



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

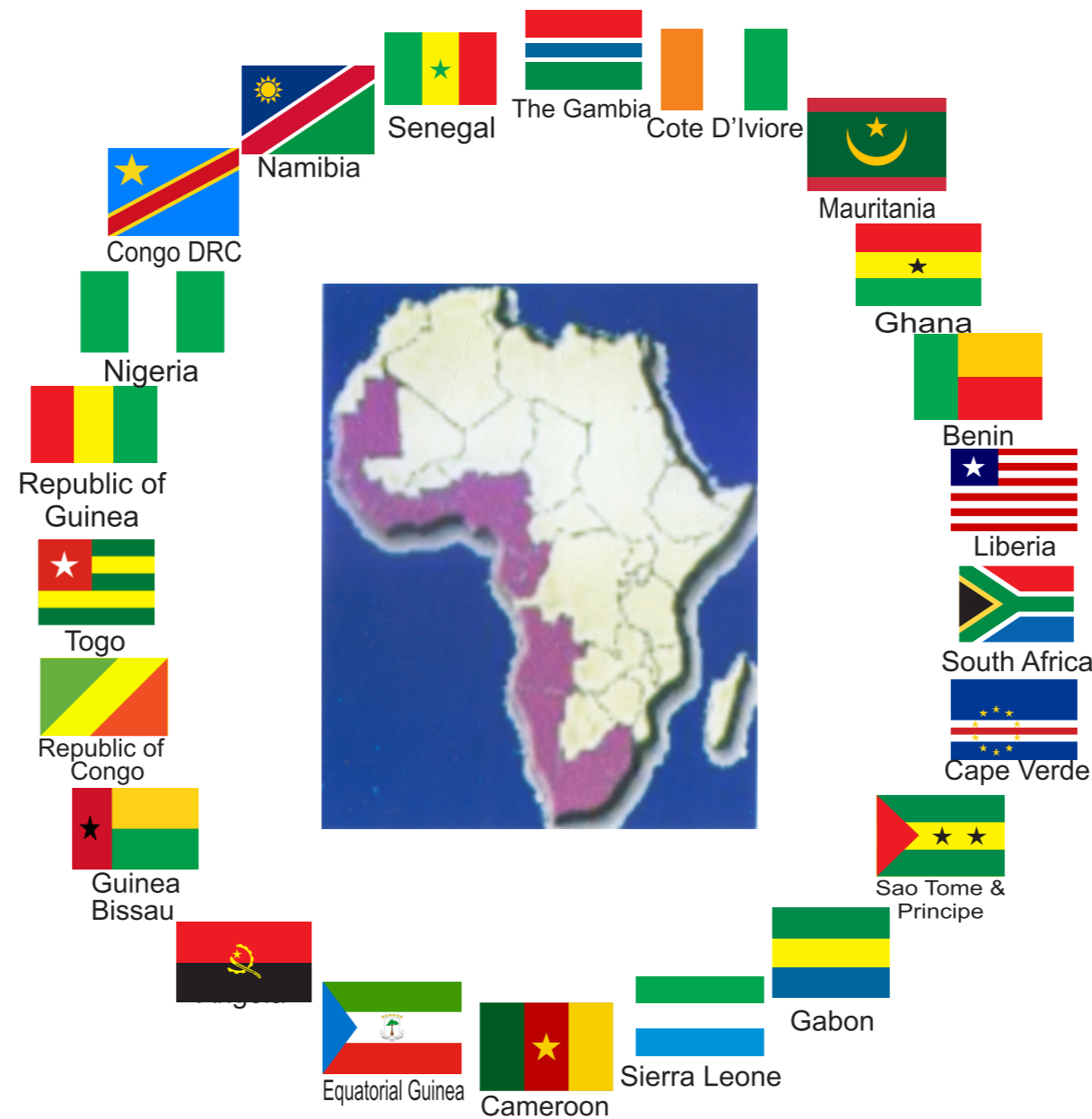


# ABUJA MoU



ANNUAL REPORT  
**2022**

## Member States of Abuja MoU



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



## PREAMBLE

Dear Member States and Observers, we are honoured to respectfully present to you the 2022 Annual Report of the Abuja Memorandum of Understanding on Port State Control for the West and Central African Region (Abuja MoU).

The year 2022 marked the significant easing of the COVID-19 protocols that have been in place since the Pandemic began. The easing of COVID-19 protocol led to increasing maritime activities including port calls and resumption of physical meetings at IMO headquarters and other organizations including the Abuja MoU. Many maritime Authorities within the region and in other regions, issued reversal protocols, thereby relaxing the strict measures in relation to shipping and the conduct of shipping activities. Undoubtedly, the effect of this ease would reflect positively on shipping in general, and in particular, Port State control activities, going forward.

In 2022, several significant activities occurred in the Abuja MoU region. In May, through the sponsorship and facilitation of the International Maritime Organisation, the MoU organised a Workshop for the Heads of Maritime Administration and Senior Port State Control officers. This workshop which was held in Lagos, Nigeria with the kind support of the Federal Ministry of Transportation and Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA), was aimed at sensitizing the Director Generals/CEOs of the respective Maritime Administrations on the consequence of harmonisation of Port State control activities throughout the region, the need for the domestication, implementation and enforcement of relevant IMO instruments in relation to PSC activities. It enabled them to also gain insight into the unique position of PSCOs and their significance in riding the region of substandard ships, monitoring to ensure that the living and working conditions are not abused onboard ships and ensuring that the environment is protected.

Some of the outcomes of the workshop were: to ensure the constant provision of specialized training courses with in-depth practical field experience for PSCOs in the region; to facilitate

harmonization of PSI procedures; to foster collaboration with other relevant stakeholders such as pilots and harbour masters for the exchange of information was necessary for efficient PSI and implementation of the targeting system. It was also agreed that member Administrations shall promote, encourage and adopt gender inclusiveness by the nomination of female officers for PSCO training, and encouraging a level playing field to foster the growth and promotion of females to decision-making roles. The DGs/CEOs agreed to develop and implement pragmatic policies and measures (e.g., adequate compensation and necessary infrastructure) for the recruitment and retention of qualified and competent flag and port State inspectors; and importantly, to increase for the next biennium and in future, the number of PSC training opportunities within the IMO ITCP for the Abuja MoU Region.

In March and July, the Abuja MoU successfully held its **Intersessional Management Working Group (ISMWG)** meetings, with recommendations proposed to the Committee for endorsements and approvals. One of the recommendations proposed was for the improvement of the organisation's vision statement and the introduction of a mission statement and core values to refocus the organisation and renew its determination.

At the 12<sup>th</sup> Port State Control Committee Meeting in November 2022, Member States reaffirmed their commitment to conduct Port State Control inspections with integrity and to promptly upload reports into the Abuja MoU Information System (AMIS). Some of the decisions reached were; that national training on PSC will be conducted at the respective Member States upon request. Such training will be centred on using AMIS and the requirements under the PSCOs Manual which align with IMO requirements. It was also agreed that a training plan/policy which will encompass physical and online training for PSCOs in the MoU be drafted for consideration by the Committee.

A fallout from this agreement was the request made by the Republic of Cameroon to the

Secretariat for training of their PSCOs on the use of AMIS, the proper conduct of PSCIs, as well as requirements as provided in the PSCOs' Manual. Appreciatively, for the first time since joining the MoU, Cameroon has begun proper conduct of inspections and uploading of inspection reports into the AMIS database, which will now reflect in the Annual Report for the year 2023.

One of the highlights of the Committee Meeting was the endorsement of the recommendations of the ISMWG for the upgrade of the organisation's Vision Statement and the introduction of a Mission Statement and Core Values. We are delighted to present the new/revised core values, Mission and Vision statements in this year's Report, which will serve as a constant reminder to Member States and the Secretariat of the values expected in the execution of respective duties in line with acceptable international standards and best practices; towards the elimination of sub-standard ships, ensuring the safety, security, and protection of the marine environment from pollution, and improvement of living and working conditions of the seafarers.

The Ministerial Conference of the MoU was also held in November 2022, consecutively with the 12<sup>th</sup> PSCC Meeting. The Conference which was attended by eleven (11) Ministers and other representatives was designed to reiterate the key role played by the maritime administration and PSCOs on Port State Control and to also update the Ministers on the progress of the MoU thus far. Amongst other agenda deliberated on, the Conference brought about the emergence of a new Chairman of the Organisation, Mr. Ebrima Sillah, the Hon. Minister of Transport and Infrastructure, Republic of The Gambia. This position was previously held by Hon. Kwaku O. Asiamah, the Transport Minister of the Republic of Ghana. Under his astute leadership, the



**Hon. Ebrima Sillah**  
Chairman, Abuja MoU



Secretariat recorded tremendous progress in several aspects of its work, some of which are the regular hosting of statutory meetings of the MoU; improved communication which included the introduction of quarterly reports aimed at keeping Member States abreast with the activities of the Secretariat and PSC activities. Importantly, the Republic of Ghana never reneged in the payment of its financial contribution towards the operations of the MoU during his tenure. The Secretariat is confident that more achievements will be accomplished with the support of the new chairman.

This year's report contains the results of Port State Control Inspections and related activities carried out by fourteen (14) Member States in the Abuja MoU and will highlight the number of vessels inspected vis-à-vis 62,087 vessels which visited the Region. The report also contains the result of the Concentrated Inspection Campaign (CIC) conducted by ten (10) member states, which focused on the International Conventions on **Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers 1978**. It is worth noting that the Committee proposed at the 12<sup>th</sup> PSCC Meeting for an analysis and review of the results of the yearly CIC, to ascertain its impact in the region.

We reiterate our commitment to improving PSC procedure in the region, while cooperating with other regional MoUs with the aim of stopping the trading of sub-standard vessels throughout the world. As a region, in actualizing our Mission and Vision statements, we shall strive to improve the inspection rates and increase the involvement of Member States in the conduct of Port State control inspections and uploading of same into the AMIS database.



**Capt. Sunday M. Umoren**  
Secretary-General, Abuja MoU



## TABLE OF CONTENTS

• PREAMBLE	3
• INTRODUCTION	6
• ORGANISATIONAL STRUCTURE OF THE ABUJA MoU	7
• THE REPUBLIC OF SENEGAL COUNTRY PROFILE	8
I INTRODUCTION	8
II THE MARITIME ADMINISTRATION OF SENEGAL	8
III STATUS OF DOMESTICATION OF RELEVANT INSTRUMENTS	8
IV PORT STATE CONTROL ACTIVITIES	9
V CHALLENGES	9
• PORT STATE CONTROL INSPECTION REPORT 2022	10
I INSPECTIONS	10
II INSPECTIONS PER SHIP TYPES	10
III DEFICIENCIES AND DETENTIONS	11
V INSPECTION REPORTS AND AMIS DATABASE	11
• STATISTICS FOR 2022 PORT STATE CONTROL INSPECTIONS	13
• CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN (CIC)	36
• CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN (CIC) STATISTICAL INFORMATION	38
• ABUJA MoU RELEVANT INSTRUMENTS	45
• BENCHMARKING OF RELEVANT INSTRUMENTS WITH OTHER MOUS	46

## INTRODUCTION

### OVERVIEW

The Memorandum of Understanding on Port State Control for West and Central African Region, generally referred to as Abuja MoU, is one of the Nine (9) Regional MoUs established pursuant to International Maritime Organization (IMO) Resolution A.682 (17) of 1991. The Organization operates under a Cooperative Agreement with the IMO. Abuja MoU was established on October 22, 1999, in Abuja, Nigeria, as an inter-governmental organization comprising the Maritime Administrations of countries abutting the South Atlantic Ocean Coast of Africa. The regime covers 22 countries from Mauritania to South Africa, 16 out of these countries signed the MoU to establish the organization. The following Nineteen (19) countries: Angola, Benin, Cameroon, Cape Verde, Congo-Brazzaville, Cote D'Ivoire, Democratic Republic of Congo, Gabon, The Gambia, Ghana, Guinea-Bissau, Guinea-Conakry, Liberia, Nigeria, Sao Tome & Principe, Senegal, Sierra Leone, South Africa, and Togo, have completed the procedures for acceptance and have become full members.

Port State Control is the inspection carried out on visiting foreign ships to verify their compliance with international instruments on safety, pollution prevention and seafarers living and working conditions. It is a means of enforcing compliance in cases where the owner and flag State have failed, in their responsibilities to implement or ensure compliance. The port State can require deficiencies to be put right and detain the ship for this purpose if necessary. It is therefore also a Port State's defence against visiting substandard shipping.

The Secretariat is established to develop a system of harmonized Port State Control Inspection Procedures for the region with the aim of eliminating substandard ships. In pursuit of our strategic direction and with consistent alignment with the context of our organization through a risk-based approach, the Abuja MoU Secretariat is committed to continuous improvement of its quality management system in accordance with the International Organization for Standardization requirements (ISO 9001:2015) and International Maritime Organization (IMO) Resolution A.686 (17) of 1991 and shall consistently ensure compliance with all other relevant statutory and regulatory requirements.

#### NEW VISION STATEMENT

"To facilitate the attainment of the Abuja MoU region as a leading MoU globally, in the elimination of sub-standard shipping and upholding a lasting maritime safety and environmentally friendly culture among Member States."

#### NEW MISSION STATEMENT

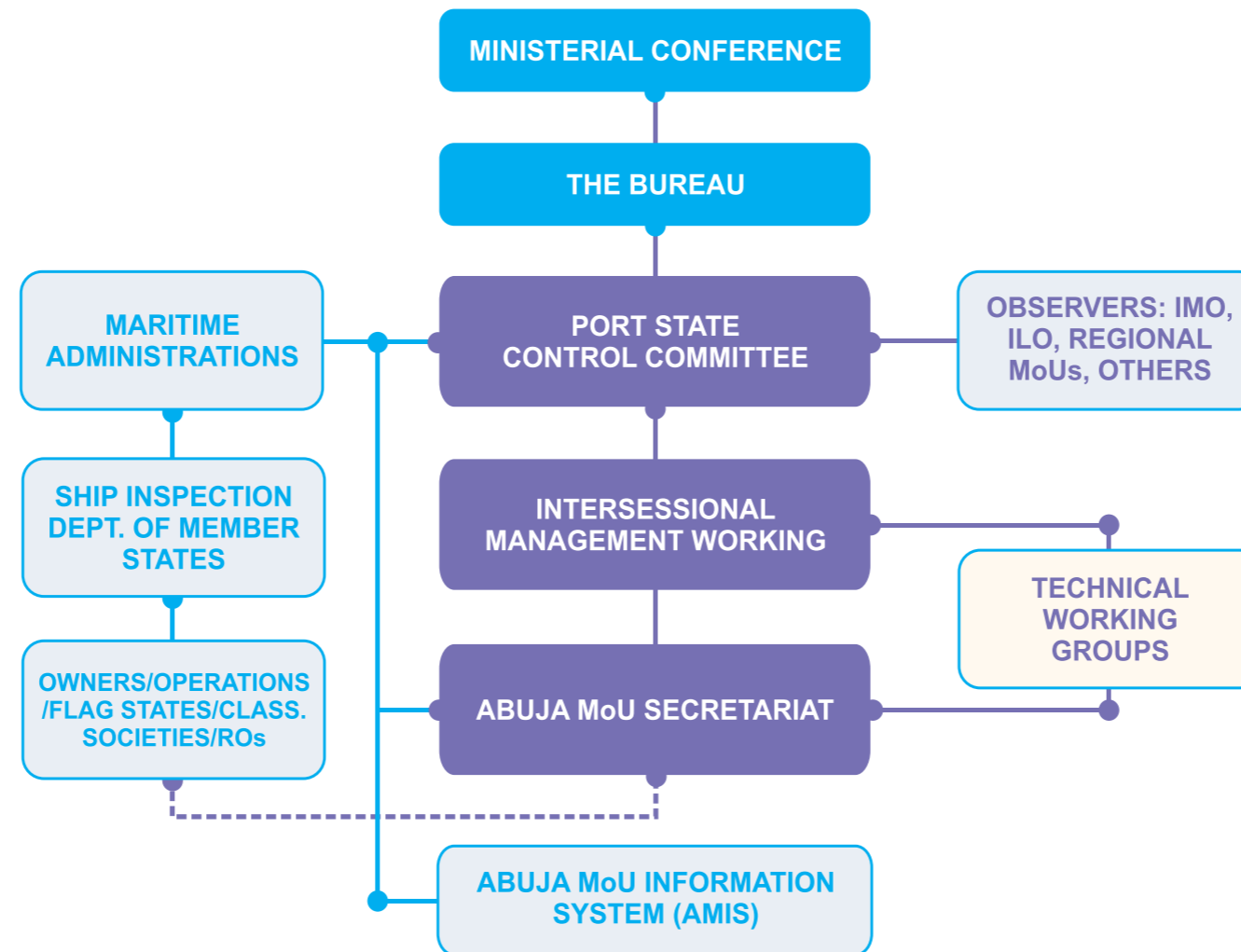
"To ensure the effective implementation of the Port State Control regime through the establishment of an improved and harmonized standard which adopts current IMO and ILO Conventions, for the elimination of sub-standard shipping."

#### CORE VALUES (PRACTISSE)

**Professionalism, Respect, Accountability, Communication, Teamwork, Technology, Integrity, Safety, Security and Excellence.**



### ORGANISATIONAL STRUCTURE OF THE ABUJA MoU



## THE REPUBLIC OF SENEGAL COUNTRY PROFILE

### Introduction

With a coastline of 718 km, an exclusive economic zone which size is bigger than its land area (212,000 km<sup>2</sup> against 196,000 km<sup>2</sup> of land), a dense hydrographic network consisting of five (05) maritime borders and four (04) inland waterways, the maritime sector has a prominent place in the national scene. In addition to the geographical and meteorological conditions favourable to Senegal, the particular layout of the coasts and banks, coupled with a strong cultural legacy and many other centres of attraction, are important assets in its coastal economy.

The Senegalese coastline has many economic and social interests: inland waterway and maritime transport, recreational activities, fishing, coastal tourism, agriculture, etc.

More than 95% of foreign trade is performed by sea, with more than 14 million tons of goods per year, generating, directly and indirectly, thousands of jobs. In view of this, the Senegalese maritime administration, responsible for the implementation of State policy, has been modernized with the establishment of the National Agency for Maritime Affairs (ANAM) in order to comply with national and international requirements and increase its performance.

### The Maritime Administration of Senegal

Created from the fusion of the Merchant Marine and the Directorate of Ports and Inland Maritime Transport (DPTMI), ANAM is an autonomous structure established by Decree No. 2009-583 of 18 June 2009. It operates under the dual technical and financial supervision of the Ministry of Fisheries and Maritime Economy (MPEM) and the Ministry of Finance.

The Agency is responsible for the implementation of international (IMO and ILO) and national provisions relating to the management of the ship's safety and security, ports, working conditions of seafarers and the prevention of marine pollution. The establishment of ANAM has strengthened the State's implementation capacity, improved the rate of mobilization of

financial resources and established more management autonomy. **ANAM is also the National Port Safety Authority.**

### Status of Domestication of Relevant Instruments

A number of conventions governing the maritime sector have been adopted by Senegal to harmonize practices for the benefit of seafarers, ships, ports and the national economy.

No.	RELEVANT INSTRUMENTS	RATIFIED
1.	INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES (LL), 1966	YES
2.	PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966 (LL PROT 88)	YES
3.	SOLAS 1974	YES
4.	PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 (SOLAS PROT 78)	YES
5.	SOLAS PROT 88	NO
6.	MARPOL 73/78	YES
7.	STCW 78	YES
8.	COLREG 72	YES
9.	TONNAGE 69	YES
10.	CONVENTION OIT 1976	NO
11.	INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE (CLC) 1969	YES
12.	CLC PROT 1992	YES
13.	AFS 2001	NO
14.	MLC 2006	YES
15.	INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE (BUNKER), 2001	NO
16.	NAIROBI INTERNATIONAL CONVENTION ON THE REMOVAL OF WRECKS (NAIROBI WRC), 2007	NO

The National Agency for Maritime Affairs (ANAM) performs executive duties for the implementation of Port State Control. Port State Control inspection of national and foreign vessels is carried out by the Ship Safety Centre of the Agency.

Qualified personnel have been provided in order to meet its national and international obligations

**Port State Control Activities.**

A total of four hundred and one (401) vessels with respect to Port State Control visited Senegal ports and one hundred and fifteen (115) were carried out during Concentrated Inspection Campaign. Three (03) vessels were detained for major deficiencies.

The Fleet Register provides up-to-date information on Senegalese vessels by collating their technical and administrative files. A National Strategy for Maritime Safety and Security and its

five-year action plan have been developed to ensure the growth of the maritime sector.

Considering the dramatic increase in the terrorist threat in the sub-region, and especially the joint dynamic fight against substandard ships, maritime security is now the main focus of Senegal's development policy.

**Challenges**

One of the major challenges of the Maritime Administration is the recruitment of maritime administrators and officers, as well as Port States control inspectors.

The Government is currently making an effort to implement the Maritime Safety and Security Policy for a better administration, in order to comply with international regulations.

**SOME PICTURES OF SENEGALESE PSCOS DURING AN INSPECTION**



The Senegalese Inspectors Team with their Instructor inspecting a Tanker



Inspection of a First Aid Kit in the Machine control room by a Senegalese PSCO

## PORT STATE CONTROL INSPECTION REPORT 2022

This presents the summary of the Port State Control Inspection Report for the year 2022 - two years after the Corona Virus Pandemic ravaged the world and presently, the effect of the incursion between the Russian Federation and the Republic of Ukraine.

### Inspections

In 2022, fourteen (14) Member States out of twenty-two (22) in the Abuja MoU region submitted PSC inspection reports, and a total number of 62,087 ship calls was recorded for the region.

These member states are:

Member States	Number of Inspections
Benin	22
Republic of Congo	218
Democratic Republic of Congo	14
Cote d'Ivoire	338
Gabon	290
The Gambia	9
Ghana	131
Guinea	72
Liberia	54
Nigeria	648
Senegal	394
Sierra Leone	31
South Africa	148
Togo	52

The following member States have not conducted nor submitted inspection reports to the Abuja MoU Information System database: Angola, Cameroon, Cape Verde, Equatorial Guinea, Guinea-Bissau, Mauritania, Namibia and Sao Tome & Principe. However, Cameroon has begun conducting inspections for 2023 and gradually uploading them into the AMIS database, which results are expected to be reflected in the 2023 Annual Report.

In summary, 2,421 inspections were conducted and 19 of these vessels were detained for

deficiencies, resulting in a 17.39% decrease in the number of detentions recorded in 2021, which was 23. The detention percentage per inspection of 0.78% in 2022 gives a 0.1% decrease below the 0.88% recorded in 2021. The spread of one deficiency for every 1.8 inspections in 2022 is a decrease from 2.1 inspections per deficiency in 2021. The region recorded a 7.1% decrease in inspections from 2,605 in 2021 to 2,421 in 2022. Therefore, the regional inspections percentage per ship calls are 4.01% and 3.90% in 2021 and 2022 respectively.

### Inspections Per Ship Types

Twenty-one (21) ship types were inspected in the year under review. The top eight most inspected ship types include:

- Bulk Carriers 1,110 (45.8%),
- Container Ships 359 (14.8%),
- General Cargo/Multipurpose Vessels 238 (9.8%),
- Oil Tankers 167 (6.9%),
- Refrigerated Cargo Vessels 128 (5.3%),
- OILCHEM 96 (4.0%)
- Ro-Ro Cargo 65 (2.7%) and;
- Combination Carrier 60 (2.5%),

The 15% commitment of inspection expected in the region is 9,741.45 of the total ship calls of 64,943. No member States achieved the inspection commitment/performance target per ship calls in 2022. Only two (2) member States recorded actual numerical increases in PSC inspections as against the previous year, that is, Cote d'Ivoire (149 to 338), and Gabon (221 to 290).

Overall, the performance percentage inspection by Member States for the year 2022 is 3.90%, compared with the year 2021, which was 4.01%, both percentages are far below the agreed 15% target for the region. It is observed that despite the increase in the number of member States (14) who submitted PSC inspections in the year under review, the number of inspections recorded decreased from 2,605 in 2021 to 2,421 in 2022.



### Deficiencies and Detentions

A total number of 1,305 deficiencies were recorded in 2022 which is higher than the 1,274 recorded in 2021. Correspondingly, the total number of inspections with deficiencies for 2022 is 279, which is higher than the 272 figures for 2021. The percentage of inspections with deficiencies of 11.52 in 2022 is a 10.34% increase above the 2021 figures of 10.44. The analysis of this result shows a downward trend in the number of inspections and detentions recorded, despite the increase in the number of States who submitted reports for 2022.

Concerning the categories of deficiencies, the most deficiencies were recorded on:

- Ship's certificates and documents 119 (9.12%);
- Living and Working conditions 149 (11.42%);
- Fire safety 127 (9.73%);
- Structural conditions 145 (11.11%);
- Propulsion and Auxiliary Machinery 126 (9.66%);
- Safety of Navigation 138 (10.00%);
- Life-saving appliances 84 (6.44%);
- Emergency Systems 78 (5.98%)

It is noteworthy that one deficiency out of every eleven deficiencies recorded was related to Ships' certificates and documents, which is 9.12% of all deficiencies recorded. Under SOLAS the topmost defective item recorded is Structural Conditions (11.11%), followed by Safety of Navigation (10.57%), Fire Safety (9.73%), Propulsion and Auxiliary Machinery (9.66%), and Life-Saving Appliances (6.44%). A total of 93 (7.1%) deficiencies were recorded under MARPOL with the top three being – Annex I 49 (3.75%), Annex IV 16 (1.23%) and Annex V 14 (01.07%).

A total of 279 inspections with deficiencies conducted, generated 1,305 deficiencies. The most notable deficiencies were related to:

- Ship's certificates and documents 9.12%;
- SOLAS Convention 59.77%;
- MARPOL Convention 7.13%;

- STCW Convention 1.53%;
- Load Line Convention 4.37%;
- ILO (MLC, 2006) 14.56%.

Against the backdrop of the relevant instruments for the Abuja MoU PSC regime, SOLAS-related deficiencies still rank the highest of all deficiencies recorded. The total number of detentions decreased to nineteen (19) from the 2021 figures of 23.

The detentions recorded were: 42.1% for General Cargo/ Multipurpose; 21.05% for Bulk Carrier; 5.26% for Oil Tanker; 15.79% for Container ship; 10.52% for Refrigerated Cargo, and 5.26% each for Combination Carrier and Oil Tanker.

### Inspection Reports and AMIS Database

Thirteen States - Benin, Congo, Cote d'Ivoire, Democratic Republic of Congo, The Gambia, Gabon, Ghana, Guinea, Liberia, Nigeria, Senegal, Sierra Leone and South Africa uploaded PSC inspection reports directly into the AMIS database. The Secretariat assisted Togo in entering their Reports into the AMIS database. One of the challenges of PSC inspections in the Abuja MoU region is the upload of PSC inspections immediately after the PSC Officers have visited



220 volts Insulation faulty



**A Senegalese PSCO inspecting the Ship register**



**Windshield wiper on the bridge does not operate**



**Senegalese PSCO inspecting the Smoke Detector Alarm in the Machine control room**

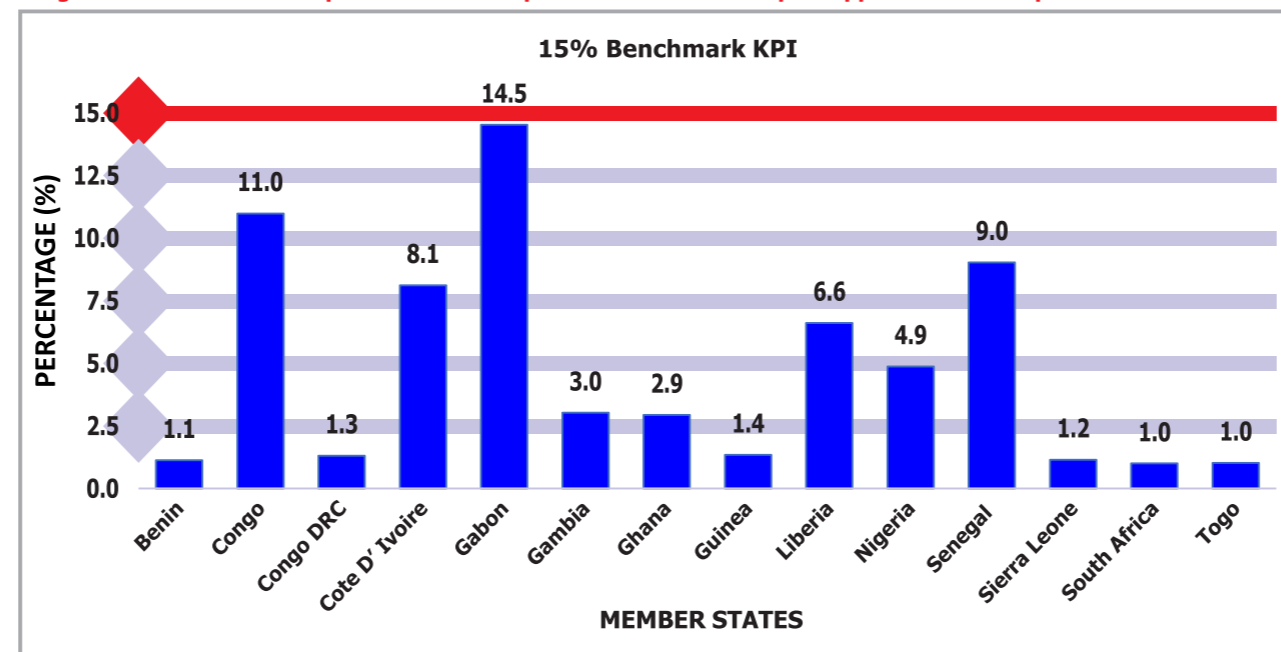
**STATISTICS FOR 2022  
PORT STATE CONTROL INSPECTIONS**

**TABLE 1: Inspection Data by Authority**  
**TABLEAU 1: Données d'Inspection par Autorités**

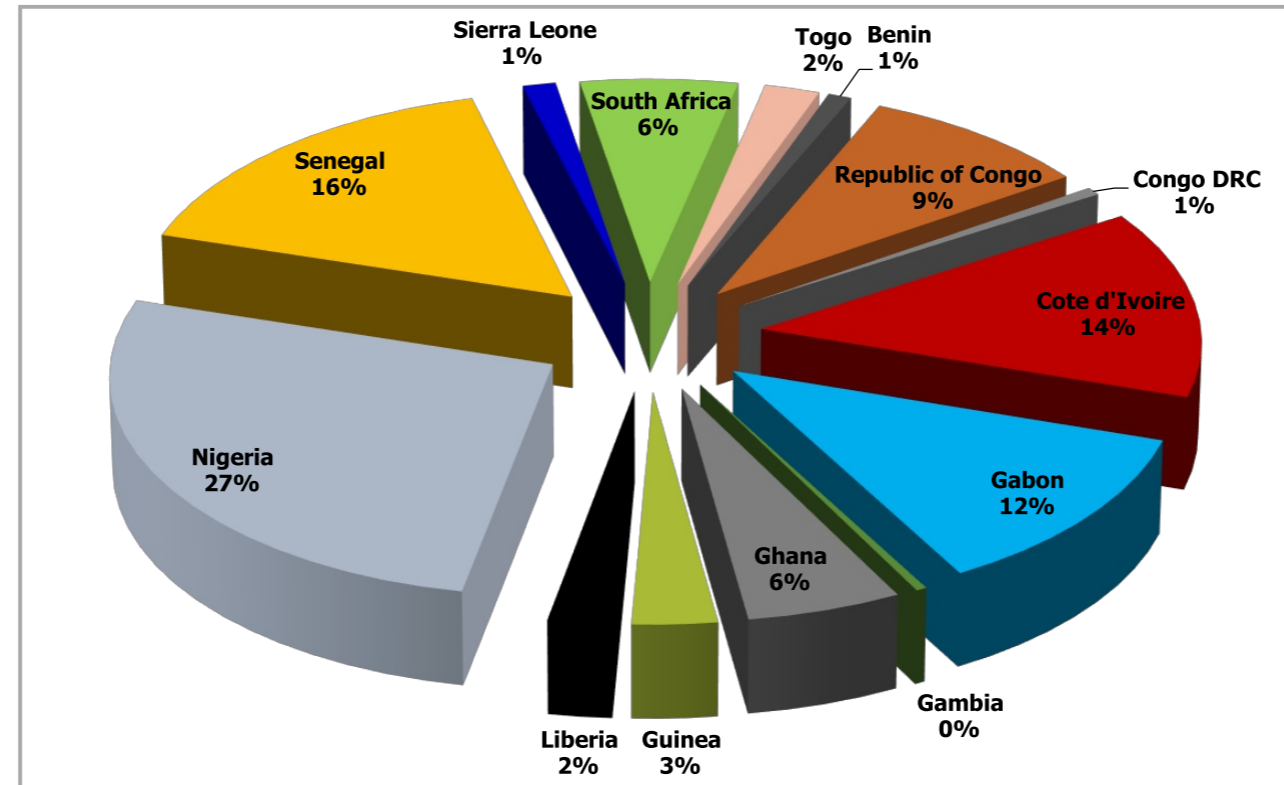
Authority	No. of Inspections	No. of Detailed Inspections	No. of Inspections with Deficiencies	No. of deficiencies	Percentage of Inspections with Deficiencies	No. of detentions	Detention percentage
Benin	22						
Republic of Congo	218		6	61	2.75		
Congo DRC	14						
Cote d'Ivoire	338		3	9	0.89		
Gabon	290	1				1	0.34
Gambia	9						
Ghana	131	4	63	432	48.09	4	3.05
Guinea	72						
Liberia	54		1	6	1.85		
Nigeria	648	8	113	393	17.44	8	1.23
Senegal	394	5	46	216	11.68	5	1.27
Sierra Leone	31						
South Africa	148	1	47	188	31.76	1	0.68
Togo	52						
<b>TOTAL</b>	<b>2421</b>	<b>19</b>	<b>279</b>	<b>1305</b>	<b>11.52</b>	<b>19</b>	<b>0.78</b>

**CHART 1: Percentage of Inspections by Member States**

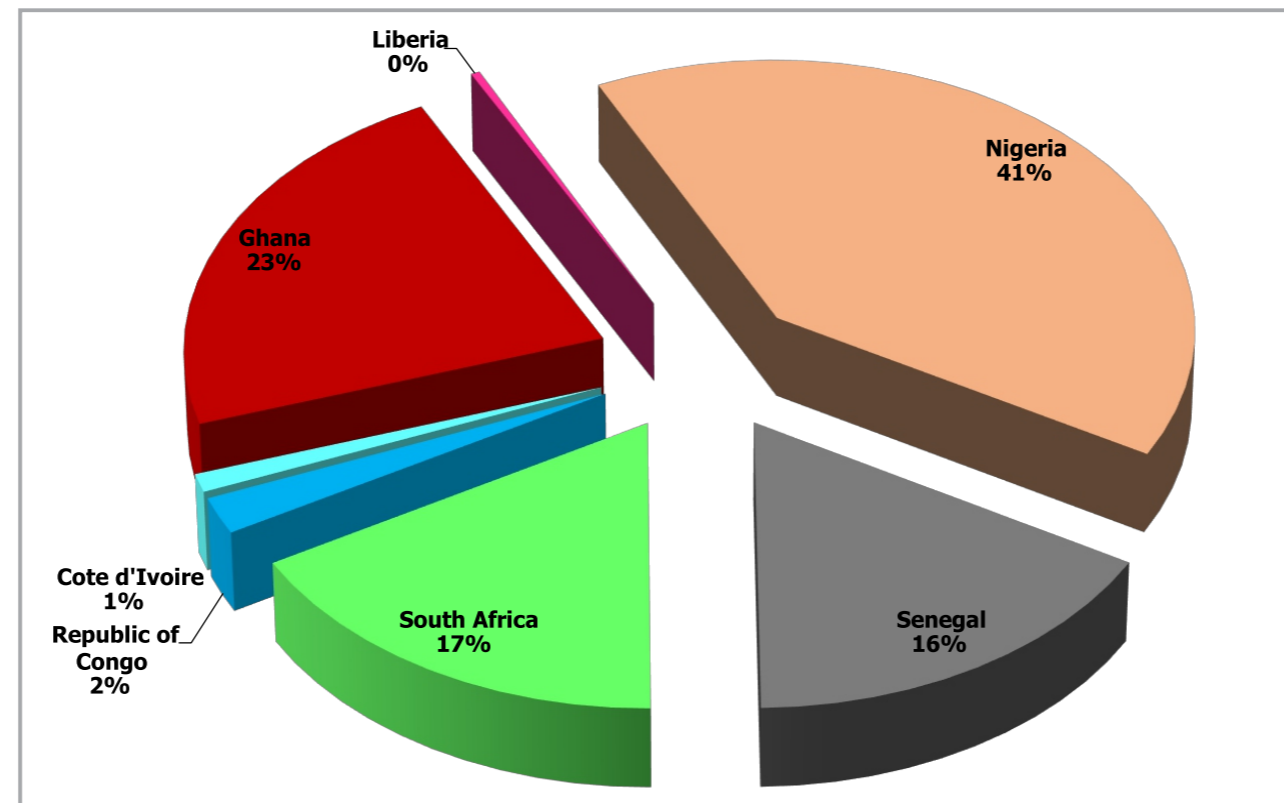
**Diagramme 1: Le taux d'inspections effectué par les États membres par rapport au taux de performance fixé en 2022**



**CHART 2: Ratio of Total Inspections**  
**Diagramme 2: Ratio d'Inspections Total**

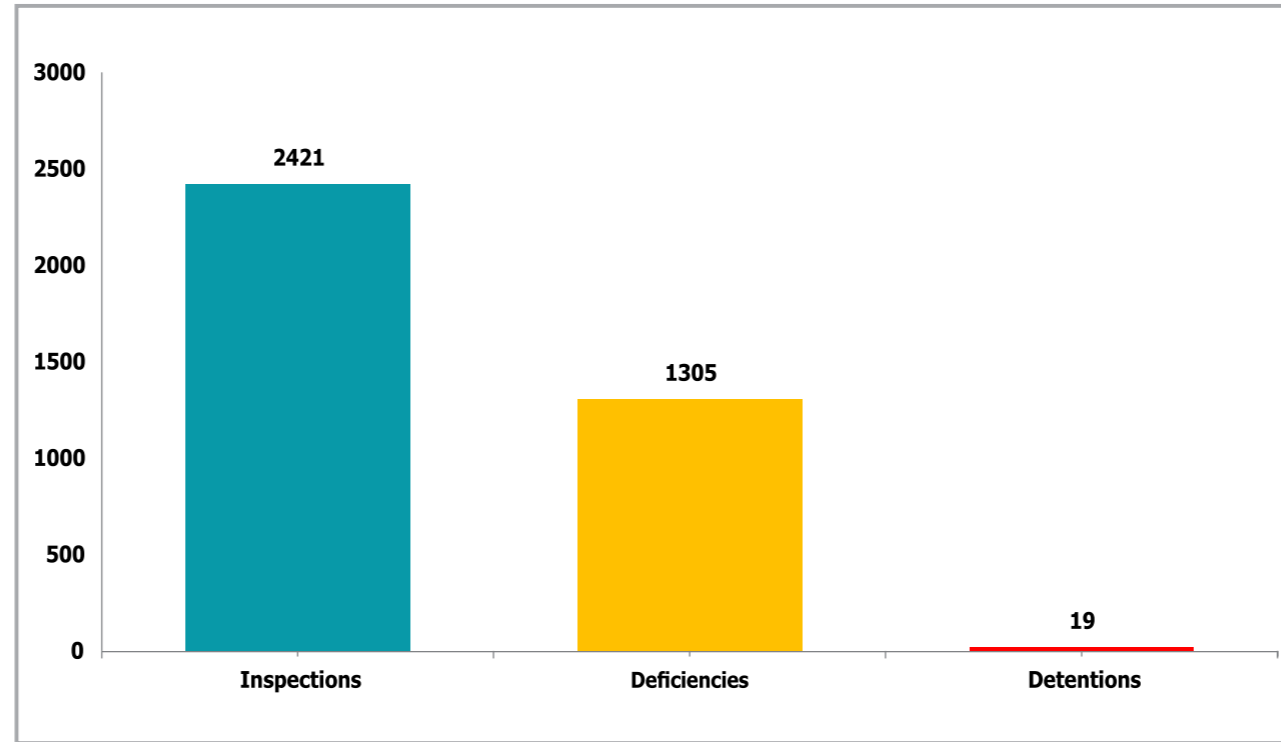


**CHART 3: Ratio of Inspections with Deficiencies**  
**Diagramme 3: Ratio d' Inspections avec Défectuosités**

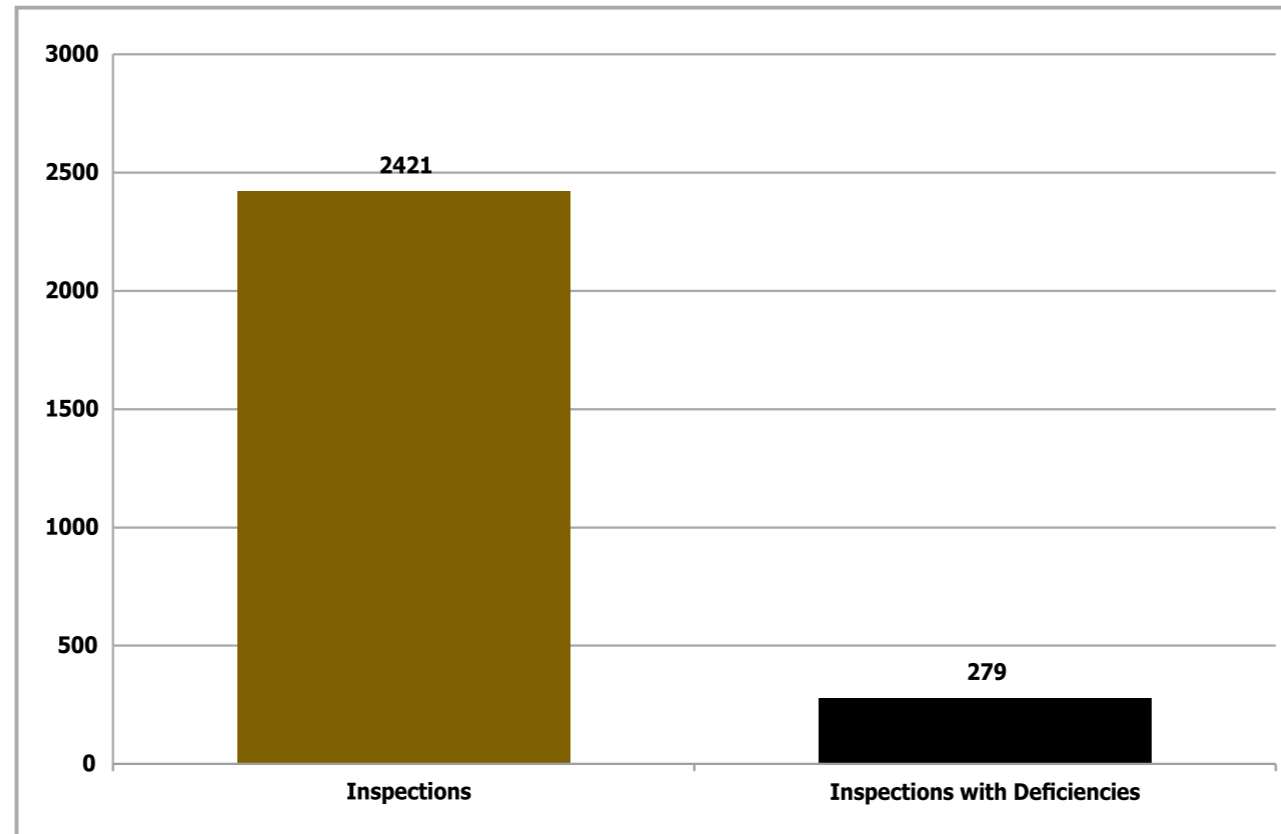




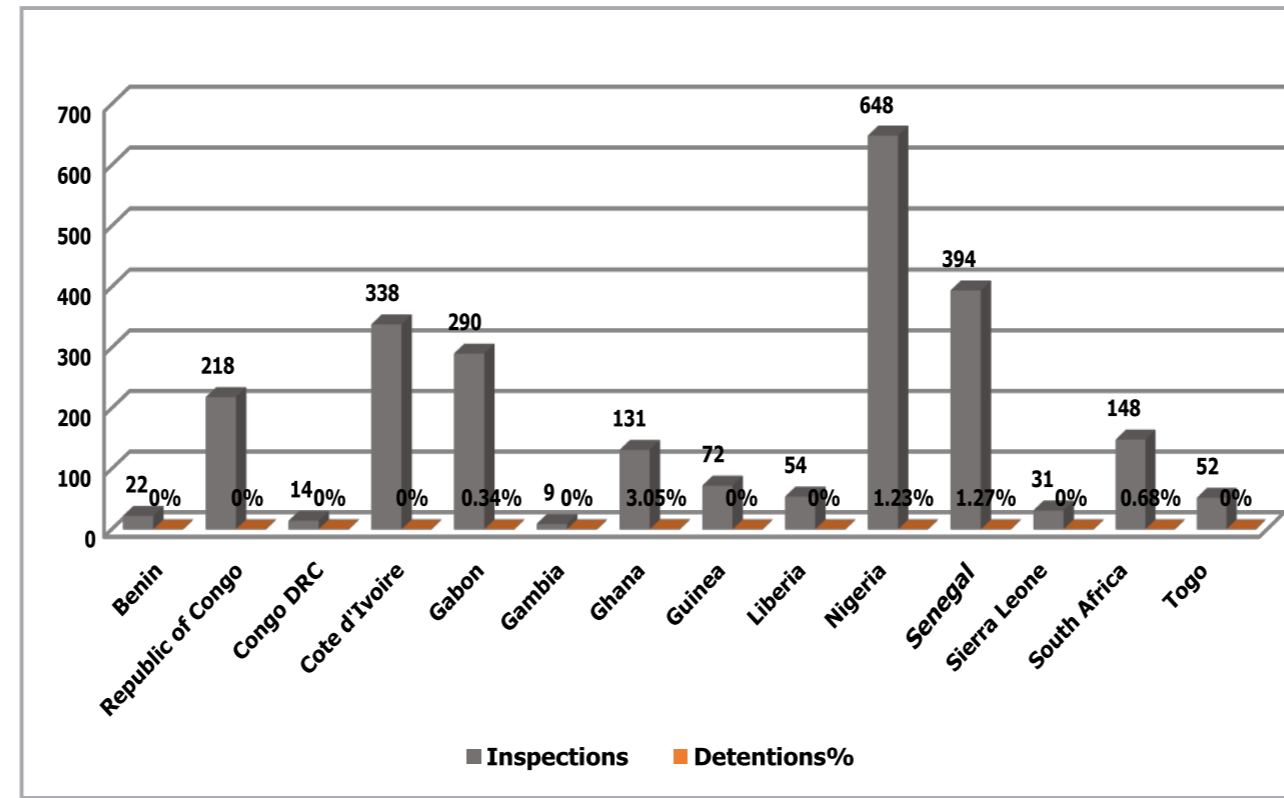
**CHART 4: Total Inspections, Deficiencies and Detentions**  
**Diagramme 4: Inspections totales, Défectuosités et Immobilisation**



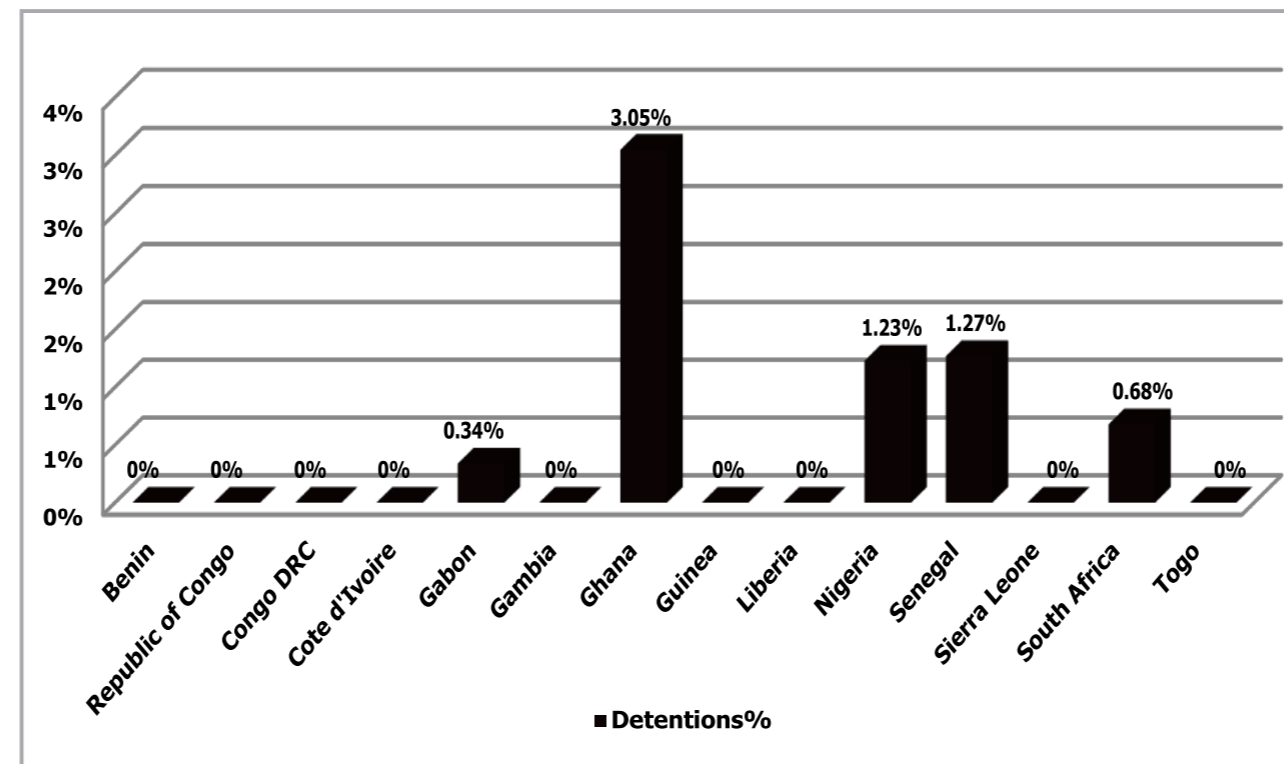
**CHART 5: Total Inspections and number of Inspections with deficiencies**  
**Diagramme 5: Nombre des Inspections et Nombre d'Inspections avec Défectuosités**



**CHART 6: Number of Inspections with Detention Percentage**  
**Diagramme 6: Nombre d' Inspections avec Pourcentage d'Immobilisation**



**CHART 7: Percentage of Detentions (Detentions as percentage of Total Inspections)**  
**Diagramme 7: Pourcentage et d'Immobilisation (Immobilisations en pourcentage du nombre total d'inspections)**



<b>TABLE 2: Inspection Data by Flag</b>						
<b>TABLEAU 2: Données d'Inspection par pavillon</b>						
<b>Ship flag</b>	<b>No. of Inspections</b>	<b>No. of Inspections with Deficiencies</b>	<b>No. of Deficiencies</b>	<b>Percentage of Inspections with Deficiencies</b>	<b>No. of Detentions</b>	<b>Detention Percentage</b>
Algeria	1					
Angola	1	1	10	100	1	100
Antigua and Barbuda	74	4	10	5.41		
Bahamas	98	11	46	11.23		
Bangladesh	2					
Barbados	22	3	11	13.64		
Belgium	9					
Belize	12	1	3	8.33		
Bermuda (GB)	4					
Cameroon	12	5	19	41.67		
Cayman Islands (GB)	5					
China	26	2	11	7.69		
Comoros	2	1	2	50		
Cook Islands	2					
Croatia	5	2	14	40		
Curacao	11	3	6	27.27		
Cyprus	48	3	10	6.25	1	2.08
Denmark	35	5	14	14.29		
Dominica	3	1	19	33.33	1	33.33
Equatorial Guinea	1					
Faroe Islands	1					
France	11				1	9.09
Gabon	2					
Germany	2	1	3	50	1	50
Gibraltar (GB)	5					
Greece	25					
Guinea-Bissau	1	1	10	100		
Guyana	1	1	22	100	1	100
Honduras	3	3	14	100		
Hong Kong, China	143	14	68	9.79		
India	1					
Indonesia	2					
Ireland	1					
Isle of Man (GB)	9	1	1	11.11		
Italy	28	3	15	10.71		
Japan	8					
Korea, Democratic People's Republic of	1					
Korea, Republic of	10					
Lebanon	1					
Liberia	431	54	269	12.53	2	0.46
Libyan Arab Jamahiriya	1					
Lithuania	3	1	3	33.33		
Luxembourg	4					
Malaysia	2					

Malta	173	12	49	6.94		
Marshall Islands	438	36	153	8.22	2	0.46
Moldova, Republic of	1					
Netherlands	37	4	21	10.81		
Nigeria	2					
Norway	26	2	4	7.69		
Pakistan	3					
Palau	7	4	55	57.14	2	28.57
Panama	394	70	276	17.77	3	0.76
Philippines	5					
Portugal	48	2	6	4.17	1	2.08
Russian Federation	7	3	8	42.86		
Saint Kitts and Nevis	6	2	25	33.33		
Saint Vincent and the Grenadines	13	2	5	15.39		
Saudi Arabia	1					
Senegal	1					
Sierra Leone	1					
Singapore	132	10	35	7.58		
Spain	1					
Sri Lanka	1					
Sweden	3					
Switzerland	3					
Tanzania, United Republic of	1					
Thailand	2					
Togo	11	6	64	54.55	3	27.27
Turkey	6	1	4	16.67		
Tuvalu	3					
United Kingdom	9	2	3	22.22		
United States	2					
Vanuatu	10	2	17	20		
Vietnam	5					
<b>TOTAL</b>	<b>2421</b>	<b>279</b>	<b>1305</b>	<b>11.52</b>	<b>19</b>	<b>0.78</b>



CHART 8: Flag State Performance Showing Inspections, Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies

Diagramme 8: Performance des Etats Pavillons montrant les Inspections, Inspections avec Défectuosités et nombre de Défectuosités

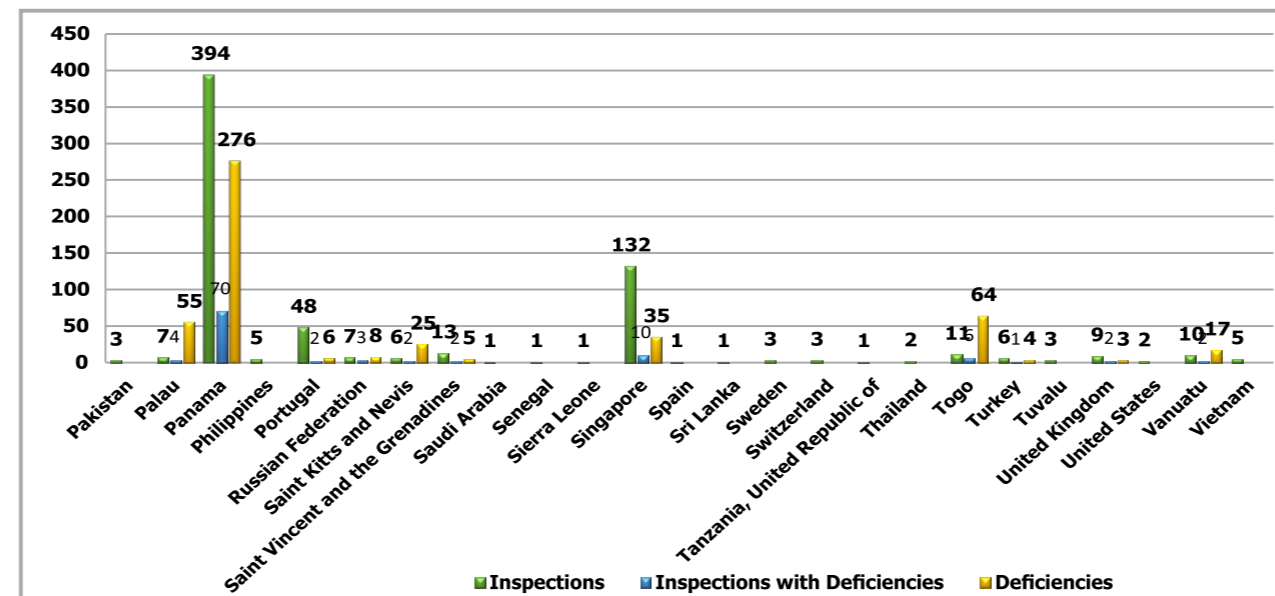
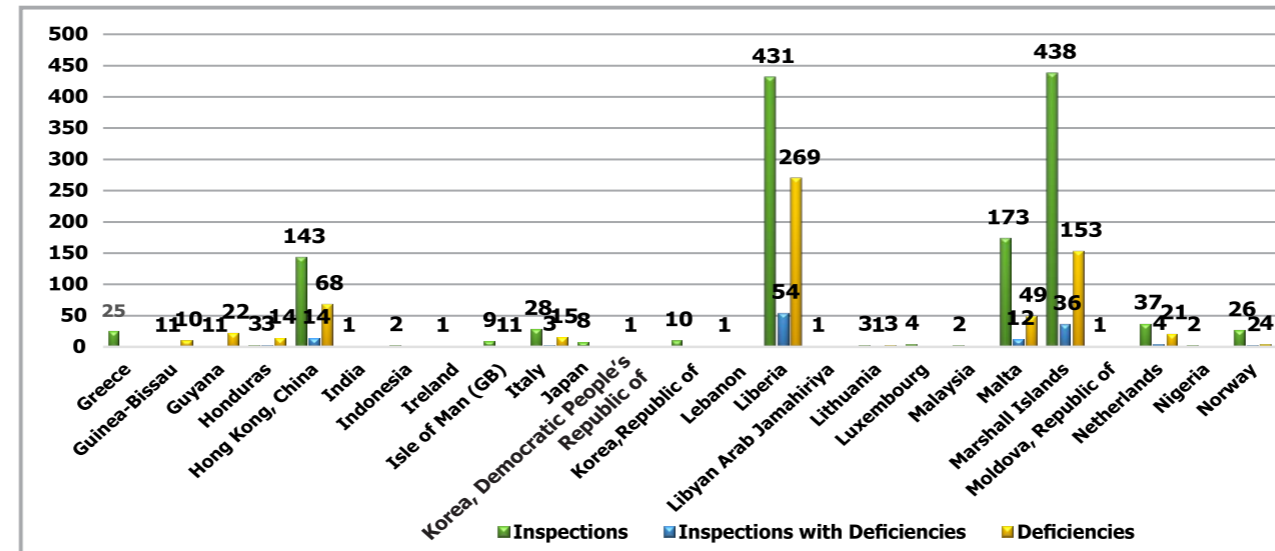
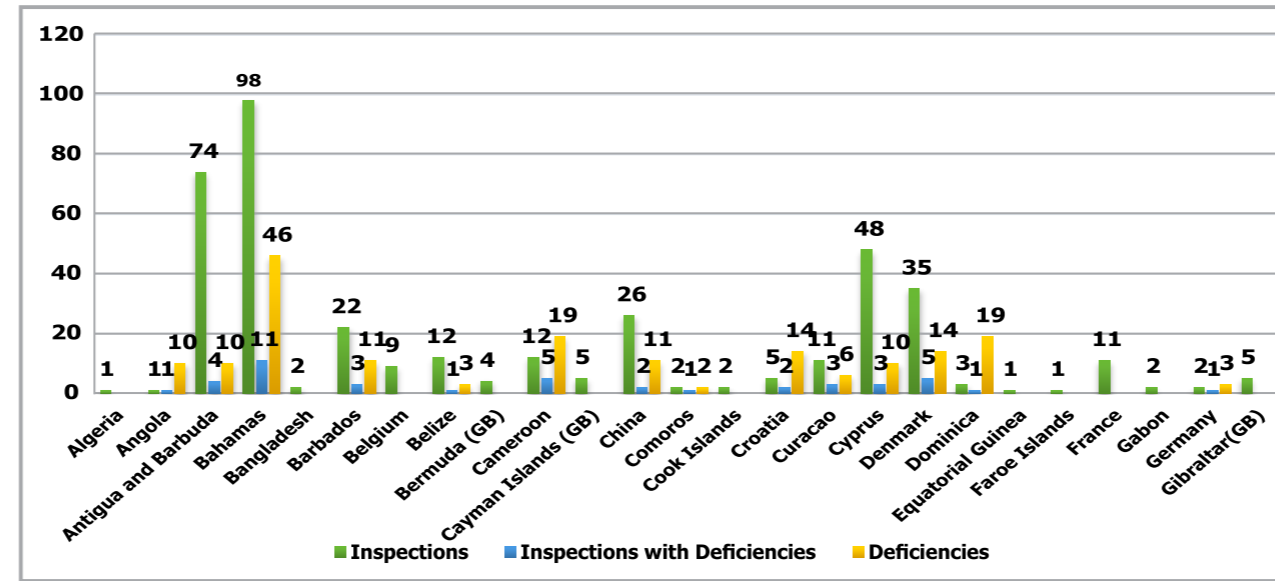
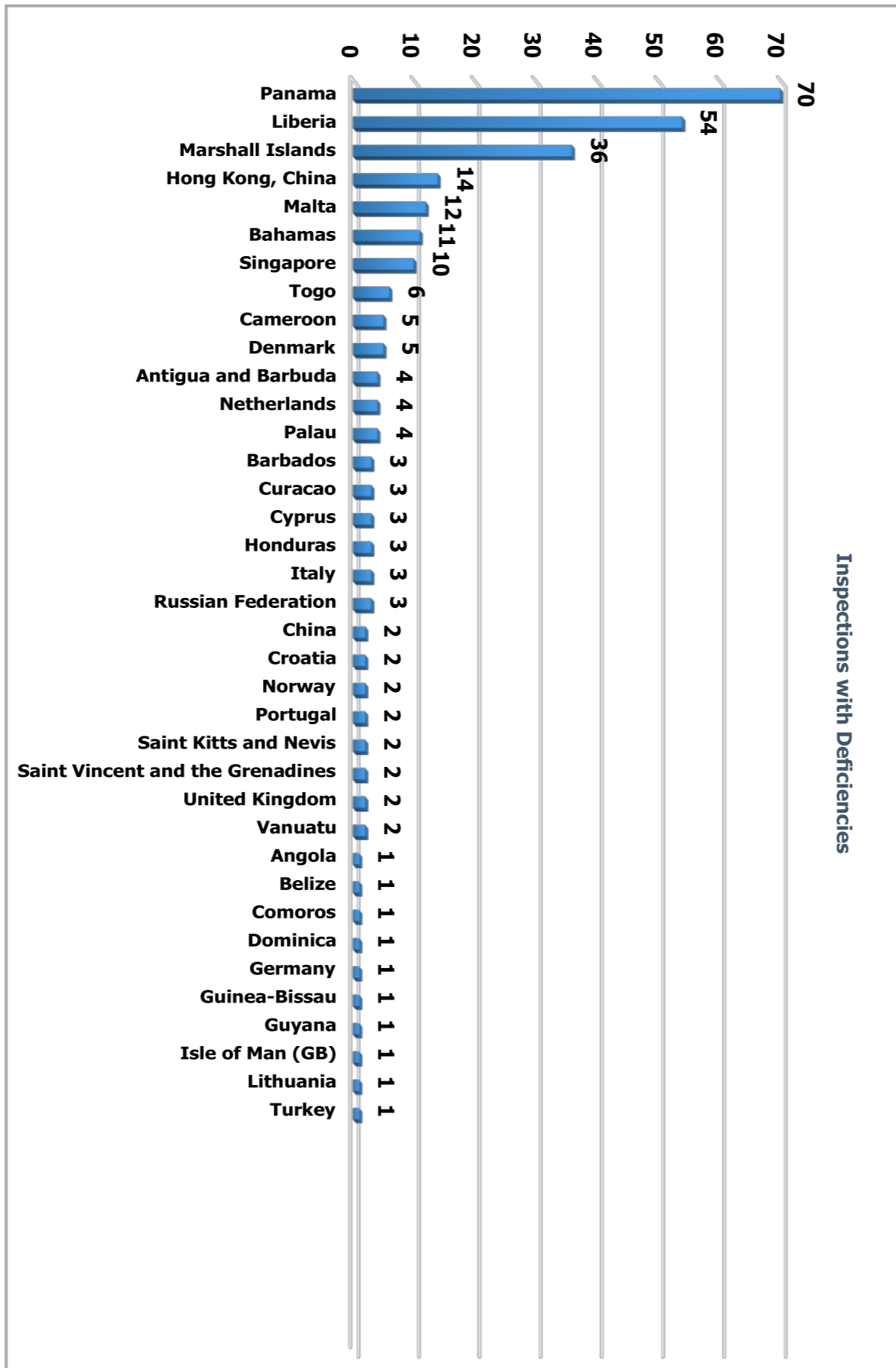


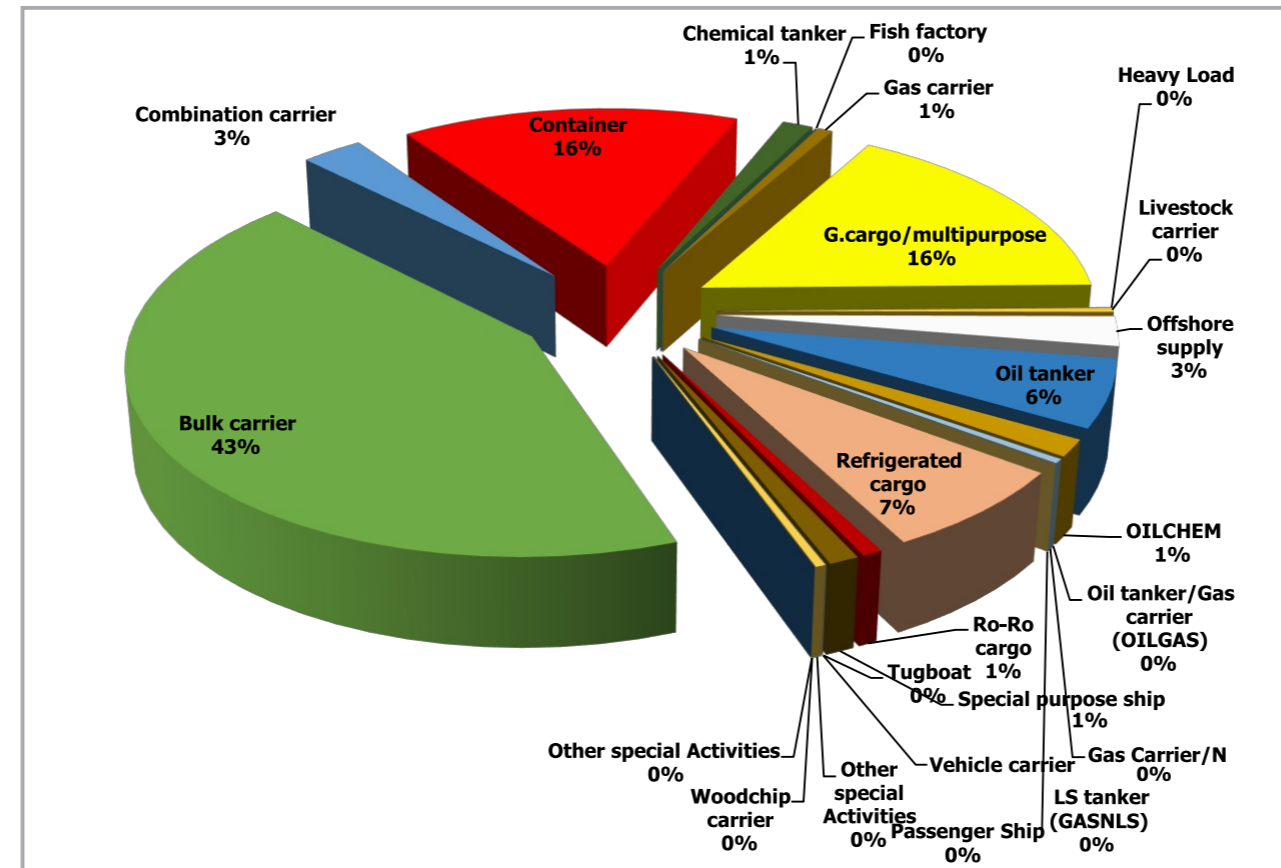
CHART 9: Inspections with Deficiencies by Flag  
 Diagramme 9: Inspections avec Défectuosités par Pavillon



<b>TABLE 3: Inspection Data by Ship Type</b>						
<b>TABLEAU 3: Données d'Inspection par Type de Navire</b>						
<b>Ship Type</b>	<b>No. of Inspections</b>	<b>No. of Inspections with Deficiencies</b>	<b>No. of Deficiencies</b>	<b>Percentage of Inspections with Deficiencies</b>	<b>No. of Detentions</b>	<b>Detention percentage</b>
Bulk carrier	1110	120	582	10.81	4	0.36
Combination carrier	60	8	23	13.33	1	1.67
Container	359	44	151	12.26	3	0.84
Chemical tanker	57	4	21	7.02		
Fish factory	4					
Gas carrier	18	2	8	11.11		
G.cargo/multipurpose	238	46	258	19.33	8	3.36
Heavy Load	5					
Livestock carrier	3	1	5	33.33		
Offshore supply	55	7	43	12.73		
Oil tanker	167	16	84	9.58	1	0.6
OILCHEM	96	4	11	4.17		
Oil tanker/Gas carrier (OILGAS)	4					
Gas Carrier/NLS tanker (GASNLS)	6	1	1	16.67		
Passenger Ship	4					
Refrigerated cargo	128	20	87	15.63	2	1.56
Ro-Ro cargo	65	2	9	3.08		
Special purpose ship	5	3	20	60		
Tugboat	4					
Vehicle carrier	14					
Other special						
Activities	19	1	2	5.26		
<b>TOTAL</b>	<b>2421</b>	<b>279</b>	<b>1305</b>	<b>11.52</b>	<b>19</b>	<b>0.78</b>

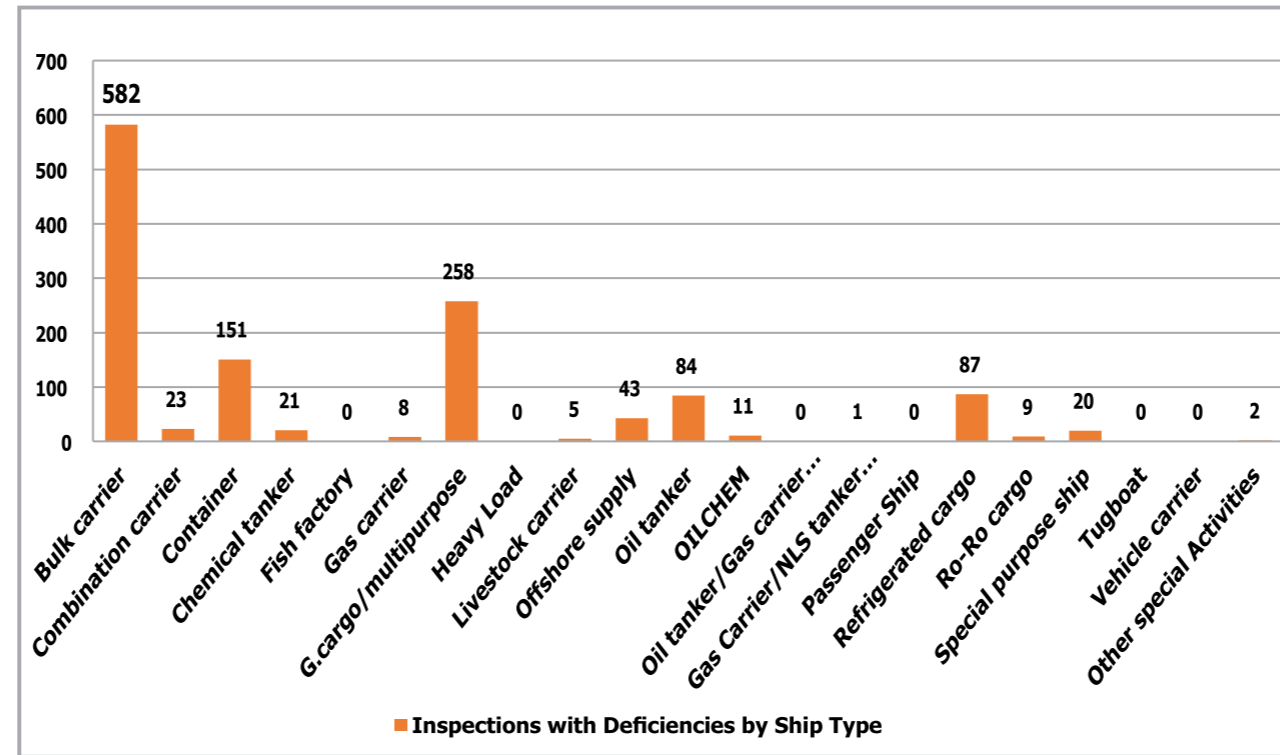
**CHART 10:Ratio of Inspections with Deficiencies by Ship Type**

**Diagramme 10: Ratio des Inspections avec Défectuosités par type de Navire**



**CHART 11: Number of individual Ships with Deficiencies Detected by Vessel Type**

**Diagramme 11: Nombre de Navires Individuels avec Défectuosités Détectées par type de navire**



**CHART 12: Number of Deficiencies per Inspection**

**Diagramme 12: Nombre de Défectuosités par Inspection**

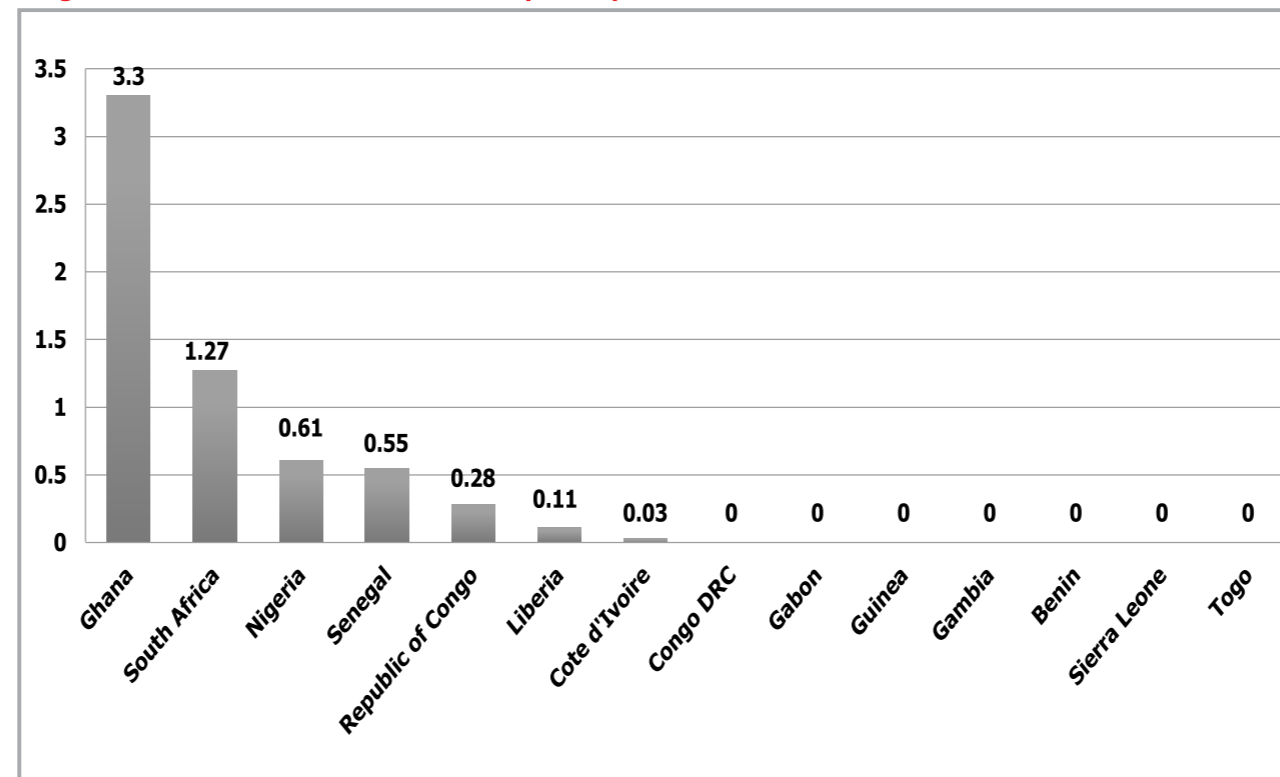
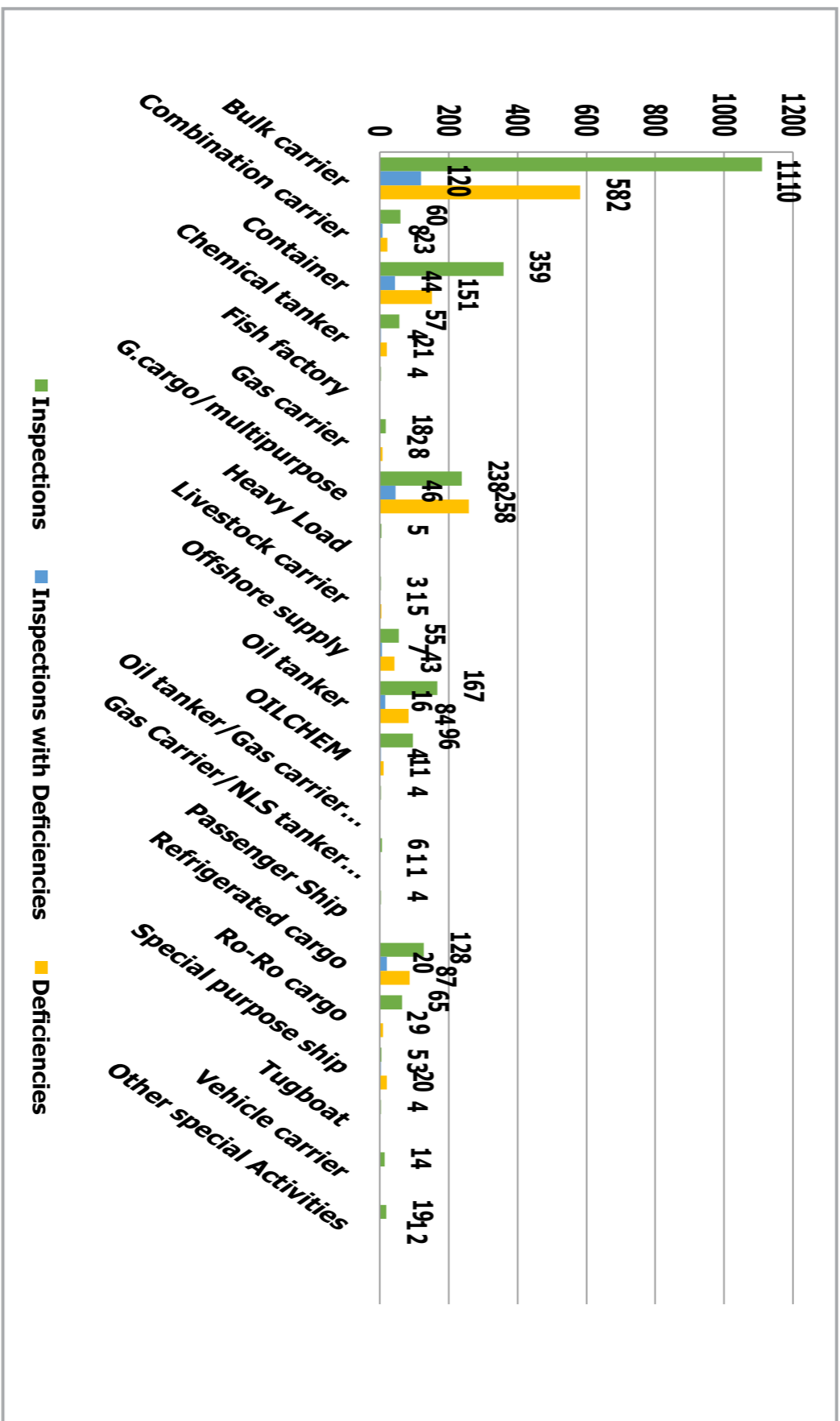
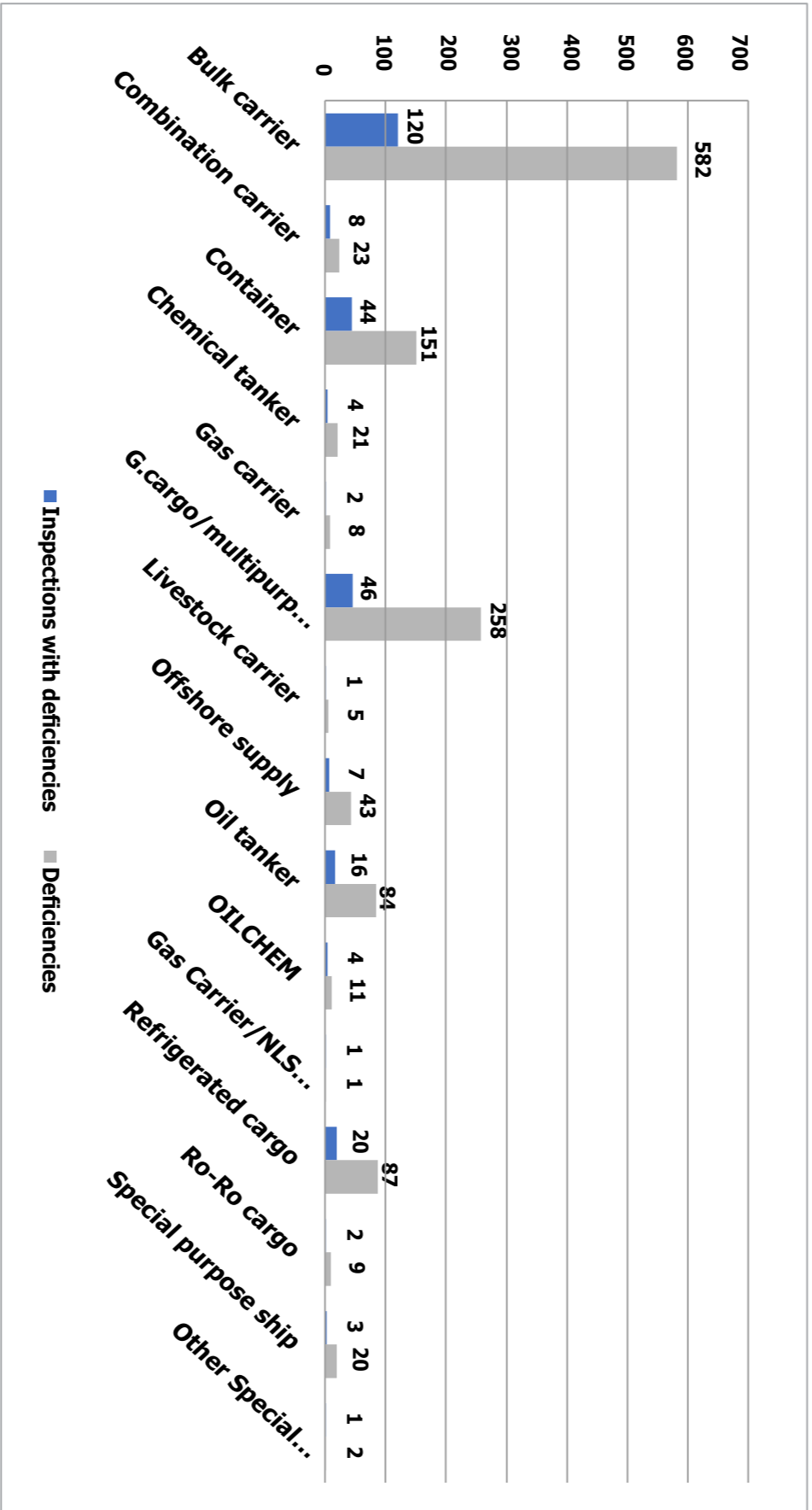




CHART 13: Performance by Ship Type Showing Inspections, Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies  
 Diagramme 13: Performance par Type de Navire montrant les Inspections, Inspections avec Défectuosités et Nombre de Défectuosités



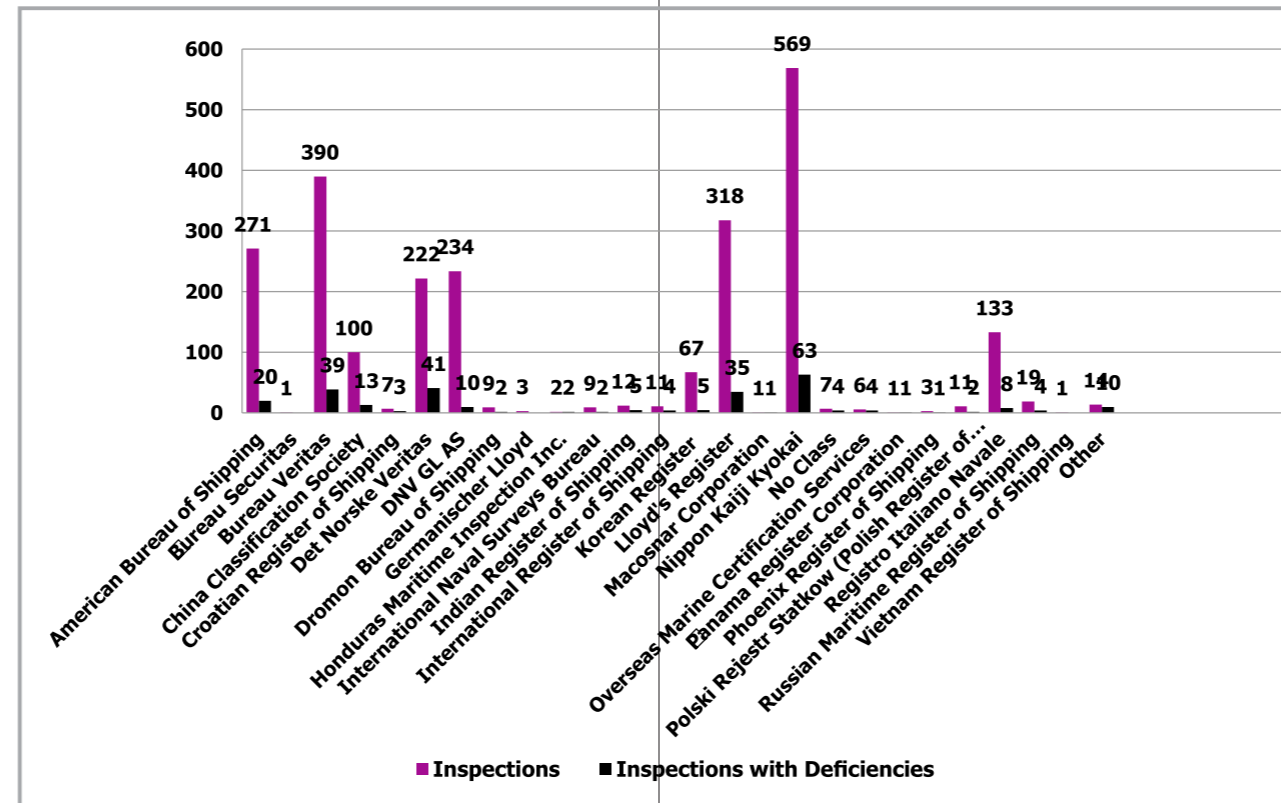
**CHART 14: Performance by Ship Type Showing Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies**  
**Diagramme 15: Performance par Navire montrant Inspections avec Defectuosités et Nombre de Defectuosités**



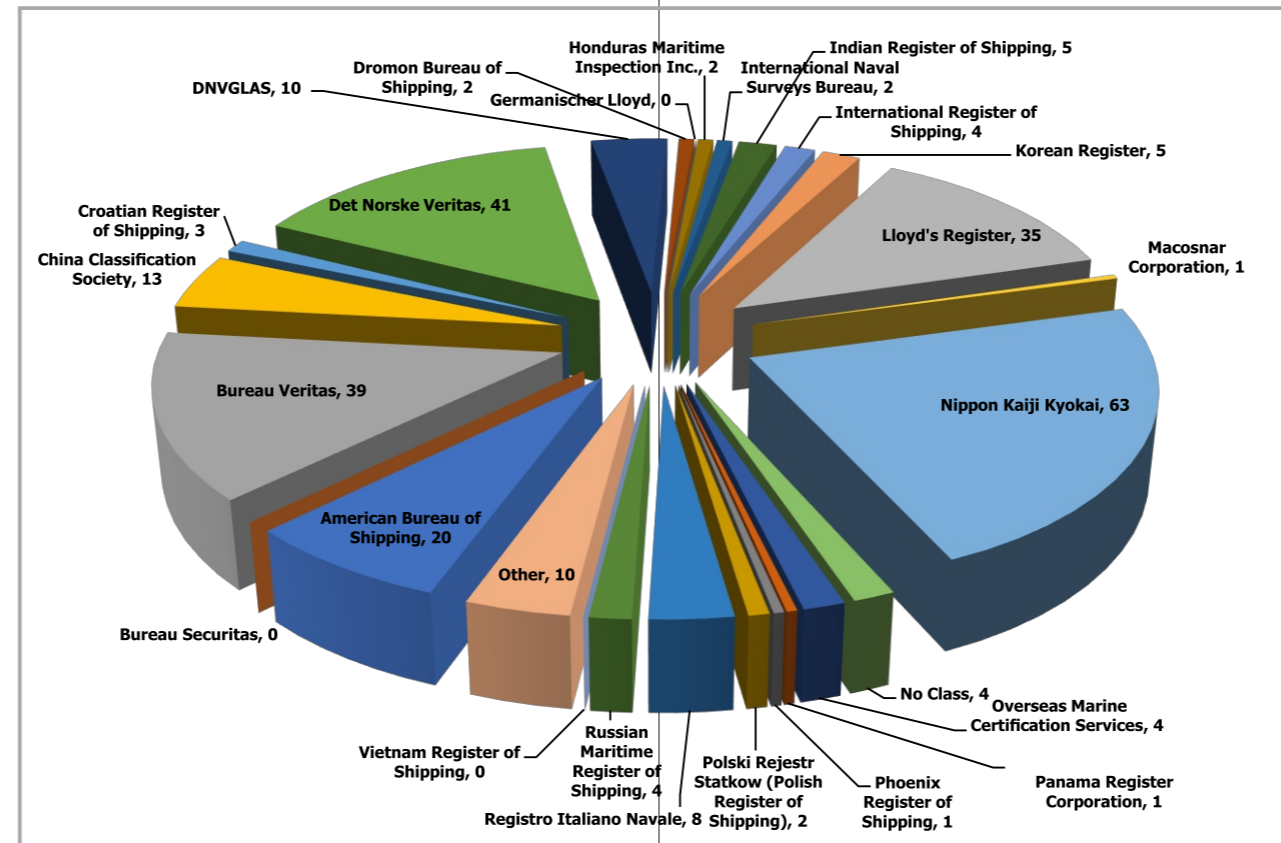
<b>TABLE 4: Inspection Data per Category of Deficiency</b>			
<b>TABLEAU 4: Données d'Inspection par Catégorie de Défectuosités</b>			
<b>Category of Deficiency</b>		<b>Number of Deficiency</b>	<b>Percentage of Total Deficiencies</b>
Ship's certificates and documents		119	9.12
SOLAS	Structural Conditions	145	11.11
	Emergency Systems	78	5.98
	Radio Communications	26	1.99
	Fire safety	127	9.73
	Alarms	6	0.46
	Cargo Operation including equipment	2	0.15
	Safety of Navigation	138	10.57
	Life saving appliances	84	6.44
	Propulsion and auxiliary machinery	126	9.66
	ISM	25	1.92
	ISPS	23	1.76
MARPOLS	Annex I	49	3.75
	Annex III	1	0.08
	Annex IV	16	1.23
	Annex V	14	1.07
	Annex VI	7	0.54
	Ballast Water	4	0.31
	Dangerous goods	2	0.15
STCW	Certificate and Documentation - Crew Certificates	20	1.53
Load Lines	Water/Weather tight conditions	57	4.37
ILO-MLC 2006	Living and Working Conditions	149	11.42
	Labour Conditions Minimum requirements for seafarers	1	0.08
	Labour Conditions-Conditions of employment	6	0.46
	Labour Conditions-Accommodation, recreational facilities, food and catering	25	1.92
	Labour Conditions-Health protection, medical care, social security	9	0.69
<b>Other</b>		<b>46</b>	<b>3.52</b>

<b>TABLE 5: INSPECTION DATA BY CLASSIFICATION SOCIETY</b>					
<b>Tableau 5: Donnees d'Inspection par Société de Classification</b>					
<b>Classification</b>	<b>No. of Inspections</b>	<b>No. of Inspections with Deficiencies</b>	<b>No. of Deficiencies</b>	<b>No. of Detentions</b>	<b>Detention Percentage</b>
American Bureau of Shipping	271	20	94		
Bureau Securitas	1				
Bureau Veritas	390	39	181	3	0.77
China Classification Society	100	13	68	2	2
Croatian Register of Shipping	7	3	17		
Det Norske Veritas	222	41	126	3	1.35
DNV GL AS	234	10	42	1	0.43
Dromon Bureau of Shipping	9	2	5		
Germanischer Lloyd	3				
Honduras Maritime Inspection Inc.	2	2	12		
International Naval Surveys Bureau	9	2	9		
Indian Register of Shipping	12	5	13		
International Register of Shipping	11	4	51	1	9.09
Korean Register	67	5	14		
Lloyd's Register	318	35	141	1	0.31
Macosnar Corporation	1	1	5		
Nippon Kaiji Kyokai	569	63	320	2	0.35
No Class	7	4	36	1	14.29
Overseas Marine Certification Services	6	4	18	1	16.67
Panama Register Corporation	1	1	3		
Phoenix Register of Shipping	3	1	3		
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	11	2	4		
Registro Italiano Navale	133	8	41		
Russian Maritime Register of Shipping	19	4	10		
Vietnam Register of Shipping	1				
Other	14	10	92	4	28.57
<b>TOTAL</b>	<b>2421</b>	<b>279</b>	<b>1305</b>	<b>19</b>	<b>0.78</b>

**CHART 15: Inspections with Deficiencies and Total Inspections by Classification Society**  
**Diagramme 15: Inspections avec Défectuosités et Inspection Totale par Société de Classification**

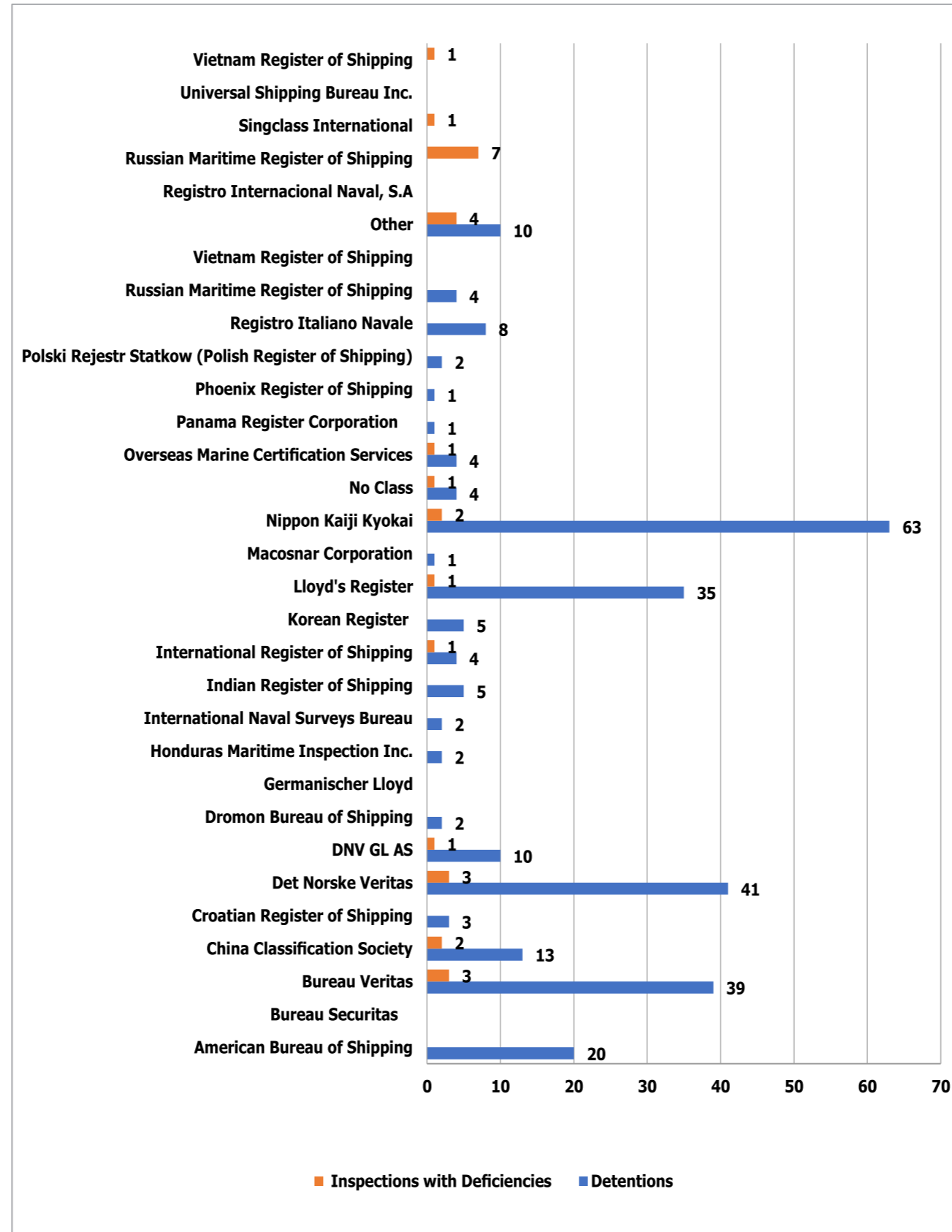


**CHART 16: Ratio of Inspections with Deficiencies by Classification Society**  
**Diagramme 16: Ratio des Inspections avec Défectuosités par Classe**





**CHART17: Detentions and Inspections with Deficiencies by Classification Society**  
**Diagramme 17: 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 déficiences par organisation reconnue**

Recognized Organization		No. of Inspections	No. of Detentions	No. of RO Related Detentions	General Detention Percentage	RO related Detention Percentage	Percentage of RO related Detention
American Bureau of Shipping	ABS	362					
Alpha Register of Shipping		6					
Bureau Veritas	BV	570	4		0.7		
Bulgarski Koraben Registar		2					
Cyprus Bureau of Shipping		4					
CR Classification Society (CCRS)		2					
China Classification Society	CCS	138	1		0.72		
Croatian Register of Shipping		7					
Det Norske Veritas	DNV	418	4		0.96		
Dromon Bureau of Shipping		15					
DNV GL AS		453	1		0.22		
Germanischer Lloyd	GL	6					
Global Marine Bureau Inc.		1					
Global Shipping Bureau		2					
Honduras Bureau of Shipping		1					
Honduras International Surveying and Inspection Bureau		1					
Honduras Maritime Inspection Inc.		2					
Isthmus Bureau of Shipping, S.A		8					
Intermaritime Certification Services, S.A		2					
International Naval Surveys Bureau	INSB	21					
Indian Register of Shipping		13					
International Register of Shipping	IRS	14	2	1	14.29	7.14	50
International Ship Classification		4					
Korea Classification Society	KCS	3					
Korean Register	KR	92					
Lloyd's Register	LR	601	1		0.17		
Macosnar Corporation		2					
Maritime Technical Systems and Services Ltd.		1					
Nippon Kaiji Kyokai	NKK	717	3		0.42		

New United International Marine Services LTD		2					
Other		23	4		17.39		
Overseas Marine Certification Services		8	1		12.5		
Panama Bureau of Shipping		2					
Cyprus Bureau of Shipping							
Panama Maritime Documentati on Services	PMDS	1					
Panama Register Corporation		2					
Panama Shipping Registrar Inc.		2					
Phoenix Register of Shipping		13					
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	PRS	15					
Qualitas Register of Shipping S.A. (QRS)		1					
Registro Italiano Navale	RINA	199					
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	27					
Vietnam Register of Shipping	VRS	3					

**CHART 18: RO Related Detention Percentage****Diagramme 17: RO Relative au Pourcentage d'immobilisation****Table 7 - Breakdown of Inspections 2019-2022****Tableau 7 - Répartition des Inspections 2019-2022**

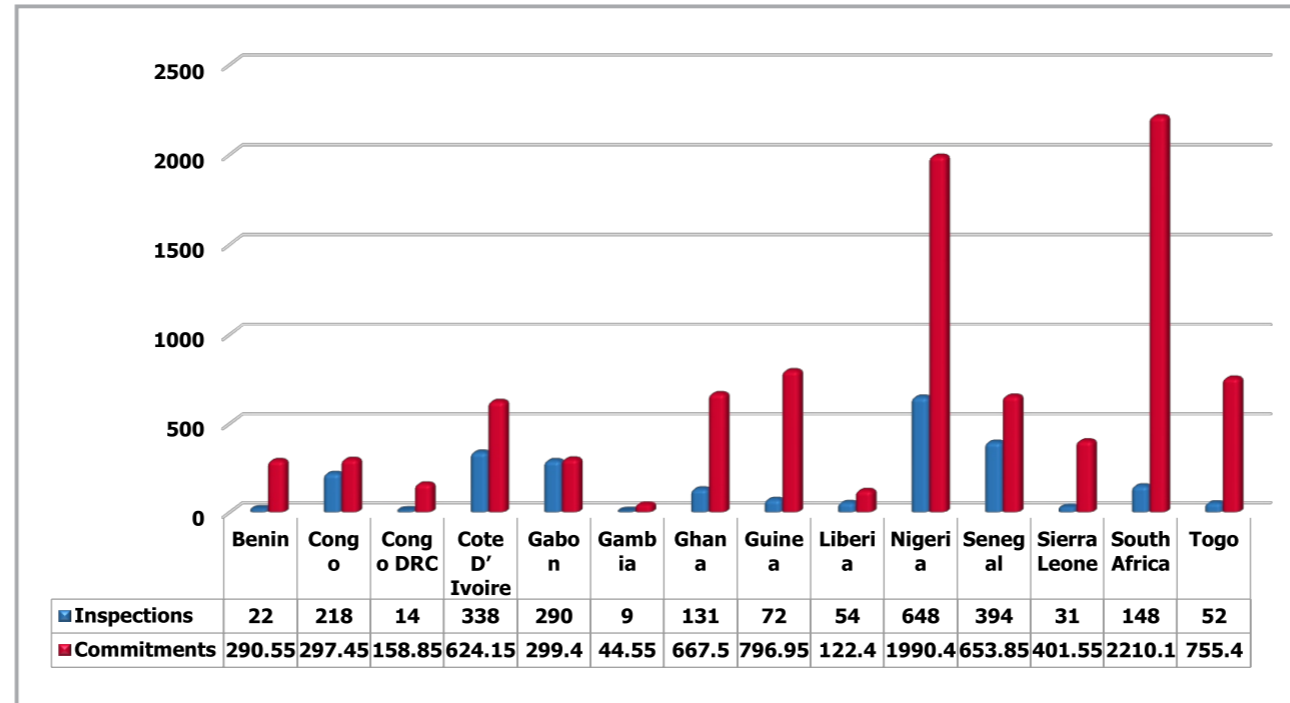
Year	2019	2020	2021	2022
Number of inspections without deficiencies	2473	2085	2333	2142
No. of inspections with deficiencies	222	252	272	279
No. of inspections with deficiencies but without detentions	201	243	249	260
No. of inspections with detentions	21	9	23	19
Number of inspections	2695	2337	2605	2421

**Table 8 - Assessment of Target Inspection Rate Achieved In 2021 and 2022****Tableau 8 - Evaluation de la Cible du Taux d'Inspection Atteint en 2021 et 2022**

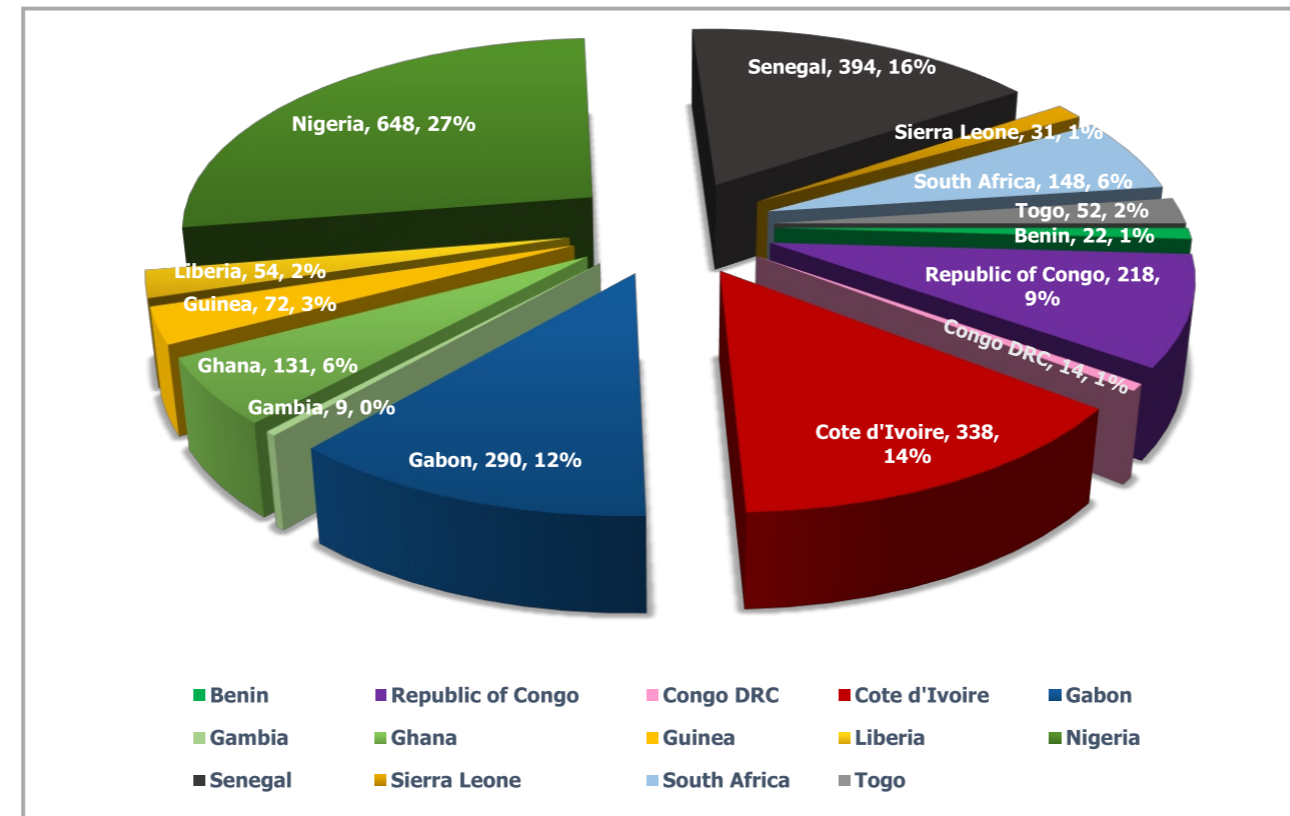
<b>Member Authorities</b>	<b>No of inspections 2021</b>	<b>No of ship Calls 2021</b>	<b>% of inspections 2021</b>	<b>No of inspections 2022</b>	<b>No of ship Calls 2022</b>	<b>% of inspections 2022</b>
Ghana	180	5295	<b>3.40</b>	131	4450	<b>2.94</b>
Liberia	71	721	<b>9.85</b>	54	816	<b>6.62</b>
Nigeria	846	14859	<b>5.69</b>	648	13269	<b>4.88</b>
South Africa	147	14872	<b>0.99</b>	148	14734	<b>1.00</b>
Congo DRC	0	1094	<b>0.00</b>	14	1059	<b>1.32</b>
Congo	258	2326	<b>11.09</b>	218	1983	<b>10.99</b>
Benin	267	2130	<b>12.54</b>	22	1937	<b>1.14</b>
Cote D' Ivoire	149	5180	<b>2.88</b>	338	4161	<b>8.12</b>
Guinea	107	5029	<b>2.13</b>	72	5313	<b>1.36</b>
Senegal	229	4542	<b>5.04</b>	394	4359	<b>9.04</b>
Togo	63	5204	<b>1.21</b>	52	5036	<b>1.03</b>
Gambia	26	451	<b>5.76</b>	9	297	<b>3.03</b>
Gabon	221	1710	<b>12.92</b>	290	1996	<b>14.53</b>
Sierra Leone	41	1530	<b>2.68</b>	31	2677	<b>1.16</b>
<b>TOTAL</b>	<b>2605</b>	<b>64943</b>	<b>4.01</b>	<b>2421</b>	<b>62087</b>	<b>3.90</b>



**CHART 19: Inspections Compared to Commitments in 2022**  
**Diagramme 19: Inspections Comparées aux Engagements 2022**



**CHART 20: Inspection Efforts of Member States as Percentage of MoU Total**  
**DIAGRAMME 20: Efforts d'Inspection des Etats membres au Pourcentage Total du MoU**



**BENCHMARKING**

<b>2022</b>	<b>Abuja MoU</b>	<b>Tokyo MoU</b>	<b>Viña del Mar Agreement (Latin-America)</b>
<b>Detention Percentage</b>	0.78	3.0	0.82
<b>Inspection Percentage</b>	3.9	60.0	64.7
<b>Member States Inspection Percentage</b>	63.6	75	88

■ Detention percentage = (No. of Detention/No. of ship inspection) x 100

■ Inspection Percentage = (No. of Inspection/No. of ship calls) x 100

■ Mem. States Insp. Percentage = (No. of member States conducting Inspection / No. of Members States in the MOU) x 100

## CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN (CIC)

### CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN (CIC) ON INTERNATIONAL CONVENTION ON STCW

The Maritime Administrations of the Memorandum of Understanding on Port State Control for the West and Central African Region (Abuja MoU) carried out Concentrated Inspection Campaign (CIC) on the international convention on Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers 1978 (STCW) as amended, from 1 September 2022 to 30 November 2022. The CIC was part of Port State Control Inspections carried out by Port State Control Officers following the same principle of inspection to ensure that substandard vessels are not allowed to trade within the region.

The International convention on Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers 1978, as amended (STCW), which is one of the relevant instruments of the Abuja MoU, was adopted in 1978 and came into force in 1984. Since its adoption, the convention has been amended several times, the Manila Amendments in 2010 being the most recent. In order to effectively verify and enhance the performance ability of the crew on the ship and to ensure that the crew are qualified for the type and class of vessel and her intended voyage, the Abuja MoU joined the Tokyo MoU and the Paris MoU to carry out a CIC on STCW.

#### Purpose

The purpose of this CIC was to have a better understanding of the training, proficiency and certification of crew members in each party to the Convention and on-board ships of various flag States, and to also check the arrangements made by the shipping company for the performance of new duties by the crew members and the implementation of relevant requirements on watchkeeping and rest, on-board.

#### Objectives

This CIC aimed to achieve the following

- To confirm that the number of seafarers serving on board and their certificates are in conformity with the relevant provisions of STCW and the applicable safe manning requirements of the Administration;
- To confirm that all seafarers serving on board who are required to be certificated in accordance with the STCW Convention hold an appropriate certificate or a valid dispensation, or provide documentary proof that an application for an endorsement has been submitted to the Administration;
- To confirm that the seafarers on board are in possession of a valid medical certificate as required by STCW;
- To confirm that the watch schedules and hours of rest indicate compliance with the STCW requirements; and
- To raise awareness of shipowners, operators and crew on the specific requirements that the CIC will address.

The exercise examined specific areas related to the campaign in conjunction with the regular Port State Control inspection. Port State Control Officers (PSCOs) used a pre-defined questionnaire to assess that the information and documents provided onboard complied with the relevant instruments.

During the campaign period, 407 CIC inspections were carried out by 10 member states: Benin (1), Congo (39), Cote d'Ivoire (8), The Gambia (2), Ghana (11), Guinea (14), Liberia (6), Nigeria (202), Senegal (114), and Sierra Leone (10), with a record of 10 deficiencies and 3 detentions.

The following are the outcome of the Questionnaire used during the campaign:

- ❖ Do the number of seafarers serving on board

requirement specified for the vessel? - all 407 ships inspected cleared with a 'Yes'.

- ❖ Do the master and officers hold valid certificates of competency as required by the Minimum Safe Manning Document? - all 407 ships inspected cleared with a 'Yes'.
- ❖ Do the master, officers and radio operators hold valid endorsements attesting to the recognition of certificates or documentary proof of application? - 406 ships inspected cleared with a 'Yes' and 1 with a 'No'.
- ❖ Do seafarers hold relevant certificates of proficiency (CoP) or documentary evidence? - all 407 ships inspected cleared with a 'Yes'.
- ❖ Do seafarers on board hold valid medical certificates? - all 407 ships inspected cleared with a 'Yes'.
- ❖ Do the records for hours of rest indicate compliance with the requirements? - all 407 ships inspected cleared with a 'Yes'.
- ❖ Do the watch schedules comply with the provisions of STCW? - all 407 ships inspected cleared with a 'Yes'.
- ❖ Are seafarers newly joined the vessel familiar with their specific duties that are relevant to their routine or emergency duties? - 403 ships inspected cleared with a 'Yes', 2 with a 'No', and 2 'Not Applicable'.
- ❖ Can the seafarers on board the vessel

communicates effectively with each other in the working language of the vessel? - all 407 ships inspected cleared with a 'Yes'.

- ❖ Do the voyage plans cover the whole route from berth to berth? - all 407 ships inspected cleared with a 'Yes'.

The 10 deficiencies recorded involved: Certificates for master and officers; Certificate for rating for watchkeeping; Certificate for medical care; Endorsement by flag State; Application for Endorsement by flag State; Medical certificate; Schedules for watch keeping personnel; Records of rest; Crew familiarization with Emergency Systems; and Voyage or Passage plan.

From the above deficiencies recorded, three ships with the following details were detained:

- Two (2) were Container ships and one (1) was General Cargo;
- Two (2) ships with an age range between 11-15 years and one (1) of over 35 years;
- The flags of the ships were - Germany, Liberia, and Palau;
- The detainable deficiencies were - (a) for one (1) ship, there were no valid endorsements attesting to the recognition of certificates or documentary proof of application. (b) on two (2) ships, seafarers were not familiar with the specific duties that are relevant to their routine or emergency duties.

**CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN (CIC) STATISTICAL INFORMATION**

No	Item	Yes	No	N/A	Detention
1	Do the number of the seafarers serving on board conform with the Minimum Safe Manning requirement specified for the vessel?	407	0	0	0
2	Do the master and officers hold valid certificates of competency as required by the Minimum Safe Manning Document?	407	0	0	0
3	Do the master, officers and radio operators hold valid endorsements attesting the recognition of certificates or documentary proof of application?	406	1	0	0
4	Do seafarers hold relevant certificates of proficiency (COP) or documentary evidences?	407	0	0	0
5	Do seafarers on board hold valid medical certificates?	407	0	0	0
6	Do the records for hours of rest indicate compliance with the requirements?	407	0	0	0
7	Do the watch schedules comply with the provisions of STCW?	407	0	0	0
8	Are seafarers newly joined the vessel familiar with their specific duties that are relevant to their routine or emergency duties?	403	2	2	1
9	Can the seafarers on board the vessel communicate effectively with each other in the working language of the vessel.	407	0	0	0
10	Do the voyage plans cover the whole route from berth to berth?	407	0	0	0

No of CIC Inspections	407
No of individual ships CIC inspected	407
No of ships with deficiencies	3
No of deficiencies	3
No of ships detained	1

**I. CIC report regarding the vessel that was detained as a result of CIC**

Authority	Port	IMO	Ship Name	Date Of Inspection	Flag	Classification Society	q1	q2	q3	q4	q5	q6	q7	q8	q9	q10
Nigeria	Tin-Can Island Port (TCIP)	9344708	NORTH GENERAL	10/4/2022	Liberia	DNV GLAS	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Detention	Yes	Yes



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

Code Def	Nature	Remarks	Actions
04121	Crew familiarisation with Emergency Systems		30

**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	636	407	281
# of inspections with detentions	7	6	1
# of detentions with CIC-topic related deficiencies	3	3	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)
01201	Certificates for master and officers	2	0	0
01202	Certificate for rating for watchkeeping	1	0	0
01212	Certificate for medical care	1	0	0
01214	Endorsement by flagstate	1	1	0
01215	Application for Endorsement by flagstate	1	0	0
01218	Medical certificate	1	0	0
01306	Schedules for watchkeeping personnel	1	0	0
01308	Records of rest	1	0	0
04121	Crew familiarisation with Emergency Systems	6	2	0
10127	Voyage or passage plan	2	0	0

**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	280	0	0.00%	0	0.00%
Medium	190	3	1.58%	0	0.00%
High	40	3	7.50%	1	2.50%
Very high	1	1	0.00%	0	0.00%
<b>Total</b>	<b>511</b>	<b>7</b>	<b>1.37%</b>	<b>1</b>	<b>0.20%</b>

**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	224	1	0.45%	0	0.00%
Chemical tanker	5	0	0.00%	0	0.00%
Combination carrier	30	0	0.00%	0	0.00%
Container	73	1	1.37%	0	0.00%
Fish factory	1	0	0.00%	0	0.00%
Gas carrier	7	0	0.00%	0	0.00%
Gas Carrier/NLS tanker (GASNLS)	3	0	0.00%	0	0.00%
General cargo/multipurpose	59	4	6.78%	0	0.00%
Livestock carrier	1	0	0.00%	0	0.00%
Offshore supply	2	0	0.00%	0	0.00%
Oil tanker	39	0	0.00%	0	0.00%
Oil tanker/Chemical tanker (OILCHEM)	9	0	0.00%	0	0.00%
Other special activities	1	0	0.00%	0	0.00%
Passenger ship	2	0	0.00%	0	0.00%
Refrigerated cargo	41	0	0.00%	0	0.00%
Ro-Ro cargo	10	0	0.00%	0	0.00%
Special purpose ship	1	0	0.00%	0	0.00%
Tugboat	1	1	100.00%	1	100.00%
Vehicle carrier	2	0	0.00%	0	0.00%
<b>Total</b>	<b>511</b>	<b>7</b>	<b>1.37%</b>	<b>1</b>	<b>0.20%</b>

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

# of inspections performed per ship	# of ships	% of total
1	586	92.14%
2	48	7.55%
3	2	0.31%
<b>Total</b>	<b>636</b>	<b>100.00%</b>

**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	397	0	0.00%	0	0.00%
Medium	257	6	2.33%	2	0.78%
High	33	0	0.00%	0	0.00%
Very high	1	1	0.00%	1	0.00%
<b>Total</b>	<b>688</b>	<b>7</b>	<b>1.02%</b>	<b>3</b>	<b>0.44%</b>

**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	328	1	0.30%	0	0.00%
Chemical tanker	17	0	0.00%	0	0.00%
Combination carrier	19	1	5.26%	0	0.00%
Container	100	3	3.00%	2	2.00%
Gas carrier	13	0	0.00%	0	0.00%
Gas Carrier/NLS tanker (GASNLS)	1	0	0.00%	0	0.00%
General cargo/multipurpose	58	1	1.72%	1	1.72%
Heavy load	1	0	0.00%	0	0.00%
Livestock carrier	1	0	0.00%	0	0.00%
Offshore supply	12	0	0.00%	0	0.00%
Oil tanker	44	1	2.27%	0	0.00%
Oil tanker/Chemical tanker (OILCHEM)	24	0	0.00%	0	0.00%
Other special activities	8	0	0.00%	0	0.00%
Passenger ship	1	0	0.00%	0	0.00%
Refrigerated cargo	40	0	0.00%	0	0.00%
Ro-Ro cargo	13	0	0.00%	0	0.00%
Special purpose ship	3	0	0.00%	0	0.00%
Tugboat	2	0	0.00%	0	0.00%
Vehicle carrier	3	0	0.00%	0	0.00%
<b>Total</b>	<b>688</b>	<b>7</b>	<b>1.02%</b>	<b>3</b>	<b>0.44%</b>

## 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	30	0	0.00%	0	0.00%
6 - 10 years	190	0	0.00%	0	0.00%
11 - 15 years	246	4	1.63%	2	0.81%
16 - 20 years	113	2	1.77%	0	0.00%
21 - 25 years	51	0	0.00%	0	0.00%
26 - 30 years	26	0	0.00%	0	0.00%
31 - 35 years	19	0	0.00%	0	0.00%
> 35 years	13	1	7.69%	1	7.69%
<b>Total</b>	<b>688</b>	<b>7</b>	<b>1.02%</b>	<b>3</b>	<b>0.44%</b>

## 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
Algeria	1	0	0.00%	0	0.00%
Antigua and Barbuda	16	0	0.00%	0	0.00%
Bahamas	23	0	0.00%	0	0.00%
Barbados	5	0	0.00%	0	0.00%
Belgium	4	0	0.00%	0	0.00%
Belize	2	0	0.00%	0	0.00%
Cameroon	5	0	0.00%	0	0.00%
Cayman Islands (GB)	1	0	0.00%	0	0.00%
China	13	0	0.00%	0	0.00%
Cook Islands	1	0	0.00%	0	0.00%
Curacao	3	0	0.00%	0	0.00%
Cyprus	14	0	0.00%	0	0.00%
Denmark	12	0	0.00%	0	0.00%
Faroe Islands	1	0	0.00%	0	0.00%
France	6	1	16.67%	0	0.00%
Germany	1	1	100.00%	1	100.00%
Gibraltar (GB)	1	0	0.00%	0	0.00%
Greece	7	0	0.00%	0	0.00%
Honduras	1	0	0.00%	0	0.00%
Hong Kong, China	48	0	0.00%	0	0.00%
Indonesia	1	0	0.00%	0	0.00%
Isle of Man (GB)	5	0	0.00%	0	0.00%
Italy	5	0	0.00%	0	0.00%

Japan	1	0	0.00%	0	0.00%
Korea, Republic of	1	0	0.00%	0	0.00%
Lebanon	1	0	0.00%	0	0.00%
Liberia	116	1	0.86%	1	0.86%
Lithuania	1	0	0.00%	0	0.00%
Luxembourg	2	0	0.00%	0	0.00%
Malaysia	1	0	0.00%	0	0.00%
Malta	43	0	0.00%	0	0.00%
Marshall Islands	131	1	0.76%	0	0.00%
Netherlands	12	0	0.00%	0	0.00%
Norway	8	0	0.00%	0	0.00%
Palau	2	1	50.00%	1	50.00%
Panama	127	1	0.79%	0	0.00%
Portugal	15	1	6.67%	0	0.00%
Saint Kitts and Nevis	2	0	0.00%	0	0.00%
Saint Vincent and the Grenadines	2	0	0.00%	0	0.00%
Saudi Arabia	1	0	0.00%	0	0.00%
Sierra Leone	1	0	0.00%	0	0.00%
Singapore	29	0	0.00%	0	0.00%
Sweden	1	0	0.00%	0	0.00%
Thailand	1	0	0.00%	0	0.00%
Togo	1	0	0.00%	0	0.00%
Turkey	3	0	0.00%	0	0.00%
Tuvalu	2	0	0.00%	0	0.00%
United Kingdom	5	0	0.00%	0	0.00%
Vanuatu	3	0	0.00%	0	0.00%
<b>Total</b>	<b>688</b>	<b>7</b>	<b>1.02%</b>	<b>3</b>	<b>0.44%</b>

### 8. Inspections and Detentions per Recognized Organization

Issuing authority		Inspection*	Detentions CIC-topic related with RO responsibility**
Code	Name		
101	American Bureau of Shipping	118	0
104	Alpha Register of Shipping	1	0
115	Bureau Veritas	179	0
118	Cyprus Bureau of Shipping	1	0
121	China Classification Society	41	0
128	Det Norske Veritas	124	0

132	Germanischer Lloyd	1	0
139	Isthmus Bureau of Shipping, S.A.	3	0
141	Intermaritime Certification Services, S.A.	1	0
148	International Naval Surveys Bureau	5	0
150	Indian Register of Shipping	4	0
151	International Register of Shipping	3	0
156	Korea Classification Society	1	0
158	Korean Register	20	0
160	Lloyd's Register	157	0
169	Nippon Kaiji Kyokai	198	0
173	Other	5	0
175	Panama Maritime Documentation Services	1	0
179	Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	3	0
186	Registro Italiano Navale	54	0
191	Russian Maritime Register of Shipping	7	0
215	Phoenix Register of Shipping	3	0
216	Overseas Marine Certification Services	4	0
232	Dromon Bureau of Shipping	3	0
235	Global Shipping Bureau	2	0
237	Honduras Maritime Inspection Inc.	1	0
242	International Ship Classification	1	0
253	Panama Shipping Registrar Inc.	1	0
278	DNV GL AS	122	0
295	Qualitas Register of Shipping S.A. (QRS)	1	0

**Member States with Number of CIC Reports Submitted.**

S/N	Member States	No of CIC Reports Submitted
1	Benin	1
2	Congo, Republic of	39
3	Cote d'Ivoire	8
4	Gambia	2
5	Ghana	11
6	Guinea	14
7	Liberia	6
8	Nigeria	202
9	Senegal	114
10	Sierra Leone	10
	<b>Total</b>	<b>407</b>

S/N	ABUJA MoU RELEVANT INSTRUMENTS
1.	International Convention on Load Lines (LL), 1966
2.	Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (LL PROT 88)
3.	International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974, as amended
4.	Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS PROT 78)
5.	Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS PROT 88)
6.	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and by the Protocol of 1997 (MARPOL)
7.	International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers (STCW), as amended, including the 1995 and 2010 Manila Amendments.
8.	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG), 1972
9.	International Convention on Tonnage Measurement of Ships (TONNAGE) 1969
10.	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1969
11.	Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damages, 1969 (CLC PROT 1992)
12.	International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships (AFS), 2001
13.	Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006)
14.	International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM), 2004
15.	International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKER), 2001
16.	Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks (NAIROBI WRC), 2007



**BENCHMARKING OF RELEVANT INSTRUMENTS WITH OTHER MOUS**

Nos.	IMO / ILO INSTRUMENTS	STATUS AT SOME MOUS			
		Abuja MoU	Tokyo MoU	Paris MoU	Indian Ocean MoU
1	The International Convention on Load Lines, 1966 (LOADLINE 66)	X	X	X	X
2	The International Convention on Load Lines (LOAD LINE PROT. 88)	X	X	X	X
3	The International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974. (SOLAS 1974)	X	X	X	X
4	SOLAS PROTOCOL OF 1978	X	X	X	X
5	SOLAS PROT 88	X	X	X	X
6	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78)	X	X	X	X
7	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78)	X	X	X	X
8	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs)		X	X	X
9	International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (TONNAGE 69)	X	X	X	X
10	The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC 1969)	X		X	
11	CLC PROT 1992	X	X	X	X
12	International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, 2001 (AFS2001)	X	X	X	X
13	The Maritime Labour Convention, 2006 ("MLC, 2006") establishes minimum working and living standards for all seafarers working on ships flying the flags of ratifying countries.	X	X	X	X
14	The International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 (BWM 2004)	X	X	X	X
15	The Bunker Pollution Convention 2001 (BUNKER 2001)	X		X	X
16	Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 (NAIROBI WRC 2007)	X		X	



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

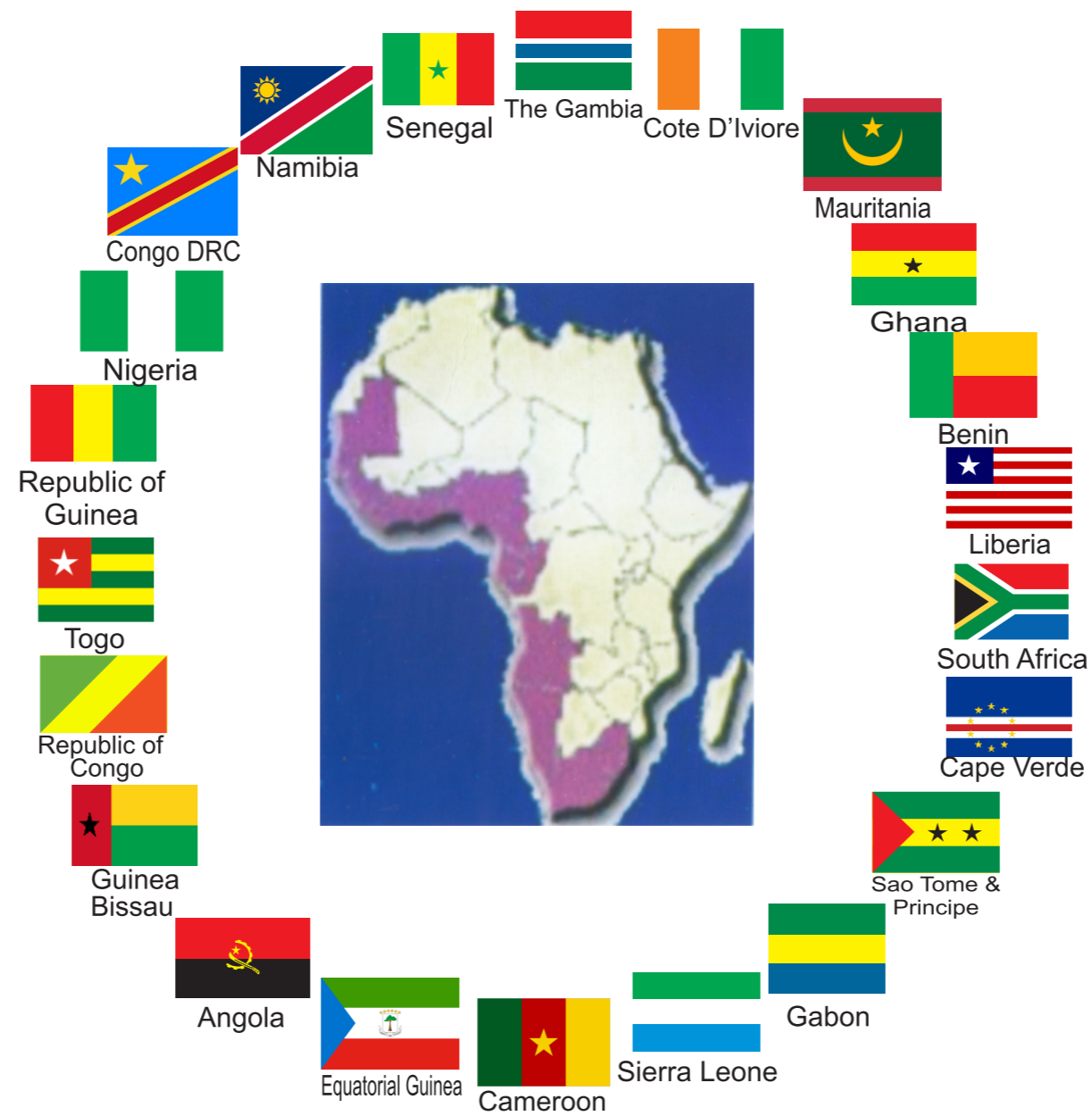


**MoU D'ABUJA**

**RAPPORT ANNUEL  
2022**



## LES ETATS MEMBRES DU MoU d'Abuja



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

## TABLE SES MATIERES

• PREAMBULE	4
• INTRODUCTION	7
• LA REPUBLIQUE DU SENEGAL - PROFIL DU PAYS	8
• LE RAPPORT D'INSPECTION 2022 AU TITRE DE L'ETAT DU PORT	10
• LA CAMPAGNE D'INSPECTION CIBLEE RELATIVE A LA CONVENTION INTERNATIONALE SUR LES NORMES DE FORMATION DES GENS DE MER	13

## PREAMBULE

Chers Etats membres et observateurs, nous avons l'honneur et le plaisir de vous présenter le rapport annuel 2022 du Mémoire d'Entente sur le contrôle des navires par l'État du Port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (MoU d'Abuja).

L'année 2022 a vu la levée des protocoles de lutte contre le COVID-19 qui étaient mis en place depuis le début de la pandémie. En effet, cette levée a entraîné une hausse des activités maritimes, notamment des escales des navires et la reprise des réunions physiques au siège de l'OMI et d'autres organisations, y compris le MoU d'Abuja. De nombreuses autorités maritimes de la région et d'autres régions ont émis des protocoles révisés, adoucissant ainsi les mesures restrictives relatives à la navigation et à la conduite des activités de transport maritime. Il est certain que cet allègement aura à long terme, un effet positif sur le transport maritime en général, et en particulier sur les activités de contrôle par l'État du port.

Plusieurs activités importantes ont eu lieu dans la région du MoU d'Abuja en 2022. Avec le soutien et l'appui financier de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), le MoU d'Abuja a organisé en mai, un atelier destiné aux chefs d'administration maritime et aux chefs officiers chargés du contrôle par l'État du port. Cet atelier, qui s'est tenu à Lagos, au Nigeria, avec le soutien du ministère fédéral des transports et de l'agence nigérienne d'administration et de sécurité maritimes (NIMASA), visait à sensibiliser les directeurs généraux/PDG des administrations maritimes respectives, aux avantages liés au système d'harmonisation des activités de contrôle par l'État du Port dans toute la région, à la importance à la domestications des lois, à mettre en œuvre et à appliquer les instruments pertinents de l'OMI en ce qui concerne les activités de contrôle par l'État du port. Elle leur a également permis de saisir le rôle important que jouent les officiers chargés de contrôle des navires par l'Etat du Port dans l'élimination des navires hors-normes dans la région, de veiller à ce que les conditions de vie et de travail à bord des navires ne soient pas abusives et de s'assurer que l'environnement

marin est protégé.

L'atelier a notamment permis d'assurer en permanence des cours de formation spécialisés avec une expérience approfondie destinés aux officiers chargés du contrôle des navires par l'Etat du Port de la région ; de faciliter l'élaboration de lignes directrices régionales pour l'harmonisation des procédures d'inspection; de favoriser la collaboration avec d'autres parties prenantes telles que les pilotes et les capitaines de port pour l'échange d'informations indispensables à une bonne de inspection au titre de l'Etat du Port et à la mise en œuvre du système de ciblage. Il a également été convenu que les administrations membres veillent à promouvoir, et encourager l'intégration de la parité hommes-femmes en nommant des officiers féminins en vue de les former au titre d'inspecteur de l'État du pavillon et en assurant des conditions de travail équitables afin de favoriser la croissance et la promotion des femmes à des postes de décision. Les DG/PDG ont convenu d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques et des mesures pragmatiques (par exemple, une rémunération adéquate et les infrastructures nécessaires) pour le recrutement et le maintien d'inspecteurs qualifiés et compétents de l'État du pavillon et de l'État du port et surtout, à accroître au cours de la prochaine période biennale, le nombre d'opportunités de formation au titre de l'Etat du Port dans le cadre du programme de coopération et des relations avec l'OMI.

Au cours de cette mem année, le MoU d'Abuja a tenu avec succès sa réunion de Groupe de Travail Intersessions de Gestion (GTIG) au cours du mois de mars et de juillet, dont les recommandations adoptées sont soumises au Comité pour examen et approbation. L'une des recommandations formulées concernait la révision de la définition du texte de la vision du MoU d'Abuja et l'introduction du nouveau texte de la mission et des valeurs fondamentales afin de redynamiser l'organisation et de renouveler son engagement. Lors de la 12<sup>ème</sup> réunion du Comité de Contrôle des Navires par l'État du Port (CCNEP12), tenue en novembre 2022, les États membres ont réaffirmé leur volonté à mener des inspections au



titre de l'État du Port avec intégrité et à télécharger immédiatement les rapports dans le système d'information du MoU d'Abuja (AMIS). Parmi les décisions prises, il a été décidé qu'une formation nationale relative au contrôle par l'État du port serait organisée dans les États membres respectifs sur demande. Cette formation sera axée sur l'utilisation de l'AMIS et sur les dispositions du manuel des OCNEP, qui sont conformes aux exigences de l'OMI. Il a également été convenu qu'un plan/politique de formation qui englobera la formation physique et virtuelle destinée aux OCNEP du MoU sera rédigé pour être soumis au comité pour examen.

Par suite de cet accord, la République du Cameroun a demandé au Secrétariat de former ses officiers de contrôle des navires par l'Etat du Port sur l'utilisation d'AMIS, la bonne conduite des inspections au titre de l'Etat du Port, ainsi que les dispositions prévues dans le Manuel. Le Cameroun, pour la première fois depuis son adhésion au Mémoire d'Abuja, a commencé à mener correctement les inspections et à télécharger les rapports d'inspection dans la base de données AMIS, ce qui se reflétera désormais dans le rapport annuel pour l'année 2023.

L'un des points forts de la réunion du comité a été l'approbation des recommandations du Groupe de Travail Intersessions de Gestion portant sur la redéfinition de la vision de l'organisation et l'introduction d'une nouvelle formulation de la mission et des valeurs fondamentales. Vous trouverez dans ce rapport, la nouvelle définition de la mission et la vision, et les valeurs fondamentales du MoU d'Abuja, qui rappelleront constamment aux États membres et au secrétariat les objectifs attendus, conformément aux normes internationales acceptables et aux meilleures pratiques, en vue d'éliminer les navires hors normes, d'assurer la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement marin contre la pollution, et d'améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer.

La Conférence Ministérielle du MoU d'Abuja a également eu lieu en novembre 2022, conjointement avec la 12<sup>ème</sup> réunion du Comité de Contrôle des Navires par l'Etat du Port

(CCNEP12). Le but de cette conférence, à laquelle ont participé onze (11) ministres et d'autres représentants, était de rappeler le rôle fondamental joué par l'administration maritime et les OCNEP en matière de contrôle par l'État du port et d'informer aux ministres des progrès réalisés jusqu'à présent par le MoU d'Abuja. Entre autres points à l'ordre du jour, la conférence a été marquée par la nomination d'un nouveau président, en la personne de M. Ebrima Sillah, ministre des Transports et des infrastructures de la République de la Gambie. Ce poste était précédemment occupé par M. Kwaku O. Asiamah, ministre des Transports de la République du Ghana. Sous son mandat, le Secrétariat a fait des progrès considérables dans plusieurs domaines, dont l'organisation régulière des réunions statutaires du MoU, l'amélioration de la communication, y compris l'introduction de rapports trimestriels visant à informer les États membres des activités du Secrétariat et du contrôle par l'Etat du Port. Il est important de noter que la République du Ghana s'est toujours acquittée de ses contributions financières pour contribuer au bon fonctionnement des opérations du MoU d'Abuja. Le secrétariat est confiant que de nouvelles réalisations seront concrétisées avec le concours du nouveau président.

Mesdames et Messieurs, le rapport de cette année contient les conclusions des inspections au titre de l'État du Port des et des activités afférentes menées par quatorze (14) États membres dans le cadre du Mémoire d'Abuja et indique le nombre de navires inspectés par rapport aux 62.087 navires qui ont visité la région. Ce rapport contient également les résultats de la campagne d'inspection ciblée (CIC) menée par dix (10) États membres, qui s'est focalisée sur la Convention Internationale sur les normes de formation des gens de mer, la délivrance des brevets et la veille, de 1978. Notons que le Comité a proposé, lors de la 12<sup>ème</sup> réunion de la CCNEP, d'analyser et d'examiner les résultats de la Campagne d'Inspection Ciblée, afin de déterminer son impact dans la région.

Chers États membres, dans le but de mettre fin au trafic des navires hors normes dans le monde entier, nous nous engageons à nouveau à améliorer le système de procédures de contrôle par l'État du Port dans la région, tout en

coopérant avec d'autres Mémoires régionaux. Pour concrétiser notre mission et notre vision, nous nous efforcerons, en tant que région, à améliorer les niveaux d'inspection et à faire participer davantage les États membres, aux inspections au titre du contrôle de l'État du Port et

à la saisie des résultats de ces inspections dans la base de données du système d'informations du MoU d'Abuja (AMIS).



**Hon. Ebrima Sillah**  
Président Du Mou D'abuja



**Cne. Sunday M. Umoren**  
Secrétaire Général Du Mou D'abuja





## INTRODUCTION

Le Mémoire d'Entente sur le contrôle des Navires par l'État du Port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, généralement appelé MoU d'Abuja, est l'un des neuf (9) MoU régionaux établis conformément à la résolution A.682 (17) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) de 1991. Il est régi par un accord de coopération avec l'OMI. Le MoU d'Abuja a été signé le 22 octobre 1999 à Abuja, au Nigeria, en tant qu'une organisation intergouvernementale comprenant les administrations maritimes des pays bordant la côte sud de l'océan Atlantique de l'Afrique. Le régime couvre 22 pays, depuis la Mauritanie jusqu'à l'Afrique du Sud. Seize (16) de ces pays ont signé le Mémoire aux fins de la mise en place de l'organisation. Les dix-neuf (19) pays suivants : Angola, Bénin, Cameroun, Cap-Vert, Congo-Brazzaville, Côte d'Ivoire, République démocratique du Congo, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée-Bissau, Guinée-Conakry, Liberia, Nigeria, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Sierra Leone, Afrique du Sud et Togo, ont achevé les procédures nécessaires à leur acceptation et sont devenus membres à part entière.

Le contrôle par l'État du Port consiste à inspecter les navires étrangers en visite afin de vérifier qu'ils respectent les instruments internationaux en matière de sécurité, de prévention de la pollution et de conditions de vie et de travail des marins. Il consiste à imposer le respect de ces dispositions aux armateurs et à l'État du pavillon qui n'ont pas assumé leurs responsabilités en matière de la mise en œuvre ou de respect de ces dispositions. L'État du port peut demander que les déficiences trouvées soient corrigées et donc immobiliser le navire à cette fin. Il s'agit donc également un instrument de défense de l'État du

Port contre la visite de navires hors normes.

Le secrétariat du MoU d'Abuja a été mise en place pour développer un système de procédures d'inspection harmonisées pour le contrôle de Navires par l'État du Port dans la région, dans le but d'éliminer les navires hors normes. Conformément à notre orientation stratégique et à la mise en conformité avec le contexte de notre organisation par le biais d'une approche basée sur le risque, le Secrétariat du MoU d'Abuja s'engage à améliorer en permanence son système de Gestion de la qualité conformément aux exigences de l'Organisation Internationale de Management de Qualité (ISO 9001:2015) et à la résolution A.686 (17) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) de 1991, et à veiller au respect des autres exigences statutaires et réglementaires pertinentes.

### NOUVEAU ENONCÉ DE VISION

" Aider la région du MoU d'Abuja à devenir le MoU de premier plan au niveau mondial, en éliminant les transports de navires hors-normes et en soutenant la culture durable de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement parmi les États membres. "

### NOUVEAU ENONCÉ DE MISSION

"Assurer la mise en œuvre efficace du régime de contrôle par l'État du port par l'établissement de normes améliorées et harmonisées qui adoptent les conventions actuelles de l'OMI et de l'OIT, en vue d'éliminer les navires hors normes".

### VALEURS FONDAMENTALES (PRACTISE)

Professionalisme, Respect, Responsabilité, Communication, Travail d'équipe, Technologie, Intégrité, Sécurité, Sûreté et Excellence.

## LA REPUBLIQUE DU SENEGAL - PROFIL DU PAYS

### Introduction

Avec un littoral maritime de 718 km de côtes, une zone économique exclusive, dont l'étendue est supérieure à sa superficie terrestre (212.000 km<sup>2</sup> contre 196.000 km<sup>2</sup> de territoire terrestre), un réseau hydrographique dense constitué de cinq (05) frontières maritimes et quatre (04) cours d'eau intérieurs, le secteur maritime occupe une place primordiale dans l'échiquier national. S'y ajoutent les conditions géographiques et météorologiques particulièrement favorables au Sénégal, la configuration toute particulière des côtes et berges, doublée d'un riche patrimoine culturel et bien d'autres centres d'attraction, atouts importants dans l'économie littorale.

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

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

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

### L'Administration maritime du Sénégal

Née de la fusion de la Marine marchande et de la Direction des Ports et Transports maritimes intérieurs (DPTMI), l'ANAM est une structure autonome instituée par le décret n°2009-583 du 18 juin 2009. Elle est placée sous la double tutelle technique et financière du Ministère des Pêches et de l'Economie maritime (MPEM) et du Ministère des Finances. Elle a en charge la mise en application des dispositions internationales (OMI et OIT) et nationales relatives à la gestion de la sécurité et sûreté des navires, des ports, des

conditions de travail des marins et de prévention de la pollution marine. La création de l'ANAM a permis d'asseoir la capacité d'exécution de l'Etat, d'améliorer le taux de mobilisation des ressources financières et d'asseoir une plus grande autonomie de gestion. L'ANAM est l'Autorité nationale de sûreté portuaire.

### Etat de domestication des instruments pertinents

Plusieurs conventions régissant le domaine maritime ont été adoptées par le Sénégal pour harmoniser les pratiques au bénéfice des gens de mer, des navires, des ports et des économies nationales.

No.	INSTRUMENTS PERTINANTS	RATIFICATION
1.	CONVENTION INTERNATIONALE SUR LES LIGNES DE CHARGE (LL), 1966	OUI
2.	PROTOCOLE DE 1988 RELATIF A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE (LL PROT 88)	OUI
3.	PROPTOCOL SOLAS 1974	OUI
4.	LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER (SOLAS PRO 78)	
5.	SOLAS PROT 88	NON
6.	MARPOL 73/78	OUI
7.	STCW 78	OUI
8.	COLREG 72	OUI
9.	TONNAGE 69	OUI
10.	CONVENTION OIT 1976	NON
11.	CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA RESPONSABILITE CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES (CLC) 1969	OUI
12.	CLC PROT 1992	YES
13.	AFS 2001	NON
14.	MLC 2006	OUI

15.	INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE (BUNKER), 2001	
16.	NAIROBI INTERNATIONAL CONVENTION ON THE REMOVAL OF WRECKS (NAIROBI WRC), 2007	

Aux fins de la mise en œuvre par l'Etat du Port, les fonctions d'exécution sont prises par l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM). L'inspection et le contrôle des navires nationaux et étrangers sont réalisés par le Centre de sécurité des navires.

Pour s'acquitter de ses obligations nationales et internationales, un personnel qualifié a été mis en place.

**Les activités du contrôle des navires**

Un total de quatre cent un (401) navires, dans le cadre du contrôle des navires par l'Etat du Port et cent quinze (115) pour la campagne d'inspection ciblée a été visité pour l'année 2022. Trois (03) navires ont fait l'objet de détentions pour déficiences majeures.

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



**L'équipe d'inspecteurs sénégalais et leur instructeur inspectent un camion-citerne**

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

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

**Défis**

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

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



**Un OCNEP sénégalais inspecte la trousse de secours dans la salle de contrôle des machine**



## LE RAPPORT D'INSPECTION 2022 AU TITRE DE L'ETAT DU PORT

Voici présenté, le résumé du rapport d'inspection de 2022 au titre de l'État du Port - deux ans après l'apparition de la pandémie du virus Corona qui a ravagé le monde et les effets de la guerre qui oppose la Fédération de Russie et la République d'Ukraine.

### Les inspections

En 2022, quatorze (14) États membres sur les vingt-deux (22) que compte la région du Mémorandum d'Abuja ont soumis les rapports d'inspection au titre de l'Etat du Port, et un nombre total de 6.2087 escales de navires a été enregistré pour la région.

Ces États membres sont :

Etats membres	Nombre d'inspections
Benin	22
République du Congo	218
République démocratique du Congo	14
Cote d'Ivoire	338
Gabon	290
Gambie	9
Ghana	131
Guinée	72
Liberia	54
Nigeria	648
Sénégal	394
Sierra Leone	31
Afrique du Sud	148
Togo	52

Les États membres suivants n'ont pas effectué des inspections, ni téléchargé les rapports d'inspection dans la base de données du système d'information du MoU d'Abuja ; il s'agit de : Angola, Cameroun, Cap-Vert, Guinée équatoriale, Guinée-Bissau, Mauritanie, Namibie et Sao Tomé-et-Principe. Toutefois, le Cameroun a commencé à mener des visites d'inspections pour l'année 2023 et à les télécharger progressivement dans la base de données AMIS, dont les résultats devraient apparaître dans le rapport annuel 2023.

En résumé, 2.421 visites d'inspections ont été menées et 19 de ces navires ont été immobilisés pour des déficiences, ce qui a entraîné une baisse de 17,39 % du nombre d'immobilisations enregistrées en 2021, qui était de 23. Le pourcentage d'immobilisations par inspection de 0,78 % en 2022 est inférieur de 0,1 % comparé au 0,88 % enregistré en 2021. Le ratio d'une déficiences pour chaque 1,8 inspection en 2022 est en baisse par rapport aux 2,1 inspections par déficiences en 2021. La région a enregistré une baisse de 7,1% des inspections, passant de 2.605 en 2021 à 2.421 en 2022. Par conséquent, le pourcentage régional d'inspections par escale de navire est de 4,01 % en 2021 et de 3,90 % en 2022 respectivement.

### Les inspections par type de navire

Vingt-et-un (21) types de navires ont été inspectés au cours de l'année considérée. Les huit types de navires les plus inspectés sont les suivants :

- Vraquiers 1 110 (45,8 %),
- Navires porte-conteneurs 359 (14,8 %),
- Cargos généraux/navires polyvalents 238 (9,8 %),
- Pétroliers 167 (6,9%),
- Cargos frigorifiques 128 (5,3%),
- PÉTROLIERS 96 (4,0%)
- Cargos rouliers 65 (2,7%) et ;
- Transporteurs mixtes 60 (2,5%),

L'objectif de performance de 15 % des inspections prévues pour la région est de 9.741,45 sur un total de 64.943 escales de navires. En 2022, aucun État membre n'a atteint l'objectif de performance par escale. Seuls deux (2) États membres ont enregistré des augmentations numériques réelles des inspections par l'Etat du Port par rapport à l'année précédente, à savoir la Côte d'Ivoire (149 à 338), et le Gabon (221 à 290).

Dans l'ensemble, le pourcentage d'inspection des États membres pour l'année 2022 est de 3,90 %, comparé à celui de l'année 2021 qui était de 4,01 %, les deux pourcentages étant bien inférieurs à l'objectif convenu de 15 % pour la région. Il est à noter que malgré l'augmentation du nombre d'États membres (14) qui ont soumis des résultats des inspections au titre de l'Etat du Port

au cours de l'année sous-revue, le nombre d'inspections enregistrées a diminué, passant de 2.605 en 2021 à 2.421 en 2022.



**Un OCNEP sénégalais inspecte l'alarme du détecteur de fumée dans la salle de contrôle des machines**



**Un OCNEP sénégalais inspecte le registre du navire**

### Défectuosités et immobilisations

Un nombre total de 1.305 défectuosités a été enregistré en 2022, ce qui est plus élevé que les 1.274 enregistrés en 2021. De même, le nombre total d'inspections avec défectuosités pour l'année 2022 est de 279, ce qui est plus élevé que les 272 chiffres de 2021. Le pourcentage d'inspections présentant des défectuosités est de 11,52 en 2022, soit une hausse de 10,34 % par rapport aux chiffres (10,44) de 2021. L'analyse de ce résultat montre une tendance à la baisse du nombre d'inspections et des immobilisations enregistrées, malgré l'augmentation du nombre d'Etats ayant soumis des rapports pour 2022.

En ce qui concerne les catégories de défectuosités, les plus nombreux ont été enregistrés dans les domaines suivants :

- Certificats et documents du navire 119 (9,12%) ;
- Conditions de vie et de travail 149 (11,42%) ;
- Sécurité incendie 127 (9,73%) ;
- Conditions structurelles 145 (11,11%) ;
- Propulsion et machines auxiliaires 126 (9,66%) ;
- Sécurité de la navigation 138 (10%) ;
- Appareils de sauvetage 84 (6,44%) ;
- Systèmes d'urgence 78 (5,98%)

Il convient de noter qu'une défectuosité sur onze constatées concerne les certificats et documents de bord, soit 9,12 % de l'ensemble des anomalies constatées. Dans le cadre de la convention SOLAS, l'élément le plus défectueux est l'état des structures (11,11 %), suivi de la sécurité de la navigation (10,57 %), de la sécurité incendie (9,73 %), de la propulsion et des machines auxiliaires (9,66 %) et des engins de sauvetage (6,44 %). Au total, 93 (7,1 %) anomalies ont été enregistrées dans le cadre de la convention MARPOL, les trois principales étant l'annexe I (49) (3,75 %), l'annexe IV (16) (1,23 %) et l'annexe V (14) (01,07 %).

Au total, 279 inspections avec défectuosités ont été menées et ont donné lieu à 1.305 défectuosités. Les défectuosités les plus notables concernaient les points suivants

- Certificats et documents de bord 9,12% ;
- Convention SOLAS 59,77% ;
- Convention MARPOL 7,13% ;
- Convention STCW 1,53% ;
- Convention sur les lignes de charge 4,37% ;
- ILO (MLC, 2006) 14,56%.

En ce qui concerne les instruments pertinents pour le régime du contrôle par l'Etat du Port du MoU d'Abuja, les défectuosités liées à la convention SOLAS occupent le premier rang de toutes les défectuosités enregistrées. Le nombre total des immobilisations a diminué, passant de 23 en 2021 à dix-neuf (19).

Les immobilisations enregistrées sont les suivantes 42,1 % pour les cargaisons générales / polyvalentes ; 21,05 % pour les vraquiers ; 5,26 % pour les pétroliers ; 15,79 % pour les porte-conteneurs ; 10,52 % pour les cargaisons réfrigérées, et 5,26 % pour les transporteurs mixtes et les pétroliers.



Défaut d'isolement électrique 220 volts

### Les Rapports d'inspection et la base de données AMIS

Treize États - le Bénin, le Congo, la Côte d'Ivoire, la République démocratique du Congo, la Gambie, le Gabon, le Ghana, la Guinée, le Liberia, le Nigeria, le Sénégal, la Sierra Leone et l'Afrique du Sud - ont téléchargé les rapports d'inspection par l'Etat du Port directement dans la base de données AMIS. Le Secrétariat a aidé le Togo à saisir ses rapports dans la base de données AMIS. L'un des défis que nous rencontrons au titre des



L'essuie-glace à la passerelle ne fonctionne pas

inspections par l'Etat du Port dans la région du MoU d'Abuja est le téléchargement des résultats des inspections immédiatement après que les officiers chargés du contrôle par l'Etat du Port ont inspecté les navires. Il a été convenu par le Comité que les États membres fournissent plus des efforts pour télécharger les rapports d'inspection directement dans l'AMIS immédiatement après l'inspection.



## LA CAMPAGNE D'INSPECTION CIBLEE RELATIVE A LA CONVENTION INTERNATIONALE SUR LES NORMES DE FORMATION DES GENS DE MER

**D**u 1er septembre 2022 au 30 novembre 2022, Les administrations maritimes du Mémorandum d'Entente sur le contrôle des navires par l'État du Port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (MoU d'Abuja) ont mené la Campagne d'Inspection Ciblée (CIC) relative à la Convention Internationale des normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille de 1978 (STCW), telle qu'amendée. Cette campagne a été effectuée dans le cadre des inspections de contrôle par l'État du port menées par les officiers chargés du contrôle des navires par l'État du port selon le même principe d'inspection afin de s'assurer que les navires hors normes ne puissent pas opérer dans la région.

La Convention Internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW), qui est l'un des instruments pertinents du MoU d'Abuja, a été adoptée en 1978 et est entrée en vigueur en 1984. Depuis son adoption, la convention a été modifiée à plusieurs reprises, les amendements de Manille en 2010 étant les plus récents. Afin de vérifier et d'améliorer efficacement la capacité de performance de l'équipage du navire et de garantir que l'équipage est qualifié pour le type et la classe du navire ainsi que le voyage prévu, le MoU d'Abuja s'est joint au MoU de Tokyo et au MoU de Paris pour effectuer cette CIC sur la STCW.

### Le but

Le but de cette Campagne d'Inspection Ciblée visait à mieux appréhender la formation, les compétences et la certification des membres d'équipage dans les différentes parties à la Convention et à bord des navires des différents Etats du pavillon, ainsi que de vérifier les dispositions prises par la compagnie maritime pour l'exécution des nouvelles fonctions des membres d'équipage et la mise en œuvre des exigences pertinentes en matière de veille et de repos, à bord des navires.

### Les objectives

Ce CIC visait à atteindre les objectifs suivants :

- Confirmer que le nombre de gens de mer présents à bord du navire et leurs brevets sont conformes aux dispositions applicables de la convention STCW et aux prescriptions de l'administration en matière et de sécurité des équipages ;
- Confirmer que tous les gens de mer qui sont à bord et qui sont tenus d'être titulaires d'un brevet conformément à la convention STCW possèdent un brevet approprié ou une dérogation valide, ou fournir la preuve documentaire qu'une demande de visa a été soumise à l'administration ;
- Confirmer que les gens de mer à bord sont en possession d'un certificat médical en cours de validité, conformément à la convention STCW ;
- Confirmer que les horaires de quart et les heures de repos sont conformes aux dispositions de la STCW ;
- Sensibiliser les armateurs, les opérateurs et les équipages aux exigences spécifiques auxquelles le CIC permettra de remédier.

La procédure a permis d'examiner des domaines spécifiques relatifs à la campagne, conjointement avec l'inspection habituelle au titre du contrôle par l'État du port. Les officiers chargés du contrôle par l'État du Port (OCEP) se sont basés d'un questionnaire prédéfini pour évaluer la conformité des informations et des documents fournis à bord avec les instruments en vigueur. Au cours de la campagne, 407 inspections CIC ont été effectuées par 10 États membres : Bénin (1), Congo (39), Côte d'Ivoire (8), Gambie (2), Ghana (11), Guinée (14), Liberia (6), Nigeria (202), Sénégal (114) et Sierra Leone (10), avec un bilan de 10 déficiences et 3 immobilisations.



Les conclusions du questionnaire utilisé au cours de la campagne sont les suivants :

- ❖ Est-ce que le nombre de marins à bord du navire est conforme à l'effectif minimum de sécurité spécifié pour le navire ? - Les 407 navires inspectés ont répondu par "oui".
- ❖ Est-ce que le capitaine et les officiers détiennent des brevets d'aptitude valides, comme l'exige le document relatif à l'effectif minimal aux regards de la sécurité ? - Les 407 navires inspectés ont reçu une réponse "oui".
- ❖ Est-ce que le capitaine, les officiers et les opérateurs de radio détiennent des documents valides attestant de la légitimité des certificats ou des preuves documentaires ? - 406 navires inspectés ont reçu la mention "oui" et 1 la mention "non".
- ❖ Est-ce que les gens de mer détiennent des certificats d'aptitude (CoP) ou des preuves documentaires ? - Les 407 navires inspectés ont reçu une réponse positive.
- ❖ Est-ce que les gens de mer à bord détiennent-ils des certificats médicaux en cours de validité ? - Les 407 navires inspectés ont répondu par "oui".
- ❖ Est-ce que les registres des heures de repos indiquent que les normes sont respectées ? - Les 407 navires inspectés ont répondu par "oui".
- ❖ Est-ce que les programmes de veille sont conformes aux dispositions de STCW ? - Les 407 navires inspectés ont répondu par "oui".
- ❖ Est-ce que les gens de mer qui viennent de rejoindre le navire sont habitués à leurs fonctions respectives, qu'il s'agisse de leurs activités de routine ou de leurs fonctions d'urgence ? - 403 navires inspectés ont

répondu par "oui", 2 par "non" et 2 par "sans objet".

- ❖ Est-ce que les gens de mer à bord du navire peuvent communiquer effectivement entre eux avec la langue de travail du navire ? - Les 407 navires inspectés ont répondu par "oui".
- ❖ Est-ce que les plans de voyage couvrent l'ensemble de l'itinéraire de quai à quai ? - Les 407 navires inspectés ont répondu par "oui".

Les dix déficiences constatées concernaient les points suivants : les Certificats du capitaine et des officiers ; le Certificat de qualification pour le personnel de surveillance ; le Certificat de soins médicaux ; l'Approbation par l'État du pavillon ; la demande d'approbation par l'État du pavillon ; le Certificat médical ; l'Emploi du temps du personnel de surveillance ; le Registre de repos ; la Familiarisation de l'équipage avec les systèmes d'urgence ; et le Plan de voyage ou de traversée.

Au vu des déficiences susmentionnées, trois navires présentant les caractéristiques suivantes ont été immobilisés :

- ❖ Deux (2) étaient des porte-conteneurs et un (1) des cargaisons générales.
- ❖ Deux (2) navires âgés de 11 à 15 ans et un (1) de plus de 35 ans ;
- ❖ Les pavillons des navires étaient l'Allemagne, le Libéria et les Palaos ;

Les déficiences qui ont pu être retenues sont les suivantes : (a) pour un (1) navire, il n'y avait pas de visas valides attestant de la reconnaissance des brevets ou de preuves documentaires. (b) sur deux (2) navires, les gens de mer n'étaient pas familiarisés avec les tâches spécifiques liées à leurs activités de routine ou d'urgence.

**POUR LES STATISTIQUES ET LES TABLEAUX,  
REFEREZ-VOUS AUX PAGES 13 A 46  
DE LA VERSION ANGLAISE**