and the Grenadi	38	6	9	15.8		
Sao Tome and Principe	1					
Singapore	142	10	18	7.04		
Spain	4	1	1	25		
Sri Lanka	23					
Switzerladd	14	1	2	7.1		
Taiwan, China	1					
Tanzania, United Republic of	10	1	24	10		
Thailand	11					
Togo	9	2	11	22.2		
Turkey	26	2	6	7.7	1	3.85
United Kingdom	51	1	1	1.96		
United States	11	1	1	9.1		
Vanuatu	42	8	13	19.1		
Vietnam	16					
TOTAL	3211	173	494	5.4	12	0.37



Abuja MoU National Training on PSCO's Manual and AMIS at Cotonou, Benin.

TABLE 3: Inspection Data by Ship Type						
TABLEAU 3 – Données d'Inspection par Type de Navire						
Type of Ship	No. of Inspections	No. of Inspections with deficiencies	No. of deficiencies	Percentage of Inspections with Deficiencies	No. of detentions	Detention percentage
Bulk carrier	805	31	73	3.9		
Combination carrier	3					
Container	508	10	38	1.97		
Chemical tanker	56	5	11	8.9		
Fish factory	10	2	9	20	2	20
Gas carrier	9	1	1	11.1		
General cargo/multipu	649	31	91	4.8	3	0.46
Heavy Load	2					
Offshore supply	124	32	66	25.8		
Oil tanker	453	20	80	4.4	3	0.66
Passenger Ship	25	3	16	12	1	4
Refrigerated cargo	182	11	60	6	2	1.1
Ro-Ro cargo	189	4	9	2.1		
Ro-Ro Passenger ship	1					
Special purpose ship	7					
Tugboat	54	5	8	9.3		
Vehicle carrier	11	1	3	9.1		
Woodchip carrier	2					
Other special Activities	121	17	33	14.05	1	0.83
TOTAL	3211	173	498	5.4	12	0.37



Abuja MoU National Training on PSCO's Manual and AMIS at Malabo, Equatorial Guinea.

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	
Ship's certificates and documents	81	16.27	
SOLAS	Structural Conditions	21	4.22
	Emergency Systems	25	5.02
	Radio Communications	27	5.42
	Cargo operations including equipment	5	1
	Fire safety	23	4.62
	Alarms	1	0.23
	Safety of Navigation	44	8.84
	Life saving appliances	30	6.02
	Propulsion and auxiliary machinery	8	1.61
	ISM	12	2.41
	ISPS	4	0.8
MARPOLS	Annex I	20	4.02
	Annex V	4	0.8
STCW	Certificate and Documentation - Crew Certificates	23	4.62
Load Lines	Water/Weather tight conditions	14	2.81
ILO	Living and Working Conditions	30	6.02
Others		126	25.3



Lifeboat Davit PSC Inspection, Nigeria.

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	% of Inspection with Deficiencies	No. of Detentions	Detention Percentage
American Bureau of Shipping	ABS	386	33	103		2	0.52
Bureau Veritas	BV	403	25	64		4	0.99
China Corporation Register of Shipping	CCRS	1					
China Classification Society	CCS	169	2	10			
Croatian Register of Shipping	CRS	5	1	6			
Det Norske Veritas	DNV	289	25	37		1	0.35
Germanischer Lloyd	GL	630	19	55		2	0.32
Hellenic Register of Shipping	HRS	1					
Intermaritime Certification Services, S.A.	ICS	1					
International Naval Surveys Bureau	INSB	19					
Indian Register of Shipping	IRS	4	2	5			
International Register of Shipping	IRS	4					
Korean Register of Shipping	KRS	78	2	9			
Lloyd's Register	LR	364	21	48			

Nippon Kaiji Kyokai	NKK	528	21	85		2	0.38
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	PRS	4					
Registro Italiano Navale	RINA	87	7	14			
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	51	5	18			
Rinave portuguesa	RP	3					
Turkish Lloyd		1					
Vietnam Register of Shipping	VRS	7					
Overseas Maritime Certification Services		2					
Compania Nacional de Registro e Inspeccion de Naves, S.de R.L.		1	1	6			
Maritime Lloyd Ltd, Georgia		6					
Panama Shipping Registrar Inc.	PSR	1					
Registro Internacion al Naval, S.A.		18	1	2			
No class		14	2	12			
Other		134	6	24		1	0.75
TOTAL		3211	173	498		12	0.37

TABLE 6 - Breakdown of Inspections 2010 – 2013				
TABLEAU 6 - Répartition des Inspections 2010 - 2013				
Year	2010	2011	2012	2013
Number of inspections without deficiencies	1793	1354	1966	3039
No. of inspections with deficiencies	173	129	108	173
No. of inspections with deficiencies but without detentions	158	118	100	161
No. of inspections with detentions	15	11	8	12
Number of inspections	1966	1483	2074	3211



PSCOs Inspecting Ship Certificates and documents, Nigeria.

TABLE 7 – Assessment of Target Inspection Rate Achieved In 2012 and 2013

TABLEAU 7 – Evaluation de la Cible du Taux d'Inspection Atteint en 2012 et 2013

Member Authorities	No of Inspections	No of Ship Calls	% of Inspections	No of Inspections	No of Ship Calls	% of Inspections
	2012	2012	2012	2013	2013 ¹	2013
Ghana	249	3765	6.61	156	3922	3.1
Liberia	123	358	34.36	154	345	44.64
Nigeria	119	6245	1.91	456	7361	6.19
South Africa	208	4680	4.44	185	14159	1.31
Congo DRC	654	678	96.46	709	646	109.75
Congo	206	835	24.67	124	2544	4.87
Benin	49	1187	4.13	494	1393	35.46
Cote D' Ivoire	293	2776	10.55	154	2701	5.7
Equatorial Guinea ²	0	0	0	9	2027	0.44
Guinea	36	1036	3.47	99	1197	8.27
Senegal	85	2433	3.49	189	2464	7.67
Togo	52	3428	1.52	21	4007	0.52
Gambia ²	0	212	0	20	209	9.57
Gabon ²	0	746	0	441	849	51.94
	2074	39404	5.3	3211	43824	7.33

* Target inspection: 15% of ship calls at port of each member State

1. Number of ship calls obtained from LLI
2. Did not submit inspection report in 2012

1. Nombre d'escales obtenues de LLI
2. N'ont pas soumis leurs rapports d'inspection en 2012

* Member States not listed did not submit any port State inspection report.

* Les États membres qui ne sont pas mentionnés n'ont pas soumis leurs rapports d'inspection du contrôle des navires par l'Etat du Port.



The SG Abuja MoU chairs the Sixth IMO Workshop for PSC Secretaries and Database Managers held at IMO Headquarters, London, UK.

CHART 1: Total Inspections, Deficiencies and Detentions

DIAGRAMME1: Inspections totales, Défectuosités et Immobilisation

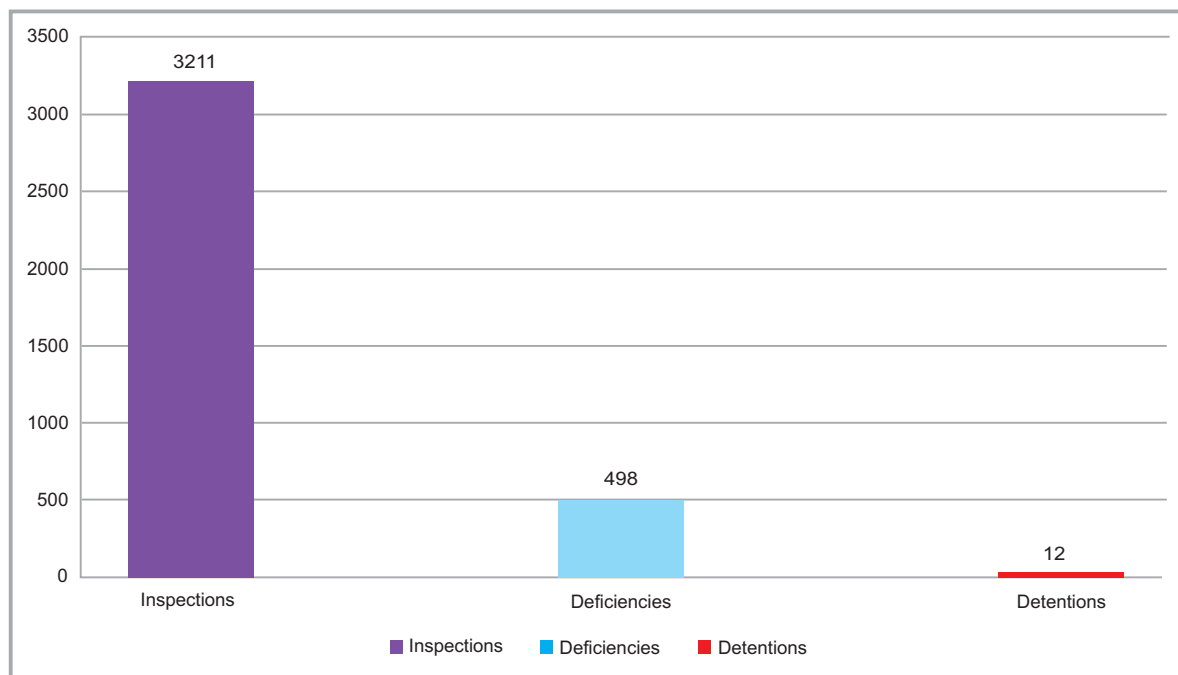


CHART 2: Total Inspections and number of Inspections with deficiencies

DIAGRAMME 2: Nombre des Inspections et Nombre d'Inspections avec Défectuosités

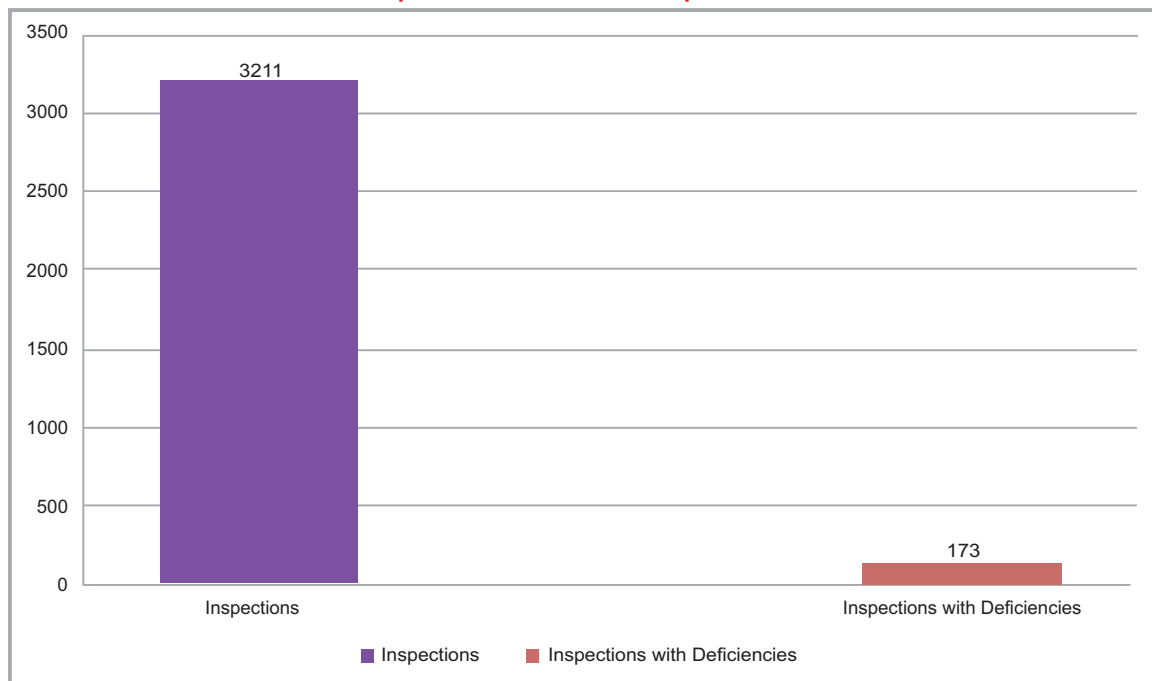


CHART3: Number of Inspections with Detention Percentage

DIAGRAMME 3: Nombre d' Inspections avec Pourcentage d'Immobilisation

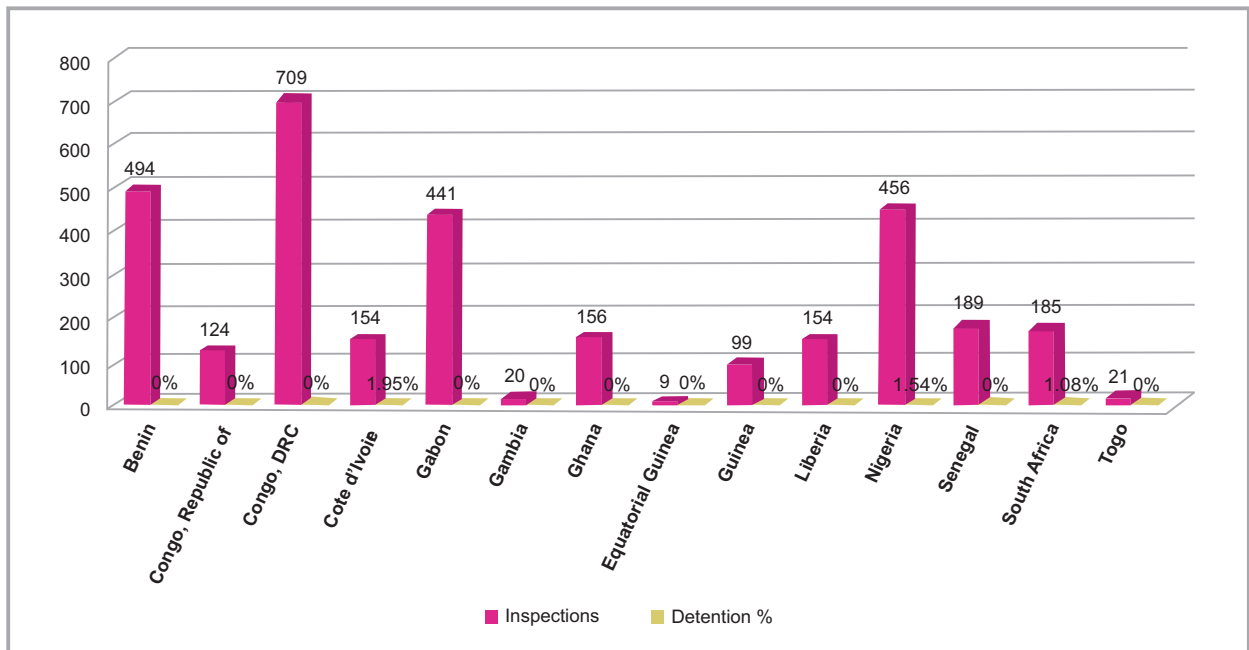


CHART 4:Percentage of Detentions(Detentions as percentage of Total Inspections)

DIAGRAMME 4: Pourcentage et d'Immobilisation (Immobilisations en pourcentage du nombre total d'inspections)

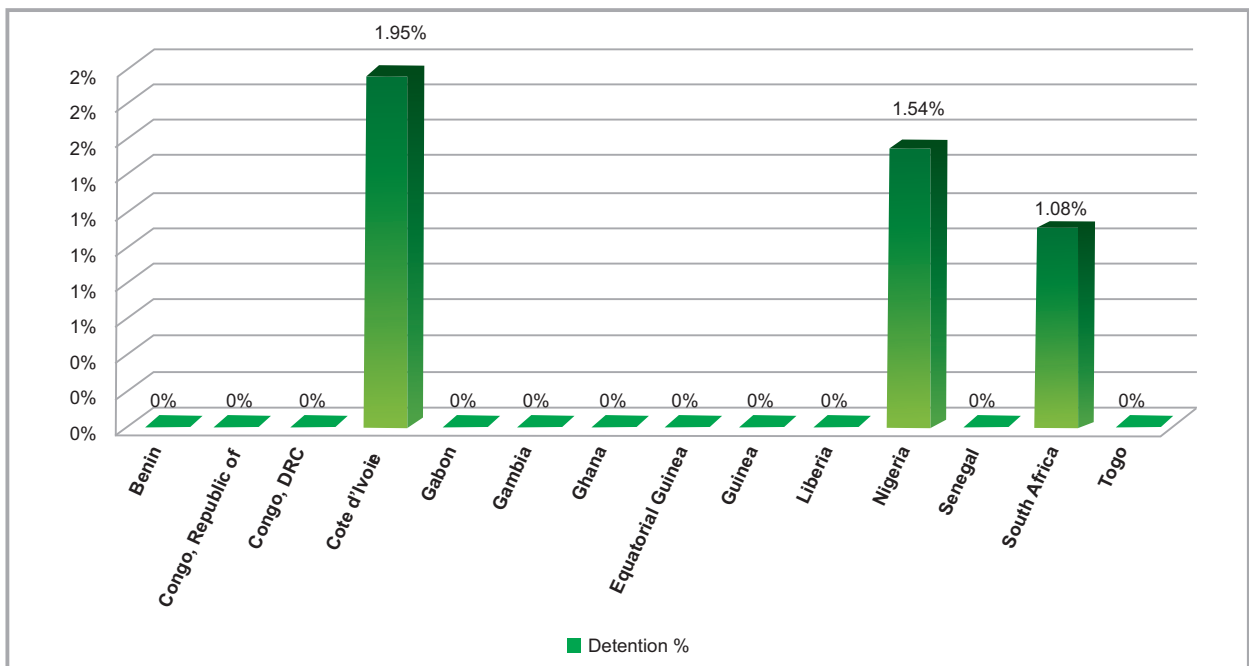


CHART 5: Number of individual Ships with Deficiencies Detected by Vessel Type

DIAGRAMME 5: Nombre de Navires Individuels avec Défectuosités Détectées par type de navire

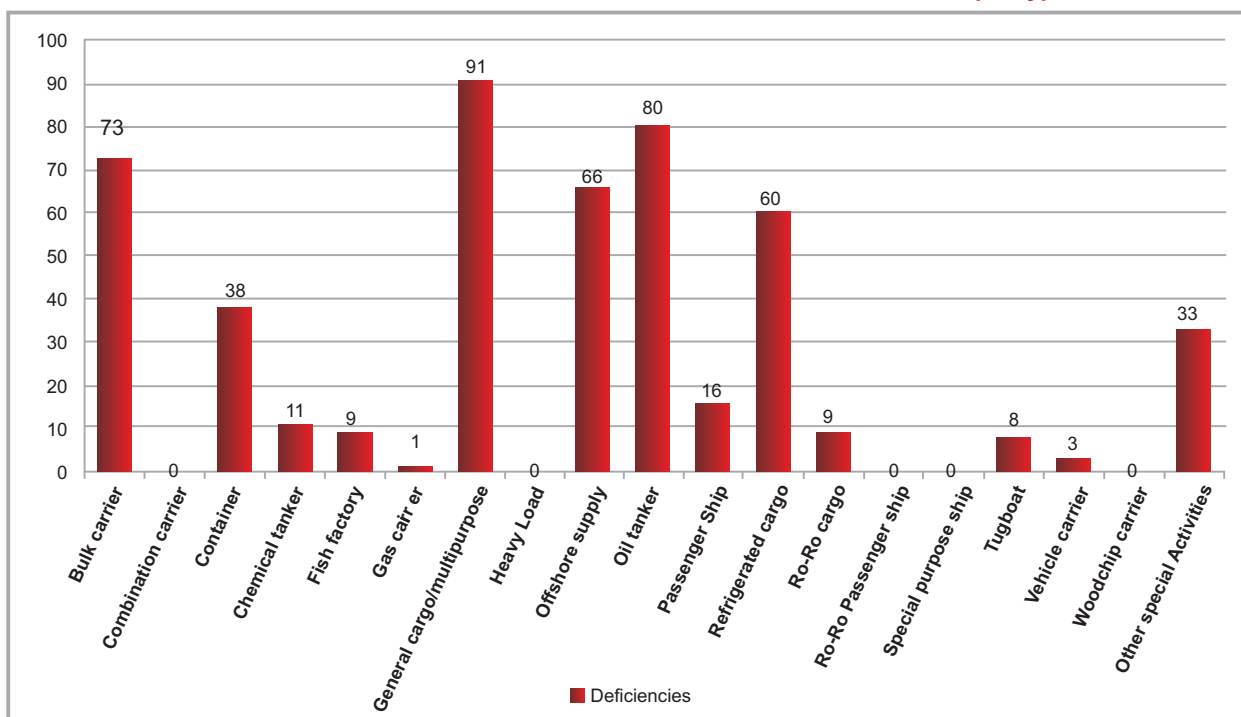


CHART 6: Number of Deficiencies per Inspection

DIAGRAMME 6: Nombre de Défectuosités par Inspection

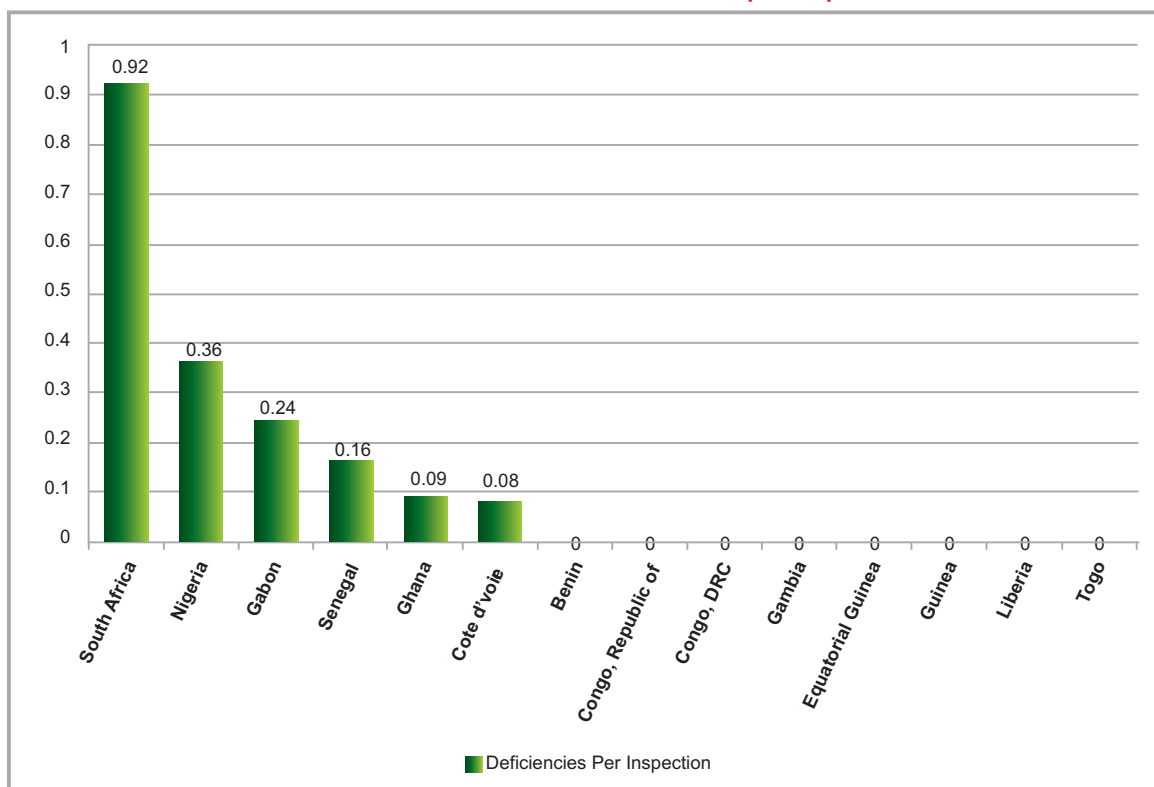


CHART 7: Ratio of Total Inspections
DIAGRAMME 7: Ratio d'Inspections Total

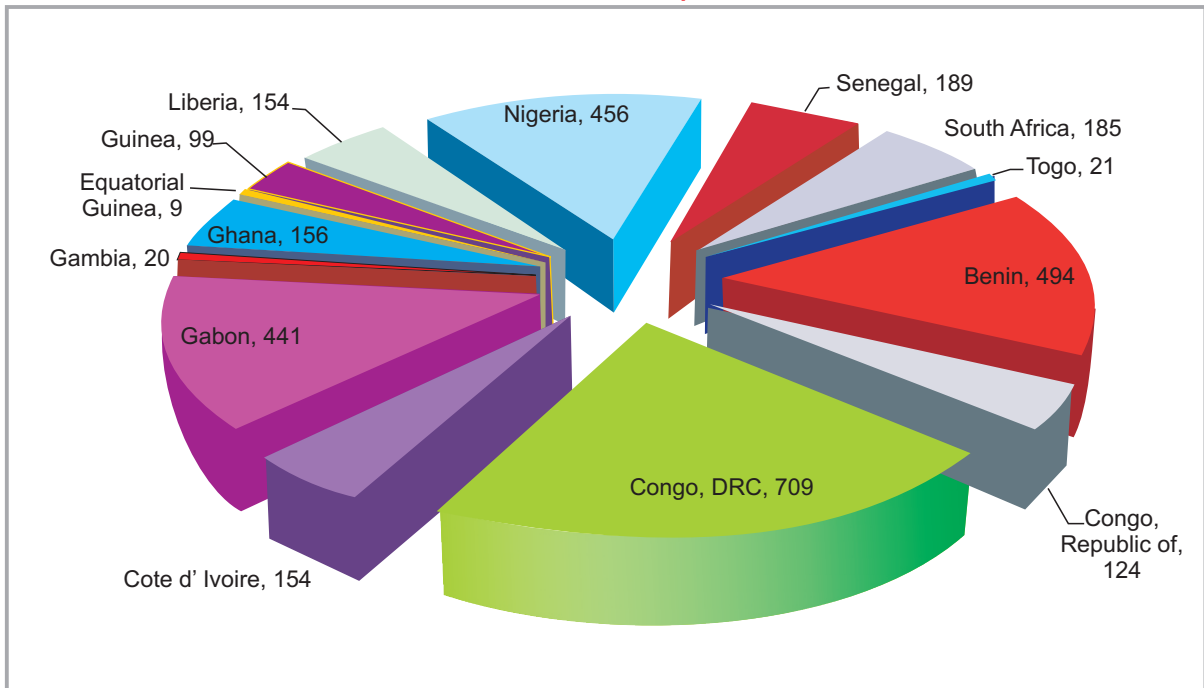


CHART 8: Ratio of Inspections with Deficiencies
DIAGRAMME 8: Ratio d'Inspections avec Défectuosités

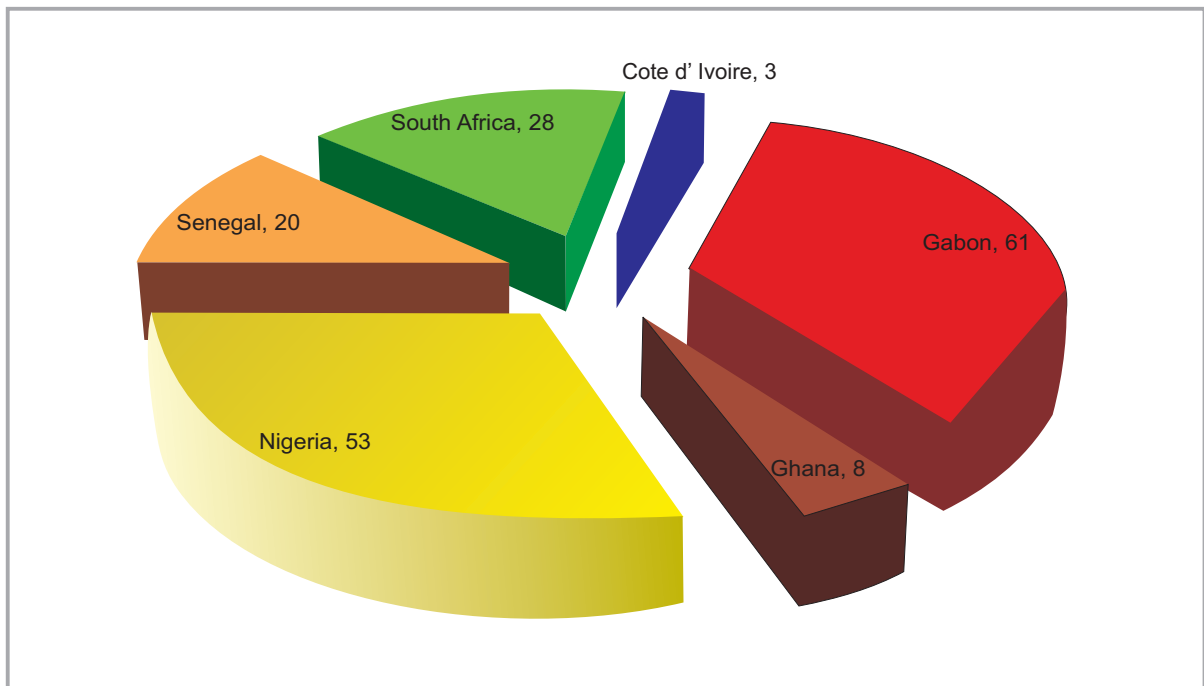


CHART 9: Flag State Performance Showing Inspections, Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies
DIAGRAMME 9: Performance des Etats Pavillons montrant les Inspections, Inspections avec Défectuosités et nombre de Défectuosités

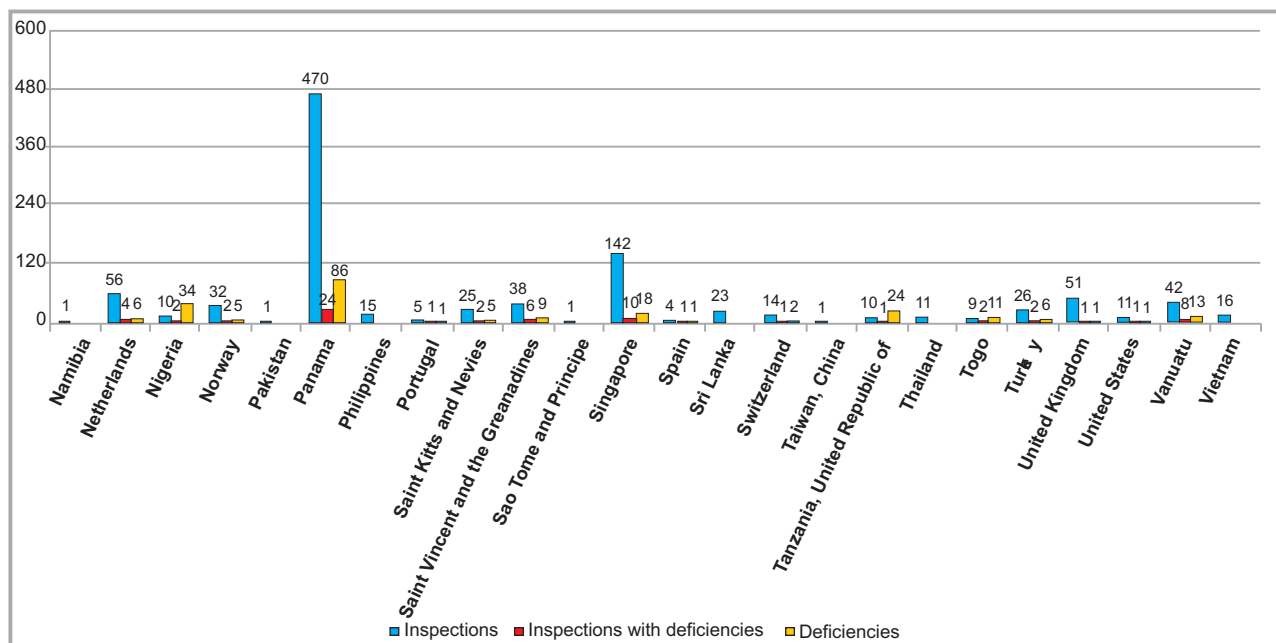
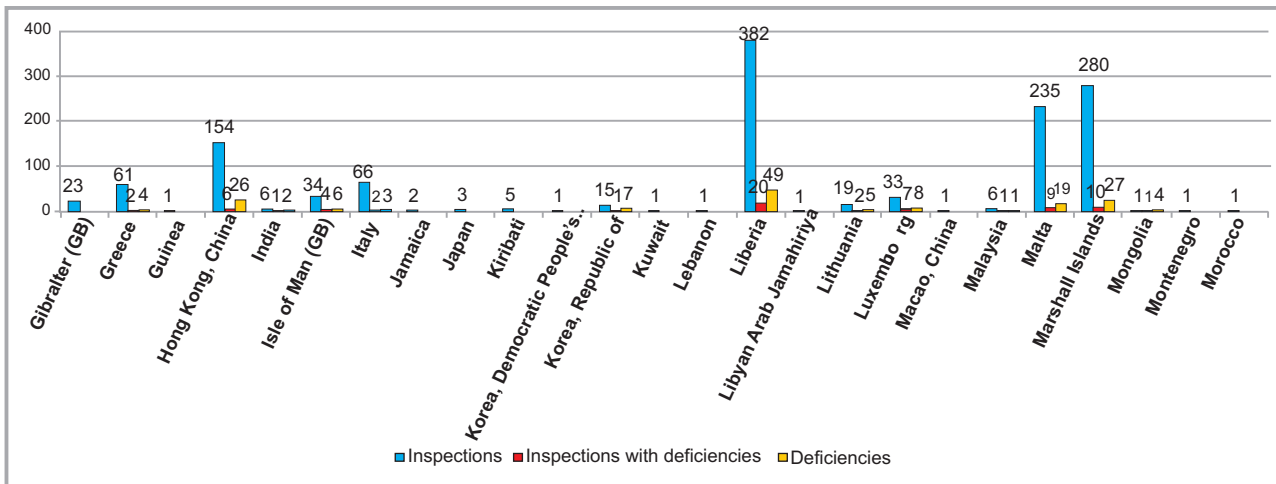
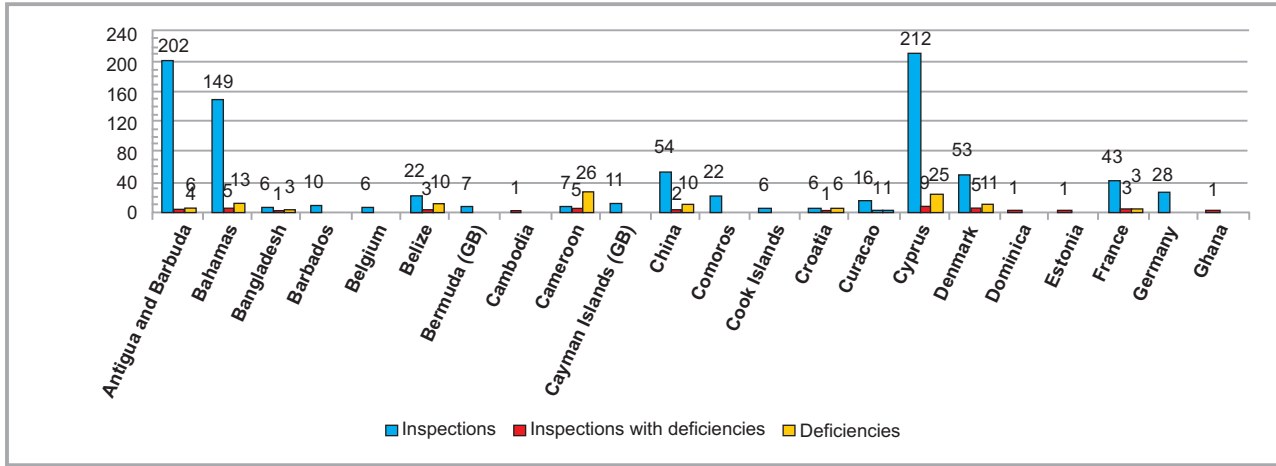


CHART 10: Performance by Ship Type Showing Inspections, Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies
DIAGRAMME 10: Performance par Type de Navire montrant les inspections, Inspections avec Défectuosités et Nombre de Défectuosités

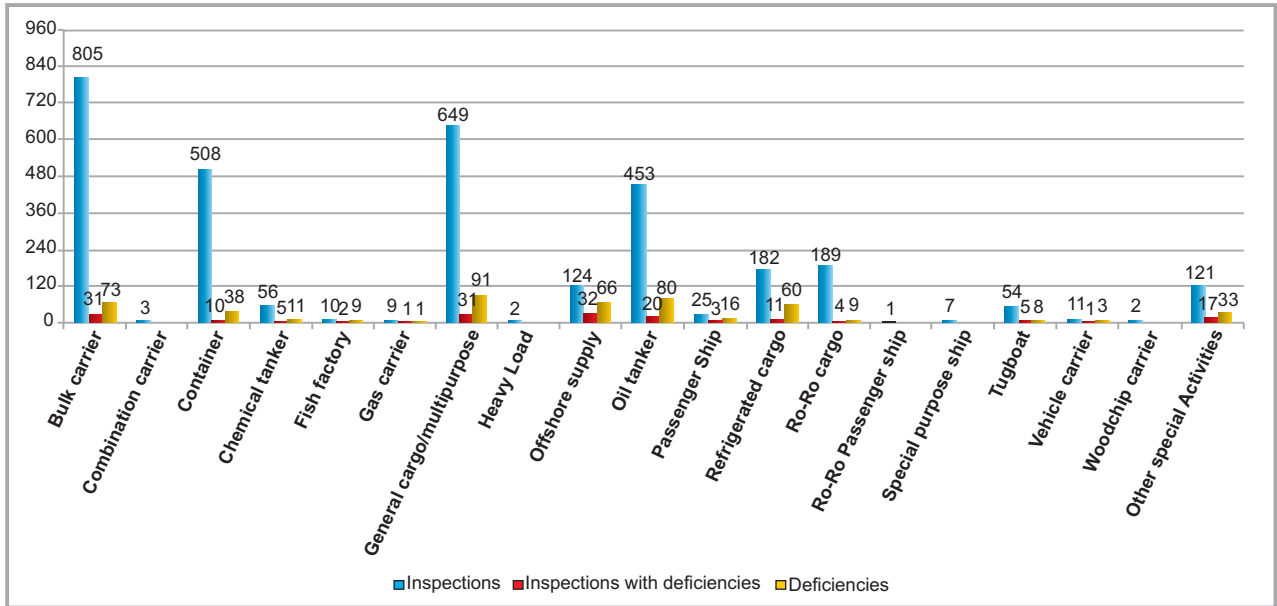


CHART 11: Performance by Ship Type Showing Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies
DIAGRAMME 11: Performance par Navire montrant Inspections avec Defectuosités et Nombre de Défectuosités

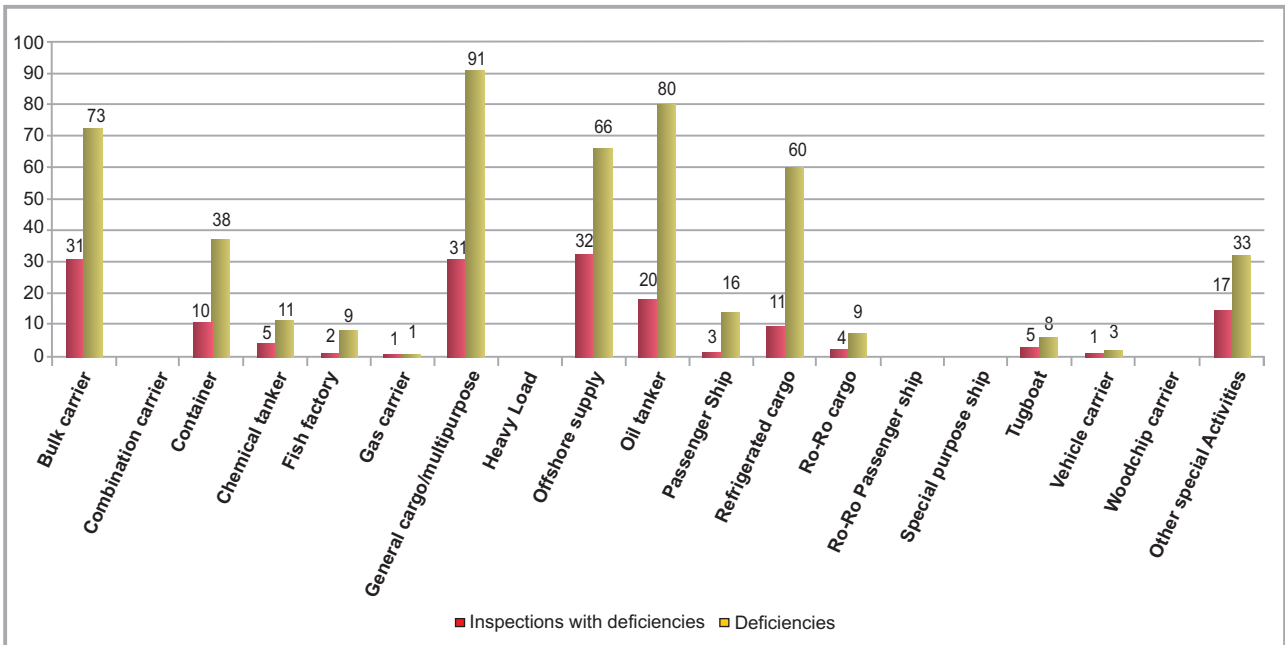


CHART 12: Inspections with Deficiencies and Total Inspections by Classification Society
DIAGRAMME12: Inspections avec Défectuosités et Inspection Totale par Société de Classification

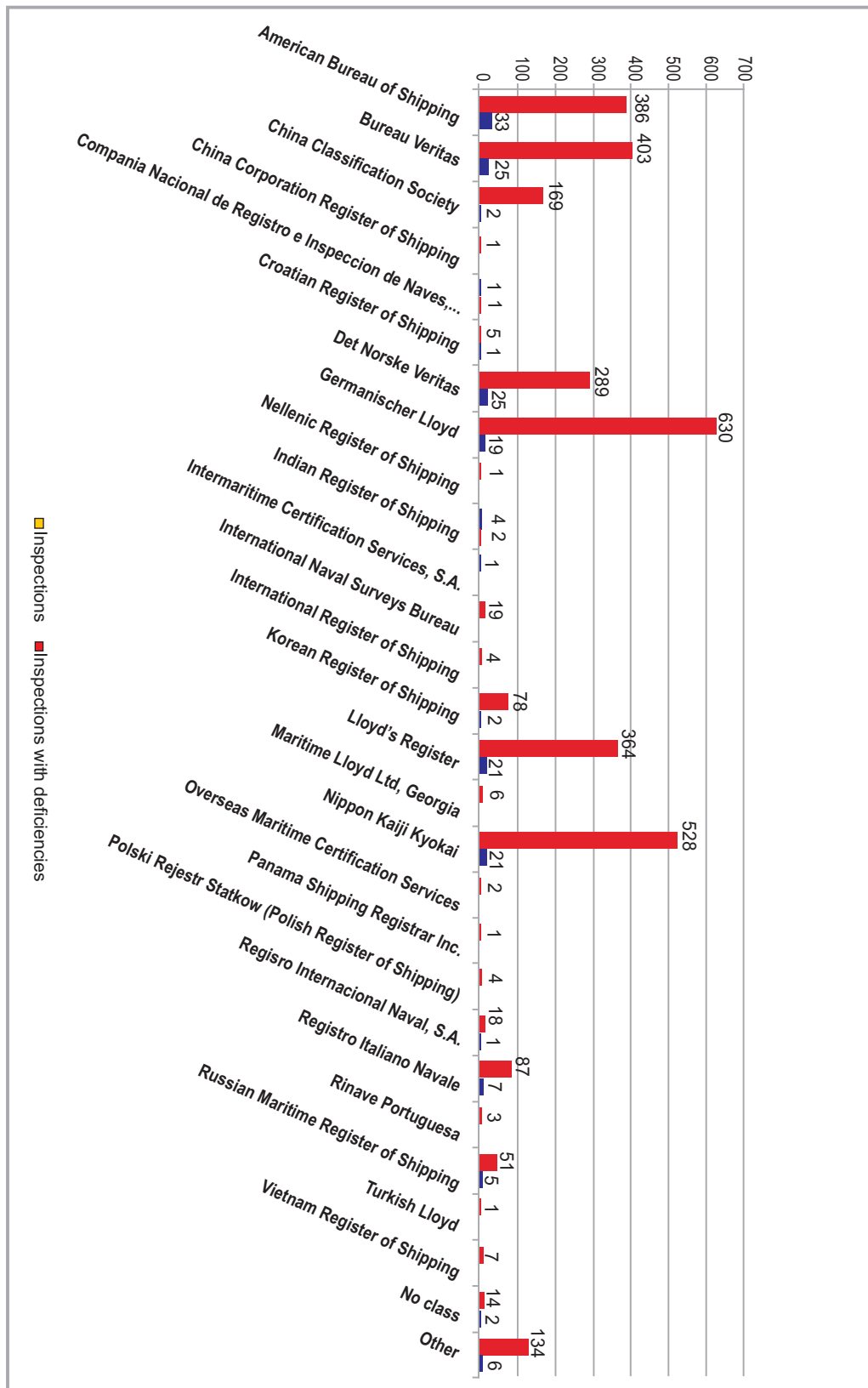


CHART13: Detentions and Inspections with Deficiencies by Classification Society
DIAGRAMME 13: Immobilisation et Inspection avec Défectuosités par Société de Classification

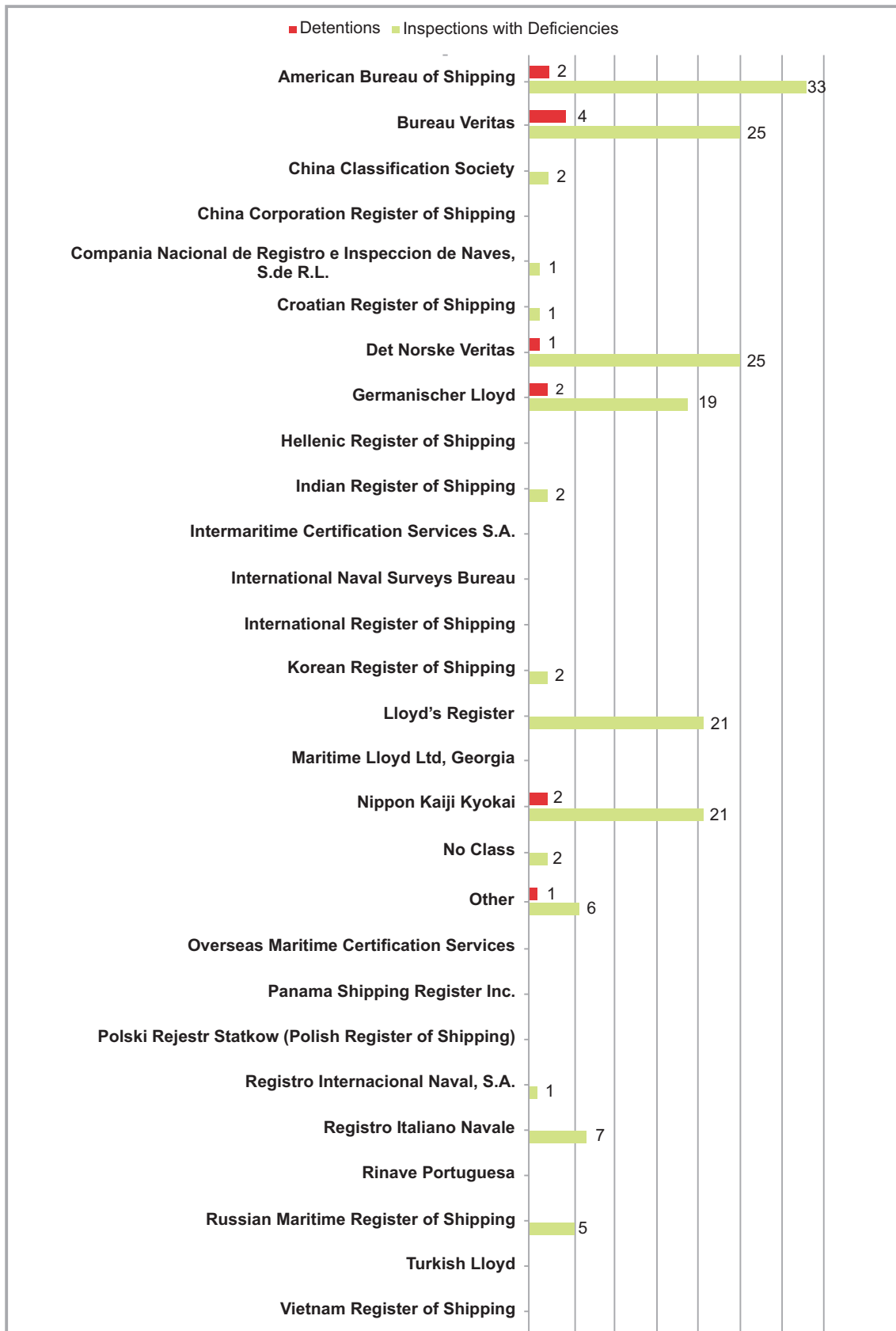


CHART 14: Inspections with Deficiencies by Flag
DIAGRAMME 14: Inspections avec Défectuosités par Pavillon

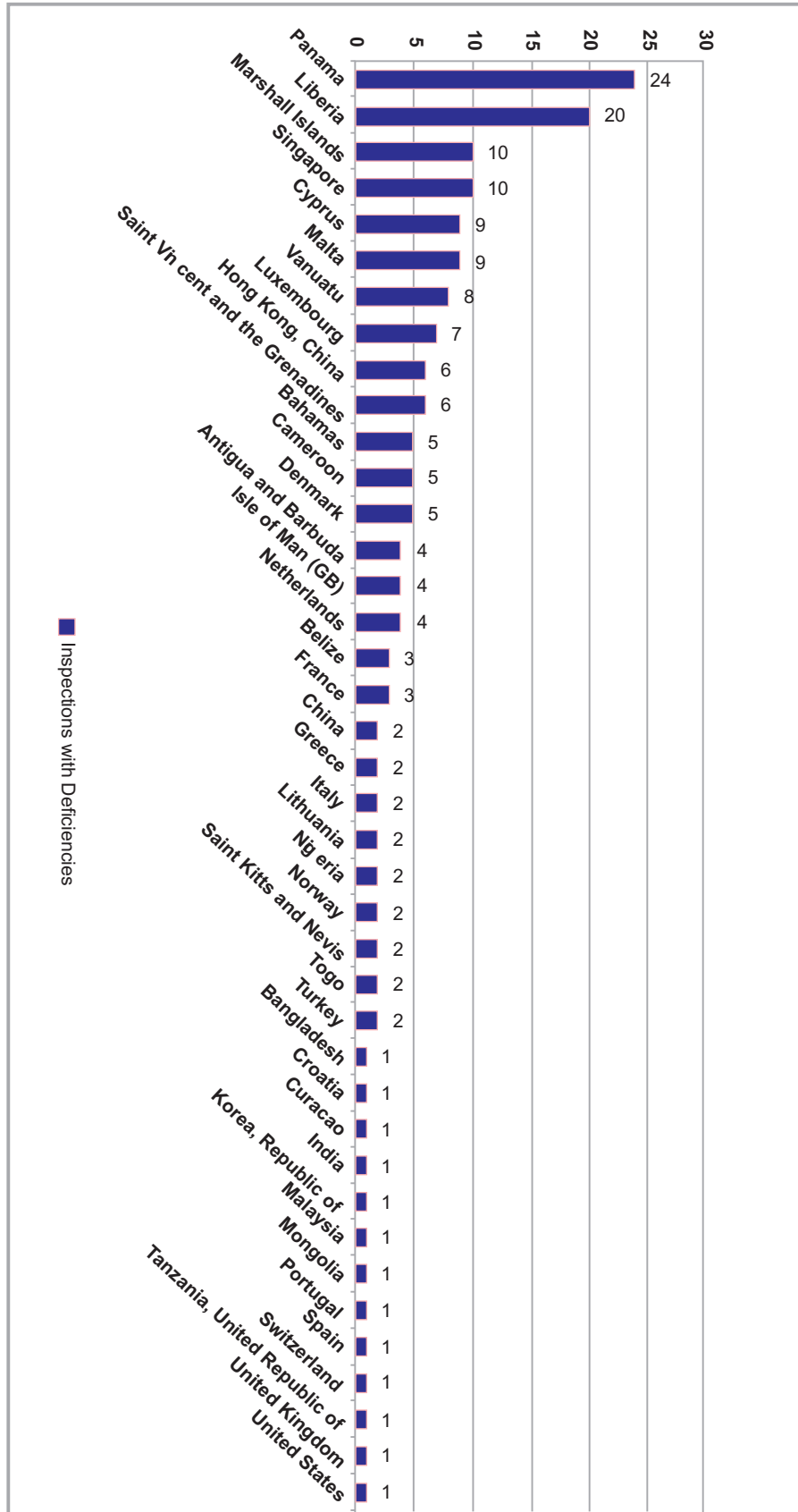


CHART 15: Ratio of Inspections with Deficiencies by Classification Society
DIAGRAMME 15: Ratio des Inspections avec Défectuosités par Classe

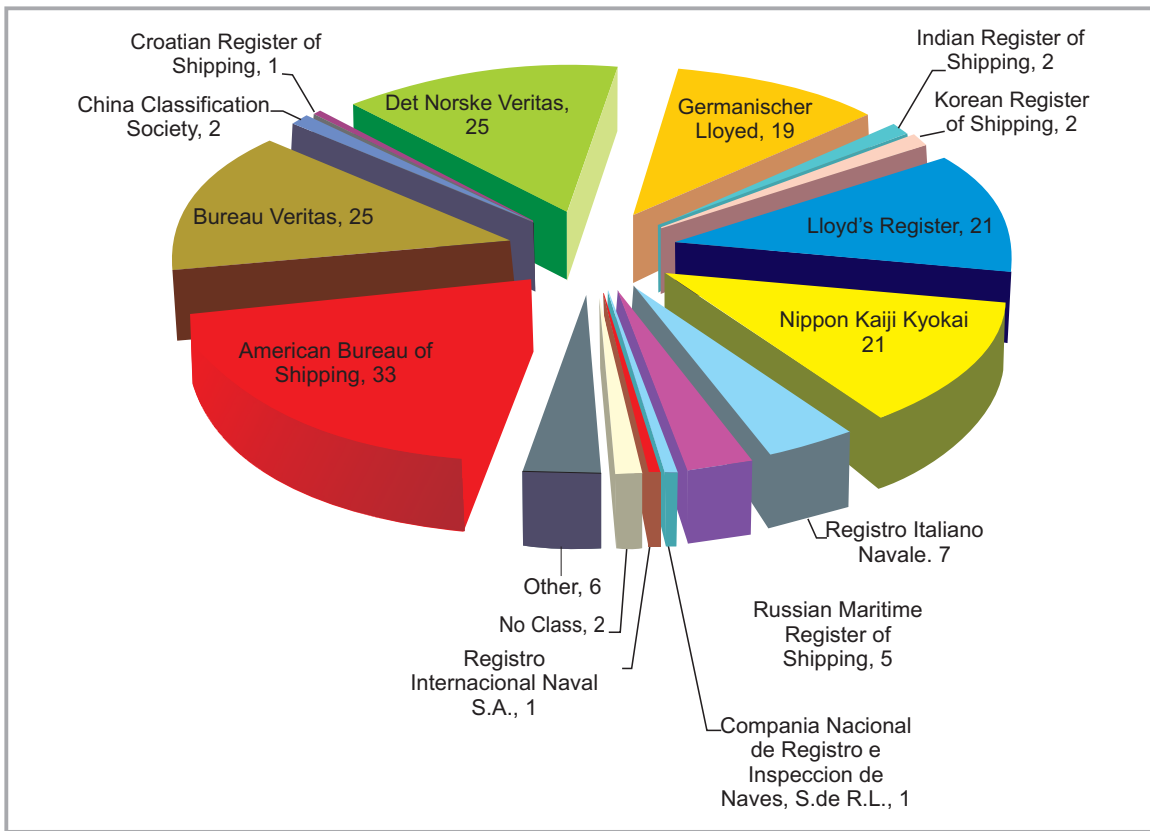


CHART 16: Ratio of Inspections with Deficiencies by Ship Type
DIAGRAMME 16: Ratio des Inspections avec Défectuosités par type de Navire

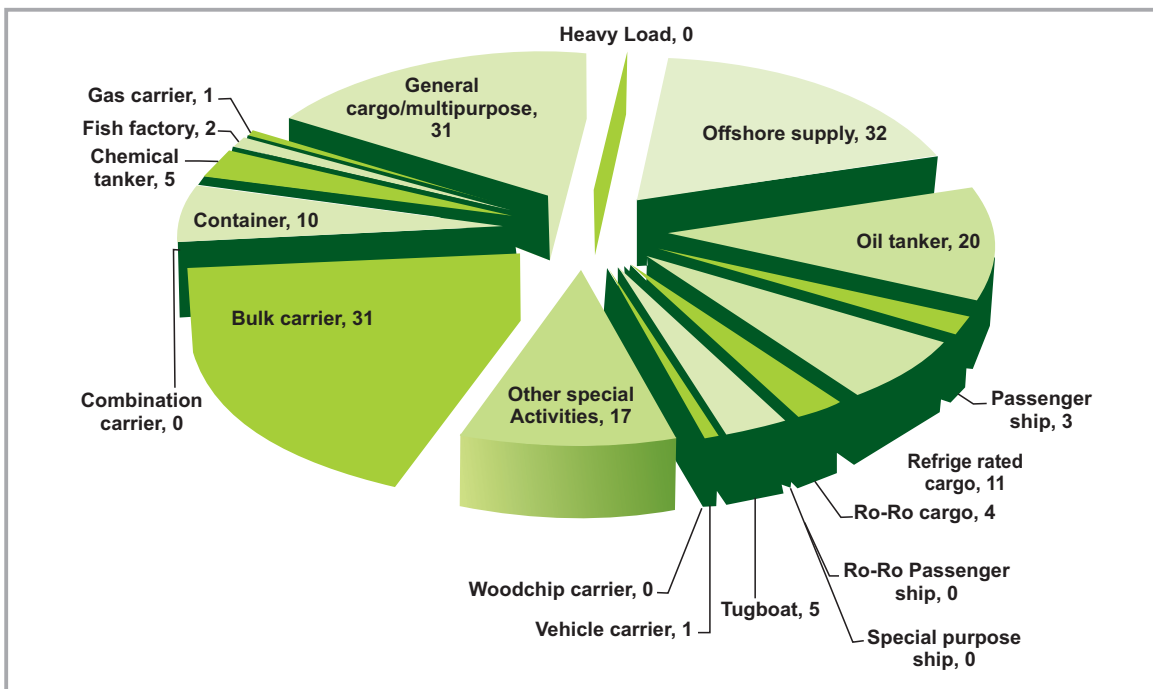
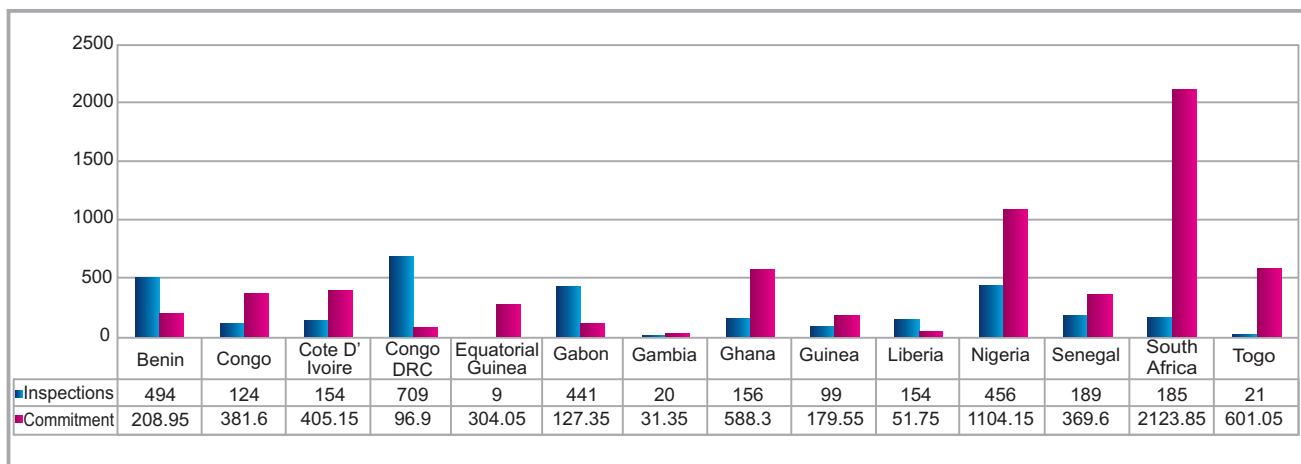


CHART 17: Inspections Compared to Commitments 2013

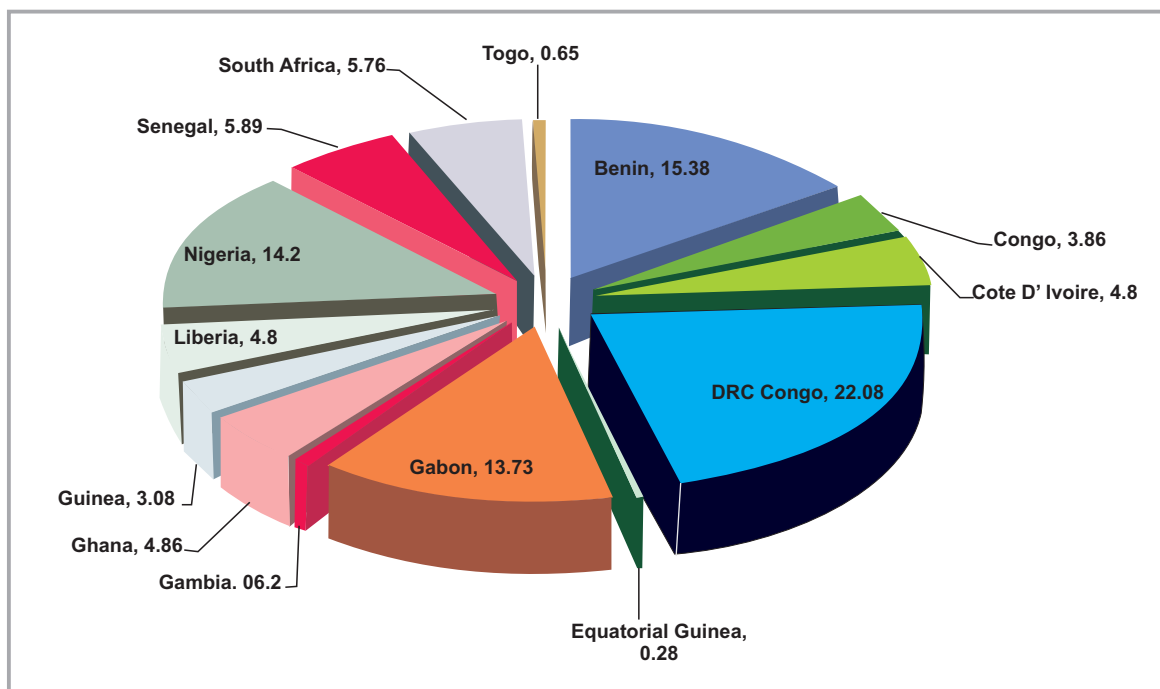
DIAGRAMME 17: Inspections Comparées aux Engagements 2013



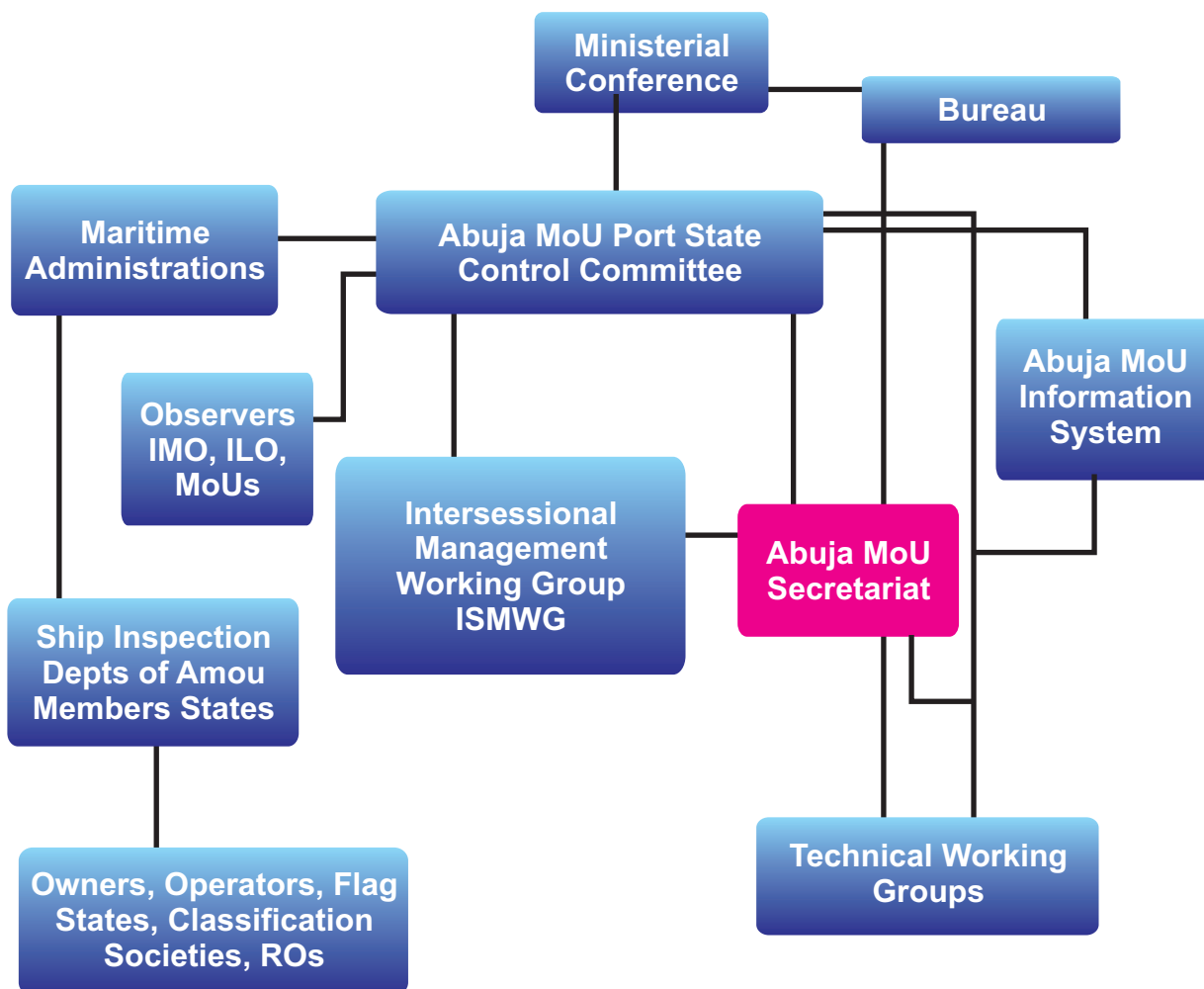
⁵Member States not listed did not submit any port State inspection report.
⁶Les Etats membres non listés pas n'ont soumis leurs reports d'inspections.

CHART 18: Inspection Efforts of Member States as Percentage of MoU Total

DIAGRAMME 18: Efforts d'Inspection des Etats membres au Pourcentage Total du MoU



STRUCTURE OF ABUJA MoU



ABUJA MoU SECRETARIAT

Mfon Ekong Usoro (Mrs.)
Secretary General
Tel: +2341 7369164
Email: mfon.usoro@abujamou.org

Akin Adedotun
Information System Officer
Tel: +2341 7369164
Email: akin.adedotun@abujamou.org

Engr. Richard Owolabi
Head Technical
Tel: +2341 7369164
Email: richard.owolabi@abujamou.org

Abigail Osinibi (Miss)
Bilingual Secretary
Tel: +2341 7369164
Email: abigail.osinibi@abujamou.org

Ogunta Okwudilichukwu
Information System Officer
Tel: +2341 7369164
Email: ogunta.okwudilichukwu@abujamou.org

Victoria Ekang (Miss)
Office Assistant
Tel: +2341 7369164
Email: victoria.ekang@abujamou.org

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

Ada Nnaji (Miss)
Assistant Chief Maritime Officer
Tel: +2341 7369164
Email: ada.nnaji@abujamou.org

Anyin Archibong (Mrs.)
Senior Maritime Environmental Management Officer
Tel: +2341 7369164
Email: queen.archibong@abujamou.org

Address:

1 Joseph Street,
P. O. Box 4574,
Marina, Lagos, Nigeria.
Tel: +2341 7369164 / Mobile: +234 812 9279 829
Email: secretariat@abujamou.org
Website: www.abujamou.org



**POUR LES STATISTIQUES ET LES TABLEAUX,
REFEREZ-VOUS AUX PAGES 14 A 33
DE LA VERSION ANGLAISE**

inspectés, Cargaison Générale/multiforme avec 20%, Transporteurs de Container 16%, tandis que les Pétroliers qui enregistrent 14% avec 453 visites d'inspection conclues, représentent les quatre premiers types de navires plus inspectés. En 2012, 34% de types de navires inspectés (706) étaient classés sous "Autre" tandis qu'en 2013 il est de 0%, la raison est que la majorité des Etats membres ont commencé à faire usage des formulaires d'inspection harmonisés du contrôle des navires par l'Etat du port (PSCI) qui sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2013. Aussi, trois Etats membres: le Nigéria, le Bénin et la Gambie ont commencé l'entrée directe des rapports d'inspection dans le Système d'Information du MoU d'Abuja (AMIS).

Cent soixante treize (173 visites d'inspection effectuées ont produit 498 défauts. Les défauts sont le résultat des anomalies provenant de: Certificats et documents de Navire– 16%; Convention SOLAS– 40%; Convention MARPOL – 5%; Convention STCW – 5%; Convention Ligne de Charge– 3%; OIT – 6%. Parmi tous les instruments pertinents couverts dans l'espace du régime PSC du MoU d' Abuja, SOLAS occupe toujours le premier rang avec 40% de toutes les défauts enregistrés.

En 2013, le nombre des immobilisations a augmenté à 12 venant de 8 en 2012. 25% de toutes les immobilisations enregistrées étaient pour les Pétroliers et les Cargaisons multiforme respectivement, 17% chacune pour les Chalutiers et cargaison réfrigérées respectivement, tandis que 8% chacune pour les navires à passagers et "Autres activités spéciales" ont été immobilisés.

Au total, le pourcentage de performance d'inspection par les Etats membres pour l'année 2013 est de 7,3% qui est toujours moins que la cible de 15% pour la région, bien qu'il y a une amélioration sur l'année précédente lorsque 5,3% ont été enregistrés. Quatre pays étaient en mesure de réaliser 15% de visites d'inspection sur les navires faisant escale dans leurs ports respectifs en 2013. Avec l'augmentation du nombre des usagers des Formulaires Harmonisés du CNEP approuvés par le Comité du MoU d'Abuja, l'entrée directe des rapports d'inspection du CNEP ainsi de la campagne de sensibilisation/formation, nous sommes confiants que l'engagement d'atteindre 15% d'escale par les navires sera réalisé par un bon nombre d'Etats membres en 2014.



Le Président du MoU d'Abuja, la Secrétaire Générale et la délégation des Chefs des Administrations Maritimes à la 8eme Réunion du Comité du Contrôle des Navires par l'Etat du Port.

STATISTIQUES DES VISITES D'INSPECTION DU CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT DE L'ANNEE 2013

L'année 2013 a marqué la genèse de l'entrée directe des rapports d'inspection du contrôle des navires par l'Etat du port (CNEP) dans le Système d'Information du MoU d'Abuja (AMIS) par les Etats membres de la région du MoU d'Abuja. Trois ans après la redynamisation du MoU d'Abuja en 2010, nous avons vu le nombre des Administrations Maritimes qui ont activement effectué les visites d'inspection dans la région, doublé de sept à quatorze.

Ce rapport présente le résultat des visites d'inspection effectuées par 14 Etats membres dans la région du MoU d'Abuja, à savoir: l'Afrique du Sud ; le Bénin; La République du Congo; La République Démocratique du Congo; la Côte d'Ivoire; La Guinée Equatoriale; le Gabon; la Gambie; le Ghana; la République de Guinée; le Libéria; le Nigéria; le Sénégal, l'Afrique du Sud et le Togo. Comme en 2012, les données statistiques d'inspection du CNEP de ce Rapport ont été entièrement tirées de la banque de données centrale du Système d'Information du MoU d'Abuja. Dans l'année sous référence, 3 211 navires ont été inspectés par quatorze (14) Etats membres contre douze (12) dans l'année 2012, dû à une campagne de sensibilisation et de formation accélérée. Douze (12) navires ont été immobilisés pour des infractions de CNEP au cours de l'année, donnant une augmentation de 50% sur le nombre d'immobilisations des chiffres de 2012 de huit (8) navires. Bien que le pourcentage d'immobilisation de 0,37% par visite d'inspection en 2013 donne une légère baisse de 0,02% en dessous de celui de 2012 de 0,39%, l'expansion d'une défectuosité pour chaque cinq visites a augmenté à six. La région a enregistré une augmentation dans les efforts déployés en matière des visites

d'inspection. Le nombre des visites s'est augmenté de 2 074 en 2012 quand 11 Administrations avaient transmis leurs rapports, à 3 211 visites d'inspections en 2013 quand 14 Administrations ont transmis leurs rapports.

Au cours de l'année 2013, un total de 498 défectuosités ont été enregistrées. Le nombre total des visites d'inspection avec défectuosités était de 173. Le pourcentage des défectuosités par visite d'inspection est de 16 contre 19 en 2012. En 2013, la plupart des défectuosités ont été enregistrées sur les certificats et documents dont le nombre est arrêté à 104 (21%) de 498, comme suit : sûreté de navigation 44 (9%), appareils de sauvetage de vie 30 (6%), Communications Radio 27 (5%), suivi étroitement par mesures de sécurité contre incendie 23 (4,6%). Ces pourcentages demeurent consistants avec ceux de l'année dernière à l'exception du pourcentage concernant les appareils de sauvetage de vie et les mesures de sécurité contre incendie qui ont changé de position. Il est important de noter qu'une parmi cinq défectuosités enregistrées était due à des erreurs ou à des certificats et documents incorrects portés par les navires. On peut citer dans cette catégorie le certificat sur la Sûreté de Navigation qui compte 9% de toutes les défectuosités enregistrées et qui a maintenu cette position de certificat défectueux enregistré sous la Convention de SOLAS, étroitement suivi par les appareils de sauvetage de vie.

En 2013, dix neuf différents types de navires ont été inspectés. Les Vraquiers occupent la première place avec 25% de types de navires

menaces à la sécurité maritime et au milieu marin. Les Etats membres sont invités à participer effectivement et efficacement lorsque la CIC sera lancée dans cette région. Les navires sous norme sont identifiés durant la CIC et on est obligé de prendre des actions correctives préalables avant la permission de procéder au voyage, réduisant ainsi les risques de sécurité, de dommage du milieu marin, de vie et de propreté. Il est impératif de mentionner que, pour qu'une CIC ait de succès, les Etats membres participant doivent avoir un haut niveau d'uniformité en matière de procédures des visites d'inspection et de reportage. Pour atteindre ce but, les Administrations dans tous les 22 Etats de la région du MoU d'Abuja devront faire usage des procédures harmonisées contenues dans le Manuel des

INSPECTEURS du MoU d'Abuja et des Formulaires harmonisés des rapports d'inspection. Si votre Administration ne s'est pas encore conformée à la directive, prière de le faire aussitôt que possible, car, tout faible lien se voit souvent être exploité par les navires qui ne respectent pas les normes. Les Etats membres ne devront être complaisant et devront continuer à lutter pour s'assurer que la région du MoU d'Abuja s'est totalement débarrassée des navires sous norme.



La SG du MoU d'Abuja MoU préside le Sixième Atelier de l'OMI pour les Secrétaires du CNEP et les gérants de bases de données au quartier général de l'OMI, Londres, Angleterre.

lequel beaucoup de déficiences ont été enregistrées par les Officiers du Contrôle des Navires par l'Etat du port (OCNEPs) dans la région, ou dans lequel de nouvelles exigences de convention sont récemment entrées en vigueur. La CIC exige que durant une visite d'inspection de l'Etat du port régulière, le sujet de la campagne/informations d'entretien du lieu' et tout autre documentation applicable, soient réexaminées plus en détail pour conformité avec l'instrument international pertinent pour la période de la campagne. La campagne est souvent effectuée en l'espace d'une période spécifiée de trois avec tous les Etats membres participant, commençant et finissant la campagne au même moment.

La Campagne d'Inspection Concentrée est coordonnée par le Secrétariat en collaboration avec les Etats membres. Le Secrétariat produit un questionnaire uniforme listant le nombre de points à inspecter durant la période de CIC par les Inspecteurs de l'Etat du port. Les OCNEPs utiliseront la liste pour relever les points pour vérifier les domaines critiques des systèmes de bord, certains d'entre lesquels ont lien avec la documentation, les opérations, la structure, l'équipement et le niveau de familiarisation de l'équipage. Au cas où des déficiences sont détectées, les OCNEPs sont tenus d'appliquer les sanctions d'inspection listées à la section d'Action Prise de notre Formulaire A harmonisé de rapport d'inspection. Les résultats de la campagne sont rassemblés et entrés dans le système d'information où les données sont analysées et les rapports produits. Le résultat et l'analyse des rapports de la CIC seront alors présentés au Groupe Intersessionnel de Travail et de Gestion (GITG), au Comité et au Bureau du MoU d'Abuja avant sa soumission à l'OMI.

Les MoUs de Paris et de Tokyo avaient effectué des Campagnes d'Inspection Concentrée plusieurs fois dans les années passées. En 2012, leur CIC s'était déroulée du

1er septembre au 30 novembre sur les exigences du Système de Sécurité contre l'Incendie à Bord, la sécurité contre l'incendie ayant été identifiée comme déficiences répétitive enregistrée par les Inspecteurs du CNEP. L'objectif était de vérifier le degré de conformité des navires dans la région avec les exigences du système de sécurité contre incendie sous SOLAS. Cette campagne a été effectuée conjointement par les MoUs de Paris et de Tokyo avec la participation d'autres régimes sur ce CNEP régionaux y compris le MoU de la Mer Noire, le MoU de l'Océan Indien, le MoU de la Méditerranée et l'Accord de Vina del Mar.

Les Campagnes d'Inspection Concentrée sont très efficaces et le but attendu facilement atteint lorsque les visites d'inspection sont organisées au niveau régional permettant à chaque Etat du port d'appliquer les procédures d'inspection harmonisées et visant la même cible pour inspection durant la période de la campagne. Un navire voyant à un port d'un pays donné visitera généralement d'autres ports dans la région avant de procéder au voyage retour, donc le processus d'inspection coordonnées dans les ports de la région est un avantage. Une révision des rapports d'inspection des Etats membres du MoU d'Abuja durant les 3 précédentes années, montre que les catégories avec des déficiences élevées sont : la Sécurité de Navigation et les Appareils de Sauvetage de Vie, suivi par la Sécurité contre l'Incendie. Si par exemple, tous les Etats membres de la région du MoU d'Abuja pourront entreprendre une campagne d'inspection concentrée sur l'une des déficiences mentionnées tantôt, cela servirait d'avertissement aux opérateurs des navires sous norme, confirmant qu'aucun pays dans la région n'est de paradis pour les navires délinquants.

II a été démontré que le CNEP est un instrument viable pour combattre les

ORGANISATION DE CAMPAGNE D'INSPECTION CONCENTREE

Les Etats membres de la région du MoU d'Abuja ont enregistré des améliorations considérables en matière de procédure de contrôle par l'Etat du port et du nombre des visites d'inspection effectuées chaque année. Il existe présentement plus de compréhension et d'appréciation sur la nécessité d'un effort concerté au plan régional en ce qui concerne le démantèlement des navires sous norme trafiquant dans les eaux de notre région. Le Contrôle des Navires par l'Etat du Port (CCNEP), comme vous savez, constitue l'inspection des navires

étrangers faisant escale dans les ports de chaque Etat membre, pour vérifier et leur faire appliquer la conformité avec les normes internationales sur la sécurité, la prévention de pollution et les conditions de vie et de travail des gens de mer. Les statistiques d'inspection de l'Etat du port générées des bases de données d'information du MoU d'Abuja au cours de l'année 2013, indiquent que 14 Etats membres ont effectué et transmis leurs rapports d'inspection conformément aux Décisions prises par le Comité du MoU d'Abuja sur le Contrôle des Navires par l'Etat du Port (CCNEP). En 2012, La 8^{ème} Réunion du CCNEP avait adopté un format de reportage

compréhensif harmonisé présenté en Formulaire d'Inspection A et B et avait mandaté les Etats membres de commencer l'utilisation desdits Formulaires harmonisés à partir de janvier 2013. Le Secrétariat a le plaisir d'annoncer que certains Etats membres transmettent maintenant leurs rapports d'inspection avec les nouveaux Formulaires.



Officiers du Contrôle des Navires par l'Etat du Port, Sénégal.

Au point de vue du Secrétariat, la pratique du contrôle par l'Etat du port dans cette région est mûre à tel point que nous pouvons et devons participer dans un exercice de Campagne d'Inspection Concentrée (CIC) comme ça se fait dans

les autres MoUs régionaux. La pratique est que, tandis que la visite d'inspection par l'Etat du port régulière est effectuée par chaque Etat membre agissant seul mais que tous soumettent leurs rapports au Secrétariat ou directement au système d'information automatisé, la Campagne d'Inspection Concentrée constitue l'inspection par l'Etat du port effectuée par un groupe d'Etats membres participant ou des MoUs en l'espace d'une période donnée. La Campagne d'Inspection Concentrée comme le nom l'indique a pour but de se focaliser ou se concentrer sur un domaine spécifique dans



Formation Nationale du MoU d'Abuja sur le Manuel des OCNEPs et AMIS à Malabo, Guinée Equatoriale.



Formation Nationale du MoU d'Abuja sur le Manuel des OCNEPs et AMIS à Malabo, Guinée Equatoriale.



Formation Nationale du MoU d'Abuja sur le Manuel des OCNEPs et AMIS à Cotonou, Benin.



Formation Nationale du MoU d'Abuja sur le Manuel des OCNEPs et AMIS à Cotonou, Benin.



Formation Nationale du MoU d'Abuja sur le Manuel des OCNEPs et AMIS à Cotonou, Benin.



Formation Nationale du MoU d'Abuja sur le Manuel des OCNEPs et AMIS à Cotonou, Benin.

Gambie, pour assurer la sécurité et sûreté des passagers et des cargaisons dans les eaux gambiennes de même que la protection du milieu marin de la pollution. A cet effet, l'Administration est responsable pour la mise en vigueur des lois domestiques et internationales dans ses eaux navigables.

SITUATION ACTUELLE

En vue d'assurer la sécurité de ses voies navigables, l'Administration Maritime de la Gambie effectue des visites d'inspection des navires qui opèrent dans les eaux gambiennes, la plupart d'entre ces navires son non-conventionnels, tels que : ferries, yachts de loisir, chalutiers et autres embarcations dans les eaux de l'intérieur. Pour ce qui concerne la navigation, un programme du contrôle par l'Etat du port sous le régime du MoU d'Abuja a été mis en place pour inspecter les navires étrangers au port national afin de vérifier que l'état de ces navires et leur équipement respectent les exigences de l'Administration. Parmi les trente huit navires inspectés en 2013, vingt deux étaient couvert sous le régime du MoU d'Abuja. Etant donné que le Port de Banjul reçoit environ 300 navires annuellement, un effort significatif est en cours pour augmenter le nombre de navires inspectés sous le régime CNEP dans un proche avenir.



Inspection du CNEP sur le séparateur d'eau huilée, Gambie.

DEFIS

Le problème majeur confronté par l'administration maritime de la Gambie est le recrutement des experts techniques maritimes. Avec la liquidation de la Gambia National Shipping Line (Ligne Nationale de Navigation de la Gambie) dans les années 80s, ajouté au manque d'une académie maritime en Gambie, il y a présentement un nombre insignifiant d'Officiers gambiens et hommes de rangs. Ceci se résulte à une pénurie de l'expertise requise pour conduire l'Administration à bon port.

Reconnaissant qu'il est impératif que l'Administration surmonte ces problèmes afin d'exécuter ses responsabilités statutaires, un accent vigoureux a été mis sur la formation et le développement des capacités de son personnel tant aux niveaux national qu'international dans les domaines de la sûreté et sécurité maritime, la protection du milieu marin et de la législation maritime.

La réalisation des opportunités de formation aiderait à accroître les gains socio-économiques obtenus dans le secteur maritime et à consolider les réalisations faites jusqu'à ce jour.

Contribué par l'Administration Maritime de la Gambie.



Officiers du Contrôle des Navires par l'Etat du Port, Gambie.

L'ADMINISTRATION MARITIME DE LA GAMBIE - PROFIL DU PAYS

La Gambie est le plus petit pays de l'Afrique, avec une superficie d'environ 11 300 km². Elle est située sur la Côte Ouest de l'Afrique et s'étend entre 13.790 N et 16.820 O. Le pays est disséqué par le Fleuve Gambie qui prend sa source dans les montagnes du Futa Jallon en Guinée, en rive Nord et Sud et court à tout au long du pays. La sécheresse naturelle de la Gambie est concentrée sur le Fleuve Gambie et ses affluents et les sur 81 kms de ligne côtière



CNEP sur l'incinérateur, Gambie.

avec plusieurs zones d'une haute importance écologique. Ce schéma offre au pays un milieu marin unique et sert de lien au développement économique.

Pour tirer des profits potentiels du secteur maritime, l'Administration Maritime de la Gambie a été créée pour prendre la relève à l'Autorité Portuaire de la Gambie, qui a jusque là joué le double rôle de prestataire et régulateur des services maritimes. L'Administration Maritime de la Gambie a été mis en place par un Acte Parlementaire approuvé par le Président Yahya A.J.J. Jammeh en 2006 comme organe responsable pour la coordination, réglementation et développement des activités maritimes en Gambie.

MISSION DE L'OMI

Suite à la nomination d'un Directeur Général, l'OMI a dépêché une mission de deux consultants pour aider à compléter le projet de Lois de la Marine Marchande et de la Pollution Marine et des Réglementations ainsi que pour également rendre assistance au Directeur Général à asseoir la nouvelle Administration Maritime. La mission qui a duré six mois était un "paquet spécial à cause du souhait ardent de l'OMI de faire pour que Gambie dispose d'une administration maritime viable et moderne." Entre autres, les consultants ont assisté dans le recrutement du personnel-clé marin et ont organisé une formation interne pour les Inspecteurs. Un forum des Parties prenantes a été organisé pour discuter les lois et législations qui sont entrées en vigueur dans le deuxième trimestre de 2013.

CONCERNANT L'ADMINISTRATION

L'Administration a commencé effectivement ses opérations en 2009 avec une subvention financière du Gouvernement et de l'Autorité Portuaire de la Gambie. Présentement, la collection des cotisations et des frais d'enregistrement, de patente et les redevances d'inspection des navires ont constitué jusqu'ici le revenu généré par l'Administration. Suivant la mise en application de Plan d'un Montant Fixe d'un second trimestre 2013, l'Administration Maritime de la Gambie est sur le point de devenir financièrement viable et autonome en 2015.

Les objectifs principaux de l'Administration sont le développement rationnel et effectif du secteur maritime pour assurer la contribution maximale visant à la réduction de la pauvreté et au développement des priorités de la

CNEP, tenu en juillet 2013 au siège de l'OMI.

Le site web du MoU d'Abuja est continuellement actualisé afin de porter une vue et touche contemporaines. Le site web se présente en Anglais et en Français. Une amélioration significative du site est la création d'un hyperlien à la page d'accueil intitulé "Données d'Inspection" qui navigue à travers la page de dénonciation directement à l'interface du public, à la banque centrale des données d'AMIS. Les Inspecteurs et le public pourront faire des "recherche de navire" et "recherche d'inspection" comme premier pas dans leur matrice de ciblage. Les Informations sur le site web attirent quotidiennement beaucoup de visiteurs, tels que les professeurs, étudiants, Inspecteurs des navires, organisations de données maritimes et compagnies maritimes, qui, quelque fois suivent des renseignements jusqu'au Secrétariat. Les Officiers accrédités des Administrations de l'Angola, Cote d'Ivoire, Ghana, Nigéria, Sénégal, et Afrique du Sud ont été octroyés le code d'accès direct à la liste "Sea Searcher" de Lloyds, conformément à l'Accord d'Echange de Données entre le Secrétariat Général et Lloyds List Intelligence. Suite à cette évolution, les Etats membres ont entièrement eu accès à tous les modules de Sea Searcher (Recherche Maritime) par lesquels, ils pourront obtenir des dossiers mensuels contenus dans les informations nécessaires relatives à toutes les escales à tous les ports/mouvements des navires fait par tous les navires marchands de 100gt et au dessus aux ports/terminaux dans la région du MoU d'Abuja. Le Secretariat peut fournir des informations similaires sur demande a d'autres Administrations membres qui n'ont pas accès direct au module de recherche SeaSearcher.

Nous vous invitons à étudier les statistiques d'inspection présentées dans ce Rapport. Les statistiques d'Inspection contiennent les rapports de 14 Etats membres comparativement à

11 en 2012. Comme en 2012, les données rapportées cette année sont automatiquement tirées d'AMIS. Une révision des statistiques indiquent que non seulement il y a une croissance dans le nombre des inspections mais également dans le nombre des immobilisations. Ceci démontre une grande compréhension des procédures d'inspection et de confiance par les INSPECTEURS malgré que nous ayons toujours beaucoup à faire sur les mesures à prendre lorsqu'il y a détection de défauts. Permettez-moi de nous rappeler tous de l'engagement des Etats membres de réaliser le Millénaire du Développement But 3 qui consiste à Promouvoir l'Egalité des Sexes et de Renforcer les Femmes avec la date butoir de 2015. Le Registre du MoU d'Abuja pour les INSPECTEURS ne compte que deux femmes officiers. Le Secrétariat Général encourage les Administrations Maritimes à intégrer le développement des capacités et accroître la responsabilité pour le personnel féminin comme projet-clé dans leurs plans stratégiques de court et long terme.

Le Plan d'Action du MoU d'Abuja pour 2013 met en exergue les objectifs primordiaux du MoU d'Abuja. C'est une feuille de route visant à guider le Secrétariat et les Etats membres pour réaliser tous les objectifs de l'Organisation. En travaillant ensemble, nous paraissions avoir réalisé plus de ce que nous nous sommes fixés de faire en 2013. Tous les Etats membres félicitent la Gambie et la Guinée Equatoriale pour le commencement des visites d'inspection par l'Etat du port et la transmission des résultats d'inspection. C'est pour cette raison que nous commençons nos nouvelles séries de publications des Administrations Maritimes de la région du MoU d'Abuja avec un article contribué par l'Administration Maritime de la Gambie.

Mme, Mfon Ekong Usoro
Secrétaire Générale

MOT DE LA SECRETAIRE GENERALE

L'année 2013 commença avec l'entrée en vigueur des Décisions de la 8^{ème} Réunion du Comité du Contrôle des Navires par l'Etat du Port (CCNEP), tenue en octobre 2012 à Brazzaville, République du Congo. La 8^{ème} Réunion du CCNEP a approuvé le Manuel des INSPECTEURS du MoU d'Abuja; les Formulaire harmonisés de rapport d'inspection pour usage par toutes les Administrations Maritimes; les Lignes Directrices du Panel de Révision de l'Immobilisation des navires et un système de code Harmonisé. Le Secrétariat Général est heureux de noter que certains Etats membres ont commencé à utiliser ces instruments en janvier 2013, selon les directives du Comité. L'Afrique du Sud est devenue le quatorzième membre à part entière du MoU d'Abuja via la soumission de sa Lettre d'Acceptation en date du 20 mars 2013. La Mauritanie a pris l'engagement de déposer sa lettre d'acceptation en 2014. Les deux Groupes Techniques de Travail approuvés par le Comité sur le Système d'Information et des Procédures du Contrôle par l'Etat du Port ont été dûment constitués avec leurs Termes de Référence respectifs transmis aux officiers nommés par les Etats membres pour servir dans les Groupes de Travail Techniques.

Pour faciliter l'usage du Manuel du MoU d'Abuja, les nouveaux Formulaire de rapport d'inspection ainsi que l'usage du Système d'Information du MoU d'Abuja (AMIS), le Secrétariat Général a élaboré un programme de Formation Nationale pour les INSPECTEURS dans la région. En 2013, cinquante deux (52) participants ont pris part à la formation au Nigéria; douze (12) en Guinée Equatoriale; quinze (15) en Sierra Leone et dix neuf (19) en République du Bénin. Les Etats membres qui ont besoin du développement des capacités à cet effet sont invités à indiquer leur intérêt au Secrétariat.

Le lecteur notera que la Guinée Equatoriale, la Gambie et le Gabon se sont ajoutés aux 11 Etats membres consistants en soumettant leurs



Mme Mfon Ekong Usoro
Secrétaire Générale

rapports d'inspection par l'Etat du port directement dans AMIS ou au Secrétariat. Non moins de 15 pays ont reçu les ordinateurs portables donnés pour faciliter une entrée efficace des rapports d'inspection du PSC. Tandis certains bénéficiaires ont mis les ordinateurs portables pour l'usage dont ils sont destinés, nous continuons d'espérer que ceux qui ne l'ont pas encore fait, de commencer par transmettre le résultat de leurs visites d'inspection par l'Etat du port et de saisir le Secrétariat s'ils trouvent des difficultés à manier les ordinateurs portables. L'OMI a entièrement sponsorisé des formations à l'étranger dans le cadre du contrôle des navires par l'Etat du port en faveur des INSPECTEURS pour l'année. Cette facilité a été réservée exclusivement pour les Etats membres qui honorent leurs obligations financières au Mémorandum. Par conséquent, la Sierra Leone, le Togo et le Nigéria ont participé dans des formations au Japon et aux Pays-Bas par courtoisie des MoUs de Paris et de Tokyo. La Secrétaire Générale du MoU d'Abuja a eu le privilège de présider la Sixième Atelier de l'OMI pour les Secrétaire Généraux et les Directeurs des Bases de Données des MoUs/Accord sur le

MOT DU PRESIDENT

Une fois de plus, le temps est arrivé pour nous de dresser le bilan de nos activités, un exercice auquel nous commençons à nous habituer, tant Madame MFON EKONG USORO, la Secrétaire Générale en charge de la gestion du Mémorandum et toute son équipe y mettent toute leur ardeur au travail.

Lentement mais sûrement 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 atteint sa vitesse de croisière dans l'exécution de ses tâches. Le nombre sans cesse croissant des inspections effectuées tout au long de l'année d'une part et la mise en place d'Autorités maritimes dans des Etats qui en étaient jusque-là dépourvus d'autre part, sont bien des indices qui, à notre avis, corroborent cette affirmation.



Martin Parfait Aimé COUSSOUD-MAVOUNGOU
President

Deux aspects principaux obèrent tout de même l'avenir de notre Organisation : une absence constatée des Etats à prendre leurs responsabilités vis-vis du Mémorandum et les questions de forme, à travers les programmes de coopération avec des Organisations similaires basées dans d'autres Régions maritimes du globe et avec l'Organisation Maritime Internationale, les Etats sont interpellés en ce qui concerne l'acceptation du Mémorandum pour ceux qui ne l'ont pas encore fait et pour les autres, de donner plein effet au Mémorandum.

Toutefois, force est de constater que le Secrétariat Général déploie toute l'énergie possible à ces fins et, depuis quelques années, l'activité du 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 est devenue bien visible. Il sied de signaler que depuis 2008 cinq Etats ont accepté formellement le MoU d'Abuja : l'Afrique du Sud, l'Angola, la Côte d'Ivoire, le Gabon, le Togo, Sao Tomé & Principe.

Que l'année 2015 soit celle du démarrage effectif du Centre Régional d'Information basé à Pointe-Noire (République du Congo).

Puissent tous ces efforts conduire notre Organisation à bon port.

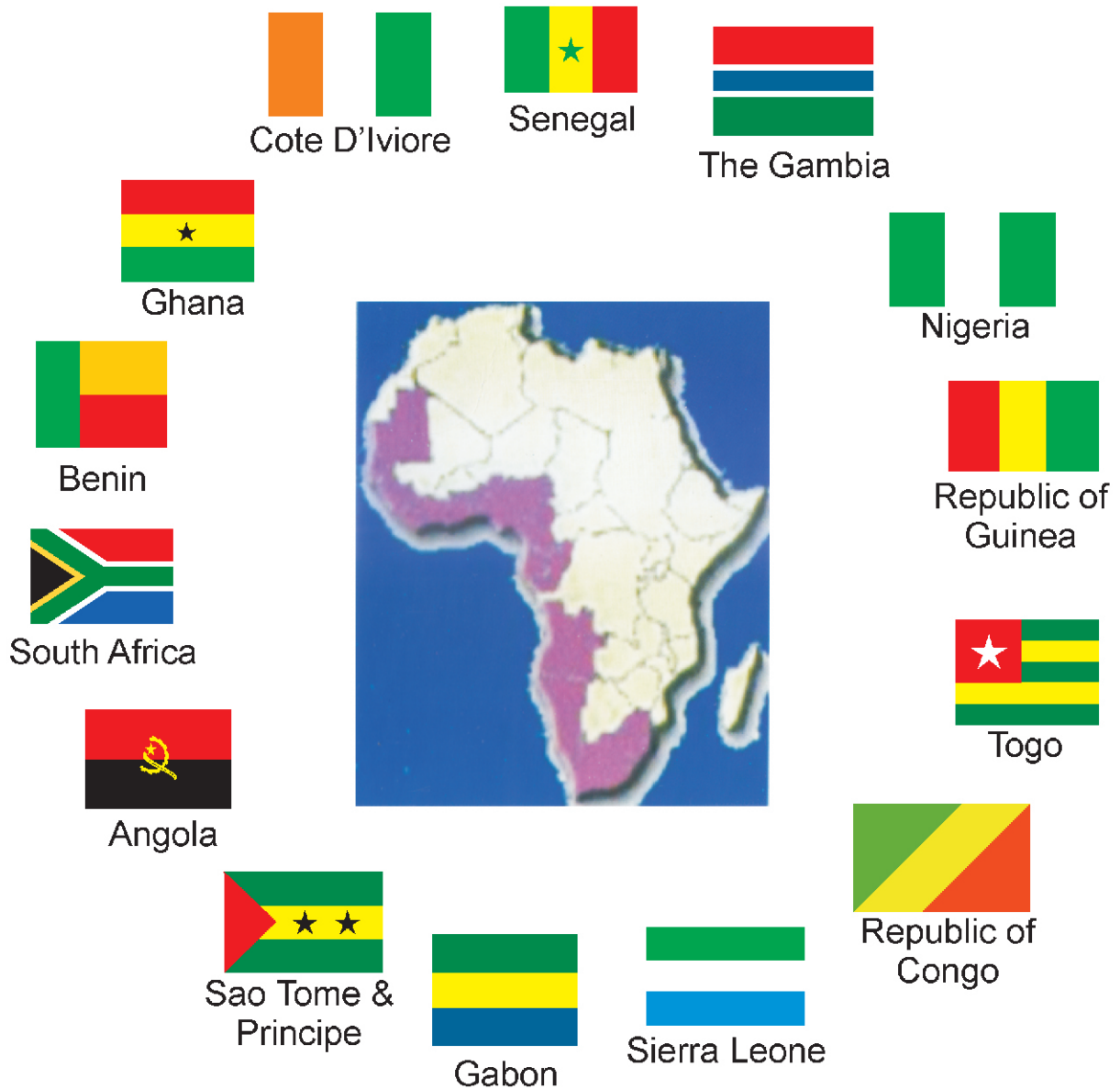
Martin Parfait Aimé COUSSOUD-MAVOUNGOU
President Du MoU D'Abuja
Ministre Délégué auprès du Ministère des Transports,
Chargé de la Marine Marchande de la République du Congo,



TABLE DES MATIÈRES

- MOT DU PRESIDENT
- MOT DE LA SECRETAIRE GENERALE
- L'ADMINISTRATION MARITIME DE LA GAMBIE - PROFIL DU PAYS
- ORGANISATION DE CAMPAGNE D'INSPECTION CONCENTREE
- STATISTIQUES DES VISITES D'INSPECTION DU CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT DE L'ANNEEE 2013

Member States of Abuja MoU



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



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



ABUJA MoU

ANNUEL RAPPORT
2013