



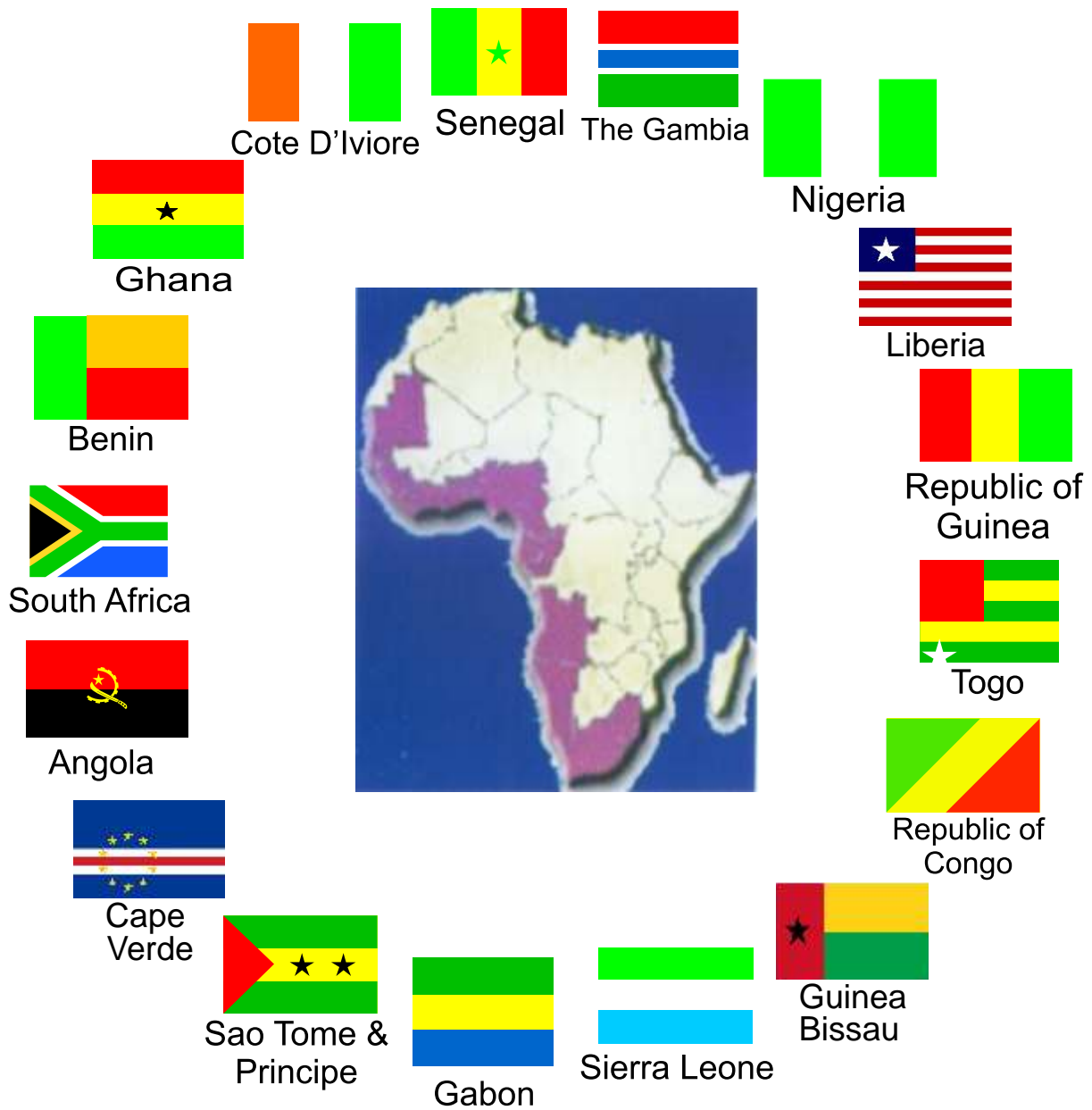
MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL FOR WEST AND CENTRAL AFRICAN REGION



ABUJA MoU

ANNUAL REPORT
2018

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 2018
- COUNTRY PROFILE: SIERRA LEONE MARITIME ADMINISTRATION
- RESULT OF THE CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN (CIC) ON LIFE-SAVING APPLIANCES IN 2018
- STATISTICAL ANALYSIS OF 2018 PORT STATE CONTROL INSPECTION RESULTS
- STRUCTURE OF ABUJA MoU



Mr. Kwaku Ofori Asiamah
Minister of Transport (Ghana)

STATEMENT OF THE SECRETARY GENERAL

Mr. Kwaku Ofori Asiamah, the Honourable Minister of Transport of the Republic of Ghana assumed the Chairmanship of Abuja MoU in March 2018 at the occasion of the 3rd Ministerial Conference held in Accra. The purposeful leadership of the Chairman has energized member States of the MoU to focus on delivering the tasks identified in its Plan of Action. We share with you in this Report a few highlights of the growth recorded by Abuja MoU from 2010 to 2018.

Analysis of the MoU's performance between 2010-2018 indicates unbroken incremental improvement by member Administrations of the MoU in every aspect of port State control activity evidencing the commitment by member States to rid our waters of substandard ships, improve the standard of welfare of shipboard officers and crew and stem the pollution of our region's waters. Membership of the MoU grew to 17 full and active member States in the period under review with the admission of Cote d'Ivoire, Angola, Sao Tome & Principe, South Africa, Guinea Bissau, Cabo Verde and Liberia. The introduction of participatory governance through the establishment of Abuja MoU Technical Working Groups (TWGs) comprised of member States with specific terms of reference has proved an effective tool in facilitating the development and adoption of instruments for harmonization and coordination of port State control procedures in the region.

The period prior to 2010 was characterized by irregular reporting of port State inspections carried out by just 5 Administrations. Today, port State inspection is conducted by an average of not less than 14 Administrations and with consistent annual report of PSI data to the IMO and published in our Annual Reports from 2010 till date. The online version of the statistical data is regularly published on Abuja MoU website (www.abujamou.org). Statistics indicate an increase in number of inspections from 1,966 in 2010 to 2,409 in 2018 while the number of reporting member States grew from 5 countries to 14 countries in 2018. The MoU evolved from the total absence of an information technology system to a web based automated database as the nucleus for migration to a fully computerized central database - Abuja MoU Information System (AMIS) in 2012. All PSI data published in our Annual reports and on the website are



MFON EKONG USORO (Mrs)
Secretary General

generated from AMIS. The technological gap was further bridged with the creation in 2010 of a modern dynamic website (English and French) and domain name (www.abujamou.org). A link to the AMIS inspection database on the website enables quick preliminary ship and inspection searches. Recognizing the importance of data and exchange of information in port State control, Abuja MoU entered into and maintains Data Exchange Protocol with the IMO (GISIS), Lloyds List Intelligence (LLI), IHS and recently with EQUASIS. Through these data exchange agreements, our PSCOs at no cost have access to port State control history of vessels calling at their respective ports.

Port State control officers in the region have benefitted enormously from the secretariat's concerted efforts at deepening relationships and cooperation with third parties particularly the IMO, other Regional MoUs, the European Union and African Caribbean Pacific Group. The Secretariat has made optimal use of training opportunities offered by these organizations. In the period under review, 77 port State control officers across 20 countries have attended a total of 32 trainings, regional and foreign trainings. Abuja MoU is particularly grateful to the IMO for the fully sponsored foreign trainings offered in collaboration with other regional MoUs. Increased professionalism by PSCOs and improved PSCI

practices have resulted in noticeable decrease in reported allegations of unprofessional practices by PSCOs. We commend Member States who take serious step to investigate allegations of misconduct. The Register of Port State Control Officers established in 2010 has grown to 160 practicing PSCOs operating in 16 countries. It has been a useful tool for determining training needs and serves as a source for confirmation of suitability of nominees for foreign trainings.

Our drive for improved port State control procedure resulted in the production of essential constitutive documents for the MoU including the first amendment of the 1999 Memorandum of Understanding in 2012, Guidelines for Abuja MoU Detention Review Panel, Port State Control Officers Manual, Aid Memoire for Port State Inspection, standardized Port State Inspection Report Forms. A New Inspection Regime (NIR) was introduced in 2013, with a ship targeting matrix to facilitate efficient allocation of resources for port State inspections. Technical assistance to the secretariat from the Paris and Tokyo MoUs were most helpful in the production of these documents. The secretariat continues to offer trainings to member States on the NIR upon request. Member States have generally improved on the level of ratification and domestication of applicable international conventions. Consequently, the number of Relevant Instruments for Abuja MoU increased from 8 in 2010 to 14 in 2018.

In 2017, Abuja MoU launched its first Concentrated Inspection Campaign. We joined other regional MoUs in carrying out the Concentrated Inspection Campaign (CIC) on Safety of Navigation including Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS) from 1 September 2017 to 30 November 2017. The CIC was aimed at checking the conformity of safety regulations for ships, the overall status of the ship's navigation safety, and the competence of Master and crew involved in navigation operations. The following year, Abuja MoU member States conducted CIC on Life-Saving Appliances between 1 September and 30 November 2018, for the purpose of ensuring compliance with the requirements of SOLAS

Convention. Having matured to this level, it is hoped that the campaigns will become institutionalized.

The reforms on harmonization and coordination of port State control activities in the region undertaken by member States with support from the Secretariat have successfully transformed the negative perception of Abuja MoU as a non-performing MoU to that of a performing MoU.

CONCLUSION

Abuja MoU has recorded remarkable milestones in the last 8 years. However, the Region has far greater potentials than what has been achieved. The inadequate number of PSCOs has impacted on the ability of member Administrations to achieve the annual target for ship inspections. Maritime Administrations are encouraged to invest in the training and employment of more ship surveyors, engine and deck officers. We are able to record these improvements through the astute leadership and support of the Chairmen and host country of Abuja MoU. The Secretariat is fully professionalized with committed staff and is reasonably equipped to assist members attain a higher degree of harmonization and coordination of port State control activities in the Region.

We can safely conclude that the 3 key mandates given to the secretariat by the Abuja MoU Committee in 2010 have been successfully attained. The MoU and member Administrations are encouraged to maintain the momentum, so that together, we can eliminate the operations of substandard ships in the region and invest in a sustainable blue economy. As we look forward to the 10th PSCC and 4th Ministerial Conference to be hosted by Gabon and Cote d' Ivoire respectively in 2019, I am immensely grateful for the privilege of serving the MoU.

MFON EKONG USORO (Mrs)
Secretary General

PORT STATE CONTROL INSPECTION STATISTICS 2018

This section provides a summary of the port State inspection statistics for 2018. Fourteen (14) member States in Abuja MoU region submitted PSC inspection reports namely: Benin; Republic of Congo; Democratic Republic of Congo; Cote d'Ivoire; Gabon; Gambia; Ghana; Guinea; Liberia; Nigeria; Senegal; Sierra Leone; South Africa and Togo. The PSC inspection statistical data in this Report were generated from the computerized central database of Abuja MoU Information System (AMIS).

2,409 inspections were carried out on 1,916 individual ships. 14 of these vessels were detained for deficiencies during the year, resulting in a 12.5% decrease in the number of detentions below 2017 figures of 16 detentions. The detention percentage per inspection of 0.58% in 2018 gives a 24.7% decrease below the 0.77% recorded in 2017. The spread of one deficiency for every 3.5 inspections in 2017 decreased to 3.3 inspections per deficiency in 2018. The region recorded a 16.2% increase in inspection efforts from 2,074 in 2017, where 13 Administrations submitted reports, to 2409 inspections in 2018 with 14 Administrations reporting.

A total of 727 deficiencies were recorded which is higher than the 2017 figure of 587. Correspondingly, the total number of 224 inspections-with-deficiencies is higher than the 174 figures of 2017. The percentage inspections-with-deficiencies of 9.29 in 2018 gives a 10.7% increase over the 2017 figures of 8.39.

With respect to the categories of deficiencies, the most deficiencies were recorded on:

- Safety of Navigation 118 (16.23%);
- Living and Working conditions 95 (13.07%);
- Ship's certificates and documents 69 (9.49%);
- Fire safety 58 (7.98%);
- Structural conditions 41 (5.64%);
- Life-saving appliances 37 (5.09%);
- Crew Certificates STCW 35 (4.81%);
- Water/Weather tight conditions 35 (4.81%);
- Propulsion and Auxiliary Machinery 34 (4.68%); and
- ISM 32 (4.4%).



PSCOs Inspecting Ship Documents

It is noteworthy that one deficiency out of every six deficiencies recorded was related to Safety of Navigation, which is 16.23% of all deficiencies recorded. It is also the topmost defective item recorded under SOLAS closely followed by Fire safety, structural conditions and life-saving appliances.

Twenty-two ship types were inspected in the year under review. The highest number of ship inspections relating to ship type were conducted on Bulk Carriers 981 (40.72%), followed by Oil Tankers 342 (14.20%), Container ships 296 (12.29%), General Cargo/multipurpose vessels 268 (11.12%), Chemical Tankers 120 (4.98%), and Refrigerated cargo vessels 116 (4.82%) concludes the top six most inspected ship types.

224 of the inspections conducted generated 727 deficiencies. The most notable deficiencies were related to:

- Ship's certificates and documents 9.49%;
- SOLAS Convention 52.54%;
- MARPOL Convention 7.02%;
- STCW Convention 4.81%;
- Load Line Convention 4.81%;
- ILO (MLC, 2006) 14.17%.

Against the backdrop of the relevant instruments for the Abuja MoU PSC regime, SOLAS related deficiencies still rank the highest with 52.54% of all deficiencies recorded. The number of detentions decreased to 14 from the 2017 figures of 16. The detentions recorded were: 21.42% each for Oil Tankers and Chemical Tankers; 14.29% for Offshore Supply; and 7.14 each for Bulk Carrier, General cargo/multipurpose, Passenger ship, Refrigerated cargo, Tugboat and Other special activities.

In total, the performance percentage inspection by member States for the year 2018 is 4.79% which is still far below the target of 15% for the region but slightly more than the previous year of 4.36%. One State – Benin was able to achieve 21.5% of inspection of ship calls in 2018, being the only State to consistently meet and surpass the targeted inspection rate for the past four years. Of the ten member States - Cote d'Ivoire, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea, Liberia, Nigeria, Sierra Leone, South Africa, and Togo, that

recorded actual numerical increase in PSC inspection in 2018, Nigeria stood out with an increase by 82% from 350 to 636, even though ship calls increased by only 23% from 9,073 to 11,171.

Eleven States - Benin, Congo, Cote d'Ivoire, Democratic Republic of Congo, Gambia, Ghana, Guinea, Liberia, Nigeria, Senegal and Sierra Leone, upload PSC inspection reports directly into AMIS database. The remaining three States (Gabon, South Africa and Togo) still email scanned copies or courier photocopies of inspections forms to the Secretariat for uploading by the staff. Considering that one of the purposes of inspection database is to assist PSCOs conduct initial online search on the visiting ships, member States are encouraged to input inspection results directly and on time into the AMIS database.



Female PSCO Inspecting Forecastle Hatchcover

COUNTRY PROFILE: SIERRA LEONE MARITIME ADMINISTRATION

BACKGROUND OF SIERRA LEONE

Sierra Leone was named by a Portuguese explorer called Pedro de Sintra, who mapped the region in 1462 and she is bordered by Guinea to the north and northeast, Liberia to the south and southeast, and the Atlantic Ocean to the west. The capital city Freetown has estuaries that provide a good natural harbor for ships to shelter and replenish drinking water, and gained more international attention as coastal and trans-Atlantic trade supplanted trans-Saharan trade. As a result of her coastline, it offers the country a unique maritime landscape and serves as a central cohesive source of economic growth.

The country has a population of about seven million and a total area of 71,740 km² (27,699 sq miles), divided into a land area of 71,620 km² (27,653 sq miles) and water of 120 km² (46 sq miles). She has five navigable rivers and four distinct geographical regions.

THE SIERRA LEONE MARITIME ADMINISTRATION

The Sierra Leone Maritime Administration (SLMA) was setup by an Act of Parliament in the year 2000 as an autonomous body responsible for the registration of ships and other vessels, the licensing and safety of maritime personnel, protection of the marine environment and for the regulation and development generally of maritime, coastal and inland transport and for other matters connected therewith. The Sierra Leone Maritime Administration is an open registry accepting worldwide ship-owners and

various types of vessels that meet the Sierra Leone standards in accordance with the Merchant Shipping Act, 2003. The implementation of a Freight Levy Scheme, collection of dues and fees from registration and licensing of vessels has been the main source of revenue generation.

The Administration has a main branch in Cyprus that undertakes the responsibility of registering all SOLAS vessels and also supervises the work of the recognised organisations (RO's) in executing flag State responsibilities. The Sierra Leone



Cross section of PSC officers at the Queen Elizabeth II Quay

Maritime Administration has over four hundred SOLAS vessels flying the flag of Sierra Leone and significant efforts are being made to greatly improve upon the number of registered SOLAS vessels. The SLMA also conduct PSC

inspection.

PORT STATE CONTROL IN SIERRA LEONE

Port State Control has been recognized to be a very efficient and effective means of minimizing the number of substandard ships as well as to improve upon the safety of ships at sea and to prevent marine pollution. The activity of PSC in Sierra Leone has significantly been strengthened with more technical personnel along with the number of amendments to the relevant international Conventions. Further to the above, in order to carry out the mandate of effective implementation of port State responsibilities, Sierra Leone signed the Abuja Memorandum of Understanding on PSC for regional cooperation between local PSCs in member States, and has been uploading information of vessels inspected

into the centralized digitized database and harmonized system - AMIS

The Sierra Leone Maritime Administration started an effective inspection on port State control in 2018 on international vessels that call in our ports. The inspection team of eight comprises Marine Engineers and Navigators and with the New Inspection Regime (NIR), high and medium risk vessels calling our port are usually targeted. A total of four international vessels calling our port were inspected by the PSC officers with no detention. The PSC team also participated in the concentrated inspection campaign (CIC) on life saving appliances on international vessels that called in our ports and checked for compliance with the applicable requirement of SOLAS convention. On an annual basis, a total of about 500 ships are calling our port which are mainly bulk carrier vessels, general cargo vessels, ro-ro vessels, container vessels, fuel tankers and others.

CHALLENGES

It is imperative upon the maritime administration to equip, capacitate and upgrade the PSCO's with

recent knowledge, information and amendment to conventions in order to be competent and confident in executing their tasks. The port State control officers have limited training in port State control and as a result only initial inspections are being carried out on the international vessels calling our ports. However, significant efforts are being made currently by the administration to address the issues.

Furthermore, delays and bureaucracies in domesticating relevant conventions of IMO & ILO (SOLAS, MARPOL, SECURITY, STCW, MLC etc) is another issue that is restricting the PSCO's from detaining vessels and also to carry out more detailed inspection on vessels calling our ports. However, the Administration is doing her utmost best in pioneering the domestication of the relevant conventions in order that the statutory responsibilities of the administration can be effectively and efficiently executed.



PSC Officers at Work

RESULT OF THE CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN ON LIFE-SAVING APPLIANCES IN 2018

The second Concentrated Inspection Campaign (CIC) on Life-Saving Appliances in the Memorandum of Understanding on Port State Control for West and Central African region (Abuja MoU) was held from 1 September to 30 November, 2018. The aim of this Concentrated Inspection Campaign on Life-Saving Appliances was to check compliance with the applicable provisions on SOLAS chapter I, Life-saving appliances Code, that the crew are familiar with relevant equipment and have received training in carrying out their duties.

In this 3-month CIC period, 563 individual ships were inspected and of these 205 (36.4%) were CIC related. A total of 611 port State inspections (both CIC and non-CIC related) were carried out during this period, 211 of these inspections using the CIC questionnaire while 400 without CIC questionnaire. The following number of deficiencies were recorded under the corresponding number of inspections: Cargo Ship Safety Equipment (including exemption) -1; Other (certificates)-2; Abandon ship drills- 1; Lifebuoys incl. provision and disposition- 1; On board training and instructions-2.

Of the 211 inspections, 204 (96.7%) submitted were without deficiencies while 7 (3.31%) had deficiencies. A total of 25 (11.8%) non-conformities were recorded as a result of this campaign out of 211 questionnaires submitted. Of this 186 (88.2%) were with satisfactory responses.

The most un-favourable results from the questionnaire were questions 11, 9, 8 and 2 with the following questions: During the CIC, the PSCO is to observe an abandon ship drill. Did the drill comply with the requirements of the Convention/Code? (7.58%); Does the

Master List reflect the actual crew on board and is the crew familiar with their duties? (0.95%); Are the Lifeboats properly equipped? (0.95%); and Do records indicate that the survival crafts are regularly inspected and maintained according to SOLAS, the relevant MSC's guidelines or as per manufacturers' requirements? (0.95%).

The three highest rates of Not Applicable (N/A) on the questionnaire were on: Q.11 - During the CIC, the PSCO is to observe an abandon ship drill. Did the drill comply with the requirements of the Convention/Code? (3.8%); Q.8 - Are the Lifeboats properly equipped?(2.8%); and Q3 - Is the SOLAS Training Manual ship's specific and is it understood by all crew? (0.95%).

The following eleven member States participated in the Concentrated Inspection Campaign on Life-saving Appliances, with the corresponding number of inspections: Benin (26); Republic of Congo (1); Cote d'Ivoire (3); Ghana (19); Guinea (17); Liberia (10); Nigeria (36); Senegal (45); Sierra Leone (1); South Africa (45); and Togo (8).



The Chairman of the Abuja MoU delivering the welcome address at the 3rd Ministerial Conference held in Accra, Ghana.





STATISTICAL ANALYSIS OF 2018 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 | 305 | | | | | | |
| Republic of Congo | 111 | | | | | | |
| Congo DRC | 24 | | | | | | |
| Cote d'Ivoire | 121 | | | | | | |
| Gabon | 172 | | 10 | 36 | 5.81 | | |
| Gambia | 26 | | 4 | 6 | 15.38 | | |
| Ghana | 142 | 1 | 21 | 31 | 14.78 | 1 | 0.70 |
| Guinea | 128 | | | | | | |
| Liberia | 37 | | | | | | |
| Nigeria | 636 | 13 | 92 | 339 | 14.46 | 13 | 2.04 |
| Senegal | 270 | | 43 | 122 | 15.92 | | |
| Sierra Leone | 3 | | | | | | |
| South Africa | 327 | | 54 | 193 | 16.51 | | |
| Togo | 107 | | | | | | |
| TOTAL | 2409 | 14 | 224 | 727 | 9.29 | 14 | 0.58 |



Sounding of quantity in sludge tank

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

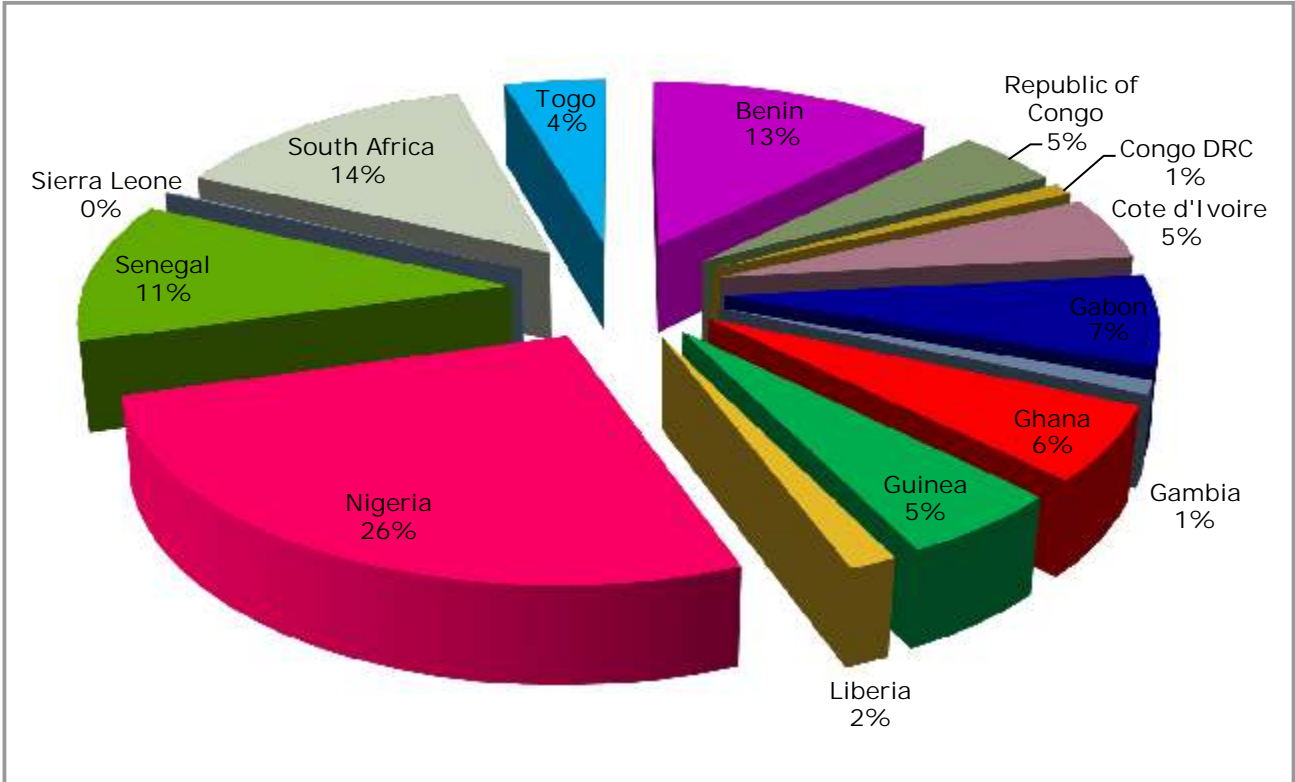


CHART 2: Ratio of Inspections with Deficiencies
Diagramme 2: Ratio d' Inspections avec Défectuosités

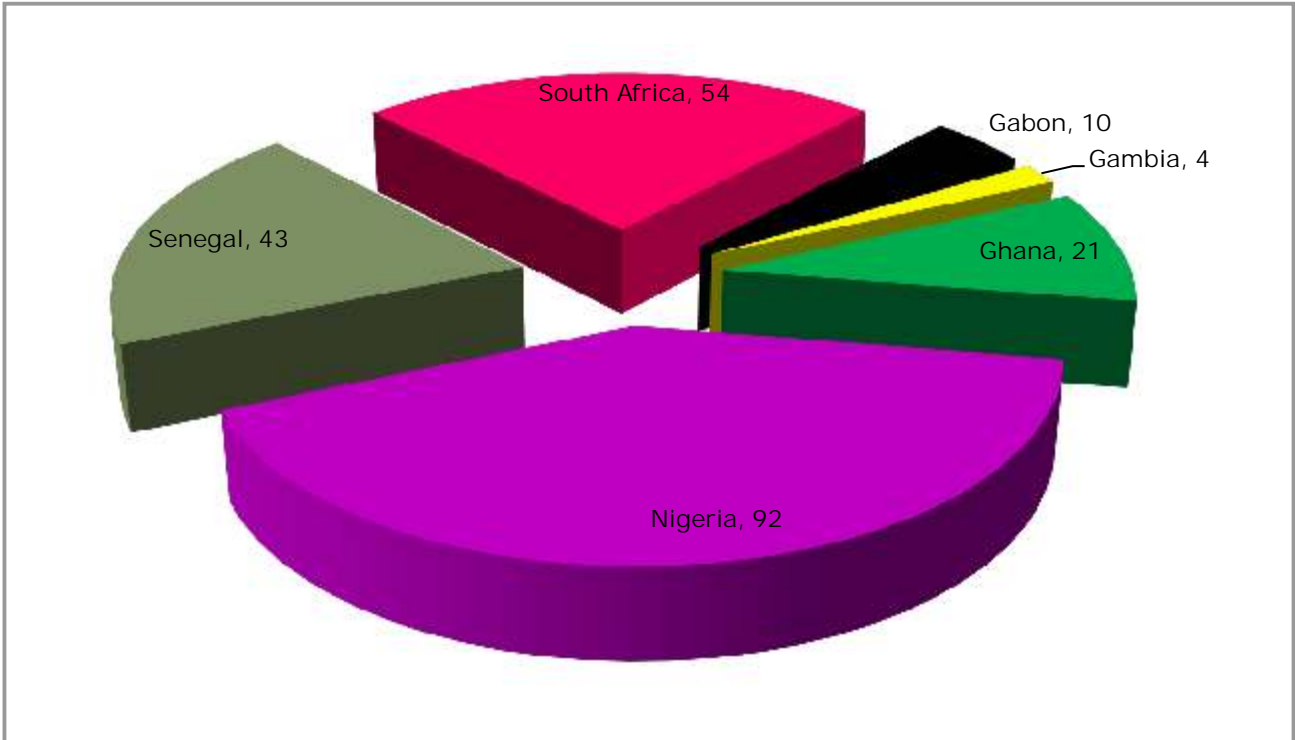


CHART 3: Total Inspections, Deficiencies and Detentions

Diagramme 3: Inspections totales, Défectuosités et Immobilisation

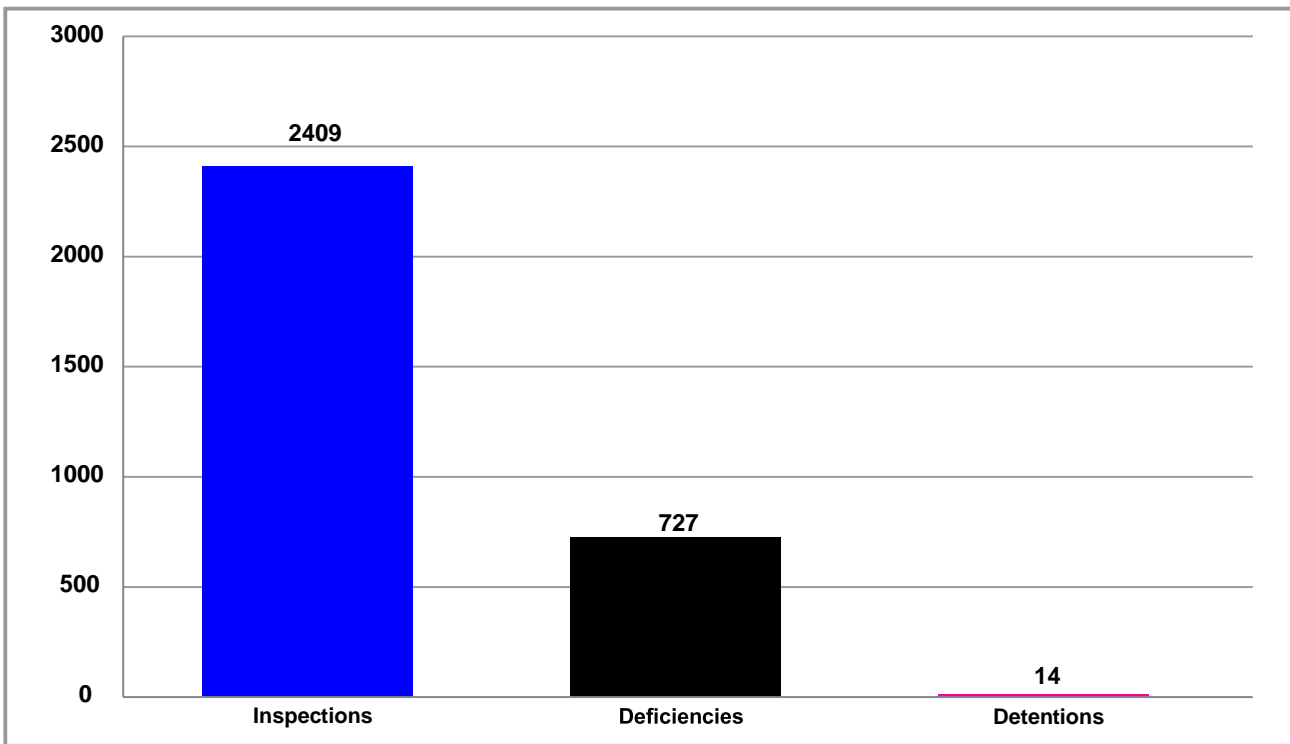


CHART 4: Total Inspections and number of Inspections with deficiencies

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

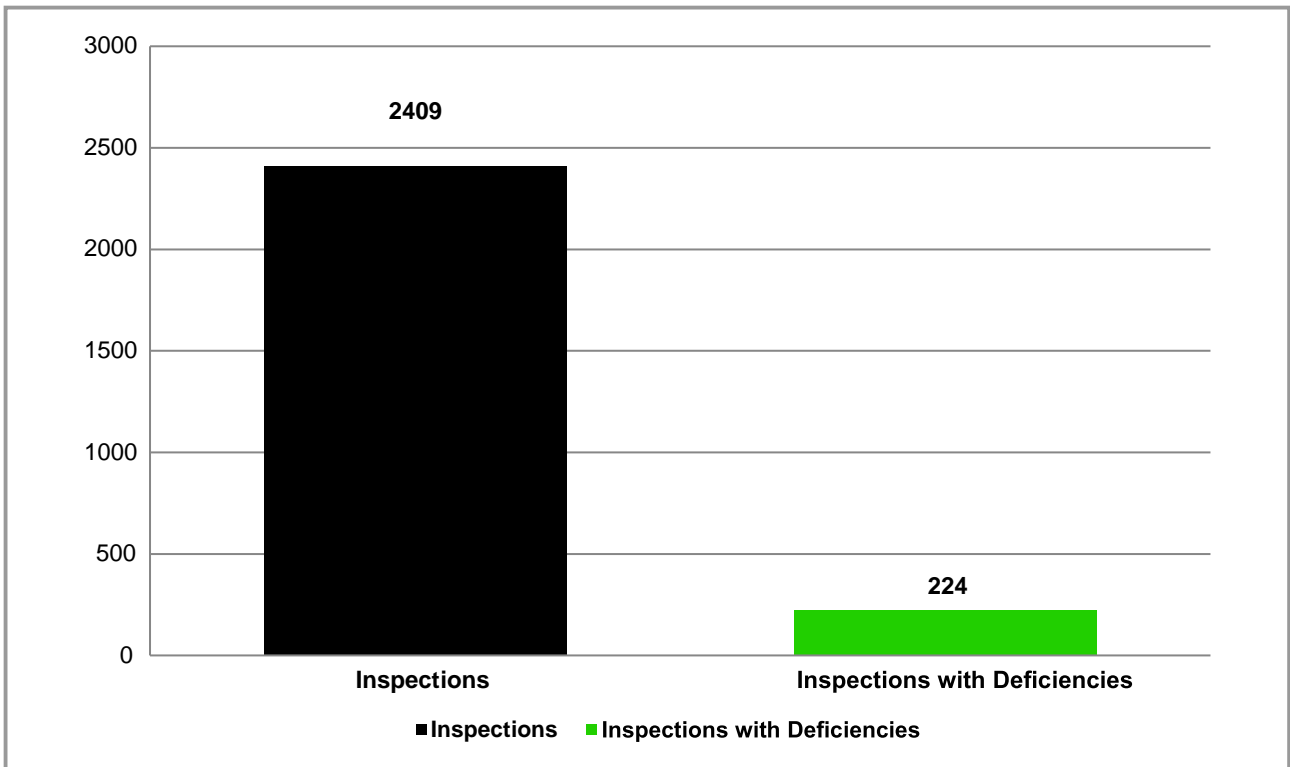


CHART 5: Number of Inspections with Detention Percentage

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

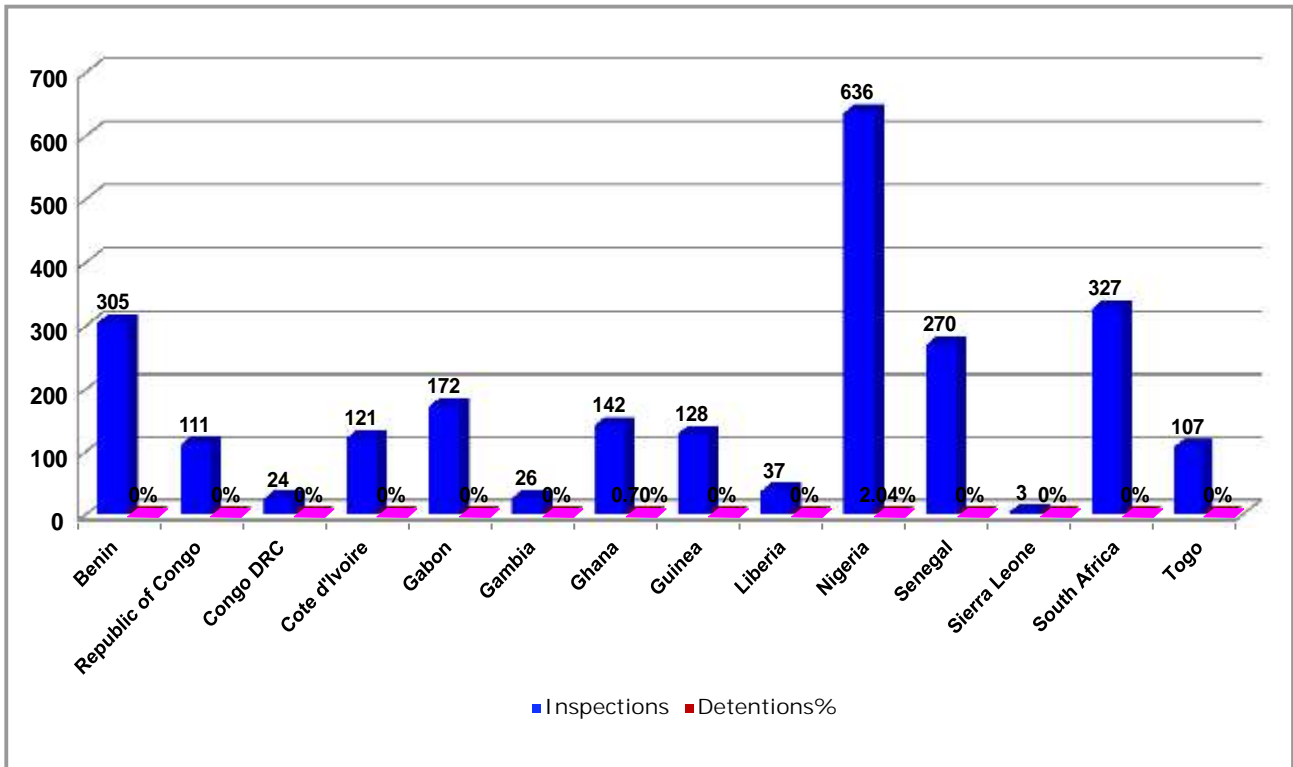


CHART 6: Percentage of Detentions (Detentions as percentage of Total Inspections)

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

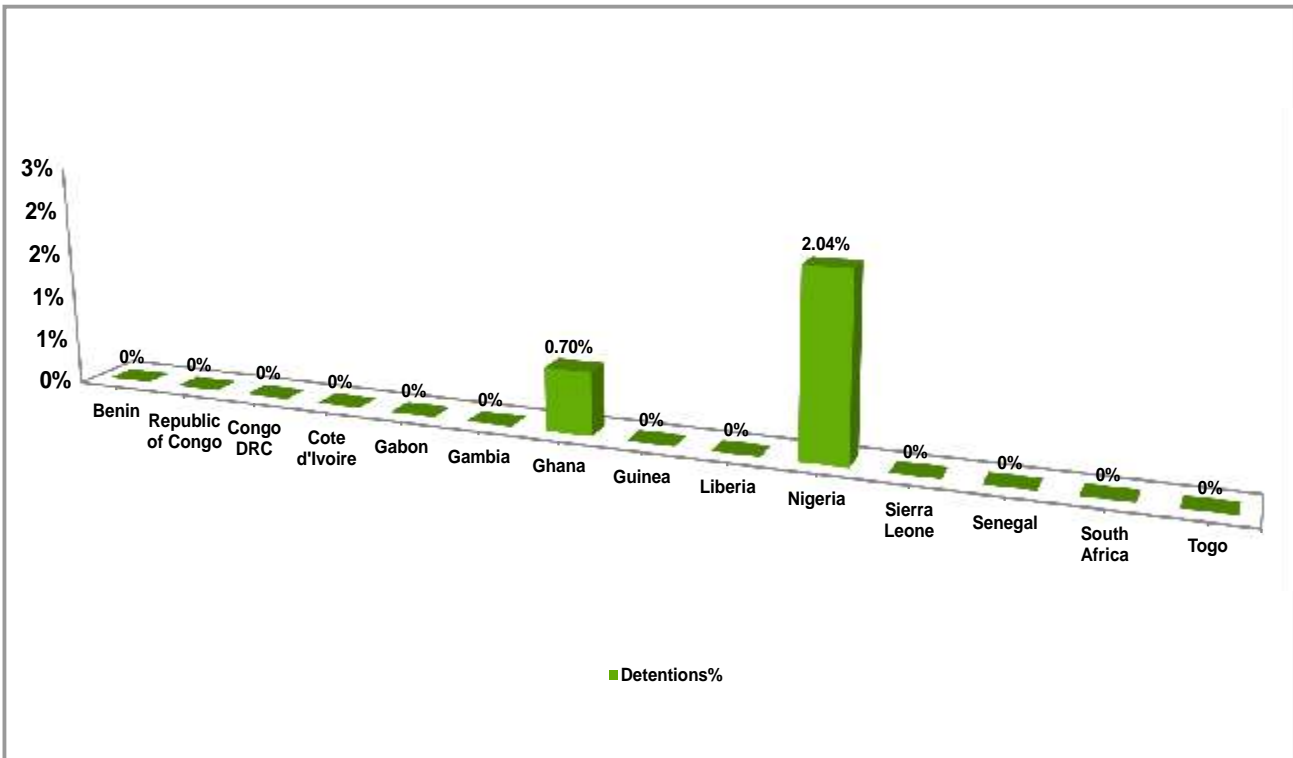


TABLE 2: Inspection Data by Flag

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 |
|---------------------------------|--------------------|--------------------------------------|---------------------|---|-------------------|----------------------|
| Algeria | 1 | | | | | |
| Antigua and Barbuda | 79 | 9 | 18 | 11.39 | | |
| Australia | 1 | | | | | |
| Bahamas | 90 | 6 | 14 | 6.66 | | |
| Barbados | 8 | 1 | 1 | 12.5 | | |
| Belgium | 5 | | | | | |
| Belize | 14 | 1 | 2 | 7.14 | | |
| Bermuda (GB) | 2 | | | | | |
| Congo, Republic of | 1 | | | | | |
| Cayman Islands (GB) | 8 | | | | | |
| China | 20 | | | | | |
| Comoros | 5 | 1 | 4 | 20 | | |
| Cook Islands | 8 | | | | | |
| Croatia | 3 | | | | | |
| Curacao | 9 | 1 | 1 | 11.11 | | |
| Cyprus | 80 | 10 | 36 | 12.5 | | |
| Denmark | 29 | 2 | 11 | 6.89 | 1 | 3.45 |
| Dominican Republic | 2 | | | | | |
| Faroe Islands | 2 | | | | | |
| France | 15 | 1 | 3 | 6.66 | | |
| Germany | 12 | | | | | |
| Gibraltar(GB) | 17 | | | | | |
| Greece | 28 | 2 | 9 | 7.14 | 1 | 3.57 |
| Hong Kong, China | 158 | 7 | 17 | 4.43 | 1 | 0.63 |
| Iceland | 1 | | | | | |
| India | 4 | 1 | 15 | 25 | | |
| Indonesia | 1 | 1 | 1 | 100 | | |
| Iraq | 1 | | | | | |
| Isle of Man (GB) | 18 | 3 | 11 | 16.66 | | |
| Italy | 50 | 1 | 1 | 2 | | |
| Japan | 1 | | | | | |
| Kiribati | 3 | 1 | 5 | 33.33 | | |
| Korea, Republic of | 5 | | | | | |
| Liberia | 350 | 30 | 101 | 8.57 | | |
| Libyan Arab Jamahiriya | 1 | | | | | |
| Lithuania | 7 | 3 | 10 | 42.85 | | |
| Luxembourg | 7 | | | | | |
| Macao, China | 1 | | | | | |
| Malaysia | 4 | 1 | 1 | 25 | | |
| Malta | 173 | 18 | 52 | 10.4 | 2 | 1.16 |
| Marshall Islands | 411 | 39 | 105 | 9.48 | | |
| Mauritius | 1 | | | | | |
| Micronesia, Federated States of | 1 | 1 | 12 | 100 | | |
| Moldova, Republic of | 1 | | | | | |

2018 ABUJA MoU ANNUAL REPORT

| | | | | | | |
|----------------------------------|-------------|------------|------------|-------------|-----------|-------------|
| Montenegro | 2 | | | | | |
| Morocco | 2 | 1 | 2 | 50 | | |
| Netherlands | 47 | 6 | 13 | 12.76 | | |
| New Zealand | 4 | | | | | |
| Nigeria | 2 | 2 | 8 | 100 | 1 | 50 |
| Norway | 30 | 3 | 8 | 10 | 1 | 3.33 |
| Palau | 3 | | | | | |
| Panama | 368 | 39 | 135 | 10.59 | 4 | 1.09 |
| Philippines | 10 | 2 | 4 | 20 | | |
| Portugal | 31 | 5 | 16 | 16.12 | | |
| Russian Federation | 8 | 3 | 24 | 37.5 | | |
| Saint Kitts and Nevis | 6 | | | | | |
| Saint Vincent and the Grenadines | 23 | 5 | 20 | 21.73 | 1 | 4.35 |
| Saudi Arabia | 1 | | | | | |
| Senegal | 1 | | | | | |
| Sierra Leone | 1 | | | | | |
| Singapore | 165 | 12 | 55 | 7.27 | 2 | 1.21 |
| Sri Lanka | 5 | | | | | |
| Sweden | 1 | | | | | |
| Switzerland | 9 | | | | | |
| Thailand | 4 | 1 | 2 | 25 | | |
| Turkey | 14 | 3 | 7 | 21.42 | | |
| Tuvalu | 6 | 1 | 1 | 16.66 | | |
| United Kingdom | 17 | | | | | |
| United States | 2 | | | | | |
| Vanuatu | 8 | 1 | 2 | 12.5 | | |
| Vietnam | 1 | | | | | |
| TOTAL | 2409 | 224 | 727 | 9.29 | 14 | 0.58 |



9th Meeting of the PSC Committee in Session.

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

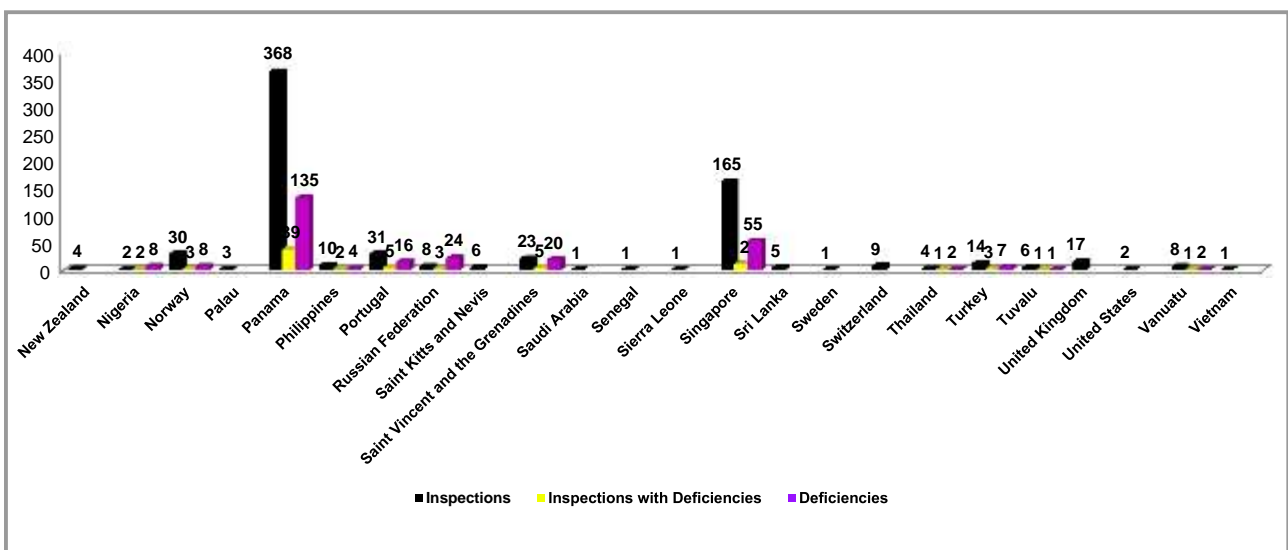
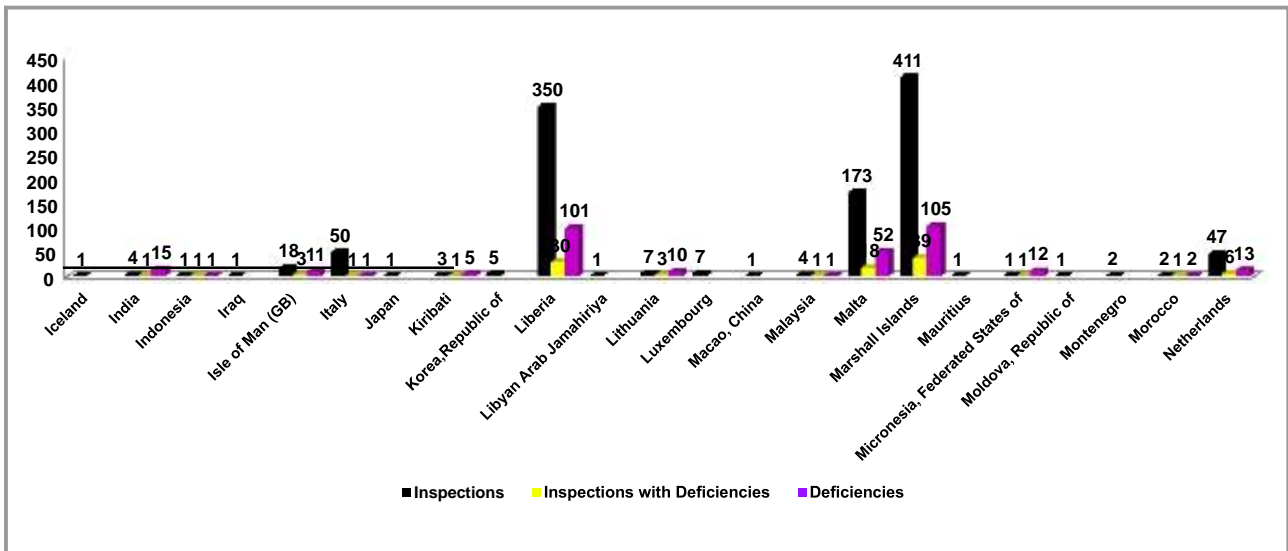
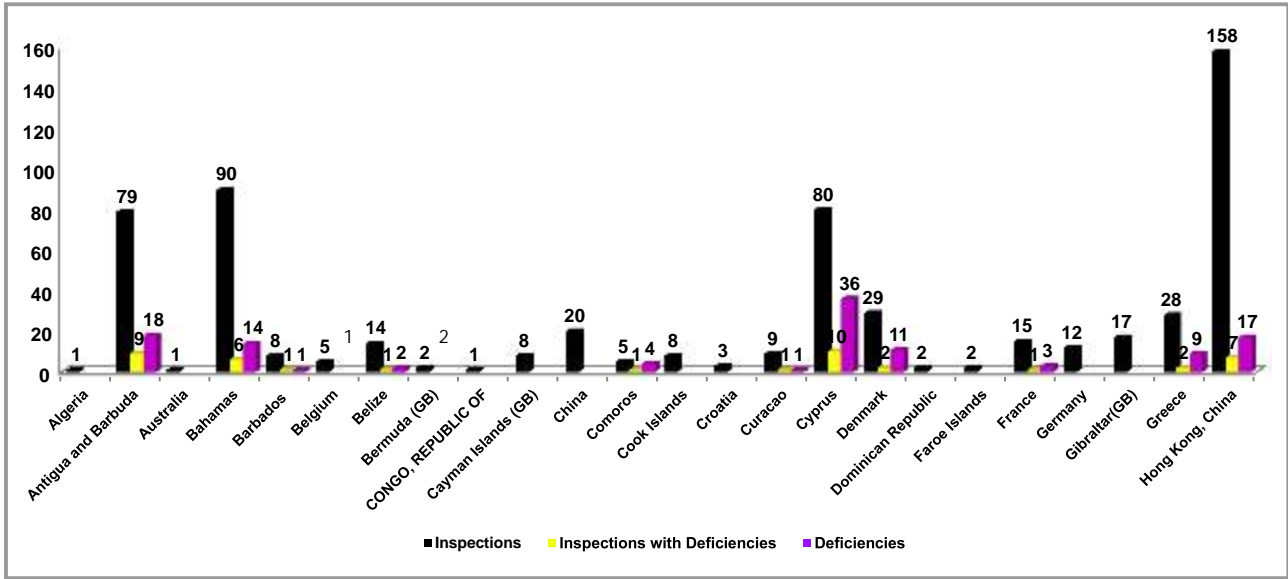


CHART 8: Inspections with Deficiencies by Flag
 Diagramme 8: Inspections avec Défauts par Pavillon

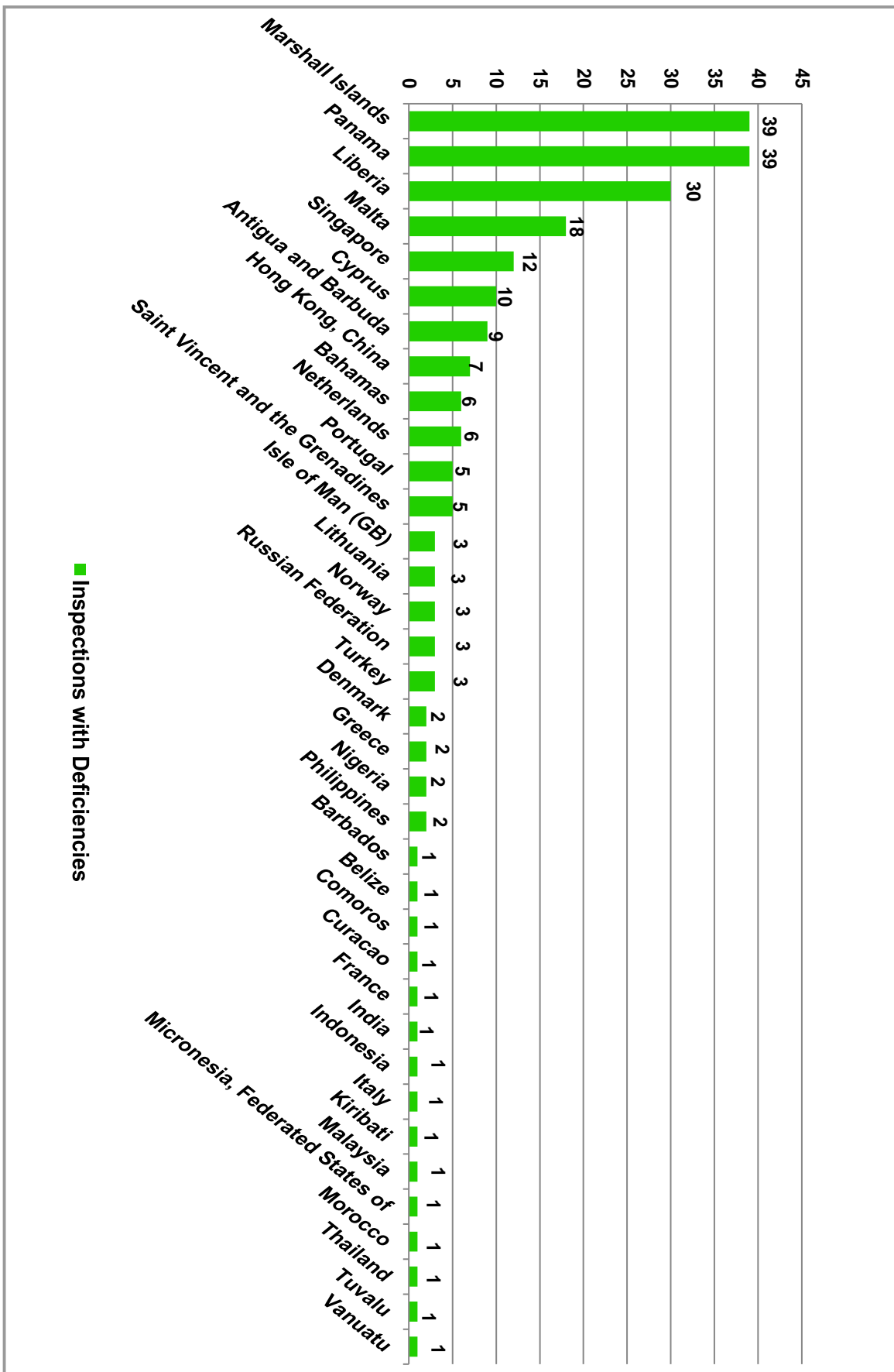


TABLE 3: Inspection Data by Ship Type

Tableau 3: Données d'Inspection par Type de Navire

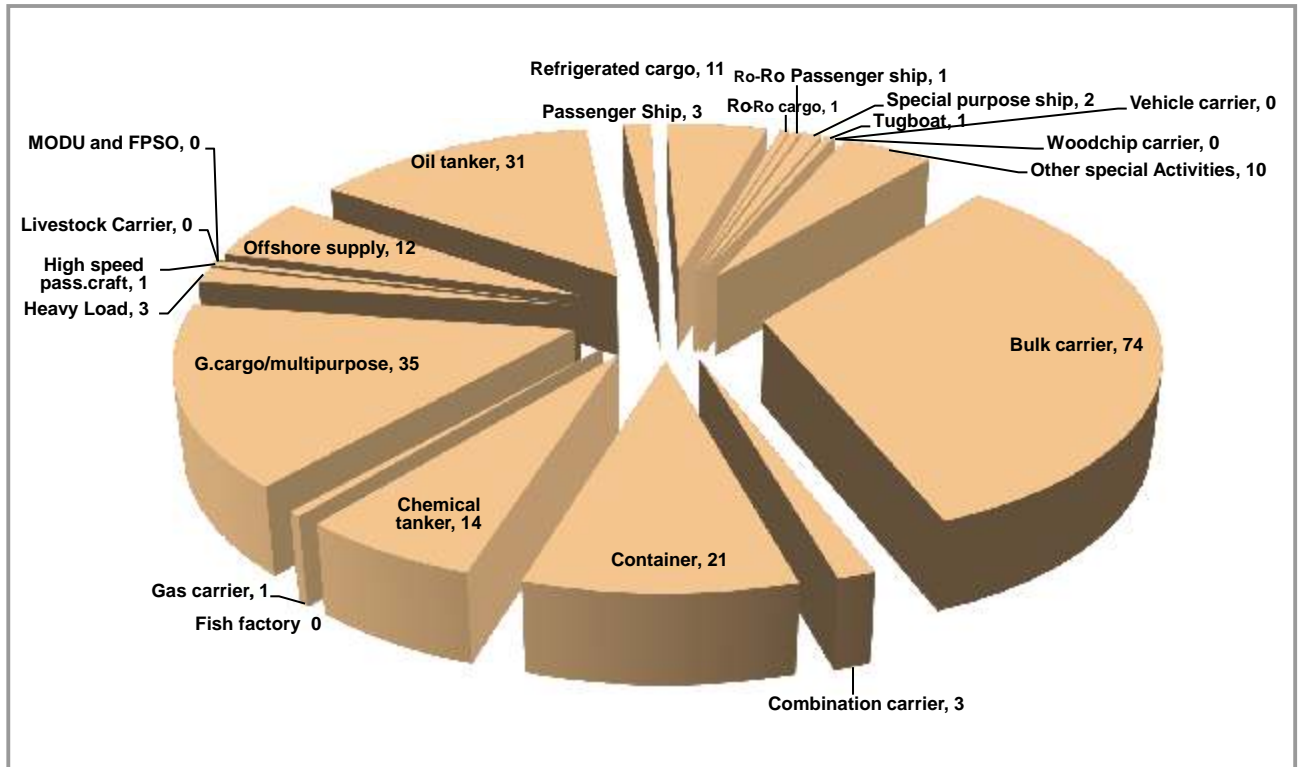
| Ship Type | No. of inspections | No. of inspections with deficiencies | No. of deficiencies | Percentage of Inspections with Deficiency | No. of detentions | Detention percentage |
|--------------------------|--------------------|--------------------------------------|---------------------|---|-------------------|----------------------|
| Bulk carrier | 981 | 74 | 215 | 7.54 | 1 | 0.1 |
| Combination carrier | 10 | 3 | 6 | 30 | | |
| Container | 296 | 21 | 64 | 7.09 | | |
| Chemical tanker | 120 | 14 | 47 | 11.66 | 3 | 2.5 |
| Fish factory | 3 | | | | | |
| Gas carrier | 51 | 1 | 2 | 1.96 | | |
| G.cargo/multipurpose | 268 | 35 | 115 | 13.05 | 1 | 0.37 |
| Heavy Load | 10 | 3 | 5 | 30 | | |
| High speed pass.craft | 1 | 1 | 1 | 100 | | |
| Livestock Carrier | 1 | | | | | |
| MODU and FPSO | 1 | | | | | |
| Offshore supply | 52 | 12 | 59 | 23.07 | 2 | 3.85 |
| Oil tanker | 342 | 31 | 123 | 9.06 | 3 | 0.88 |
| Passenger Ship | 10 | 3 | 14 | 30 | 1 | 10 |
| Refrigerated cargo | 116 | 11 | 36 | 9.48 | 1 | 0.86 |
| Ro-Ro cargo | 64 | 1 | 5 | 1.56 | | |
| Ro-Ro Passenger ship | 11 | 1 | 5 | 9.09 | | |
| Special purpose ship | 16 | 2 | 4 | 12.5 | | |
| Tugboat | 7 | 1 | 6 | 14.28 | 1 | 14.29 |
| Vehicle carrier | 17 | | | | | |
| Woodchip carrier | 2 | | | | | |
| Other special Activities | 30 | 10 | 20 | 33.33 | 1 | 3.33 |
| TOTAL | 2409 | 224 | 727 | 9.29 | 14 | 0.58 |



Corroded Repaired Ship Hull

CHART 9: Ratio of Inspections with Deficiencies by Ship Type

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



Secretary General Presenting the Abuja MoU Flag to the new Chairman of the Abuja MoU

CHART 10: Number of individual Ships with Deficiencies Detected by Vessel Type

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

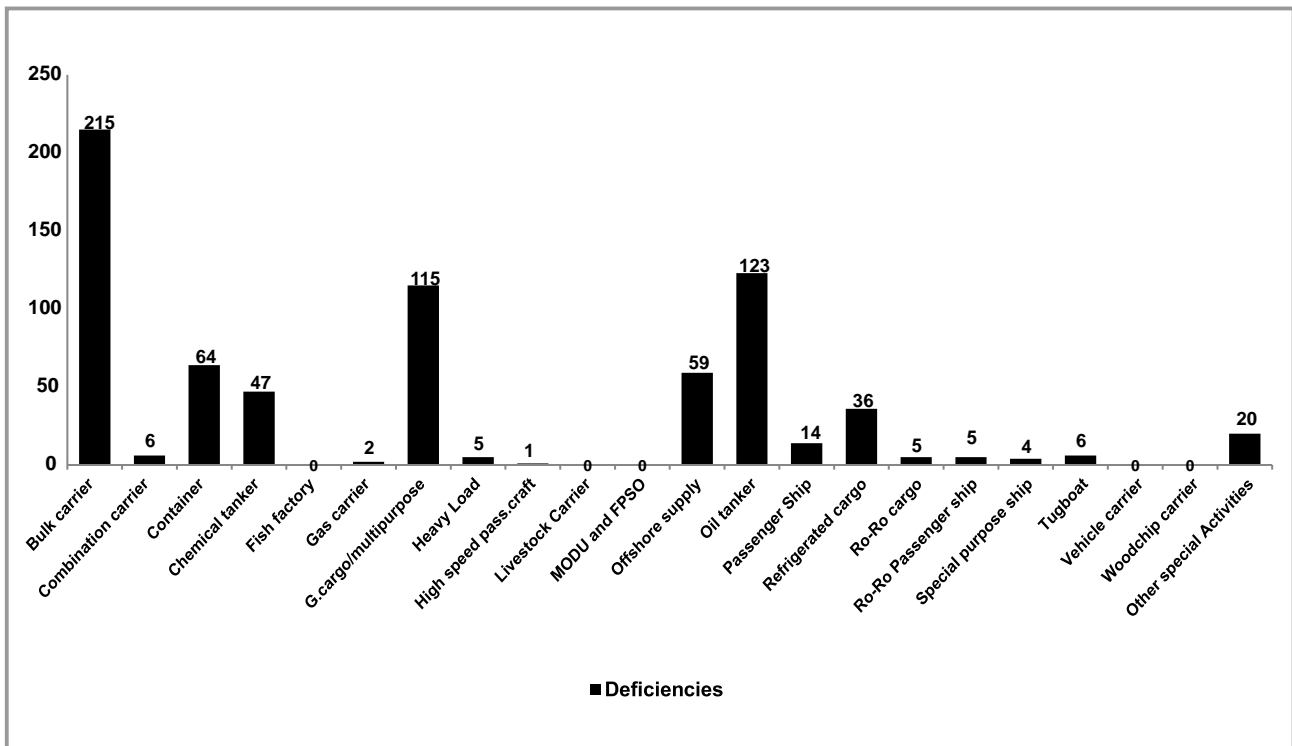


CHART 11: Number of Deficiencies per Inspection

Diagramme 11: Nombre de Défectuosités par Inspection

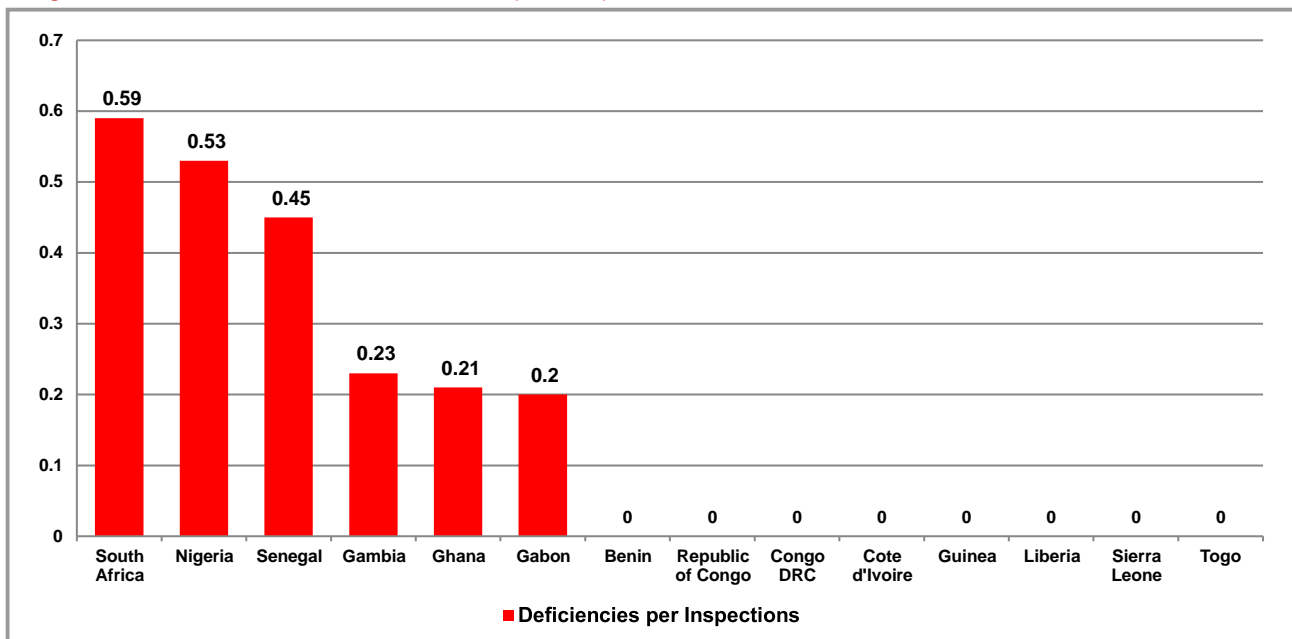


CHART 12: Performance by Ship Type Showing Inspections, Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies
 Diagramme 12: Performance par Type de Navire montrant les inspections, inspections avec Défectuosités et Nombre de Défectuosités

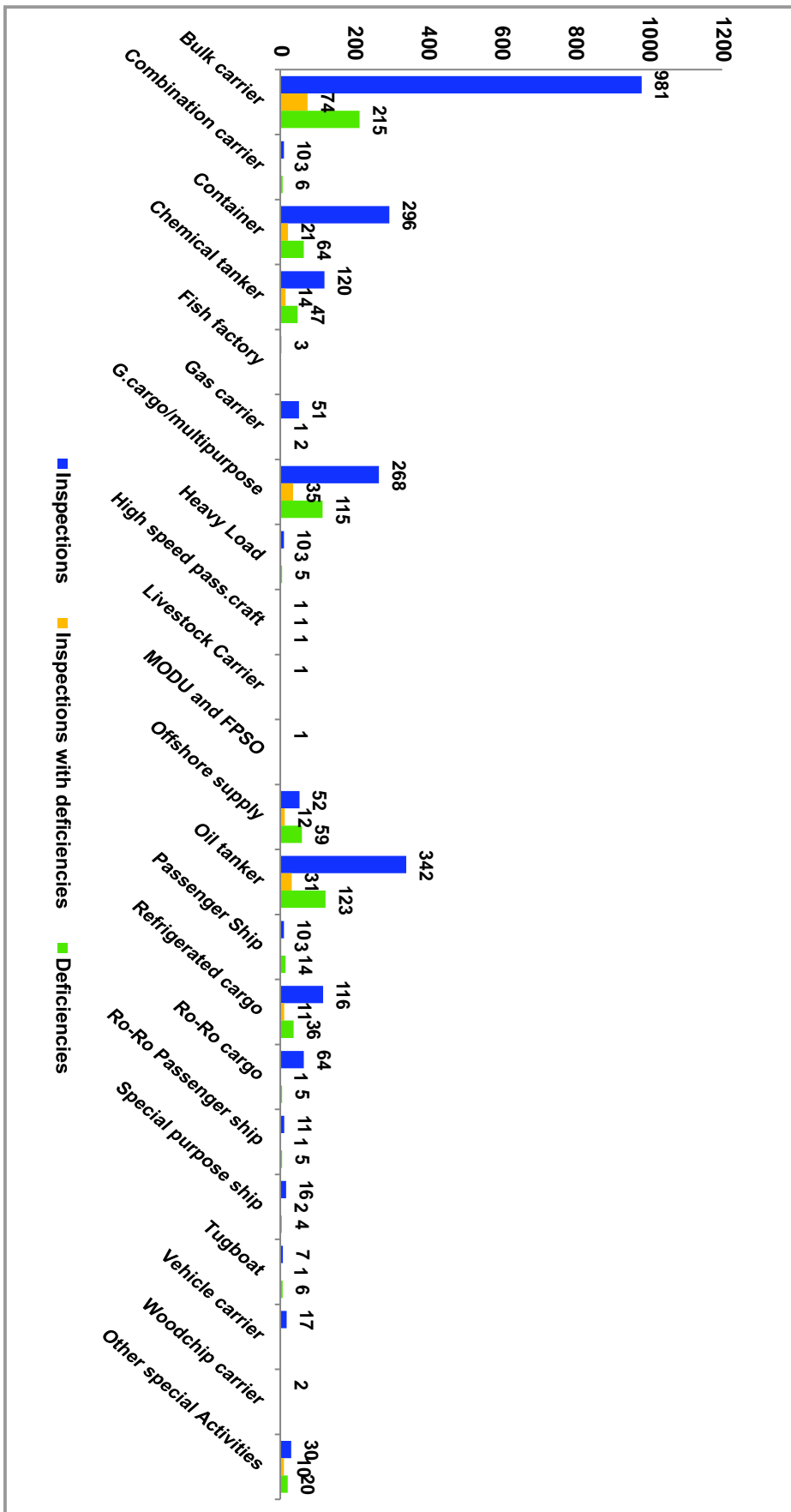
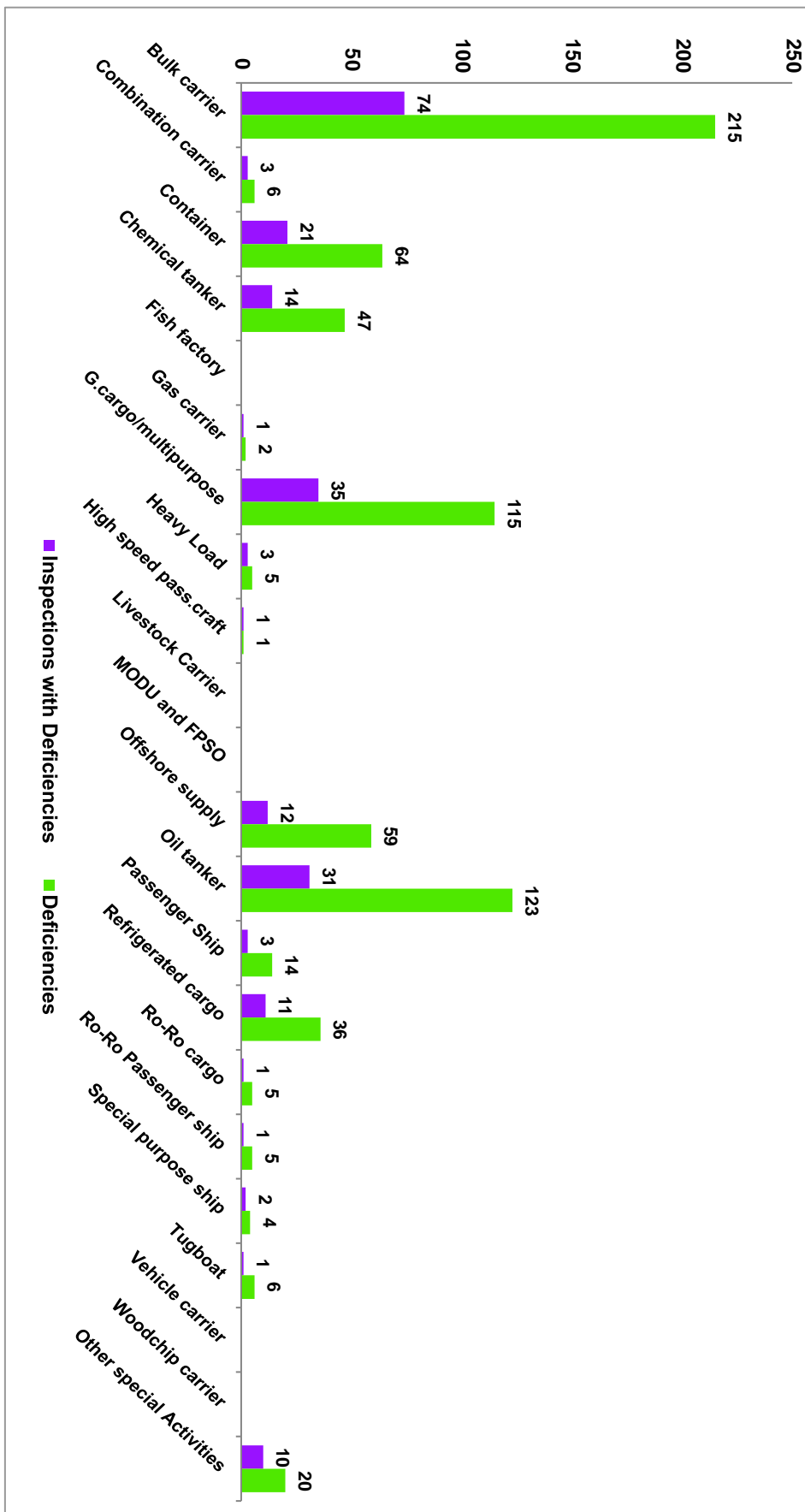


CHART 1.3 : Performance by Ship Type Showing Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies
 Diagramme 1.3 : Performance par Navire montrant Inspections avec Défauts et Nombre de Défauts



| 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 | 69 | 9.49 | |
| SOLAS | Structural Conditions | 41 | 5.64 |
| | Emergency Systems | 22 | 3.03 |
| | Radio Communications | 23 | 3.16 |
| | Fire safety | 58 | 7.98 |
| | Alarms | 8 | 1.1 |
| | Cargo Operation including equipment | 4 | 0.55 |
| | Safety of Navigation | 118 | 16.23 |
| | Life saving appliances | 37 | 5.09 |
| | Propulsion and auxiliary machinery | 34 | 4.68 |
| | ISM | 32 | 4.4 |
| | ISPS | 5 | 0.69 |
| MARPOLS | Annex I | 25 | 3.44 |
| | Annex III | 1 | 0.14 |
| | Annex IV | 12 | 1.65 |
| | Annex V | 12 | 1.65 |
| | Annex VI | 1 | 0.14 |
| STCW | Certificate and Documentation - Crew Certificates | 35 | 4.81 |
| Load Lines | Water/Weather tight conditions | 35 | 4.81 |
| ILO-MLC 2006 | Living and Working Conditions | 95 | 13.07 |
| | Labour Conditions-Conditions of employment | 3 | 0.41 |
| | Labour Conditions-Accommodation, recreational facilities, food and catering | 3 | 0.41 |
| | Labour Conditions-Health protection, medical care, social security | 2 | 0.28 |
| Other | | 52 | 7.15 |

| 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 | 260 | 24 | 95 | 2 | 0.77 |
| Alpha Register of Shipping | ARS | 1 | | | | |
| Bureau Veritas | BV | 393 | 39 | 102 | 2 | 0.51 |
| Cyprus Bureau of Shipping China | CBS | 2 | | | | |
| Classification Society | CCS | 94 | 7 | 31 | | |
| Croatian Register of Shipping | | 4 | 1 | 6 | | |
| Det Norske Veritas | DNV | 26 | 2 | 7 | | |
| DNV GL AS | | 486 | 49 | 158 | 3 | 0.62 |
| Germanischer Lloyd | GL | 32 | 3 | 4 | | |
| International Naval Surveys Bureau | INSB | 8 | | | | |
| Indian Register of Shipping | IRS | 10 | 4 | 21 | | |
| International Register of Shipping | | 3 | 2 | 8 | 1 | 33.33 |
| Korean Register of Shipping | KRS | 64 | 1 | 2 | | |
| Lloyd's Register | LR | 310 | 28 | 74 | 1 | 0.32 |
| Nippon Kaiji Kyokai | NKK | 538 | 44 | 137 | 2 | 0.37 |
| Panama Bureau of Shipping | PBS | 2 | | | | |
| Panama Maritime Documentation Services | | 1 | | | | |
| Phoenix Register of Shipping | PRS | 3 | 1 | 4 | | |
| Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping) | PRS | 9 | 2 | 6 | | |
| Registro Italiano Navale | RINA | 113 | 10 | 28 | 2 | 1.77 |
| Registro Internacional Naval, S.A | | 8 | | | | |
| Russian Maritime Register of Shipping | RMRS | 33 | 5 | 30 | 1 | 3.03 |
| Rinave Portuguesa | | 2 | | | | |
| Turkish Lloyd | | 3 | 1 | 2 | | |
| No class | | 1 | | | | |
| Other | | 2 | 1 | 12 | | |
| TOTAL | | 2409 | 224 | 727 | 14 | 0.58 |

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

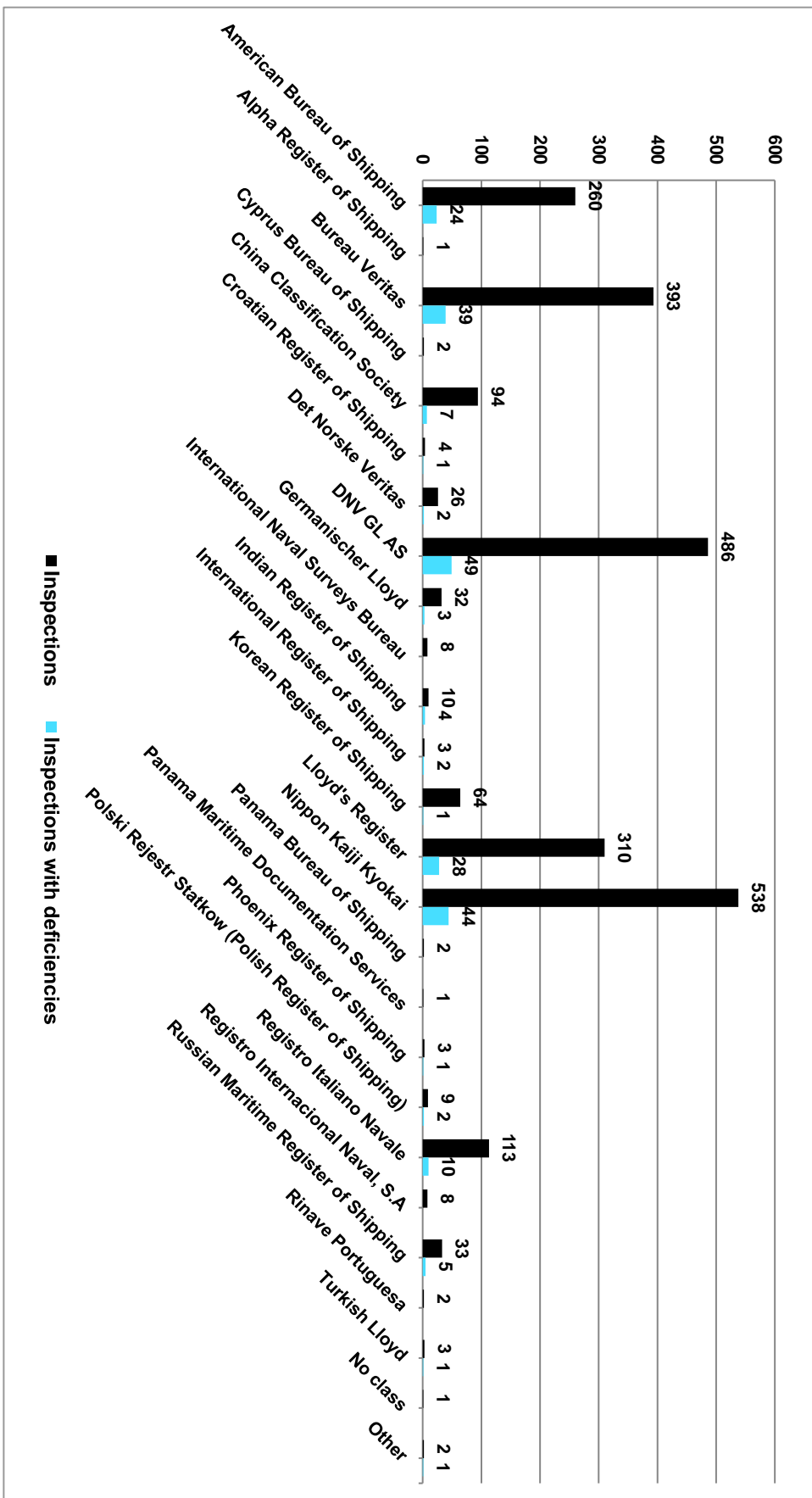
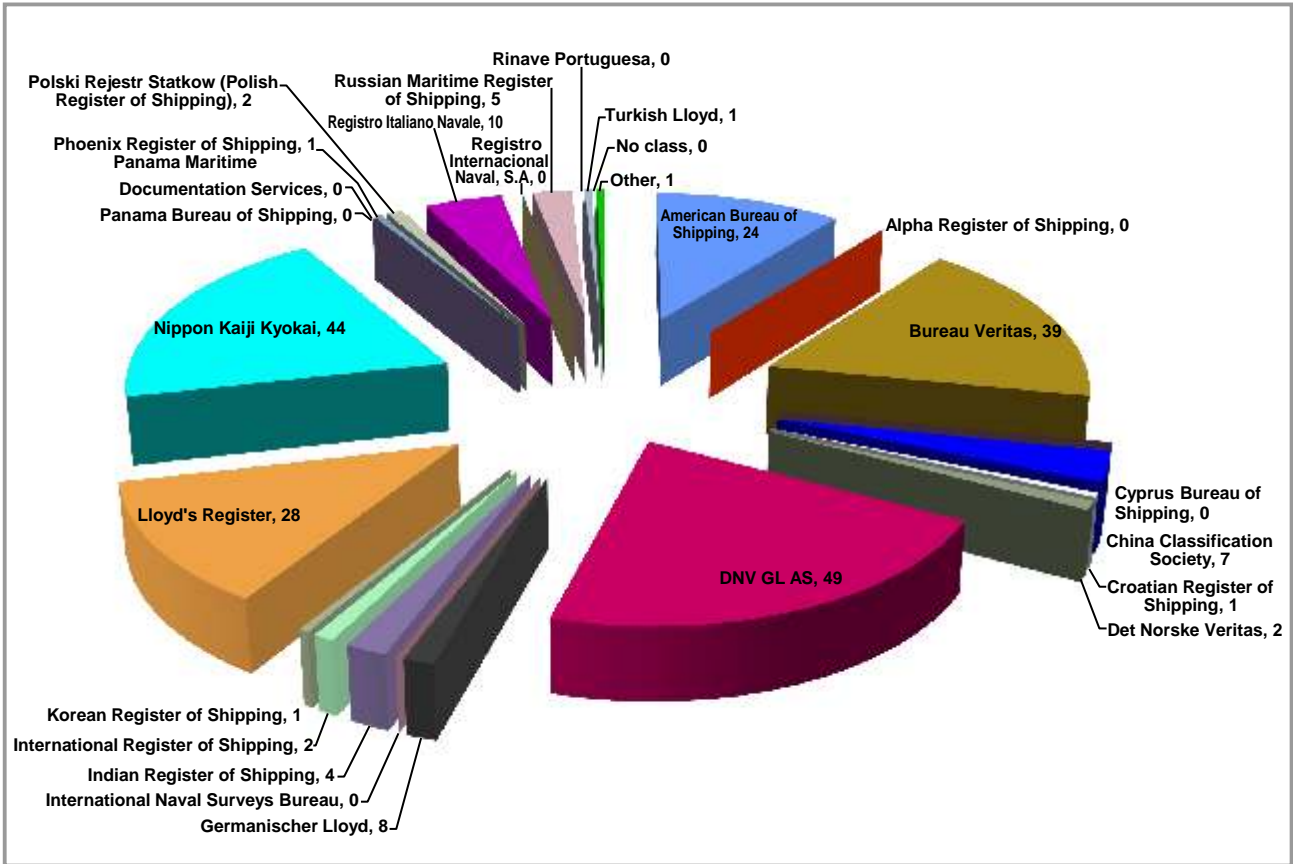


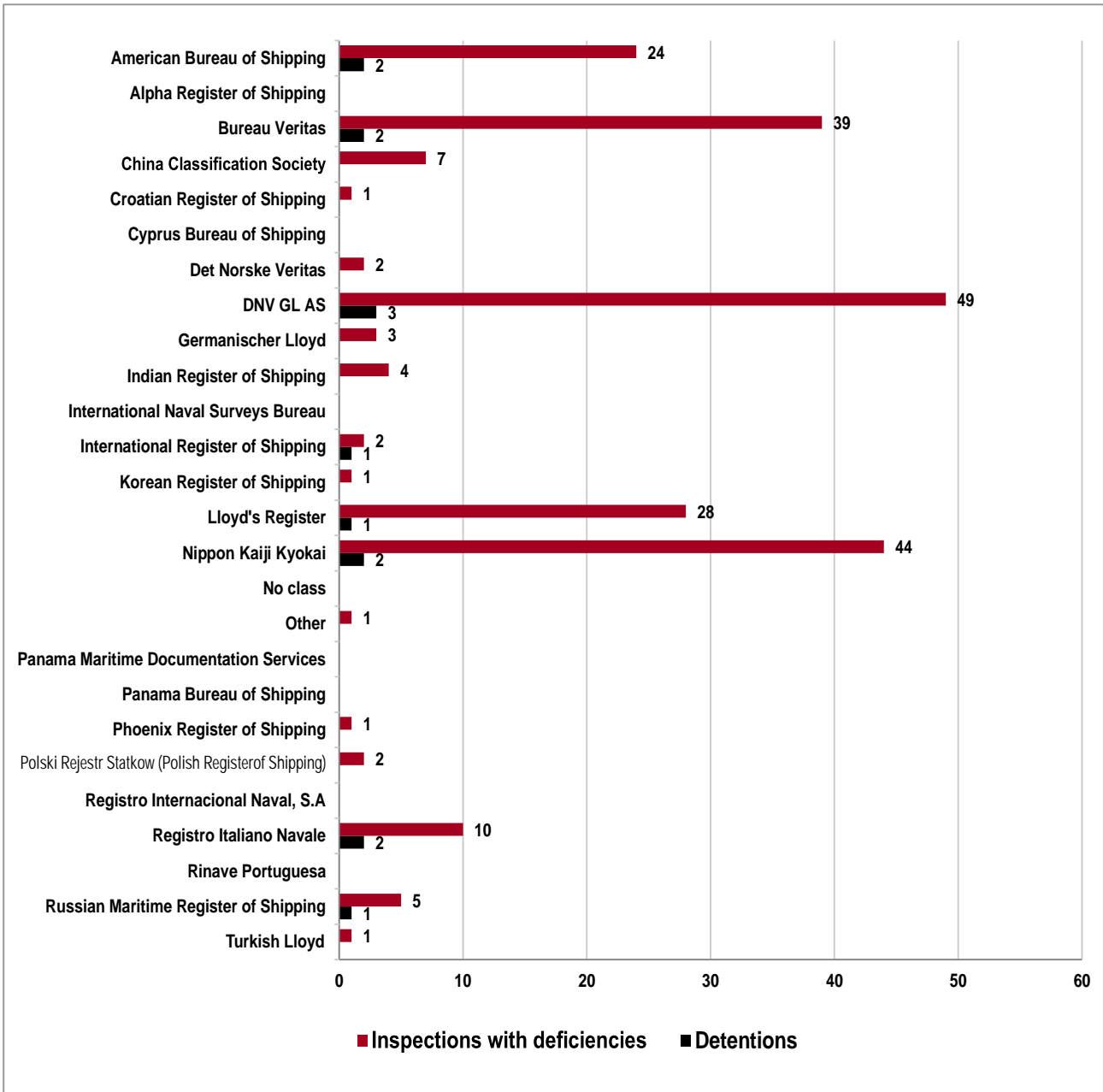
CHART 15: Ratio of Inspections with Deficiencies by Classification Society
 Diagramme 15: Ratio des Inspections avec Défectuosités par Classe



Expired Date on CO₂ Flooding Bottle

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 | 342 | 2 | | 0.58 | | |
| Alpha Register of Shipping | | 3 | | | | | |
| Bureau Veritas | BV | 535 | 2 | | 0.37 | | |
| Cyprus Bureau of Shipping | | 3 | | | | | |
| CR Classification Society (CCRS) | | 3 | | | | | |
| China Classification Society | CCS | 116 | | | | | |
| Cosmos Marine Bureau Inc. | | 1 | | | | | |
| Croatian Register of Shipping | | 4 | | | | | |
| Det Norske Veritas | DNV | 88 | 1 | | 1.14 | | |
| DNV GL AS | | 774 | 5 | 1 | 0.65 | 0.13 | 20 |
| Germanischer Lloyd | GL | 101 | | | | | |
| Global Marine Bureau Inc. | | 1 | | | | | |
| Honduras Bureau of Shipping | | 1 | | | | | |
| Isthmus Bureau of Shipping, S.A | | 3 | | | | | |
| Intermaritime Certification Services, S.A | | 6 | | | | | |
| International Naval Surveys Bureau | INSB | 21 | | | | | |
| Indian Register of Shipping | | 10 | | | | | |
| International Ship Classification | | 5 | | | | | |
| Korea Classification Society | KCS | 3 | | | | | |
| Korean Register of Shipping | KRS | 67 | | | | | |
| Korea Ship Safety Technology Authority | | 1 | | | | | |
| Lloyd's Register | LR | 569 | 2 | 1 | 0.35 | 0.18 | 50 |
| Macosnar Corporation | | 1 | | | | | |
| Maritime Technical Systems and Services Ltd. | | 1 | | | | | |
| New United International Marine Services LTD | | 2 | | | | | |
| Nippon Kaiji Kyokai | NKK | 657 | 2 | | 0.3 | | |
| National Shipping Adjuster Inc | | 3 | | | | | |

| | | | | | | | |
|--|------|-----|---|---|------|------|-----|
| Overseas Marine Certification Services | | 1 | | | | | |
| Panama Bureau of Shipping | PBS | 1 | | | | | |
| Panama Maritime Documentation Services | PMDS | 5 | | | | | |
| Panama Shipping Registrar Inc. | | 2 | | | | | |
| Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping) | PRS | 5 | | | | | |
| Registro Brasileiro de Navios de Aeronaves | | 1 | | | | | |
| Registro Italiano Navale | RINA | 173 | 3 | | 1.73 | | |
| Russian Maritime Register of Shipping | RMRS | 44 | 1 | 1 | 2.27 | 2.27 | 100 |
| Rinave Portuguesa | | 3 | | | | | |
| Turkish Lloyd | | 5 | | | | | |
| Phoenix Register of Shipping | | 6 | | | | | |
| Other | | 8 | | | | | |



Abuja MoU Member State PSCOs on Inspection Visit to the Ship During Regional Training



Female PSCO Inspecting Ship Fire Plan

| TABLE 7 - Breakdown of Inspections 2015 - 2018 | | | | |
|---|------|------|------|------|
| Tableau 7 - Répartition des Inspections 2015 - 2018 | | | | |
| Year | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
| Number of inspections without deficiencies | 2205 | 1769 | 1900 | 2185 |
| No. of inspections with deficiencies | 143 | 153 | 174 | 224 |
| No. of inspections with deficiencies but without detentions | 134 | 129 | 158 | 210 |
| No. of inspections with detentions | 9 | 24 | 16 | 14 |
| Number of inspections | 2348 | 1922 | 2074 | 2409 |



PSCO Inspecting HFO Transfer Pump

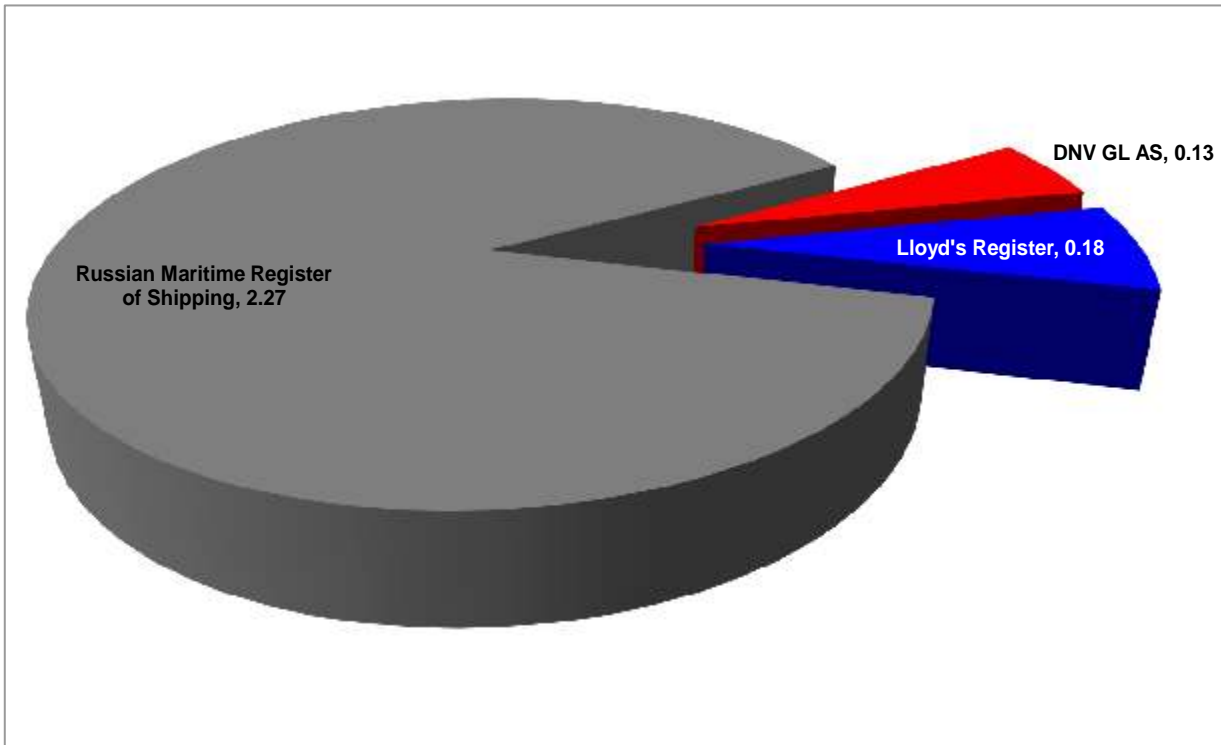
| TABLE 8 – Assessment of Target Inspection Rate Achieved In 2017 and 2018 | | | | | | |
|---|------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Tableau 8 – Evaluation de la Cible du Taux d'Inspection Atteint en 2017 et 2018 | | | | | | |
| Member Authorities | No of inspections 2017 | No of ship Calls 2017 | % of inspections 2017 | No of inspections 2018 | No of ship Calls 2018 | % of inspections 2018 |
| Ghana | 141 | 4052 | 3.48 | 142 | 3954 | 3.591 |
| Liberia | 17 | 399 | 4.26 | 37 | 420 | 8.81 |
| Nigeria | 350 | 9073 | 3.86 | 636 | 11171 | 5.693 |
| South Africa | 286 | 14592 | 1.96 | 327 | 14426 | 2.267 |
| Congo DRC | 136 | 478 | 28.45 | 24 | 427 | 5.621 |
| Congo | 232 | 2172 | 10.68 | 111 | 2231 | 4.975 |
| Benin | 330 | 1139 | 28.97 | 305 | 1419 | 21.49 |
| Cote D' Ivoire | 104 | 3944 | 2.64 | 121 | 3428 | 3.53 |
| Guinea | 125 | 1485 | 8.42 | 128 | 2044 | 6.262 |
| Senegal | 271 | 2420 | 11.19 | 270 | 2723 | 9.916 |
| Togo | 32 | 4978 | 0.64 | 107 | 5149 | 2.078 |
| Gambia | 13 | 378 | 3.44 | 26 | 548 | 4.745 |
| Gabon | 37 | 1416 | 2.61 | 172 | 1526 | 11.27 |
| Sierra Leone | 0 | 1013 | 0 | 3 | 774 | 0.388 |
| TOTAL | 2074 | 47539 | 4.36 | 2409 | 50240 | 4.795 |



PSCOs Inspecting Free-fall Lifeboat

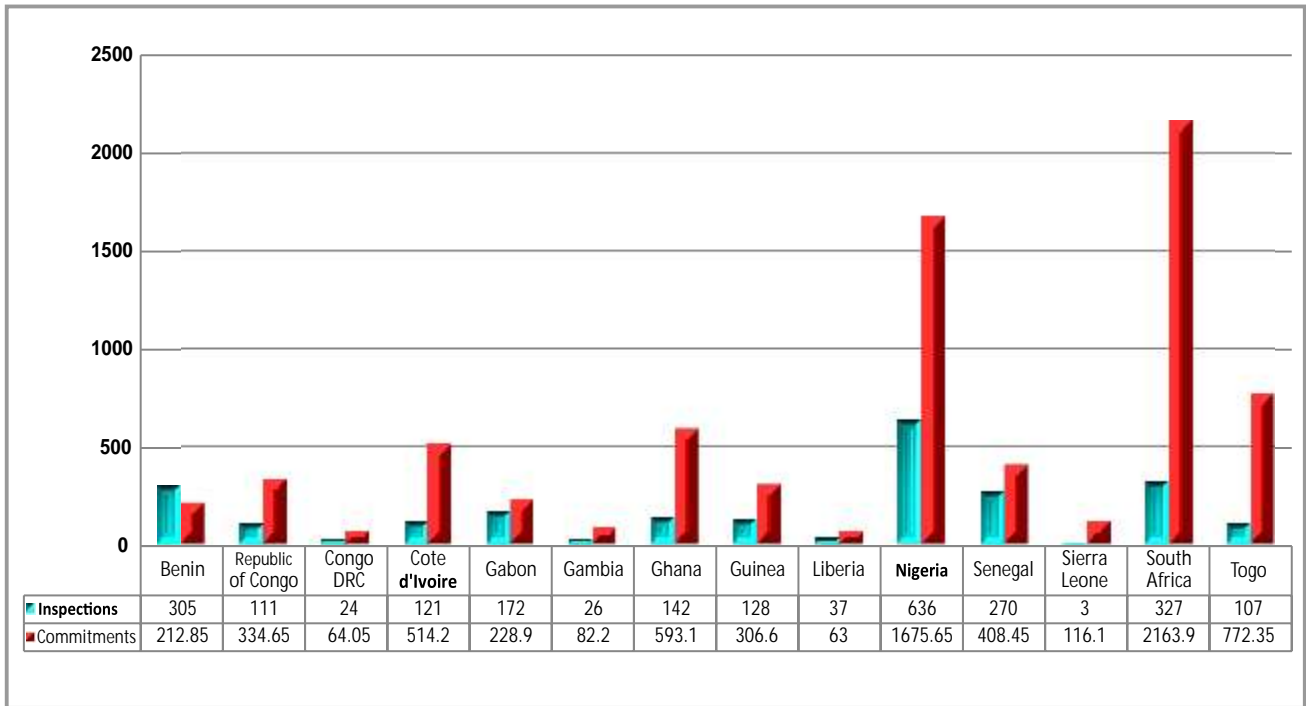
CHART 17: RO Related Detention Percentage

Diagramme 17: RO Relative au Pourcentage d'immobilisation



Corroded and Wasted Bulkhead

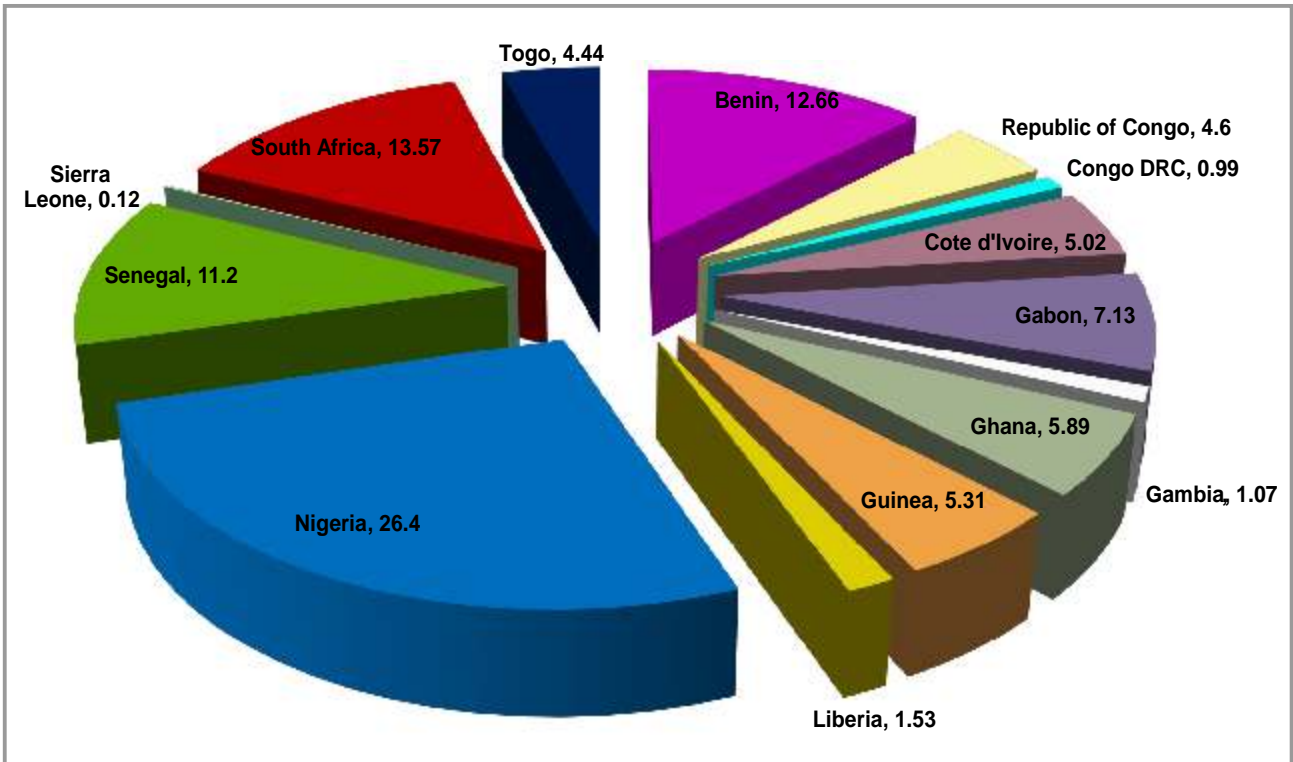
CHART 18: Inspections Compared to Commitments in 2018
 Diagramme 18: Inspections Comparées aux Engagements 2018



PSCOs going through Ship Documents and Certificates

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 Inspecting Oily Water Separator

| No | Item | Yes | No | N/A |
|----|--|-----|-----|-----|
| 1 | Does the vessel provide sufficient Lifesaving appliances for the total number of persons on board? | 211 | 0 | 0 |
| 2 | Do records indicate that the survival crafts are regularly inspected and maintained according to SOLAS, the relevant MSC's guidelines or as per manufacturers' requirements? | 209 | 2 | 0 |
| 3 | Is the SOLAS Training Manual ship specific and is it understood by all crew? | 208 | 1 | 2 |
| 4 | Do records indicate compliance with Emergency training and Drills with regard to lifesaving appliances and arrangements? | 211 | 0 | 0 |
| 5 | Do the Personal Lifesaving appliances comply with the requirements of the Convention/ Code? | 211 | 0 | 0 |
| 6 | Are survival craft in a state of operational readiness with muster and embarkation arrangements in place and maintained? | 209 | 1 | 1 |
| 7 | Are procedures in place for the Recovery of persons from the water and is the required equipment maintained and in a state of operational readiness? | 209 | 1 | 1 |
| 8 | Are the Lifeboats properly equipped? | 203 | 2 | 6 |
| 9 | Does the Muster List reflect the actual crew on board and is the crew familiar with their duties? | 209 | 2 | 0 |
| 10 | Can the ship's crew explain the launching appliances of the (freefall) lifeboat and if applicable, the rescue boat release mechanism? | 211 | 0 | 0 |
| 11 | During the CIC, the PSCO is to observe an abandon ship drill. Did the drill comply with the requirements of the Convention / Code? | 187 | 16 | 8 |
| 12 | Is the ship detained as a result of this CIC? | 0 | 211 | 0 |

| | |
|--------------------------------|-----|
| No of CIC Inspections | 211 |
| No of individual CIC inspected | 205 |



Female PSCO Inspecting the Ship Fire Plan

Statistical Tables for 2018 CIC on Life-saving Appliances

1. Number of inspections and number of ships in CIC

| | # of individual ships inspected during CIC | # of inspections performed with a CIC questionnaire | # of inspections without a CIC questionnaire |
|---|--|---|--|
| Total # of inspections | 563 | 211 | 400 |
| # of inspections with detentions | 2 | 0 | 2 |
| # of detentions with 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) | 1 | 0 | 0 |
| 01103 | Passenger Ship Safety (including exemption) | 0 | 0 | 0 |
| 01105 | Cargo Ship Safety (including exemption) | 0 | 0 | 0 |
| 01134 | Other (certificates) | 2 | 0 | 0 |
| 01333 | Ship specific plans for the recovery of persons from the water | 0 | 0 | 0 |
| 04108 | Muster list | 0 | 0 | 0 |
| 04110 | Abandon ship drills | 1 | 0 | 0 |
| 11102 | Lifeboat inventory | 0 | 0 | 0 |
| 11112 | Launching arrangements for survival craft | 0 | 0 | 0 |
| 11117 | Lifebuoys incl. provision and disposition | 1 | 0 | 0 |
| 11118 | Lifejackets incl. provision and disposition | 0 | 0 | 0 |
| 11119 | Immersion suits | 0 | 0 | 0 |
| 11120 | Anti-exposure suits | 0 | 0 | 0 |
| 11124 | Embarkation arrangement survival craft | 0 | 0 | 0 |
| 11129 | Operational readiness of lifesaving appliances | 0 | 0 | 0 |
| 11131 | On board training and instructions | 2 | 0 | 0 |
| 11132 | Maintenance and inspections | 0 | 0 | 0 |
| 11133 | Personal and group survival equipment | 0 | 0 | 0 |
| 11134 | Operation of Life Saving Appliances | 0 | 0 | 0 |

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

| # of inspections performed per ship | # of ships | % of total |
|-------------------------------------|------------|------------|
| 1 | 519 | 92.18 |
| 2 | 41 | 7.28 |
| 3 | 2 | 0.36 |
| 4 | 1 | 0.18 |
| Total | 563 | 100.00 |

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 | 442 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Medium | 153 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| High | 14 | 1 | 7.14 | 0 | 0.00 |
| Very high | 2 | 1 | 50.00 | 0 | 0.00 |
| Total | 611 | 2 | 0.33 | 0 | 0.00 |

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 | 272 | 1 | 0.37 | 0 | 0.00 |
| Chemical tanker | 29 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Combination carrier | 8 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Container | 72 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Fish factory | 1 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Gas carrier | 17 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| General cargo/ multipurpose | 65 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Heavy load | 3 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| High speed passenger craft | 1 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Offshore supply | 12 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Oil tanker | 73 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Other special activities | 7 | 1 | 14.29 | 0 | 0.00 |
| Passenger ship | 1 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Refrigerated cargo | 30 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Ro-Ro cargo | 12 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Ro-Ro passenger ship | 2 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Tugboat | 1 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Vehicle carrier | 5 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Total | 611 | 2 | 0.33 | 0 | 0.00 |

6. Ship age overview

| Ship age* | # of inspections | # of detentions | Detention as a % of inspections | Detentions CIC-topic related | Detentions CIC-topic related as a % of inspections |
|---------------|------------------|-----------------|---------------------------------|------------------------------|--|
| <= 5 years | 109 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| 6 - 10 years | 238 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| 11 - 15 years | 130 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| 16 - 20 years | 63 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| 21 - 25 years | 33 | 1 | 3.03 | 0 | 0.00 |
| 26 - 30 years | 29 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| 31 - 35 years | 6 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| > 35 years | 3 | 1 | 33.33 | 0 | 0.00 |
| Total | 611 | 2 | 0.33 | 0 | 0.00 |

7. Inspections and detentions per Flag State

| Flag | # of inspections | # of detentions | Detention as a % of inspections | # of detentions CIC - topic related | Detentions CIC-topic related as a % of inspections |
|----------------------------------|------------------|-----------------|---------------------------------|-------------------------------------|--|
| Antigua and Barbuda | 21 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Australia | 1 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Bahamas | 29 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Barbados | 5 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Belgium | 2 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Belize | 5 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Bermuda (GB) | 1 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Cayman Islands (GB) | 2 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| China | 6 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Cook Islands | 2 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Curacao | 1 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Cyprus | 20 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Denmark | 6 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Dominican Republic | 1 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Faroe Islands | 1 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| France | 3 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Germany | 1 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Gibraltar (GB) | 3 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Greece | 10 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Hong Kong, China | 39 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| India | 1 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Indonesia | 1 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Isle of Man (GB) | 4 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Italy | 11 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Liberia | 78 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Macao, China | 1 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Malaysia | 1 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Malta | 40 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Marshall Islands | 107 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Netherlands | 15 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| New Zealand | 2 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Nigeria | 2 | 1 | 50.00 | 0 | 0.00 |
| Norway | 5 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Palau | 1 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Panama | 105 | 1 | 0.95 | 0 | 0.00 |
| Philippines | 1 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Portugal | 9 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Saint Vincent and the Grenadines | 7 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Saudi Arabia | 1 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Singapore | 41 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Sri Lanka | 1 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Sweden | 1 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Switzerland | 3 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Thailand | 2 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Turkey | 4 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Tuvalu | 3 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| United Kingdom | 2 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Vanuatu | 3 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |
| Total | 611 | 2 | 0.33 | 0 | 0.00 |

8. Inspections and Detentions per Recognized Organization

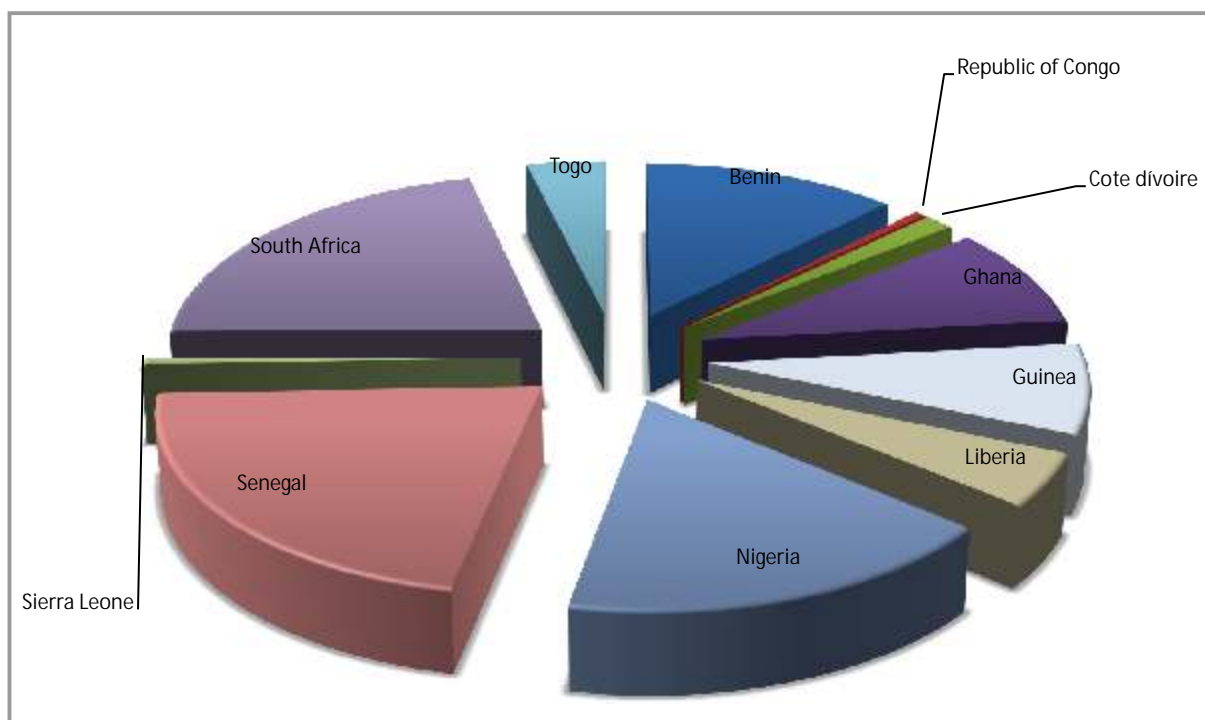
| Issuing authority | | Inspection* | Detentions CIC-topic related with RO responsibility** |
|-------------------|--|-------------|---|
| Code | Name | | |
| 101 | American Bureau of Shipping | 91 | 0 |
| 104 | Alpha Register of Shipping | 1 | 0 |
| 115 | Bureau Veritas | 142 | 0 |
| 120 | CR Classification Society (CCRS) | 2 | 0 |
| 121 | China Classification Society | 30 | 0 |
| 128 | Det Norske Veritas | 15 | 0 |
| 132 | Germanischer Lloyd | 16 | 0 |
| 141 | Intermaritime Certification Services, S.A. | 2 | 0 |
| 148 | International Naval Surveys Bureau | 7 | 0 |
| 150 | Indian Register of Shipping | 1 | 0 |
| 158 | Korean Register of Shipping | 14 | 0 |
| 160 | Lloyd's Register | 151 | 0 |
| 169 | Nippon Kaiji Kyokai | 167 | 0 |
| 173 | Other | 1 | 0 |
| 175 | Panama Maritime Documentation Services | 1 | 0 |
| 179 | Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping) | 5 | 0 |
| 182 | Registro Brasileiro de Navios de Aeronaves | 1 | 0 |
| 186 | Registro Italiano Navale | 42 | 0 |
| 191 | Russian Maritime Register of Shipping | 6 | 0 |
| 206 | Turkish Lloyd | 2 | 0 |
| 215 | Phoenix Register of Shipping | 2 | 0 |
| 242 | International Ship Classification | 3 | 0 |
| 250 | New United International Marine Services LTD | 1 | 0 |
| 278 | DNV GL AS | 192 | 0 |



Fading and Rusting Plimsoll Mark

9. CIC Inspections by Member States.

The following outlines the CIC inspection carried out by the Member States of the Abuja MoU.



9. CIC Inspections by Member States.

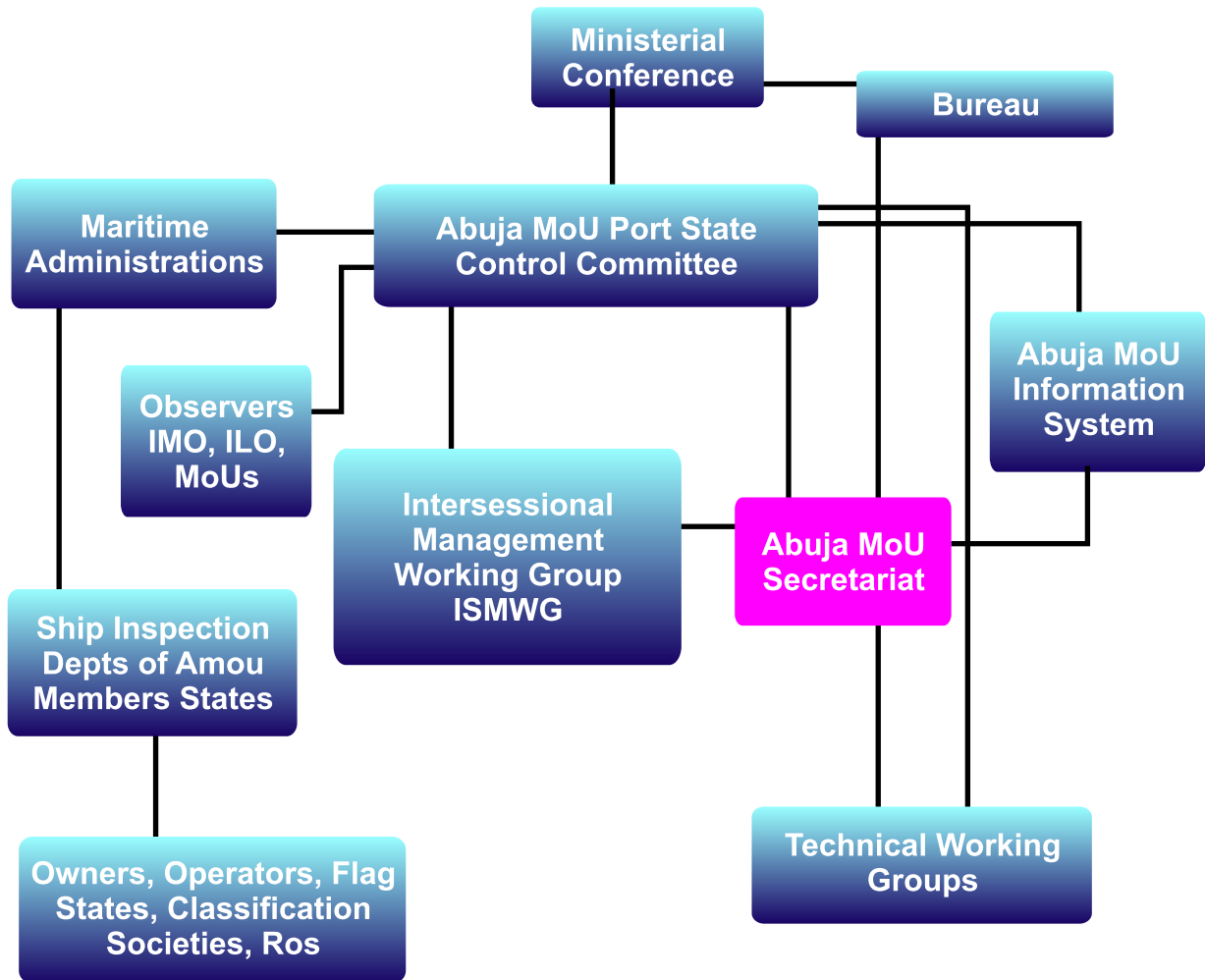
The following outlines the CIC inspection carried out by the Member States of the Abuja MoU

| No. | Member States | No of CIC Reports Submitted |
|-----|-------------------|-----------------------------|
| 1. | Benin | 26 |
| 2. | Republic of Congo | 1 |
| 3. | Cote d'Ivoire | 3 |
| 4. | Ghana | 19 |
| 5. | Guinea | 17 |
| 6. | Liberia | 10 |
| 7. | Nigeria | 36 |
| 8. | Senegal | 45 |
| 9. | Sierra Leone | 1 |
| 10. | South Africa | 45 |
| 11. | Togo | 8 |
| | TOTAL | 211 |

| No | Item | Yes | No | N/A |
|----|--|-----|-----|-----|
| 1 | Does the vessel provide sufficient Lifesaving appliances for the total number of persons on board? | 211 | 0 | 0 |
| 2 | Do records indicate that the survival crafts are regularly inspected and maintained according to SOLAS, the relevant MSC's guidelines or as per manufacturers' requirements? | 209 | 2 | 0 |
| 3 | Is the SOLAS Training Manual ship specific and is it understood by all crew? | 208 | 1 | 2 |
| 4 | Do records indicate compliance with Emergency training and Drills with regard to lifesaving appliances and arrangements? | 211 | 0 | 0 |
| 5 | Do the Personal Lifesaving appliances comply with the requirements of the Convention/ Code? | 211 | 0 | 0 |
| 6 | Are survival craft in a state of operational readiness with muster and embarkation arrangements in place and maintained? | 209 | 1 | 1 |
| 7 | Are procedures in place for the Recovery of persons from the water and is the required equipment maintained and in a state of operational readiness? | 209 | 1 | 1 |
| 8 | Are the Lifeboats properly equipped? | 203 | 2 | 6 |
| 9 | Does the Muster List reflect the actual crew on board and is the crew familiar with their duties? | 209 | 2 | 0 |
| 10 | Can the ship's crew explain the launching appliances of the (freefall) lifeboat and if applicable, the rescue boat release mechanism? | 211 | 0 | 0 |
| 11 | During the CIC, the PSCO is to observe an abandon ship drill. Did the drill comply with the requirements of the Convention / Code? | 187 | 16 | 8 |
| 12 | Is the ship detained as a result of this CIC? | 0 | 211 | 0 |

| | |
|--------------------------------------|-----|
| No of CIC Inspections | 211 |
| No of individual ships CIC inspected | 205 |

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

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

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





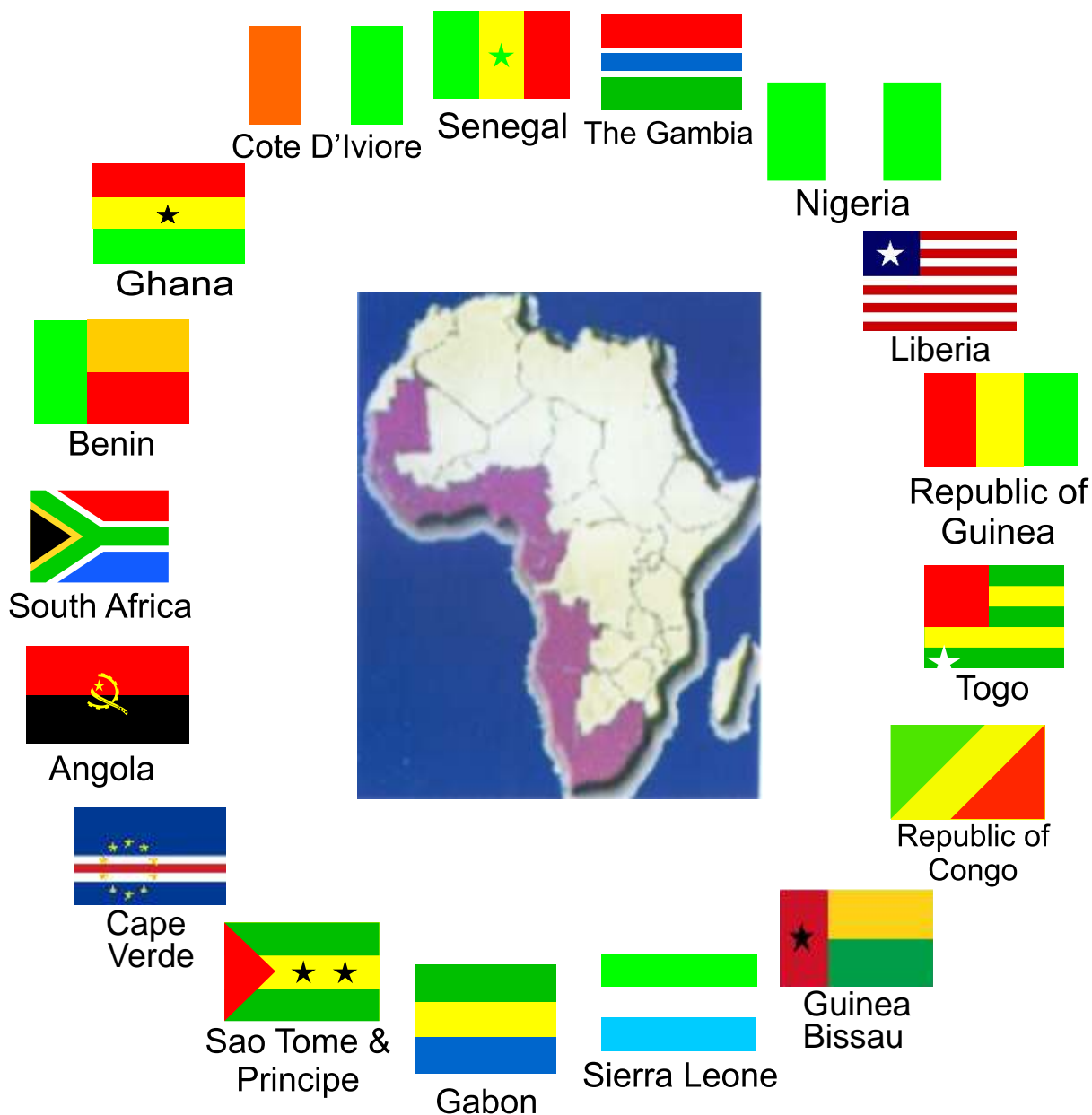
MEMORANDUM D'ENTENTE SUR LE CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DE PORT POUR LA REGION DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE



ABUJA MoU

ANNUEL RAPPORT
2018

LES ETATS MEMBRES DU MoU d'Abuja



Les pays de la Region qui ne sont pas Membres a part entières: Guinée Equatorial, Cameroon, Congo DRC, Mauritanie, Namibie



TABLE DES MATIÈRES

- ALLOCUTION DE LA SECRETAIRE GENERALE
- STATISTIQUES DES VISITES D'INSPECTION DU CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT POUR L'ANNEE 2018
- LE PROFIL DU PAYS: L'ADMINISTRATION MARITIME DE LA SIERRA LEONE
- RESULTAT DE LA CAMPAGNE D'INSPECTION CONCENTREE CIBLEE SUR LES APPAREILS DE SAUVETAGE POUR L'ANNEE 2018
- ANALYSES DES STATISTIQUES DE CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT POUR L'ANNEE 2018
- STRUCTURE DU MOU D'ABUJA



Mr. Kwaku Ofori Asiamah
Ministre des Transports du Ghana

ALLOCUTION DE LA SECRÉTAIRE GÉNÉRALE

SEM. Kwaku Ofori Asiamah, Ministre des Transports de la République du Ghana assume le poste de la présidence du MoU d'Abuja depuis la tenue de la 3^{ème} Conférence Ministérielle à Accra en Mars 2018. L'élection de SEM. Kwaku Ofori Asiamah a incité les États membres du Mémorandum à se concentrer sur la réalisation des tâches définies dans son plan d'action. Vous trouverez dans ce rapport, quelques grandes réalisations du MoU d'Abuja de 2010 jusqu'à 2018.

L'analyse des performances du MoU d'Abuja de 2010 à 2018 montre une amélioration nette et continue de toutes les activités du Contrôle des Navires par l'Etat du Port des Administrations Membres du MoU d'Abuja. C'est une preuve d'engagement pris par les États Membres à éradiquer de nos eaux les navires sous-normes, d'améliorer le niveau de bien-être des officiers et de l'équipage à bord des navires et de lutter contre la pollution des eaux dans notre région. Au cours de la période susmentionnée, le nombre d'adhésion au MoU d'Abuja est passé à 17 États Membres actifs et à part entière avec les nouvelles adhésions de la Côte d'Ivoire, de l'Angola, de Sao Tomé et Principe, de l'Afrique du Sud, de la Guinée Bissau, du Cap Vert et du Libéria. L'introduction de la gouvernance participative par la création de Groupes de Travail Techniques du MoU d'Abuja comprenant des États membres dotés d'un mandat spécifique, s'est révélé un outil efficace pour faciliter l'élaboration et l'adoption d'instruments d'harmonisation et de coordination des procédures de Contrôle par l'État du Port dans la Région du MoU d'Abuja.

La période d'avant 2010 était caractérisée par des rapports d'inspections de Contrôle par l'État du Port irréguliers et seul 5 États membres soumettaient leurs rapports. Mais Aujourd'hui, les inspections de Contrôle par l'État du Port sont effectuées par au moins 14 États membres et sont régulièrement communiquées à l'OMI de façon constante, ainsi que dans le rapport annuel depuis 2010. La version électronique des données des statistiques est régulièrement



MFON EKONG USORO (Mme)
Secrétaire Générale

publiée sur le site Web du MoU d'Abuja (www.abujamou.org). Les statistiques montrent une augmentation en nombre d'inspections qui est passé de 1.966 en 2010 à 2.409 en 2018, de même, le nombre des États membres qui soumettent leurs rapports est passé de 5 à 14 pays en 2018. Le MoU d'Abuja qui n'était pas au point de la technologie de l'Information s'est doté d'une base de données d'information en 2012 communément appelée AMIS (Système d'Information du MoU d'Abuja). Toutes les données d'inspections de Contrôle par l'Etat du Port publiées dans nos rapports annuels et sur le site Web sont générées à partir du système d'AMIS. L'absence de la technologie a été comblée par la création en 2010 d'un site Web moderne et dynamique qui opère en deux langues (anglaise et française) dénommé www.abujamou.org. Un lien a été créé sur le site Web pour permettre au public de faire rapidement des recherches sur les navires et les inspections dans la base de données d'AMIS. Vu l'importance des données et de l'échange d'informations sur le Contrôle des Navires par l'Etat du Port, le MoU d'Abuja a mis en place et maintient un accord d'échange de données avec l'OMI (GISIS), Lloyds List Intelligence (LLI), IHS et récemment avec EQUASIS. Grâce à ces accords d'échange de données, nos OCNEPs ont gratuitement accès à l'historique des navires faisant escale dans leurs ports respectifs.

Les Officiers chargés du Contrôle des Navires

par les États du Port de la région ont énormément bénéficiés des efforts déployés par le Secrétariat pour renforcer les relations et la coopération avec des parties tierces en particulier l'OMI, les autres MoU régionaux, et la Commission des Etats d'Afrique, des Pacifiques et des Caraïbes - Union Européenne (ACP-UE). Le Secrétariat a profité des possibilités de formation offertes par ces organisations. Au cours de la période susmentionnée, au total 77 officiers chargés du Contrôle des Navires par l'État du Port de 20 pays ont participé à 32 formations, à la fois régionales et étrangères. Le MoU d'Abuja est particulièrement reconnaissant à l'OMI pour les formations organisées à l'étranger et qui sont entièrement parrainées par l'OMI en collaboration avec d'autres MoUs régionaux. Le professionnalisme des OCNEPs et l'amélioration des pratiques en matière d'inspections de Contrôle des Navires par l'État du Port ont entraîné une diminution notable du nombre de plaintes portées par les OCNEPs contre le manque de professionnalisme. Nous félicitons les États Membres qui ont pris des mesures adéquates pour enquêter sur des allégations de mauvaises conduites. Le Registre des Officiers de Contrôle des Navires par l'État du Port créé en 2010 compte désormais 160 OCNEPs exerçant leurs fonctions dans 16 pays. C'est un bon outil qui permet de déterminer les besoins en formation et de choisir des OCNEPs qui répondent aux critères exigés pour participer à des formations à l'étranger.

Notre détermination à améliorer les pratiques de Contrôle par l'État du Port a abouti à la production des documents constitutifs essentiels du MoU, y compris le premier amendement du 1999 du Mémoire de 2012, les Lignes Directives pour le Groupe d'Experts d'examinations d'immobilisations du MoU d'Abuja, le Manuel des Officiers de Contrôle de l'État du Port, l'aide Mémoire pour les visites d'Inspection par l'État du Port, les formulaires normalisés de rapport d'inspection de Contrôle par l'État du Port. Un Nouveau Régime d'Inspection (NIR) a été introduit en 2013 avec le ciblage des navires afin de faciliter une affectation efficace des ressources des inspections par l'État du Port. L'assistance technique fournie au Secrétariat par

le MoU de Paris et le MoU de Tokyo a été très utile dans la production de ces documents. Le Secrétariat continue d'offrir aux États membres désireux, des formations sur le nouveau régime d'inspection (NIR). Les États Membres se sont améliorés dans la domestication et la ratification des conventions internationales applicables. Par conséquent, le nombre des instruments pertinents du MoU d'Abuja est passé de 8 en 2010 à 14 en 2018.

Le MoU d'Abuja a lancé sa première Campagne d'Inspection Concentrée (CIC) en 2017. Conjointement avec d'autres MoUs régionaux, nous avons participé du 1^{er} septembre au 30 novembre 2017 à la Campagne d'Inspection Concentrée (CIC) des autres MoU régionaux ciblée sur la Sécurité de la Navigation et les Systèmes d'affichage des cartes électroniques et d'information (ECDIS). Le CIC visait à vérifier la conformité des consignes de sécurité des navires, l'état général de la sécurité de la navigation des navires et la compétence du capitaine et de l'équipage à bord des navires. Les États membres du MoU d'Abuja ont mené une Campagne d'Inspection Concentrée ciblée sur les Appareils de Sauvetage, tenue du 1^{er} septembre au 30 novembre 2018, dans le but de vérifier le respect aux exigences de la convention SOLAS. Avec cette maturité, nous espérons que cette campagne sera institutionnalisée.

Les réformes sur l'harmonisation et de coordination des activités de contrôle des États du Port menées dans la région par les États membres avec l'appui du Secrétariat ont permis d'améliorer la réputation négative du MoU d'Abuja en un MoU performant.

CONCLUSION

Au cours de ces huit (8) dernières années, le MoU d'Abuja a réalisé des progrès louables. Cependant, la région dispose d'importants potentiels que ce qui a été réalisé. Le manque du nombre suffisant des OCNEPs a empêché les Administrations membres d'atteindre l'objectif annuel fixé en matière d'inspections de navires. Les Administrations Maritimes sont priées

d'investir dans la formation et l'emploi d'un plus grand nombre d'Officiers chargés de Contrôle des Navires. Ces progrès ont été possible grâce au leadership et au soutien des différents Présidents et du Nigeria pays hôte qui abrite le MoU d'Abuja. Le Secrétariat est entièrement équipé d'un personnel professionnalisé et engagé à aider les Etats Membres à atteindre un degré d'harmonisation et de coordination des activités de Contrôle des Navires par l'État du Port dans la région.

Nous pouvons en toute certitude conclure que les 3 mandats qui ont été confiés au Secrétariat par le Comité du MoU d'Abuja en 2010 ont été

réalisés avec succès. Le MoU et les Administrations Membres sont encouragés à maintenir le cap afin qu'ensemble, nous puissions éliminer les opérations des navires sous-normes dans la région et investir dans une économie bleue durable. Alors que nous attendons avec impatience la tenue de la 10^{ème} Réunion du Contrôle des Navires par l'Etat du Port et la 4^{ème} Conférence Ministérielle du MoU d'Abuja qui seront abritées respectivement en 2019 par le Gabon et la Côte d'Ivoire, je peux dire que je suis extrêmement reconnaissante du privilège qui m'est offert de servir le MoU d'Abuja.

MFON EKONG USORO (Mme)
Secrétaire Générale

STATISTIQUES DES VISITES D'INSPECTION DU CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT POUR L'ANNEE 2018

Cette section montre le résumé des statistiques des visites de Contrôle des Navires par l'Etat du port pour l'année 2018.

Quatorze (14) Etats membres de la région du MoU d'Abuja ont soumis les rapports d'inspections de Contrôle des Navires. 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, la Guinée, le Liberia, le Nigeria, le Sénégal, Sierra Leone, Afrique du Sud et le Togo. Les données des statistiques des inspections de Contrôle des Navires proviennent entièrement de la Base de données centrale du Système d'Information du MoU d'Abuja (AMIS).

2409 inspections ont été réalisées sur 1916 navires individuels, quatorze (14) navires ont été immobilisés pour cause de défauts au cours de cette année. Ceci montre une diminution de 12,5% d'immobilisation contre seize (16) immobilisations en 2017. Le pourcentage d'immobilisation par visite d'inspection en 2018 est de 0,58%, ce qui donne un pourcentage de 24,7% contre 0,77% en 2017. Le taux d'une défektivité sur 3,5 inspections en 2017 a été ramené de 3,3 défektivités en 2018. La région a enregistré une augmentation de 16,2% des efforts d'inspection avec 2074 inspections en 2017 où 13 administrations avaient soumis des rapports contre 2409 inspections en 2018 avec 14 Administrations membres.

Il a été enregistré un total de sept cent vingt-sept (727) défektivités en 2018. Ce nombre est plus grand que celui de 2017 avec un nombre de 587. De même, le nombre total de 224 des inspections avec défektivités est plus élevé de 174

comparé à l'année 2018. Le taux des inspections avec défektivités avec 9,29% en 2018 donne une augmentation en pourcentage de 10,7% contre 8,38% de l'année 2017.

En ce qui concerne les catégories de défektivités, la plupart des défektivités ont été enregistrées sous :

- La Sécurité de la Navigation 118 (16,23%)
- Les Conditions de travail et de vie des gens de Mer 95 (13,07%)
- Les documents et certificats des Navires 69 (9,49%)
- Conditions structurelles 41 (5,09%)
- Les Appareils de sauvetage 37 (5,09%)
- Les Certificats d'équipages STCW 35 (4,81%)
- LES Conditions difficiles de la mer et météorologiques 35 (4,81%)
- Les machines de propulsion et auxiliaires 34 (4,68%)
- ISM 32 (4,4%).



Les OCNEP Inspectent Les Documents

Il convient de noter qu'une défektivité sur six enregistrées était liée à la sécurité de la navigation, ce qui représente 16,23% de toutes les défektivités enregistrées. Il s'agit également de l'élément défektivité le plus grave enregistré sous SOLAS, suivi de près par les mesures de sécurité contre incendie, les conditions structurelles et les appareils de sauvetage.

les appareils de sauvetage.

Vingt-deux (22) types de navires ont été inspectés au cours de l'année sous revue. Le plus grand nombre d'inspections de navires conduites sur le type de navire ont été effectués sur les vraquiers 981 (40,72%), suivis des pétroliers 342 (14,20%), des porte-conteneurs 296 (12,29%), des cargos et des navires polyvalents 268 (11,12%), Les chimiquiers 120 (4,98%) et les cargos frigorifiques 116 (4,82%) complètent les six types de navires les plus

inspectés.

224 des inspections effectuées ont généré 727 déficiences. Les déficiences les plus notables sont liées à:

- Certificats et documents des navires 9,49%
- La Convention SOLAS 52,54%
- La Convention MARPOL 7,02%
- La Convention STCW 4,81%
- La Convention sur les Lignes de charge 4,81%
- La Convention OIT (MLC, 2006) 14,17%.

Selon les instruments pertinents de la région du MoU d' Abuja, les déficiences liées à SOLAS occupent toujours le premier rang avec 52,54% de toutes les déficiences enregistrées. Le nombre d'immobilisation est passé de 16 en 2017 à 14. Le nombre d'immobilisations enregistrées est de: 21,42% pour les pétroliers et les navires citernes pour les produits chimiques; 14,29% pour l'approvisionnement en mer; et 7,14 chacun pour le vraquier, le cargo général / polyvalent, le navire à passagers, le fret réfrigéré, le remorqueur et d'autres activités spéciales.

Au total, le pourcentage d'inspections réalisées par les États membres pour l'année 2018 est de 4,79%, ce qui est encore bien en deçà de l'objectif fixé de 15% pour la région, et aussi légèrement supérieur à celui de l'année précédente (4,36%). Le Bénin a été en mesure de réaliser 21,5% des visites d'inspection de

navires en 2018, et est le seul État à avoir systématiquement atteint et voir dépassé le taux d'inspection visé pour les quatre dernières années sur les dix États membres –l'Afrique du Sud, la Côte d'Ivoire, le Gabon, la Gambie, le Ghana, la Guinée, le Libéria, le Nigéria et le Togo qui ont enregistré une augmentation numérique réelle du nombre d'inspections effectuées par le Contrôle des Navires par l'Etat du Port en 2018. Le Nigéria s'est distingué par une augmentation de 82% de 350 à 636, même si les escales de navires n'ont augmenté que de 23%, passant de 9073 à 11171.

Onze États dont le Bénin, le Congo, la Côte d'Ivoire, la République démocratique du Congo, la Gambie, le Ghana, la Guinée, le Libéria, le Nigéria, le Sénégal et Sierra Leone, téléchargent les rapports d'inspection de Contrôle des Navires directement dans la base de données AMIS. Les trois États restants (Afrique du Sud, Gabon et le Togo) continuent d'envoyer au Secrétariat par courrier électronique, des copies numérisées ou des photocopies des formulaires d'inspection afin que le personnel du MoU d'Abuja puisse les télécharger. Etant dit que l'un des objectifs de l'envoi des rapports dans la base de données est d'aider les OCNEPs à effectuer des recherches initiales en ligne sur les navires en visite, les États membres sont encouragés à saisir les résultats des rapports d'inspections directement et à temps dans la base de données AMIS.



Officier de contrôle Féminin Inspecte le Hayon Blindé

LE PROFIL DU PAYS: L'ADMINISTRATION MARITIME DE LA SIERRA LEONE

HISTORIQUE DE LA SIERRA LEONE

Sierra Leone a été découverte par l'explorateur Pedro de Sintra qui a cartographié la région en 1462. La Sierra Leone est limitée au Nord-Est par la Guinée, au Sud-Est par le Liberia, et à l'Ouest par l'Océan Atlantique. La capitale Freetown possède non seulement un bon port naturel où les navires accostent et une source d'eau potable, mais aussi, attire l'attention de la communauté internationale à cause du commerce côtier et transatlantique. Grâce à son littoral, il offre au pays un paysage maritime unique et constitue une source centrale de développement économique.

La population du pays est environ de sept million d'habitants et une superficie de 71.740 km² (27.699 kilomètre carré), dont 71.620 km² (27.653 milles carré) de terre et 120 km² (46km²) d'eaux. Elle a cinq (5) rivières navigables et quatre régions géographiques distinctes.



Coupe transversal des OCNEPs au quai de Queen Elizabeth II

L'ADMINISTRATION MARITIME DE LA SIERRA LEONE

L'Administration Maritime de la Sierra Leone (SLMA) a été créée par une loi parlementaire en 2000 comme entant l'organe autonome chargé de l'enregistrement des navires et autres, de la délivrance des certificats et de la sécurité et la protection des gens de mer, de la protection de l'environnement marin, et de la régulation et le développement générale du transport maritime, côtier et des voies

navigables. L'Administration Maritime de la Sierra Leone est un registre ouvert qui accepte les armateurs du monde entier et divers types de navires qui répondent aux normes de la loi marine marchande de 2003 de la Sierra Leone. La principale source de revenu est le prélèvement du fret, la collecte des redevances et des droits d'enregistrement et la délivrance des licences des navires.

L'Administration a une branche principale à Cyprès qui a la responsabilité d'enregistrer tous les navires de convention SOLAS et aussi supervise le travail des Organisations Reconnues (RO) dans l'exécution des responsabilités de l'Etat pavillon. L'Administration Maritime de la Sierra Leone compte plus de quatre cent navires SOLAS battant l'Etat pavillon de la Sierra Leone, et d'énormes efforts sont déployés pour améliorer le nombre des navires SOLAS qui sont immatriculés. L'Administration Maritime effectue les inspections de contrôle par l'Etat du Port.

LE CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT EN SIERRA LEONE

Il a été reconnu que le Contrôle des Navires par l'Etat du Port est un moyen très efficace qui permet de réduire les navires sous-normes et aussi, d'améliorer la sécurité et la sûreté des navires en mer et de prévenir la pollution marine. Les activités de contrôle en Sierra Leone ont été considérablement renforcées avec un personnel technique plus qualifié et les

amendements nombreuses conventions internationales pertinentes. De plus de ce qui précède, afin de remplir son devoir dans la mise en œuvre effective du contrôle des navires par l'Etat du Port, la Sierra Leone a acceptée et signée le Mémoire 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) pour la coopération régionale entre les OCNEPs des Etats membres et, télécharge dans la base de données du Système d'Information Centrale du MoU (AMIS) les informations sur les navires inspectés.

L'Administration Maritime de la Sierra Leone à commencer par faire des inspections de contrôle par l'Etat du Port sur les navires internationaux faisant escale à leurs ports en 2018. Avec une équipe d'inspecteurs composée de huit ingénieurs de la marine et les navigateurs et le nouveau Régime d'Inspection (NIR), tous les navires sous-normes qui font escale à nos ports sont localisés. Au total quatre navires internationaux qui ont fait escale à nos ports ont été inspectés par nos officiers de contrôle et il n'y a pas eu d'immobilisation. L'équipe des OCNEPs a pris part à la Campagne d'Inspection Concentré (CIC) sur les Appareils de Sauvetages. Chaque année, environ cinq cents (500) navires qui font escale à nos ports sont généralement des vraquiers, des cargos, des porte-conteneurs, des navires ro-ro, des navires citerne à pétrole et d'autres.

DEFIS

Il est impératif que l'Administration Maritime dote les OCNEPs des connaissances, des informations et des amendements des conventions afin de les équiper de compétences pour pouvoir exercer leurs fonctions en toute confiance. Les officiers chargés de Contrôle des navires par l'Etat du Port n'ont pas reçu assez de formation en matière de contrôle par l'Etat de port, par conséquent seule les inspections initiales sont faites sur les navires internationaux qui font escale à nos ports. Cependant, l'administration déploie beaucoup d'efforts pour résoudre ses problèmes.

De plus, les retards et les bureaucraties dans la domestication des conventions pertinentes de l'OMI, et de l'OIT (SOLAS, MARPOL, SECURITE, STCW, MLC etc.) sont des problèmes qui empêchent les OCNEPs d'immobiliser les navires et d'effectuer des inspections plus détaillées. L'administration actuelle fait de son mieux pour promouvoir l'intégration des conventions pertinentes afin que les responsabilités statutaires puisse être exécutées de manière efficace et efficiente.



Officiers chargés du CNEP en fonctions.

RESULTAT DE LA CAMPAGNE D'INSPECTION CONCENTREE SUR LES APPAREILS DE SAUVETAGE POUR L'ANNEE 2018

La deuxième Campagne d'Inspection Concentrée (CIC) du Memorandum 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) dont le thème était porté sur les Appareils de Sauvetage s'est tenue du 1^{er} septembre au 30 novembre 2018. L'objectif de cette campagne consistait à vérifier le respect des dispositions applicables du Chap I de la Convention SOLAS, le Code sur les Appareils de Sauvetage et s'assurer que l'équipages connaissent bien l'équipement appropriés et qu'ils ont reçu une formation pour exercer leurs fonctions

Au cours de cette période de trios (3) mois de campagne, 563 navires individuels ont été inspectés dont 205 (36,4%) ont fait l'objet de la Campagne d'Inspection Concentrée. 211 inspections ont été effectuées à l'aide du questionnaire CIC et 400 sans questionnaire CIC. Les déficiences suivantes: équipement de sécurité pour les navires de charge (avec exemption) – 1, Autres (certificats) – 2, Exercices d'abandon du navire – 1, Bouées de sauvetage y compris provision et disposition – 1, Formation à bord et instructions – 2.

Sur les 211 inspections, 204 questionnaires (96,7%) qui ont été soumis étaient sans déficiences, tandis que 7 avec (3,31%) en présentaient. Un total de 25 (soit 11,8%) de non-conformités a été enregistré à la suite de cette campagne sur les 211 questionnaires soumis. De ce nombre, 186 (88,2%) ont eu des réponses satisfaisantes.

Les résultats les plus défavorables du questionnaire étaient portés sur les questions 11, 9, 8 et 2, avec les questions suivantes: Pendant le CIC, est ce que l'OCNEP doit observer un exercice d'abandon du navire. L'exercice a-t-il été conforme aux exigences de la Convention / du Code? (7,58%); La liste de rassemblement reflète-t-elle l'équipage réel à bord et l'équipage

est-il au courant de leurs tâches? (0,95%); Les canots de sauvetage sont-ils bien équipés? (0,95%); Les enregistrements indiquent-ils que les bateaux de sauvetage sont régulièrement inspectés et entretenus conformément à SOLAS, aux directives du MSC ou aux exigences du fabricant? (0,95%).

Les trois taux les plus élevés de Non-Applicable (N/A) du questionnaire étaient portés sur Q.11. Au cours de la CIC, le PSCO doit observer un exercice d'abandon du navire. L'exercice a-t-il été conforme aux exigences de la Convention/du Code? (7,58%); est ce que la liste du capitaine reflète le nombre actuel de l'équipage à bord et est ce que l'équipage maîtrise son travail?(0,95%).- Est-ce que les canots de sauvetage sont-ils correctement équipés? (0,95%); est ce que les données indiquent que les canots de sauvetages sont régulièrement inspectés et maintenues conformément a la convention SOLAS, les directives de MSC's (0,95%).

Onze (11) Etats membres dont les noms suivent ont participé a la Campagne d'Inspection Concentré sur les Appareils de Sauvetage: le Benin avec (26), la République du Congo (1), la Cote d'Ivoire (3), le Ghana (19), la Guinée (17), Liberia (10), Nigeria (36), le Sénégal (45), Sierra Leone (1), l' Afrique du Sud (45), et le Togo (8).



Le président du MoU d'Abuja donne son discours de bienvenue lors de troisième Conférence Ministérielle tenue à Accra, au Ghana.

**POUR LES STATISTIQUES ET LES TABLEAUX,
REFEREZ-VOUS AUX PAGES 14 A 45
DE LA VERSION ANGLAISE**