



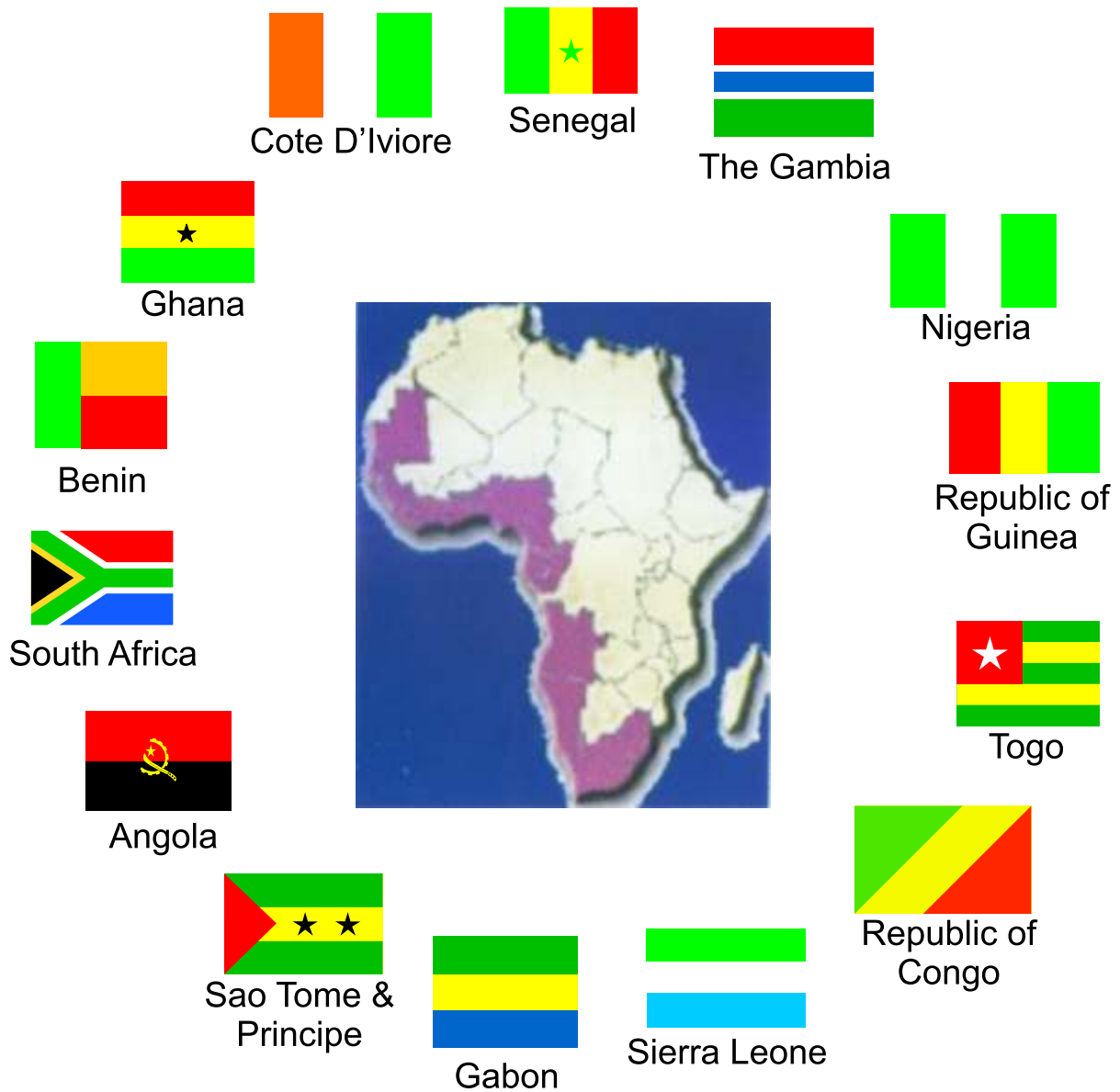
# MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL FOR WEST AND CENTRAL AFRICAN REGION



## ABUJA MoU

ANNUAL REPORT  
2014

## 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
- NIGERIAN MARITIME ADMINISTRATION AND SAFETY AGENCY - PROFILE
- PORT STATE CONTROL INSPECTION STATISTICS 2014
- STRUCTURE OF ABUJA MoU

## CHAIRMAN'S STATEMENT

In my capacity as Chairman of Abuja MoU Memorandum of Understanding on Port State Control for West and Central African Region (Abuja MoU) since 30<sup>th</sup> October 2008, it is always my pleasure to elaborate on the activities of our Organization. You will agree with me that main idea of its inception was to create a supporting system to the Flag State and there is no doubt that the activities of the Port State Control (PSC) should be enhanced to remain an important factor in safety, maritime security and the protection of the maritime environment.

The efforts deployed by the International Maritime Organization (IMO) to improve the harmonization and the coordination of Port State Control activities in different geographical areas are remarkable. This assertion is justified by the cooperation materialized by the setting up of a compatible information exchange system. The development of the Global Integrated Shipping Information System (GISIS) is a central source of information for maritime navigation.

The cooperation between Abuja MoU and the IMO is a decisive element in the realization of its objective which is the eradication of substandard shipping within the waters of West and Central Africa. In order to avoid economic–environmental disasters, the member States of Abuja MoU do not intend to allow substandard shipping in West and Central African Maritime Waters.

However, two main issues might affect the future of our Organization: the failure of member States to fulfill their responsibilities towards the Memorandum and the issue of Training Inspectors. The second issue might find solutions with a program of cooperation with similar organizations of other maritime regions of the globe and with the International Maritime Organization. Member States are required to accept the Memorandum for those that have not



Martin Parfait Aimé COUSSOUD-MAVOUNGOU  
Chairman

yet joined, and for the others to participate fully in the Memorandum.

However, it is clear that Mrs. Mfon Ekong Usoro, the Secretary General of Abuja MoU and her team are deploying all possible efforts to reach the above mentioned goals, and in the recent years the activities of the Memorandum of Understanding on Port State Control for West and Central African Region have been very visible.

Today we must implement the provisions of the International Labour Organization (ILO) Convention, MLC 2006, relating to the improvement of living and working conditions of seafarers that visit our region.

May 2015 be the year of the effective startup of the Regional Information Centre based in Pointe Noire (Congo). May all these efforts take us to the promise land.

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 performance of member Administrations of Abuja MoU for the year under review shows greater understanding and appreciation for efficient port State inspection processes and data analysis of inspection results. It would appear that the region has gained positively from the various port State control inspection training courses attended by port State control inspection officers in the last 4 years. It is to the credit of the Administrations of the Republic of Guinea and Liberia that their port State control officers performed their inspection duties and promptly submitted inspection results to the Secretariat in spite of the Ebola epidemic.

Improved port State inspection practices have resulted in noticeable decrease in reported allegations of unlawful detention of ships and arbitrary fines for infractions. The few reported complaints in 2014 were concentrated in just one member State and it is hoped there will be a marked improvement in the coming year as we urge the Administration in question to participate in the training programmes offered by the Secretariat.

Consolidation of gains in the harmonization of port State control procedures gathered momentum in the year 2014. Notwithstanding the Ebola disease that ravaged the region, inspection of ships experienced only a slight reduction from 3,211 reported in 2013 to 2916 inspections in 2014. The work of the Technical Working Groups on Port State Control Procedure and Information System chaired by Nigeria and Senegal respectively will certainly sustain the momentum for the coming year. The Secretariat invites members of the two Technical Working Groups to



MFON EKONG USORO (Mrs)  
Secretary General

note the timetable in Abuja MoU 2015 Plan of Action for submission of their reports. We congratulate every member Administration for their efforts in combating the use of substandard ships in the region and uplifting the working conditions for seafarers and for their cooperation in working with the Secretariat and other member Administrations to attain these goals.

MFON EKONG USORO (Mrs)  
Secretary General

## **NIGERIAN MARITIME ADMINISTRATION AND SAFETY AGENCY (NIMASA) PROFILE**

**N**igeria has a coast line of 853,000 nautical miles, a southerly expanse of 200 nautical miles of Exclusive Economic Zone seaward and navigable inland rivers such as River Benue and River Niger with tributaries in the Niger Delta and many untapped rivers and lakes. The major ports in Nigeria are Apapa, Tincan, Port Harcourt, Onne, Warri, Calabar and Inland river ports of Koko, Sapele and Onitsha. Enormous maritime economic activities within the mainland rivers and offshore attract inflow of shipping traffic in this region with Lagos, Onne, Port Harcourt, Warri and Calabar playing host to many foreign flagged vessels.

### **INSTITUTIONAL ARRANGEMENTS**

Nigeria is a member state of the IMO and has an Alternate Permanent Representative resident in Nigerian High Commission office in London.

In line with UNCLOS Articles 94 and 217, on establishment of Maritime Safety Administration by member States, the Nigerian Maritime Administration evolved from the Maritime Inspectorate Division (MID) in the Ministry of Transport to the Government Inspector of Shipping of 2001. The new global demand for safety and security of shipping and clean marine environment prompted the Federal Government of Nigeria to establish the Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA) under the NIMASA Act 2006. It has the responsibilities of Flag, Coastal and Port State duties, regulation and enforcement.

NIMASA is headed by a Director General with 3

Executive Directorates in charge of Maritime Safety and Shipping Development; Cabotage and Maritime Labour; Finance and Administration. There are 9 departments and other functional units including the Maritime Guard Command (MGC).

### **FLAG STATE**

For its Flag State responsibilities, NIMASA has the following units.

1. Ship Registry: Nigerian flagged ships are registered under closed registry at Port of Lagos and are accorded Call Signs and Official Numbers. This unit is headed by The Registrar of Ships.
2. Maritime Safety and Seafarer Standards Department: Responsible for survey and certification of ships under Nigerian Flags. This department has trained surveyors responsible for Flag & Port State functions whose duties include examination and certification of seafarers and issuance of Certificate of Competencies (COC) for seafarers. All COCs issued by NIMASA are accessible online for verifications by seafarer employers and other maritime safety administrations; accreditation, monitoring and quality assurance of maritime training institutions on seafaring related courses; marine accident investigation; emergency services – search & rescue, piracy etc.; monitoring & accreditation of service stations responsible for life raft and lifesaving appliances; hydrography - coastal charting and wreck location; mercantile marine -

keeping record of sea time of seafarers, issuance of discharge book and endorsement of same and attestation of Article of Agreement for crew engagement on board. This department also carries out safety awareness campaign nationally and locally for boat operators.

3. Marine Environmental Management department is responsible for pollution prevention, pollution control, wreck removal, recycling and port reception facilities.

4. International Ship and Port Facility Security Code (ISPS) department is responsible for International Ship & Port Facilities security, assessment, plan approval and compliance. NIMASA is currently the designated authority (DA) for implementation and enforcement of ISPS code in Nigeria.

5. Maritime Labour department responsible for the registration and welfare of seafarers

and dock labour. NIMASA issues Seafarer Identification Document (SID).

6. Maritime Domain Awareness: NIMASA has a 24/7 Satellite Surveillance and Monitoring System for Nigeria's maritime domain up to 200 nautical miles and under a memorandum of agreement serves other agencies such as Navy, Air force, Civil Defence and EFCC. Arrangement is in place for intervention, enforcement of compliance and quick response to pirate attacks and other illegal acts at sea.

With the installation of AIS and LRIT monitoring equipment, NIMASA has the capability of tracking ship movements in the EEZ. NIMASA has a functioning Global Maritime Distress and Safety System for receiving emergency alerts in waters of our sub region. Search and Rescue operations are enhanced with acquisition of NIMASA rescue boats. The Agency also host the Regional Maritime Search and Rescue



NIMASA female PSCO and colleague checking Ships Certificates and Documents

Coordinating Centre located at its Kirikiri office in Lagos.

7. Delegation of Authority to Recognised Organisation: In line with IMO Instruments and global best practises, the Agency has delegated authority to some Recognised Organisations (RO's) for specified surveys and issuance of certificates on its behalf.

8. Aware of the dearth of qualified seafarers in Nigeria, NIMASA is currently training about 2500 cadets in various universities and maritime training institutes worldwide under its Nigerian Seafarers Development Programme (NSDP).



NIMASA PSCOs Checking Fire Hose Water Jet Reach

**COASTAL STATE**

The Agency has jurisdiction over ships trading within the 200 nautical miles of the Exclusive Economic Zone with the attendant roles under MARPOL for monitoring of marine pollution offshore, provision of and dissemination of navigational warning and rescue of distress ships off the Nigerian coast.

**PORT STATE CONTROL**

To eliminate operations of substandard ships with attendant high risks of accident, pollution and international terrorism, a strict and efficient port State control regime is practised- thus ensuring protection of lives and property and clean marine environment.

Nigeria is a full member of Abuja MoU and participates actively in all its workshops and meetings and conducts port State control in line with recommended procedures. District Surveyors offices are located in Lagos-Apapa, Warri, Port Harcourt, Onne and Calabar. Each office has minimum of 4 surveyors carrying out both Flag and PSC duties. However, a minimum of 2 surveyors are dedicated to PSC duties at each district. NIMASA has over 25 qualified Marine Engineer, Nautical and Radio Surveyors in the Safety Administration. These surveyors receive regular training from national, regional and international workshops organised by IMO, Abuja MoU, Classification Societies and other relevant bodies.

PSC Inspectors are allocated special Identity Cards to enable them board foreign ships calling at our ports, check validity of trading certificates and documents and take action in line with the approved port State control procedures under applicable Abuja MoU and relevant international instruments.

In 2012, the total number of PSC inspections carried out in Nigeria was 119, but this figure more than tripled to 456 inspections in 2013



and in 2014, the total number of inspection has increased further to 647 inspections with 305 deficiencies detected, 10 detentions were recorded.

With the employment of more surveyors and relevant training of PSCOs, the focus is on achieving

more than the 15% commitment on inspection of ship calls in our ports.

*Nigerian Maritime Administration and Safety Agency*



The SG Abuja MoU with some NIMASA PSCOs during the National Seminar/Workshop on FSI and Port State Control organised by EU-ACP in Lagos, Nigeria.

## PORT STATE CONTROL INSPECTION STATISTICS 2014

The tables and charts in the succeeding pages presents the statistical result of port State control 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. A total of 2,916 PSC inspections were carried out, a slight reduction from 3,211 inspections recorded in 2013, possibly due to the effect of Ebola epidemic in some member States. Fourteen (14) ships were detained for PSC infractions during this period, giving a 17% increase in the number of detentions from the 12 detentions in 2013.

A total of 609 deficiencies were recorded in 2014. The total number of inspections with deficiencies was 179. The percentage ratio of deficiencies per inspection was 21 compared

to 16 in 2013. The deficiencies per identified categories indicates: ship's certificates and documents – 7.06%; SOLAS Convention – 33.7%; MARPOL Convention – 5.75%; STCW Convention – 5.58%; Load Line Convention – 3.12%; ILO(MLC 2006) – 5.09%. More deficiencies were recorded on ship's certificates and documents, including CoCs, which stood at 77 (12.64%) of the 609 deficiencies.

Of all the relevant instruments covered within the Abuja MoU PSC regime, SOLAS still ranks the highest with 33.7% of all deficiencies recorded. Safety of navigation and fire safety account for 40 each (6.57%); MARPOL 35 (5.75%); life-saving appliances 37 (6.08%); and MLC 2006, 31 (5.1%). The majority of SOLAS deficiencies in 2014 were in the areas of safety of navigation, followed by fire safety measures, life-saving appliances, emergency



Guinea PSCOs Inspecting the Engine Room.

systems and radio communications respectively which together constitute 25.1 percent of the total deficiencies. Apart from fire safety measures, safety of navigation and life-saving appliances recorded improvements down from 8.84 in 2013 to 6.57 in 2014 and 6.02 in 2013 to 6.57 in 2014 respectively. Ship's certificates and documents including certificate of competency continue to be the highest deficiency. Overall, statistics percentage from 2012 to 2014 shows a steady decline in the numbers of SOLAS related deficiencies which shows improvement in safety standard of ships in the region as a result of efficient port State control measures and procedures implemented by member States.

The total number of individual ships inspected in 2014 was 1,985. Twenty-one different ship types were inspected. Bulk carrier came top with 26% of the 2,916 inspections, general cargo/multipurpose

with 21%, container ship 15%, while oil tanker was 14%. The number of detentions increased to 14 from 12 in 2013. One Bulk Carriers, one Container ship, one Chemical Tanker, one Fish Factory ship, two General Cargo vessel, four Offshore Supply and four oil Tanker were detained.

In total, the performance percentage inspection by member States for the year 2014 is 6.1%, a decrease from 7.3% in 2013. This is far below the target of 15% for the region. The Maritime Administrations of Congo, Gabon and Liberia were the only member administrations able to achieve the inspection target of 15% of ship calls in their respective ports in 2014. Congo, Nigeria and Togo were the only Administrations with actual numerical increase in PSC inspections over the previous year.

Liberia, Guinea, and Senegal have joined Nigeria, Benin and The Gambia in direct upload of PSCI reports into the Abuja MoU central database - AMIS.



The Gambia PSCO inspecting Sewage Holding Tank

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	218		1	1	0.46		
Republic of Congo	300						
Congo DRC	594						
Cote d'Ivoire	118	2	7	18	5.93	2	1.7
Gabon	301		9	24	3		
Gambia	15						
Ghana	128		6	11	4.69		
Equatorial Guinea	9						
Guinea	75						
Liberia	135						
Nigeria	647	10	94	305	14.53	10	1.6
Senegal	168		10	23	5.95		
South Africa	184	2	52	227	28.26	2	1.09
Togo	24						
<b>TOTAL</b>	<b>2916</b>	<b>14</b>	<b>179</b>	<b>609</b>	<b>6.1</b>	<b>14</b>	<b>0.48</b>



Guinea PSCOs Inspecting the Expiry Date of EPIRP.

CHART 1: Ratio of Total Inspections

DIAGRAMME 1: Ratio d'Inspections Total

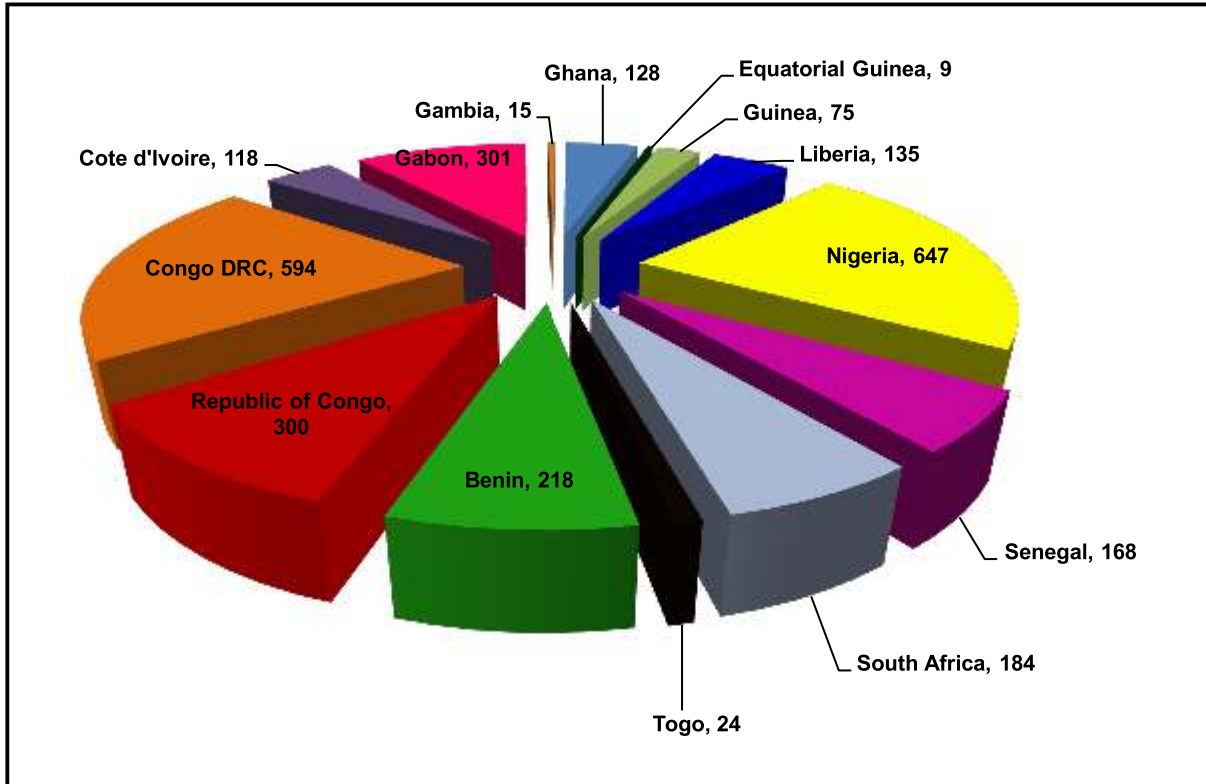
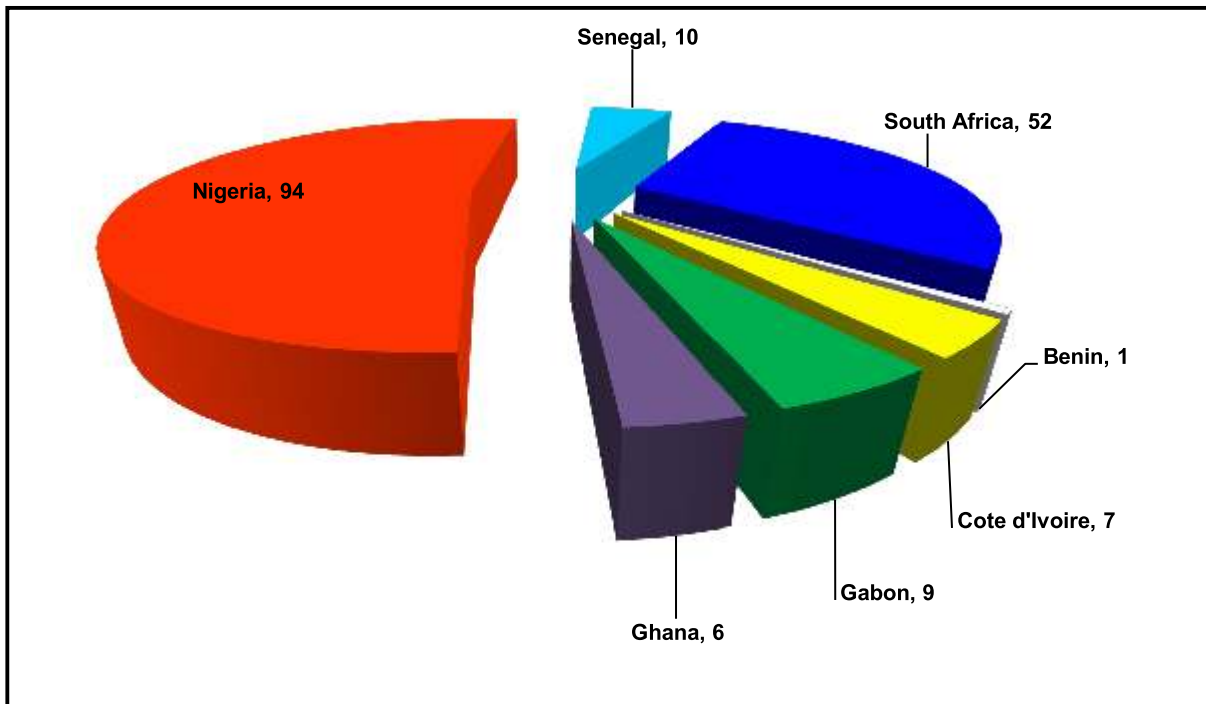


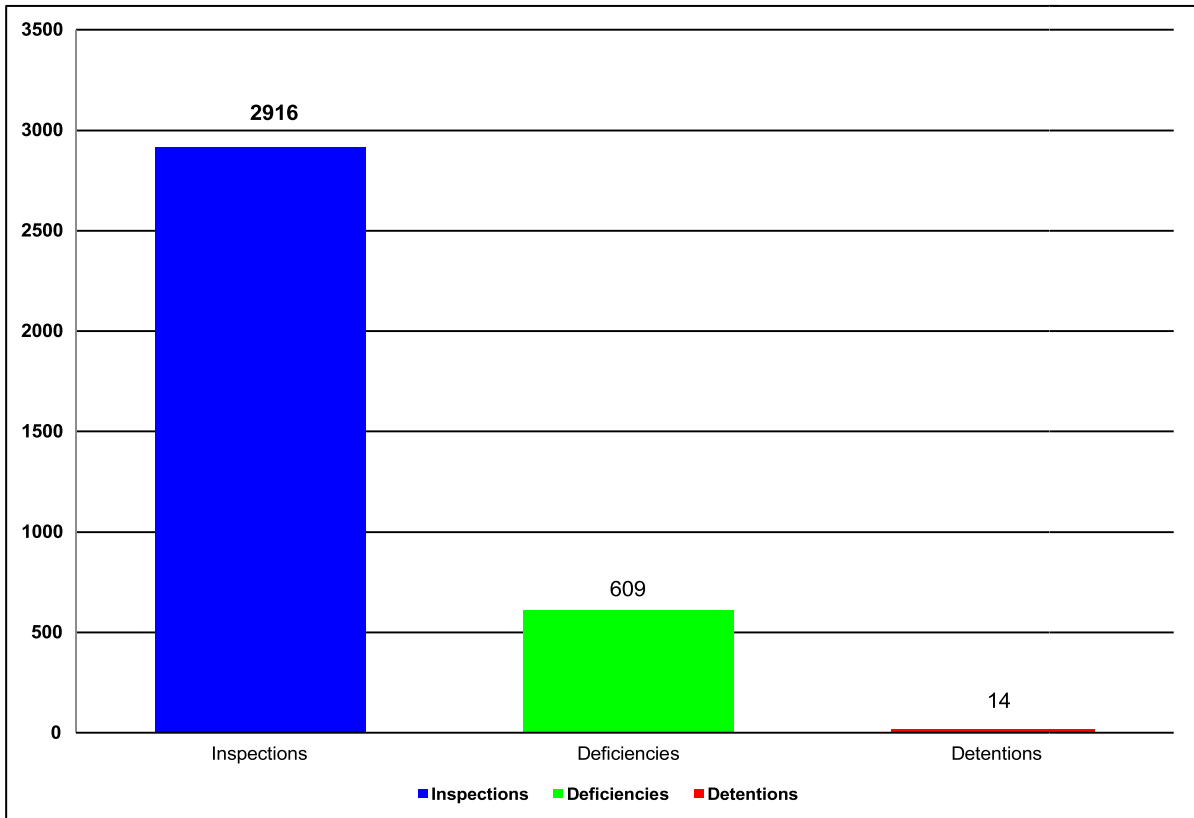
CHART 2: Ratio of Inspections with Deficiencies

DIAGRAMME 2: Ratio d' Inspections avec Défectuosités



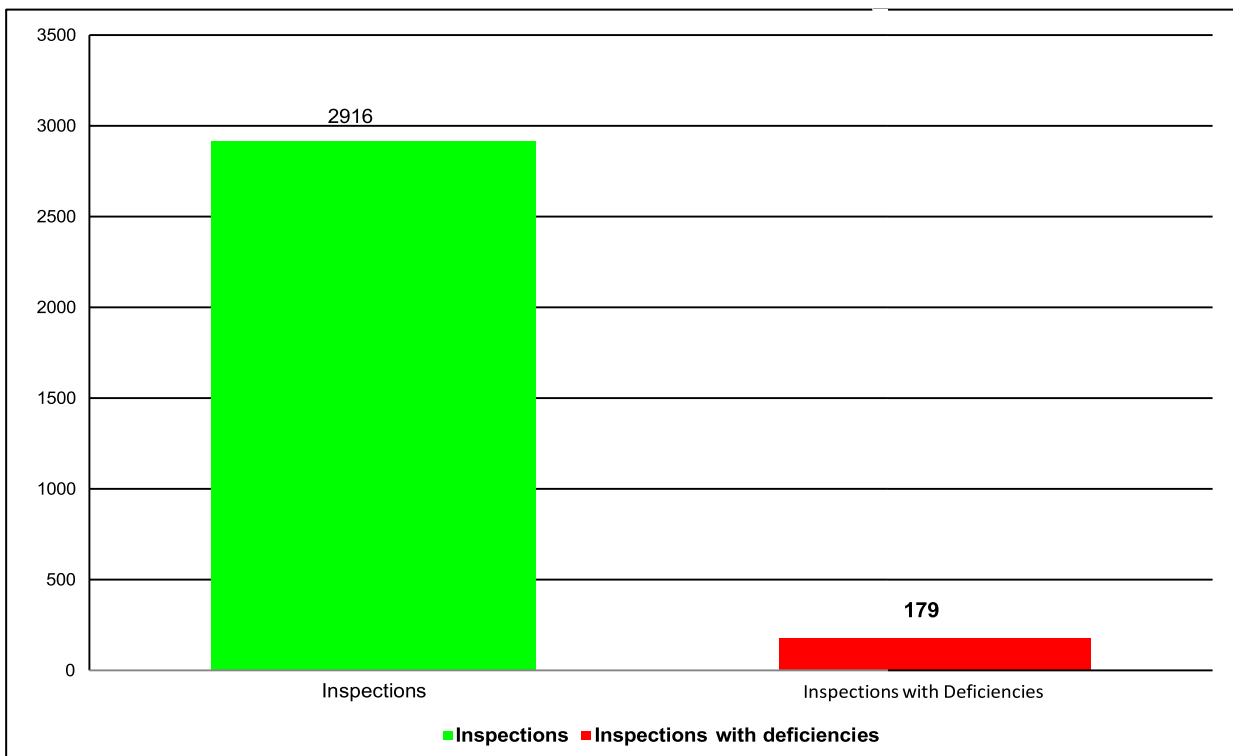
**CHART 3: Total Inspections, Deficiencies and Detentions**

**DIAGRAMME 3: Inspections totales, Défectuosités et Immobilisation**

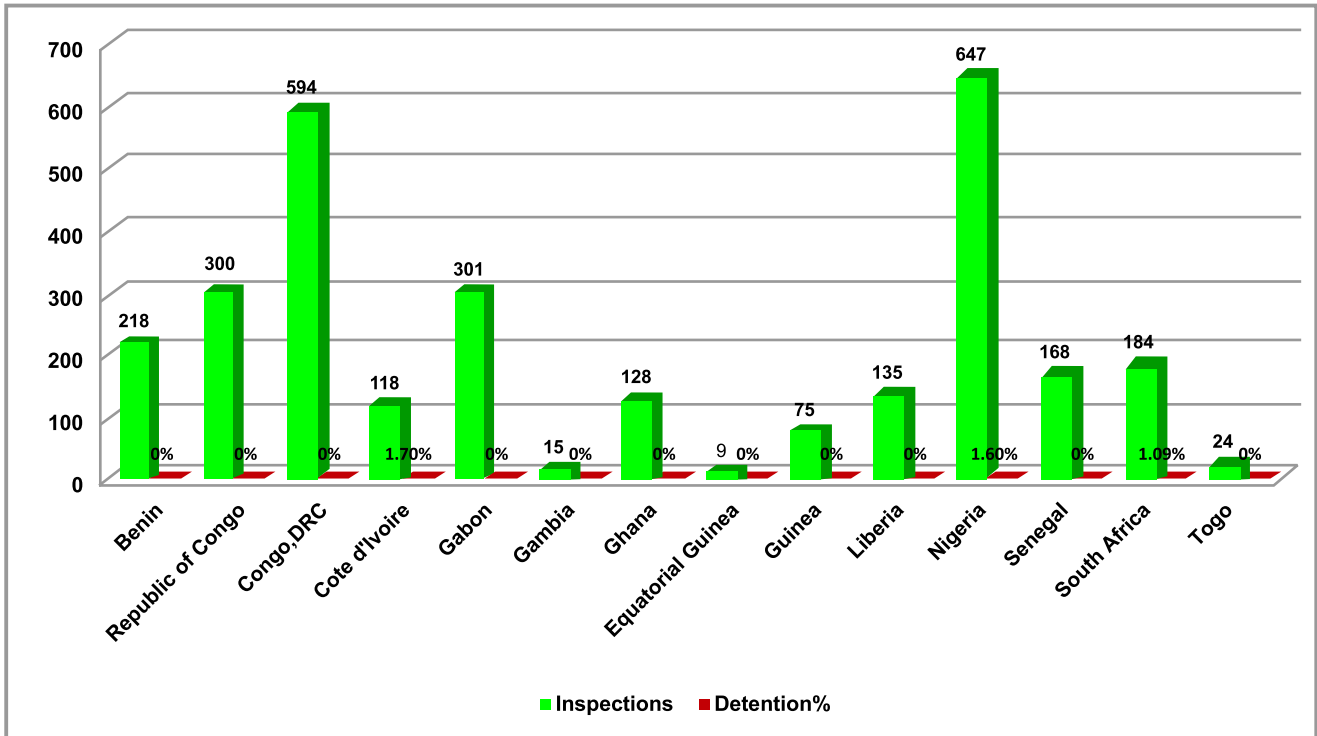


**CHART 4: Total Inspections and number of Inspections with deficiencies**

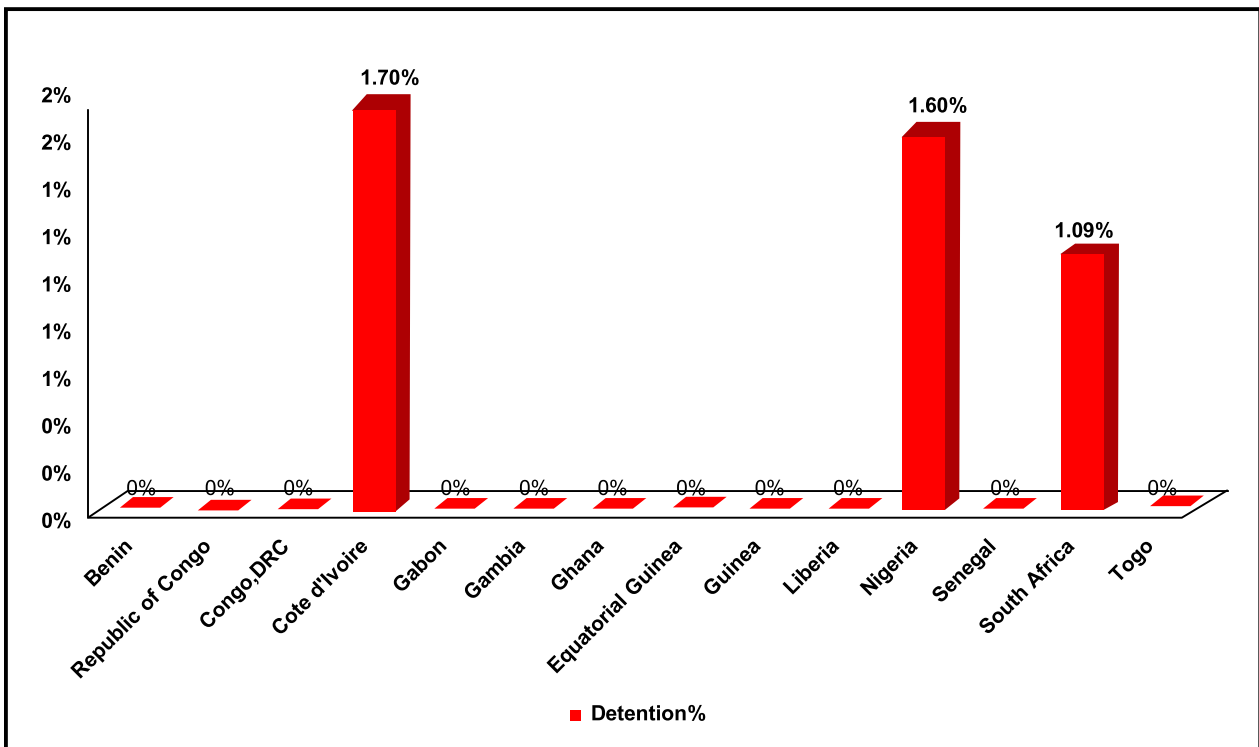
**DIAGRAMME 4: Nombre des Inspections et Nombre d'Inspections avec Défectuosités**



**CHART 5: 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)**



<b>TABLE 2: Inspection Data by Flag</b>						
<b>TABLEAU 2 –Données d'Inspection par pavillon</b>						
<b>Ship flag</b>	<b>No. of Inspections</b>	<b>No. of Inspections with Deficiencies</b>	<b>No. of Deficiencies</b>	<b>Percentage of Inspections with Deficiency</b>	<b>No. of Detentions</b>	<b>Detention Percentage</b>
Anguilla (GB)	1					
Antigua and Barbuda	165	8	19	4.9		
Bahamas	118	8	14	6.8	1	0.85
Bangladesh	4					
Belgium	7	1	2	14.3		
Belize	29	2	16	6.9		
Bermuda (GB)	3					
Brazil	1	1	1	100		
Bulgaria	2	1	2	50		
Cambodia	1					
Cameroon	3	2	9	66.7	1	33.33
Cayman Islands (GB)	10					
China	42					
Comoros	10	1	1	10		
Cook Islands	3					
Croatia	3					
Curacao	16	1	3	6.3		
Cyprus	155	3	8	1.9	1	0.65
Denmark	48	2	4	4.2		
Dominica	1	1	2	100		
Faroe Islands	6					
France	23	1	1	4.4		
Germany	14					
Ghana	1					
Gibraltar(GB)	31					
Greece	60	1	6	1.7		
Guatemala	1					
Hong Kong, China	182	6	12	3.3		
Iceland	1					
India	6	3	10	50		
Ireland	1	1	2	100		
Isle of Man (GB)	32	2	10	6.3		
Italy	49	2	3	4.1		
Jamaica	1					
Japan	1					
Kiribati	15					
Korea, Republic of	7					
Kuwait	3					
Lebanon	1					
Liberia	368	29	92	7.9	1	0.27
Libyan Arab Jamahiriya	1					
Lithuania	16					
Luxembourg	26	3	4	11.5		
Malaysia	6	2	6	33.3		
Malta	190	15	31	7.9		
Marshall Islands	304	21	50	6.9	2	0.66
Mauritius	1	1	6	100		
Mexico	1					



2014 ABUJA MoU ANNUAL REPORT

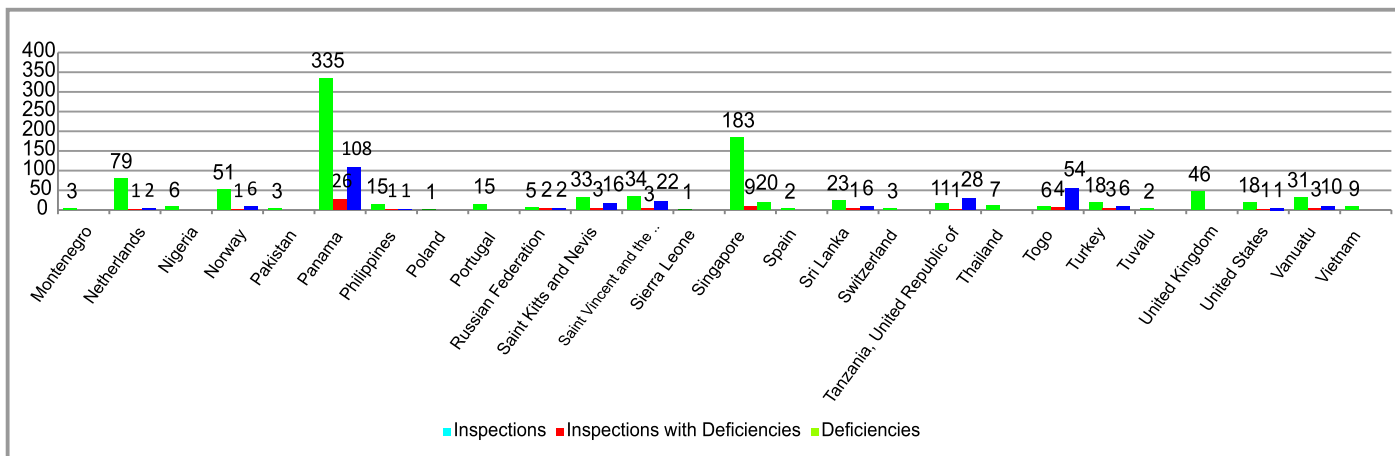
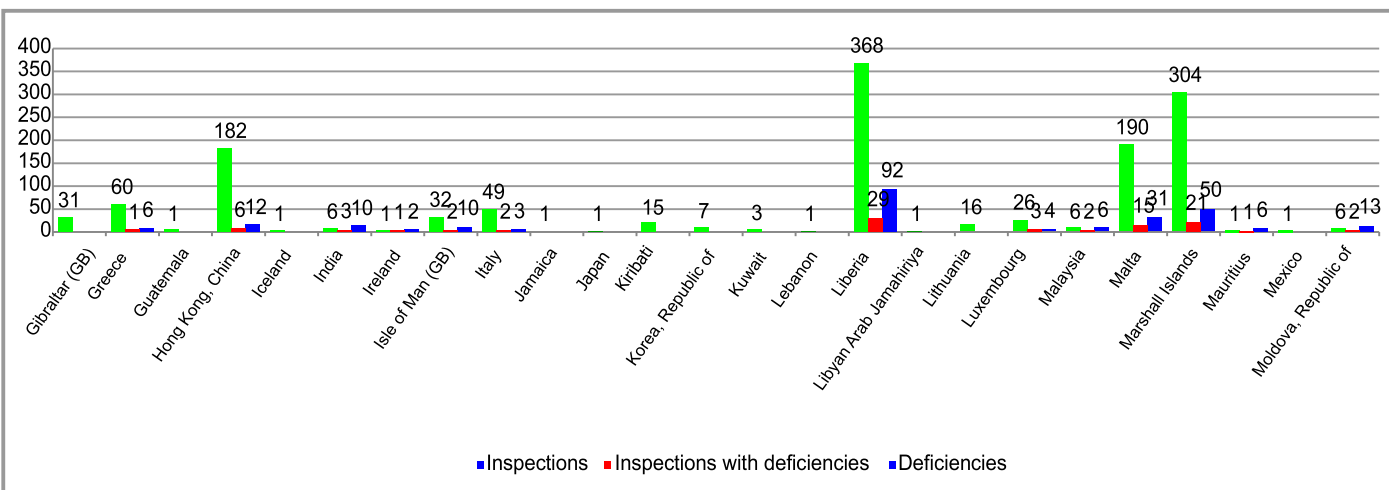
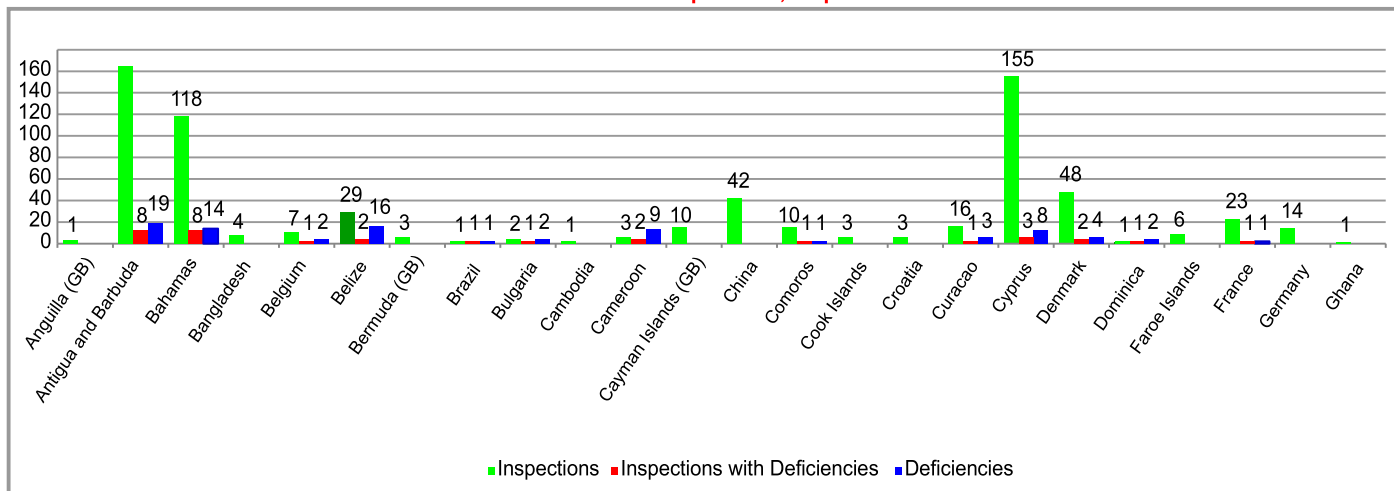
Moldova, Republic of	6	2	13	33.3		
Montenegro	3					
Netherlands	79	1	2	1.3		
Nigeria	6					
Norway	51	1	6	2		
Pakistan	3					
Panama	335	26	108	7.8	3	0.9
Philippines	15	1	1	6.7		
Poland	1					
Portugal	15					
Russian Federation	5	2	2	40	1	20
Saint Kitts and Nevis	33	3	16	9.1		
Saint Vincent and the Grenadines	34	3	22	8.8		
Sierra Leone	1					
Singapore	183	9	20	4.9	1	0.55
Spain	2					
Sri Lanka	23	1	6	4.4		
Switzerland	3					
Tanzania, United Republic of	11	1	28	9.1		
Thailand	7					
Togo	6	4	54	66.7	2	33.33
Turkey	18	3	6	16.7		
Tuvalu	2					
United Kingdom	46					
United States	18	1	1	5.6		
Vanuatu	31	3	10	9.7	1	3.23
Vietnam	9					
<b>TOTAL</b>	<b>2916</b>	<b>179</b>	<b>609</b>	<b>6.1</b>	<b>14</b>	<b>0.48</b>



Corroded and Wasted Water Tight Rubber Seal and Support (Water Tight Integrity Lost).

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



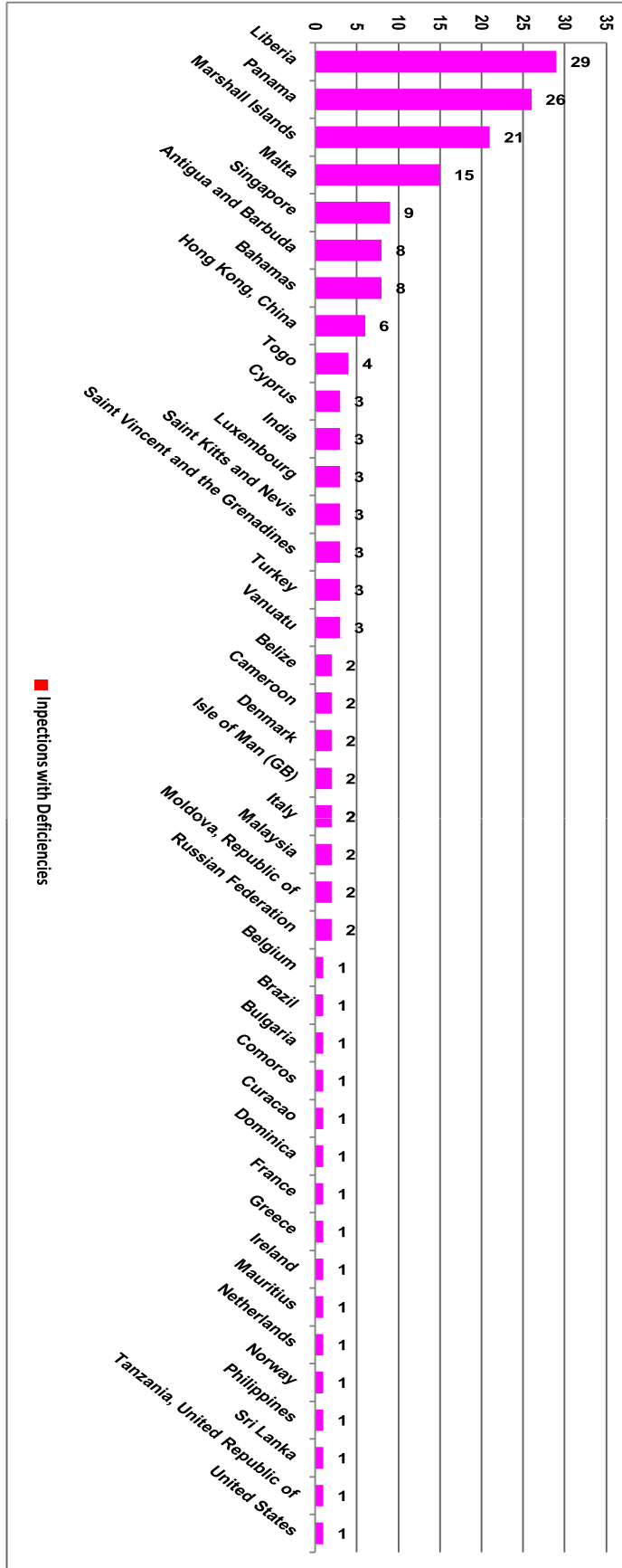


CHART 8: Inspections with Deficiencies by Flag  
 DIAGRAMME 8: Inspections avec Déficiences par Pavillon

TABLE 3: Inspection Data by Ship Type  
TABLEAU 3 – Données d'Inspection par Type de Navire

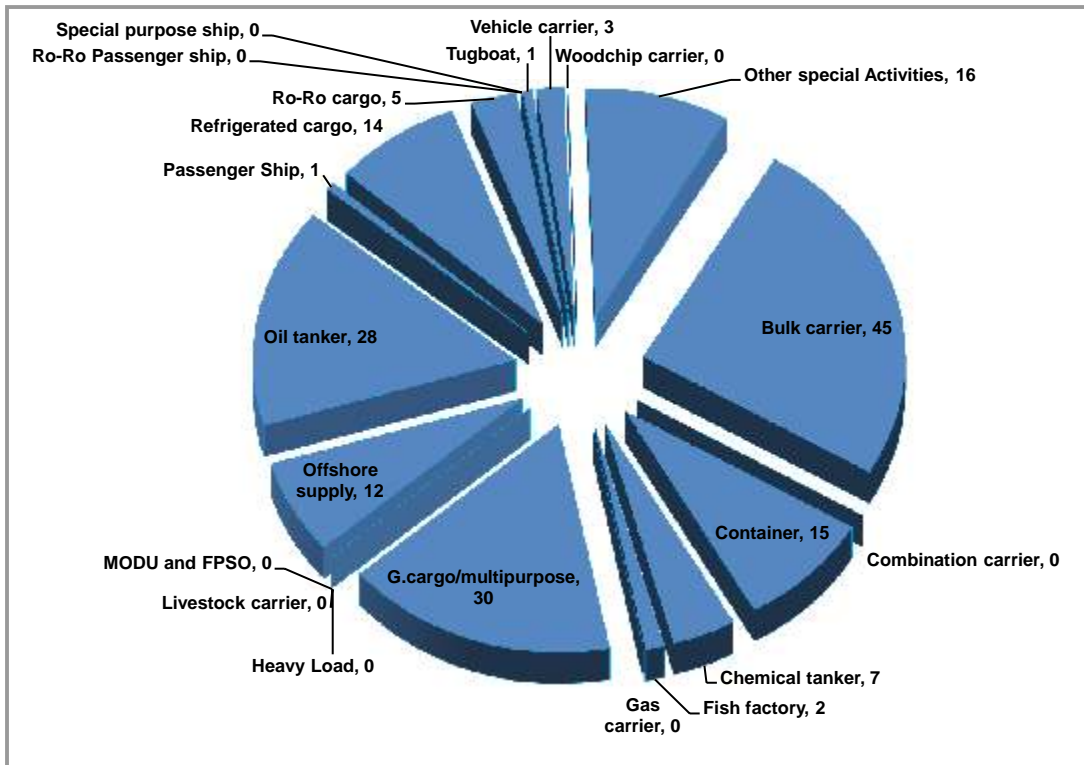
Ship Type	No. of Inspections	No. of Inspections with Deficiencies	No. of Deficiencies	Percentage of Inspections with Deficiencies	No. of Detentions	Detention Percentage
Bulk carrier	750	45	107	5.9	1	0.13
Combination carrier	4					
Container	444	15	30	3.4	1	0.23
Chemical tanker	84	7	50	8.3	1	1.19
Fish factory	5	2	4	40	1	20
Gas carrier	5					
G.cargo/multipurpose	621	30	90	4.8	2	0.32
Heavy Load	3					
Livestock carrier	1					
MODU and FPSO	5					
Offshore supply	111	12	59	10.8	4	3.6
Oil tanker	407	28	136	6.9	4	0.98
Passenger Ship	13	1	5	7.7		
Refrigerated cargo	159	14	48	8.8		
Ro-Ro cargo	106	5	12	4.7		
Ro-Ro Passenger ship	1					
Special purpose ship	6					
Tugboat	43	1	2	2.3		
Vehicle carrier	26	3	18	11.5		
Woodchip carrier	1					
Other special Activities	121	16	48	13.2		
TOTAL	2916	179	609	6.1	14	0.48



Expired Date on inspection carried out in 2014.

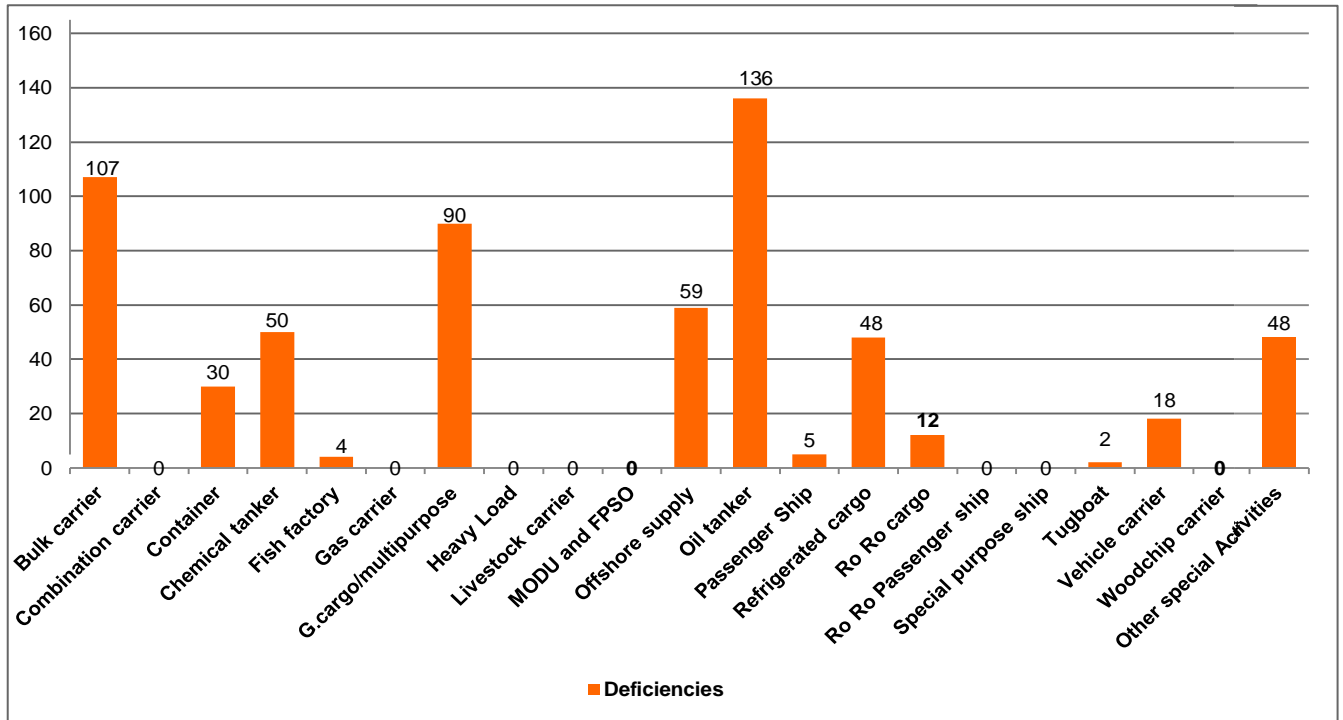
**CHART 9:Ratio of Inspections with Deficiencies by Ship Type**

**DIAGRAMME9: Ratio des Inspections avec Défectuosités par type de Navire**

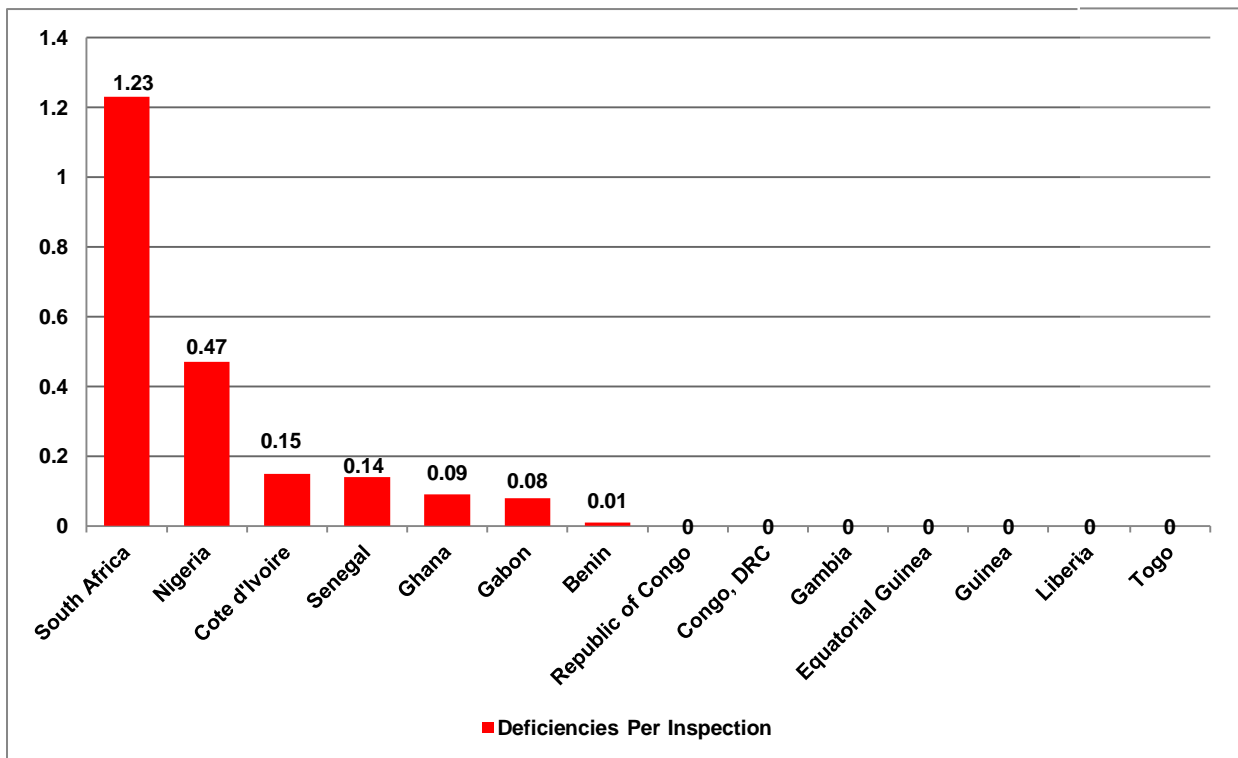


Rusted and Holed Bulkhead allowing Water Ingress into CO<sub>2</sub> Room.

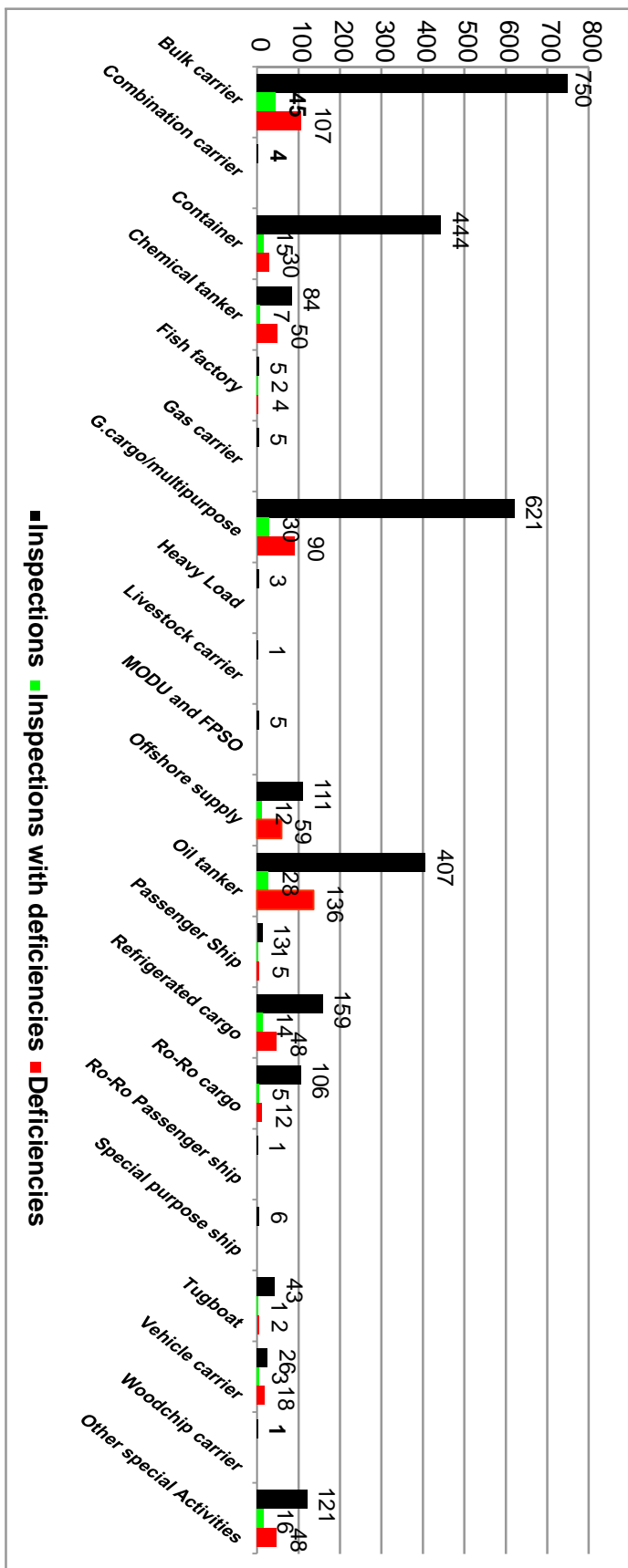
**CHART 10: Number of individual Ships with Deficiencies Detected by Vessel Type**  
**DIAGRAMME 10: Nombre de Navires Individuels avec Défectuosités Détectées par type de navire**



**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 Défectuosités et Nombre de Défectuosités**

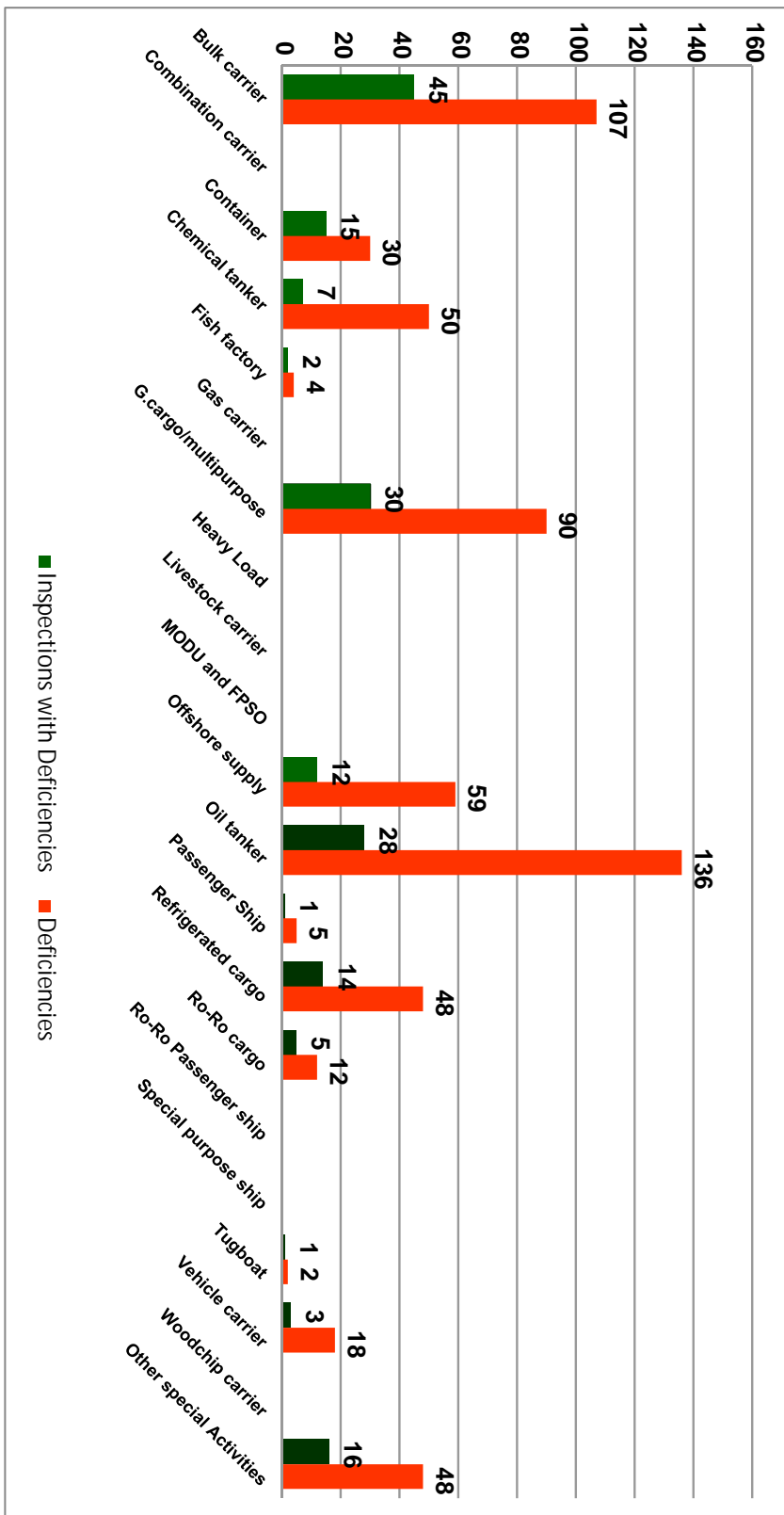




TABLE 4- Inspection Data per Category of Deficiency			
TABLEAU 4 –Données d' Inspection par Catégorie de Défectuosités			
Category of Deficiency		Number of Deficiency	Percentage of Total Deficiencies
Ship's certificates and documents		43	7.06
SOLAS	Structural Conditions	8	1.31
	Emergency Systems	18	2.96
	Radio Communications	18	2.96
	Fire safety	40	6.57
	Alarms	4	0.66
	Cargo Operation including equipment	1	0.16
	Safety of Navigation	39	6.4
	Life saving appliances	36	5.91
	Propulsion and auxiliary machinery	16	2.63
	ISM	16	2.63
	ISPS	7	1.15
MARPOLS	Annex I	26	4.27
	Annex III	2	0.33
	Annex V	7	1.15
	Annex VI	2	0.33
STCW	Certificate and Documentation - Crew Certificates	34	5.58
Load Lines	Water/Weather tight conditions	18	2.96
ILO	Living and Working Conditions	31	5.09
<b>Other</b>		<b>243</b>	<b>39.9</b>



Ghana PSCOs inspecting the Battery Bank

**Table 5: Inspection Data by Classification Society****TABLEAU 5 – Données d'Inspection par Société de Classification**

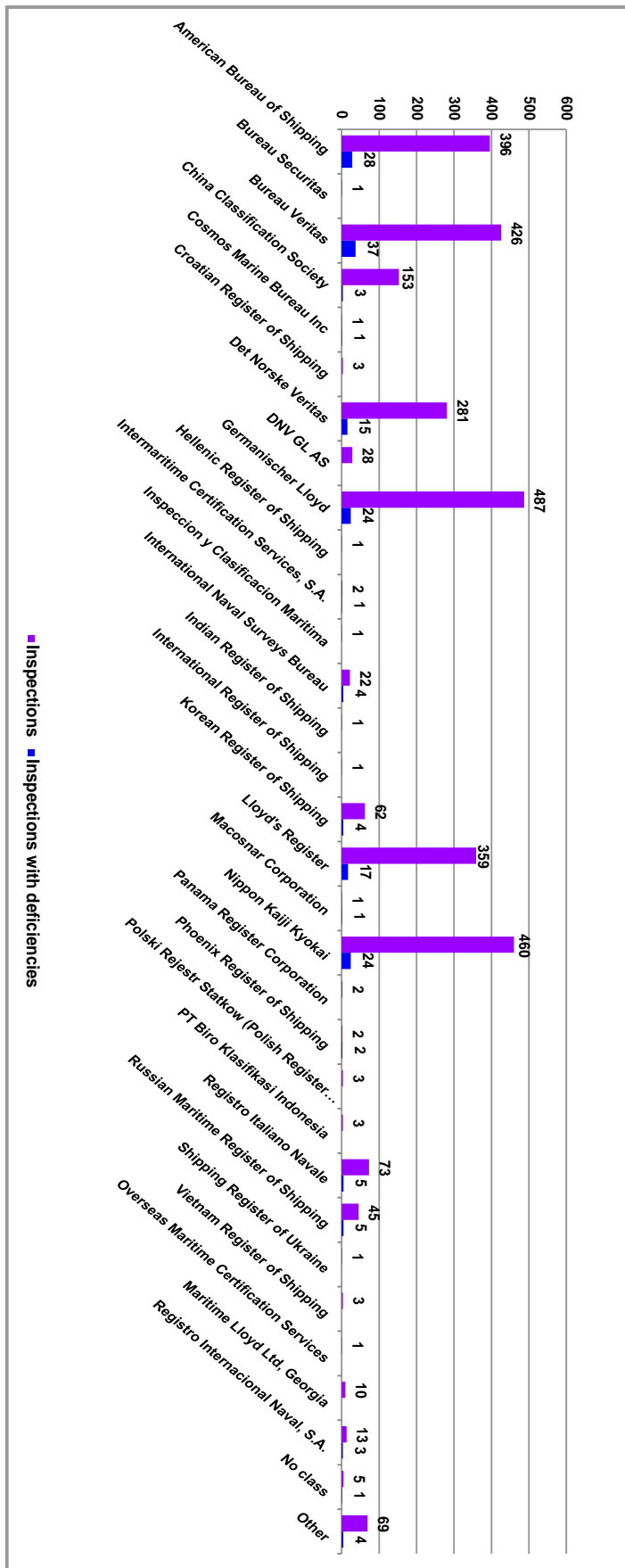
Classification	Class Code	No. of Inspections	No. of Inspections with Deficiencies	No. of Deficiencies	No. of Detentions	Detention Percentage
American Bureau of Shipping	ABS	396	28	67	4	1.01
Bureau Securitas	BS	1				
Bureau Veritas	BV	426	37	152	5	1.17
China Classification Society	CCS	153	3	23		
Cosmos Marine Bureau Inc		1	1	5		
Croatian Register of Shipping	CRS	3				
Det Norske Veritas	DNV	281	15	43	1	0.36
DNV GL AS		28				
Germanischer Lloyd	GL	487	24	64	1	0.21
Hellenic Register of Shipping	HRS	1				
Intermaritime Certification Services, S.A.	ICS	2	1	3		
Inspeccion y Clasificacion Maritima	INCLAMAR	1				
International Naval Surveys Bureau	INSB	22	4	53	1	4.55
Indian Register of Shipping	IRS	1				
International Register of Shipping	IRS	1				
Korean Register of Shipping	KRS	62	4	7		
Lloyd's Register	LR	359	17	49		
Macosnar Corporation		1	1	5		
Nippon Kaiji Kyokai	NKK	460	24	57		
Panama Register Corporation	PRC	2				
Phoenix Register of Shipping	PRS	2	2	13		
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	PRS	3				
PT Biro Klasifikasi Indonesia		3				

Registro Italiano Navale	RINA	73	5	9		
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	45	5	13	1	2.22
Shipping Register of Ukraine		1				
Vietnam Register of Shipping	VRS	3				
Certification Services		1				
Maritime Lloyd Ltd, Georgia		10				
Registro Internacional Naval, S.A.		13	3	6		
No class		5	1	5		
Other		69	4	35	1	1.45
<b>TOTAL</b>		<b>2916</b>	<b>179</b>	<b>609</b>	<b>14</b>	<b>0.48</b>

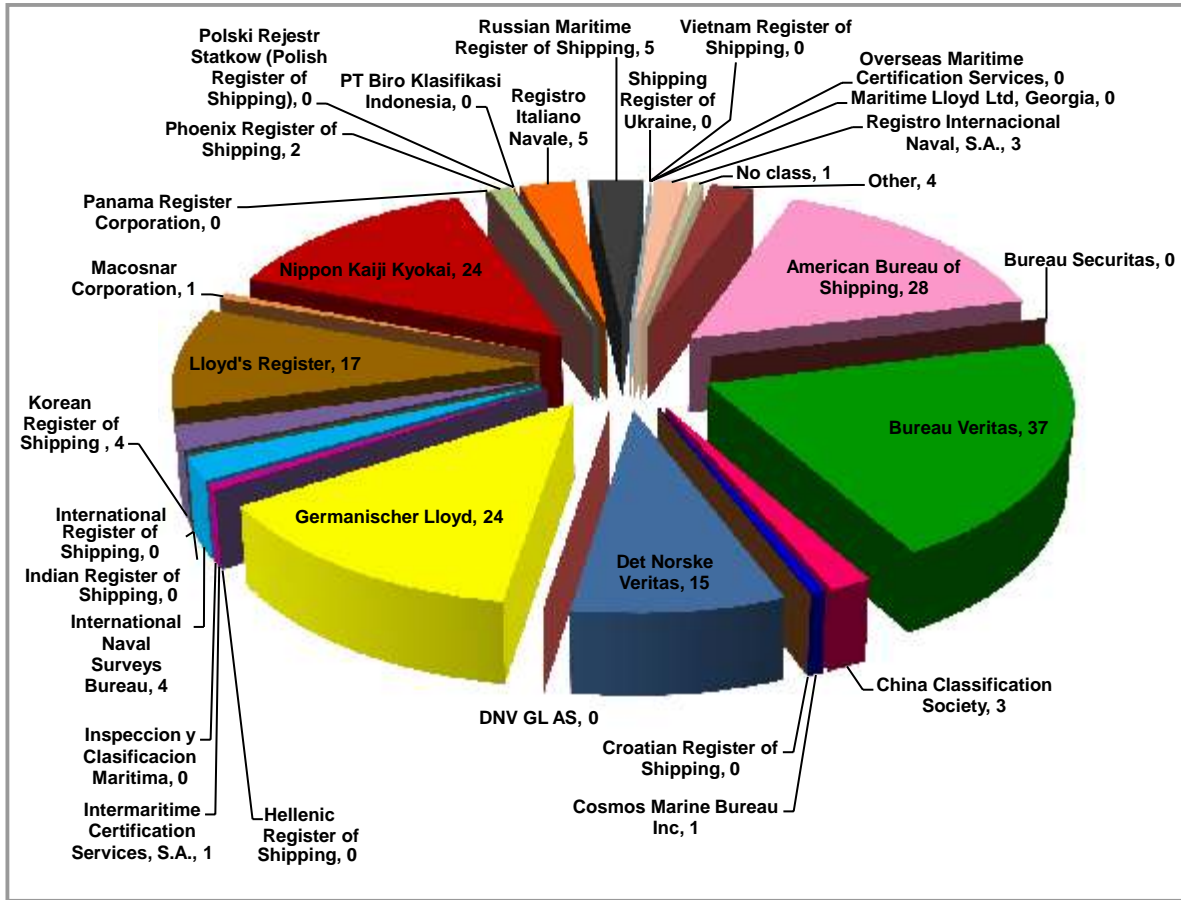


Senegal PSCO Inspecting a Rusted and Damaged Engine Cooling System Radiator Grid

CHART 14: Inspections with Deficiencies and Total Inspections by Classification Society  
 DIAGRAMME 14: Inspections avec Défectuosités 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**



Senegal PSCO Inspecting Hatch Cover.

**CHART 16: Detentions and Inspections with Deficiencies by Classification Society**  
**DIAGRAMME 16: Immobilisation et Inspection avec Défectuosités par Société de Classification**

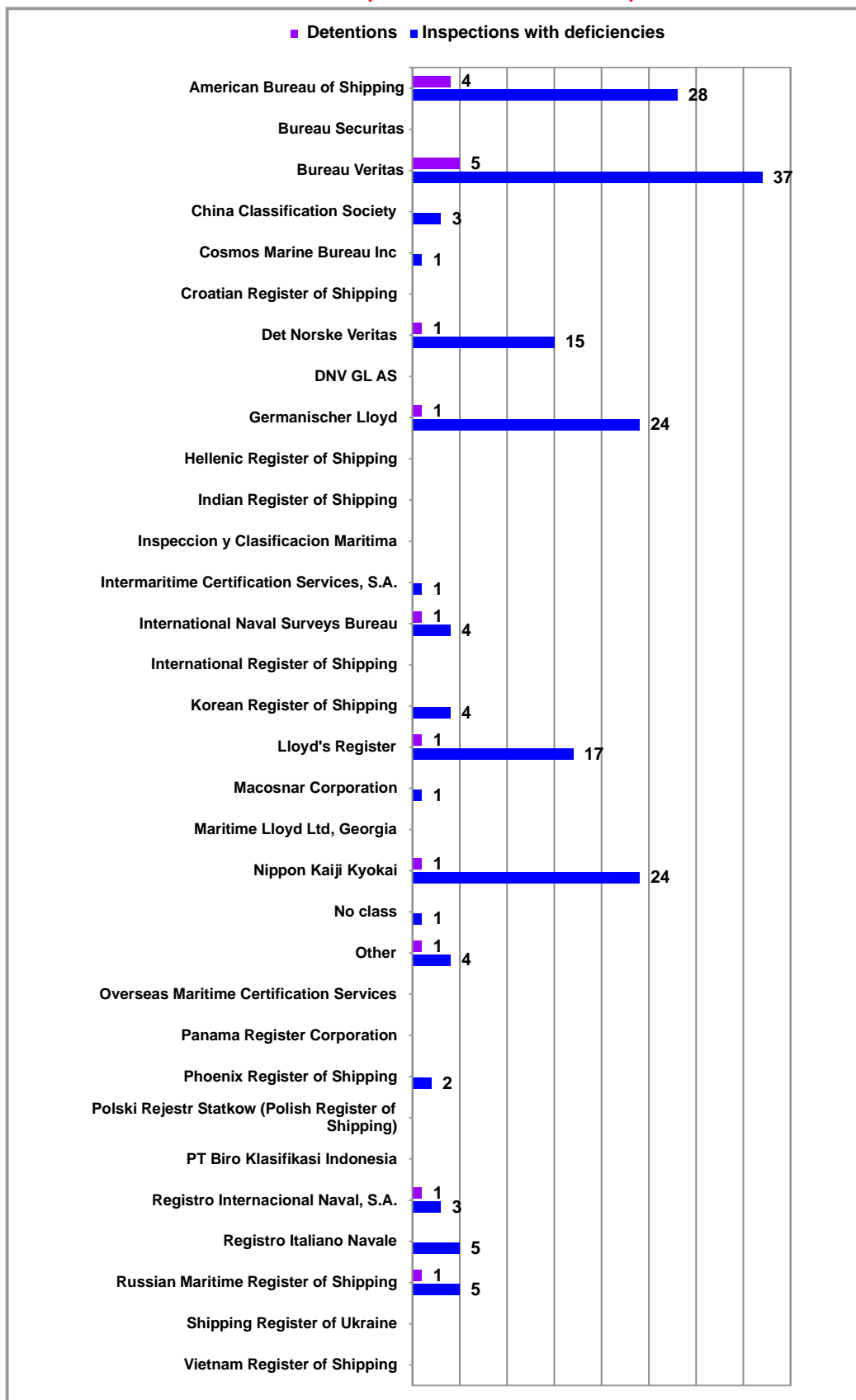


Table 6 - Breakdown of Inspections 2010 - 2014					
Tableau 6 - Répartition des Inspections 2010 - 2014					
Year	2010	2011	2012	2013	2014
Number of inspections without deficiencies	1793	1354	1966	3039	2737
No. of inspections with deficiencies	173	129	108	173	179
No. of inspections with deficiencies but without detentions	158	118	100	161	165
No. of inspections with detentions	15	11	8	12	14
Number of inspections	1966	1483	2074	3211	2916



Ghana PSCOs inspecting the rusted and wasted water tight door on Escape Hatch

Table 7 – Assessment of Target Inspection Rate Achieved In 2013 and 2014

Tableau 7 – Evaluation de la Cible du Taux d'Inspection Atteint en 2013 et 2014

Member Authorities	No of inspections 2013	No of ship Calls 2013	% of inspections 2013	No of inspections 2014	No of ship Calls 2014	% of inspections 2014
Ghana	156	3922	3.1	128	4036	3.17
Liberia	154	345	44.64	135	518	25.68
Nigeria	456	7361	6.19	648	9694	6.68
South Africa	185	14159	1.31	184	13873	1.33
Congo DRC	709	646	109.75	594	637	93.25
Congo	124	2544	4.87	300	2675	11.21
Benin	494	1393	35.46	218	2012	10.83
Cote D' Ivoire	154	2701	5.7	118	3717	3.17
Equatorial Guinea	9	2027	0.44	9	1429	0.63
Guinea	99	1197	8.27	75	1070	7.01
Senegal	189	2464	7.67	168	2480	6.77
Togo	21	4007	0.52	24	4951	0.48
Gambia	20	209	9.57	15	305	4.92
Gabon	441	849	51.94	301	1445	20.83
	<b>3211</b>	<b>43824</b>	<b>7.33</b>	<b>2916</b>	<b>48842</b>	5.97

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

1. Number of ship calls obtained from LLI

1. Nombre d'escales obtenues de LLI



The Democratic Republic of the Congo  
PSCO inspecting the Engine Room



CHART 17: Inspections Compared to Commitments in 2014  
 DIAGRAMME 17: Inspections Comparées aux Engagements 2014

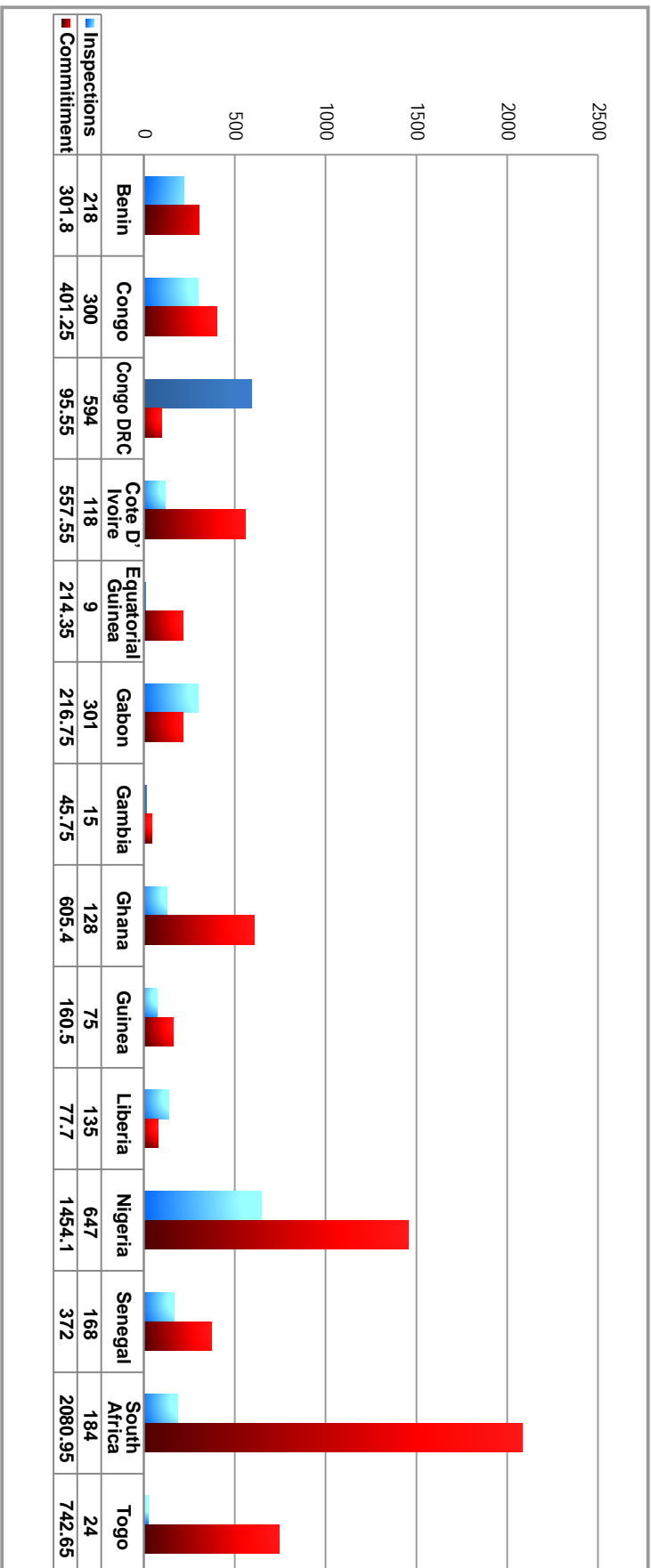
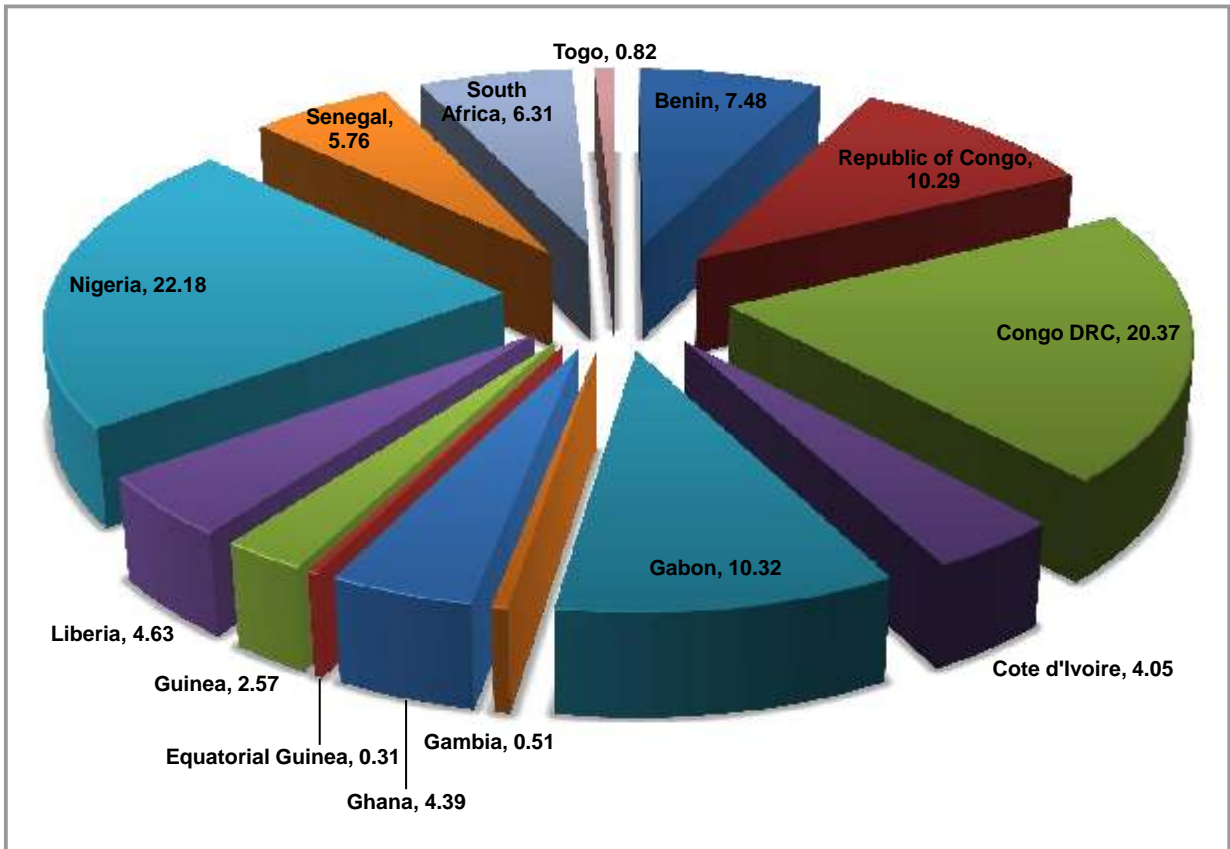


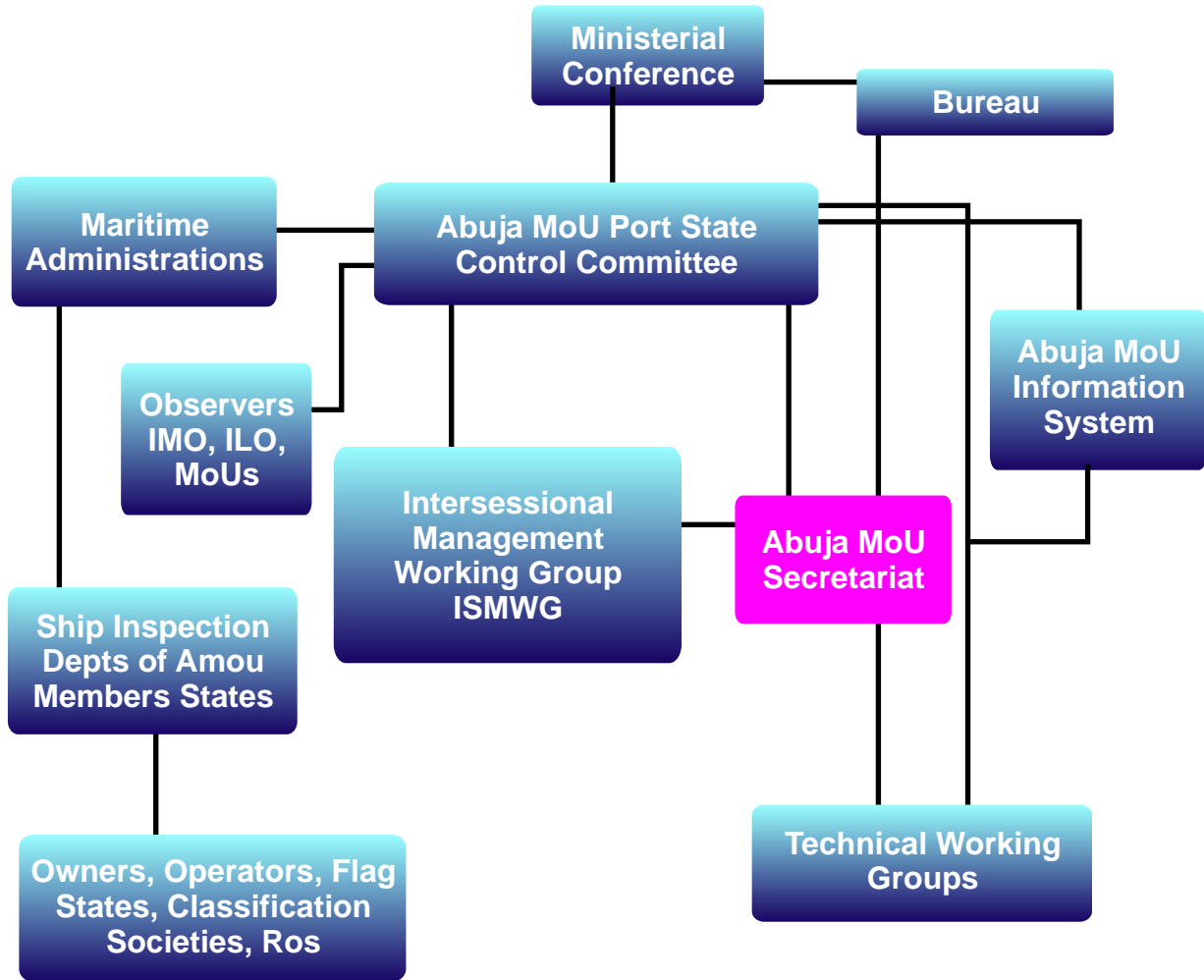
CHART 18: Inspection Efforts of Member States as Percentage of MoU Total

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



Guinea PSCOs in ER Control Room.

## STRUCTURE OF ABUJA MoU



## ABUJA MoU SECRETARIAT

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

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

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

Lassalo Konzou (Miss)  
Bilingual Secretary  
Tel: +2341 7369164  
Email: lassalo.konzou@abujamou.org

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

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

Victoria Ekang (Miss)  
Assistant Office Manager  
Tel: +2341 7369164  
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: +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





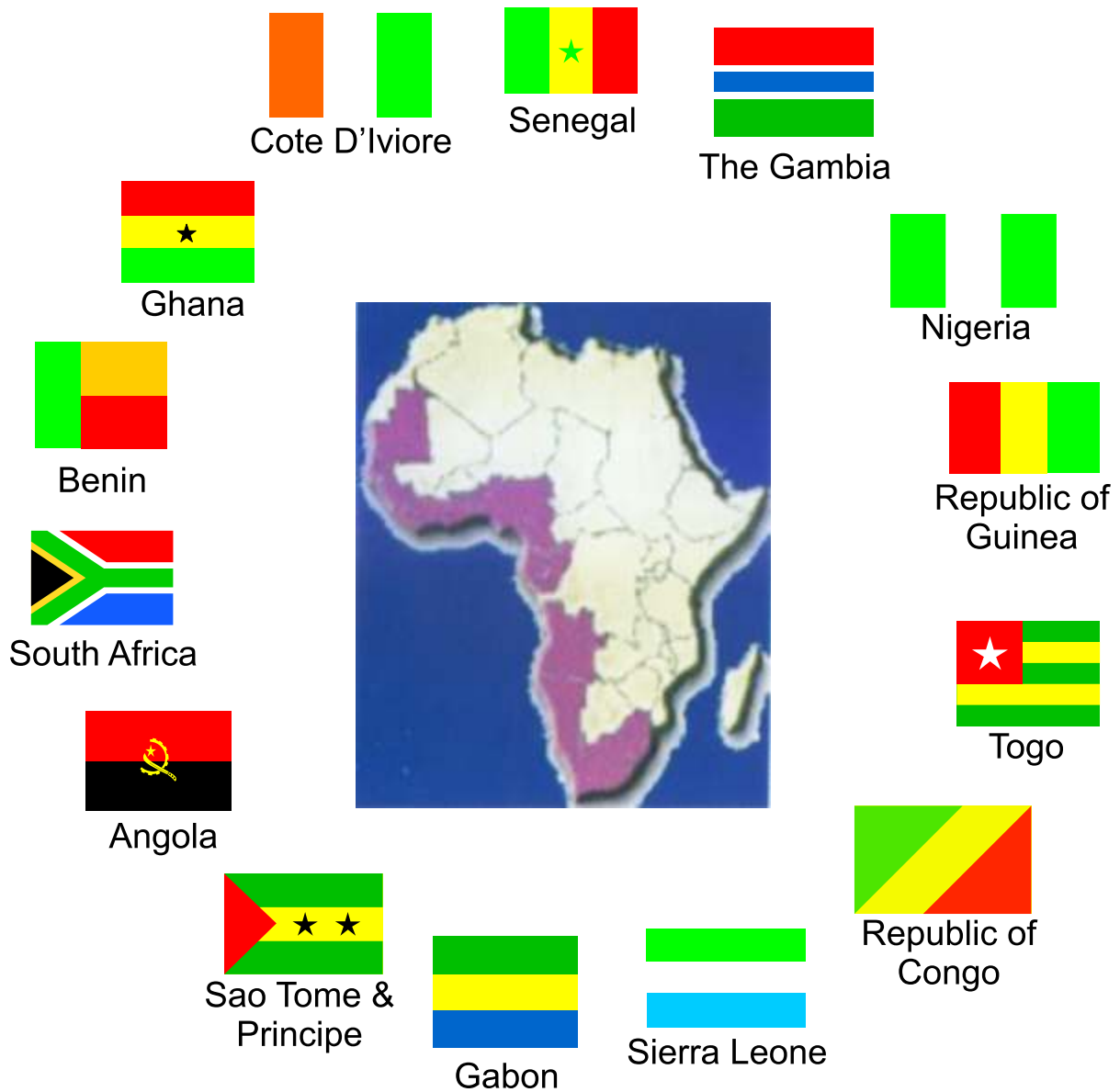
# MEMORANDUM D'ENTENTE SUR LE CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DE PORT POUR LA REGION DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE



## ABUJA MoU

ANNUEL RAPPORT  
2014

## 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 DES MATIÈRES

- MOT DU PRESIDENT
- MOT DE LA SECRETAIRE GENERALE
- L'ADMINISTRATION MARITIME ET L'AGENCE DE SURETE NIGERIANE (NIMASA)
- STATISTIQUES DES VISITES D'INSPECTION DU CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT DE L'ANNEEE 2014

## MOT DU PRESIDENT

**E**n ma qualité de Président du Comité du MoU d'Abuja sur le Contrôle des Navires par l'Etat du Port dans la région de l'Ouest et du Centre depuis le 30 Octobre 2008, il m'est toujours agréable de parler des activités de notre institution.

Vous conviendrez avec moi, bien que l'idée principale de sa conception consiste en un système d'appuis aux efforts des Etats du Pavillon et qu'il ne fait l'ombre d'aucun doute que l'activité du Contrôle des Navires par l'Etat du Port (CNEP) doit être stimulée pour demeurer un facteur important au plan de la sûreté, la sécurité maritime et de la protection de l'environnement marin.

Les efforts déployés par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) en vue d'améliorer l'harmonisation et la Coordination des activités du Contrôle des Navires par l'Etat du Port dans les différentes zones géographiques du monde sont remarquables.

Cette assertion est largement justifiée par la mise en œuvre d'une coopération matérialisée par la mise en place d'un système compatible d'échange d'informations entre les différents MoUs du globe. Le développement du Système Global Intégré de Navigation (GISIS) est une source centrale d'informations pour la navigation maritime.

La coopération entre le MoU d'Abuja et l'OMI est un élément déterminant dans la réalisation de son objectif, à savoir l'éradication des navires sous normes dans l'espace maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

Afin d'éviter des désastres économico-environnementaux, les Etats Membres de MoU d'Abuja n'entendent pas laisser les navires sous normes sillonner notre espace maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

Deux aspects principaux obèrent tout de même l'avenir de notre Organisation : une absence constatée des Etats à prendre leurs responsabilités vis-à-vis du Mémorandum et les questions de



Martin Parfait Aimé COUSSOUD-MAVOUNGOU  
Président

formation des inspecteurs. Tandis que le deuxième aspect trouve des solutions bon en mal, à travers les programmes de coopération avec des Organismes 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 Madame **MFON EKONG USORO**, la Secrétaire Générale en charge de la gestion du Mémorandum et toute son équipe y déploient 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.

Que l'année 2015 soit celle du démarrage effectif du Centre Régional d'Information basé à Pointe Noire (République du Congo). Puisse tous ces efforts conduire notre Organisation à bon port.

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



## MOT DE LA SECRÉTAIRE GÉNÉRALE

Les performances des Administrations des Etats membres du MoU d'Abuja de l'année en cours montrent une grande appréciation et compréhension des procédures de contrôle des navires par l'Etat du port plus efficaces, et les résultats des analyses des inspections. Au cours de ces quatre (4) années, il en ressort que la région a acquis beaucoup de connaissances des différentes formations du contrôle des Navires par l'Etat du Port organisées à l'intention des inspecteurs de Contrôle de Navire par l'Etat du Port. Le mérite revient à l'Administration de la République de la Guinée et du Liberia dont les inspecteurs ont effectués leurs tâches et soumis leurs résultats d'inspections au Secrétariat malgré la menace du Virus Ebola dans ces pays.

L'amélioration des pratiques d'inspections a permis de réduire notablement les retentions illégales des navires et des amendes arbitraires d'infractions. Les quelques plaintes signalées en 2014 étaient concentrées dans un seul Etat membre et il est à espérer qu'il aura une nette amélioration au cours de l'année prochaine, il est donc demandé à l'Administration en question de participer aux différents programmes de formations offerts par le Secrétariat.

La consolidation des gains réalisés dans le domaine de l'harmonisation des procédures de contrôle des navires par l'Etat du Port a pris de l'ampleur en 2014. En dépit de la maladie à virus Ebola qui a ravagée la région, les inspections des navires ont connues une légère diminution de 3.211 en 2013 à 2.916 inspections en 2014. Les Groupes de Travail Techniques sur les procédures de Contrôle par l'Etat du Port et le Système Information présidés respectivement par le Nigeria et le Sénégal vont certainement donner un élan dans les années à venir. Le Secrétariat invite



Mme Mfon Ekong Usoro  
Secrétaire Générale

tous les membres de ces deux Groupes de Travail Technique à consulter le calendrier du Plan d'Action pour la soumission de leurs rapports. Nous saluons tous les efforts consentis par les Administrations des Etats Membres luttant contre les Navires sous-normes dans la région et l'amélioration des conditions de travail des gens de mer ainsi que la coopération qui existe entre le Secrétariat et les autres Membres des Administrations pour atteindre ces objectifs

Mme Mfon Ekong Usoro  
Secrétaire Générale.

## L'ADMINISTRATION MARITIME ET L'AGENCE DE SURETE NIGERIANE (NIMASA)

Le Nigeria a un littoral nautique de 853.000 milles, il s'étend vers le Sud sur 200 mille marin d'une zone économique exclusive le large de la mer et des fleuves intérieurs navigables comme le fleuve de Benue et le fleuve du Niger avec les affluents dans le Delta du Niger et de beaucoup de ressources inexploitées de rivières et de lacs. Les principaux ports du Nigeria sont : Apapa, Tincan, Port Harcourt, Onne, Warri, Calabar et les ports fluviaux de Sapele Koko et Onitsha. D'énormes activités économiques maritimes sont effectuées aussi bien sur les fleuves qu'au large attirent le trafic de navire dans ces régions de Lagos, Warri et Calabar permettent d'accueillir de nombreux navires étrangers.

### DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES

Le Nigeria est un Etat membre de l'OMI et a un représentant suppléant résident au consulat Nigérian à Londres.

Conformément à la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM) Articles 94 et 217, sur l'établissement de l'Administration de la sécurité maritime par les États membres, l'Administration maritime nigériane et l'Agence de Sureté a beaucoup évoluée : de la Division d'Inspectorat Maritime (DIM) dans le ministère de Transport à l'inspecteur du gouvernement du Transport Maritime en 2001. La nouvelle demande mondiale pour la sûreté et la sécurité du transport maritime et l'environnement marin propre a incité le gouvernement fédéral du Nigeria à mettre en place l'Agence de sécurité et l'Administration Maritime nigériane (NIMASA) en vertu de la loi NIMASA 2006. Cet organe a les responsabilités des pavillons, Etat côtier et les fonctions de l'Etat du Port, les règlements et les applications.

NIMASA est dirigé par un Directeur General qui

est aidé par trois Directeurs Exécutifs chargées de la sécurité Maritime et du développement du transport Maritime, le cabotage et le Travail Maritime, les Finances et l'Administration. Il existe neuf (9) départements et d'autres services fonctionnels ainsi que la Direction de la Garde Maritime (DGM).

### ETAT PAVILLON

Pour ses responsabilités de l'Etat Pavillon, NIMASA a sous son autorité les unités suivantes :

1. Le Registre maritime : les navires battant pavillon nigérian sont enregistrés en vertu du registre fermé au Port de Lagos et les indicatifs d'appel et les numéros officiels sont accordés. Ce groupe est dirigé par le registraire des navires.

2. La sécurité maritime et le Département Standard des Marins : Il est Responsable de la visite et la certification des navires qui sont sous les pavillons nigériane. Ce département a formé des experts responsables du pavillon et des fonctions de l'Etat du Port dont les tâches comprennent l'examen et la certification des gens de mer et la délivrance du certificat de compétences (DCC) pour les gens de mer. Tous les certificats de compétences délivrés par NIMASA sont accessible en ligne pour les vérifications des employeurs des gens de mer et autres Administrations de Sécurité Maritime, l'accréditation, la surveillance et la qualité des établissements de formation maritime, les Investigation sur les Accidents dans le domaine Marin; les services d'urgences - recherche et sauvetage, la piraterie etc.; la surveillance et l'accréditation des stations-service responsables des radeaux de sauvetage et de dispositifs de sauvetage;

l'hydrographie cartographie côtière et de localisation de naufrage ; le registre marine de temps passé en mer des gens de mer ; la délivrance de livret de congédiement et l'endossement de même que l'attestation d'articles d'accord pour l'engagement de l'équipage à bord. Ce département effectue également la campagne de sensibilisation de la sécurité à l'échelle locale et nationale pour les exploitants de bateau.

3. Le Département de la gestion de l'environnement marin est responsable de la prévention de la pollution, le contrôle de la pollution, l'enlèvement des épaves, le recyclage et les installations de biens portuaires.

4. Le Département du Code ISPS (Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires) est responsable de la sécurité International des Navires et la sécurité des biens portuaire, l'évaluation, l'approbation du plan et de conformité. NIMASA est actuellement l'autorité désignée (DA) pour la mise en œuvre et l'application du code ISPS au Nigeria.

5. Le Département du travail maritime est responsable de l'enregistrement et du bien-être des gens de mer et des dockers. NIMASA délivre les Documents d'identification des marins (IDIM).

6. Aperçue générale dans le domaine maritime: NIMASA à une surveillance et contrôle par satellite 24/7 sur une superficie de 200 milles marins et en vertu d'un mémorandum d'accord, il sert d'autres organismes tels que : la Marine, la force aérienne, la défense civile et EFCC. Le but est de permettre une intervention efficace, la mise en œuvre des lois et de réagir promptement aux attaques des pirates et autres actes illégaux commis en mer.

Avec l'installation de l'AIS et l'équipement de surveillance LRIT, NIMASA a la capacité de suivre les déplacements des navires dans l'EEZ. NIMASA dispose d'un système mondial de détresse et de sécurité pour recevoir les alertes d'urgence dans les eaux de notre sous-région. Les opérations de recherche et de sauvetage sont améliorées grâce à l'acquisition des bateaux de sauvetage de



OCNEPs féminins de l'administration Maritime du Nigeria et Collegues Inspectant les Documents d'un Navire

NIMASA. L'Agence a abrite également le Centre Régional de coordination, de recherche et de sauvetage Maritime qui se trouve à son bureau de Kirikiri à Lagos.

7. Délégation de pouvoir aux Organisations reconnues : en accord avec les instruments de l'OMI et les bonnes pratiques mondiale, l'Office a délégué des pouvoirs à certains organismes agréés (OA) pour faire des inspections spécifiques et délivrer des certificats en son nom.

8. Conscient de la pénurie des gens de mer qualifiés au Nigéria, NIMASA, sous l'appui du Programme de Développement Marin Nigérian (PDMN), organise actuellement une formation qui prend en compte plus de 2500 jeunes de différentes universités et instituts de formation maritime dans le monde entier.



OCNEPs de l'administration Maritime du Nigeria Inspectant le tuyeau d'eau d'extinction d'incendie

## ETATS COTIERS

L'Office a le pouvoir juridictionnel sur les bateaux naviguant dans la zone des 200 milles marins de la Zone économique exclusive, avec son rôle d'assistance dans le cadre de la Convention MARPOL pour la surveillance de la pollution marine au large des côtes, la fourniture et la signalisation d'avertissement de navigation et de sauvetage de détresse des navires aux larges des côtes Nigérianes.

## CONTROLE PAR L'ETAT DU PORT

Pour éliminer les navires sous-normes avec un taux d'accident élevé, la pollution et le terrorisme international, un régime strict et efficace de contrôle par l'Etat du Port est pratiqué. Ceci pour assurer la protection des vies et des biens et un environnement marin sain.

Le Nigeria est membre à part entière du MoU d'Abuja et participe activement à toutes ses ateliers et réunions et effectue le contrôle par l'Etat du port conformément aux procédures recommandées. Les bureaux sont situés géométriquement à Lagos-Apapa, Warri, Port Harcourt, Onne et Calabar. Chaque bureau dispose d'au moins 4 personnels chargés aussi bien des pavillons et des activités de CEP. Toutefois, il existe au moins deux personnels chargés des activités de CNEP dans chaque zone. NIMASA a plus de 25 officiers mécaniciens qualifiés, les inspecteurs et les opérateurs Radio dans l'Administration de la sécurité. Ces inspecteurs reçoivent régulièrement des ateliers de formation nationaux, régionaux et internationaux organisés par l'OMI, le MoU d'Abuja, les sociétés et autres organes compétents. Les Officiers de CNEP possèdent leurs Cartes d'Identités spéciales leur permettant de monter à des navires étrangers, vérifier la validité des documents et les certificats et prendre des décisions conformément aux procédures de contrôle des navires par l'Etat du Port sous la réglementation du MoU d'Abuja et autres réglementations internationales en vigueur.

En 2012, le nombre total d'inspection des CNEP effectuées au Nigeria a été de 119, mais ce chiffre a triplé jusqu' aux 456 inspections en 2013 et en 2014, le nombre total d'inspection a augmenté de 647 inspections avec 305 manquements constatés et 10 detentions. L'emploi de plusieurs personnels et les formations pertinente des OCNEP permettront d'atteindre plus de 15% d'engagement dans le

cadre des visites des Navires dans nos ports.

*L'ADMINISTRATOIN MARITIME ET  
L'AGENCE DE SURETE NIGERIANE  
(NIMASA)*



La SG du MoU d'Abuja avec certains OCNEPs de NIMAS lors du Seminaire National/Atelier de formation sur la mise en ceuvre de l'Etat pavilion et le Controle des Navires par l'Etat du port tenue organise par l'ACP-UE a Lagos au Nigeria.

## STATISTIQUES DES VISITES D'INSPECTION DU CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT DE L'ANNEE 2014

Les tableaux et les diagrammes qui se figurent sur ces pages présentent le résultat des inspections de contrôle effectuées par 14 Etats Membres dans la région du MoU d'Abuja à savoir: le Benin, le Congo, la République Démocratique du Congo, la Côte d'Ivoire, la Guinée Equatoriale, le Gabon, la Gambie, le Ghana, la Guinée, le Liberia, le Nigeria, le Sénégal, l'Afrique du Sud et le Togo. Au total, 2.916 (deux mille neuf-cent seize) inspections ont été effectuées, soit une légère réduction de trois mille deux cent onze (3.211) inspections par rapport à celle de 2013, sûrement en raison de l'effet du virus Ebola dans certains Etats Membres. Seuls quatorze (14) Navires ont été immobilisés pour cause d'infractions de CNEP au cours de cette période, donnant ainsi une augmentation de 17% du nombre de rétention, par rapport à l'année 2013 qui étaient de douze 12.

Au cours de l'année 2014, un nombre total de 609 défauts ont été enregistrés. Le nombre total d'inspections avec des lacunes

était de 179. Le pourcentage des défauts par inspection est 21% comparé à 16% en 2013. Les défauts par catégorie enregistrés en pourcentage sont présentés comme suit : les certificats et les documents de bord – 7,06%, la Convention SOLAS 33,7%, la Convention MARPOL – 5,75%, la Convention STCW – 5,58%, la convention internationale sur les lignes de charge 3,12%, OIT (MLC 2006) 5,09%. D'énormes lacunes ont été enregistrées sur les documents et certificats des navires y compris les Certificats de Compétence et s'élèvent à 77 (12,64%) sur les 609 défauts.

De tous les instruments pertinents couverts par les CNEP du MoU d'Abuja, SOLAS se classe toujours en tête avec 33,7% de toutes les défauts enregistrés. La sécurité de navigation et la sécurité contre incendie sont de 40 chacune (6,57%) ; la Convention MARPOL 35(5,75%) ; les équipements de sauvetage 37(6,08%) et le MLC 2006 25 (5,1%). La plupart des déficiences enregistrées en 2014 sous la Convention de SOLAS se



OCNEPs de la Guinée inspectant la Salle des Machines

retrouvent au niveau de la sécurité de la navigation, suivi des mesures de sauvetage, des engins de sauvetage et le système d'urgence, dont l'ensemble constitue respectivement 25,1% des déficiences totales. Outre les mesures de sécurité contre incendie, la sécurité de la navigation et les équipements de sauvetage enregistrés, il y a respectivement une baisse de 8,84 en 2013 à 6,57 en 2014 et de 6,02 en 2013 à 6,57 en 2014. Les déficiences au niveau des certificats et les documents des Navires y compris les certificats de compétence sont toujours en échelle croissante. Dans l'ensemble, le pourcentage des statistiques de 2012 à 2014 montre une réduction constante du nombre de déficiences sous la Convention de SOLAS, ce qui montre une amélioration au niveau des normes de sécurité des navires dans la région due aux mesures de Contrôle des Navires par l'Etat de Port plus efficaces et la mise en œuvre des procédures par les Etats membres.

Le nombre total des navires privés inspectés en 2014 était de 1.985. Vingt-et-un différents types de navires ont été inspectés. Les vraquiers arrivent en tête avec 26% sur 2.915 inspections, les navires conventionnels/polyvalent avec 21%, Porte-conteneur 15%, tandis que le pétrolier est de

14%.

Le nombre de détention de navire a augmenté de 14 contre 12 en 2013. Un vraquier, un porte conteneur, un navire citerne pour produit chimique, un bateau de pêche, trois navires conventionnels, quatre bateaux de ravitaillement Offshore et quatre pétroliers sont été saisi.

Au total, le pourcentage des performances des inspections des Etats Membres de l'année 2014 est de 6,1%. Ce qui est très inférieur à l'objectif fixé qui est de 15 % ; la région a régressé comparativement de 7,3% de l'année précédente. Seules les Administrations Maritime du Congo, Gabon, et le Liberia ont été en mesure de réaliser les inspections de 15% des escales des navires dans leurs ports respectif en 2014. Les Administrations du Congo, du Nigeria, et du Togo qui ont progressées en nombre d'inspection des CNEP par rapport à l'année antérieur.

Le Liberia, la Guinée, et le Sénégal se sont joints au Nigeria, le Benin et la Gambie à saisir directement les résultats des Inspection de Contrôle des Navires par l'Etat du Port dans la base de données centrale d'AMIS.



Les OCNEPs de la Gambie inspectant le réservoir d'eaux usées

**POUR LES STATISTIQUES ET LES TABLEAUX,  
REFEREZ-VOUS AUX PAGES 12 A 34  
DE LA VERSION ANGLAISE**