



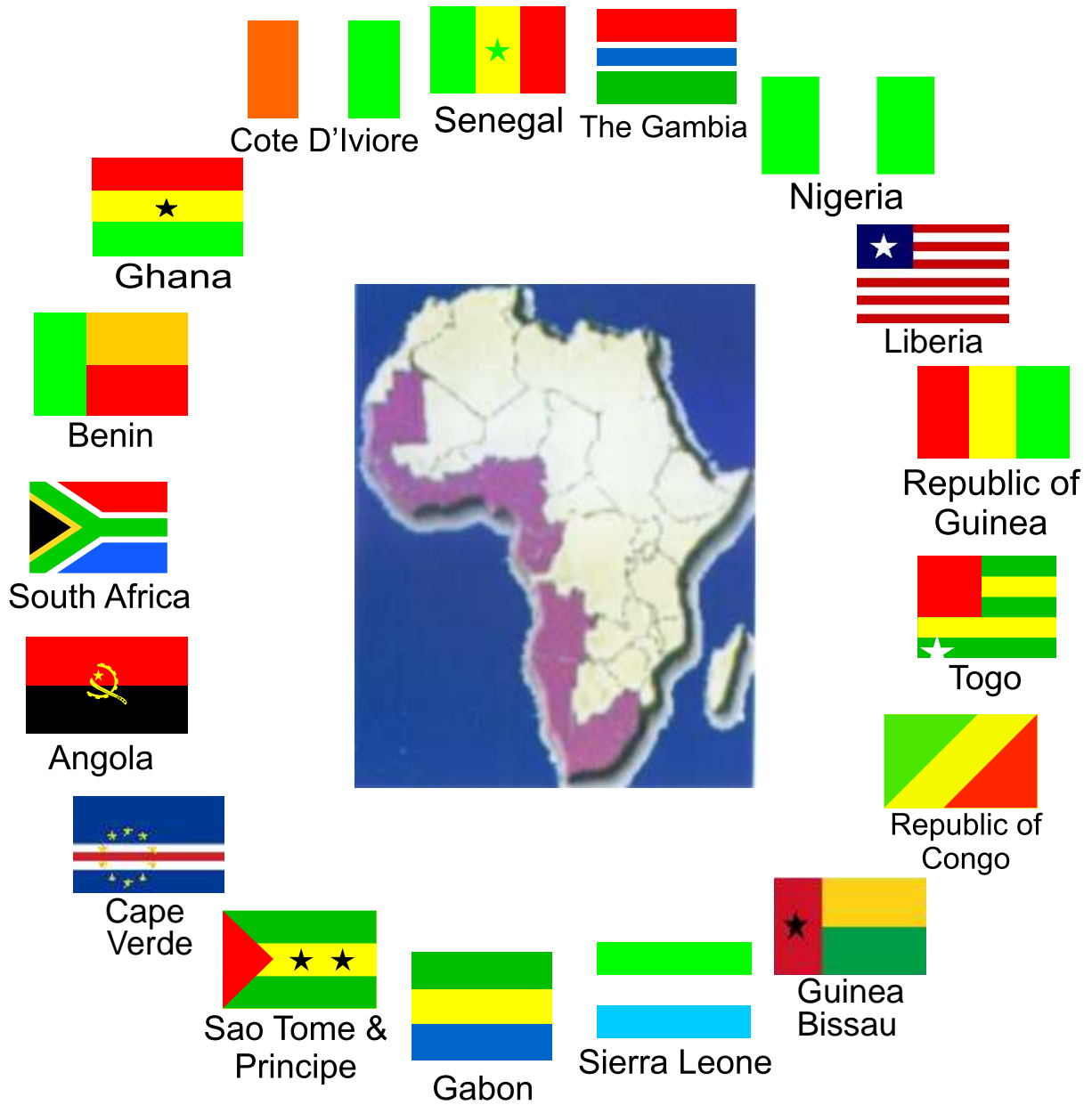
## MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL FOR WEST AND CENTRAL AFRICAN REGION



# ABUJA MoU

ANNUAL REPORT  
2017

## Member States of Abuja MoU



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

## TABLE OF CONTENTS

- STATEMENT OF THE SECRETARY GENERAL
- PORT STATE CONTROL INSPECTION STATISTICS 2017
- COUNTRY PROFILE: MARITIME ADMINISTRATION OF THE DEMOCRATIC REPUBLIC OF CONGO
- RESULT OF THE CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN (CIC) ON SAFETY OF NAVIGATION INCL. ECDIS
- STATISTICAL ANALYSIS OF 2017 PORT STATE CONTROL INSPECTION RESULTS
- STRUCTURE OF ABUJA MoU

## STATEMENT OF THE SECRETARY GENERAL

**D**ear Colleagues, the secretariat of Abuja MoU is pleased to report increased awareness of the role of port State control in eliminating sub-standard vessels and protection of our marine environment. This is evidenced by the improved quality of port State inspection procedure and reporting of inspection results into Abuja MoU Information System (AMIS) database and to the Secretariat.

Among the highpoints of 2017 was the admission of Liberia as a full member of Abuja MoU. Though Liberia had in previous years participated in Abuja MoU activities, it did not deposit its letter of Acceptance until the year under review. Abuja MoU member States welcome Liberia who is globally acknowledged as a major shipping nation and consistently on the Paris MoU White List. It is hoped that Liberia's participation as a full member will uplift the standard of Flag and port State control practices in the region. Membership of the MoU continues to grow and now stands at 17 full member States out of the 22 countries in the region. The Republic of Cameroun, Democratic Republic of Congo and Equatorial Guinea participate and report on port State inspections but are yet to submit their respective letters of acceptance largely due to bureaucratic hurdles. The secretariat plans to proceed on a renewed membership drive and missions to member States who require assistance on commencement of port State control inspections.

Practicing port State control officers in the region continue to benefit from foreign trainings offered by regional MoUs with the sponsorship of the IMO being one of the dividends of the deepened relationship and cooperation with third party organizations. In 2017, PSCOs from the Republic of Congo, Gabon and Senegal attended port State control trainings in Oman, The Hague and Japan respectively. The Secretariat applies agreed principles in the nomination of PSCOs for the training courses to ensure that the right persons attend the courses.

Abuja MoU carried out its maiden Concentrated Inspection Campaign (CIC) in 2017. The MoU joined Paris MOU, Tokyo MoU, Vina del Mar Agreement, Mediterranean MoU, and Black Sea MoU to conduct CIC on Safety of Navigation including Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS) using guidelines developed by the Paris MoU. The inspection campaign across the region was



**MFON EKONG USORO (Mrs)**  
Secretary General

conducted from 1 September 2017 to 30 November 2017.

The aim of the CIC was to check compliance with the applicable requirements of the SOLAS Convention, the overall status of the vessel's navigation safety, and the competency of crew involved in navigation operations. The outcome and analysis of the result of the 2017 CIC are provided in this Annual Report. The MoU will conduct another CIC in 2018 and hope that many more member States will join in the exercise.

In 2017, 2,074 ships were inspected by thirteen member States compared to 1,922 inspection in 2016, a 7.91% increase while sixteen (16) vessels were detained for PSC detainable deficiencies. A total of 587 deficiencies was recorded which is lower than the 2016 figure of 642. The total number of inspections with deficiencies in 2017 was 174, an increase over the 153 inspections recorded in 2016. Overall, the results are indicative of the quality of inspection carried out by PSCOs in the region and regional harmonization leading to recognition of previous inspections and reduction in multiple inspections at every port of call.

We invite you to read this Annual Report for 2017 in-depth information and highlights including the piece on the Maritime Administration of the Democratic Republic of Congo.

**MFON EKONG USORO (Mrs)**  
Secretary General

## PORT STATE CONTROL INSPECTION STATISTICS 2017

A total of 13 member States in Abuja MoU region submitted PSC inspection reports in 2017 namely: Benin; Republic of Congo; Democratic Republic of Congo; Cote d'Ivoire; Gabon; Gambia; Ghana; Guinea; Liberia; Nigeria; Senegal; South Africa and Togo. As in 2016, the PSC inspection statistical data in this Report were generated from the central database of Abuja MoU Information system (AMIS).

2,074 ships were inspected by thirteen (13) member States in 2017. Sixteen (16) vessels were detained for PSC inspection detainable deficiencies during the year, giving a 33.33% decrease in the number of detention below 2016 figures of twenty-four (24) detentions. The detention percentage per inspection of 0.77% in 2017 gives a 38.4% decrease below that of 2016 of 1.25%. The spread of one deficiency for every 3.5 inspections is an increase from 3.0 in 2016. The region recorded a 7.91% increase in inspection efforts from 1922 in 2016 where 15 States submitted reports to 2074 inspections in 2017 with 13 States reporting.

In 2017, a total of 587 deficiencies was recorded which is lower than the 2016 figure of 642 while total number of Inspections-with-deficiencies in 2017 was 174 higher than 153 figures of 2016. The percentage number of deficiencies-per-inspection of 8.39 in 2017 gives a 5.4% increase over the 2016 figures of 7.96. In 2017, the most deficiencies were recorded on: Safety of Navigation 85 (14.48%); Living and Working conditions 45 (7.67%); Ship's certificates and documents 44 (7.49%); Propulsion and Auxiliary Machinery 38 (6.47%); Crew Certificates STCW 30 (5.11%). It is noteworthy that one deficiency out of every

seven inspections recorded was due to Safety of Navigation. Safety of Navigation deficiency which constitutes 14.5% of all deficiencies recorded and remains the topmost defective item recorded under SOLAS Convention closely followed by Propulsion and Auxiliary Machinery.

Twenty one different ship types were inspected in 2017. Bulk Carrier came top with 35.44% of ship types inspected, Container ship 15.04%, General Cargo/multipurpose with 13.69%, Oil Tanker 13.07%, while Refrigerated cargo with 130 inspections (6.27%) conclude the top five most inspected ship types.



PSCO checking ship's documents

One hundred and seventy four (174) of the inspections conducted generated 587 deficiencies. The deficiencies are as a result of anomalies from: Ship's certificates and documents – 7.50%; SOLAS Convention – 44.29%; MARPOL Convention – 5.11%; STCW Convention – 5.11%; Load Line Convention – 2.39%; ILO (Living and Working conditions) – 7.67%. Of all the relevant instruments covered within the Abuja MoU PSC regime, SOLAS still ranks the highest with 44.29% of all deficiencies recorded. The number of detentions decreased to 16 from the 2016 figures of 24. 25% of the detentions recorded were each for offshore supply ships and Tugboats, 12.5% for Oil Tankers and 6.25% each for Bulk Carrier, Container ship, Fish factory, General cargo/multipurpose, Refrigerated cargo and Other special activities.

In total, the performance percentage inspection by member States for the year 2017 is 4.36% which is still far below the target of 15% for the region but slightly more than the previous year of 4.01%. Two member States – Benin and Dem. Republic of Congo were able to achieve the inspection of 15% of ship calls in their respective ports in 2017, showing same member States as

in 2016 that achieved the targeted inspection rate. Ten member States (Benin, Congo, Congo DRC, Cote d'Ivoire, Gambia, Ghana, Guinea, Nigeria, Senegal, and South Africa) recorded actual numerical increase in PSC inspection in 2017, giving a 66.67% increase over 2016.

The numbers of member States that enter inspection reports directly into the AMIS database remain the same as compared to 2016. The States that upload directly into AMIS include Benin, Congo, Cote d'Ivoire, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea, Liberia, Nigeria, and Senegal.

This annual 2017 PSC inspection report

summarizes the activities of Abuja MoU member States including statistics and analysis as well as report on Concentrated Inspection Campaign (CIC) on Safety of Navigation from September to November 2017 to ensure that foreign ships meet international safety, security and environmental standards, and that these ships have adequate living and working conditions for seafarers.



Damaged hand pump

## COUNTRY PROFILE: MARITIME ADMINISTRATION OF THE DEMOCRATIC REPUBLIC OF CONGO

The Democratic Republic of Congo has a population of 70,000,000 (Seventy million) and a hydrographic network of over 25,000 km of waterways of which 15,000 km are arranged in categories. This network is divided into 3 Bays of which:

- The upper Bay includes mainly lakes,
- The Middle Bay of the Congo River, the Kasai River and the tributaries,
- The maritime Bay of 150 km long from Matadi to Banana and a 42 km coastline.

The maritime Bay has 3 main seaports managed by the Commercial Corporation of Transports and Ports (SCTP) namely:

The Port of Matadi;

The Port of Boma;

The Port of Banana; and

Four (4) secondary ports and an oil platform: SOCOPE (Fisheries), SEEP - CONGO (Petroleum Enterprises), SOCIR (Refining Industries), International Container Terminal Company (ICTSI), and MIOC (Muanda International Oil Company) for the storage vessel.

All ports mentioned above have a security procedures plan and are regularly monitored by Recognized Organizations - Shipping Office, BIMV, Kargus Sea International, for the implementation of the ISPS code. It should be noted that other ports facilities are being built.

The Democratic Republic of Congo is a member State of the IMO. The maritime and inland shipping sector is under the supervision of the Ministry of Transport and Communication and managed by the Directorate of Marine and Waterways. The latter's mission is to guarantee the safety of waterways transport activities.

For its operation, the Directorate of Marine and Waterways is subdivided into 3 Divisions:

Infrastructure and Hydro-ports, which is responsible for monitoring the infrastructure of the base (ports, shipyards, waterways).

Fleet Division, which is responsible for the surveillance and safety of floating equipment and also ensures the conservation of maritime, river and lake.

Navigating Personnel Division, which is responsible for the surveillance and control of seafarers.

The function of shipping supervision and policy, including Rivers and Lakes is vested on Maritime Commissioners who represent the shipping inspectorate (Direction de la Marine et des Voies Navigables) in the provinces.

With respect to shipping, the fleet of the Democratic Republic of Congo constitutes 2 ships which connect Pointe Noire and Boma, and 3 trawlers for industrial fishing.

The Directorate of the Navy and Waterways is experiencing difficulties in the following areas:

- updating of two codes (maritime and river) dating from 1966;
- lack of trained inspectors in charge of vessel monitoring by the Port State;
- functioning of the Directorate in its traditional structure.

Knowing that it is imperative for the Maritime Administration of the Democratic Republic of the Congo overcome these problems, deep reforms are being carried out such as:

- Updating of the two main codes, including new improvement in the maritime world;
- Ratification of IMO Conventions;
- Empowering the Marine and Waterways Directorate to perform efficiently and effectively like other Maritime Administrations of the sub-regions;

Special emphasis on the training of personnel in all sectors to the fight against maritime insecurity and setting up adequate equipment to enable the Directorate of Marine and Waterways cope with the implementation of both national and international Conventions and standards.

With regard to capacity-building of the Directorate of Marine and Waterways' staff, the DRC is seeking from IMO through its Integrated Technical Cooperation Program, the assistance to overcome this challenges.

## RESULT OF THE CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN ON SAFETY OF NAVIGATION INCL. ECDIS

The Memorandum of Understanding on Port State Control for West and Central African region (Abuja MoU) carried out its maiden Concentrated Inspection Campaign (CIC) on Safety of Navigation including Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS) from September 1, 2017 to November 30, 2017. The aim of the CIC was to inspect compliance with safety regulations for ships, the overall status of the ship's navigation safety, the competence of master and crew involved in navigation operations and compliance with regulations under SOLAS Chapter V (applicable to all ship types) on safety of navigation. Abuja MoU, conducted the CIC simultaneously with Paris MOU, Tokyo MoU, Vina del Mar Agreement, Mediterranean MoU and Black Sea MoU using the Paris and Tokyo MoUs guidelines and questionnaire for the exercise.

During the 3-month CIC period, 419 individual ships were inspected and of these 182 (41.2%) were CIC related inspections. 187 inspections were carried out using the CIC questionnaire and 255 without CIC questionnaire. The following number of deficiencies were recorded under the corresponding number of inspections: Electronic charts (ECDIS) - 3; Voyage Data Recorder (VDR) - 1; Bridge Navigation Watch Alarm System (BNWAS) - 1; Automatic Identification System (AIS) - 1; Voyage or passage plan - 3; Lights, shapes, sound signals - 2.

Out of the 187 inspections, 171 (91.4%) questionnaires submitted were without deficiencies while 16 (8.6%) had deficiencies. Only one ship type (General cargo/multipurpose) was detained as a result of Endorsement by flag State of crew certificate not being onboard. The overall detention rate per CIC inspection was 0.53%.

A total of 20 (10.7%) non-conformities were recorded as a result of this campaign out of 187

questionnaires submitted. Of this 167 (89.3%) were with satisfactory responses.

The most un-favourable results from the questionnaire were questions 8, 2 and 11 with the following questions: Does the passage plan cover the whole voyage? (4.28%); Does the ECDIS have the appropriate electronic charts for the intended voyage and is there a suitable back-up arrangement? (1.60%); and are the exhibition of navigation/signal lights in accordance with the requirements of COLREG72? (1.07%), respectively.

The three highest rates of Not Applicable (N/A) on the questionnaire were on: Q.2 - Does the ECDIS have the appropriate electronic charts for the intended voyage and is there a suitable back-up arrangement? (33.16%); Q.3 - Is there evidence that all watchkeeping officers comply with STCW requirements for ECDIS? (26.74%); and Q4 - Can watchkeeping officers demonstrate familiarization with ECDIS operation? (34.22%). This indicates that most of vessels calling in the region are not required to carry ECDIS at the time.

Six member States: Republic of Congo; The Gambia; Ghana; Nigeria; Senegal; and South Africa participated in the Concentrated Inspection Campaign on Safety of Navigation including ECDIS.

The result of the CIC on Safety of Navigation was adopted by the 9<sup>th</sup> meeting of the Abuja MoU Port State Control Committee (PSCC) on 27 March 2018 in Accra, Ghana and the report is published on Abuja MoU web-site.





PSCOs inspecting emergency generator switchboard



Emergency Generator operation



Guinea PSCO inspecting ship document



Weather tight door



Guinea PSCO signing register at the ship gangway



Corroded and wasted flight of steps



Bunkering station



Frayed mooring line

## STATISTICAL ANALYSIS OF 2017 PORT STATE CONTROL INSPECTION RESULTS

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	330						
Republic of Congo	232						
Congo DRC	136						
Cote d'Ivoire	104		5	21	4.81		
Gabon	37						
Gambia	13						
Ghana	141	1	15	24	10.64	1	0.71
Guinea	125						
Liberia	17						
Nigeria	350	5	59	254	16.86	5	1.25
Senegal	271	1	41	108	15.13	1	0.37
South Africa	286	9	54	180	18.88	9	3.15
Togo	32						
<b>TOTAL</b>	<b>2074</b>	<b>16</b>	<b>174</b>	<b>587</b>	<b>8.39</b>	<b>16</b>	<b>0.77</b>



Corroded/ wasted hatch coaming and vertical ladder

CHART 1: Ratio of Total Inspections

Diagramme 1: Ratio d'Inspections Total

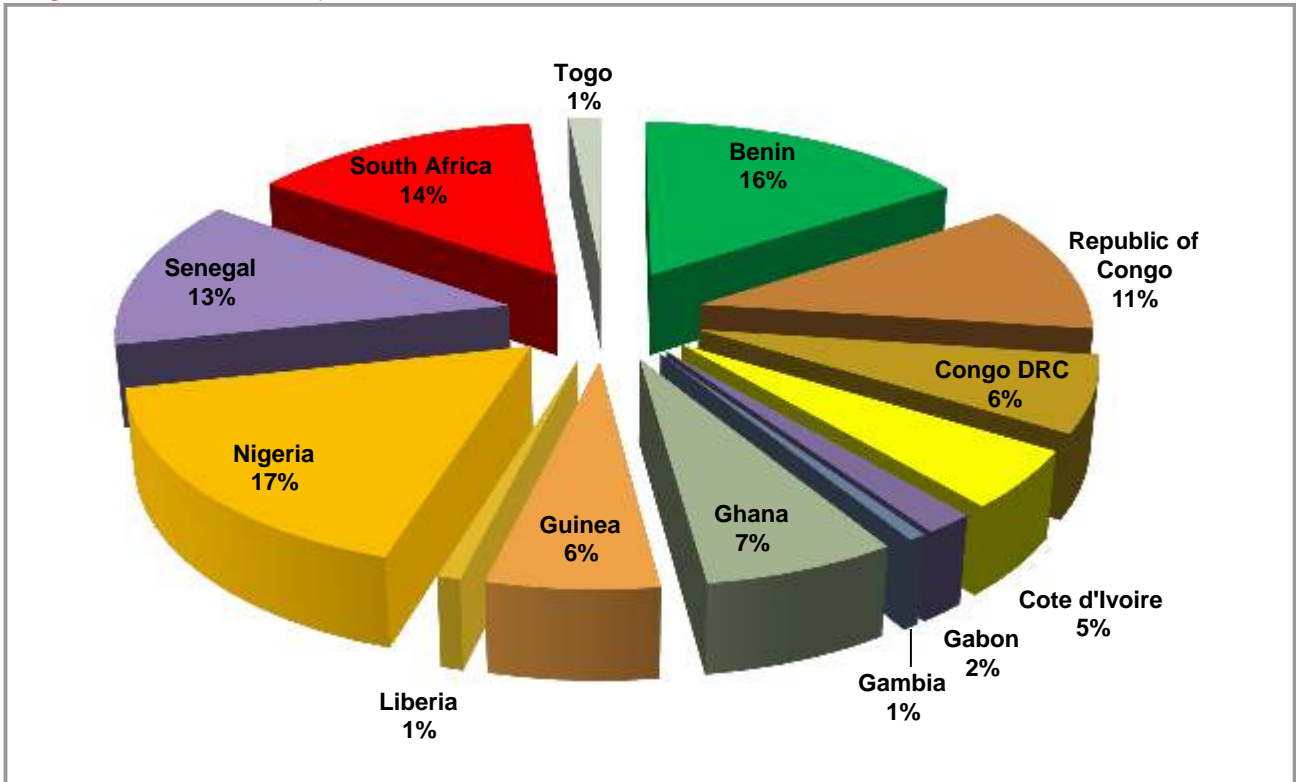


CHART 2: Ratio of Inspections with Deficiencies

Diagramme 2: Ratio d' Inspections avec Défectuosités

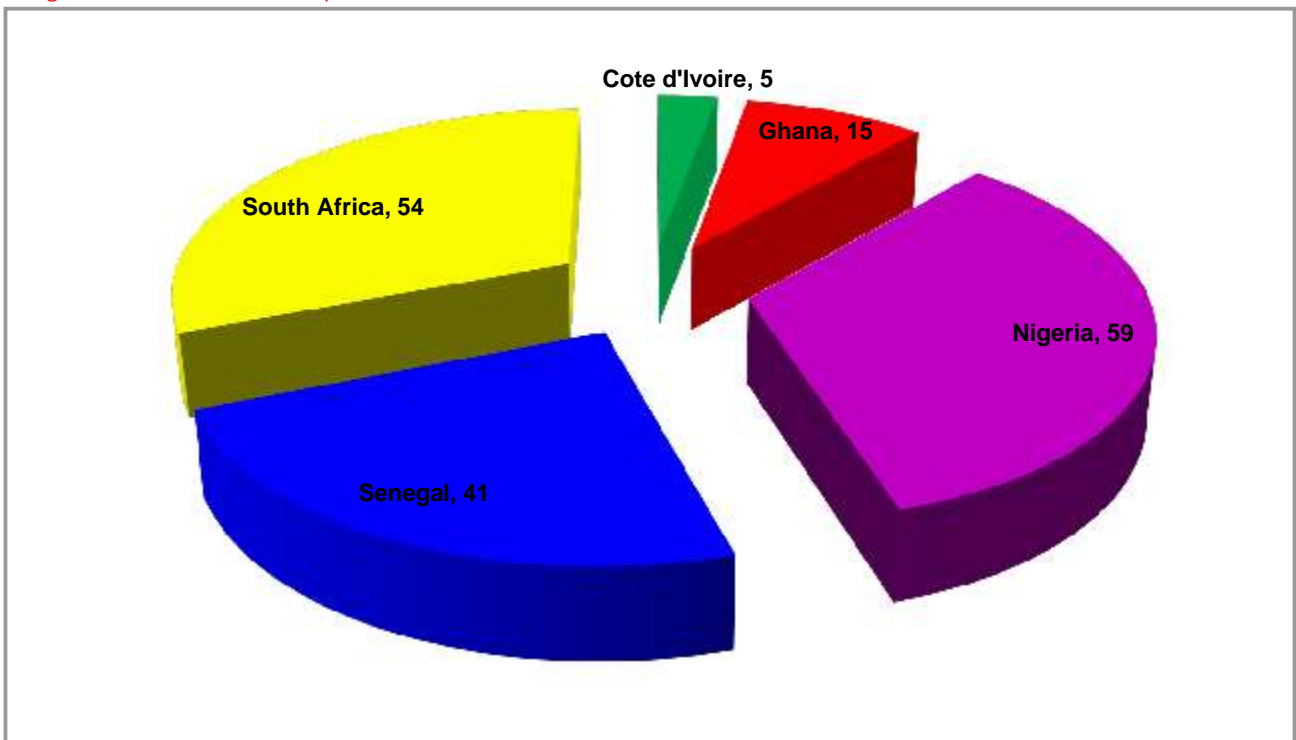


CHART 3: Total Inspections, Deficiencies and Detentions

Diagramme3: Inspections totales, Défectuosités et Immobilisation

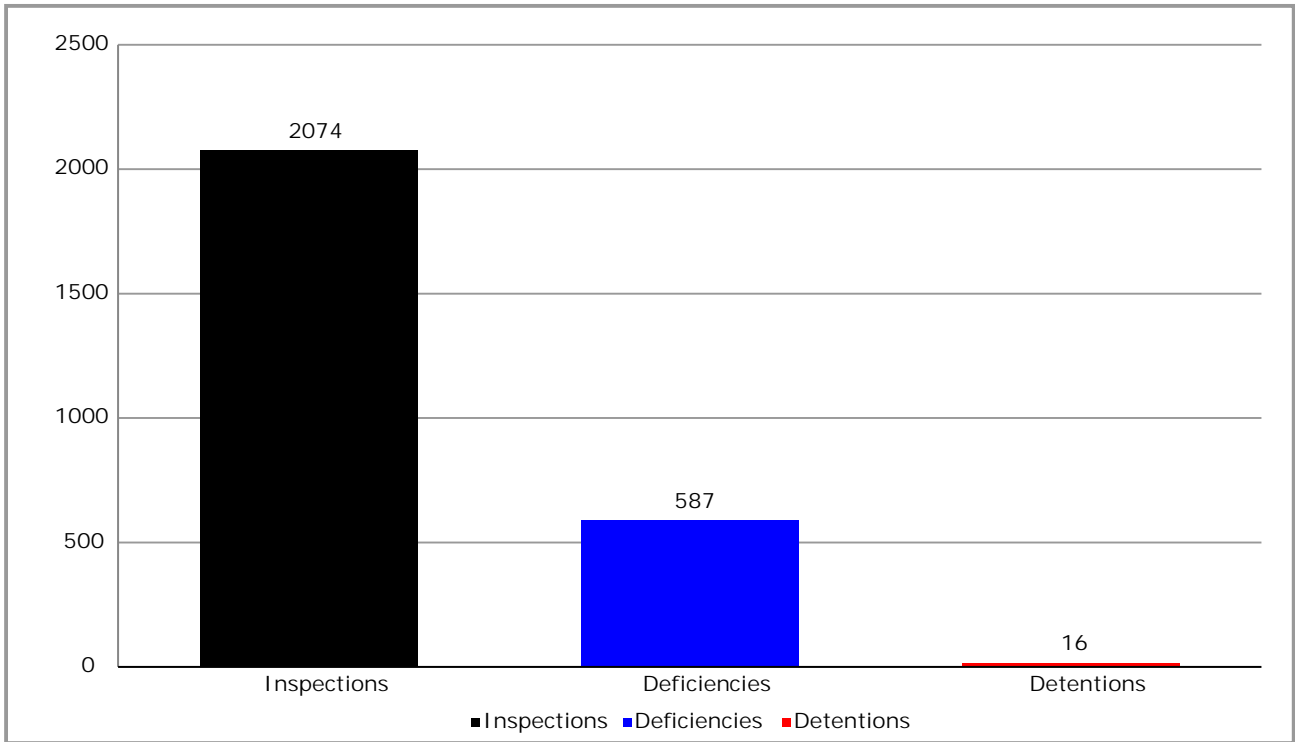


CHART 4: Total Inspections and number of Inspections with deficiencies

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

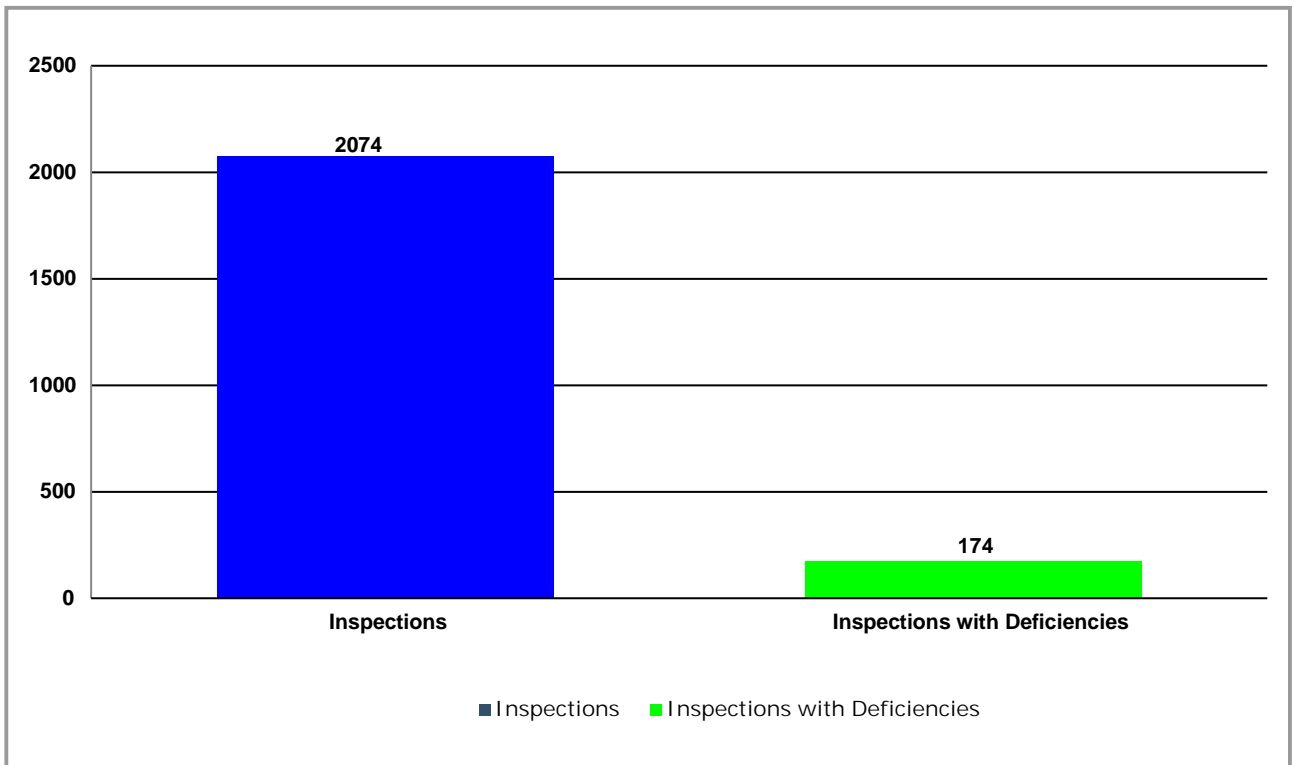


CHART5: Number of Inspections with Detention Percentage

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

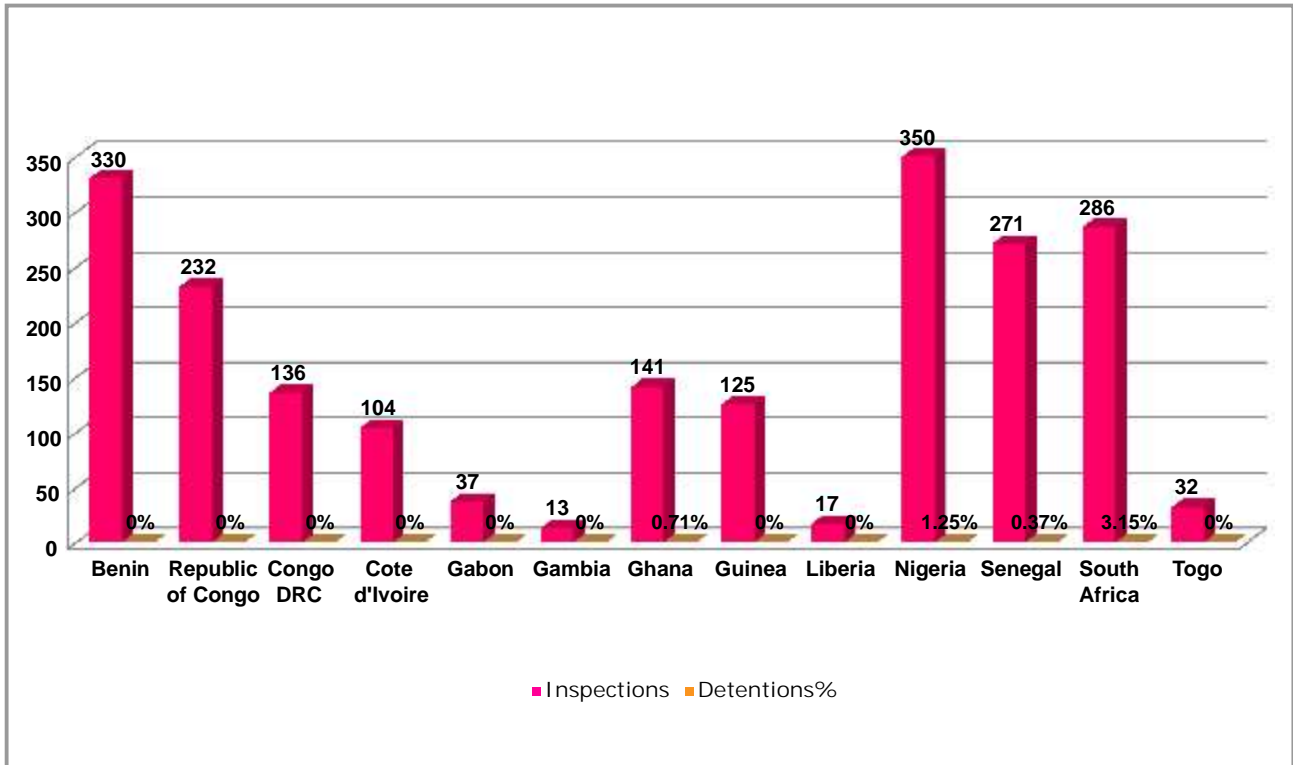


CHART 6:Percentage of Detentions(Detentions as Percentage of Total Inspections)

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

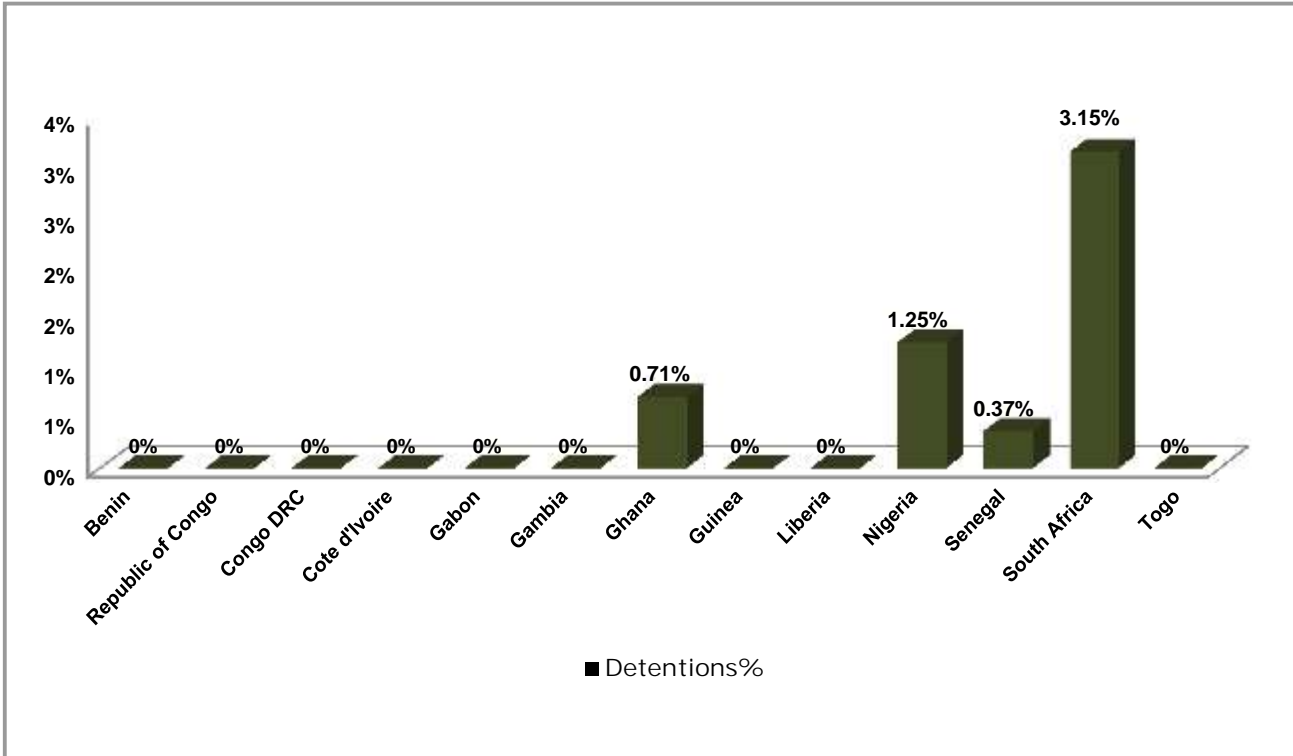


Table 2: Inspection Data by Flag Tableau 2: Données d'Inspection par Pavillon						
Ship flag	No. of inspections	No. of inspections with deficiencies	No. of deficiencies	Percentage of inspections with Deficiency	No. of detentions	Detention percentage
Antigua and Barbuda	64	6	12	9.38		
Bahamas	70	5	12	7.14		
Bangladesh	2					
Barbados	7	2	7	28.57		
Belgium	3					
Belize	10	4	9	40		
Bermuda (GB)	3					
Cayman Islands (GB)	14					
China	16					
Comoros	11	2	7	18.18		
Cook Islands	7	3	25	42.86	2	28.57
Croatia	3	1	3	33.33		
Curacao	2					
Cyprus	62	5	15	8.07		
Denmark	25	1	4	4		
Djibouti	1					
Faroe Islands	5					
France	7	2	5	28.57		
Germany	8					
Gibraltar(GB)	25					
Greece	27					
Hong Kong, China	136	6	12	4.41	1	0.74
India	4	3	6	75		
Indonesia	1	1	12	100	1	100
Isle of Man (GB)	19	4	7	21.05		
Italy	57	4	12	7.02		
Japan	3					
Kiribati	7	2	6	28.57	1	14.29
Korea,DPR	1					0.31
Latvia	1	1	3	100		
Lebanon	1					
Liberia	327	26	74	7.95	1	
Lithuania	9	1	12	11.11		
Luxembourg	6					
Macao, China	1					
Malaysia	1					
Malta	157	12	49	7.64	1	0.64
Marshall Islands	282	16	47	5.67	2	0.71
Mauritius	2					
Moldova, Republic of	3					
Montenegro	3					
Netherlands	37	3	5	8.11		
Norway	22	1	1	4.55		
Palau	3	3	10	100	1	33.33

Panama	311	31	102	9.97	3	0.96
Philippines	5					
Portugal	22					
Qatar	4	1	1	25		
Russian Federation	3	2	6	66.67		
Saint Kitts and Nevis	14					
Saint Vincent and the Grenadines	26	3	14	11.54		
Singapore	149	14	37	9.4	1	0.67
Spain	1					
Sri Lanka	6					
Switzerland	10	1	3	10		
Tanzania, United Republic of	2	2	52	100	2	100
Thailand	2					
Togo	3					
Turkey	15	2	10	13.33		
Tuvalu	2	2	2	100		
Ukraine	1					
United Kingdom	22					
United States	6					
Vanuatu	9	2	5	22.22		
Vietnam	6					
TOTAL	2074	174	587	8.39	16	0.77



Wasted shackles and empty fire hose box



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

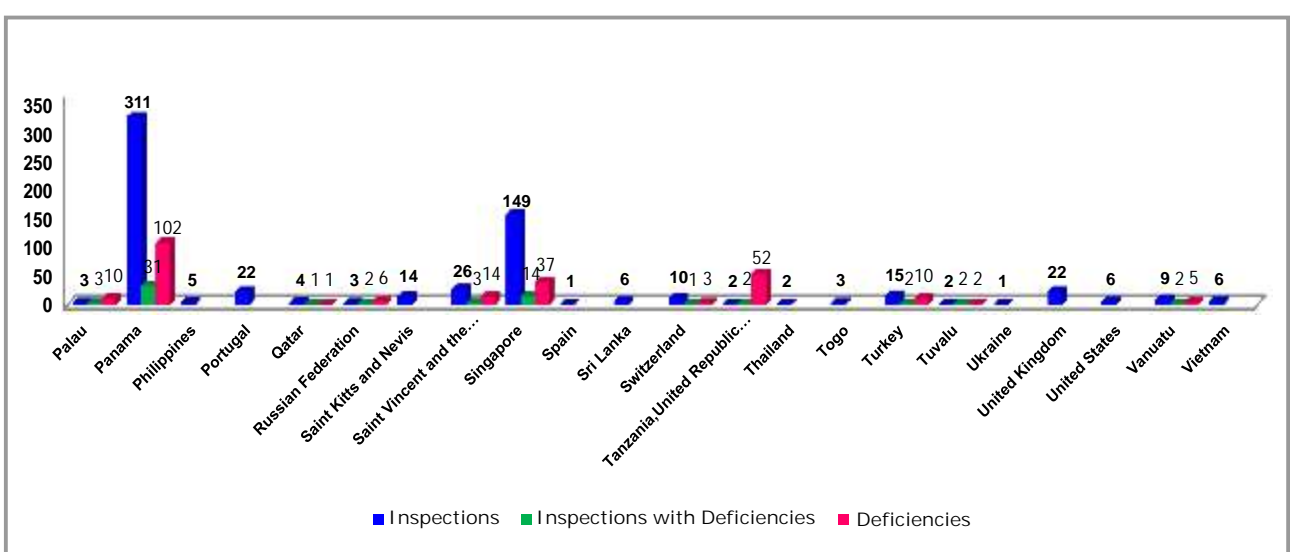
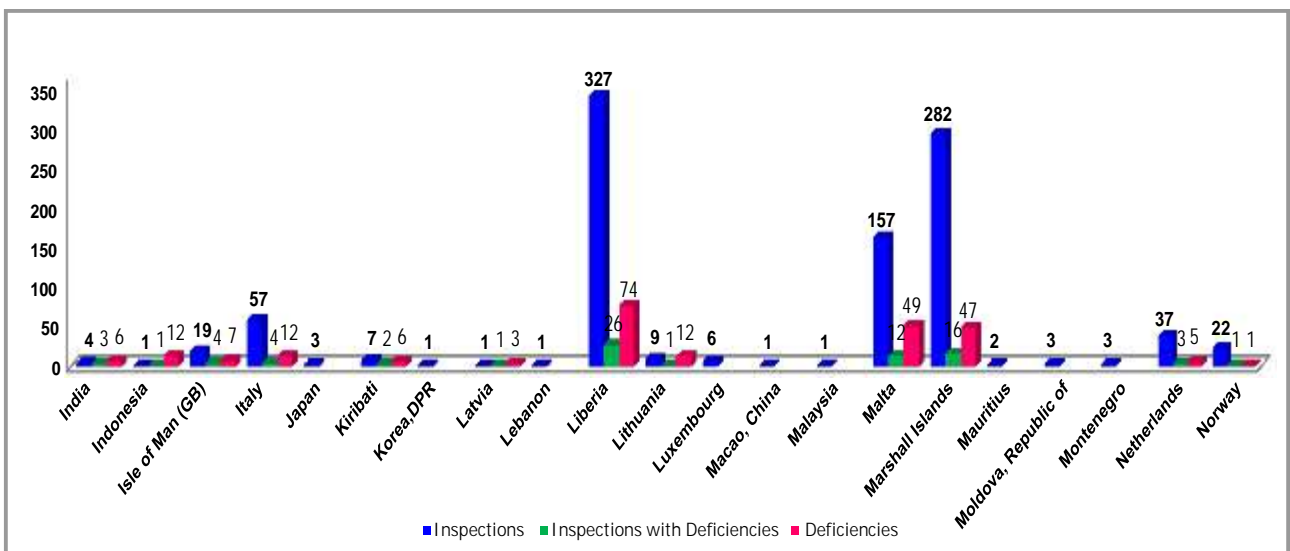
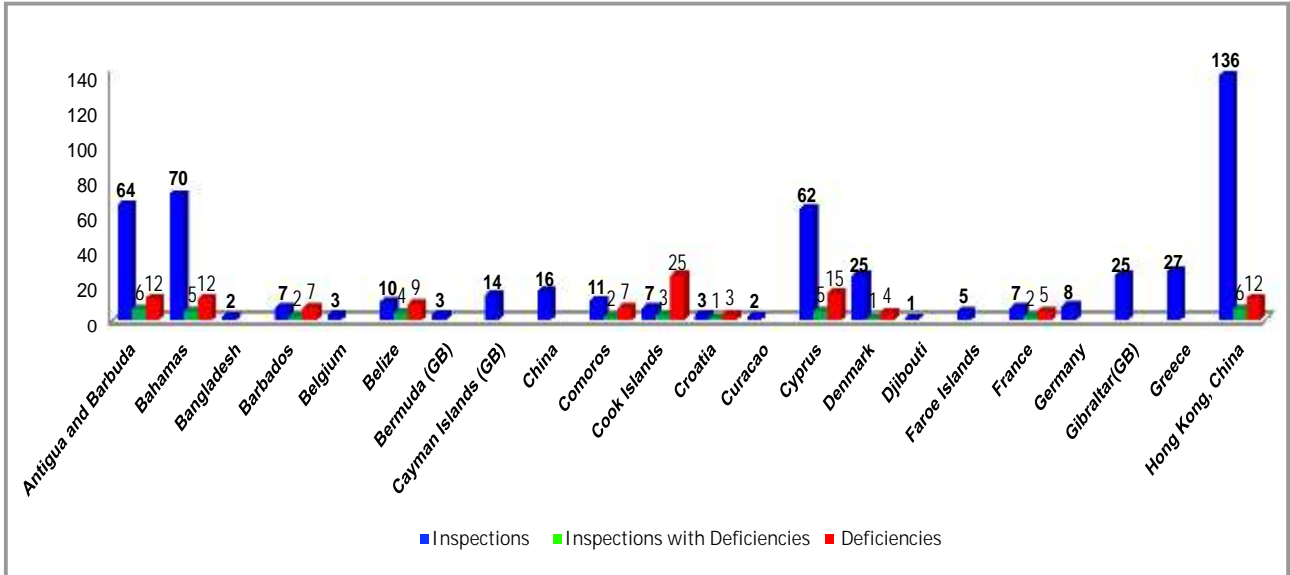


CHART 8 : Inspections with Deficiencies by Flag  
 Diagramme 8 : Inspections avec Défauts par Pavillon

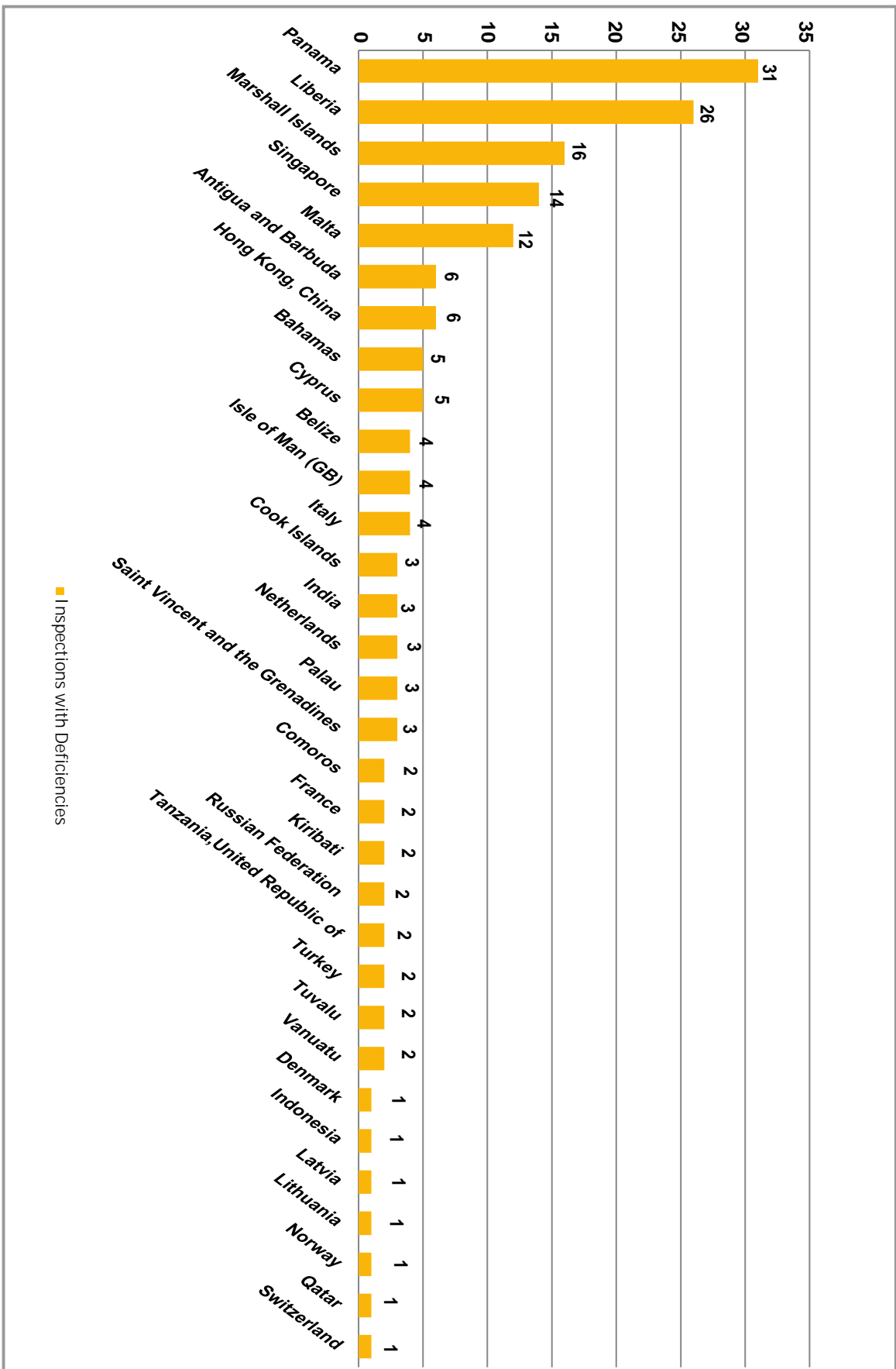


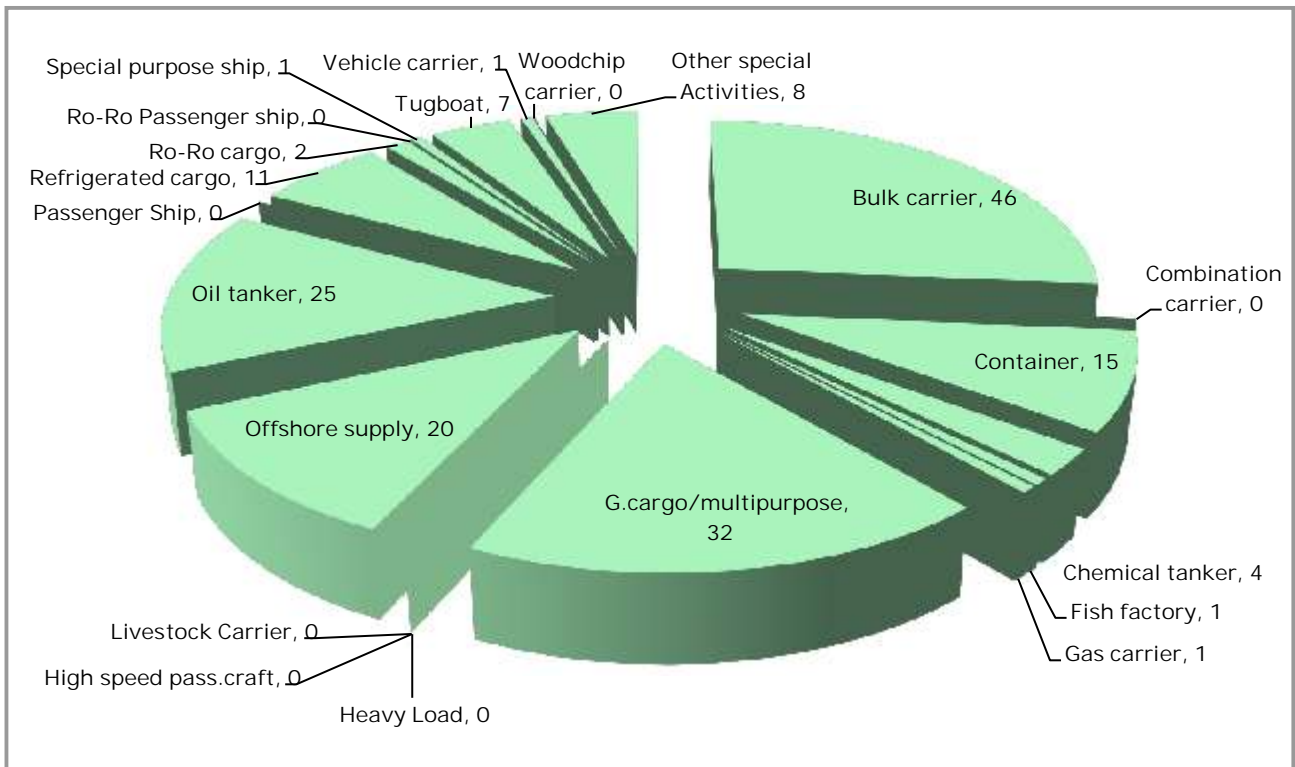
Table 3: Inspection Date by Ship Type Tableau 3: Données d'Inspection par Type de Navire						
Ship Type	No. of inspections	No. of inspections with deficiencies	No. of deficiencies	Percentage of Inspections with deficiency	No. of detentions	Detention percentage
Bulk carrier	735	46	100	6.26	1	0.14
Combination carrier	2					
Container	312	15	42	4.81	1	0.32
Chemical tanker	87	4	10	4.6		
Fish factory	1	1	12	100	1	100
Gas carrier	24	1	2	4.17		
G.cargo/multipurpose	284	32	90	11.27	1	0.35
Heavy Load	4					
High speed pass.craft	1					
Livestock Carrier	1					
Offshore supply	81	20	66	24.69	4	4.94
Oil tanker	271	25	88	9.23	2	0.74
Passenger Ship	7					
Refrigerated cargo	130	11	42	8.46	1	0.77
Ro-Ro cargo	59	2	8	3.39		
Ro-Ro Passenger ship	1					
Special purpose ship	12	1	2	8.33		
Tugboat	14	7	85	50	4	28.57
Vehicle carrier	14	1	16	7.14		
Woodchip carrier	1					
Other special Activities	33	8	24	24.24	1	3.03
TOTAL	2074	174	587		16	0.77



On the Bridge Clinometer, Alarm panel, Emergency stop button

CHART 9: Ratio of Inspections with Deficiencies by Ship Type

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



Corroded and wasted Hull

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

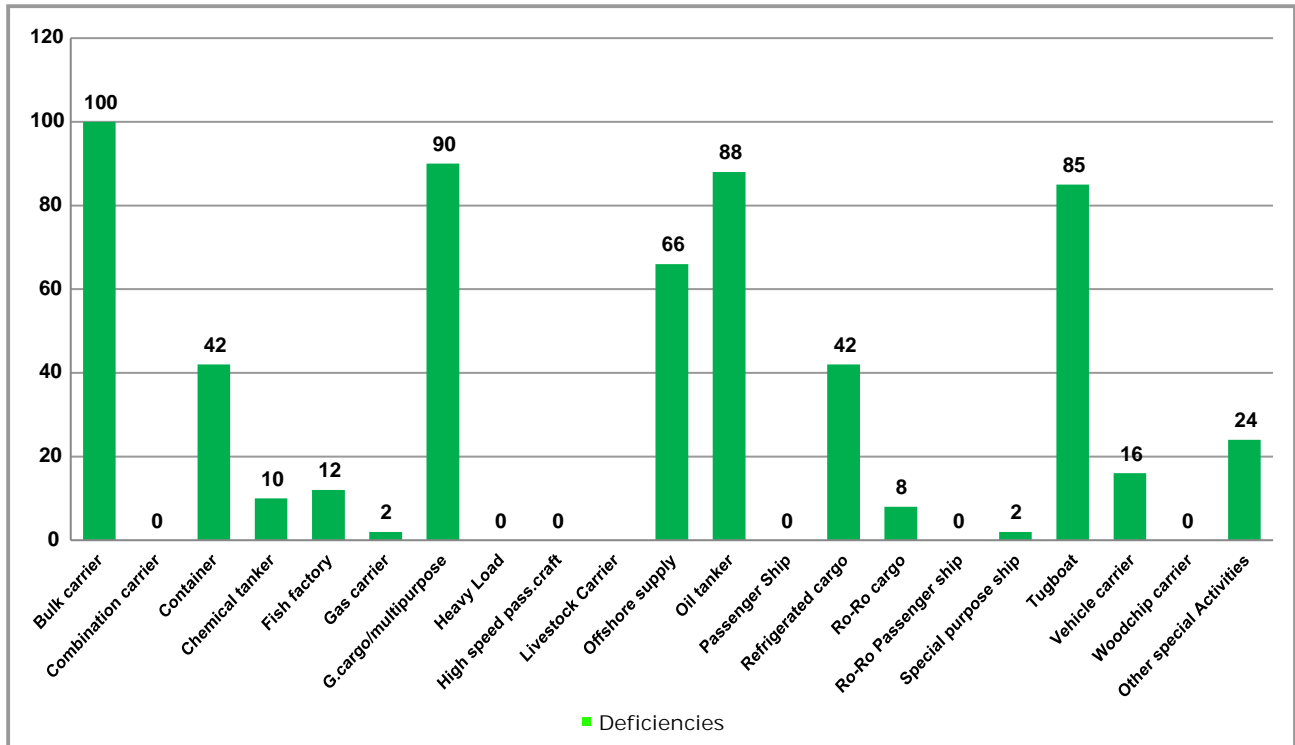


CHART 11: Number of Deficiencies per Inspection

Diagramme 11: Nombre de Défectuosités par Inspection

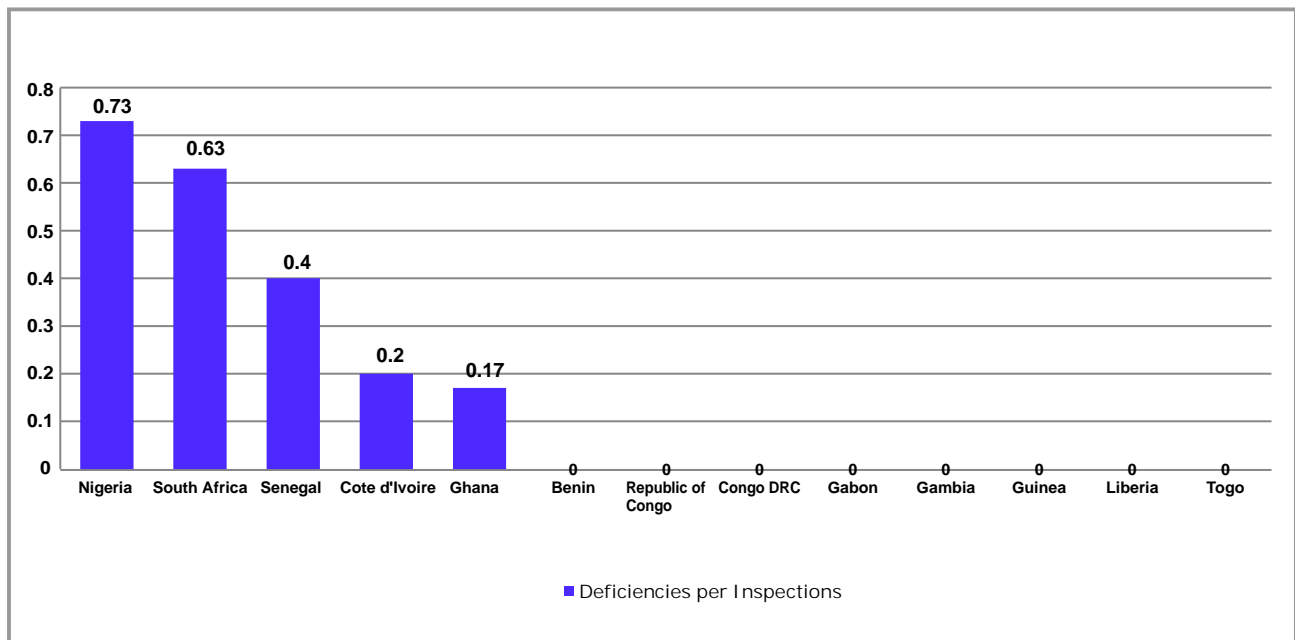


CHART 12: Performance by Ship Type Showing Inspections, Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies  
 Diagramme 12: Performance par Type de Navire montrant les inspections, Inspections avec Défauts et Nombre de Défauts

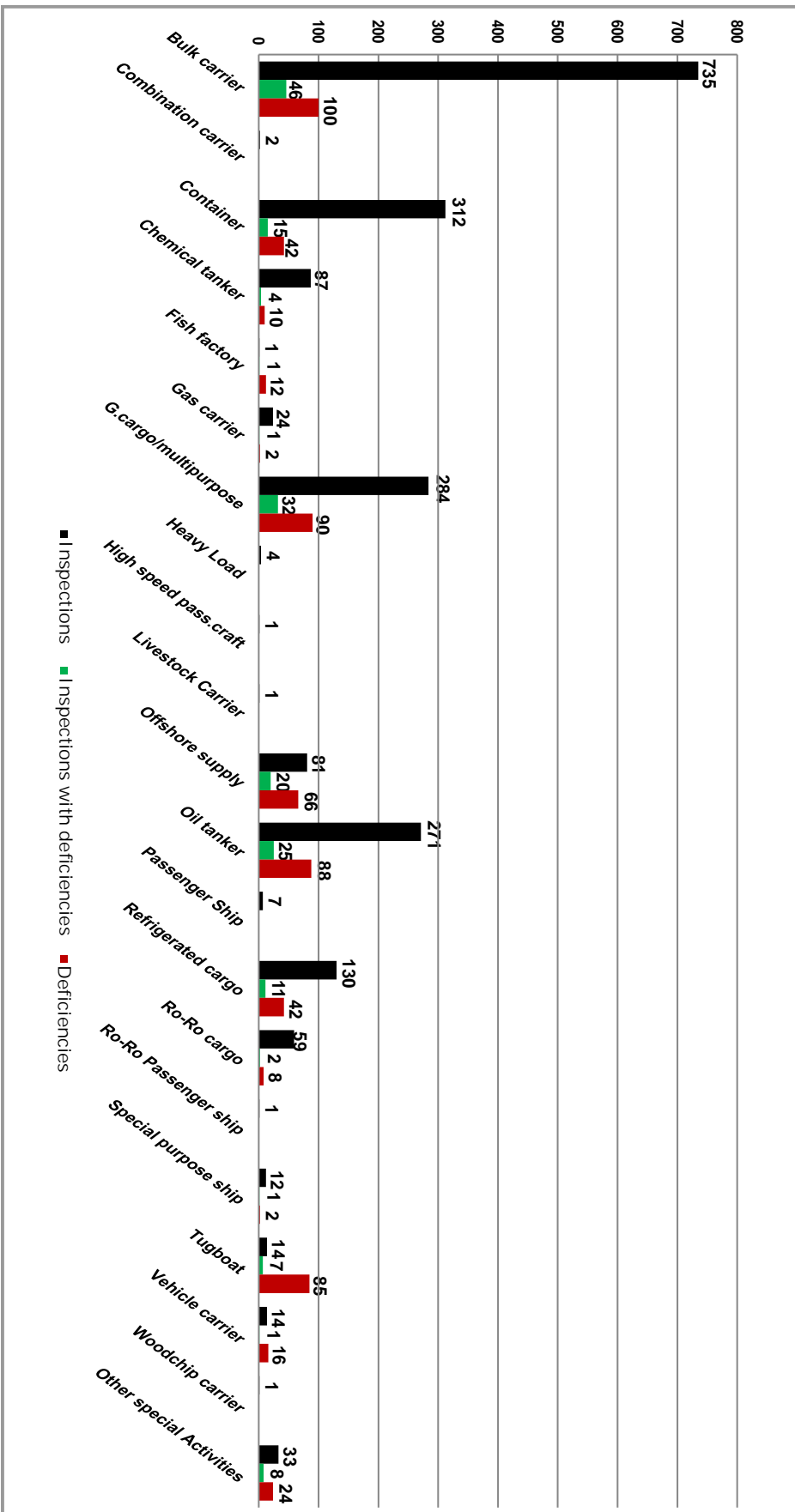


CHART 13: Performance by Ship Type Showing Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies  
 Diagramme 13: Performance par Navire montrant Inspections avec Défauts et Nombre de Défauts

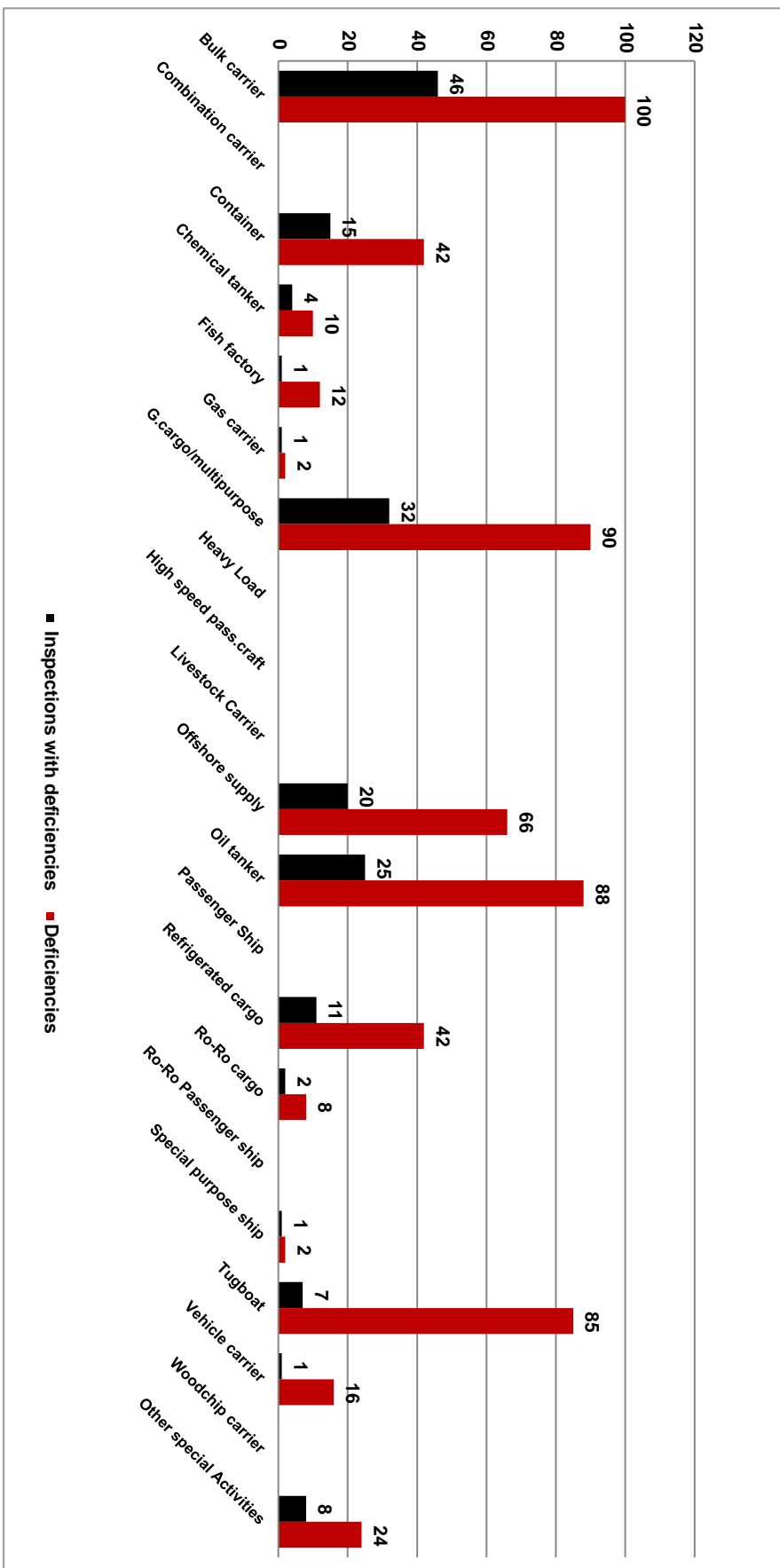


TABLE 4: Inspection Data per Category of Deficiency			
TABLEAU 4: Données d' Inspection par Catégorie de Défectuosités			
Category of Deficiency		Number of deficiency	Percentage of total deficiencies
Ship's certificates and documents		44	7.49
	Structural Conditions	25	4.26
SOLAS	Emergency Systems	8	1.36
	Radio Communications	23	3.92
	Fire safety	28	4.77
	Alarms	1	0.17
	Cargo Operation including equipment	2	0.34
	Safety of Navigation	85	14.48
	Life saving appliances	31	5.28
	Propulsion and auxiliary machinery	38	6.47
	ISM	15	2.56
	ISPS	4	0.68
MARPOLS	Annex I	25	4.26
	Annex III	1	0.17
	Annex IV	2	0.34
	Annex V	2	0.34
STCW	Certificate and Documentation - Crew Certificates	30	5.11
Load Lines	Water/Weather tight conditions	14	2.39
ILO	Living and Working Conditions	45	7.67
Other		164	27.94



PSCO in E/R control room



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	258	21	69	4	1.55
Bureau Securitas	BS	2	1	2		
Bureau Veritas	BV	322	39	180	5	1.55
China Classification Society	CCS	80	1	3		
Croatian Register of Shipping		4	1	3		
Cyprus Bureau of Shipping		1				
Det Norske Veritas	DNV	97	14	38	1	1.03
DNV GL AS		323	18	51	1	0.31
Germanischer Lloyd	GL	87	7	18		
Hellenic Register of Shipping	HRS	1				
International Naval Surveys Bureau	INSB	12	2	7		
Indian Register of Shipping	IRS	7	5	8		
International Register of Shipping		2				
Korea Classification Society	KCS	1				
Korean Register of Shipping	KRS	52	3	5		
Lloyd's Register	LR	268	23	90		
National Shipping Adjuster Inc.		1	1	6		
Nippon Kaiji Kyokai	NKK	400	26	57	2	0.5
PT Biro Klasifikasi Indonesia		1	1	12	1	100
Phoenix Register of Shipping	PRS	9				
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	PRS	5				
Registro Italiano Navale	RINA	101	8	24	1	0.99
Registro Internacional Naval, S.A		4				
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	30	2	6		
Rinave Portuguesa		2				
Turkish Lloyd		1				
Vietnam Register of Shipping	VRS	2				
Other		1	1	8	1	100
TOTAL		2074	174	587	16	0.77

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

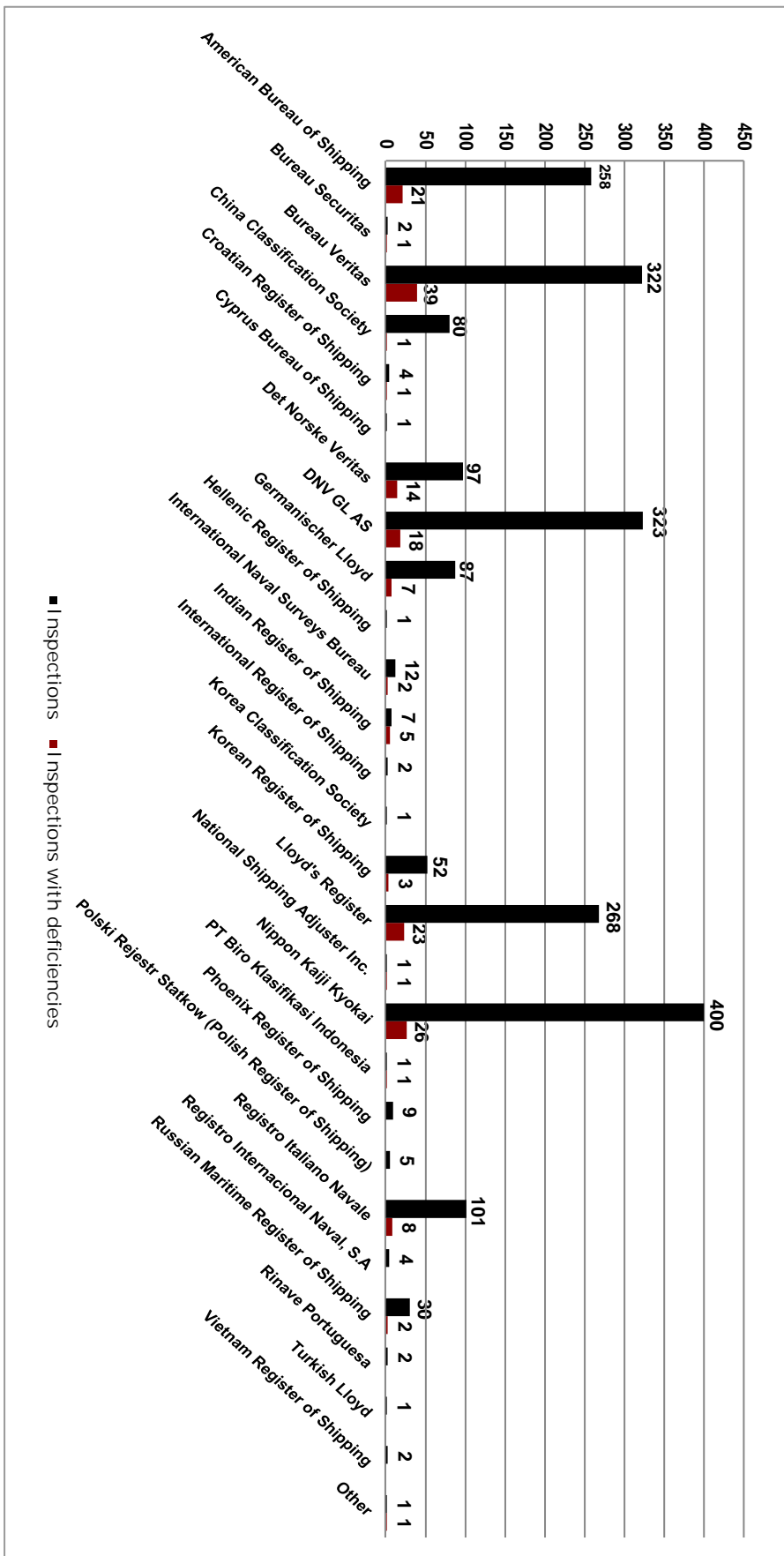
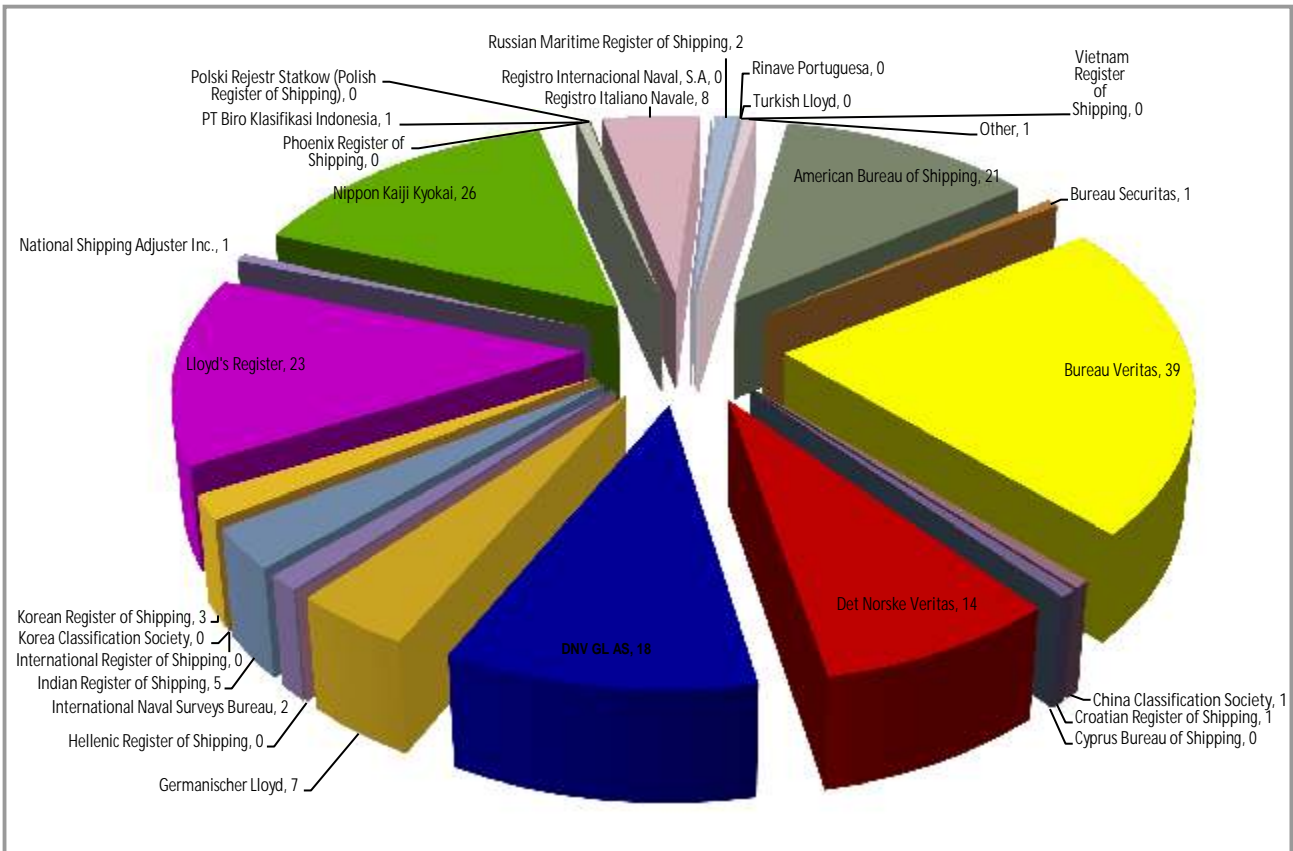


CHART 15: Ratio of Inspections with Deficiencies by Classification Society  
 Diagramme 15: Ratio des Inspections avec Défectuosités par Classe



PSCOs inspecting Sewage plant lines

CHART16: Detentions and Inspections with Deficiencies by Classification Society

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

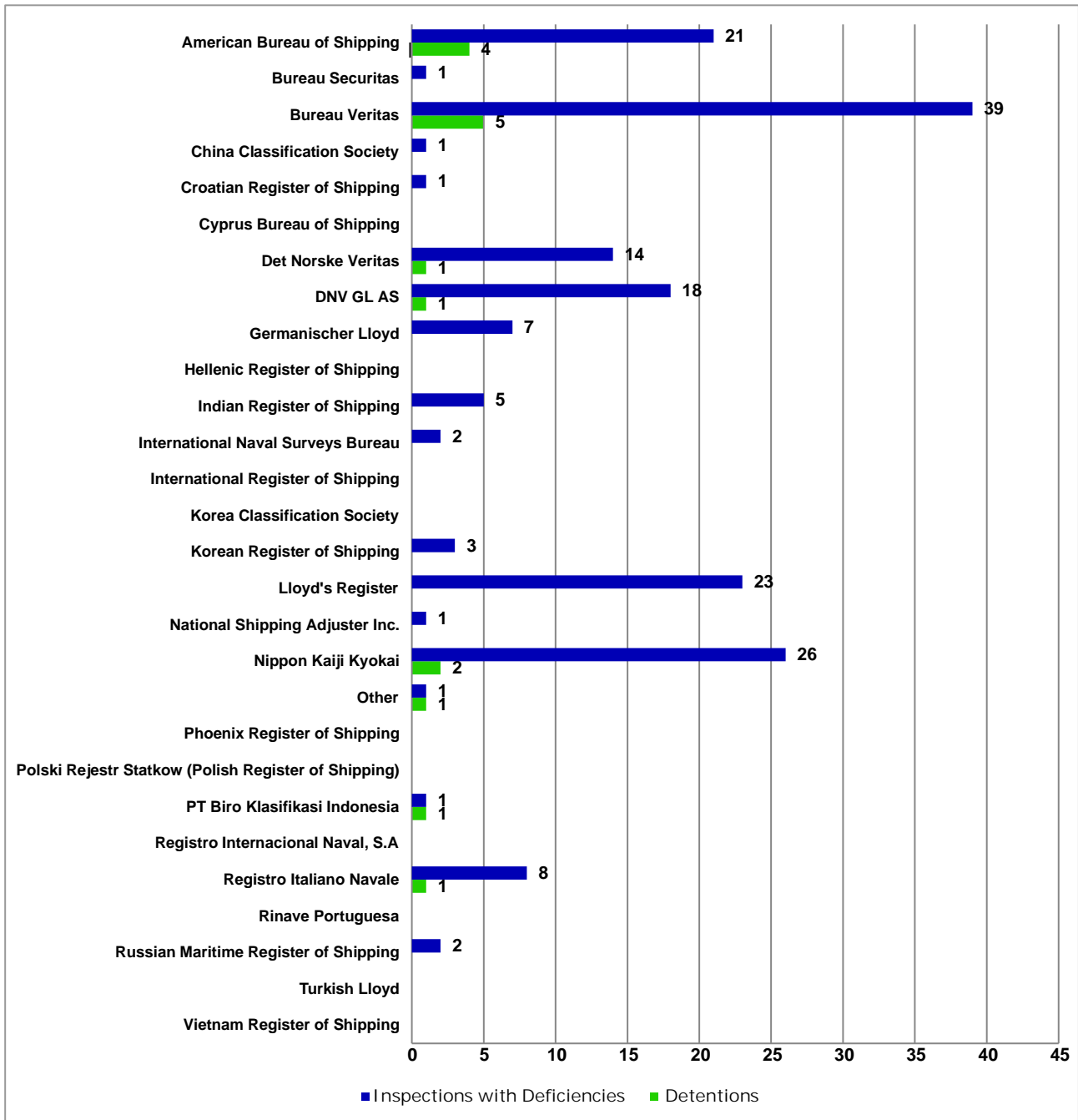


Table 6: Detentions of Ships with RO related Detainable Deficiencies per Recognized Organization							
TABLEAU 6: Les Détentions de Navires avec RO Relatif aux Défectuosités par Organisation Reconnue							
Recognized Organization		No. of inspections	No. of detentions	No. of RO related detentions	General detention percentage	RO related detention percentage	Percentage of RO related detention
American Bureau of Shipping	ABS	314	4	2	1.27	0.64	50
Alpha Register of Shipping		3					
Bureau Veritas	BV	415	4		0.96		
Cyprus Bureau of Shipping		6					
China Classification Society	CCS	84					
Croatian Register of Shipping		3					
Det Norske Veritas	DNV	171	2		1.17		
DNV GL AS		539	2		0.37		
Germanischer Lloyd	GL	172					
Global Shipping Bureau		1					
Hellenic Register of Shipping		2					
Isthmus Bureau of Shipping, S.A		2					
Intermaritime Certification Services, S.A		3					
International Naval Surveys Bureau	INSB	24					
Indian Register of Shipping		9					
International Register of Shipping	IRS	2	1	1	50	50	100
Korea Classification Society	KCS	5					
Korean Register of Shipping	KRS	54					
Lloyd's Register	LR	454	2		0.44		
Macosnar Corporation		1					
Nippon Kaiji Kyokai	NKK	491	2		0.41		
No Class		1					
National Shipping Adjuster Inc		5					
Overseas Marine Certification Services		1					
Panama Bureau of Shipping	PBS	3					
Panama Maritime Documentation Services	PMDS	1					

Panama Shipping Registrar Inc.		2					
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	PRS	9					
Registro Italiano Navale	RINA	137	1		0.73		
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	48					
Rinave Portuguesa		4					
Shipping Register of Ukraine		1					
Turkish Lloyd		3					
Universal Shipping Bureau Inc.		1					
Vietnam Register of Shipping	VRS	4					
Phoenix Register of Shipping		10					
Other		7	2		28.57		



PSCOs on top of main propulsion engine

Table 7 - Breakdown of Inspections 2014 - 2017				
Tableau 7 - Répartition des Inspections 2014 - 2017				
Year	2014	2015	2016	2017
Number of inspections without deficiencies	2737	2205	1769	1487
No. of inspections with deficiencies	179	143	153	587
No. of inspections with deficiencies but without detentions	165	134	129	571
No. of inspections with detentions	14	9	24	16
Number of inspections	<b>2916</b>	2348	1922	2074



PSCOs by Oily Water Separator and Sewage Plant

Table 8 – Assessment of Target Inspection Rate Achieved In 2016 and 2017

Tableau 8 – Evaluation de la Cible du Taux d'Inspection Atteint en 2016 et 2017

Member Authorities	No of inspections 2016	No of ship calls 2016	% of inspections 2016	No of inspections 2017	No of ship calls 2017	% of inspections 2017
Ghana	83	4109	2.02	141	4052	3.48
Liberia	38	400	9.5	17	399	4.26
Nigeria	341	9622	3.54	350	9073	3.86
South Africa	217	14021	1.55	286	14592	1.96
Congo DRC	85	440	19.32	136	478	28.45
Congo	229	2205	10.39	232	2172	10.68
Benin	304	1137	26.73	330	1139	28.97
Cote D' Ivoire	85	3876	2.19	104	3944	2.64
Equatorial Guinea	17	1092	1.56	0	1036	0
Guinea	111	1233	9	125	1485	8.42
Senegal	206	2505	8.22	271	2420	11.19
Togo	103	5391	1.91	32	4978	0.64
Gambia	8	466	1.72	13	378	3.44
Gabon	94	1369	6.87	37	1416	2.61
Sao Tome & Principe	1	60	1.87	0	59	0
<b>TOTAL</b>	<b>1922</b>	<b>47926</b>	<b>4.01</b>	<b>2074</b>	<b>47621</b>	<b>4.36</b>

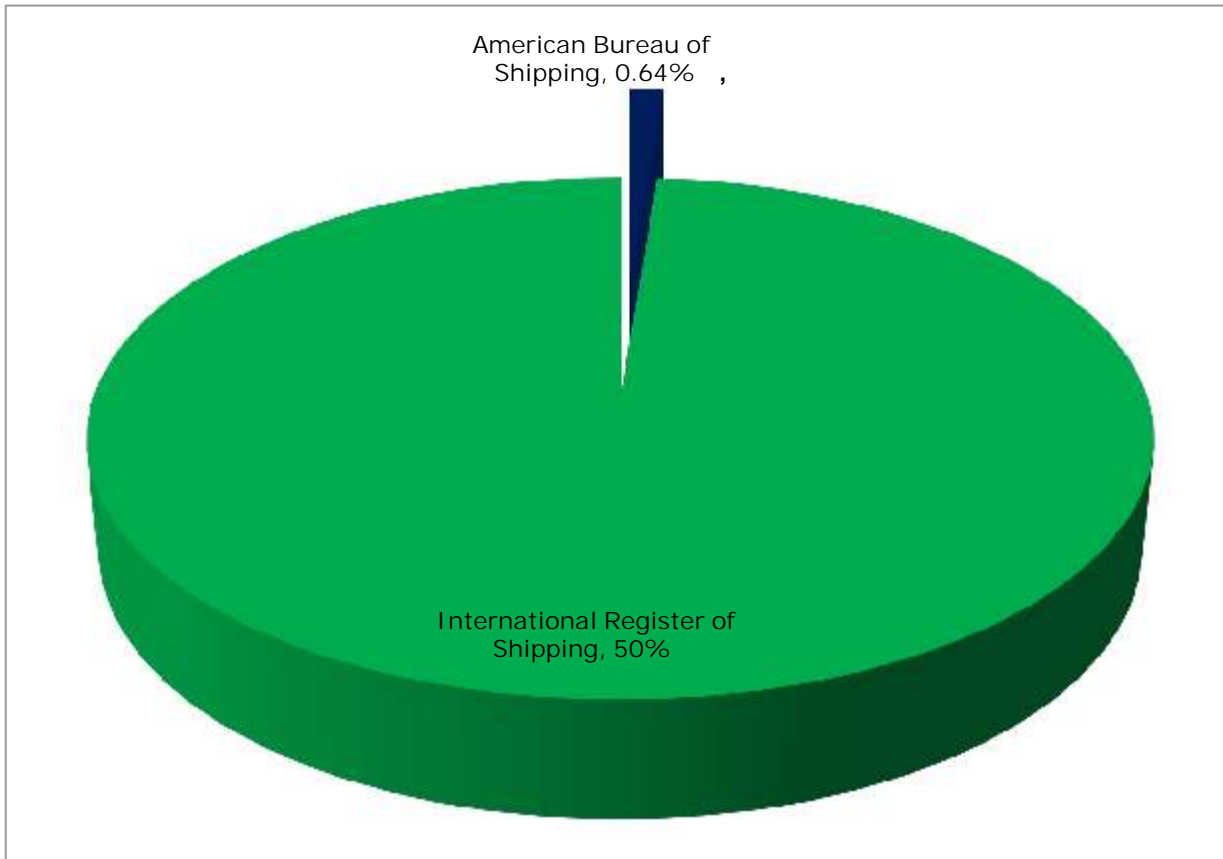


Wasted electric cable conduit



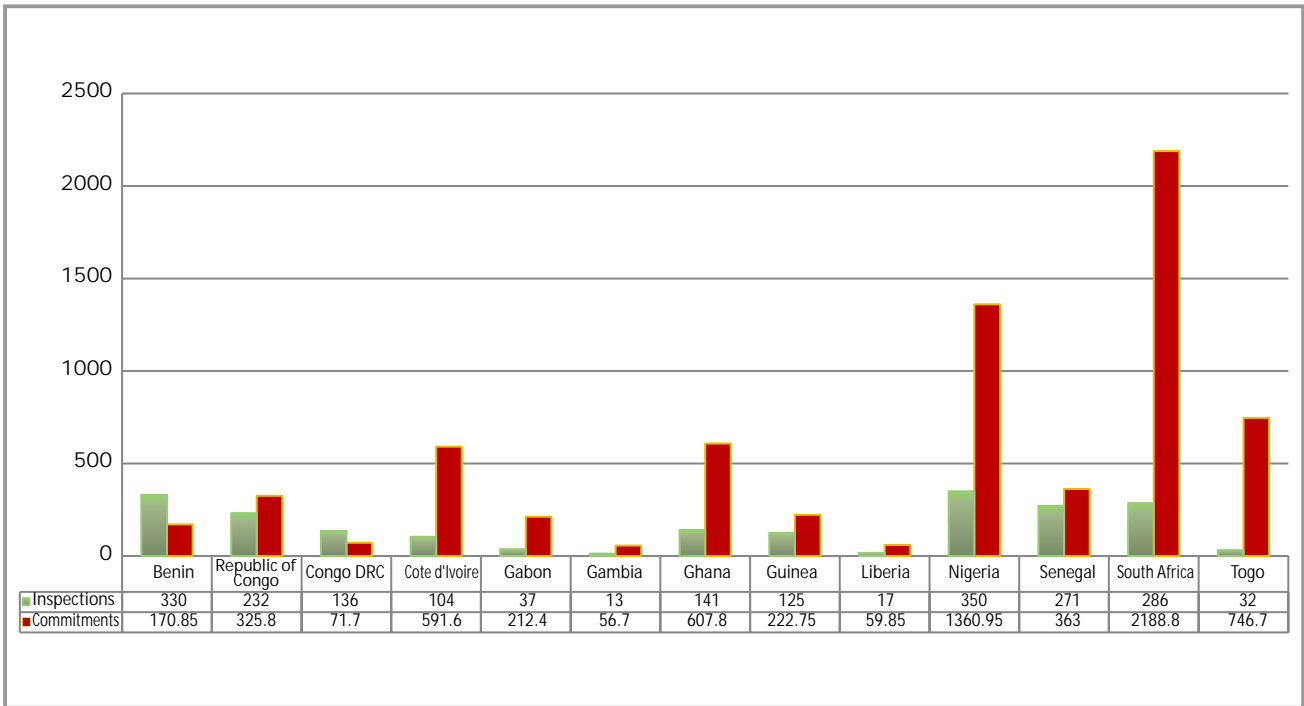
CHART 17: RO Related Detention Percentage

Diagramme 17: RO Relative au Pourcentage d'Immobilisation



Wasted pipes on deck

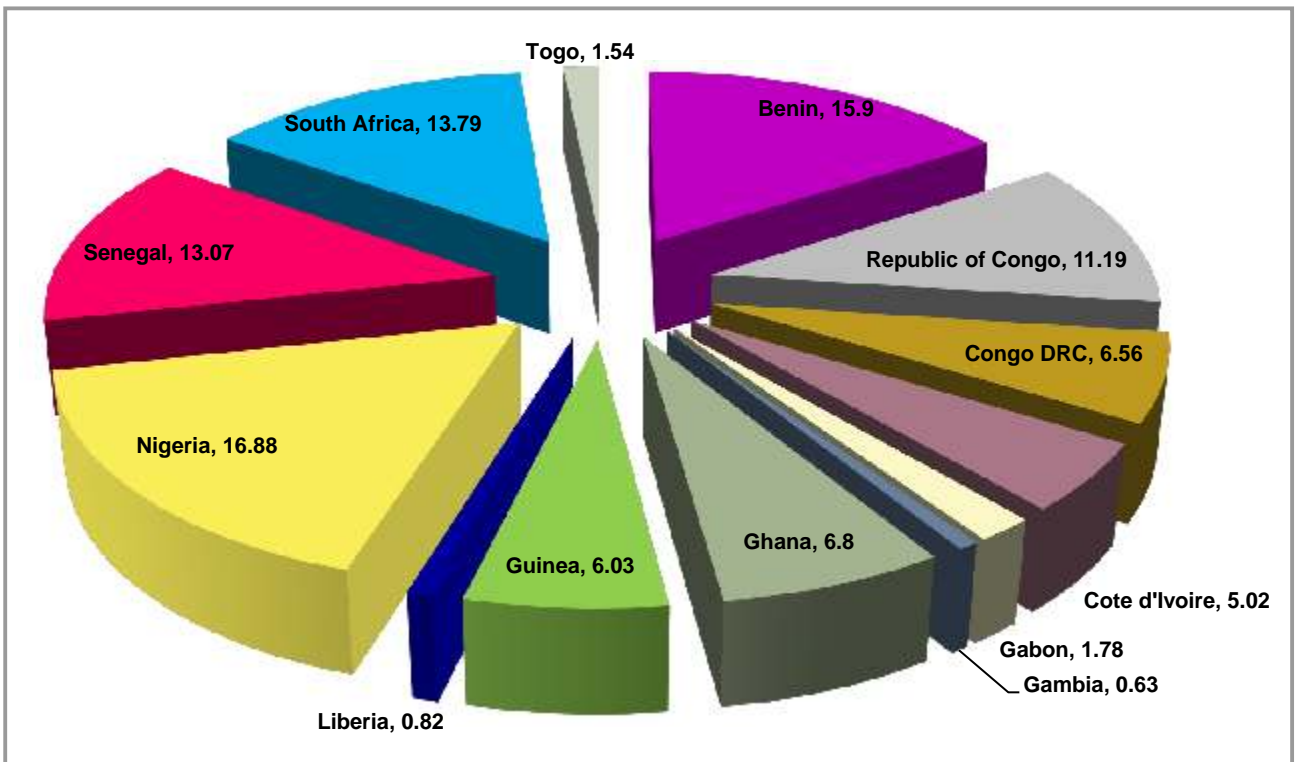
CHART 18: Inspections Compared to Commitments in 2017  
 Diagramme 18: Inspections Comparées aux Engagements 2017



Corroded and leaking hydraulic pipe

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



Corroded and wasted Anchor Chain

## Statistical Report of the Concentrated Inspection Campaign (CIC) on Safety of Navigation, 2017.

### 1. Number of inspections and number of ships in CIC

The total number of ships inspected and the total number of inspections performed during the CIC are presented in the tables below.

Please note that the number of ships and the number of inspections are different because some ships have occasion to be inspected more than once during a CIC.

	# of individual ships inspected during CIC	# of inspections performed with a CIC questionnaire	# of inspections without a CIC questionnaire
Total # of inspections	419	187	255
# of inspections with detentions	4	2	3
# of detentions with CIC-topic related deficiencies	0	0	0

### 2. Specification of CIC-topic related deficiencies

	CIC-topic related deficiencies	Inspections	Detentions CIC-topic related	Detentions CIC-topic related with RO responsibility
Code	Nature of deficiency	(# of inspections with this deficiency) One inspection can have multiple deficiencies	(# of inspections with this deficiency recorded as ground for detention)	(# of inspections with this deficiency recorded as ground for detention and RO related)
01101	Cargo Ship Safety Equipment (including exemption)			
01103	Passenger Ship Safety (including exemption)			
01105	Cargo Ship Safety (including exemption)			
10112	Electronic charts (ECDIS)	3	0	0
01201	Certificates for master and officers			
10133	Bridge operation			
10114	Voyage data recorder (VDR)/Simplified Voyage data recorder (S-VDR)	1	0	0
10138	Bridge Navigation Watch Alarm System (BNWAS)	1	0	0
10113	Automatic Identification System (AIS)	1	0	0
10127	Voyage or passage plan	3	0	0
10136	Establishment of working language onboard			
02105	Steering gear			
10126	Record of drills and steering gear tests			
10109	Lights, shapes, sound signals	2	0	0
04103	Emergency, lighting, batteries and switches			

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

# of inspections performed per ship	# of ships	% of total
1	397	94,75
2	21	5,01
3	1	0,24
Total	419	

4. Number of inspected ships per Ship Risk Profile

Ship Risk Profile	# of inspections	# of detentions	detention as % of inspections	detentions CIC-topic related	detentions CIC-topic related as % of inspections
Low	326	0	0	0	0
Medium	102	0	0	0	0
High	13	4	30,77	0	0
Very high	1	1	100	0	0
Total	442	5	1,13	0	0

5. Number of inspected ships and detentions per ship type

Ship type	# of inspections	# of detentions	detention as % of inspections	detentions CIC-topic related	detentions CIC-topic related as % of inspections
Bulk carrier	178	0	0	0	0
Chemical tanker	13	0	0	0	0
Combination carrier	1	0	0	0	0
Container	64	0	0	0	0
Fish factory	1	1	100	0	0
Gas carrier	8	0	0	0	0
General cargo/multipurpose	55	1	1,82	0	0
Offshore supply	10	2	20	0	0
Oil tanker	59	1	1,69	0	0
Other special activities	6	0	0	0	0
Passenger ship	1	0	0	0	0
Refrigerated cargo	23	0	0	0	0
Ro Ro cargo	13	0	0	0	0
Ro Ro passenger ship	1	0	0	0	0
Special purpose ship	4	0	0	0	0
Tugboat	1	0	0	0	0
Vehicle carrier	3	0	0	0	0
Woodchip carrier	1	0	0	0	0
Total	442	5	1,13	0	0

## 6. Ship age overview

Ship age*	# of inspections	# of detentions	Detention as a % of inspections	Detentions CICtopic related	Detentions CIC-topic related as a % of inspections
<= 5 years	89	0	0	0	0
6 - 10 years	172	2	1,16	0	0
11 - 15 years	86	0	0	0	0
16 - 20 years	39	0	0	0	0
21 - 25 years	34	0	0	0	0
26 - 30 years	12	1	8,33	0	0
31 - 35 years	6	0	0	0	0
> 35 years	4	2	50	0	0
Total	442	5	1,13	0	0

## 7. Inspections and detentions per Flag State

Flag	# of inspections	# of detentions	Detention as a % of inspections	# of detentions topic related	Detentions CIC-topic related as a % of inspections
Antigua and Barbuda	14	0	0	0	0
Bahamas	14	0	0	0	0
Bangladesh	2	0	0	0	0
Barbados	5	0	0	0	0
Belize	1	0	0	0	0
Bermuda (GB)	1	0	0	0	0
Cayman Islands (GB)	1	0	0	0	0
China	2	0	0	0	0
Comoros	2	0	0	0	0
Croatia	2	0	0	0	0
Cyprus	9	0	0	0	0
Denmark	5	0	0	0	0
France	2	0	0	0	0
Germany	3	0	0	0	0
Gibraltar (GB)	5	0	0	0	0
Greece	9	0	0	0	0
Hong Kong, China	29	0	0	0	0
India	1	0	0	0	0
Indonesia	1	1	100	0	0
Isle of Man (GB)	3	0	0	0	0
Italy	16	0	0	0	0
Kiribati	1	0	0	0	0
Liberia	73	1	1,37	0	0
Lithuania	2	0	0	0	0
Macao, China	1	0	0	0	0
Malta	35	0	0	0	0

Marshall Islands	55	2	3,64	0	0
Montenegro	1	0	0	0	0
Netherlands	4	0	0	0	0
Norway	4	0	0	0	0
Panama	73	0	0	0	0
Philippines	1	0	0	0	0
Portugal	4	0	0	0	0
Saint Kitts and Nevis	3	0	0	0	0
Saint Vincent and the Grenadines	3	0	0	0	0
Singapore	32	0	0	0	0
Switzerland	2	0	0	0	0
Tanzania, United Republic of	1	1	100	0	0
Togo	2	0	0	0	0
Turkey	6	0	0	0	0
Ukraine	1	0	0	0	0
United Kingdom	8	0	0	0	0
United States	1	0	0	0	0
Vanuatu	1	0	0	0	0
Vietnam	1	0	0	0	0
Total	442	5	1,13	0	0

## 8. Inspections and Detentions per Recognized Organization

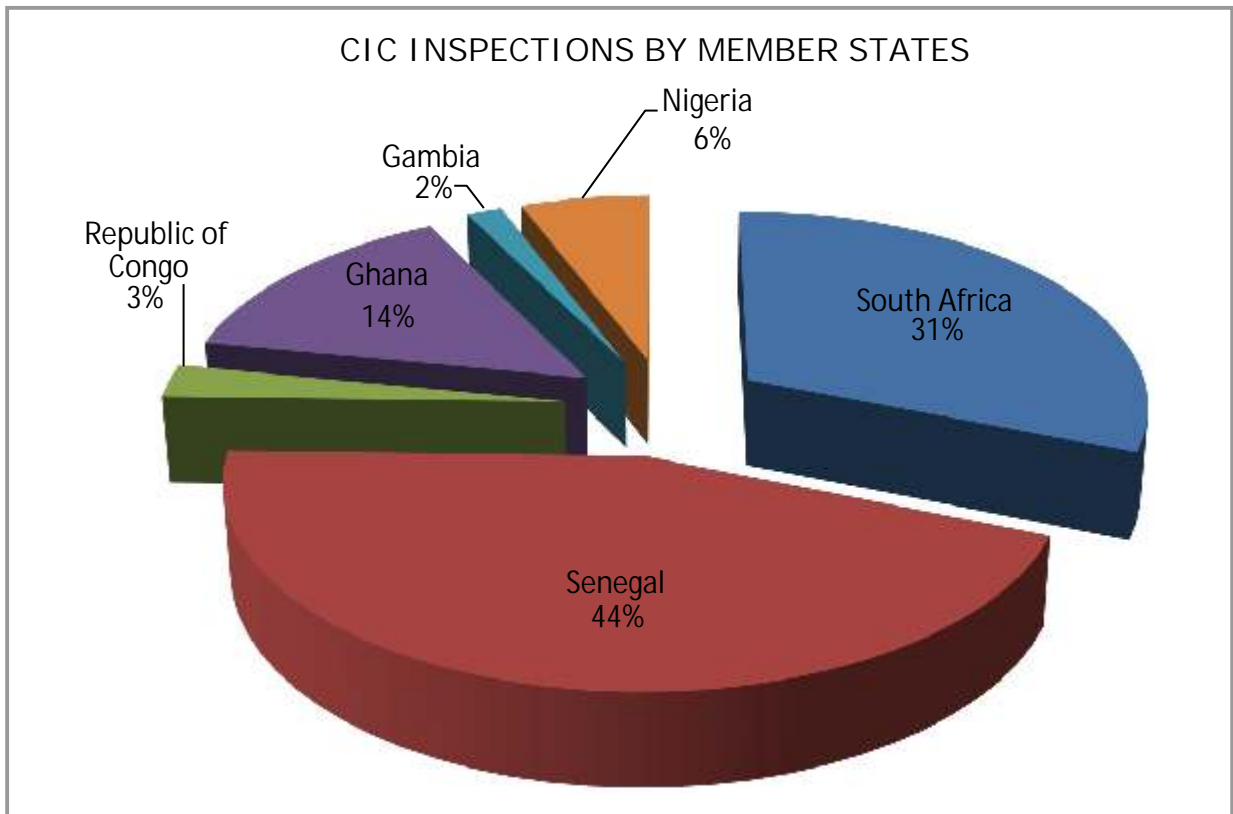
Issuing authority		Inspection*	Detentions CIC-topic related with RO responsibility**
Code	Name		
104	Alpha Register of Shipping	1	0
101	American Bureau of Shipping	71	0
115	Bureau Veritas	101	0
121	China Classification Society	12	0
124	Croatian Register of Shipping	1	0
118	Cyprus Bureau of Shipping	1	0
128	Det Norske Veritas	14	0
278	DNV GL AS	116	0
132	Germanischer Lloyd	23	0
235	Global Shipping Bureau	1	0
138	Hellenic Register of Shipping	1	0
150	Indian Register of Shipping	4	0
141	Intermaritime Certification Services, S.A.	2	0
148	International Naval Surveys Bureau	6	0
158	Korean Register of Shipping	9	0
160	Lloyd's Register	97	0
171	National Shipping Adjuster Inc.	1	0
169	Nippon Kaiji Kyokai	111	0
173	Other	3	0

215	Phoenix Register of Shipping	2	0
179	Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	3	0
186	Registro Italiano Navale	38	0
193	Rinave Portuguesa	2	0
191	Russian Maritime Register of Shipping	9	0
206	Turkish Lloyd	1	0
211	Universal Shipping Bureau Inc.	1	0
213	Vietnam Register of Shipping	1	0

9. CIC Inspections by Member States.

The following outlines the CIC inspections carried out by the Member States of the Abuja MOU.

S/N	Member States	No of CIC Reports Submitted.
1.	South Africa	58
2.	Senegal	83
3.	Republic of Congo	5
4.	Ghana	27
5.	Gambia	3
6.	Nigeria	11
	Total	187





## 10. Summary of CIC Questionnaire Result.

Q.1	Is ship's navigation equipment in accordance with its applicable safety certificate (SEC,PSSC, CSSC)?	186	1	0
	(01101 01103 01105 - S74/CI/R12)			
Q.2	Does the ECDIS have the appropriate electronic charts for the intended voyage and is there a suitable back-up arrangement?	122	3	62
	(10112 - S74/CV/R19.2)			
Q.3	Is there evidence that all watchkeeping officers comply with STCW requirements for ECDIS?	136	1	50
	(01201 - STCW/A - II/1)			
Q.4	Can watchkeeping officers demonstrate familiarization with ECDIS operation?	122	1	64
	(10133 - STCW/A - VIII/2, 15106 - ISMC/S8)			
Q.5	Can ship's VDR/SVDR record data fully?	178	1	8
	(10114 - S74/CV/R18)			
Q.6	Is second and/or third stage remote audible alarm of BNWAS recognized?	181	1	5
	(10138 -S74/CV/R18/R19)			
Q.7	Is the ship's Automatic Identification System transmitting correct particulars?	186	1	0
	10113 - S74/CV/R19.2.4)			
Q.8	Does the passage plan cover the whole voyage?	179	8	
	(10127 - S74/CV/R34,STCW/A VIII/2)			
Q.9	Does all crew know and respect the official working language as established and recorded in the ship's logbook?	186	1	
	(10136 10132 - S74/CV/R14)			
Q.10	Is the crew familiar with the procedure of emergency operation of steering gear?	187	0	
	(10126 15106 - S74/CV/R26)			
Q.11	Are the exhibition of navigational/signal lights in accordance with the requirements of COLREG72?	185	2	
	(10109 COLREG72/CIII S74/CII - 1/R42.2/R43.2)			
Q.12	Is the ship detained as a result of this CIC?	1	186	

No.of CIC inspections	187
No of individual ships CIC inspected	182

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

Authority	Port	ShipName	IMO	DateOfInspect	Flag	Classification Society	q 1	q 2	q 3	q 4	q 5	q 6	q 7	q 8	q 9	q1 0	q1 1	q1 2
Senegal	Port of Dakar	ORANGO	8023931	16.11.2017	Tanzania, United Republic of	Other	n o	n/ a	n/ a	n/ a	n/ a	n/ a	ye s	n o	ye s	ye s	ye s	ye s

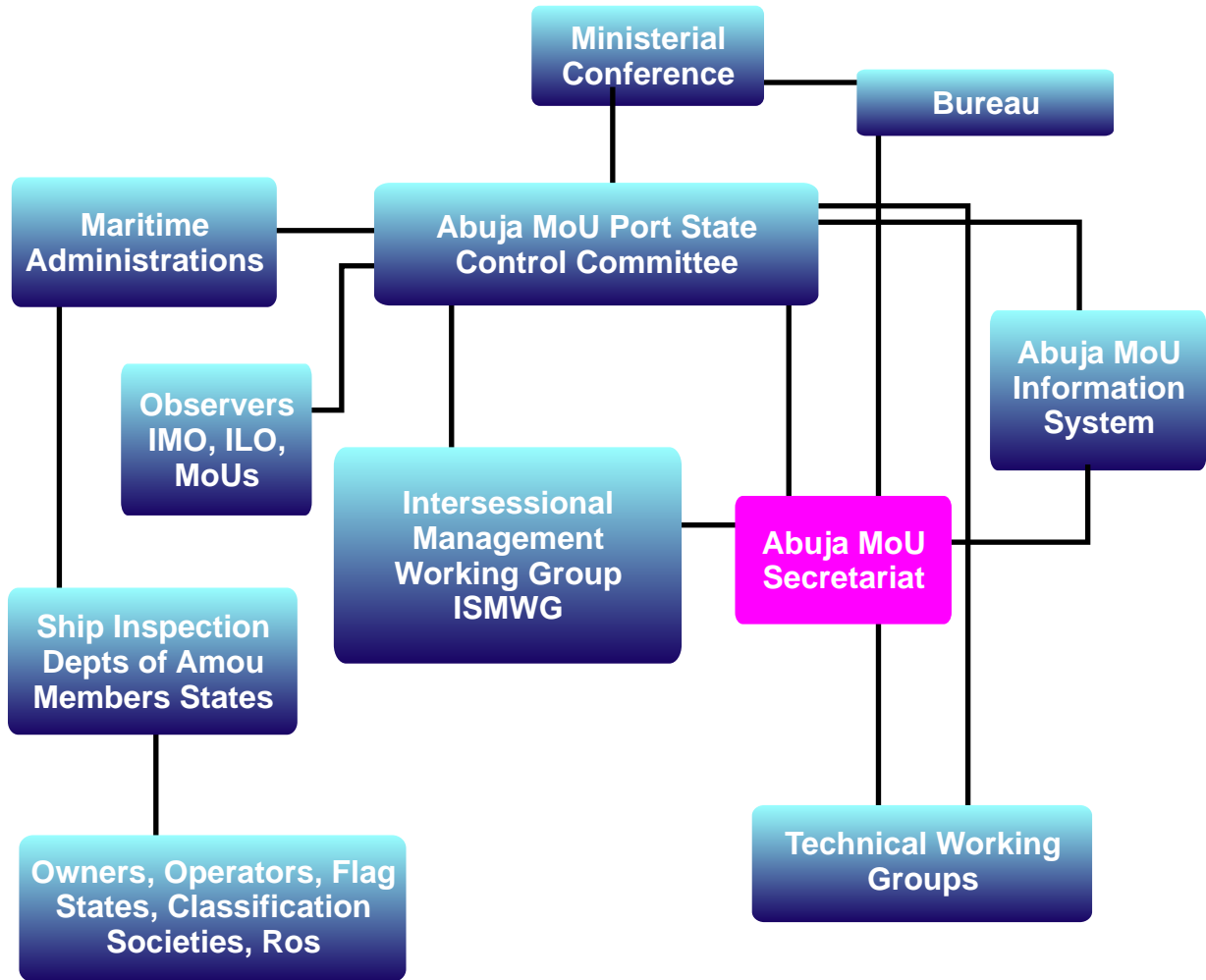
12. Detainable deficiencies from the inspection report which corresponds to CIC data.

CodeDef	Nature	Remarks	Actions
01122	International ship security certificate	INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE EXPIRED ( ORIGINAL CERTIFICATE NOT ON BOARD)	30 - Detainable deficiency
01107	Safety Management Certificate (SMC/ ISM)	SMC EXPIRED	30 - Detainable deficiency
01123	Continuous synopsis record	CSR NOT UP TO DATE ( NEW FLAG MISSING)	30 - Detainable deficiency
01214	Endorsement by flagstate	CREW CERTIFICATE ENDORSEMENT BY FLAG NOT ON BOARD	30 - Detainable deficiency



Corroded and leaking hydraulic pipe

## STRUCTURE OF ABUJA MoU



## ABUJA MoU SECRETARIAT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Address:**

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





## TABLE DES MATIÈRES

- ALLOCUTIONS DE LA SECRETAIRE GENERALE
- LES STATISTIQUES D'INSPECTION DE CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT DE L'ANNEE 2017
- PROFIL DU PAYS: L'ADMINISTRATION MARITIME DE LA REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO
- LE RESULTAT DE LA CAMPAGNE D'INSPECTION CONCENTREE SUR LA SECURITE DE LA NAVIGATION INCL. ECDIS
- ANALYSES DES STATISTIQUES DE CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT DE L'ANNEE 2017
- STRUCTURE DU MOU D'ABUJA

## ALLOCUTIONS DE LA SECRÉTAIRE GÉNÉRALE

**C**hers collègues, le Secrétariat du MoU d'Abuja a le plaisir de vous annoncer qu'il y a une prise de conscience importante dans le rôle du Contrôle des Navires par l'État du Port dans le but d'éliminer les navires sous standards et la protéger notre environnement marin. Cela est confirmé par l'amélioration de la qualité des procédures d'inspections du contrôle des navires par l'État du Port et la communication des résultats des inspections dans la base des données du système d'information (AMIS) et au Secrétariat.

L'un des points forts de l'année 2017 est l'admission du Libéria en tant que membre à part entière du MoU d'Abuja. Bien que le Libéria ait participé aux activités du MoU d'Abuja pendant plusieurs années, c'est au cours de l'année en revue qu'il avait déposé sa lettre d'acceptation. Les États membres du Memorandum d'Entente sur le Contrôle des Navires par l'État du Port accueillent le Libéria qui est mondialement reconnu comme l'un des principaux exportateurs et qui figure régulièrement sur la liste blanche du MoU de Paris. Nous espérons que l'adhésion du Libéria en tant que membre à part entière améliorera dans la Région la qualité des pratiques du contrôle des navires par l'État du Port et de l'État du pavillon. Le nombre d'adhésion des États membres du MoU continue de s'accroître et s'élève à 17 États membres sur 22 pays de la Région. La République du Cameroun, la République Démocratique du Congo et la Guinée Équatoriale soumettent leur rapports d'inspections, mais n'ont pas encore soumis leurs lettres d'acceptation respectives pour des raisons bureaucratiques. Le Secrétariat prévoit de procéder à une nouvelle campagne d'adhésion et a des missions dans les États membres qui ont besoin d'assistance dans le démarrage des inspections du contrôle des navires par l'État du Port.

Les formations à l'étranger dont les Officiers du Contrôle des Navires par l'État du Port (OCNEP) de la région continuent de bénéficier et qui sont offertes par les MoUs régionaux sponsorisées par l'OMI est l'un des fruits de la relation approfondie et la coopération technique avec des organisations tierce. En 2017, les Officiers du Contrôle des Navires par l'État du Port du Congo, du Gabon et du Sénégal ont suivi respectivement à Oman, aux Pays-Bas et au Japon, des formations sur le Contrôle des navires par l'État du Port. Le Secrétariat applique les principes convenus dans la nomination des OCNEP pour suivre les cours de formations et pour s'assurer que les personnes concernées y participent.

Le MoU d'Abuja a mené sa première Campagne d'Inspection Concentrée (CIC) en 2017. Le MoU d'Abuja s'est joint au MoU de Paris, de Tokyo, l'Accord Vina Del Mar, le MoU Méditerranéen, et au MoU de la



**MFON EKONG USORO (Mme)**  
Secrétaire Générale

Mer Noire pour mener la CIC sur la Sécurité de la Navigation y compris l'Affichage de graphique électronique et du Système d'Information (EDCIS) utilisant les directives développées par le MoU de Paris. La Campagne d'Inspection s'est déroulée du 1<sup>er</sup> Septembre au 30 Novembre 2017.

L'objectif de la CIC était de veiller au respect des exigences applicables de la Convention SOLAS, l'état général de la sécurité de la navigation des navires et la compétence de l'équipage impliqué dans les opérations de navigation. Les résultats et analyses du CIC 2017 sont fournis dans ce rapport annuel. Le MoU mènera une autre CIC en 2018 et espère que d'autres États membres y prendront part et se joindront à cet exercice. AMIS, pour soutenir la campagne d'Inspection Concentrée, a fourni une assistance technique sur la Sécurité de la Navigation et le format approprié du rapport CIC a été mis en œuvre au sein d'AMIS.

2.014 navires ont été inspectés par treize États membres en 2017 comparé à 1.922 inspections faites en 2016, soit une augmentation de 7,91% tandis que seize (16) navires ont été immobilisés pour déficiences. Un total de 587 déficiences ont été enregistrées, ce qui est inférieur au nombre de 642 en 2016. Le nombre total d'inspections avec déficiences en 2017 était de 174, soit une augmentation de 153 inspections enregistrées en 2016. Globalement, les résultats sont révélateurs de la qualité des inspections menées par les OCNEP de la région et l'harmonisation conduisant à la reconnaissance des inspections précédentes et à la réduction des inspections multiples faites à chaque escale. Nous vous invitons à lire ce rapport annuel pour avoir des informations détaillées et les faits saillants, y compris le document sur l'Administration Maritime de la République du Congo Démocratique.

**MFON EKONG USORO (Mme)**  
Secrétaire Générale

## LES STATISTIQUES D'INSPECTIONS DE CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT

**T**reize (13) Etats membres de la région du MoU d'Abuja ont soumis respectueusement leurs rapports d'Inspections en 2017, il s'agit de : le Benin, la République du Congo, la République Démocratique du Congo, la Cote d'Ivoire, le Gabon, la Gambie, le Ghana, Liberia, Nigeria, le Sénégal, l'Afrique du Sud et le Togo. Tout comme en 2016, les données des statistiques d'inspection du Contrôle des Navires par l'Etat contenues dans ce rapport proviennent entièrement de la base de données centrale du Système d'Information du MoU d'Abuja (AMIS).

Deux mille soixante – quatorze (2.074) navires ont été inspectés en 2017 par treize (13) Etats membres. Au cours de l'année, seize (16) navires ont été immobilisés pour cause de déficiences, ce qui représente une réduction en pourcentage de 33,33% du nombre d'immobilisation par rapport aux l'année 2016 dont le chiffre était de vingt-quatre (24). Le pourcentage de détention par inspection de 0,77% en 2017 montre une diminution de 38,4% par rapport à 2016 qui était de 1,25%. Depuis 2016, la région a enregistré une augmentation dans les efforts à faire les inspections dont le taux est de 7,91% des 1.922 des rapports soumis par les 15 Etats jusqu'à 2.074 en année 2017 avec 13 Etats membres.

En 2017, un total de 587 déficiences a été enregistré, ce qui est inférieur au nombre de 642 en 2016 alors que le nombre total d'inspections avec des déficiences en 2017 avec 174 inspection était supérieur nombre 153 en 2016. Le pourcentage de déficiences par inspection 8,39 en 2017 montre une augmentation en taux de 5,4% par rapport au nombre de 2016 qui était de 7,96. En 2017, les déficiences les plus importantes ont été

enregistrées sur: la sécurité de la navigation 85 (14,48%); les Conditions de vie et de travail 45 (7,67%); les Certificats et documents de navire 44 (7,49%); Propulsion et machines auxiliaires 38 (6,47%); Certificats d'équipage STCW 30 (5,11%). Il convient de noter qu'une déficience sur sept (7) inspections enregistrées était due à la sécurité de la navigation. Il est particulièrement intéressant de noter que la sécurité de la navigation, qui représente 14,5% de toutes les défaillances constatées, a conservé l'article le plus défectueux enregistré en vertu de la Convention SOLAS, suivi de près par la propulsion et les machines auxiliaires.



OCNEP vérifie les documents du navire

Vingt-et-un (21) différents types de navires ont été inspectés en 2017. Le vraquier est arrivé en tête avec 35,44%, le porte-conteneurs 15,04%, le fret général / polyvalent avec 13,69%, le pétrolier 13,07%, tandis que le fret réfrigéré avec 130 inspections (6,27%) sont les cinq premiers types de navires les plus inspectés. Cent soixante quatorze (174) des inspections menées ont généré 587 déficiences. Les déficiences résultent d'anomalies provenant: des certificats et documents du navire - 7,50%; Convention SOLAS - 44,29%; Convention MARPOL - 5,11%; Convention STCW - 5,11%; Convention sur les lignes de charge - 2,39%; OIT (Conditions de vie et de travail) - 7,67%. Parmi tous les instruments pertinents couverts par le régime PSC du MoU d'Abuja, la Convention SOLAS reste le plus élevé avec 44,29% de toutes les déficiences enregistrées. Le nombre de d'immobilisation a diminué à 16 par rapport à l'année 2016 qui était 24. Les 25% des immobilisations enregistrées concernaient chacun des navires ravitailleurs

et des remorqueurs offshore, 12,5% des pétroliers et 6,25% des vrac, des porte-conteneurs, des usines de poisson, des marchandises diverses / polyvalent, Fret réfrigéré et Autres activités spéciales.

Au total, le pourcentage du rendement en inspection par les États membres pour l'année 2017 est de 4,36%, ce qui est encore loin de l'objectif fixé de 15% pour la région, mais un peu plus supérieur que l'année précédente qui était de 4,01%. Deux États membres – le Bénin et la République Démocratique du Congo ont réussi à inspecter 15% des escales de navires dans ces ports respectifs en 2017, ceux sont ces mêmes États membres qui ont atteint le taux d'inspection ciblé en 2016. Des dix États membres (Le Bénin, le Congo, le Congo Démocratique, la Côte d'Ivoire, la Gambie, le Ghana, la Guinée, le Nigéria, le Sénégal et l'Afrique du Sud) qui ont enregistré une augmentation numérique réelle de PSC inspection soit une augmentation de 66,67% par rapport à 2016.

Le nombre des États membre qui a envoyé les rapports d'inspections directement dans la base de données d'AMIS est resté le même comparé à l'année 2016. Les États qui téléchargent directement dans AMIS sont respectivement le Bénin, le Congo, la Côte d'Ivoire, le Gabon, la Gambie, le Ghana, la Guinée, le Liberia, le Nigeria et le Sénégal.

Ce rapport annuel d'inspection de Contrôle des Navires par l'Etat du Port de 2017 résume toutes les activités des États membres du MOU d'Abuja, y compris les statistiques et les analyses, ainsi que le rapport sur la Campagne d'Inspection Concentrée sur la sécurité de la navigation tenue du septembre à novembre 2017 pour s'assurer que les navires internationaux respectent les normes et que les gens de mer à bord de ces navires disposent de conditions de vie et de travail adéquats des gens de mer.



La pompe a main endommagée



## PROFIL DU PAYS: L'ADMINISTRATION MARITIME DE LA REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO

La République Démocratique du Congo dispose d'une population 70000000 d'Habitants et d'un réseau hydrographique de plus ou moins 25000 km de voies navigable dont 15000 km classifiées. Ce réseau est reparti en 3 biefs don't :

- Le bief supérieur comprenant principalement les lacs,
- Le bief moyen englobant le fleuve Congo, la rivière Kasai et les affluents,
- Le bief maritime partant de Matadi a Banana distant de 150 km et d'un littoral de 42 km.

Le bief maritime dispose de 3 principaux ports maritimes lesquels sont gérés par la Société Commerciale de Transports et des Ports (SCTP) à savoir :

Le Port de Matadi

Le Port de Boma,

Le Port de Banana ainsi que 4 ports secondaires et une plate forme pétrolière. Il s'agit de :

SOCOPE (Société Congolaise des Pêches)

SEEP – CONGO (Société d'Entreprises Pétrolières)

SOCIR (Société Congolaise des Industries de Raffinage)

International Container Terminal SERVICES (ICTSI)

MIOC (Muanda International Oil Company) pour le navire de stockage.

Tous les ports cités ci-haut sont dotés d'un plan de sûreté et sont régulièrement suivis par les organismes reconnu pour la mise en œuvre du code ISPS qui sont : Shipping Office, BIMV, karus Sea International. Il y a lieu de signaler que d'autres installations portuaires sont en train d'être construites.

La République Démocratique du Congo est un Etat membre de l'OMI. Le secteur de la navigation maritime et intérieure est sous la tutelle du Ministère de Transports et Voies de Communication et la gestion au quotidien est assurée par la Direction de la Marine et des Voies Navigables. Cette dernière a pour mission de garantir la sécurité des activités de transport par voie d'eau.

Dans son fonctionnement, la Direction de la

Marine et des Voies Navigables est subdivisée en 3 Division :

- La Division des Infrastructures et Travaux Hydro – portuaires qui est chargée de la surveillance des infrastructures de la base (ports, chantiers navals, voies navigables)
- La Division Flotte qui est responsable de la surveillance et de sécurisation des engins flottants et assure également la conservation des hypothèques maritime, fluviales et lacustres,
- La Division Personnel Navigant qui s'occupe de la surveillance et le contrôle des navigateurs.

La fonction de la surveillance et de police de la navigation est dévolue aux Commissaires fluviaux, Lacustres et Maritimes qui sont les délégués de l'inspection de la navigation (Direction de la Marine et des Voies Navigables) en provinces.

La flotte de la République Démocratique du Congo est constituée pour la navigation internationale de 2 navires qui font la jonction entre Pointe Noire et Boma et 3 chalutiers pour la pêche industrielle. Quant aux bateaux non soumis aux conventions, la République Démocratique du Congo qui dispose de plus ou moins 10000 bateaux qui font la navigation intérieure est aussi membre du Mémorandum d'Abuja et participe aux ateliers ainsi qu'aux réunions organisées par cette institution.

L'Administration maritime congolaise n'effectue selon les prescrits du code maritime que le contrôle de partance aux navires étrangers accostant dans les ports maritimes du pays et non le contrôle par l'Etat du Port comme le recommande les directives du MoU d'Abuja pour la seule raison que la République Démocratique du Congo n'a pas encore adhéré au MoU d'ABUJA.

La Direction de la Marine et des Voies Navigables éprouve au niveau de son fonctionnement les difficultés notamment ;

- Le non actualisation de 2 codes (maritimes et fluvial) datant de 1966,
- Le manque des inspecteurs formés chargés du Contrôle des navires par

l'Etat du Port,

- Le fonctionnement de cette Direction dans sa structure traditionnelle.

Reconnaissant qu'il est impérieux que l'Administration maritime de la République Démocratique du Congo surmonte ces problèmes, des réformes profondes sont entrain d'être opérées pour :

- L'actualisation de deux principaux codes en y intégrant les évolutions du monde maritime et les dispositions des conventions de l'OMI et de l'OHI,
- La ratification des conventions de l'OMI
- L'autonomisation de la Direction de la Marine et Voies Navigables en vue de lui permettre de jouer pleinement son rôle à l'instar des autres Administrations maritimes de la sous région,

- La mise d'un accent particulier sur la formation du personnel dans tous les domaines se rapportant à la lutte contre la piraterie ainsi que l'équipement adéquat devant permettre la Direction de la Marine et des Voies Navigables de faire face à l'application des normes tant nationale qu'internationales.

En ce qui concerne le renforcement des capacités du personnel de la Direction de la Marine et des Voies Navigables, la RDC sollicite auprès de l'OMI à travers son programme intégré de coopération technique, son aide pour relever ce déficit.



Escalier corrodé et gate

## LE RESULTAT DE LA CAMPAGNE D'INSPECTION CONCENTREE SUR LA SECURITE DE LA NAVIGATION INCL. ECDIS

Le Mémorandum d'Entente sur le Contrôle des Navires par l'Etat du Port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (MoU d'Abuja) a effectué du 1<sup>er</sup> septembre au 30 novembre 2017 une Campagne d'Inspection Concentrée (CIC) sur la sécurité de la Navigation, y compris les systèmes d'information et d'affichage des cartes électroniques (ECDIS). Le but de la Campagne d'Inspection Concentrée était de veiller au respect des règles de sécurité des navires, l'état général de la sécurité de navigation des navires, la compétence du capitaine et de l'équipage impliqués dans les opérations de navigation et le respect des règlements conformément au chapitre V de la Convention SOLAS (applicable à tous les types de navires) sur la sécurité de la navigation. Le MoU d'Abuja a mené le CIC au même moment que le MoU de Paris, le MoU de Tokyo, l'accord Vina del Mar, le MoU Méditerranéen et le MoU de la mer Noire tout en utilisant les lignes directrices de Paris et de Tokyo pour faire l'exercice.

Au cours de la période de trois mois de la Campagne d'inspection Concentrée, 419 navires ont été inspectés et 182 (41,2%) étaient des inspections liées à CIC. 187 inspections ont été effectuées à l'aide du questionnaire de CIC et de 255 sans le questionnaire de CIC. Le nombre des défauts suivants a été enregistré sous le nombre d'inspection correspondants : cartes électroniques (ECDIS)-3; Enregistreur de données de voyage (VDR)-1; Système d'alarme de surveillance de passerelle de navigation (BNWAS)-1; Système d'identification automatique (AIS)-1; Voyage ou plan de passage-3; Lumières, formes, signaux sonores – 2.

Sur les 187 inspections, 171 (91,4%) questionnaires présentés étaient sans lacunes, tandis que 16 (8,6%) avaient des déficiences. Un seul type de navire (cargo général/polyvalent) a été détenu à la suite de l'endossement du certificat d'équipage par l'état du pavillon n'étant pas à bord. Le taux de détention global par inspection de CIC était de 0,53%.

Sur 187 questionnaires soumis, un total de 20 (10,7%) des non-conformités a été enregistré à la suite de cette campagne. 167 (89,3%) étaient des réponses satisfaisantes.

Les questionnaires qui portaient les plus mauvais résultats étaient les questions 8, 2 et 11 avec les questions suivantes: est ce que le plan de passage couvre-t-il tout le voyage? (4,28%); L'ECDIS dispose-t-il des cartes électroniques appropriées pour le voyage prévu et existe-t-il un dispositif de sauvegarde approprié? (1,60%); et y a-t-il des signaux de la navigation/lumières de signalisation qui sont conformes aux dispositions de COLREG72? (1,07%)

Les trois taux les plus élevés ne s'appliquant pas (N/A) au questionnaire étaient: Q. 2-l'ECDIS dispose-t-il des cartes électroniques appropriées pour le voyage prévu et existe-t-il un dispositif de sauvegarde approprié? (33,16%); Q.3 - existe-t-il des preuves que tous les Officiers de garde respectent les exigences de la Convention STCW pour l'ECDIS? (26,74%); et les Officiers de quart peuvent-ils se familiariser avec le fonctionnement de l'ECDIS? (34,22%). Ceci indique que la plupart des navires qui font escale dans la région ne sont pas tenus de transporter l'ECDIS en ce moment-là.

Six États membres: la République du Congo; La Gambie; Ghana; Nigéria; Sénégal; et l'Afrique du Sud ont participé à la Campagne d'Inspection Concentrée sur la sécurité de la navigation, y compris le ECDIS.

Le résultat du CIC sur la sécurité de la navigation a été adopté par la 9<sup>ème</sup> Réunion du Comité de Contrôle des Navires par l'Etat du port du MoU d'Abuja (PSCC) le 27 mars 2018 à Accra, au Ghana, et le rapport est publié sur le site Web du MoU d'Abuja.

**POUR LES STATISTIQUES ET LES TABLEAUX,  
REFEREZ-VOUS AUX PAGES 12 A 43  
DE LA VERSION ANGLAISE**