



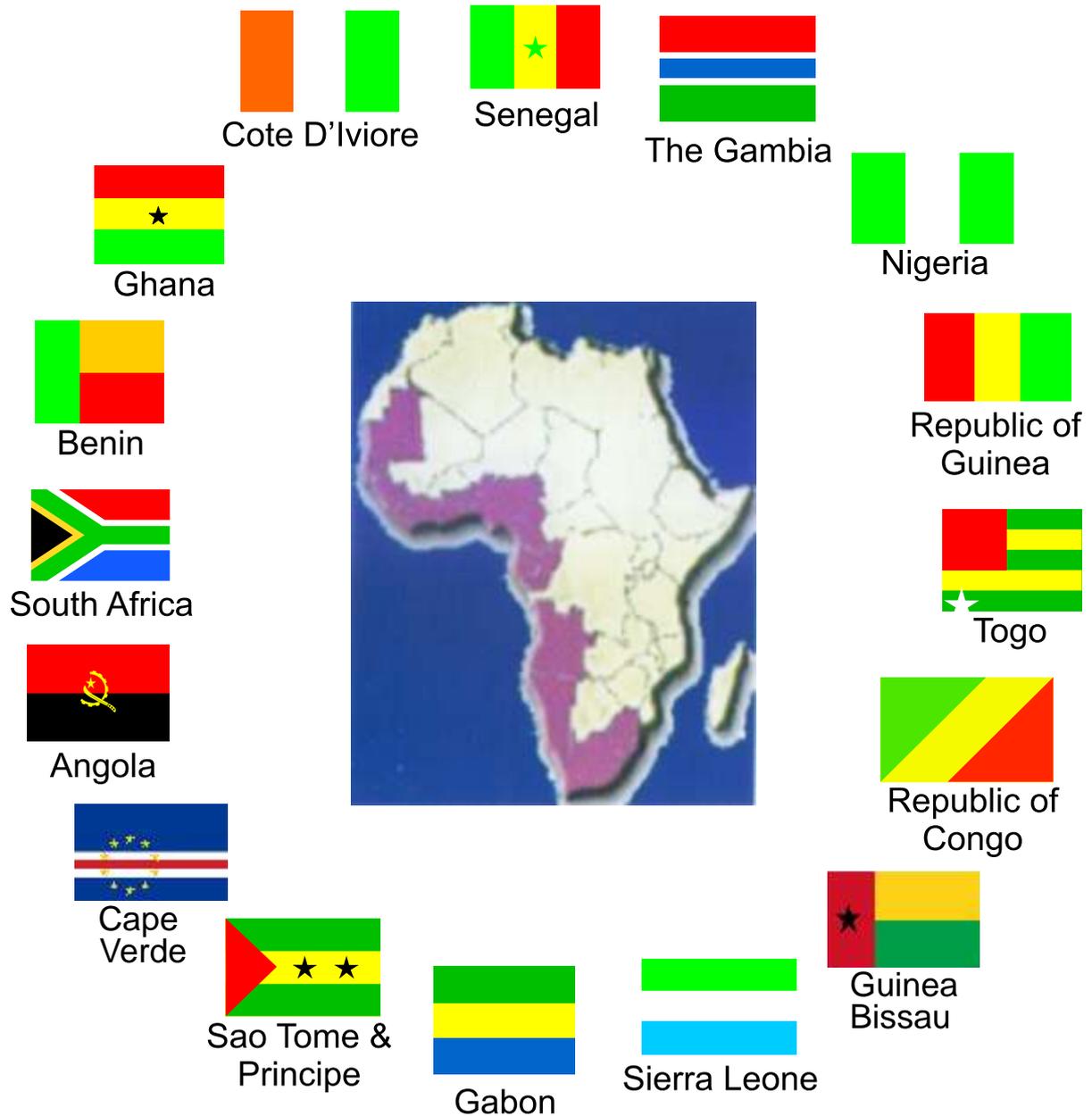
MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL FOR WEST AND CENTRAL AFRICAN REGION



ABUJA MoU

ANNUAL REPORT
2016

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 2016
- MARITIME ADMINISTRATION OF SENEGAL - PROFILE
- STRUCTURE OF ABUJA MoU

STATEMENT OF THE SECRETARY GENERAL

2016 marked the beginning of the second phase of the consolidation of progress achieved in line with the Plan of Action for Abuja MoU. His Excellency, Gilbert MOKOKI, Honourable Minister of Transport Aviation and Merchant Marine of the Republic of Congo replaced his predecessor as the Chairman of Abuja MoU in September 2016. Rt Hon Rotimi Amaechi CON, the Minister of Transportation of the Federal Republic of Nigeria became the Vice-Chairman of Abuja MoU.

At the regional level, the anticipated improvement on percentage of vessels inspected was not realized. Member's commitment is to inspect at least 15% of ships calling at their port(s). Only Republic of Benin and the Democratic Republic of Congo met and even surpassed the target. Chart 18 in this report indicates that Republic of Benin attained 26.73% and the Democratic Republic of Congo 19.32%.

Overall, statistics from 2013 to 2016 show an increase in the number of detentions and deficiencies per inspection. This demonstrates the increased confidence of port State inspectors arising from the trainings offered by the IMO and other regional MoUs. The numbers of SOLAS related deficiencies witnessed a spike in 2016, an indication that a stronger signal needs to be sent to operators of substandard ships through more stringent inspections and action taken measures.

18 member States of Abuja MoU were beneficiaries of the EU/ACP support to the Maritime Transport Sector in Africa Project 2014 - 2016. The objectives of the Project included: harmonization of maritime safety regulations at the regional and national level; improvement of maritime safety through technical assistance and training provided at regional and national level; upgrading maritime data in ports and regional exchange of data; increasing port efficiency at cargo handling terminals; and achievement of Africa's economic growth, connectivity and the promotion of regional integration. The Project was divided into two components: 1) Improving Flag State Implementation (FSI) and Port State Control (PSC); and 2) Improving Maritime Safety and Efficiency in Ports and Coastal Waters. IMO managed the component relating to FSI



MFON EKONG USORO (Mrs)
Secretary General

and PSC while Abuja MoU Secretariat served as a member of the Project Steering Committee.

Member Administrations have indicated interest in the Concentrated Inspection Campaign (CIC). Abuja MoU port State control officers will for the first time participated in the CIC. In 2017, Abuja MoU will join Paris MoU, Vina del Mar Agreement, Tokyo MoU, Mediterranean MoU, Black Sea MoU in the CIC on Safety of Navigation, including ECDIS (Electronic Chart Display and Information Systems). The Secretariat will report the outcome of this region-wide exercise to member States.

The Secretariat continues to encourage member Administrations to honour their commitments on hosting of statutory meetings of the MoU which formed part of the Decisions of 8th Abuja MoU Committee Meeting held in Brazzaville Congo in 2012.

It is hoped that the statistics provided in this Report will assist in the self-assessment exercise of member Administrations and lead to further improved port State control practices in the Region.

MFON EKONG USORO (Mrs)
Secretary General

PORT STATE CONTROL INSPECTION STATISTICS 2016

This Report presents the result of port State control inspections conducted by 15 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, Sao Tome & Principe, Senegal, South Africa and Togo. The PSC inspection data in this Report were generated automatically from the central database of Abuja MoU Information system (AMIS). In the year under consideration, 1,922 inspections were conducted by fifteen (15) member States. Twenty-four (24) vessels were detained for PSC detainable deficiencies during the year, a 167% increase in the number of detention above 2015 figures of nine (9). The detention percentage per inspection of 1.25% in 2016 gives 0.87% increase above that of 2015 which was 0.38%. The spread of one deficiency for every 3 inspections is a decrease from 4.5 in 2015. The region recorded 18.14% decrease in inspections from 2,348 in 2015 where 14 Administrations submitted reports to 1,922 in 2016, with fifteen (15) Administrations reporting.

In 2016, a total of 642 deficiencies were recorded and the total number of inspections with deficiencies was 153, both an increase over 2015 figures where 528 deficiencies and 143 inspections with deficiencies were recorded, while the percentage of inspections with deficiencies rose from 6.09 in 2015 to 7.96 in 2016. In 2016, the most deficiencies were recorded on ship's certificates and documents which is 78



PSCOs checking ship certificates and documents

(12.15%) out of 642, while under SOLAS - safety of navigation - 54 (8.41%), fire safety measures - 38 (5.92%), life-saving appliances 35- (5.45%), structural conditions - 32 (4.98%) and propulsion & auxiliary machinery - 30 (4.67%). Under MARPOL: Annex I (pollution by oil) - 24 (3.74%); Annex IV (sewage from ships) - 3 (0.47%); Annex V (garbage from ships) - 3 (0.47%). It is worth noting that 1 out of 8 deficiencies recorded were due to false or incorrect ship's certificates and documents. With respect to SOLAS related deficiencies, safety of navigation which constitutes 8.41% of all deficiencies recorded remains the highest closely followed by fire safety measures and life-saving appliances. Structural conditions deficiencies are becoming more prominent from about 8th to 4th position in 2016. Pollution by oil remains the highest of all ship generated pollutants under MARPOL. The deficiencies recorded under Living and Working conditions at 9.66% is noted and being monitored for the effectiveness of relevant instruments.

In 2016, eighteen different ship types were inspected. Bulk Carrier came top with 33% of ship types inspected, Container ship 16%, Oil Tanker 14.3%, closely followed by General Cargo/multipurpose with 14.2%. In total, 466 (73%) deficiencies were recorded on the aforementioned ships and represent the top four most inspected ship types.

One hundred and fifty three (153) of the

inspections conducted generated 642 deficiencies. The deficiencies are as a result of anomalies from: Ship's certificates and documents –12.15%; SOLAS Convention – 37.84%; MARPOL Convention – 5.15%; STCW Convention – 3.12%; Load Line Convention – 2.02%; ILO (MLC,2006) – 9.66%. Of all the relevant instruments covered within the Abuja MoU PSC regime, SOLAS still ranks the highest with 37.84% of all deficiencies recorded.

The number of detentions increased from 9 in 2015 to 24 in 2016. 33.3% of the detentions recorded were for Oil Tanker, Container - 16.7%, Offshore supply - 16.7%, Bulk Carrier- 12.5%, General cargo/multipurpose - 8.3%, Chemical tanker - 4.2%, Passenger ship - 4.2%, and Tugboat - 4.2%.

The overall performance with respect to the percentage of inspection by member States for the year 2016 is 4.01% which is far below the target of 15% for the Region and less

than the previous year of 4.64%. Only two member States - Benin and Dem. Republic of Congo were able to achieve the inspection rate of 15% of ship calls in their respective ports in 2016 compared to four member States in 2015 showing a decrease in member States achieving the targeted inspection rate. Only six States - Benin, Congo, Ghana, Equatorial Guinea, Guinea, and Nigeria recorded actual numerical increase in PSC inspection in 2016, as in 2015.

The positive effect of the national, regional and foreign trainings attended by port State control officers of the Abuja MoU is evidenced in the greater ability and confidence to identify deficiencies and detainable deficiencies. The data showed an increase in number of deficiencies to 642 (18%) and detentions to 24 (167%) despite reduced inspections in 2016.



PSCOs on ship visit training

THE MARITIME ADMINISTRATION OF SENEGAL: COUNTRY PROFILE

BACKGROUND

Senegal has a coastline of 718 km and an exclusive economic zone of 212,000 km², which is larger than its land area of 196,000 km², with a dense hydrographic network consisting of five (5) maritime borders and four (4) inland waterways. The maritime sector occupies a prominent place in the national scene. Suffice to say that the geographical and meteorological conditions in Senegal are particularly favourable. The special configuration of the coast and the river banks, coupled with a rich cultural heritage and many other centers of attraction are important assets to Senegalese economy.

The Senegalese coast has many economic and social interests such as waterways transportation, recreational activities, tourism, agriculture, etc. More than 95% of foreign trade is by sea, with more than 14 million tons of goods, generating directly and indirectly hundreds and thousands of jobs.

In view of the above, the Senegalese Maritime Administration which is in-charge of implementation of the State policy has been modernized by creating the National Agency for Maritime Affairs (ANAM), in order to align with the national and international standards and increase its performance.

ABOUT THE ADMINISTRATION

ANAM as an authorized autonomous structure instituted by Decree N°2009-583 of 18th June 2009, was created from the merger of the Merchant Marine and the Directorate of Ports and Inland Maritime Transport (DPTMI). It is placed under technical and financial departments of the Ministry of Fisheries and Maritime Economy (MPEM), and the Ministry of Economy, Finances and Planning (MEFP). The Maritime administration is responsible for the implementation of International and National

conventions (IMO and ILO) relating to ships management, ports safety and security, living and working conditions of seafarers and prevention of marine pollution. The establishment of ANAM has made it possible to consolidate the country's capacity to execute, improve the rate of mobilization of financial resources and to establish greater management autonomy.

CURRENT SITUATION

It is in this respect that the numerous conventions governing the maritime domain have been adopted by Senegal to harmonize practices for the benefit of seafarers, ships, ports and national economies. The implementation of the flag State and port State control, and enforcement functions are taken by the National Agency for Maritime Affairs (ANAM).

In order to fulfill its obligations, qualified personnel have been put in place. Port State Control Inspections of foreign vessels and flag State implementation are carried out by the Ship Safety Centre of ANAM.

A total of three hundred and ninety-nine(399) vessels were inspected in 2016, out of which, Two hundred and eleven (211) were foreign flags and One hundred and eighty-eight (188) were Senegalese flag vessels. Moreover, only One (1) vessel was detained for deficiency in the year under review. The fleets register store information on Senegalese vessels by gathering their technical and administrative records.

A national maritime safety and security strategy and its five year action plan have been developed to ensure the development of the maritime sector. The Senegalese maritime sector is characterized by a low exploitation of its potential in terms of the number of vessels registered in Senegal (338 vessels, including; 4 merchant ships, 11 passenger ships, 272 fishing vessels, 51 supply vessels and other small units).

Moreover, with increase in terrorism threats and substandard shipping in the sub-region, maritime security is now at the heart of Senegal's development policy.

MISSION OF THE IMO

At the request of the Government of Senegal, a mock Audit Mission was held from 1-5 December 2015. The mission's objective was to provide advice on the structure and necessary mechanisms to strengthen its capacity and effectiveness in the implementation of the mandatory requirements of the International Maritime Organization (IMO). The mock audit was well conducted and the objectives were met.

The Audit of Senegal was carried out from 16-25 July 2016. It resulted in recommendations that are being implemented by the Government of Senegal.

CHALLENGES

We cannot conclude without listing some of the major challenges our maritime Administration is facing which includes; the recruitment of maritime Administrators and Officers, recruitment of Ship inspectors and various specialized bodies. The government is working to implement the Maritime Security and Safety Strategy for a better administration, in order to comply with internal regulations.



PSCOs boarding ship for inspection training









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	304						
Republic of Congo	229						
Congo DRC	85		3	10	3.53		
Cote d'Ivoire	85						
Gabon	94						
Gambia	8		1	1	12.5		
Ghana	83	1	8	27	9.64	1	1.2
Equatorial Guinea	17						
Guinea	111						
Liberia	38		1	6	2.63		
Nigeria	341	15	81	331	23.75	15	4.4
Sao Tome & Principe	1		1	13	100		
Senegal	206	1	15	79	7.28	1	0.49
South Africa	217	7	43	175	19.82	7	3.23
Togo	103						
TOTAL	1922	24	153	642	7.96	24	1.25



Plimsoll Mark

CHART 1: Ratio of Total Inspections

Diagramme 1: Ratio d'Inspections Total

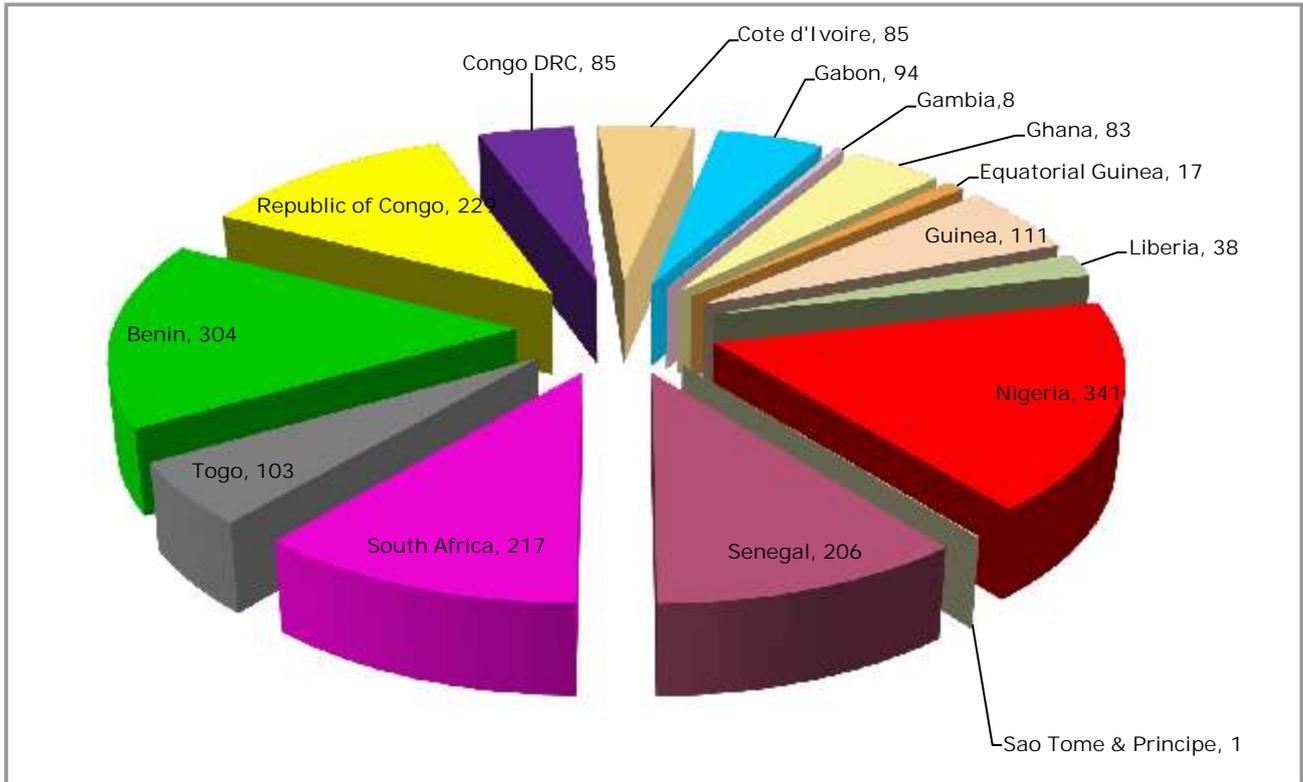


CHART 2: Ratio of Inspections with Deficiencies

Diagramme 2: Ratio d' Inspections avec Défectuosités

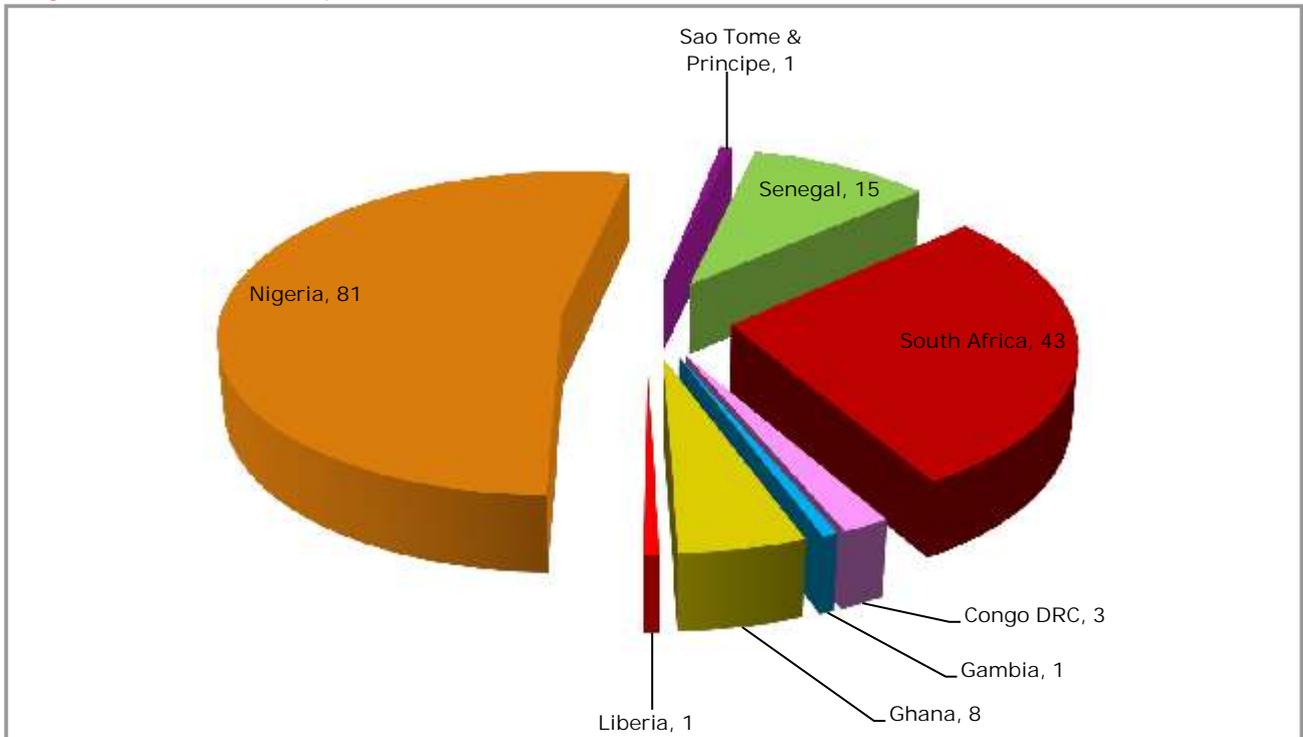


Chart 3: Total Inspections, Deficiencies and Detentions

Diagramme 3: Inspections totales, Défectuosités et Immobilisation

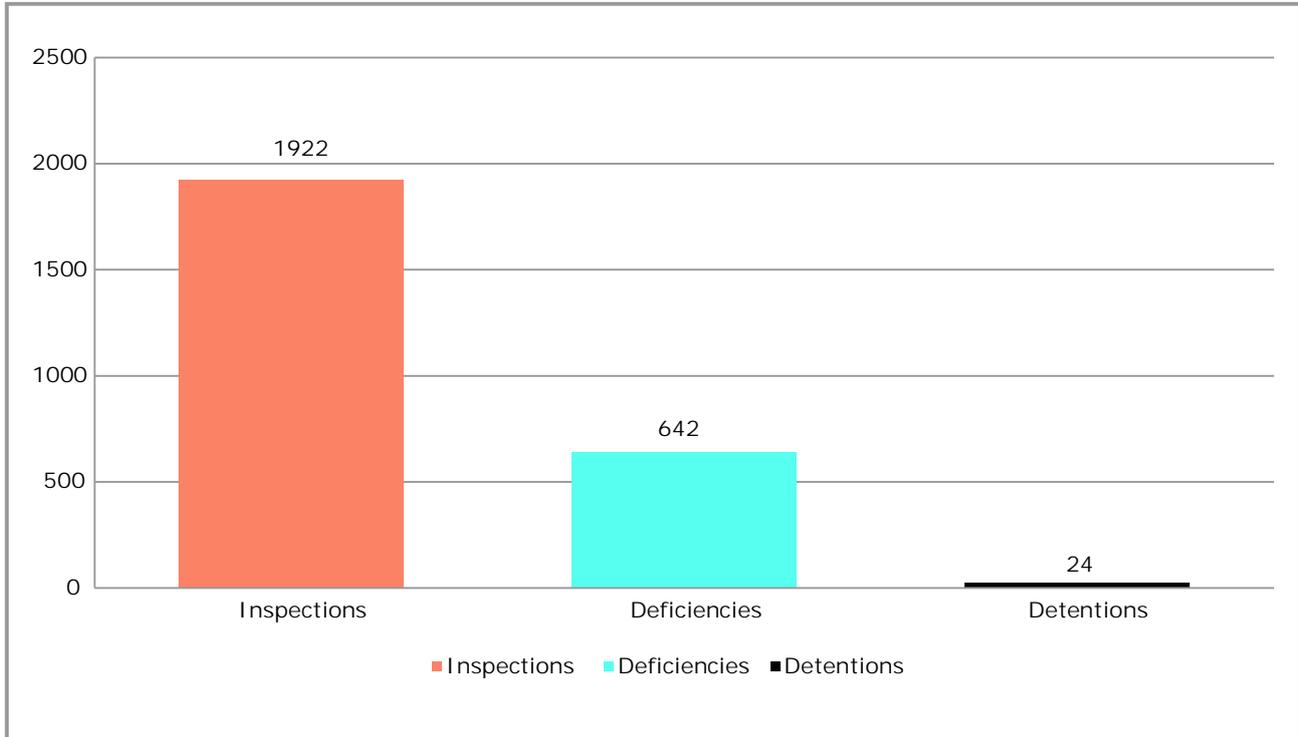


CHART 4: Total Inspections and number of Inspections with deficiencies

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

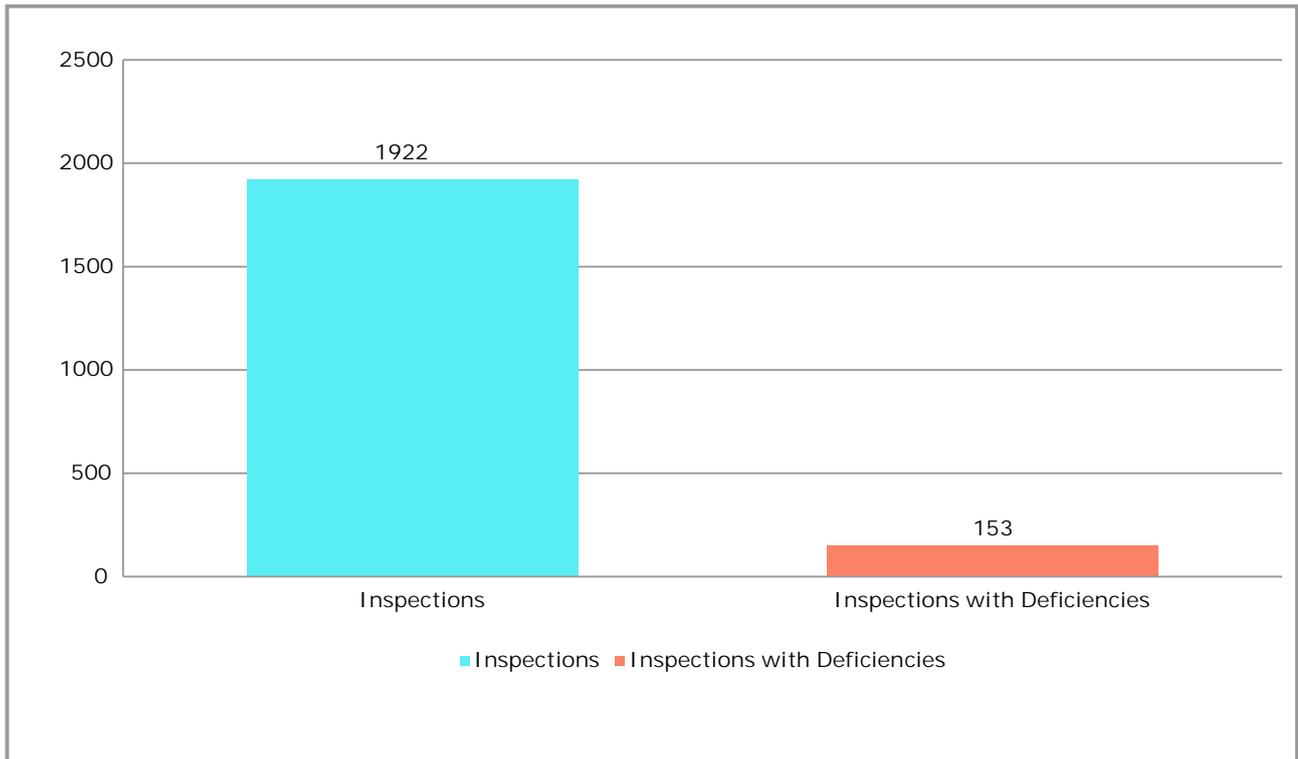


CHART 5: Number of Inspections with Detention Percentage

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

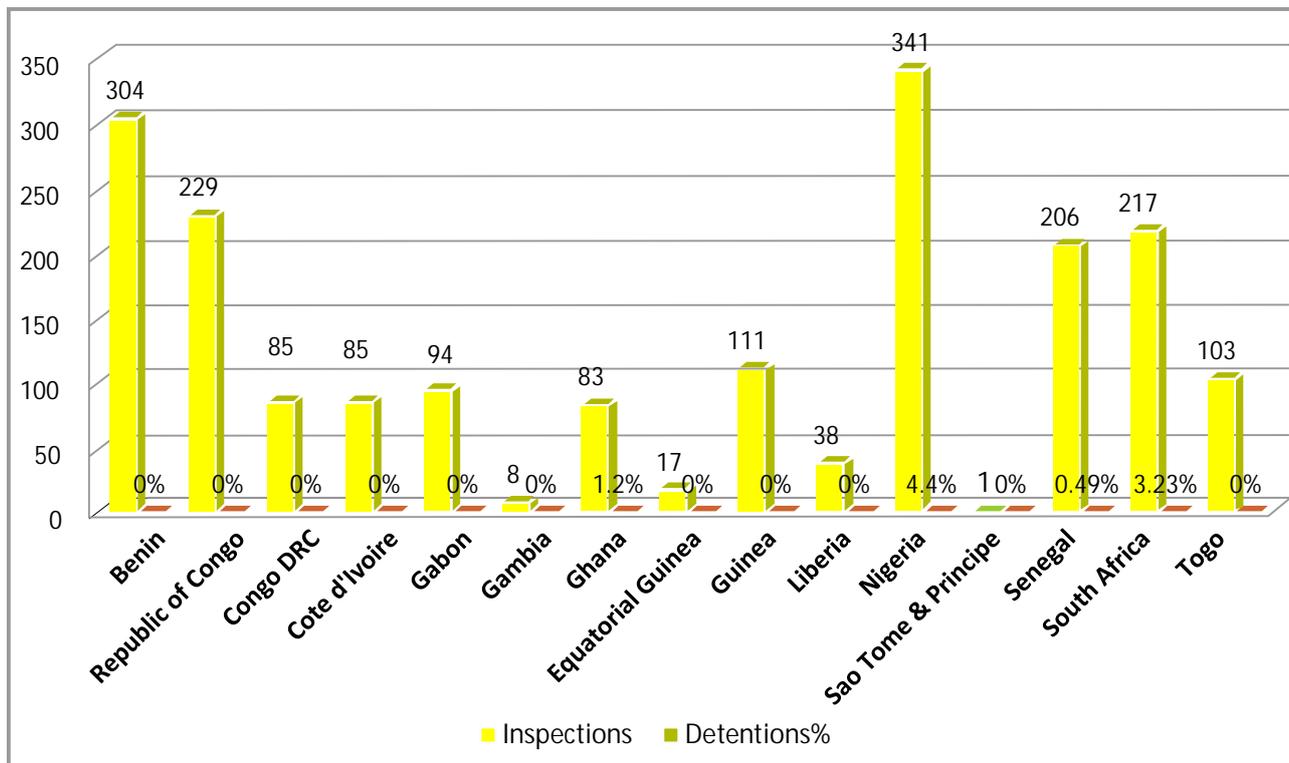


CHART 6: Percentage of Detentions (Detentions as percentage of Total Inspections)

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

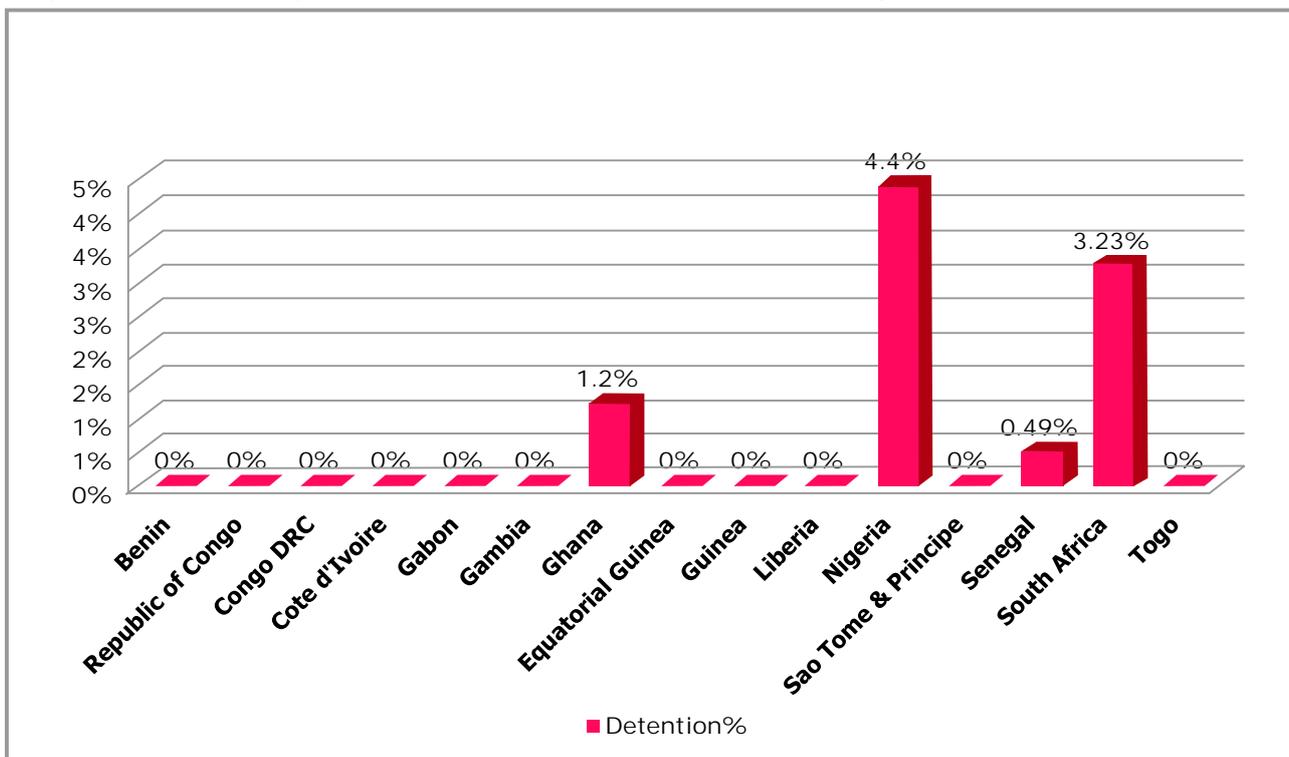


TABLE 2: Inspection Data by Flag

Tableau 2: Données d'Inspection par pavillon

Ship Flag	No. of inspections	No. of inspections with deficiencies	No. of deficiencies	Percentage of inspections with deficiency	No. of detentions	Detention percentage
Antigua and Barbuda	72	3	13	4.17		
Bahamas	71	7	32	9.86	1	1.41
Bangladesh	3					
Barbados	1					
Belgium	8					
Belize	12	4	59	33.33	1	8.33
Bermuda (GB)	2					
Brazil	1					
Cape Verde	1					
Cayman Islands (GB)	10					
China	22					
Comoros	4					
Cook Islands	8					
Croatia	1					
Curacao	7					
Cyprus	66	3	5	4.55		
Denmark	33	1	1	3.03		
Dominica	1	1	5	100		
Faroe Islands	3					
France	10	3	14	30	2	20
Germany	7		0			
Gibraltar(GB)	21	3	18	14.29		
Greece	30					
Hong Kong, China	115	3	8	2.61		
India	5					
Isle of Man (GB)	26	1	1	3.85		
Italy	42					
Kiribati	4					
Latvia	1					
Liberia	286	23	139	8.04	5	1.75
Libyan Arab Jamahiriya	3	1	8	33.33	1	33.33
Lithuania	9					
Luxembourg	14	1	2	7.14		
Malaysia	3	1	3	33.33	1	33.33
Malta	139	10	26	7.19		
Marshall Islands	259	15	30	5.79	1	0.39
Mauritius	1	1	7	100		
Moldova, Republic of	3	2	18	66.67	1	33.33
Montenegro	3					
Netherlands	41	3	5	7.32		
Niger	1					
Nigeria	2	1	6	50		
Norway	17	1	1	5.88		
Oman	1					
Pakistan	1					
Palau	2					

Panama	261	40	153	15.33	5	1.92
Philippines	9					
Portugal	22	2	4	9.09		
Qatar	1					
Russian Federation	1					
Saint Kitts and Nevis	16	2	3	12.5		
Saint Vincent and the Grenadines	19	1	4	5.26		
Singapore	139	10	28	7.19	5	3.6
Spain	3					
Sri Lanka	5					
Switzerland	10	1	4	10		
Thailand	6					
Togo	3	1	13	33.33		
Turkey	14	2	18	14.29	1	7.14
Tuvalu	2	2	4	100		
United Kingdom	15	1	1	6.67		
United States	8	1	1	12.5		
Vanuatu	9	2	8	22.22		
Vietnam	7					
TOTAL	1922	153	642	7.96	24	1.25



PSCOs inspecting steering gear

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

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

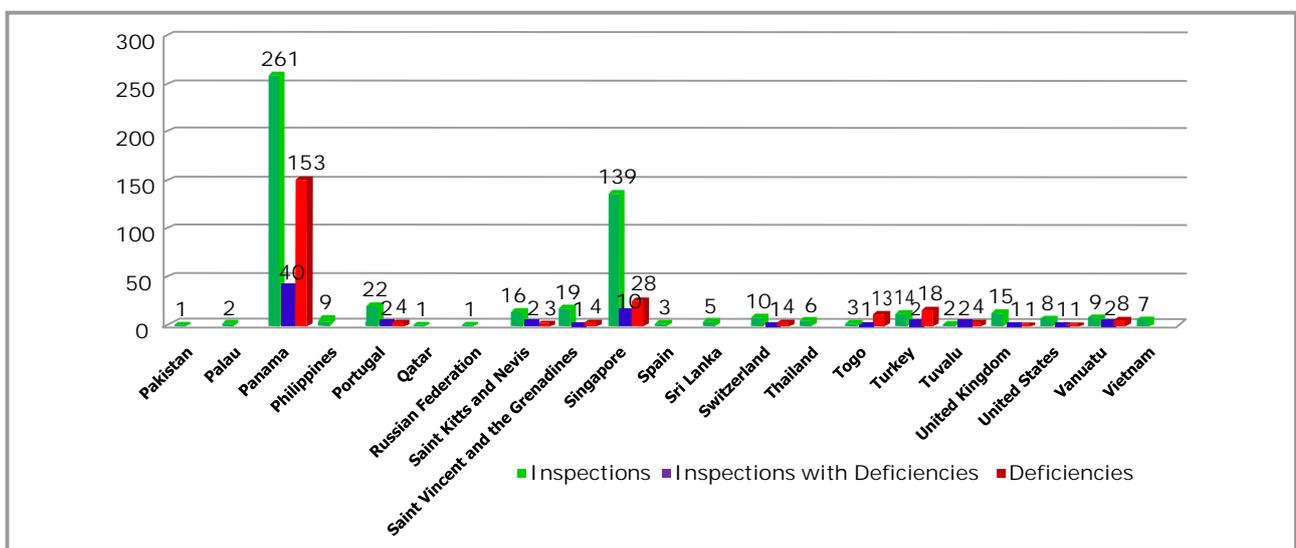
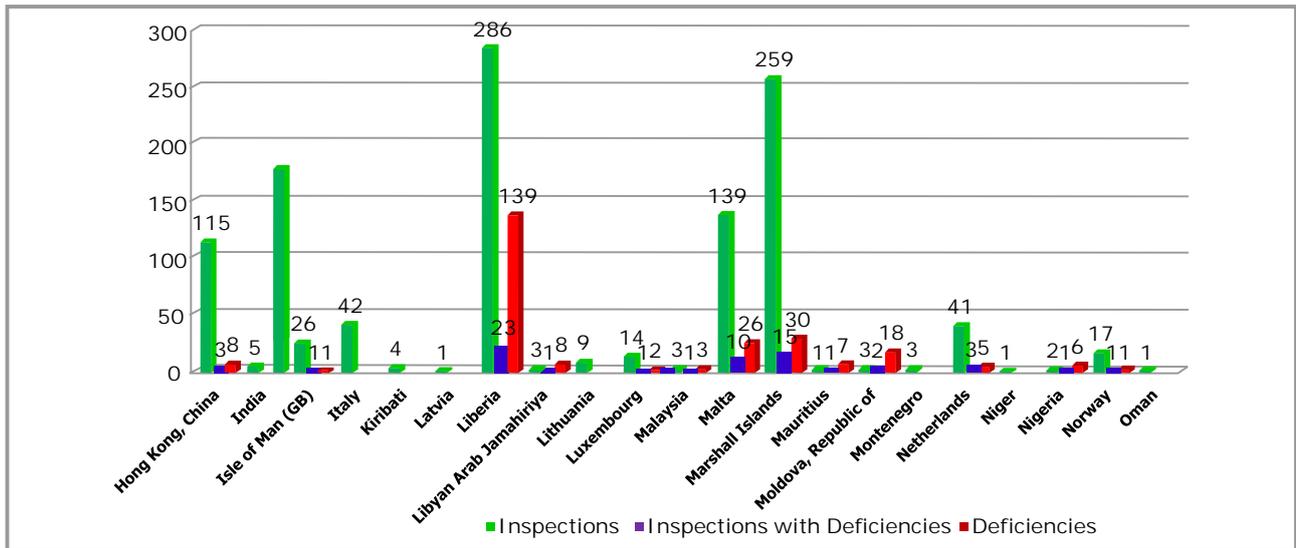
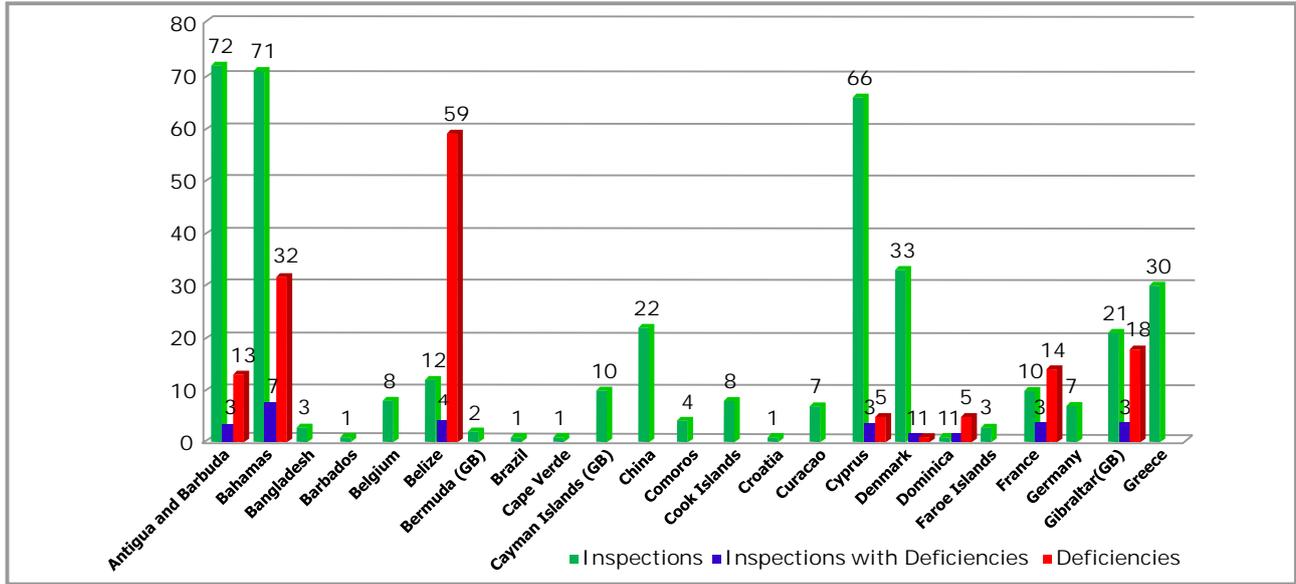


CHART 8 : Inspections with Deficiencies by Flag
 Diagramme 8 : Inspections avec Défectuosités par Pavillon

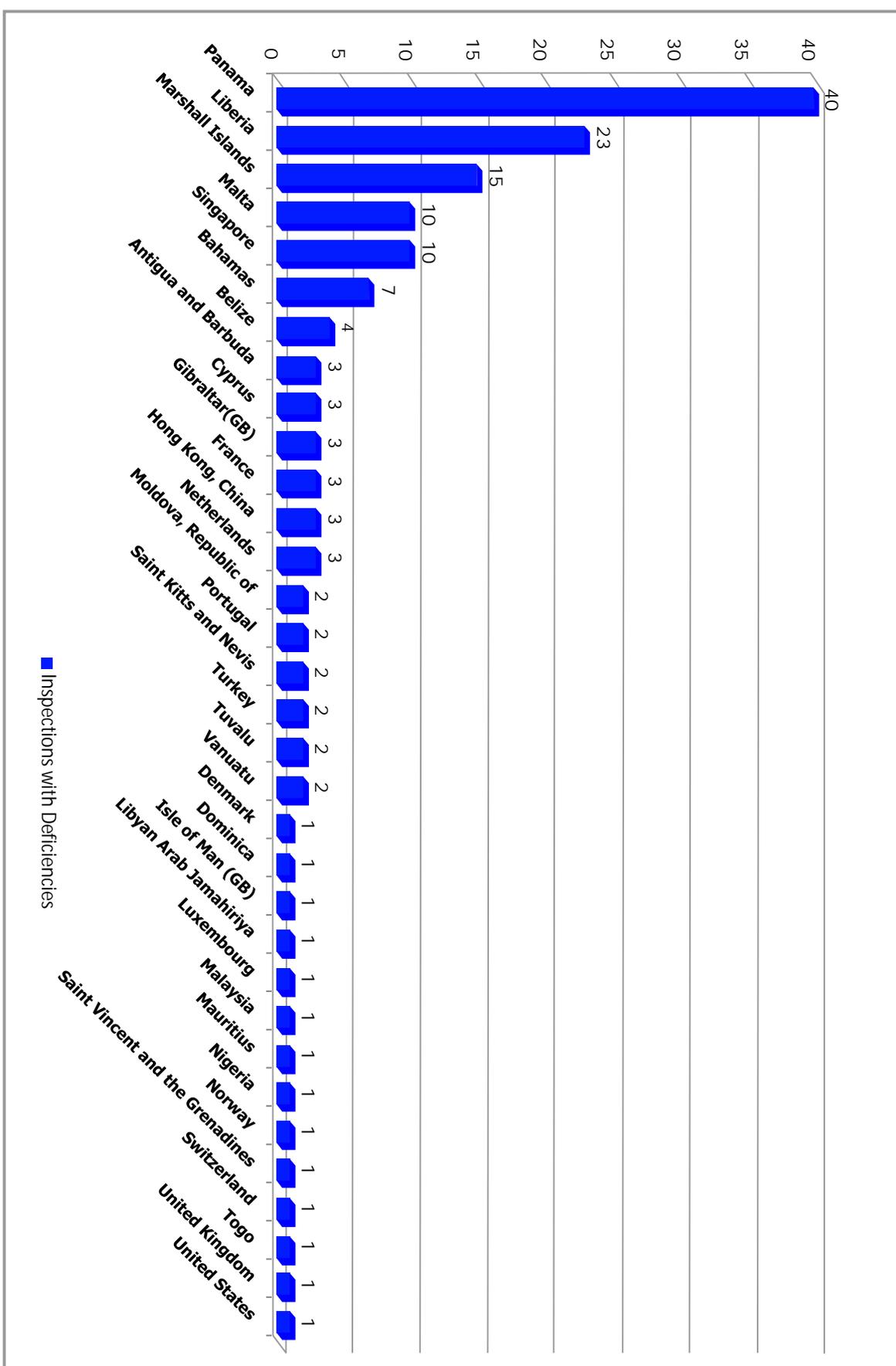
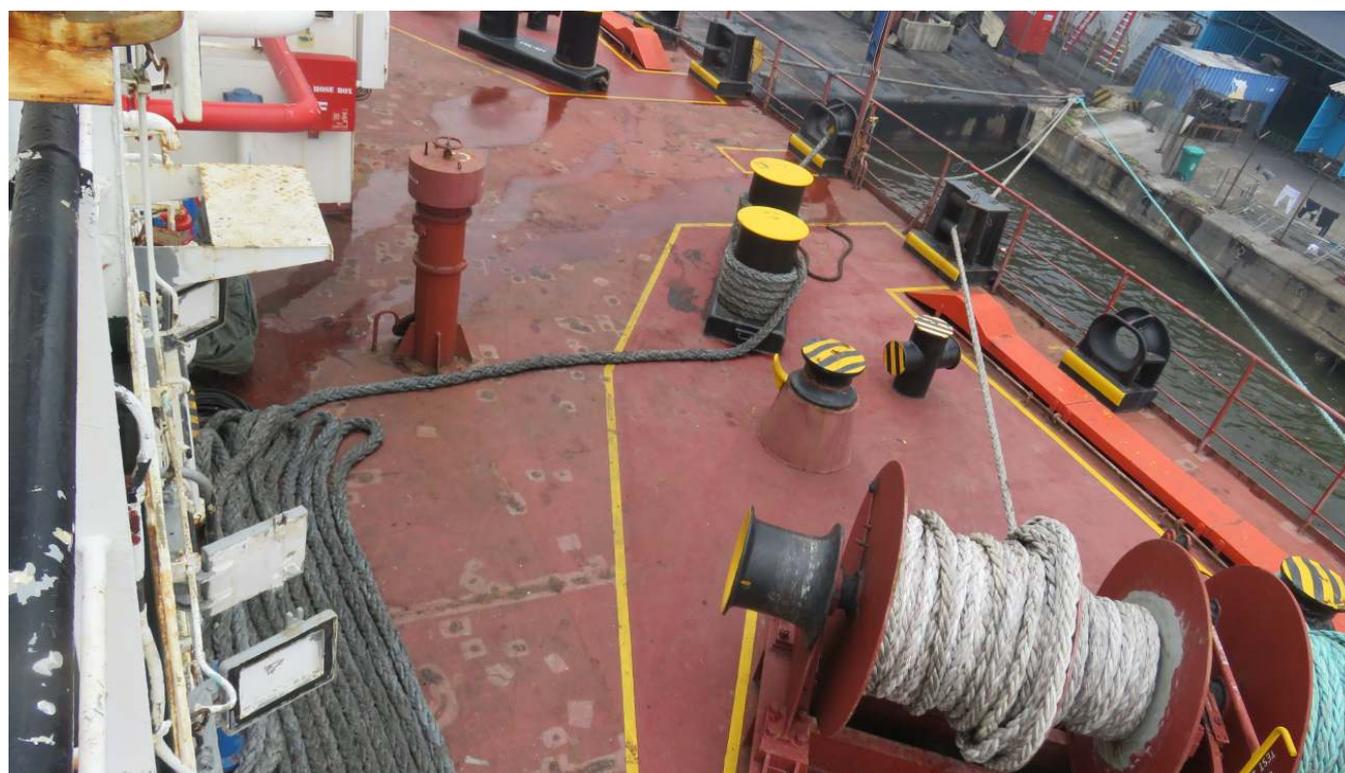


Table 3: Inspection Data by Ship Type

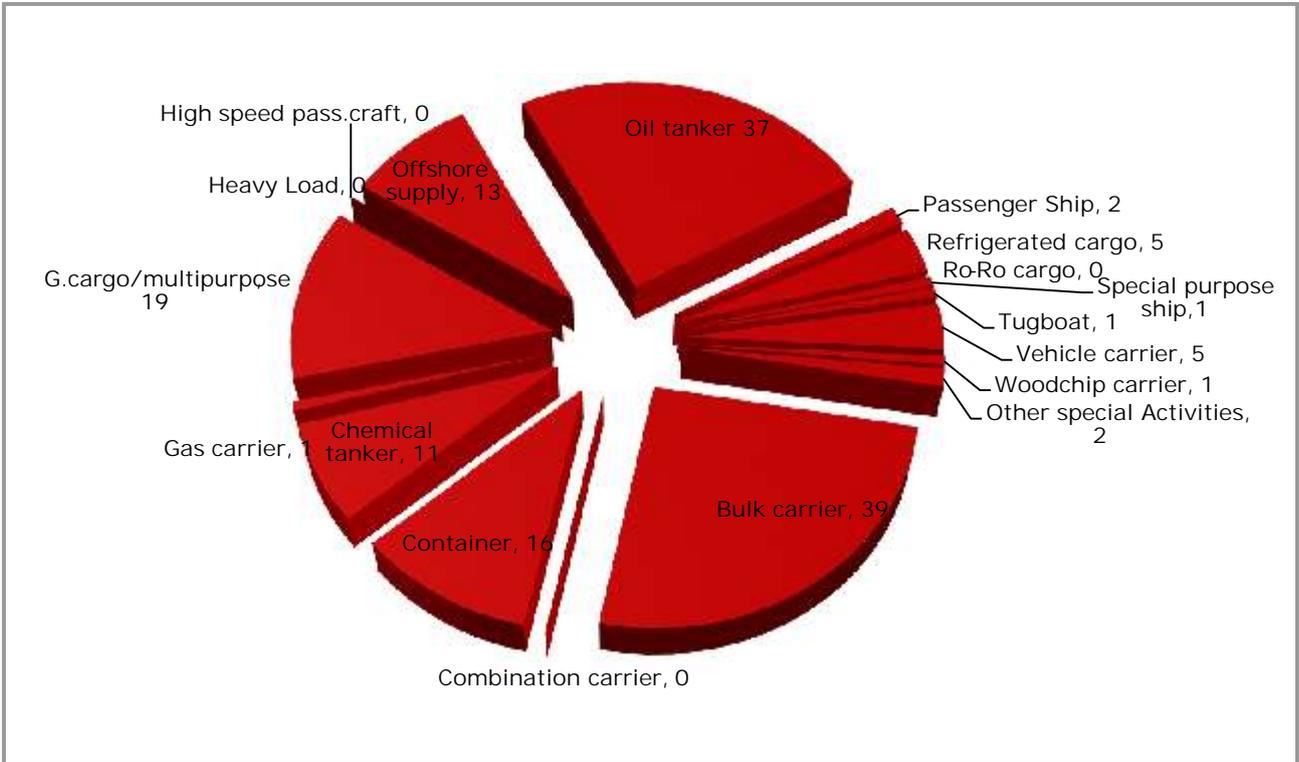
Tableau 3: Données d'Inspection par Type de Navire

Type of Ship	No. of inspections	No. of Inspections with deficiencies	No. of deficiencies	Percentage of inspections with deficiencies	No. of detentions	Detention percentage
Bulk carrier	636	39	173	6.13	3	0.47
Combination carrier	1					
Container	307	16	58	5.21	4	1.3
Chemical tanker	87	11	35	12.64	1	1.15
Gas carrier	11	1	4	9.09		
G.cargo/multipurpose	273	19	86	6.96	2	0.73
Heavy Load	2					
High speed pass.craft	2					
Offshore supply	72	13	52	18.06	4	5.56
Oil tanker	275	37	149	13.46	8	2.91
Passenger Ship	11	2	5	18.18	1	9.09
Refrigerated cargo	136	5	11	3.68		
Ro-Ro cargo	50					
Special purpose ship	5	1	7	33.33		
Tugboat	8	1	1	12.5	1	12.5
Vehicle carrier	15	5	55			
Woodchip carrier	3	1	1	33.33		
Other special Activities	28	2	5	7.14		
TOTAL	1922	153	642	7.96	24	1.25



Ships mooring lines

CHART 9: Ratio of Inspections with Deficiencies by Ship Type
 Diagramme 9: Ratio des Inspections avec Défectuosités par type de Navire



Fire extinguisher label coming off

Chart 10: Number of Deficiencies Detected by Vessel Type

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

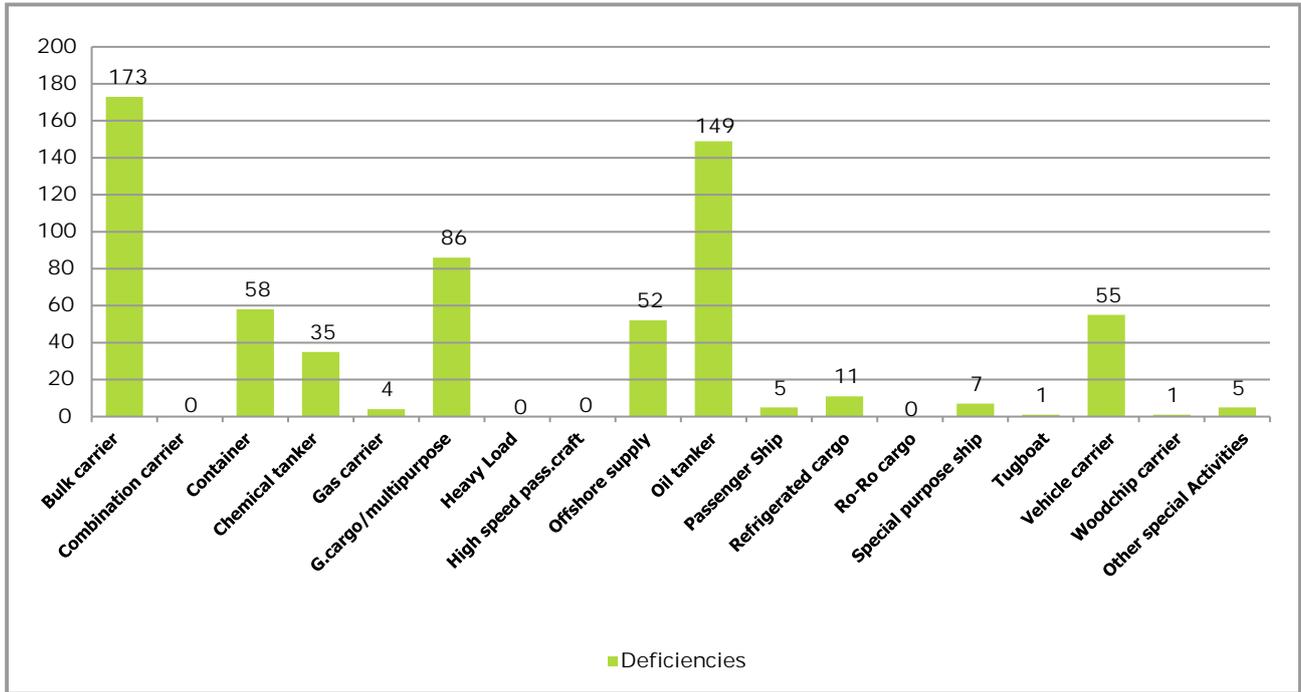


CHART 11: Number of Deficiencies per Inspection

Diagramme 11: Nombre de Défectuosités par Inspection

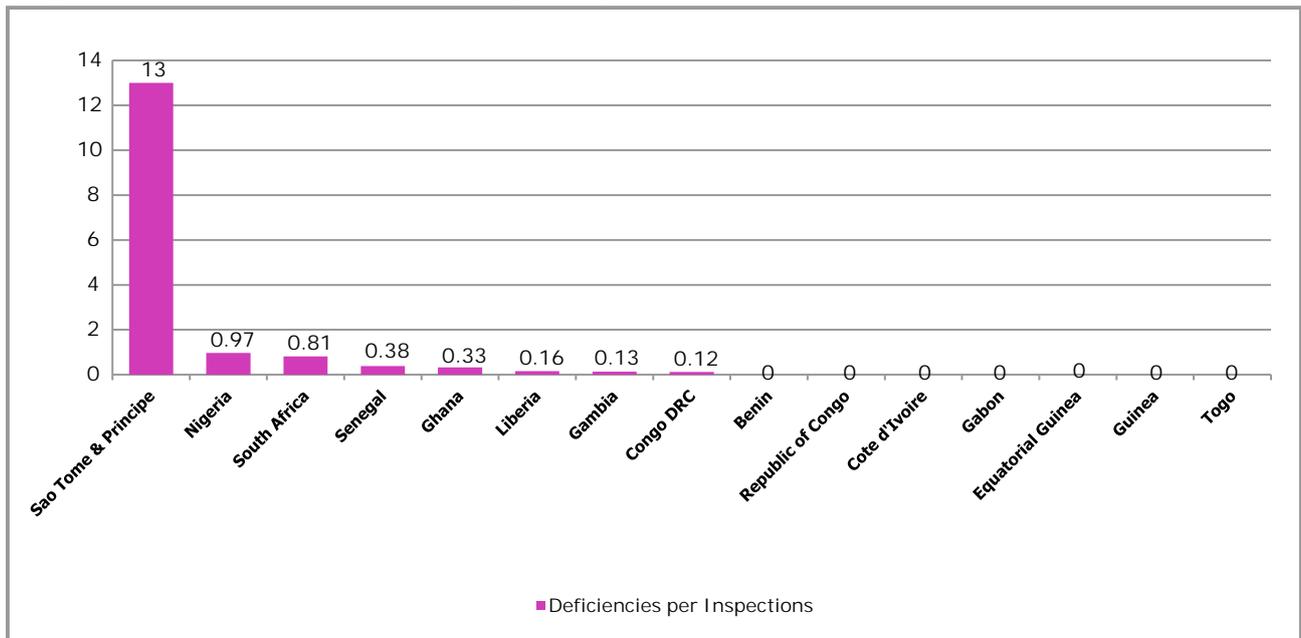


CHART 12: Performance by Ship Type Showing Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies
 Diagramme 12: Performance par Type de Navire montrant les Inspections, Inspections avec Défectuosités et Nombre de Défectuosités

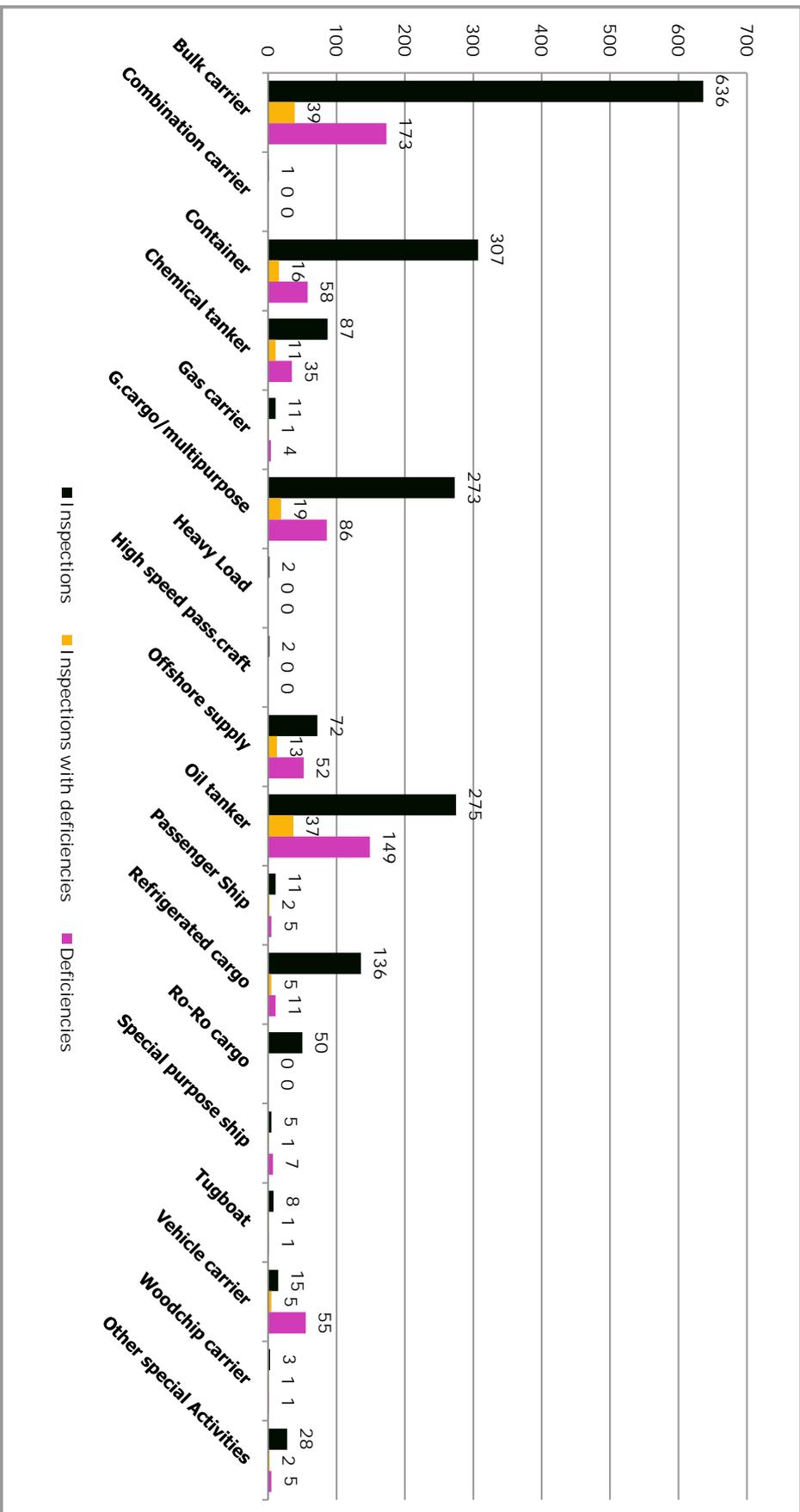


CHART 13: Performance by Ship Type Showing Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies
 Diagramme 13: Performance par Navire montrant Inspections avec Défauts et Nombre de Défauts

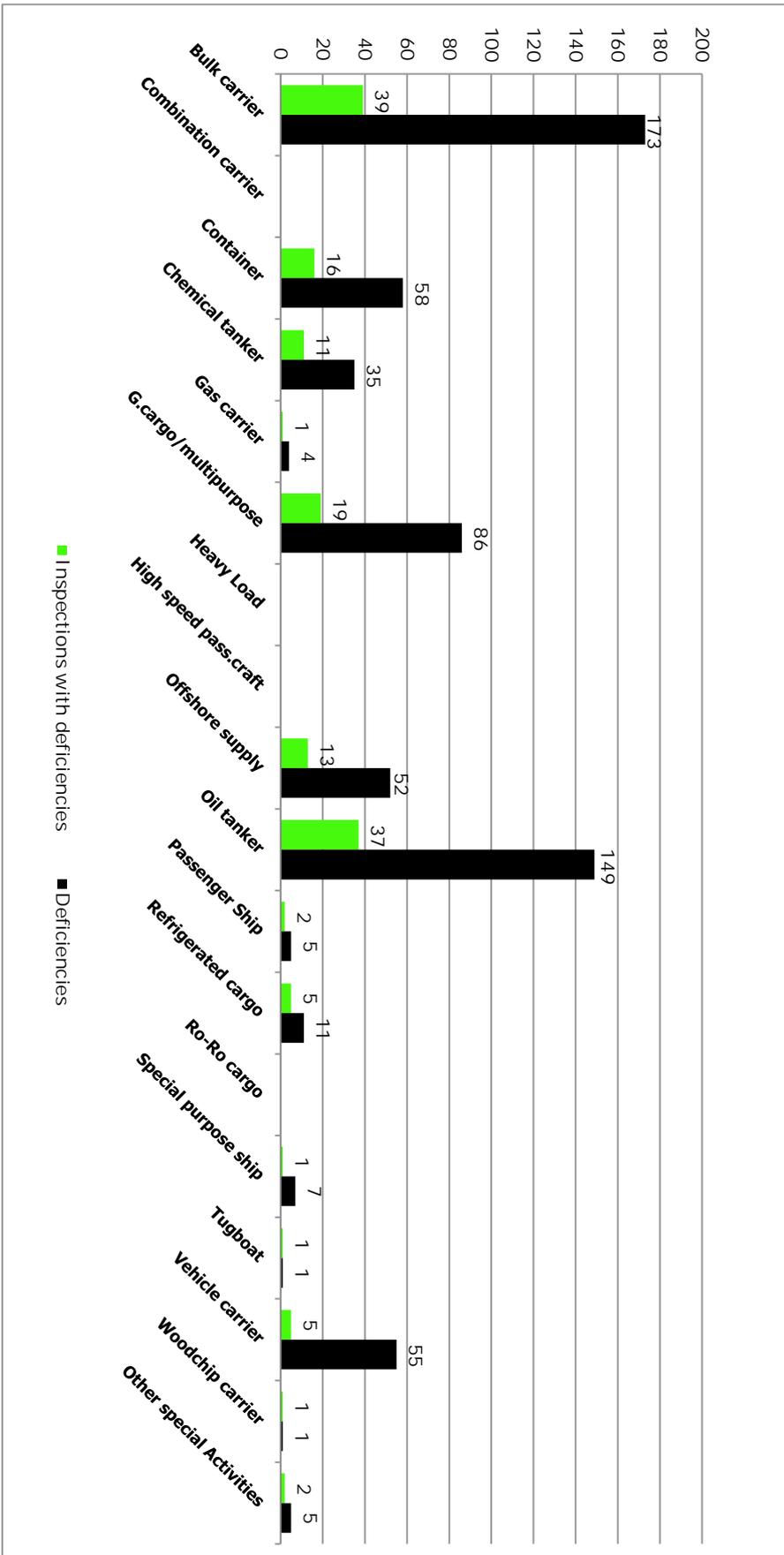


TABLE 4: Inspection Data per Category of Deficiency
 TABLEAU 4: Données d' Inspection par Catégorie de Défectuosités

Category of Deficiency		Number of Deficiency	Percentage of Total Deficiencies
Ship's certificates and documents		78	12.15
SOLAS	Structural Conditions	32	4.98
	Emergency Systems	17	2.65
	Radio Communications	14	2.18
	Fire safety	38	5.92
	Alarms	10	1.56
	Cargo Operation including equipment	4	0.62
	Safety of Navigation	54	8.41
	Life saving appliances	35	5.45
	Propulsion and auxiliary machinery	30	4.67
	ISM	4	0.62
	ISPS	5	0.78
MARPOLS	Annex I	24	3.74
	Annex IV	3	0.47
	Annex V	3	0.47
	Annex VI	2	0.31
	Pollution prevention - Anti Fouling	1	0.16
STCW	Certificate and Documentation - Crew Certificates	20	3.12
Load Lines	Water/Weather tight conditions	13	2.02
ILO	Living and Working Conditions	62	9.66
Other		193	30.06



Weather tight door handle linkage

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	254	23	62	4	1.57
Alpha Register of Shipping	ARS	1				
Bulgarski Koraben Registar		1				
Bureau Securitas	BS	1				
Bureau Veritas	BV	322	33	159	5	1.55
China Classification Society	CCS	94	1	3	1	1.06
Ceskosloven Sky Lodin Register		1				
Det Norske Veritas	DNV	99	7	15		
DNV GL AS		259	14	30	3	1.16
Germanischer Lloyd	GL	119	10	33	1	0.84
International Naval Surveys Bureau	INSB	13				
Indian Register of Shipping	IRS	4				
International Register of Shipping		2	2	11	1	50
Korean Register of Shipping	KRS	26	1	1		
Lloyd's Register	LR	236	23	115	4	1.69
Nippon Kaiji Kyokai	NKK	367	27	98	2	0.54
Panama Shipping Registrar Inc.		2	2	14		
Phoenix Register of Shipping	PRS	6	2	18	1	16.67
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	PRS	3				
Registro Italiano Navale	RINA	74	2	4		
Registro Internacional Naval, S.A		2				
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	19	2	5		
Rinave Portuguesa		1				
Turkish Lloyd		3	1	11	1	33.33
Vietnam Register of Shipping	VRS	3				
National Shipping Adjuster Inc.		1				
No class		1	1	13		
Other		8	2	50	1	12.5
TOTAL		1922	153	642	24	1.25

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

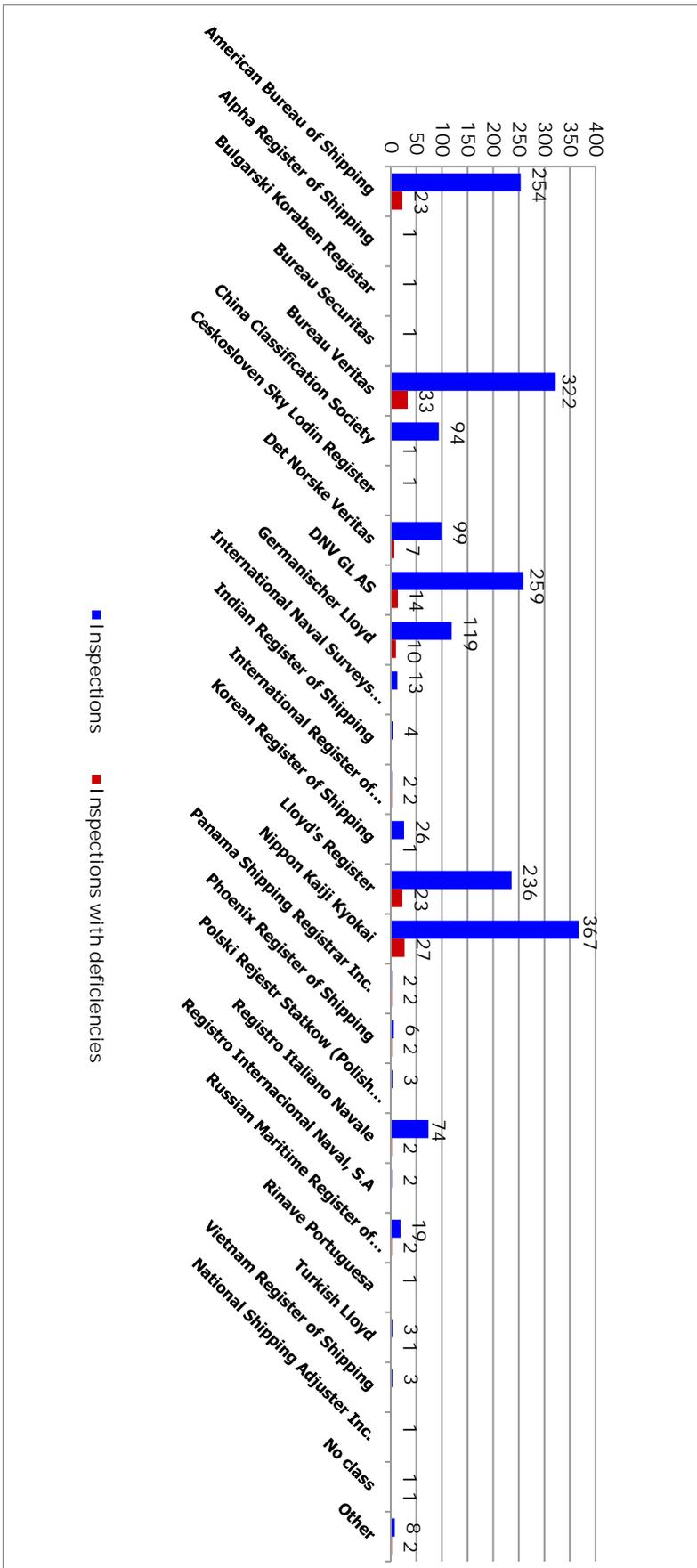
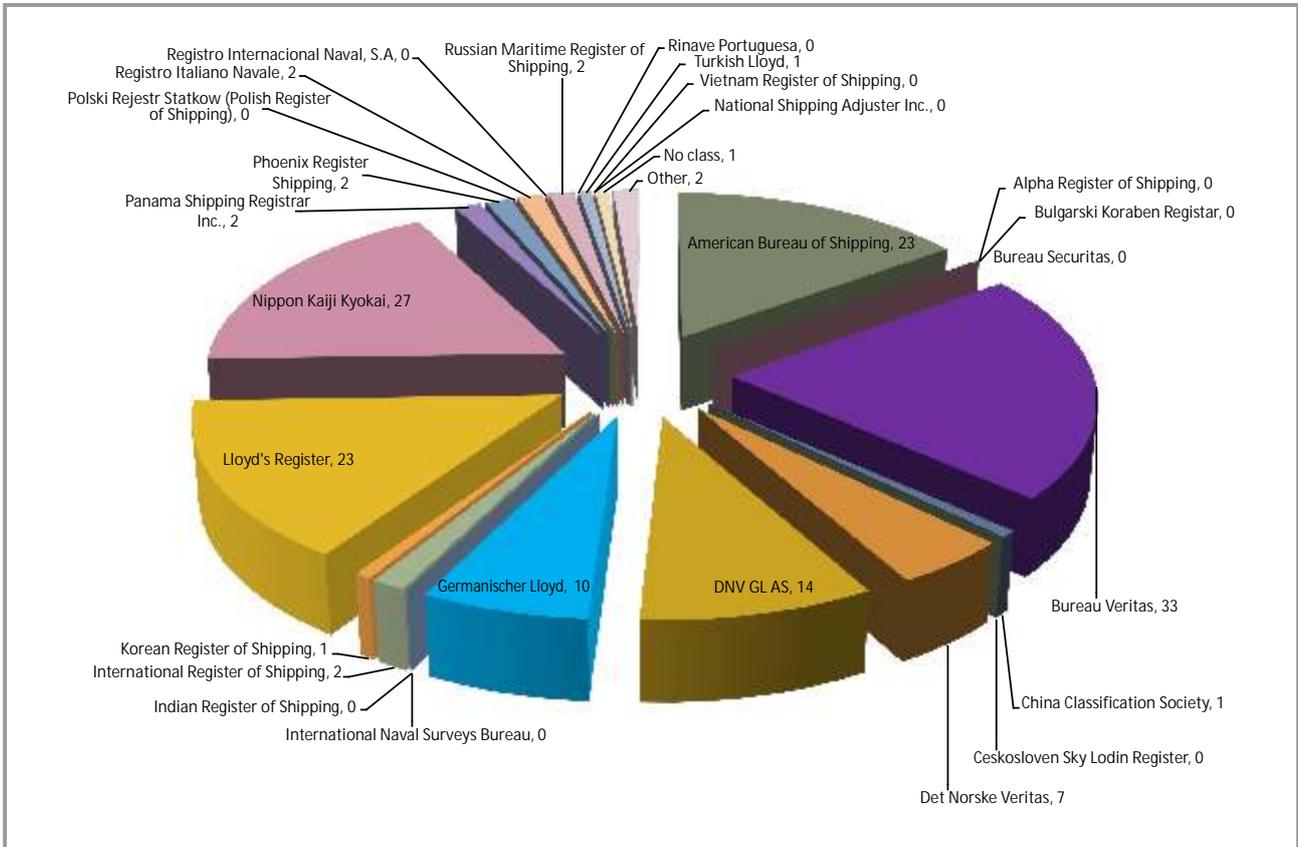
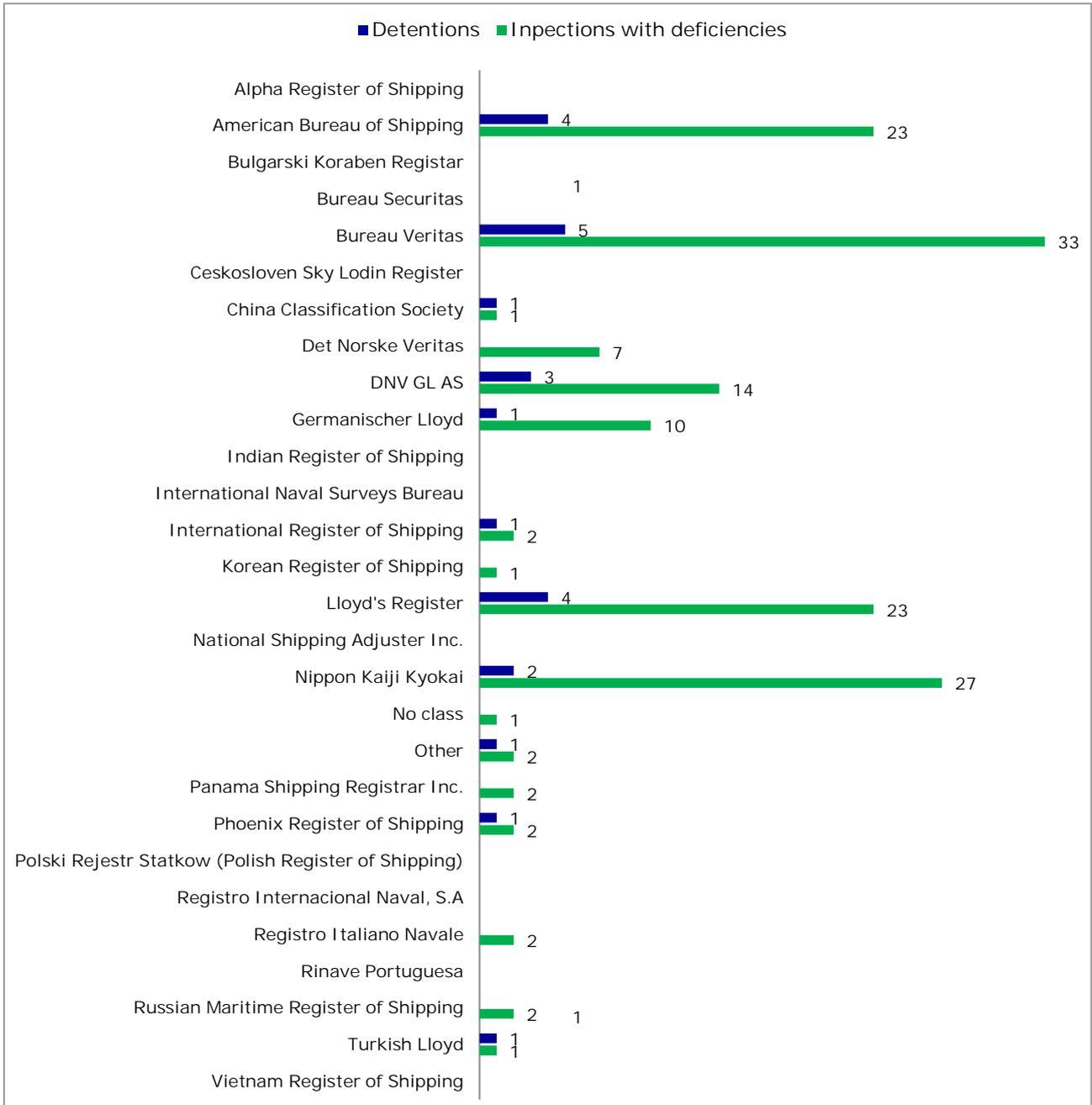


CHART 15: Ratio of Inspections with Deficiencies by Classification Society
 Diagramme 15: Ratio des Inspections avec Défectuosités par Classe



PSCOs inspecting sounding pipes

Chart 16 : Detentions and Inspections with Deficiencies by Classification Society
 Diagramme 16 : Immobilisation et Inspection avec Défectuosités par Société de Classification



Corroded/pitted ship hull

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

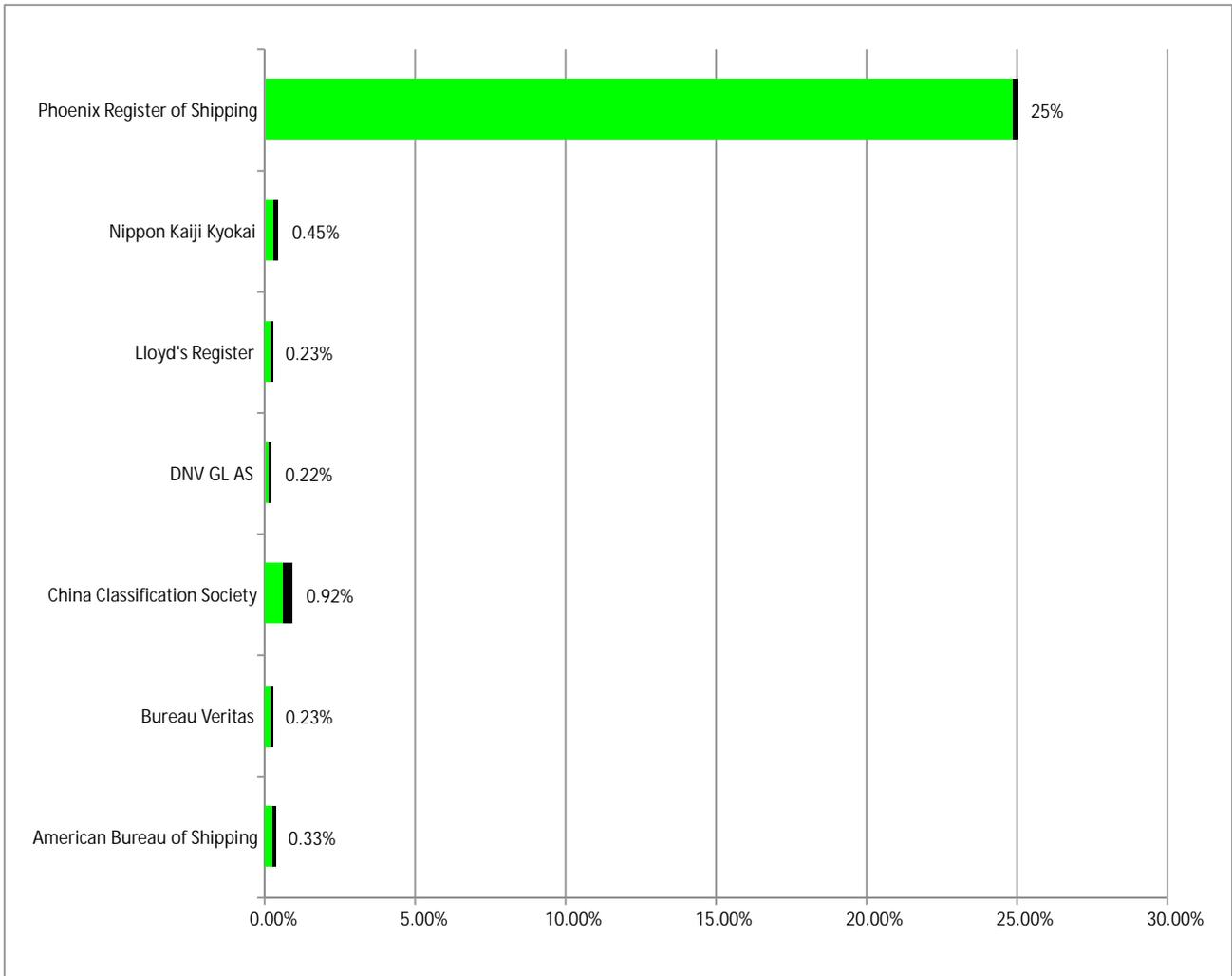
Recognized Organization		No. of inspections	No. of detentions	No. of RO related detentions	General detention percentage	RO Related detention percentage	Percentage of RO related detention
American Bureau of Shipping	ABS	303	4	1	1.32	0.33	25
Alpha Register of Shipping		3					
Bureau Veritas	BV	427	6	1	1.41	0.23	16.67
China Corporation Register of Shipping		4					
China Classification Society	CCS	109	2	1	1.83	0.92	50
Croatian Register of Shipping		1					
Det Norske Veritas	DNV	171	1		0.58		
DNV GL AS		465	4	1	0.86	0.22	25
Germanischer Lloyd	GL	241	1		0.41		
Global Marine Bureau Inc.		1					
Global Shipping Bureau		1					
Hellenic Register of Shipping		1					
Isthmus Bureau of Shipping, S.A		1					
Intermaritime Certification Services, S.A		1					
International Naval Surveys Bureau	INSB	19					
Indian Register of Shipping		5					
International Register of Shipping	IRS	4	1		25		
Korea Classification Society	KCS	1					
Korean Register of Shipping	KRS	28					
Lloyd's Register	LR	430	6	1	1.4	0.23	16.67
Maritime Lloyd Ltd, Georgia		1					
Nippon Kaiji Kyokai	NKK	443	4	2	0.9	0.45	50
No Class		1					
National Shipping Adjuster Inc		1					
Overseas Marine Certification Services		1					
Panama Bureau of Shipping	PBS	2					
Panama Maritime Documentation Services	PMDS	1					

Panama Shipping Registrar Inc.		2					
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	PRS	4					
Registro Italiano Navale	RINA	100					
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	37					
Rinave Portuguesa		2					
Turkish Lloyd		6					
Vietnam Register of Shipping	VRS	3					
Phoenix Register of Shipping		4	1	1	25	25	100
Other		8	1		1.5		



IMO Consultant with PSCOs

CHART 17: RO related Detention Percentage
Diagramme 17: RO Relative au Pourcentage d'immobilisation



Members state PSCOs on training

TABLE 7 :Breakdown of Inspections 2013 - 2016

TABLEAU 7 :Répartition des Inspections 2013 - 2016

Year	2013	2014	2015	2016
Number of inspections without deficiencies	3039	2737	2205	1769
No. of inspections with deficiencies	173	179	143	153
No. of inspections with deficiencies but without detentions	161	165	134	129
No. of inspections with detentions	12	14	9	24
Number of inspections	3211	2916	2348	1922



IMO Consultant and others

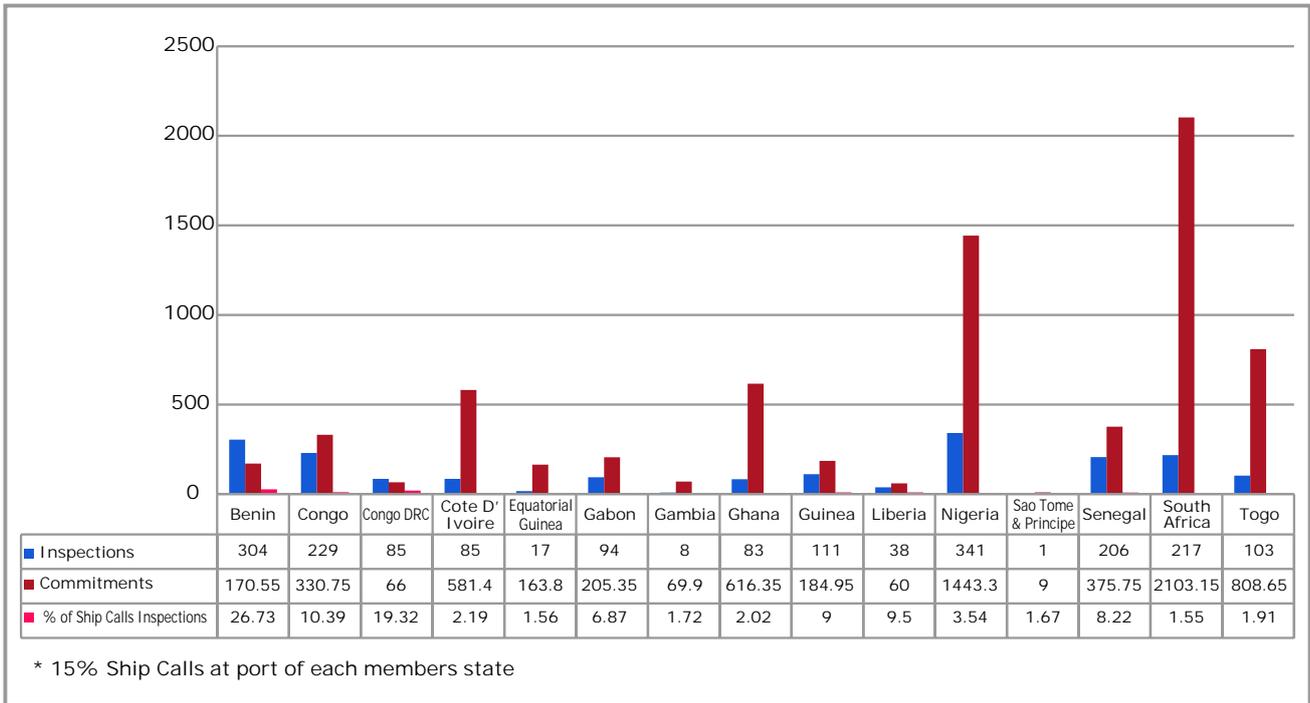
TABLE 8 :Assessment of Target Inspection Rate Achieved In 2015 and 2016
TABLEAU 8 : Evaluation de la Cible du Taux d'Inspection Atteint en 2015 et 2016

Member Authorities	No of inspections 2015	No of Ship calls 2015	% of inspections 2015	No of inspections 2016	No of Ship calls 2016	% of inspections 2016
Ghana	81	3873	2.09	83	4109	2.02
Liberia	78	495	15.76	38	400	9.5
Nigeria	316	9914	3.19	341	9622	3.54
South Africa	274	14682	1.87	217	14021	1.55
Congo DRC	226	628	35.99	85	440	19.32
Congo	181	2688	6.73	229	2205	10.39
Benin	303	1401	21.63	304	1137	26.73
Cote D' Ivoire	152	4141	3.67	85	3876	2.19
Equatorial Guinea	9	1425	0.63	17	1092	1.56
Guinea	84	1132	7.42	111	1233	9
Senegal	210	2572	8.16	206	2505	8.22
Togo	173	5962	2.9	103	5391	1.91
Gambia	15	315	4.76	8	466	1.72
Gabon	246	1361	18.07	94	1369	6.87
Sao Tome & Principe	-	-	-	1	60	1.67
TOTAL	2348	50589	4.64	1922	47926	4.01



PSCOs in ER inspecting fire extinguisher

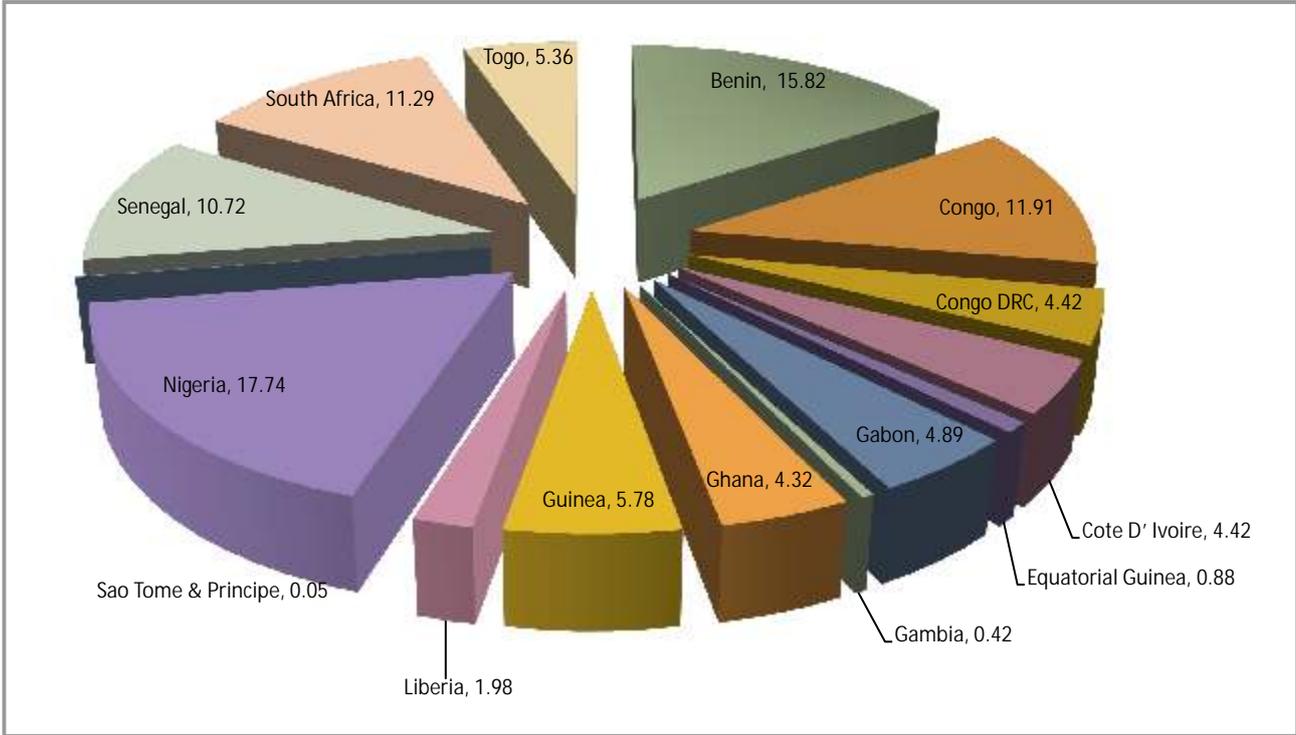
CHART 18: Inspections Compared to Commitments* in 2016
 DIAGRAMME 18: Inspections Comparées aux Engagements*2016



PSCOs in ER control room

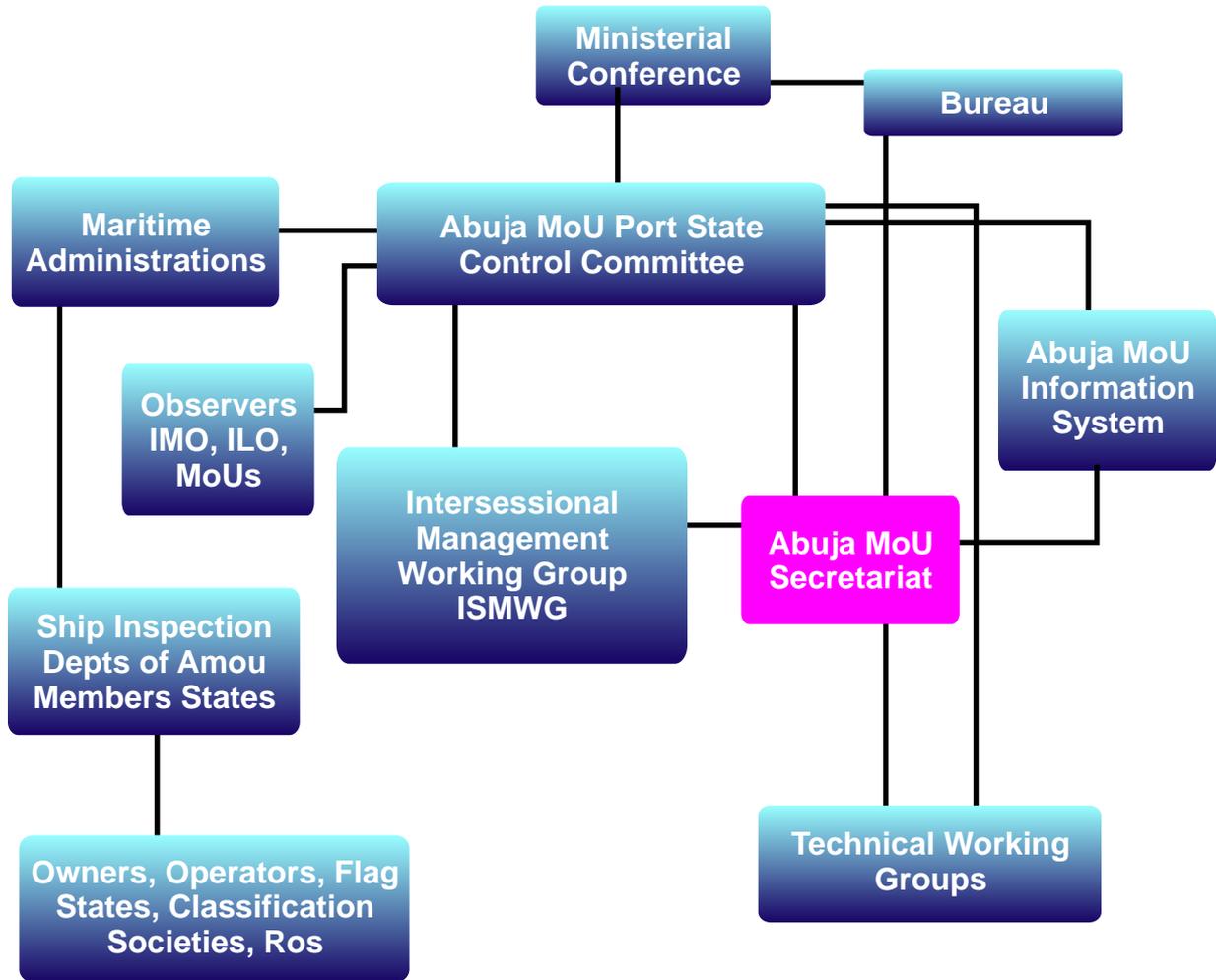
CHART 19: Inspection Efforts of Member States as Percentage of MoU Total

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



PSCOs on the Bridge

STRUCTURE OF ABUJA MoU



ABUJA MoU SECRETARIAT

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

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

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

Abigail Osinibi Gula (Mrs)
Bilingual Secretary
Tel: +234 812 9279 829
Email: abigail.osinibi@abujamou.org

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

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

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

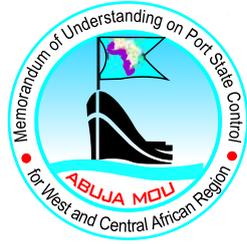
Temporary Staff on Deployment from Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA)

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

Address:

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





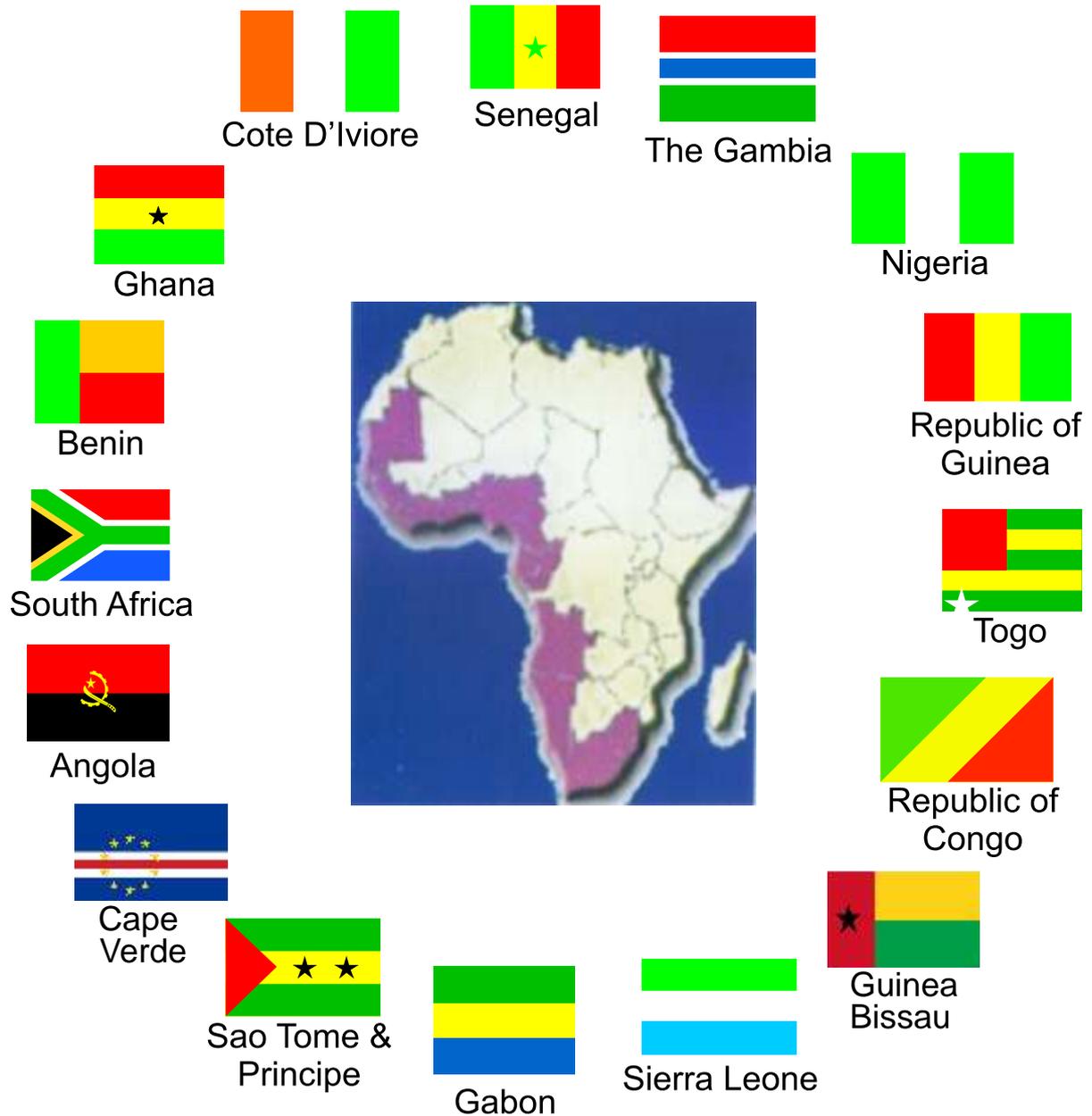
**MEMORANDUM D'ENTENTE SUR LE
CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT
DE PORT POUR LA REGION DE
L'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE**



ABUJA MoU

ANNUEL RAPPORT
2016

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

- ALLOCUTIONS DE LA SECRETAIRE GENERALE
- STATISTIQUES DES VISITES D'INSPECTIONS DU CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT POUR L'ANNEEE 2016
- L'ADMINSTRATION MARITIME DU SÉNÉGAL PROFIL DU PAYS

ALLOCUTIONS DE LA SECRÉTAIRE GÉNÉRALE

L'année 2016 a marqué le début de la seconde phase de la consolidation des progrès réalisés conformément au plan d'action du MoU d'Abuja. Son Excellence, Mr Gilbert MOKOKI, Ministre des Transports, de l'Aviation Civile et de la Marine Marchande de la République du Congo qui en remplacement de son prédécesseur est devenue Président du MoU d'Abuja depuis Septembre 2016. Rt Honorable Rotimi AMAECHI CON, le Ministre des Transports de la République Fédérale du Nigeria est Vice-président du MoU d'Abuja.

Au niveau régional, le pourcentage qui était prévu dans le cadre des inspections des navires n'a pas été réalisé. L'engagement des États membres est d'inspecter au moins 15% des navires faisant escales dans leurs ports. Seuls, le Bénin et la République Démocratique du Congo ont atteint et même surpassés ce taux. Le graphique 18 de ce rapport indique que la République du Bénin a réalisé 26,73% et la République Démocratique du Congo 19,32%.

Dans l'ensemble, les pourcentages des statistiques des années 2013 à 2016 montrent une augmentation en nombre des détentions et de défauts par inspection. Ce qui démontre un progrès important des Officiers du Contrôle des Navires par l'État du Port dans l'exécution de leurs tâches suite aux formations offertes par l'OMI et d'autres MoU régionaux. Le nombre des défauts sous la Convention SOLAS est très élevé en 2016, ce qui signifie que des efforts doivent être faits pour saisir les opérateurs des navires sous-normes à travers des inspections plus rigoureuses et des mesures à prendre.

Dix-huit (18) États membres du MoU d'Abuja ont bénéficiés du soutien de l'UE/ACP au projet du secteur du Transport maritime en Afrique (2014-2015). Les objectifs de ce projet sont : l'harmonisation des règles de sécurité maritimes au niveau régional et national ; l'amélioration de la sécurité maritime grâce à l'assistance technique et la formation prodiguée au niveau régional et national ; la mise à niveau des données maritimes dans les Ports et l'échange régionale des données ; l'augmentation de l'efficacité portuaire dans la manutention des terminaux ; et la réalisation de la croissance économique de l'Afrique, la connectivité et la promotion de l'intégration régionale. Ce projet était divisé en deux composantes :

1) l'amélioration des efforts de mise en œuvre de l'Etat pavillon (FSI) et du Contrôle des Navires par l'Etat du Port (CNEP) ; 2) et Amélioration de la sécurité maritime



MFON EKONG USORO (Mrs)
Secrétaire Générale

et l'efficacité dans les ports et les zones côtières. L'OMI a dirigé la branche relative à FSI et au le CNEP, tandis que le Secrétariat du MoU d'Abuja a été membre du comité directeur du projet.

Les administrations des Etats membres ont manifesté leur intérêt pour la Campagne d'Inspection Concentrée (CIC). Les officiers du contrôle des navires par l'État du Port du MoU d'Abuja participeront pour la première fois à la CIC. En 2017, le MoU d'Abuja se joindra au MoU de Paris, l'agrément Vina del Mar, le MoU de Tokyo, le MoU Méditerranéen, le MoU de la Mer Noire, dans la Campagne d'Inspection Concentré sur la Sécurité de navigation, y compris ECDIS (Système Électronique d'Affichage et Graphique d'Information). Le Secrétariat fera aux Etats membres le rapport des résultats de cet exercice de la région.

Le Secrétariat continue d'encourager les administrations membres à honorer leurs engagements à abriter les réunions statutaires du MoU qui faisaient partie des décisions de la 8eme Réunion du Comite du MoU d'Abuja qui s'était tenue à Brazzaville, au Congo en 2012.

Nous espérons que les statistiques fournies par le présent rapport vont contribuer à l'exercice d'auto-évaluation des administrations membres et conduiront à une amélioration nette des pratiques du contrôle des navires par l'Etat du Port de la région.

MFON EKONG USORO (Mme)
Secrétaire Générale

STATISTIQUES DES VISITES D'INSPECTIONS DU CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT POUR L'ANNEE 2016

Ce rapport présente le résultat des visites d'inspections du Contrôle des Navires par l'Etat du Port effectuées par 15 Etats membres de la région du MoU d'Abuja : 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, Sao Tome et principe, le Sénégal, l'Afrique du Sud et le Togo. Les données d'inspections du CNEP dans ce rapport ont été automatiquement générées par



OCNEPs inspectant les certificats et documents des navires la base des données centrale du Système d'Information du MoU d'Abuja (AMIS). Au cours de l'année en exercice, quinze (15) Etats membres ont effectués 1.922 inspections. Vingt-quatre (24) navires ont été consignés pour déficiences, une augmentation en nombre de détentions de 167% sur neuf (9) en 2015. Le pourcentage de détention par inspection de 1.25% en 2016 montre une augmentation de 0.87% comparé à celui de 2015 qui était de 0.38%. Une déficience sur chaque trois inspections, ce qui montre une petite réduction de 4,5 par rapport en 2015. La région a enregistré une baisse de 18,14% des inspections, de 2.348 en 2015 d'où 14 administrations ont soumis des rapports à 1.922 inspections en 2016 avec quinze (15) Administrations qui ont soumis leurs rapports.

En 2016, un total de 642 déficiences a été enregistré, le nombre total d'inspections

présentant des déficiences était de 153, une augmentation respective depuis 2015 de 528 déficiences et de 143 inspections avec déficiences enregistrées, tandis que le pourcentage d'inspections avec déficiences est passé de 6,09 en 2015 à 7,96 en 2016. Il a été enregistré en 2016, une importante déficience sur les documents et les certificats qui est de 78 (12,15%) sur 642, alors que la Sécurité de la Navigation-SOLAS est de 54 (8,41%), mesures de sécurité d'incendie -38 (5,92%), appareils de sauvetage 35 – (5,45%) conditions structurelles 32 (4,98%), propulsion et machinerie auxiliaire -30 (4,67%). Sous MARPOL : Annexe I (pollution par pétrole)-24 (3,74%) ; Annexe V (déchets des navires) -3 (0,47%). Il convient de noter qu'une (1) sur huit (8) déficiences enregistrées était due aux faux documents ou certificats des navires. En ce qui concerne les déficiences liées à SOLAS, la sécurité de navigation qui représente 8,41% de toutes les lacunes enregistrées reste la plus élevée suivie de près par les mesures de sécurité incendie et les appareils de sauvetage. Les déficiences en conditions structurelles deviennent de plus en plus importantes et occupent environ de la 8ème position à la 4ème en 2016. La pollution par pétrole est la plus élevée de tous les navires polluants générés sous MARPOL. Les déficiences enregistrées sous les conditions de vies et de travail à 9,66% sont notées et surveillées pour une efficacité des instruments pertinents.

En 2016, dix-huit différents types navires ont été inspectés. Les vraquiers sont en tête avec 33% des types de navires inspectés, les porte-conteneurs 16%, les Pétroliers 14,3% suivies directement des navires conventionnels/polyvalent avec 14,2%. Au total 466 (73%) déféctuosités ont été enregistrées sur les navires mentionnés ci-dessus et représentent les quatre principaux types de navires les plus inspectés.

Cent cinquante-trois (153) des inspections effectuées ont données 642 déféctuosités. Les déficiences résultant des anomalies proviennent de : des certificats et des documents des navires - 12,15% ; Convention SOLAS-37,84% ; Convention MARPOL-5,15% ; la Convention STWC -3,12% ; la Convention sur la ligne de charge -2,02% ; OIT (MLC 2006) -9,66%. Parmi tous les instruments pertinents couverts par le régime du CNEP du MoU d'Abuja, SOLAS est toujours le plus élevé avec 37,84% de toutes les lacunes enregistrées.

Le nombre des détentions a augmenté de 9 en 2015 à 24 en 2016. 33,3% des immobilisations enregistrées étaient des Pétroliers, les porte-conteneurs -16,7% 16,7% des Vraquiers 12,5% ; les Cargos Polyvalents/fret General 8,3% ; les navires citerne a produits chimique 4,2% ; navires a passager 4,2% ; et les remorqueurs 4,2%.

Au total, le pourcentage de rendement des inspections effectuées par les Etats membres au cours de l'année 2016 est de 4,01%, ce qui est très inférieur à l'objectif de 15% pour la région et inférieur de 4,64% par rapport à l'année précédente. Seulement deux (2) Etats membres dont le Benin et la République Démocratique du Congo ont pu atteindre le taux d'inspection de 15% des navires faisant escales dans leurs ports respectifs en 2016 comparé à quatre (4) Etats membres en 2015, ce qui montre un recul des Etats membres à atteindre ce taux d'inspection. Six Etats dont le Benin, le Congo, le Ghana, la Guinée Équatoriale, la Guinée, et le Nigeria qui ont enregistrés une augmentation numérique réelle d'inspection du CNEP en 2016 tout comme en 2015.

L'effet positif des formations nationales, régionales et a l'extérieur auxquelles ont participés les OCNEPs du MoU d'Abuja est la plus grande capacité a identifier les déficiences et les déféctuosités de détentions. Malgré que les inspections soient réduites en 2016, les données ont montré une augmentation du nombre de déféctuosités qui est de 642 (18%) et détentions de 24 (167%).



OCNEPs en formation de visite d'inspection a bord des navires

L'ADMINISTRATION MARITIME DU SÉNÉGAL : PROFIL DU PAYS

CONTEXTE

Avec un littoral maritime de 718 km de côtes, une zone économique exclusive, dont l'étendue est supérieure à sa superficie terrestre (212.000 km² contre 196.000 km² de territoire terrestre), un réseau hydrographique dense constitué de cinq (05) frontières maritimes et quatre (04) cours d'eau intérieurs, le secteur maritime occupe une place primordiale dans l'échiquier national. S'y ajoutent les conditions géographiques et météorologiques particulièrement favorables au Sénégal, la configuration toute particulière des côtes et berges, doublée d'un riche patrimoine culturel et bien d'autres centres d'attraction, atouts importants dans l'économie littorale.

La côte sénégalaise abrite, donc, de nombreux intérêts économiques et sociaux : transport fluviomaritime, activités de plaisance, pêche, tourisme côtier, agriculture, etc...

Plus de 95% des échanges extérieurs se font par voie maritime, avec plus de 14 millions de tonnes de marchandises par an, générant plusieurs centaines de milliers d'emplois directs et indirects.

Face à de tels enjeux, l'Administration maritime sénégalaise, qui a en charge l'application de la politique de l'Etat, s'est modernisée avec la création de l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM), afin de s'adapter au contexte national et international et d'accroître sa performance.

CONCERNANT L'ADMINISTRATION

Née de la fusion de la Marine marchande et de la Direction des Ports et Transports maritimes intérieurs (DPTMI), l'ANAM est une structure autonome instituée par le décret n°2009-583 du 18 juin 2009. Elle est placée sous la double tutelle technique et financière du Ministère de la Pêche et de l'Economie maritime (MPEM) et du Ministère

de l'Economie, des Finances et du Plan (MEFP). Elle a en charge la mise en application des dispositions internationales (OMI et OIT) et nationales relatives à la gestion de la sécurité et sûreté des navires, des ports, des conditions de travail des marins et de prévention de la pollution marine. La création de l'ANAM a permis d'asseoir la capacité d'exécution de l'Etat, d'améliorer le taux de mobilisation des ressources financières et d'asseoir une plus grande autonomie de gestion.

SITUATION ACTUELLE

C'est sous ce rapport que les multiples conventions régissant le domaine maritime ont été adoptées par le Sénégal pour harmoniser les pratiques au bénéfice des gens de mer, des navires, des ports et des économies nationales.

Aux fins de la mise en œuvre par l'Etat du pavillon et de contrôle par l'Etat du Port, les fonctions d'exécution sont prises par l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM).

Pour s'acquitter de ses obligations nationales et internationales, un personnel qualifié a été mis en place. L'inspection et le contrôle des navires nationaux et étrangers sont réalisés par le Centre de sécurité des navires.

Un total de troiscent quatre vingt dix neuf (399) navires a été visité pour l'année 2016, dont un nombre de deux cent onze (211) navires dans le cadre de l'Etat du Port et de cent quatre vingt huit (188) navires sénégalais. Six (06) navires ont fait l'objet de détentions pour déficiences.

Le Registre flotte tient à jour les informations relatives aux navires sénégalais en rassemblant leurs dossiers technique et administratif.

Une Stratégie nationale de Sécurité et de Sûreté maritimes et son Plan d'action quinquennal a été élaborée, afin d'assurer le développement du

secteur maritime.

Le secteur maritime sénégalais est caractérisé par la faiblesse de l'exploitation de ses potentiels, en termes de nombre de navires immatriculés au Sénégal (338 navires, dont 04 navires de commerce, 11 navires à passagers, 272 navires de pêche et 51 navires de servitude et autres petites unités).

Face à l'évolution de la menace terroriste dans la sous-région, mais aussi et surtout dans une dynamique unitaire de lutter contre les navires sous normes, la sécurité maritime est, désormais, au cœur de la politique de développement du Sénégal. L'ANAM est, à cet effet, Autorité nationale de sûreté portuaire.

MISSION DE L'OMI

A la demande du Gouvernement sénégalais, une mission d'audit blanc s'est tenue, du 1^{er} au 05 décembre 2015. L'objectif de la mission était de fournir à l'Administration maritime du Sénégal des conseils sur la structure et les mécanismes nécessaires pour renforcer sa capacité et son efficacité dans l'application et la

mise en œuvre des dispositions des instruments obligatoires de l'Organisation maritime internationale (OMI). L'audit blanc a été bien mené et les objectifs atteints.

L'audit du Sénégal a été réalisé, du 16 au 25 juillet 2016. Il a donné lieu à des recommandations qui sont en cours de mise en œuvre par le Gouvernement sénégalais.

DÉFIS

L'un des défis majeurs de l'Administration maritime consiste au recrutement des administrateurs et officiers des affaires maritimes ainsi que des inspecteurs de la sécurité des navires, entre autres, différents corps spécialisés, dont dépend fondamentalement son fonctionnement.

Le Gouvernement s'emploie à mettre en œuvre la Stratégie de sécurité et de sûreté maritime pour une meilleure Administration, aux fins d'être conforme à la réglementation internationale.



OCNEPs en formation de visite d'inspection (allant à bord des navires)

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