



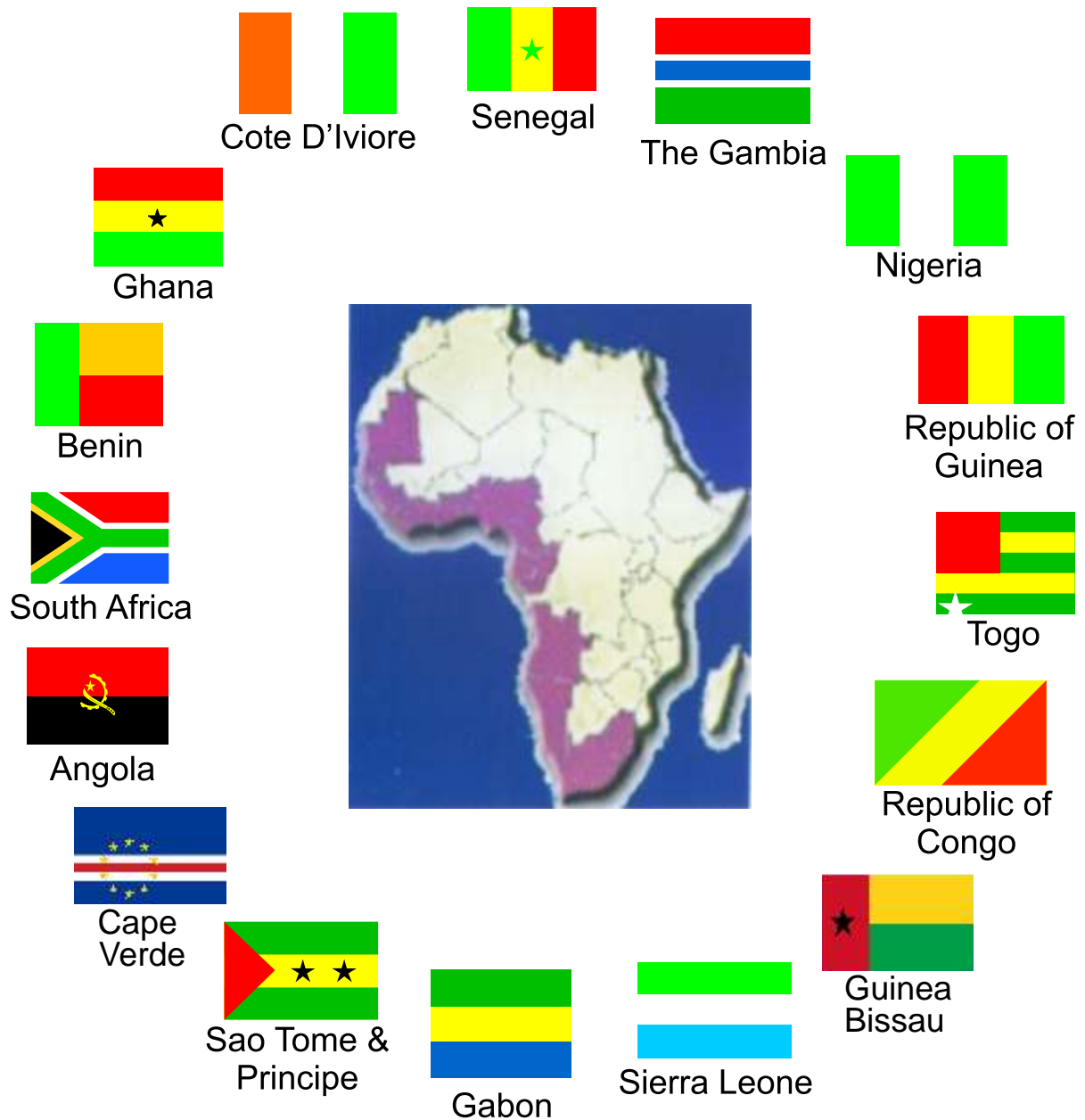
MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL FOR WEST AND CENTRAL AFRICAN REGION



ABUJA MoU

ANNUAL REPORT
2015

Member States of Abuja MoU



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

TABLE OF CONTENTS

- STATEMENT OF THE SECRETARY GENERAL
- PORT STATE CONTROL INSPECTION STATISTICS 2015
- MARITIME ADMINISTRATION OF BENIN REPUBLIC - PROFILE
- STRUCTURE OF ABUJA MoU

STATEMENT OF THE SECRETARY GENERAL

In 2010, member States of Abuja MoU at the 2nd Ministerial Conference and 7th PSC Committee Meeting developed a Plan of Action to revitalize a moribund MoU. The Secretariat under a new leadership had a clear mandate to (i) take all the necessary measures to implement the Abuja MoU Plan of Action, reform the Secretariat, implement the 7th PSC Committee Meeting Guidelines for Revitalization of Abuja MoU; and (ii) grow membership of the MoU etc. With the astute leadership of the Chairman of Abuja MoU, the Honourable Minister of Transportation in Charge of Marine Merchandise of the Republic of Congo, and active participation of member Administrations we were able to fulfil our mandates within four years. Membership of the MoU has grown to sixteen (16) full and active member States. Regular port State control inspections and reporting are carried out by 14 member Administrations. Abuja MoU has become a performing MoU notwithstanding challenges of financial support from some member States.

The performance of member States of Abuja MoU for the year under review shows greater understanding and commitment to improve the level of safety in shipping navigation, marine environment and safety of shipboard officers and crew. In the year under review, more maritime Administrations commenced the New Inspection Regime approved by the AMoU PSCC. Abuja MoU Information System (AMIS), hosted by the Russian Federation PSC/FSC Information Centre in Moscow was successfully upgraded to aid implementation of the New Inspection Regime through the automated targeting system.

In 2013, we introduced the profiling of performing Administrations in our Annual Report. This year, the Maritime Administration of the Republic of Benin is profiled in this Report. Benin along with the Democratic Republic of Congo, Gabon, and Liberia



MFON EKONG USORO (Mrs)
Secretary General

were able to achieve the inspection of 15% of ship calls in their respective ports. It recorded actual numerical increase of 39% in the number of PSC inspections over its 2014 record. Benin Maritime Administration hosted and benefited from the Secretariat's national training programme for PSCOs on the PSCOs Manual and AMIS.

Given the degree of harmonization of procedures and coordination of port State control activities in the Region, member Administrations of the MoU should be able to participate in the Concentrated Inspection Campaign which has proved to be an effective tool for elimination of safe havens for substandard ships in other regional MoUs. It is expected that 2016 will witness the first CIC in our region as we join other regional MoUs in the Campaign.

MFON EKONG USORO (Mrs)
Secretary General

PORT STATE CONTROL INSPECTION STATISTICS 2015

This report presents the 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, The Gambia, Ghana, Guinea, Liberia, Nigeria, Senegal, South Africa and Togo. The PSC inspection statistical data in this Report were generated automatically from the central database of Abuja MoU Information system (AMIS).

In the year under consideration, 2,348 ships were inspected by fourteen (14) member States in spite of the challenges faced in the region as a result of Ebola epidemic. Nine (9) vessels were detained for PSC detainable deficiencies during the year, giving a 35.71% decrease in the number of detention below 2014 figures of fourteen (14) detentions. The detention percentage per inspection of 0.38% in 2015 gives a 0.1% decrease below that of 2014 which was 0.48%. The spread of one deficiency for every 4.5 inspections is a slight decrease from 4.8 in 2014. The region recorded a 19.5% decrease in inspection efforts from 2,916 in 2014 where 14 Administrations submitted reports to 2,348 inspections in 2015 with same number of

Administrations reporting.

In 2015, a total of 528 deficiencies were recorded and total number of inspections with deficiencies was 143, both a decrease from 609 and 179 respectively but the percentage number of deficiencies per inspection remained same as in 2014. In 2015, the most deficiencies were recorded on ship/crew certificates and documents which stood at



Ghana PSCO Checking Ships Certificates & Documents

58 (11%) out of 528, safety of navigation with 38 (7.2%), fire safety measures 35 (6.6%), radio communications 26 (4.9%), followed by life-saving appliances 20 (3.8%). It is worth noting that 1 out of 9 deficiencies recorded were due to false or incorrect ship certificates and documents. Of particular interest is that safety of navigation which constitutes 7% of all deficiencies recorded remains the highest deficiency closely followed by fire safety measures under SOLAS Convention.

In 2015, twenty-one different ship types were inspected. Bulk Carrier came top with 31% of ship types inspected, General Cargo/multipurpose with 17%, Oil Tanker 15%, while Container ship was 14%. In total, 328 inspections were conducted on the

aforementioned ships and represent the top four most inspected ship types.

One hundred and forty three (143) of the inspections conducted generated 528 deficiencies. The deficiencies comprises of: Ship's/Crew certificates and documents – 11%; SOLAS Convention – 34%; MARPOL Convention – 4.3%; STCW Convention – 2.7%; Load Line Convention – 3%; ILO – 6.4%. Of all the relevant instruments covered within the Abuja MoU PSC regime, SOLAS still ranks the highest with 34% of all deficiencies recorded. The number of detentions decreased to 9 from 14 in 2014. 56% of the detentions recorded were for Bulk Carriers, Refrigerated cargo 33.3%, and General cargo/multipurpose 11%.

In total, the performance percentage inspection by member States for the year 2015 is 4.6% which is still far below the target of 15% for the Region and less than the previous year of 6.0%. Four States - Benin, Dem. Republic of Congo, Gabon, and Liberia were able to achieve the inspection of 15% of ship calls in their respective ports in 2015 compared to three in 2014 showing a steady

progress in member States achieving the targeted inspection rate. Of the six States (Benin, Cote d'Ivoire, Guinea, Senegal, South Africa and Togo) that recorded actual numerical increase in PSC inspection in 2015, giving a 50% increase over 2014, Benin stood out in spite of reduced ship call from 2,012 to 1,401(30% reduction) with inspections increased by 39% from 218 to 303.

2015 marked the year when more than fifty percent of maritime administrations (8) that carry out PSC inspection and reporting uploaded the reports directly to the Abuja MoU database. The remaining six continue to email scanned copies of completed PSI forms or courier same to the Secretariat for uploading by the IT staff. Benin, Cote d'Ivoire, Gambia, Ghana, Guinea, Liberia, Nigeria and Senegal upload directly into the database. The Secretariat continues to urge other member Administrations to make effective use of the AMIS.

Hopefully, the eight-day regional PSCOs training scheduled for the first quarter of 2016 will reenergize the good and steady progress in performance recorded from 2010.



PSC Inspection on Deck of a Tanker

MARITIME ADMINISTRATION OF BENIN REPUBLIC –PROFILE

The Republic of Benin has an area of 114,763 km², located in West Africa, the Gulf of Guinea. It lies on the Atlantic Ocean with a coast line of 125 km, and situated east of Togo and west of Nigeria. The Beninese coastline is almost linear and is dissected into two which are: the mouth of Roy and the mouth of the canal of Cotonou.

Benin Republic does not have any ship under her flag. A vessel under the flag of Benin was in service in the 1980s but has since been sold.

A significant artisanal fleet of 5000, located in a zone reserved for artisanal fishing demonstrates the dynamism of the commercial activity.

ACTIVE PORT TRADE

The economic capital of Benin, Cotonou, is located on the coastal strip between Lake Nokoué and the Atlantic Ocean. The port of Cotonou, the only commercial port of Benin, recorded 2,033 ship calls in 2014, a traffic increase of 31.31% from the previous year. It serves land linked countries such as Niger and Burkina Faso. It is the first transit port of the Republic of Niger. The ports of Lagos (Nigeria) and Lomé (Togo) are 115 km and 135 km from Cotonou respectively. The types of ships which call at the port of Cotonou are mainly container ships (50% of ships), ro-ro ships (23%), tankers (11%) and various cargoes (6%).

Most of these vessels conduct regular liner call with Europe or America. The lack of space at the port often requires the vessels to wait at anchor.

ORGANISATION AND ADMINISTRATION

The Directorate of the Merchant Marine (DMM) is in charge of all the responsibilities relating to the safety certification of the vessels, granting of patents, port State control, and the organization of the expected services of a Coastal State. The DMM was established by Decree No. 172/PR/MTPTPT/ of 18 June 1968. It is organized for this purpose into 4 services by Order No. 067/ MEMIP/DC/SGM/DMM/SA of 09 December 2015. Due to insufficient budget and several retirements, its staff has been decimated in quantity and quality to the extent that it is unable to easily cope with its missions as described by the same Decree. The most acute shortage is lack of qualified inspectors in accordance

with the IMO requirements. However, for the port State control, they are helped in their duties by professionals, in a framework of partnership.

RATIFICATION OF CONVENTIONS

Benin has ratified the basic conventions of the IMO: SOLAS and Load Line (LL66), but not the 1988 Protocol, COLREG, MARPOL, STCW, and Tonnage 69. Benin Republic is also one of the countries which have ratified the MLC, 2006 Convention before its entry into force.



PSCOs in front of their office

CHALLENGES

In order to mitigate the challenges faced by Port State Control Officers, the following requirements are inevitable:

A team of 4 qualified inspectors would be required to cover adequately the needs of the country. The goal of having this team is to improve and sustain the work of the existing inspectors.

Under the flag State which includes, three tugs, fifty yachts most of which are jet skis, and canoes, in the medium term is the subject of proper safety inspections.

The presence of Nigerian fishing vessels licensed in Benin does not give enough exposure for the professional development of the port State control officers.

TABLE 1: Inspection Data by Authority

TABLERAU 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	303						
Republic of Congo	181						
Congo DRC	226						
Cote d'Ivoire	152		5	14	3.29		
Gabon	246		2	9	0.81		
Gambia	15		1	4	6.67		
Ghana	81		7	11	8.64		
Equatorial Guinea	9						
Guinea	84						
Liberia	78						
Nigeria	316		60	214	18.99		
Senegal	210	3	20	71	9.52	3	1.43
South Africa	274	6	48	205	17.52	6	2.19
Togo	173						
TOTAL	2348	9	143	528	6.09	9	0.38



PSCOs Inspection on Deck of Ship

TABLE 2: Inspection Data by Flag

TABLEAU 2: Données d'Inspection par pavillon

Ship flag	No. of Inspections	No. of Inspections with Deficiencies	No. of Deficiencies	Percentage of Inspections with Deficiencies	No. of Detentions	Detention Percentage
Antigua and Barbuda	109	2	13	1.84	1	0.92
Bahamas	91	8	12			
Bangladesh	4					
Barbados	2	1	2			
Belgium	8					
Belize	16	1	22	6.25	1	6.25
Bermuda (GB)	1					
Cameroon	1					
Cayman Islands (GB)	14					
China	28	2	4			
Comoros	13	2	21			
Cook Islands	6	1	7			
Curacao	10	1	2			
Cyprus	93	6	17	6.45	1	1.08
Denmark	36					
Dominica	2	1	5			
Dominican Republic	1					
Egypt	1	1	3			
Equatorial Guinea	1					
Faroe Islands	4					
France	18	2	2			
Gambia	1	1	8			
Germany	9					
Gibraltar(GB)	19					
Greece	33					
Hong Kong, China	167	5	12			
India	1					
Isle of Man (GB)	25	1	3			
Italy	59	2	3			
Kiribati	3					
Korea, Republic of	3					
Latvia	1					
Liberia	339	25	102	7.38	3	0.88
Libyan Arab Jamahiriya	4					
Lithuania	8					
Luxembourg	25	4	8			
Malaysia	2					
Malta	147	6	20			
Marshall Islands	292	16	46	5.48	1	0.34
Moldova, Republic of	4	2	12			
Mongolia	1					
Netherlands	58					
Nigeria	2					
Norway	32	3	17			
Pakistan	1					
Panama	289	24	100	8.31	1	0.35
Philippines	7					
Portugal	20	1	3			
Russian Federation	3	2	9			
Saint Kitts and Nevis	27	1	3			

Saint Vincent and the Grenadines	21					
Sierra Leone	1	1	14	100	1	100
Singapore	161	7	18			
Slovakia	1					
South Africa	1					
Spain	1					
Sri Lanka	16	1	1			
Sweden	2					
Switzerland	13					
Tanzania, United Republic of	4	1	12			
Thailand	4					
Togo	4	1	4			
Turkey	20	1	1			
Tuvalu	2	1	1			
United Kingdom	19	1	3			
United States	5	1	1			
Vanuatu	23	7	17			
Vietnam	9					
TOTAL	2348	143	528	6.09	9	0.38



Ghana PSCO Inspecting Rusted Exhaust Funnel on Ship

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	732	42	158	5.74	5	0.68
Combination carrier	1					
Container	328	7	20			
Chemical tanker	81	7	28			
Fish factory	1					
Gas carrier	12					
G.cargo/multipurpose	397	22	78	5.54	1	0.25
Heavy Load	2					
High speed pass.craft	3					
MODU and FPSO	2					
Offshore supply	85	16	39			
Oil tanker	346	16	67			
NLS tanker	2					
Passenger Ship	12	3	6			
Refrigerated cargo	158	20	94	12.66	3	1.9
Ro-Ro cargo	91	1	3			
Special purpose ship	7					
Tugboat	17					
Vehicle carrier	33	2	16			
Woodchip carrier	1					
Other special Activities	37	7	19			
TOTAL	2348	143	528	6.09	9	0.38



Ghana PSCO Inspecting Valves on Tanker Deck

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		44	8.33
SOLAS	Structural Conditions	8	1.52
	Emergency Systems	15	2.84
	Radio Communications	26	4.92
	Fire safety	35	6.63
	Alarms	4	0.76
	Cargo Operation including equipment	1	0.19
	Safety of Navigation	38	7.2
	Life saving appliances	20	3.79
	Propulsion and auxiliary machinery	16	3.03
	Dangerous goods	3	0.57
	ISM	8	1.52
	ISPS	3	0.57
MARPOLS	Annex I	16	3.03
	Annex IV	1	0.19
	Annex V	4	0.76
	Annex VI	2	0.38
STCW	Certificate and Documentation - Crew	14	2.65
	Certificates		
Load Lines	Water/Weather tight conditions	16	3.03
ILO	Living and Working Conditions	34	6.44
Other		220	41.67



Abuja MoU attends EU-ACP Programme Support to the Maritime Transport Sector in Africa in Brussels

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	306	26	81	1	0.33
Bureau Securitas	BS	1				
Bureau Veritas	BV	373	24	69	1	0.27
China Classification Society	CCS	101	6	25		
Det Norske Veritas	DNV	167	13	43		
DNV GLAS		132	3	9		
Fideavis S.A		1	1	2		
Germanischer Lloyd	GL	292	10	32		
International Naval						
Surveys Bureau	INSB	16	3	32	1	6.25
Korea Classification Society	KCS	1	1	1		
Korean Register of Shipping	KRS	45	2	16		
Lloyd's Register	LR	294	15	48	1	0.34
Nippon Kaiji Kyokai	NKK	438	19	80	4	0.91
Panama Maritime Documentation Services	PMDS	1				
Phoenix Register of Shipping	PRS	3	2	12		
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	PRS	2	1	3		
Registro Italiano Navale	RINA	101	5	8		
Registro Internacional Naval, S.A		8	1	5		
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	35	7	24		
Rinave Portuguesa		1				
Shipping Register of Ukraine	SRU	1				
Sing-Lloyd		1	1	14	1	100
Vietnam Register of Shipping	VRS	4				
Maritime Lloyd Ltd, Georgia		3				
No class		1				
Other		20	3	24		
TOTAL		2348	143	528	9	0.38

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

Recognized Organization		No. of Inspections	No. of Detentions	No. of RO Related Detentions	General Detention Percentage	RO Related Detention Percentage	Percentage of RO Related Detention
American Bureau of Shipping	ABS	353	1		0.28		
Bureau Veritas	BV	472	1	1	0.21	0.21	100
China Corporation Register of Shipping		1					
China Classification Society	CCS	101					
Det Norske Veritas	DNV	286					
DNV GL AS		286					
Germanischer Lloyd Isthmus Bureau of Shipping, S.A	GL	405					
Intermaritime Certification Services, S.A		4					
International Naval Surveys Bureau	INSB	22	1		4.55		
Indian Register of Shipping		2					
International Register of Shipping	IRS	2					
Korea Classification Society	KCS	1					
Korean Register of Shipping	KRS	46					
Lloyd's Register	LR	471	2	1	0.42	0.21	50
National Cargo Bureau Inc.		2	1		50		
Nippon Kaiji Kyokai	NKK	512	4	2	0.78	0.39	50
Panama Bureau of Shipping	PBS	1					
Panama Maritime Documentation Services	PMDS	1					
Panama Register Corporation	PRC	1					
Panama Shipping Registrar Inc.		1					
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	PRS	2					
Registro Italiano Navale	RINA	121	1		0.83		
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	54					
Turkish Lloyd		2					
Shipping Register of Ukraine	SRU	1					
Vietnam Register of Shipping	VRS	7					
Phoenix Register of Shipping		3					
Global Shipping Bureau	GSR	1					
Sing-Lloyd		1	1		100		
Other		21					

Table 7 - Breakdown of Inspections 2012 - 2015

Tableau 7 - Répartition des Inspections 2012 - 2015

Year	2012	2013	2014	2015
Number of inspections without deficiencies	1966	3039	2737	2205
No. of inspections with deficiencies	108	173	179	143
No. of inspections with deficiencies but without detentions	100	161	165	134
No. of inspections with detentions	8	12	14	9
Number of inspections	2074	3211	2916	2348



Gambia PSCO Checking Chart on the Bridge



Ghana PSCO Inspecting Fire Water Hose Box



Gambia PSCO in Engine Room



Gambia PSCO Checking Documents in the Bridge

Table 8 – Assessment of Target Inspection Rate Achieved In 2014 and 2015**Tableau 8 – Evaluation de la Cible du Taux d'Inspection Atteint en 2014 et 2015**

Member Authorities	No of Inspections 2014	No of ship Calls 2014	% of Inspections 2014	No of Inspections 2015	No of ship Calls 2015	% of Inspections 2015
Ghana	128	4036	3.17	81	3873	2.09
Liberia	135	518	25.68	78	495	15.76
Nigeria	648	9694	6.68	316	9914	3.19
South Africa	184	13873	1.33	274	14682	1.87
Congo DRC	594	637	93.25	226	628	35.99
Congo	300	2675	11.21	181	2688	6.73
Benin	218	2012	10.83	303	1401	21.63
Cote D' Ivoire	118	3717	3.17	152	4141	3.67
Equatorial Guinea	9	1429	0.63	9	1425	0.63
Guinea	75	1070	7.01	84	1132	7.42
Senegal	168	2480	6.77	210	2572	8.16
Togo	24	4951	0.48	173	5962	2.9
Gambia	15	305	4.92	15	315	4.76
Gabon	301	1445	20.83	246	1361	18.07
TOTAL	2916	48842	5.97	2348	50589	4.64

Number of ship calls obtained from LLI

Nombre d'escales obtenues de LLI



Abuja MoU at FAO IUU/Port State Control Measures Workshop in Praia, Cape Verde

CHART 1: Ratio of Total Inspections
Diagramme 1: Ratio d'Inspections Total

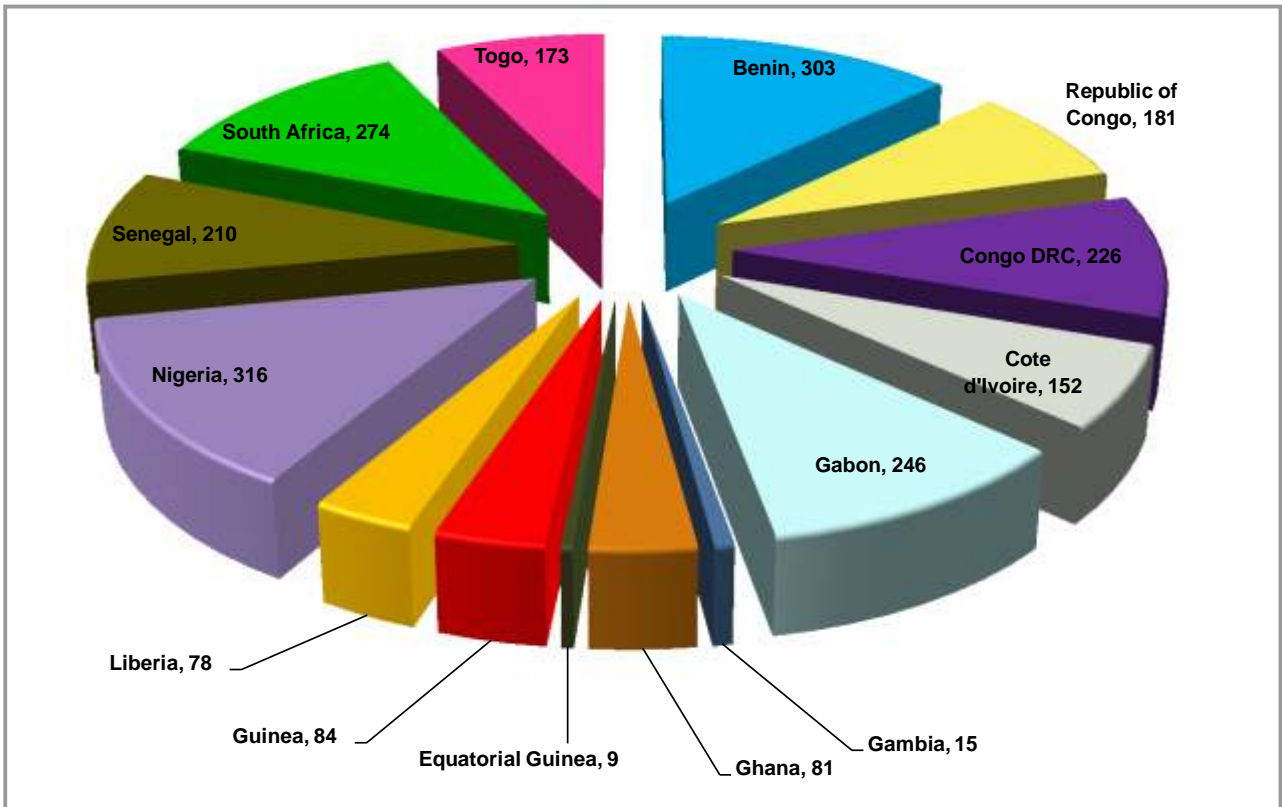


CHART 2: Ratio of Inspections with Deficiencies
Diagramme 2: Ratio d' Inspections avec Défectuosités

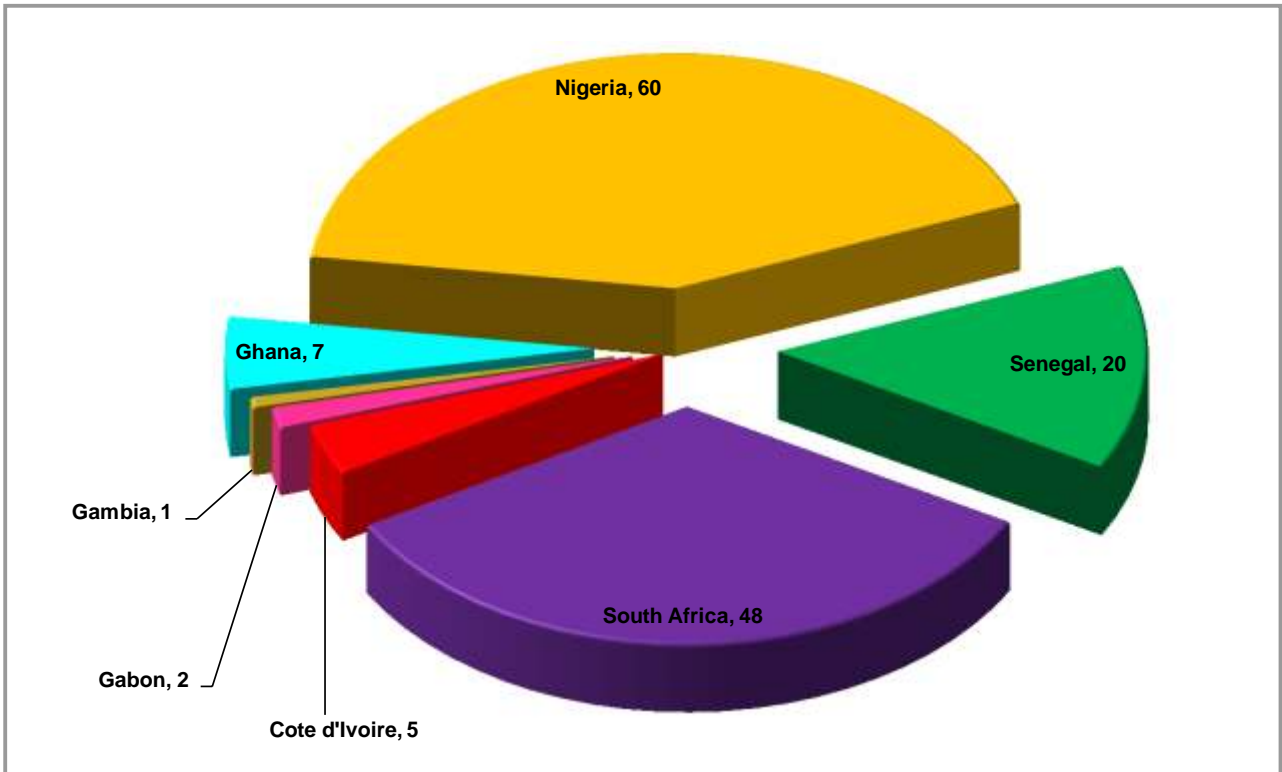


CHART 3: Total Inspections, Deficiencies and Detentions

Diagramme3: Inspections totales, Défectuosités et Immobilisation

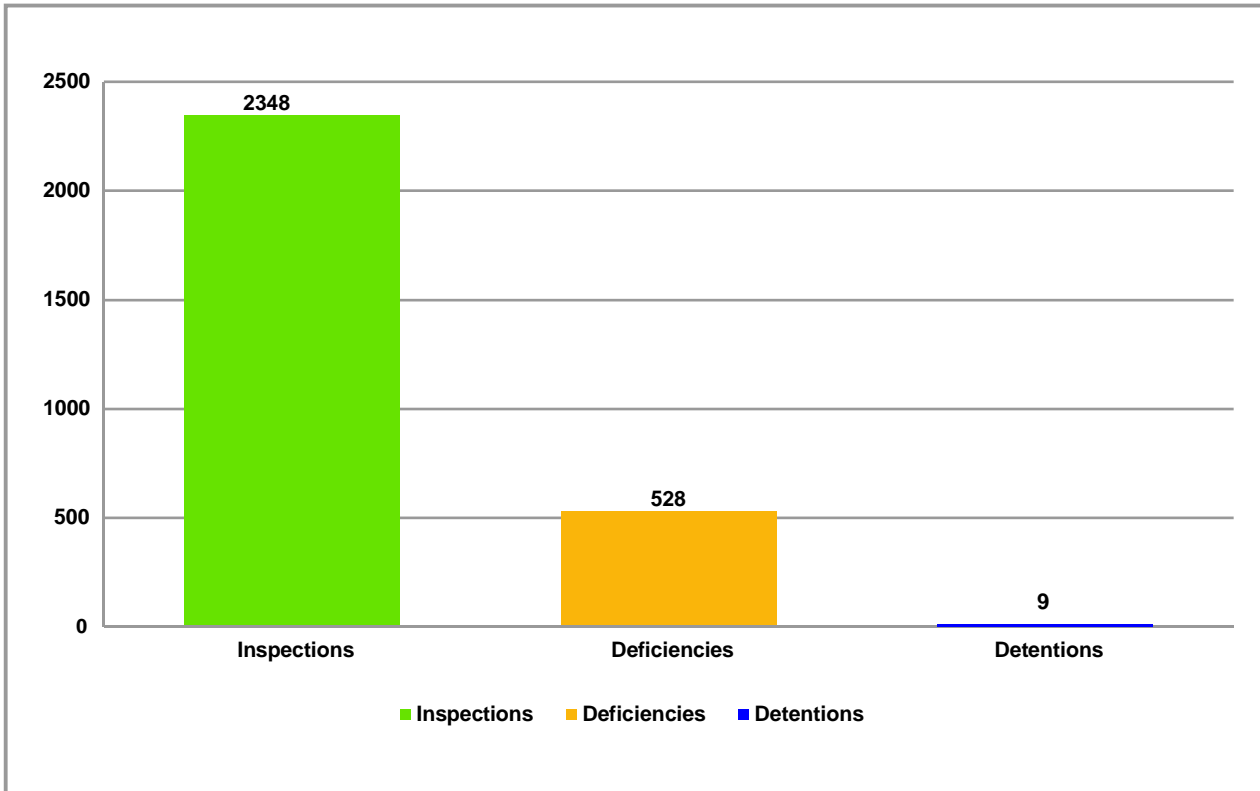


CHART 4: Total Inspections and number of Inspections with deficiencies

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

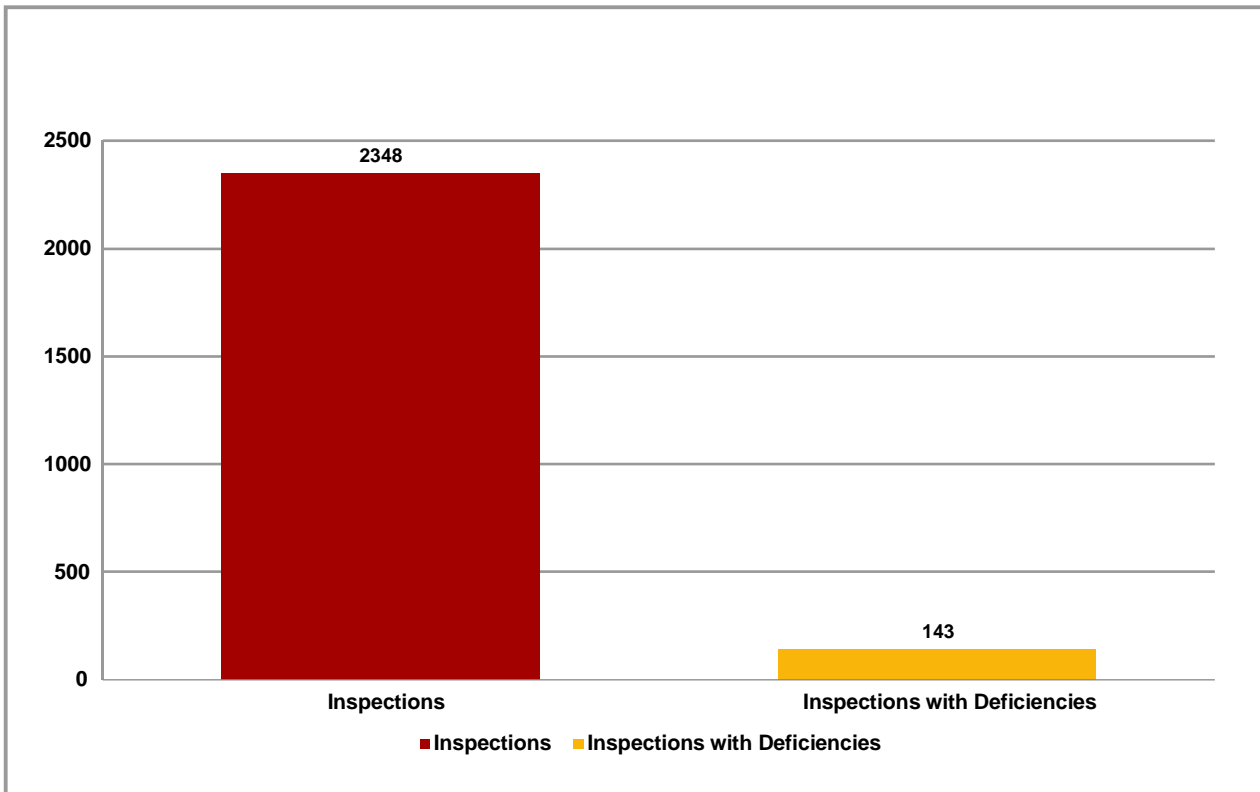


CHART5: Number of Inspections with Detention Percentage

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

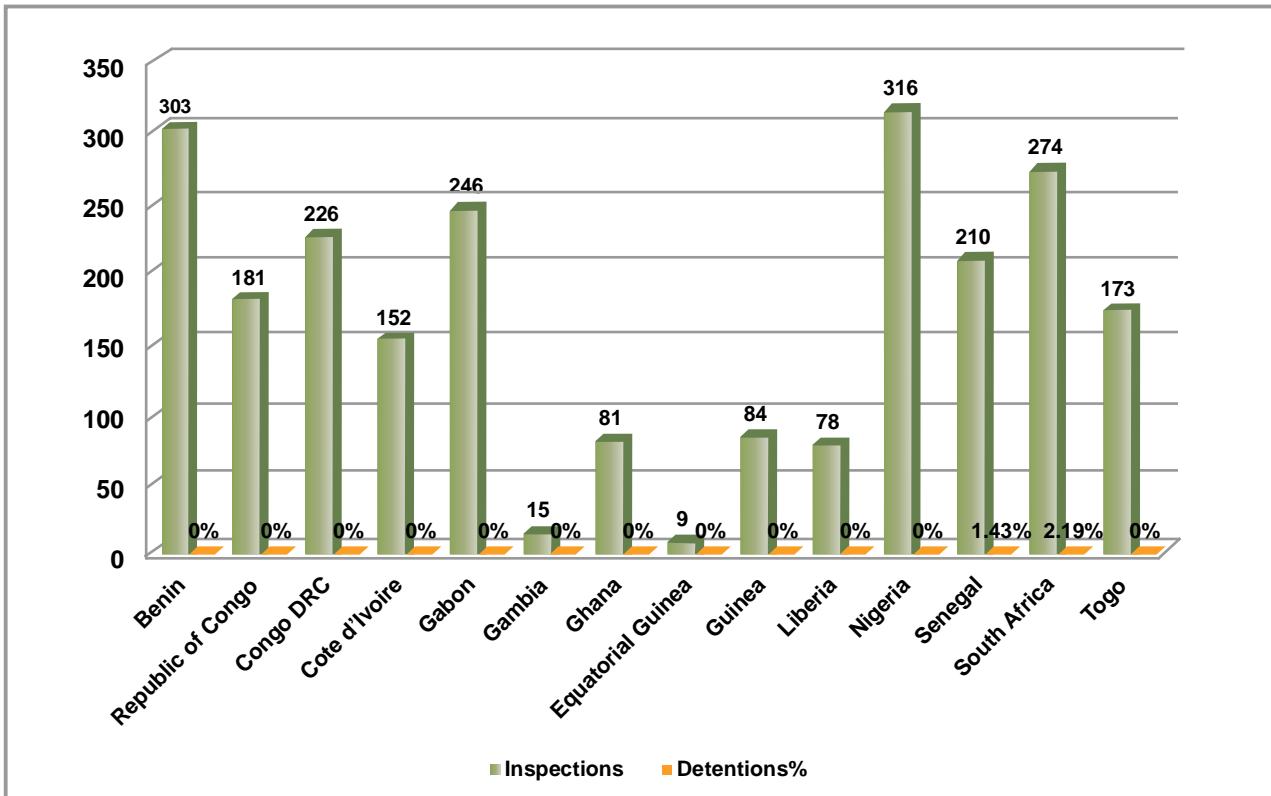


CHART 6:Percentage of Detentions(Detentions as percentage of Total Inspections)

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

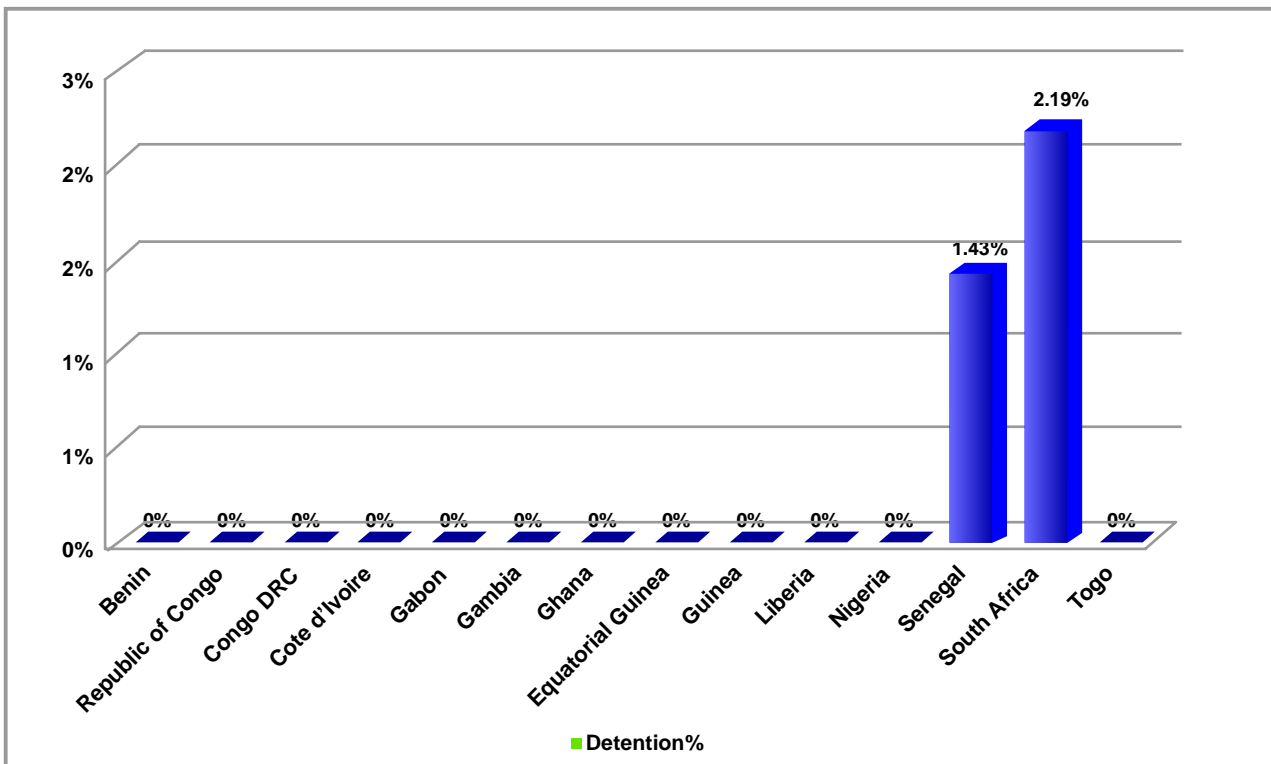


CHART 7: Flag State Performance Showing Inspections, Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies
Diagramme 7: Performance des Etats Pavillons montrant les Inspections, Inspections avec Défectuosités et nombre de Défectuosités

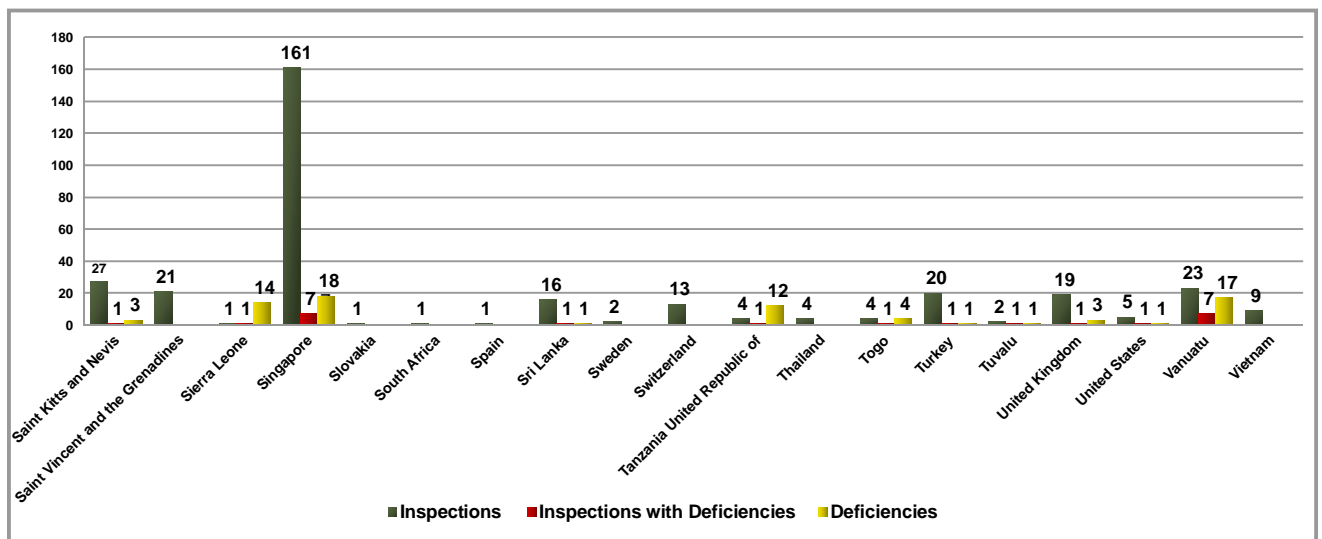
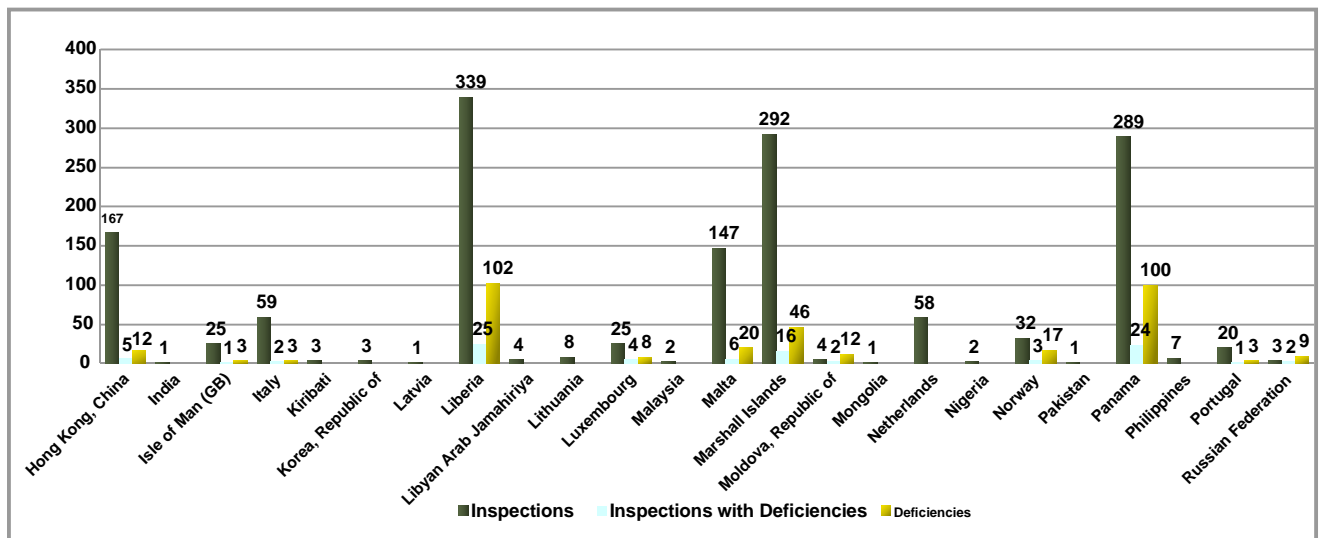
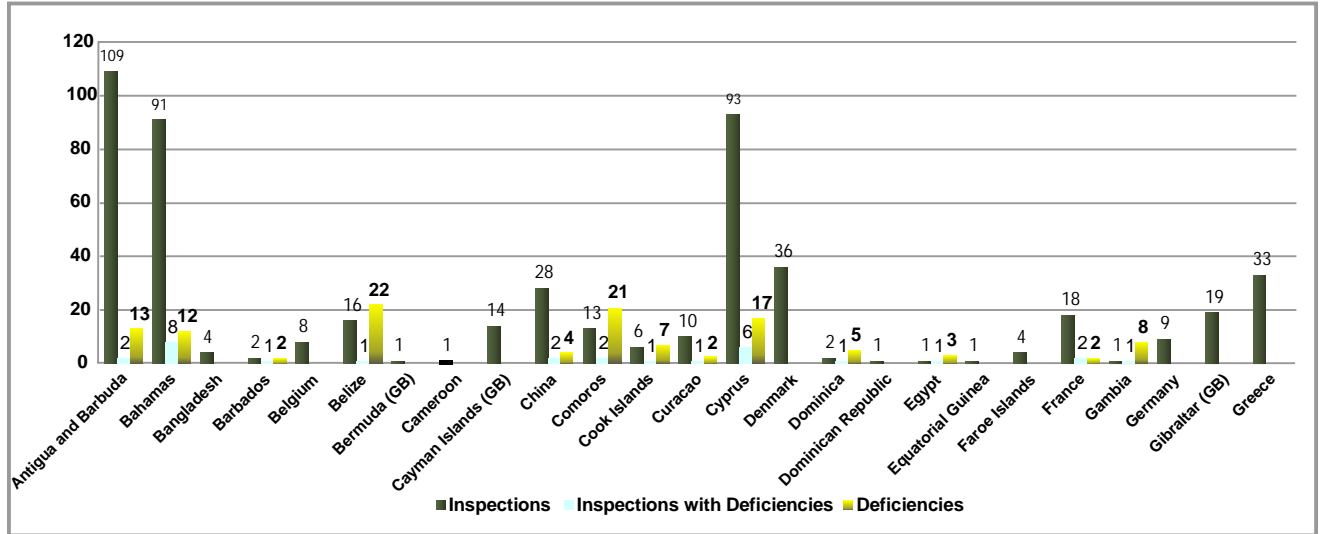


CHART 8: Inspections with Deficiencies by Flag

Diagramme 8: Inspections avec Défectuosités par Pavillon

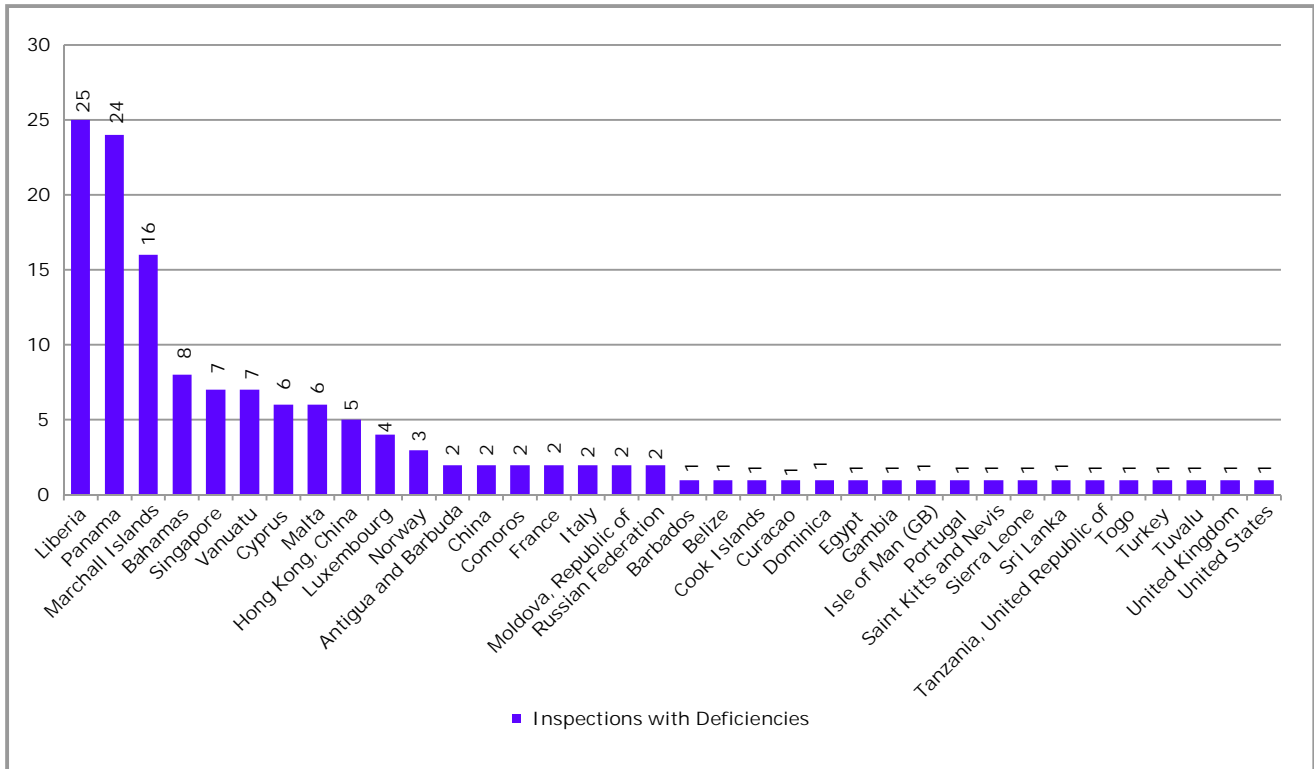


CHART 9: Ratio of Inspections with Deficiencies by Ship Type

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

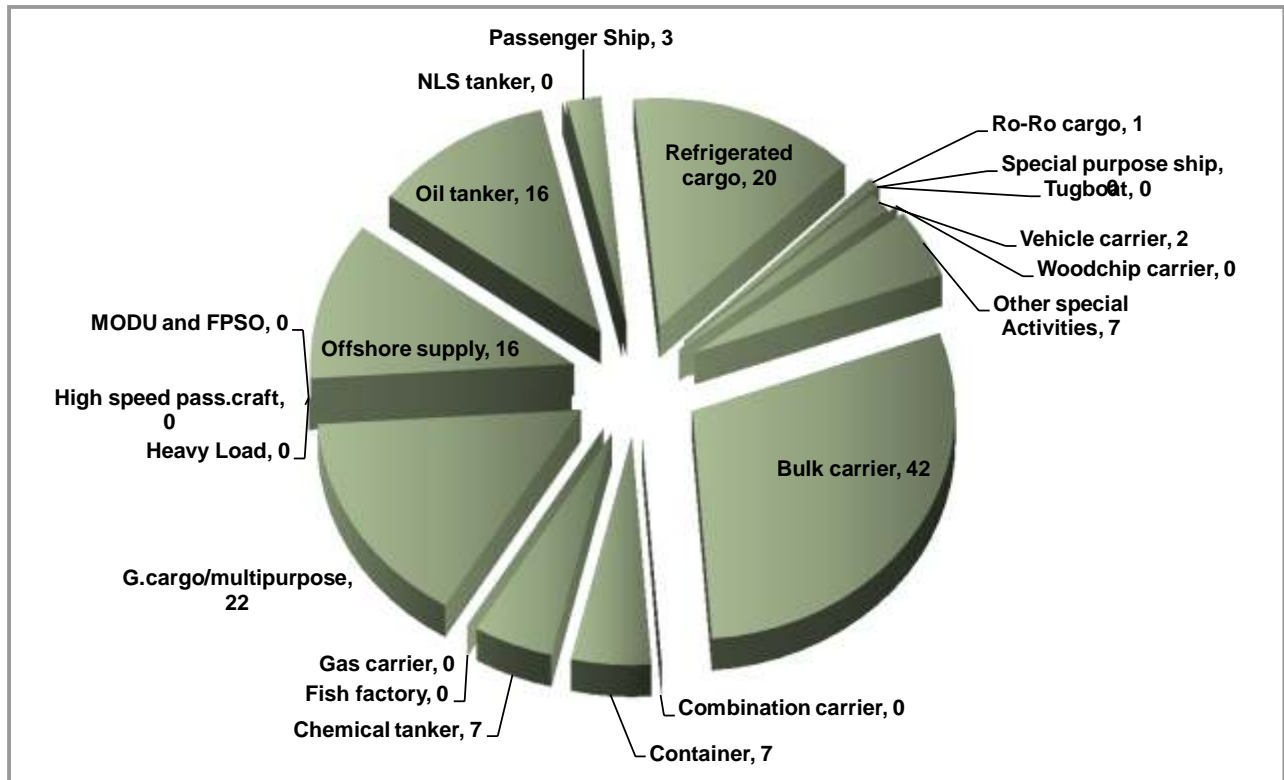


CHART 10: Number of individual Ships with Deficiencies Detected by Vessel Type
Diagramme 10: Nombre de Navires Individuels avec Défectuosités Détectées par type de navire

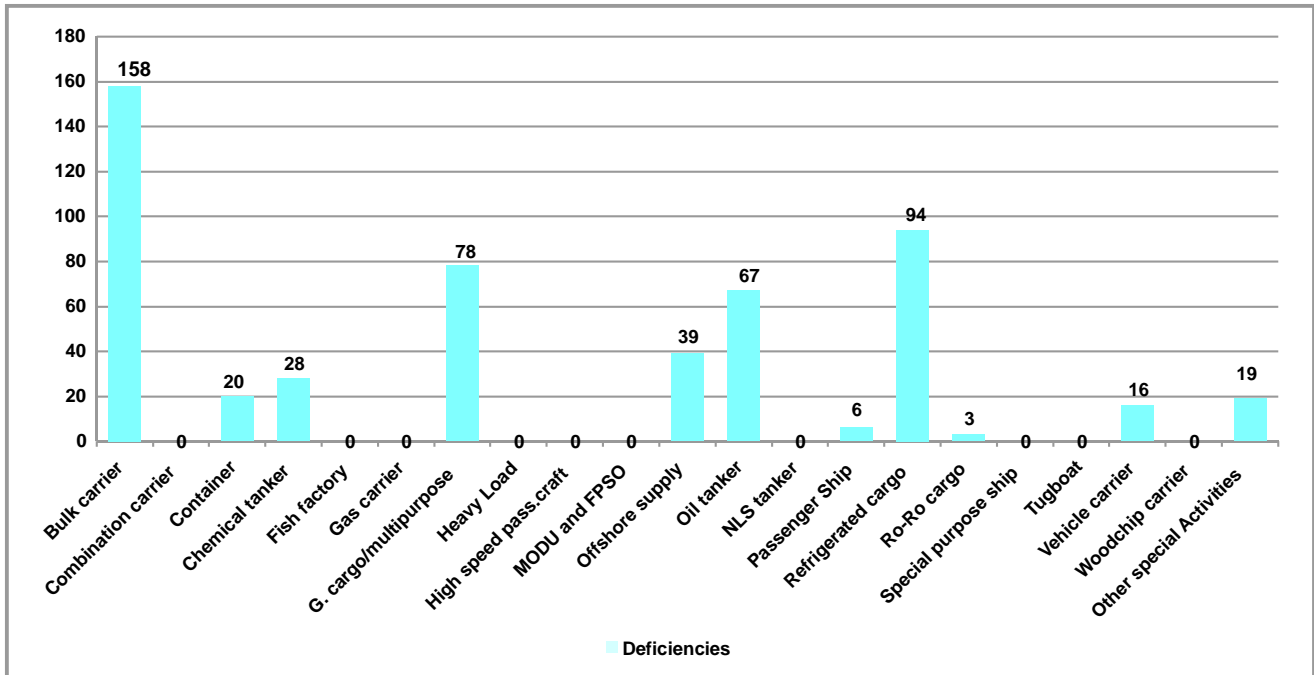


CHART 11: Number of Deficiencies per Inspection
Diagramme 11: Nombre de Défectuosités par Inspection

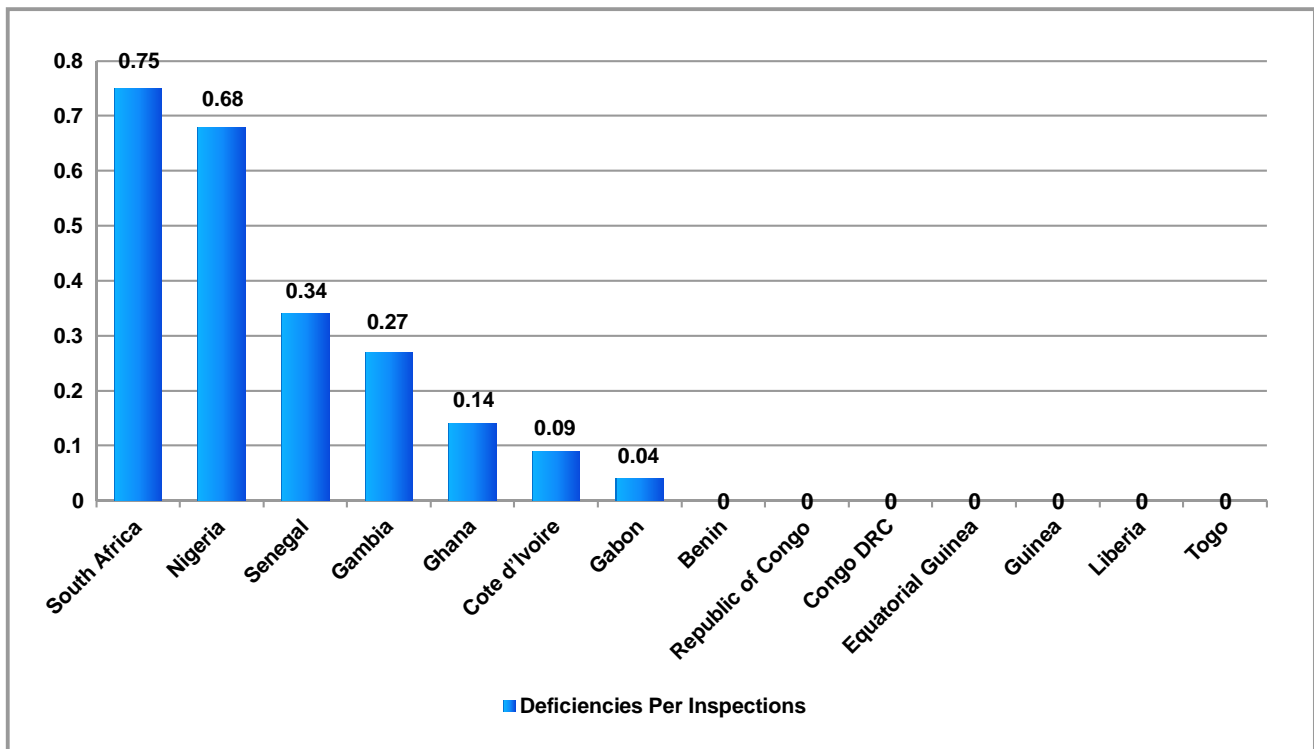


CHART 12: Performance by Ship Type Showing Inspections, Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies
Diagramme 12: Performance par Type de Navire montrant les inspections, Inspections avec Défectuosités et Nombre de Défectuosités

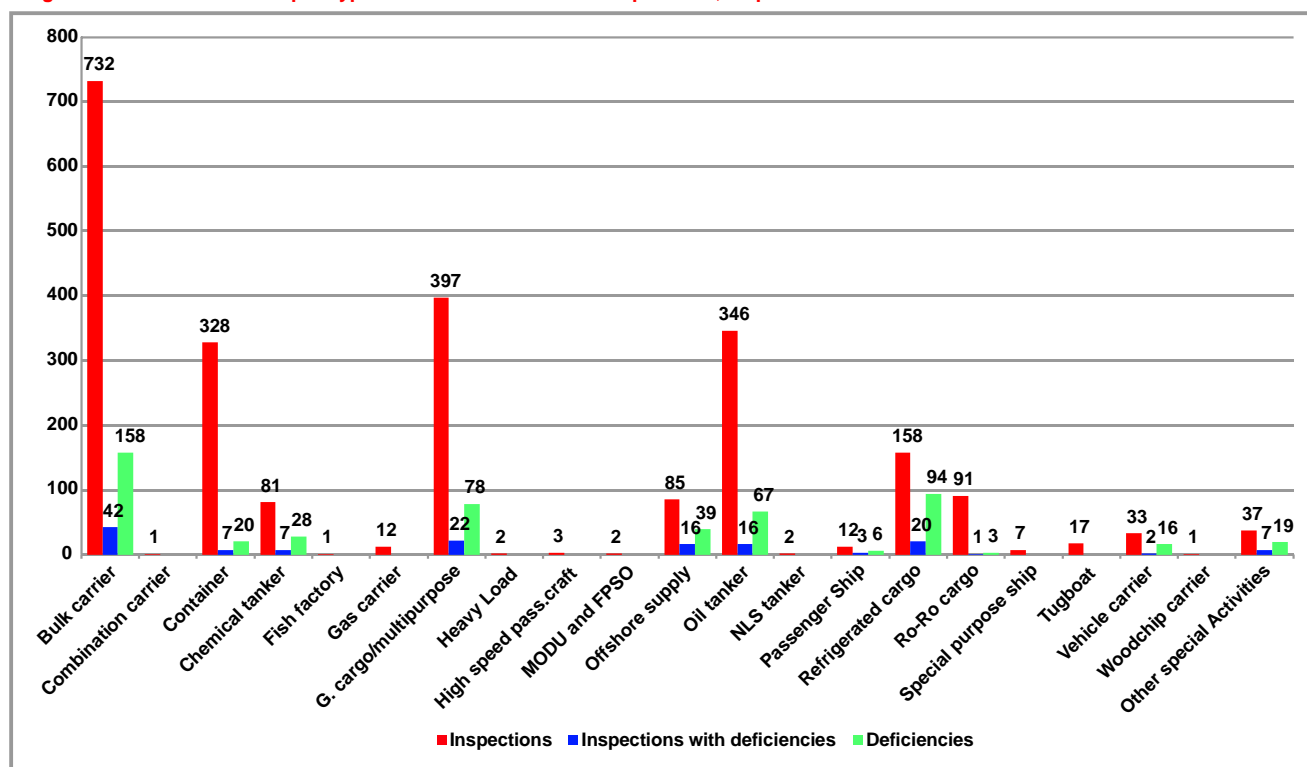


CHART 13: Performance by Ship Type Showing Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies
Diagramme 13: Performance par Navire montrant Inspections avec Defectuosités et Nombre de Défectuosités

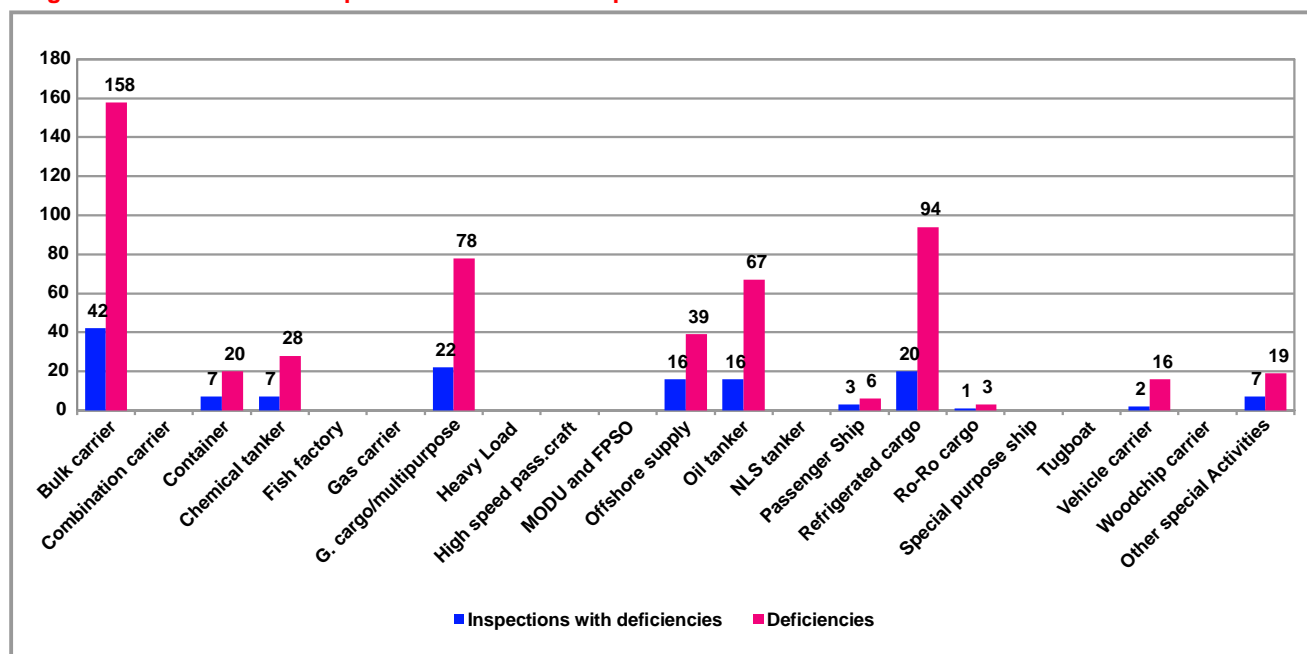


CHART 14: Inspections with Deficiencies and Total Inspections by Classification Society
Diagramme 14: Inspections avec Défectuosités et Inspection Totale par Société de Classification

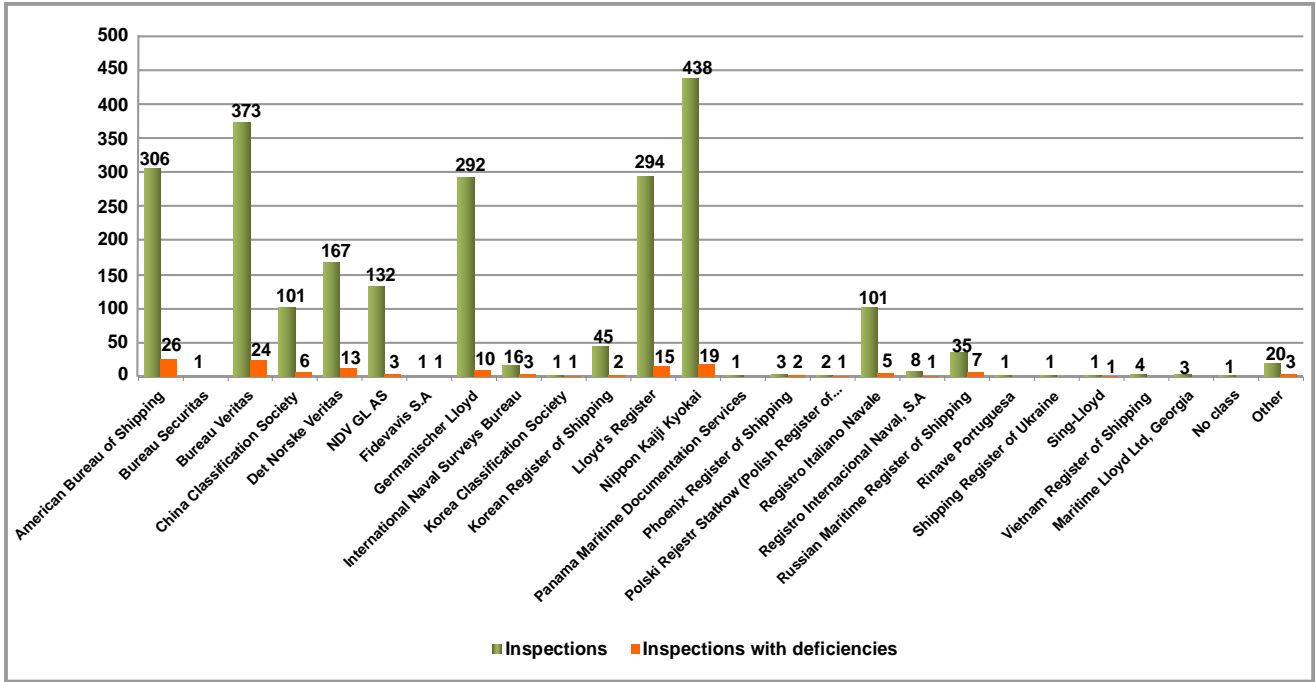


CHART 15: Ratio of Inspections with Deficiencies by Classification Society
Diagramme 15: Ratio des Inspections avec Défectuosités par Classe

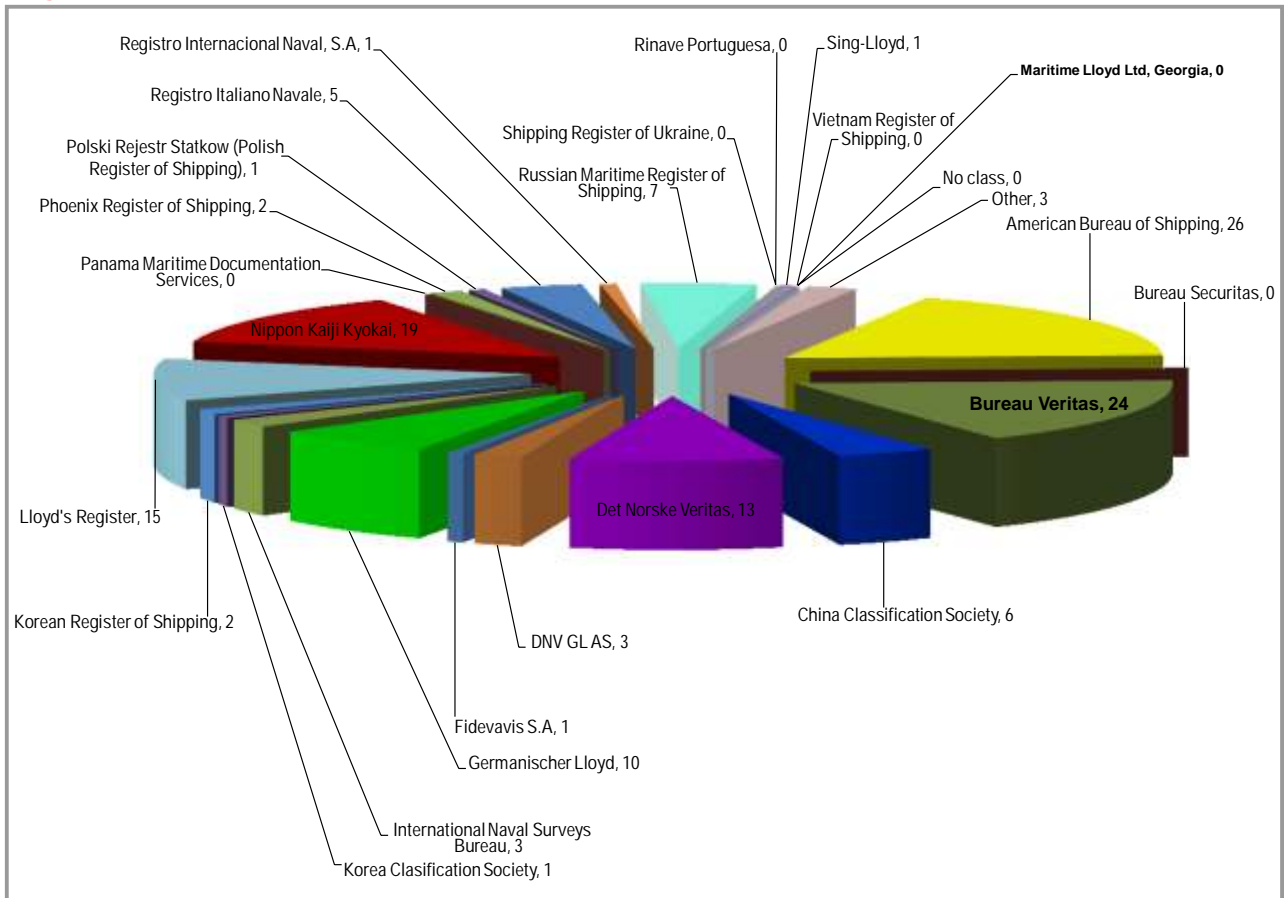


CHART16: Detentions and Inspections with Deficiencies by Classification Society

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

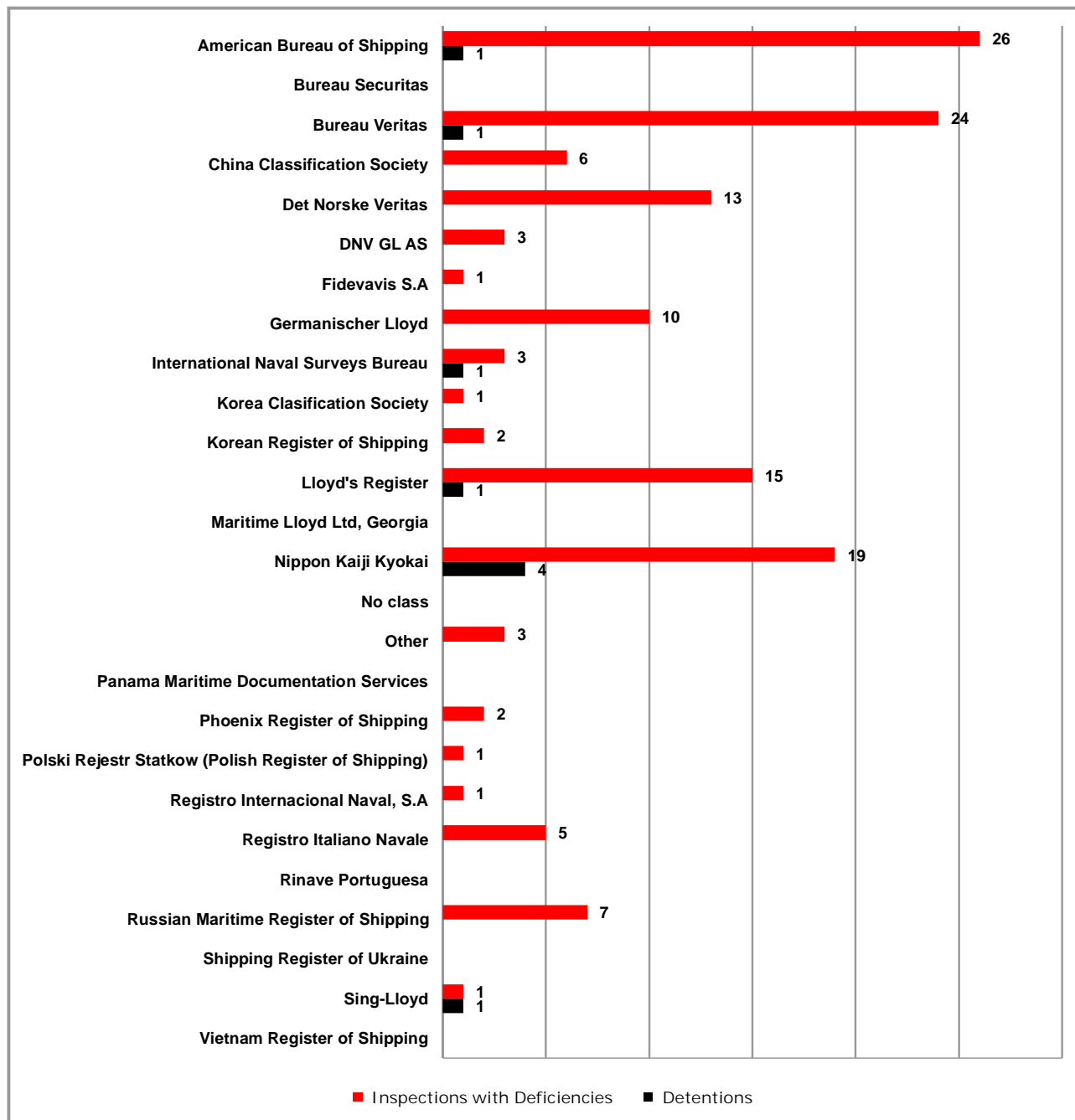


CHART 17: RO Related Detention Percentage

Diagramme 17: RO Relative au Pourcentage d'immobilisation

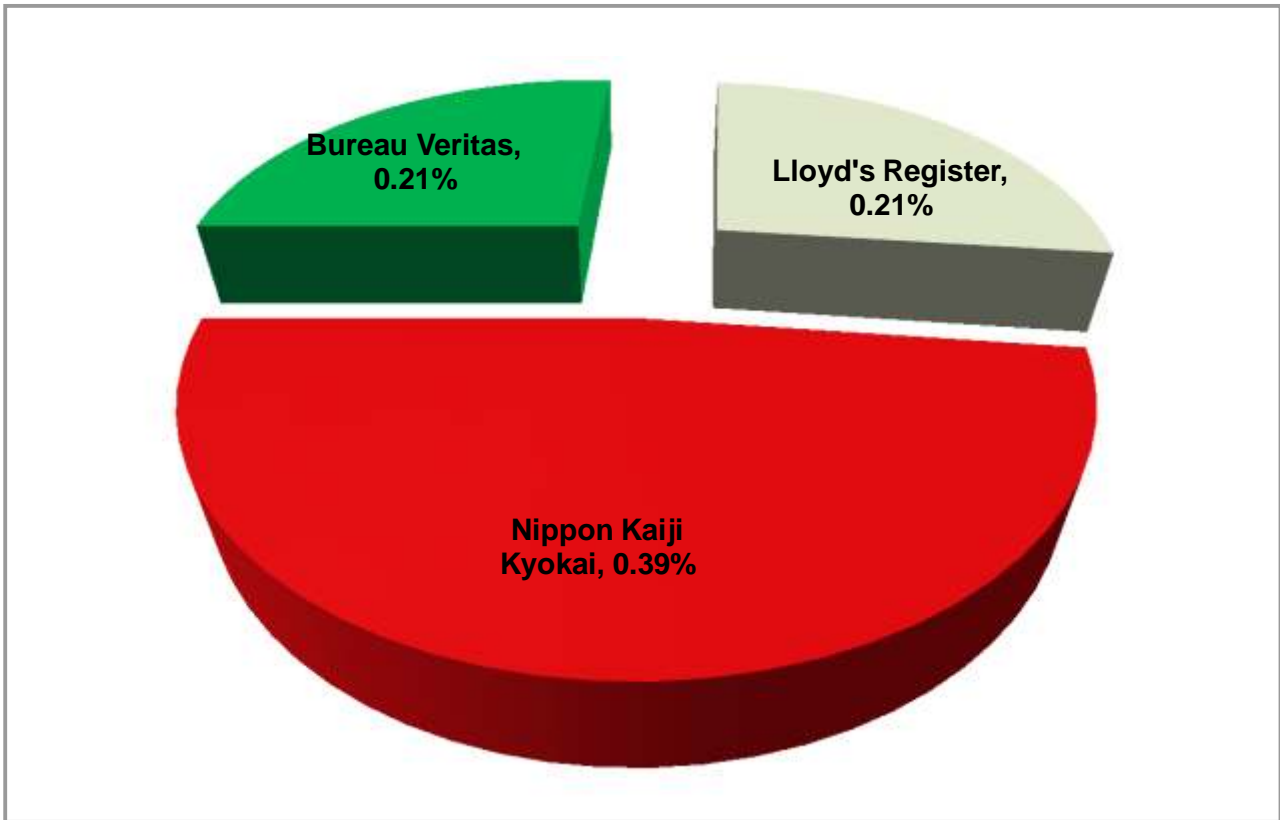


CHART 18: Inspections Compared to Commitments in 2015

DIAGRAMME 18: Inspections Comparées aux Engagements 2015

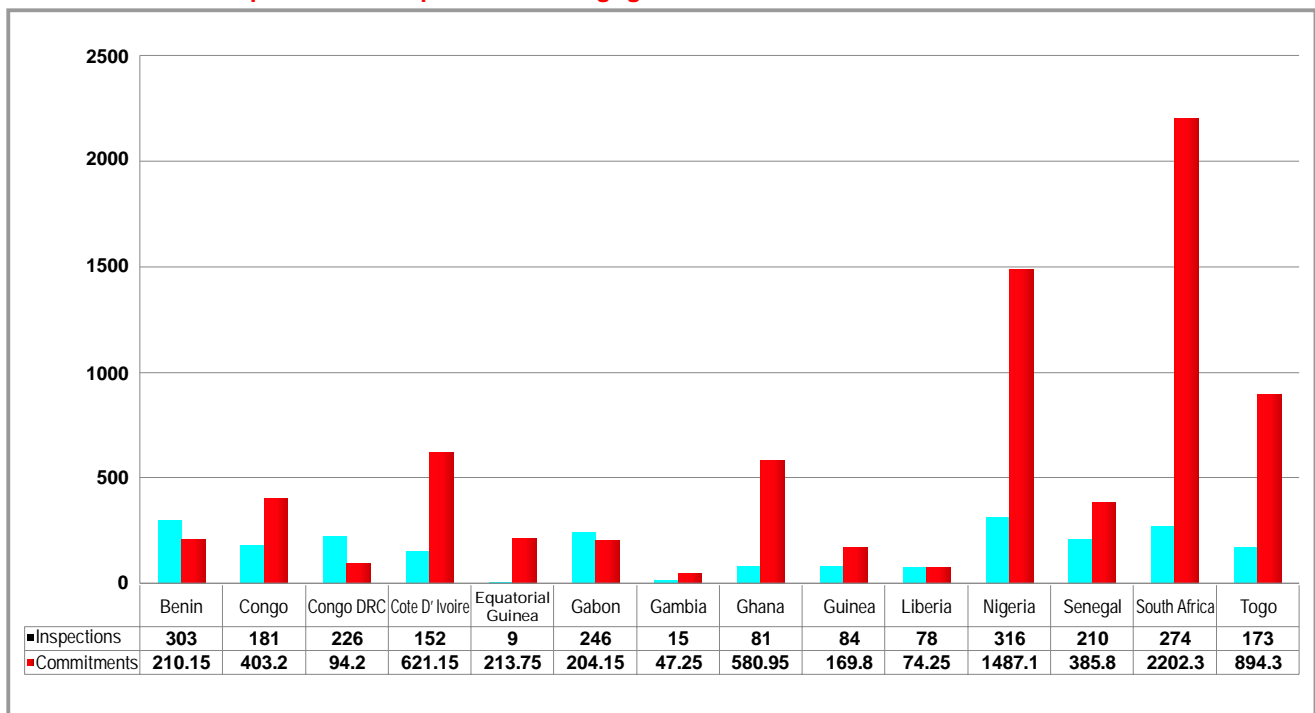
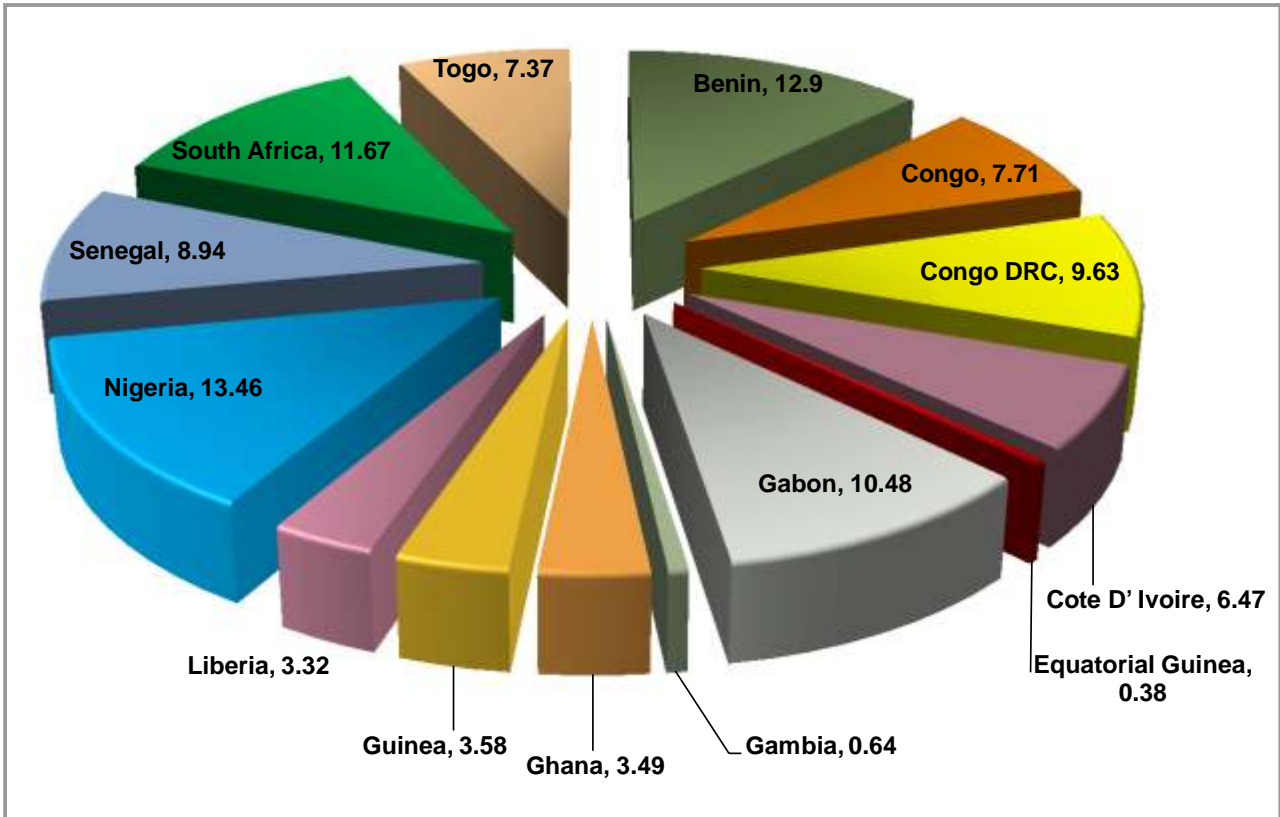


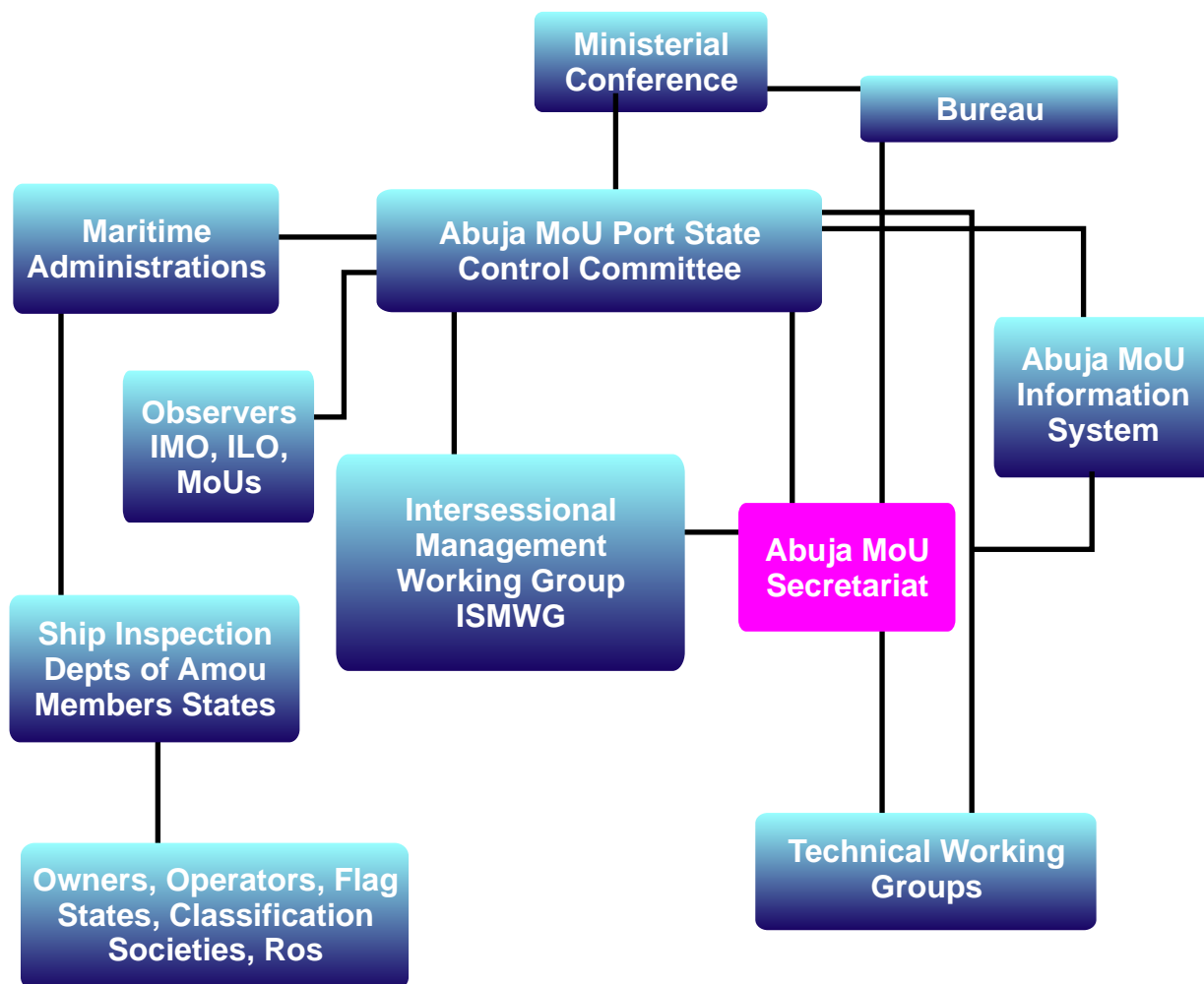
CHART 19: Inspection Efforts of Member States as Percentage of MoU Total

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



Benin PSCOs Checking Expiry Date on Fire Extinguisher.

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 Gula (Mrs)
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)
Assistant Office Manager
Tel: +2341 7369164
Email: victoria.ekang@abujamou.org

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





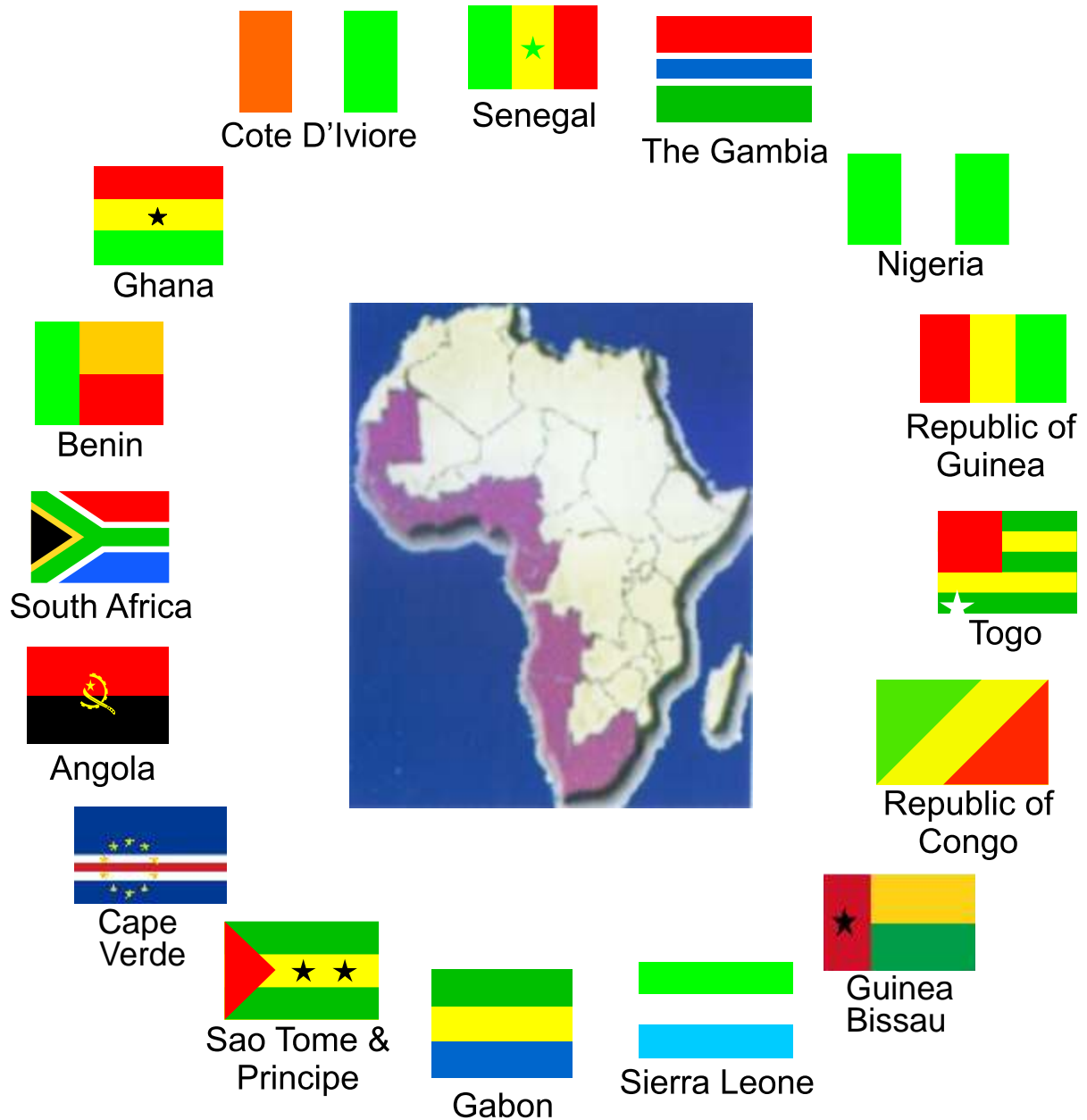
MEMORANDUM D'ENTENTE SUR LE CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DE PORT POUR LA REGION DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE



ABUJA MoU

ANNUEL RAPPORT
2015

Member States of Abuja MoU



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

TABLE DES MATIÈRES

- MOT DE LA SECRETAIRE GENERALE
- STATISTIQUES DES VISITES D'INSPECTION DU CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT DE L'ANNEE 2015
- ADMINISTRATION MARITIME DU BENIN PROFIL DU PAYS

ALLOCUTIONS DE LA SECRÉTAIRE GÉNÉRALE

En 2010, les États membres présents à la 2^{ème} Conférence Ministérielle et à la 7^{ème} Réunion du Comité du CNEP ont élaborés un Plan d'Action pour revitaliser un MoU aboulique. Le Secrétariat sous la conduite d'un nouveaux dirigeant s'était fixé les tâches spécifiques : (i) prendre toutes les mesures nécessaires pour implémenter le Plan d'Action du MoU d'Abuja, reformer le Secrétariat, mettre en œuvre les lignes directrices de la 7^{ème} réunion du Comité pour revitaliser le MoU d'Abuja ; (ii) et faire accroître l'adhésion des Etats membres au MoU etc. Sous la direction avisée du Président du MoU d'Abuja, S.E.M le Ministre Délégué chargé de la Marine Marchande du Congo, et la participation active des administrations des Etats membres, nous étions en mesure de réaliser nos activités en quatre ans. Le nombre des États membres a augmenté de 16 (seize) membres a part entière et actifs. Les inspections régulières de contrôle des navires et les rapports sont effectués par 14 administrations membres. Le MoU d'Abuja est devenu un MoU performant en dépit du manque de support financier de certains États membres.

La performance des États membres du MoU d'Abuja pour l'année sous revue montre une grande compréhension et notre engagement à améliorer le niveau de sécurité dans la navigation maritime, l'environnement marin et la sécurité des officiers à bord des navires et l'équipage. Dans l'année en exercice, plusieurs administration ont entamés le nouveau régime d'inspection par le OCNEP du MoU d'Abuja. Le Système d'Information du MoU d'Abuja (AMIS) accueilli par le Centre d'Information CNEP/FSC de la Fédération Russe à Moscou, a été amélioré avec succès pour faciliter la mise en œuvre du nouveau régime d'inspection à travers le système de ciblage automatisé.

En 2013, nous avons introduit le profil des



MFON EKONG USORO (Mrs)
Secrétaire Générale

administrations performantes dans notre rapport annuel. Cette année, le profil de l'Administration Maritime de la République du Benin est inséré dans ce rapport annuel. Le Benin, la République Démocratique du Congo, le Gabon, et le Liberia ont pu atteindre un pourcentage de 15% des inspections des navires en escales dans leurs Ports respectifs.

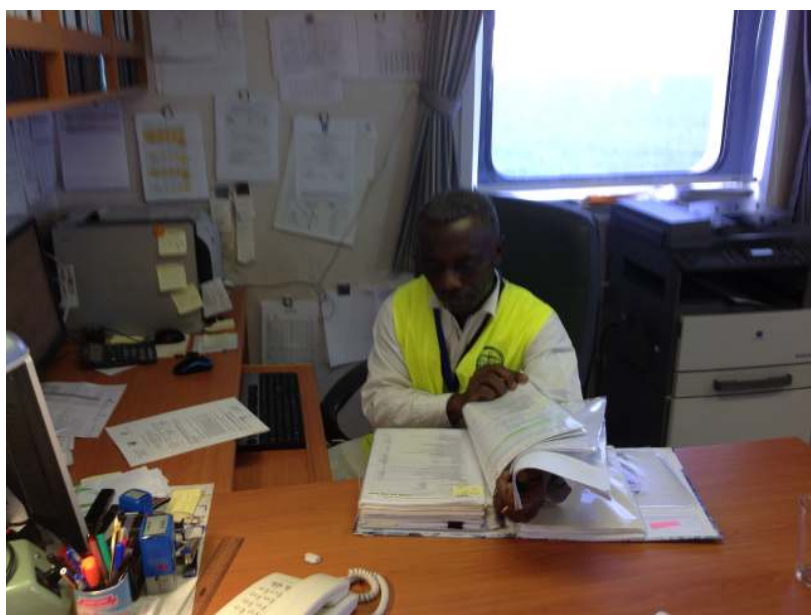
Il a été enregistré un accroissement réel de 39% en nombre d'inspections comparativement au bilan de 2014. L'Administration Maritime du Benin a bénéficiée du programme de Formation Nationale des OCNEPs sur le Manuel des inspecteurs et AMIS.

Étant donné le degré d'harmonisation des activités du contrôle des navires dans la région, les administrations des Etats membres devraient participer aux Campagnes d'Inspections Renforcées, qui a prouvé être un instrument effectif pour l'éradication des navires sous-normes dans d'autres MOU régionaux. Alors que nous nous joignons aux autres MoUs dans cette campagne, l'année 2016 verra la première CIC dans notre région.

MFON EKONG USORO (Mme)
Secrétaire Générale

LES STATISTIQUES DES VISITES D'INSPECTIONS DU CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT DE L'ANNEE 2015

Ce rapport présente le résultat des visites d'inspections de Contrôle des Navires par l'Etat du Port effectuées par 14 Etats membres dans la région du MoU d'Abuja à savoir : le Bénin; la République du Congo, la République Démocratique du Congo, la Côte d'Ivoire, la Guinée équatoriale, le Gabon, la Gambie, le Ghana, la Guinée, le Libéria, le Nigéria, le Sénégal, l'Afrique du Sud et le Togo. Les résultats des statistiques d'inspections (CNEP) de ce rapport ont été entièrement générés à partir de la base de données du Centre du Système d'Information du MoU d'Abuja (AMIS). Au cours de l'année en exercice, 2.348 navires ont été visités par quatorze (14) Etats membres malgré les défis rencontrés dans la région à la suite de l'épidémie de fièvre du Virus Ebola. Au cours de l'année, Neuf (9) navires ont été consignés pour déficiences donnant ainsi un taux en baisse de 35,71% de détention par rapport à celui de 2014 qui était de quatorze (14%). Le pourcentage de détention par inspection de 0,38% en 2015 montre une baisse de 0,1%, ce qui est inférieur à celui de 2014 qui était de 0,48%. Sur 4,5 inspections, il n'y a qu'une déficiences ; une petite réduction par rapport en 2014 qui était de 4,8. La région a enregistré une baisse de 19,5% des inspections de 2.916 en 2014 d'où 14 administrations ont soumis des rapports, à 2.348 inspections en 2015 avec le même nombre d'Administration.



Les OCNEPs du Ghana inspectant les Certificats et Documents des Navires

En 2015, un total de 528 déficiences a été enregistré et le nombre total d'inspections présentant des déficiences était de 143, une réduction respectivement de 609 à 179 mais le pourcentage du nombre des déficiences par inspection est resté identique à celui de 2014. Il a été enregistré en 2015, une importante déficiences sur les documents et les certificats d'équipages/navires qui s'élevait 58 (11%) des 528, la Sécurité de la Navigation a 38 (7,2%), 35 (6,6%) pour les mesures de lutte contre Incendie, 26 (4,9%) au niveau des Equipements Radio suivie par les équipements de sauvetage de 20 (3,8%). Il convient de noter qu'une sur neuf déficiences enregistrée était due aux faux documents et Certificats des navires. La sécurité de navigation qui constitue 7% de l'ensemble des déficiences enregistrées est la grande déficiences enregistrée sous la Convention SOLAS, suivie directement par les mesures de lutte contre incendie.

Vingt-un (21) différents types de navires ont été inspectés en 2015. Les vraquiers viennent en première position avec 31% de différents navires inspectés, ensuite les navires conventionnels/polyvalent avec 17%, les pétroliers 15% tandis que les porte-conteneurs sont de 14%. Au total 328 inspections ont été réalisées sur les quatre dit navires et représentent les quatre premiers types de navires les plus inspectés.

Cent quarante - trois (143) inspections effectuées ont générées 528 déficiences. Ces déficiences comprennent: certificats de navires/d'équipage -11%, la convention de SOLAS -34%, la Convention MARPOL – 4,5%, la Convention STCW - 2,7 %; la Convention Internationale sur les lignes de charge - 3 %; l'OIT - 6,4 %. De tous les instruments pertinents couverts par les CNEP du MoU d'Abuja, SOLAS se classe toujours en tête avec 34% de toutes les déficiences enregistrées. Le nombre de d'immobilisation a diminué de 9 contre 14 en 2014. 56% des immobilisations ont été enregistrées du côté des Vraquiers, les Cargos Réfrigérés 33.3% et les Cargos Polyvalents/fret General 11%.

Au total, le pourcentage de rendement des inspections par les Etats membres au cours de l'année 2015 est de 4,6%, ce qui est très inférieur à l'objectif fixé qui est de 15% pour la région et plus moins que l'année précédente de 6,0%. Seul quatre Etats membres dont le Benin, la République Démocratique du Congo, le Gabon et le Liberia ont été en mesure de réaliser les inspections de 15% des escales des navires dans leurs ports respectifs en 2015 comparativement à trois pays en 2014 ; montrant ainsi un léger progrès des Etats membres à atteindre le taux d'inspection ciblé. Des six Etats membres (le Benin, la Côte d'Ivoire, la Guinée, le Sénégal, l'Afrique du Sud et le Togo) qui ont enregistré

une augmentation numérique en inspections de CNEP en 2015, donnant ainsi une augmentation de 50% par rapport à 2014, seul le Benin s'est démarqué en dépit de la baisse des escales des navires de 2.012 à 1.401 (30% de réduction), les inspections ont augmentées de 39%, de 218 à 303.

2015 est une année au cours de laquelle plus de cinquante pour cent (50%) des Administrations Maritimes (8) qui ont effectuées des Inspections de CNEP et ont envoyées les résultats des contrôles directement dans la base de donnée du MoU d'Abuja. Les six autres restantes continuent de scanner et les envoient par email, ou font des photocopies qu'ils envoient au Secrétariat par courrier afin que le personnel les saisisent dans la base de donnée. Les Etats membres qui font entrer les rapports d'inspections directement sont : le Benin, la Cote d'Ivoire, la Gambie, le Liberia, le Nigeria et le Sénégal. Le Secrétariat encourage les autres Administrations des Etats membres à faire autant.

J'ai espoir que les huit jours de formation régionale des OCNEP tenues au cours du premier trimestre 2016, vont ranimer le progrès contant des performances observées depuis 2010.



Inspection de CNEP sur le pont d'un Navire-citerne

ADMINISTRATION MARITIME DU BENIN PROFIL DU PAYS

La République du Bénin a une superficie de 114.763 km² et est située en Afrique de l'Ouest, dans le Golfe de Guinée. Elle s'ouvre sur l'Océan Atlantique par un littoral de 125 km délimitée à l'ouest par sa frontière avec le Togo, à l'est par sa frontière avec le Nigéria. Le littoral béninois est plus ou moins linéaire et interrompu en deux endroits à savoir: la bouche du Roy et l'embouchure du chenal de Cotonou.



OCNEPs du Benin Devant la Facade du Bureau

Le Bénin ne dispose d'aucune flotte de navires de commerce. Un seul navire sous pavillon béninois était en service dans les années 1980 mais a été vendu.

Une flottille de pêche artisanale importante dans la bande des 5 milles, zone réservée à la pêche artisanale y démontre le dynamisme de l'activité commerciale.

UN PORT DE COMMERCE TRES ACTIF

La capitale économique du Bénin, Cotonou, est située sur le cordon littoral entre le Lac Nokoué et l'Océan Atlantique.

Le port de Cotonou, seul port de commerce du Bénin, a enregistré 2033 escales de navires en 2014, un trafic en progression de 31,31% par rapport à l'année précédente. Il dessert des pays sans littoral,

tels que le Niger et le Burkina Faso. Il est le premier port de transit de la République du Niger. Les ports de Lagos (NIGERIA) et de Lomé (TOGO) sont respectivement à 115 km et 135 km. Les types de navires reçus au port de Cotonou sont principalement des porte-conteneurs (50% des navires), des navires rouliers (23%), les tankers (11%) et les cargos de divers (6%).

Une part importante de ces navires effectue des lignes régulières avec l'Europe ou l'Amérique.

Le manque de place à quai oblige souvent les navires à devoir attendre au mouillage.

ORGANISATION ET MOYENS DE L'ADMINISTRATION

La Direction de la Marine Marchande (DMM) est chargée de l'ensemble des attributions habituelles relatives à la certification de sécurité des navires, de la délivrance des brevets, du contrôle des navires par l'Etat du port, de l'organisation des services attendus de l'Etat côtier. La DMM est créée par décret n° 172/PR/MTPTPT/ du 18 juin 1968. Elle est organisée à cet effet en 4 services par l'arrêté actualisé n° 067/MEMIP/DC/SGM/DMM/SA du 09 décembre 2015. Ses effectifs ayant été décimés en quantité par les restrictions budgétaires et en qualité par plusieurs départs à la retraite, elle n'est pas aujourd'hui en mesure de faire face facilement à ses missions décrites par le même arrêté.

La pénurie la plus criante est le manque d'inspecteurs qualifiés selon les exigences de l'OMI.

Toutefois, pour le contrôle des navires par l'Etat du port ils se font appuyés au besoin de professionnels avertis, dans un cadre de partenariat.

RATIFICATION DES CONVENTIONS

Le Bénin a ratifié toutes les conventions de base de l'OMI: SOLAS et LL66, sans toutefois avoir ratifié leur protocole de 1988; COLREG, MARPOL, STCW, Tonnage 69. Il est de plus l'un des pays qui ont ratifié la convention MLC 2006 avant même son entrée en vigueur.

DEFIS

Afin d'éradiquer les défis rencontrés par les Officiers en charge de Contrôle des Navires par l'Etat du Port, les exigences suivantes s'avèrent inévitables.

Une équipe de 4 inspecteurs qualifiés couvrirait convenablement les besoins du pays. L'objectif

de constituer cette équipe, en mettant à niveau les inspecteurs existants, et de la pérenniser, doit être considéré comme un objectif majeur.

Les visites effectuées au titre de l'Etat du pavillon dont les trois remorqueurs, une cinquantaine de navires de plaisance dont la plupart sont des jet-skis, les pirogues qui ne seront pas à moyen terme l'objet de visites de sécurité proprement dites.

Les contrôles effectués sur quelques navires de pêche nigériens licenciés au Bénin ne sont pas de nature à nourrir l'expérience requise pour obtenir le professionnalisme qu'on attend des contrôleurs de l'Etat du port.



OCNEPs du Bénin vérifiant la date d'expiration de l'extincteur

**POUR LES STATISTIQUES ET LES TABLEAUX,
REFEREZ-VOUS AUX PAGES 8 A 27
DE LA VERSION ANGLAISE**