



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



ABUJA MoU

ANNUAL REPORT
2023



Member States of Abuja MoU



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

TABLE OF CONTENTS

PREAMBLE	5
INTRODUCTION	8
OVERVIEW	8
VISION STATEMENT	8
MISSION STATEMENT	8
CORE VALUES (PRACTTISSE)	8
ORGANISATIONAL STRUCTURE OF THE ABUJA MOU	9
THE REPUBLIC OF CONGO COUNTRY PROFILE	10
Introduction	10
Congolese Maritime Administration	10
PORT STATE CONTROL ACTIVITIES	10
Port State Control Inspection Report 2023	10
Concentrated Inspection Campaign (CIC) 2023	10
Status of Ratification and Domestication of Relevant Instruments	10
PORT STATE CONTROL INSPECTION REPORT 2023	13
Inspections	13
Inspections Per Ship Types	13
Deficiencies and Detentions	14
Inspection Reports and AMIS Database	15
STATISTICS FOR 2023 PORT STATE CONTROL INSPECTIONS	16
Table 1: Inspection Data by Authority	16
Chart 1: Percentage of Inspections by Member States with Commitment in 2023	16
Chart 2: Ratio of Total Inspections	17
Chart 3: Ratio of Inspections with Deficiencies	17
Chart 4: Total Inspections, Deficiencies and Detentions	18
Chart 5: Total Inspections and number of Inspections with deficiencies	18
Chart 6: Number of Inspections with Detention Percentage	19
Chart 7: Percentage of Detentions (Detentions as percentage of Total Inspections)	19
Table 2: Inspection Data by Flag	20
Chart 8: Flag State Performance Showing Inspections, Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies	22
Chart 9: Inspections with Deficiencies by Flag	23
Table 3: Inspection Data by Ship Type	24
Chart 10: Ratio of Inspections with Deficiencies by Ship Type	25
Chart 11: Number of individual Ships with Deficiencies Detected by Vessel Type	26
Chart 12: Number of Deficiencies per Inspection	26
Chart 13: Performance by Ship Type Showing Inspections, Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies	27

TABLE OF CONTENTS CONT.

Chart 14: Performance by Ship Type Showing Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies	28
Table 4: Inspection Data per Category of Deficiency	29
Table 5: Inspection Data By Classification Society	30
Chart 15: Inspections with Deficiencies and Total Inspections by Classification Society.....	31
Chart 16: Ratio of Inspections with Deficiencies by Classification Society	31
Chart 17: Detentions and Inspections with Deficiencies by Classification Society	32
Table 6: Detentions of Ships with RO related Detainable Deficiencies per Recognized Organization	33
Chart 18: Inspection Efforts of Member States as Percentage of MoU Total	35
Table 7: Breakdown of Inspections 2020 - 2023	35
Table 8: Assessment of Target Inspection Rate Achieved In 2022 and 2023	36
Chart 19: Inspections Compared to Commitments in 2023	37
CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN (CIC)	42
CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN (CIC) ON FIRE SAFETY	42
Concentrated Inspection Campaign (CIC) Statistical Information	44
ABUJA MOU RELEVANT INSTRUMENTS.....	52
BENCHMARKING OF RELEVANT INSTRUMENTS WITH OTHER MOUS	52

PREAMBLE

Dear Member States and Observers, we are honoured to respectfully present the 2023 Annual Report of the Memorandum of Understanding on Port State Control for the West and Central African Region (Abuja MoU).

The year, 2023, marked some substantial milestones in the Region which are testaments of our commitment to continuous improvements, growth and capacity development, in the efforts to rid the Region of substandard shipping. Several meetings were held during the year in focus, and we had the honour to participate in other meetings and activities outside the Region with a view to continuous learning and improvement.

The Region kicked off its meetings in May 2023 with the 13th Intersessional Management Working Group (ISMWG) which was convened in Luanda, Republic of Angola, culminating in strategic recommendations presented to the Committee for advancing Port State Control activities in the Region. One of the offshoots of the meeting, combined with the efforts from the Secretariat, the Region welcomed the Democratic Republic of Congo as the 19th full Member State to join the MoU in June 2023. This further reinforces the regional cooperation to enhance maritime safety and security. Members of the ISMWG are formidable experts from five (5) Member States, selected to guide the Secretariat in between Committee Meetings. The current members are from Angola, Benin, The Gambia, Gabon and Nigeria. Recommendations from ISMWG13 were presented at the 13th Port State Control Committee Meeting for endorsement.

The Secretariat in its commitment to improve and standardise its services to Member States and stakeholders made noteworthy progress towards the implementation of ISO 9001:2015 Quality Management System.

In preparation for the Concentrated Inspection Campaign (CIC) on 'fire safety', which the Region conducted in sync with the Paris and Tokyo Memoranda, the Secretariat facilitated comprehensive training for both anglophone and francophone Port State Control Officers on 31

August 2023, and 5 September 2023, respectively. These sessions were designed as a refresher for Port State Control Officers (PSCOs) to ensure their readiness to effectively enforce fire safety regulations during the CIC inspections on vessels, and to enable them to assess vessel compliance with international regulations related to fire safety measures and equipment. The summary of the training and result of the inspection is provided in the later part of this report. We encourage Member States to ascribe as much seriousness as they do in the conduct of regular inspections to concentrate/targeted inspections, as this carries just as much importance and ultimately contributes to the protection of lives, vessels, and the marine environment.

The Abuja MoU 13th Port State Control Committee (PSCC) meeting took place in Abidjan, Cote d'Ivoire from 12 to 13 September 2023. Several key decisions emerged from that meeting which were endorsed and reinforced by the Bureau of Ministers. Robust discussions relating to the ratification and domestication of the relevant instruments of the Abuja MoU, enhancing regional cooperation, building the capacity of Port State Control Officers and information sharing took centre stage. Member States explored avenues for strengthening collaboration, and proffered solutions to address common challenges in the effort to enhance the capacity of maritime administrations across the Region.

Technological advancements were also a focal point, with presentations and discussions delving into the integration of digital and data analytics tools in port State control operations, aiming to streamline processes and improve efficiency. Furthermore, attention was directed towards training and capacity-building initiatives for PSCOs, with updates provided by the Secretariat on programs that aimed at enhancing skills and competencies, particularly the Mentor/Mentee Scheme.

The meeting facilitated in-depth examinations of case studies and real-life examples of port State

control inspections relating to fines and penalties imposed by Member States which should be in line with their respective national laws and regulations, offering valuable insights into challenges faced, lessons learned, and effective approaches to resolving issues-related fines and other challenges encountered during inspections. Additionally, Member performance reviews were conducted, analysing Member State port State control performance and compliance rates, with discussions on areas for improvement and priority actions. In addition, stakeholders and observers' engagement sessions provided a platform for dialogue with representatives from other organisations, promoting insight into PSC activities in other regions, information sharing and collaboration within the framework of port State control. Some observers and stakeholders who participated in the meeting were, the Black Sea MoU, the Indian Ocean MoU, the Paris MoU, the Caribbean MoU, the International Maritime Organisation, the Maritime Organisation for West and Central Africa (MOWCA), and the Women in Maritime Organisation for the West and Central Africa (WIMOWCA). We remain grateful for the continuous support from our Stakeholders and Observers.

A significant result of the 13th PSC Committee meeting was the official launching of the Mentor/Mentee scheme in October 2023 between the Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA) and the Sierra Leone Maritime Administration (SLMA). Port State Control Officers from SLMA, under the delegation of their Director General, visited the Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA) in Lagos, Nigeria. The mentorship spanned two (2) weeks, equipping PSCOs from SLMA with technical support through on-the-job training, exchange of ideas, shared experiences and knowledge transfer, which aimed at bolstering their respective capacities and enhancing their effectiveness in the conduct of Port State Control (PSC) inspections. This initiative is anticipated to yield mutual benefits for both the mentee and mentor countries in strengthening organizational ties and providing networking opportunities for inspectors, and a platform for continuous learning and

development. By fostering this continuous collaboration among Member States, it is intended that younger and newly recruited PSCOs will have the privilege of learning from more experienced PSCOs in navigating PSC activities which will ultimately ensure the eradication of substandard ships, promotion of the safety and welfare of seafarers, and safeguard our marine environment and maritime assets.

Also, following the approval and endorsement of the 13th PSC Committee, the Secretariat facilitated the signing of a Memorandum of Understanding with the Regional Maritime University (RMU), Ghana. This collaboration and partnership will facilitate the training of Port State Control Officers in the Abuja MoU Region on IMO Model Course 3.09 and related IMO/ILO conventions, guidelines, circulars, publications and other related courses. The aim is to promote the Maritime Institutions in the Abuja MoU Region by encouraging Port State Control Officers of Member States to access the training courses provided by these institutions. Discussions are underway with RMU to ensure that this collaboration comes to fruition and the Secretariat is open to facilitating more collaboration with other Maritime Training Institutions (MTIs) within the region.

Another milestone achieved in 2023 was the welcoming of the Republic of Equatorial Guinea as the 20th full Member State of the Abuja MoU in November 2023. The Secretariat was honoured to receive, on behalf of the Region, the Letter of Acceptance of the MoU from the Republic of Equatorial Guinea and is committed to ensuring that the Republic of Namibia and Mauritania attain full membership with the MoU in the near future.

In rounding up the year 2023, the Abuja MoU executed a Memorandum with the European Maritime Safety Agency (EMSA) in December 2023 for the provision of EMSA's Rule Check and web-based e-learning platforms for PSCOs within the Region, fostering greater cooperation and information exchange amongst PSCOs.

Rule Check is a decision support tool for PSCOs, developed and hosted by EMSA which contains all

applicable maritime legislation such as the Conventions, Codes, Resolutions and Circulars of the International Maritime Organization (IMO), the Conventions and Guidelines of the International Labour Organization (ILO), relevant EU Regulations and Directives as well as the respective Manuals and Instructions of numerous Memoranda of Understanding on Port State Control, which will be helpful to PSCOs in the Region.

Training and capacity building is of foremost importance to the Region and the Secretariat will not relent in exploring more training in boosting the capacity of PSCOs. We thank Member States for the increased interest, support and willingness to improve measures regarding PSC, especially in relation to bridging critical knowledge gaps.

This year's Annual Report outlines the Port State Control Inspections conducted and recorded by fourteen (14) Member State in the Abuja MoU Region. Though we are yet to achieve full inspection by all Member States, we however, applaud the Maritime Administrations that have

remained consistent in the conduct of PSCI and the timely upload of reports into the Abuja MoU Information System (AMIS). We particularly applaud the Republic of Cameroon for the commencement of the proper conduct of inspection and encourage them to upload their inspection reports as soon as obtained promptly. As we strive to rid the Region of substandard ships, ensuring that the living and working conditions of seafarers are according to international regulations and that our marine environment is protected, there is a need for Member States to become more conscious of the ships flying their flags as they will be subjected to Port State Inspections in other countries. Member States must seek to ensure that these ships are not found wanting in other Regions, as this negatively impacts the Abuja MoU Region. Ladies and Gentlemen, the year 2023 was a great year and we sincerely look forward to your cooperation and support in maintaining a positive trajectory and exceeding expectations in subsequent years.



Hon. Ebrima Sillah
Chairman, Abuja MoU




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



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 following Twenty (20) countries: Angola, Benin, Cameroon, Cape Verde, Congo-Brazzaville, Cote D'Ivoire, Democratic Republic of Congo, Equatorial Guinea, 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 defense 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.

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.

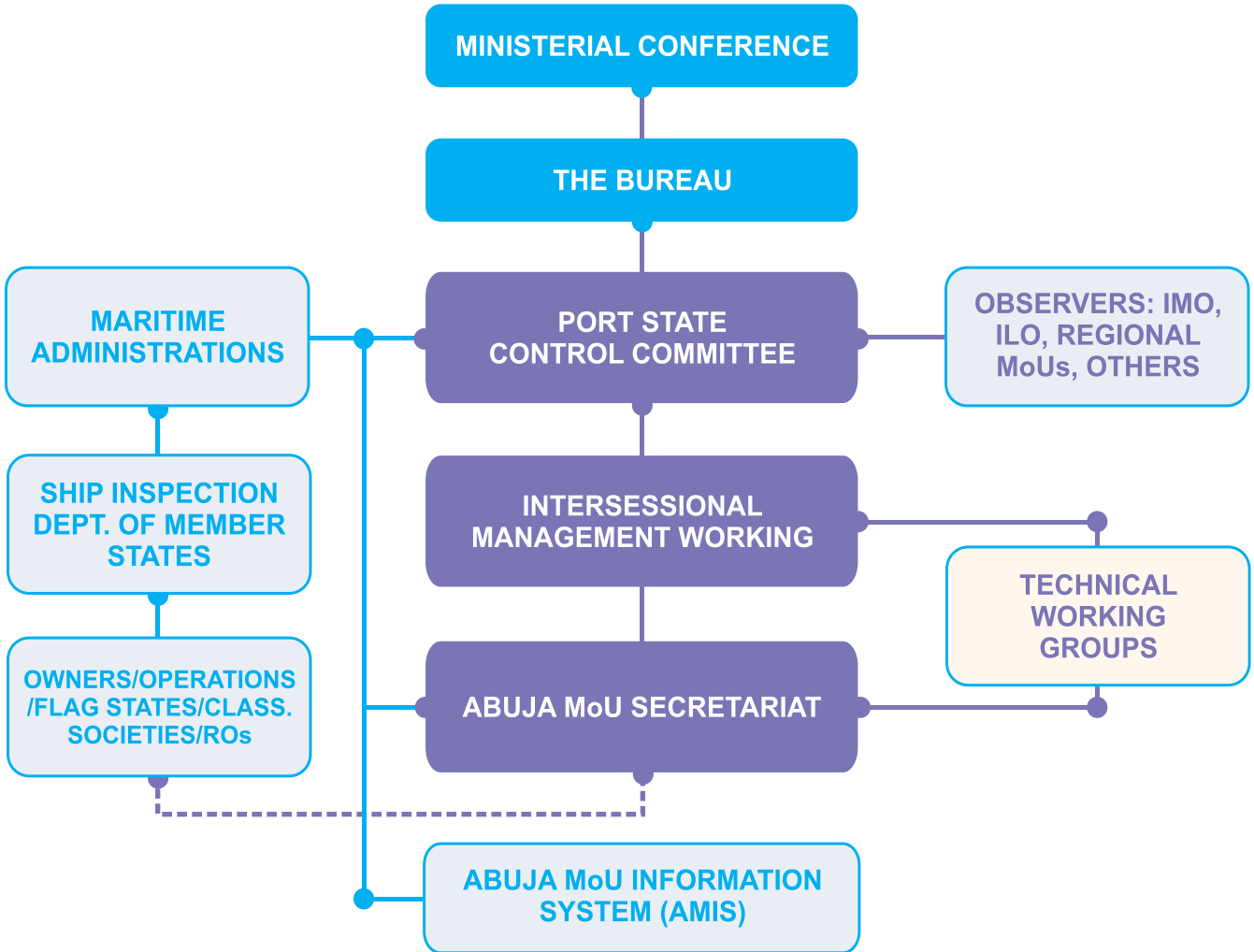
MISSION STATEMENT

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 CONGO COUNTRY PROFILE

Introduction

The Republic of Congo, boasting a 170 km long coastline, is home to its singular port, the Port Autonome de Pointe-Noire (PAPN), located in the city of Pointe-Noire. This port is distinguished by several offshore terminals such as DJENO, YOMBO, and NKOSSA gas terminals, making it a significant hub in the Gulf of Guinea. Recognized as a landlord port in the year 2000, its strategic positioning along accessible sea routes renders it Central Africa's premier maritime gateway, facilitating robust trade links with continents like Europe, Asia, and America. The Port Autonome de Pointe-Noire, with a maximum depth of 16m, stands as a pivotal deep-sea port, with approximately 75% of its unloaded goods being transhipped to neighbouring ports, thereby playing a critical role in regional shipping strategies.

Congolese Maritime Administration

The Directorate of Merchant Navy (DIGEMAR), established under decree 99-94 on June 2, 1999, functions under the auspices of the Ministry of Transport, Civil Aviation, and the Merchant Navy. As a key public administrative entity, DIGEMAR is instrumental in assisting the Minister with responsibilities relating to maritime transport, focusing on the management and advancement of the national maritime domain. Its adherence to the conventions ratified by Congo under the IMO and ILO highlights its essential role within the maritime sector.

This Directorate comprises five (5) central departments and one (1) maritime division, namely: The Department of Administration, Finance and Seafarers (DAFGM); The

Department of Regulations and Maritime Cooperation (DRCM); The Department of Maritime Navigation, DNM (decree 210 of 22 February 2000); The Department of Shipping (DTM); The Maritime Safety and Marine Environmental Protection Centre (CSMPMM); The Madingo-Kayes Maritime Delegation.

PORT STATE CONTROL ACTIVITIES

Port State Control Inspection Report 2023

The Republic of Congo conducted a total of 348 port State control inspections in 2023, identifying 106 deficiencies leading to two (2) detention. Despite facing some technical challenges in recording deficiencies, Port State Control Officers (PSCOs) strive to upload inspection data into the Abuja MoU Information System, timeously.

Concentrated Inspection Campaign (CIC) 2023

Between September 1 and November 30, 2023, a Concentrated Inspection Campaign (CIC) was carried out by the Directorate, during which 8 vessels were inspected and recorded on the AMIS database.

Status of Ratification and Domestication of Relevant Instruments

The table below provides an overview of the status of ratification and domestication of Abuja MoU Relevant Instruments, ranging from LOAD LINES 66 to the NAIROBI WRC 2007.

NO	IMO INSTRUMENTS	RATIFIED		ADAPTATION	
		YES	NO	YES	NO
1	LOAD LINES 66	X			X
2	LOAD LINES PROTOCOL 1988	X			X
3	SOLAS 1974	X			X
4	SOLAS PROTOCOL 1978	X		X	
5	SOLAS PROTOCOL 1988	X			X
6	MARPOL 73/78	X			X
7	STCW 78	X			X
8	COLREG 72	X			X
9	TONNAGE 69	X			X
10	CLC 1969		X		X
11	CLC PROTOCOL 1992	X			X
12	AFS 2001	X			X
13	MLC 2006	X			X
14	BWM 2004	X			X
15	BUNKER 2001	X			X
16	NAIROBI WRC 2007	X			X

PICTURES DEFICIENCIES IDENTIFIED BY CONGO PSCOs DURING PSC INSPECTIONS



Inspection of damaged, corroded, and ruptured Bulbous Bow



A dirty Shower-Room with damaged Shower Pipes observed during an inspection



The Gauges that are difficult to read noted during inspection

PORT STATE CONTROL INSPECTION REPORT 2023

This presents the summary of the Port State Control Inspection Report for the year 2023.

Inspections

Fourteen (14) Member States out of twenty-two (22) in the Abuja MoU region submitted 3,117 PSC inspection reports into the Abuja MoU Information System (AMIS), and a total number of 77,036 ship calls were recorded for the region.

These Member States are:

Member States	Number of Inspections
Benin	42
Republic of Congo	348
Cameroon	122
Cote d'Ivoire	347
Gabon	287
The Gambia	19
Ghana	168
Guinea	112
Liberia	63
Nigeria	666
Senegal	486
Sierra Leone	45
South Africa	126
Togo	286

The following Member States have not conducted nor submitted inspection reports to the Abuja MoU Information System database in 2023: Angola, Cape Verde, Democratic Republic of Congo, Equatorial Guinea, Guinea-Bissau, Mauritania, Namibia, and Sao Tome & Principe.

In the year under consideration, 23 vessels were detained, resulting in a 21.05% increase over the number of detentions recorded in 2022, which was 19. The region recorded a 28.75% increase in inspections from 2,421 in 2022 to 3,117 in 2023. The regional inspections percentage per ship calls are 3.90% and 3.98% in 2022 and 2023 respectively.

Inspections Per Ship Types

Twenty-four (24) ship types were inspected in the year under review. The top eight most inspected ship types include:

- ❑ Bulk Carriers 1278 (41.00%),
- ❑ Container Ships 597 (19.15%),
- ❑ General Cargo/Multipurpose Vessels 305 (9.79%),
- ❑ OILCHEM 218 (6.99%)
- ❑ Oil Tankers 215 (6.90%),
- ❑ Refrigerated Cargo Vessels 158 (5.07%),
- ❑ Ro-Ro Cargo 65 (2.09.%) and;
- ❑ Offshore supply 63 (2.02%)

Member States are committed to inspecting at least 15% of the total number of ships that call in their ports. Only the Republic of Gabon met the inspection commitment/performance target for 2023, having inspected 15.88% of the 1,807 ships that entered Gabon in the year under consideration. South Africa



One of the sessions of the mentor-mentee program between Nigeria (Mentor) and Sierra Leone (Mentee)

recorded a decrease in inspections from 148 in 2022 to 126 in 2023, despite an increase in ship calls over the same period, which is 14,734 in 2022 and 20,434 in 2023.

Overall, the performance percentage inspection by the Member States for the year 2023 is 3.98%, compared with the year 2022, which was 3.90%. Both percentages are far below the agreed 15% target for the region. The number of States conducting inspections remained at fourteen (14) for 2022 and 2023. However, Cameroon submitted inspection reports for the first time, whereas the Democratic Republic of Congo did not upload any inspections for 2023.

Deficiencies and Detentions

A total number of 1,384 deficiencies were recorded in 2023 which is higher than the 1,305 recorded in 2022. Correspondingly, the total number of inspections-with-deficiencies for 2023 is 296, which is higher than the 279 figures for 2022.

The percentage of inspections-with-deficiencies of 9.50 in 2023 is a 17.53% decrease to the 2022 figures of 11.52. The Republic of Ghana tops the list of States with 58.33% of inspections-with-deficiencies, followed by South Africa (30%), Nigeria (14.56%), and Sierra Leone (11.63%).

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

- Living and Working conditions 194 (14.02%);
- Propulsion and Auxiliary Machinery 183 (13.22%);
- Fire safety 147 (10.62%);
- Ship's certificates and documents 143 (10.33%);
- Structural conditions 131 (9.47%);
- Emergency Systems 82 (5.92%)
- Safety of Navigation 82 (5.92%);
- Life-saving appliances 56 (4.05%);

Under SOLAS the topmost defective item recorded is Propulsion and Auxiliary Machinery (13.22%), followed by Fire Safety (10.62%), Structural conditions (9.47%), Emergency Systems (5.92%), and

Safety of Navigation (5.92%). A total of 101 (7.30%) deficiencies were recorded under MARPOL with the top four being – 44 (3.18%), under Annex I, 29 (2.10%) under Annex IV, 17 (1.23%) under Annex VI, and 11 (0.79%) Annex V.

A total of 296 inspections-with-deficiencies conducted, generated 1,384 deficiencies. The most notable deficiencies were related to:

- SOLAS Convention 57.59%;
- ILO (MLC, 2006) 16.91%.
- Ship's certificates and documents 10.33%;
- MARPOL Convention 7.30%;
- Load Line Convention 2.82%;
- STCW Convention 1.66%.

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 increased to twenty-three (23) from the 2022 figures of 19.

The detentions recorded were: 47.83% for Bulk Carrier; 17.39% for General Cargo/ Multipurpose; 8.70% for Oil Tanker; and 4.35% each for Container ship, Tugboat, Refrigerated Cargo, Passenger, OILCHEM, and Heavy Load vessels.

The analysis of this result shows an upward trend in the number of inspections, deficiencies, and detentions recorded in 2023 when compared to 2022, despite the same number of States submitted reports.



A damaged high-pressure Pipe Jacket



A Gauge with the Pointer Missing

Inspection Reports and AMIS Database

One of the challenges of PSC inspections in the Abuja MoU region is the uploading of PSC inspections immediately after PSC officers have visited vessels. The Committee has urged Member States to upload inspection reports directly into AMIS immediately after the inspection.

STATISTICS FOR 2023 PORT STATE CONTROL INSPECTIONS

Table 1: Inspection Data by Authority							
Tableau 1: Données d'Inspection par Autorités							
Authority	No. of Inspections	No. of Inspections with Deficiencies	No. of deficiencies	No. of detainable Deficiencies	Percentage of Inspections with Deficiencies	No. of detentions	Detention percentage
Benin	42						
Cameroun	122						
Republic of Congo	348	10	106	1	2.87	2	0.57
Cote d'Ivoire	347	9	33		2.60		
Gabon	287	1	3		0.35		
Gambia	19	1	3		5.26		
Ghana	168	98	579	27	58.33	10	5.95
Guinea	112	2	11		1.79		
Liberia	63	5	23		7.94		
Nigeria	666	97	331	19	14.56	5	0.75
Senegal	486	26	55	3	5.35	1	0.21
Sierra Leone	45	5	20		11.11		
South Africa	126	42	220	16	33.33	5	3.97
Togo	286						
TOTAL	3117	296	1384	66	9.50	23	0.74

Chart 1: Percentage of Inspections by Member States with Commitment in 2023

Diagramme 1 : Le taux d'inspections effectué par les États membres par rapport au taux de performance fixé en 2023

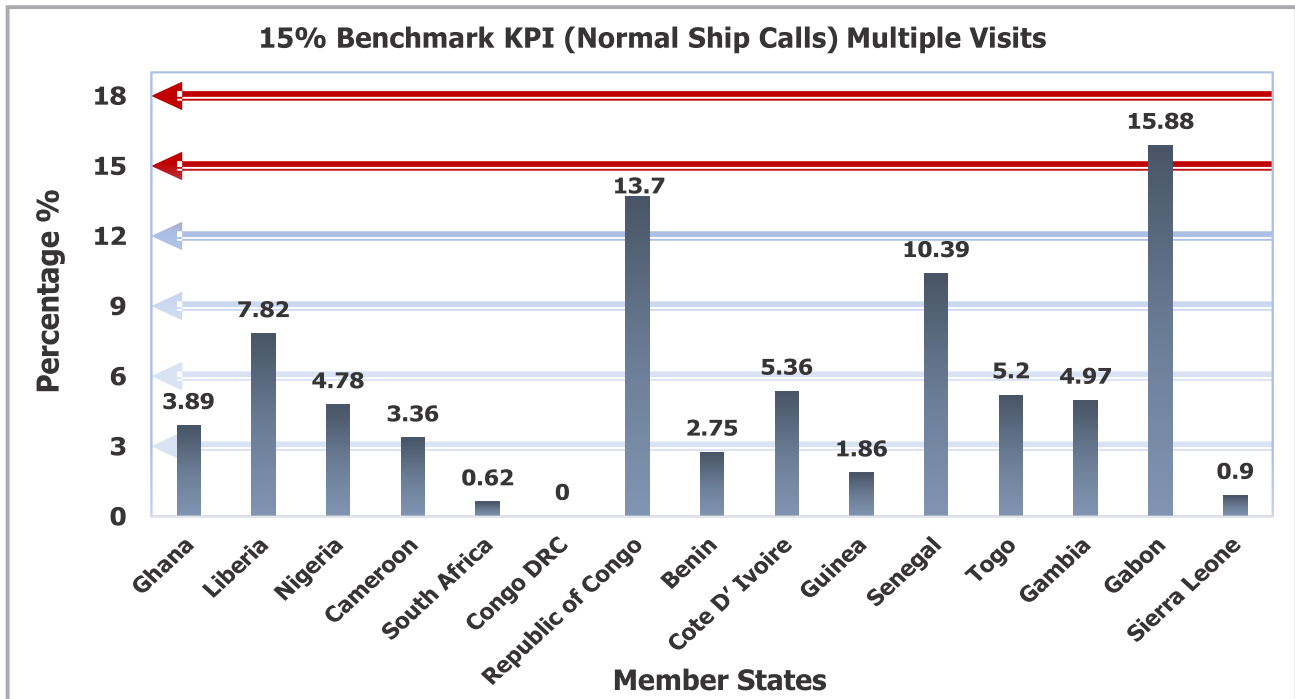


Chart 2: Ratio of Total Inspections

Diagramme 2: Ratio d'Inspections Total

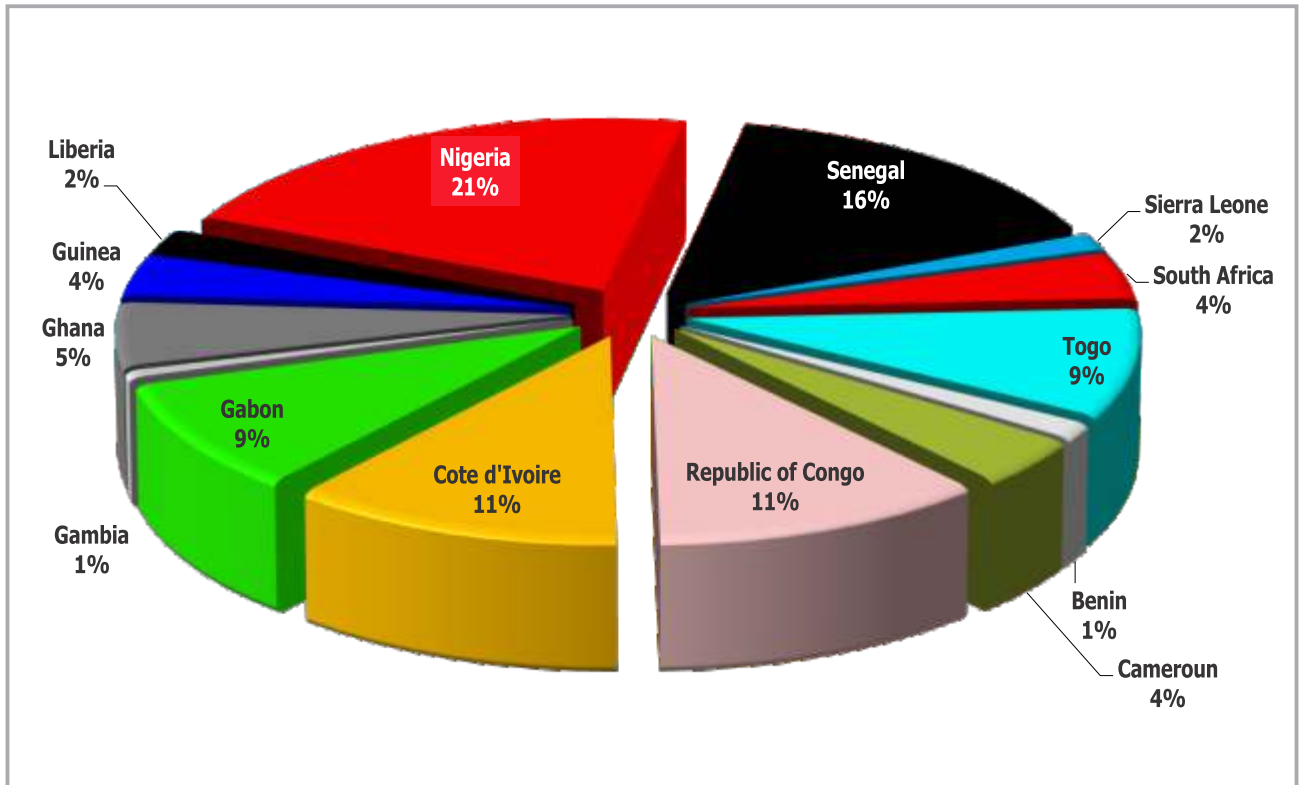


Chart 3: Ratio of Inspections with Deficiencies

Diagramme 3: Ratio d' Inspections avec Défectuosités

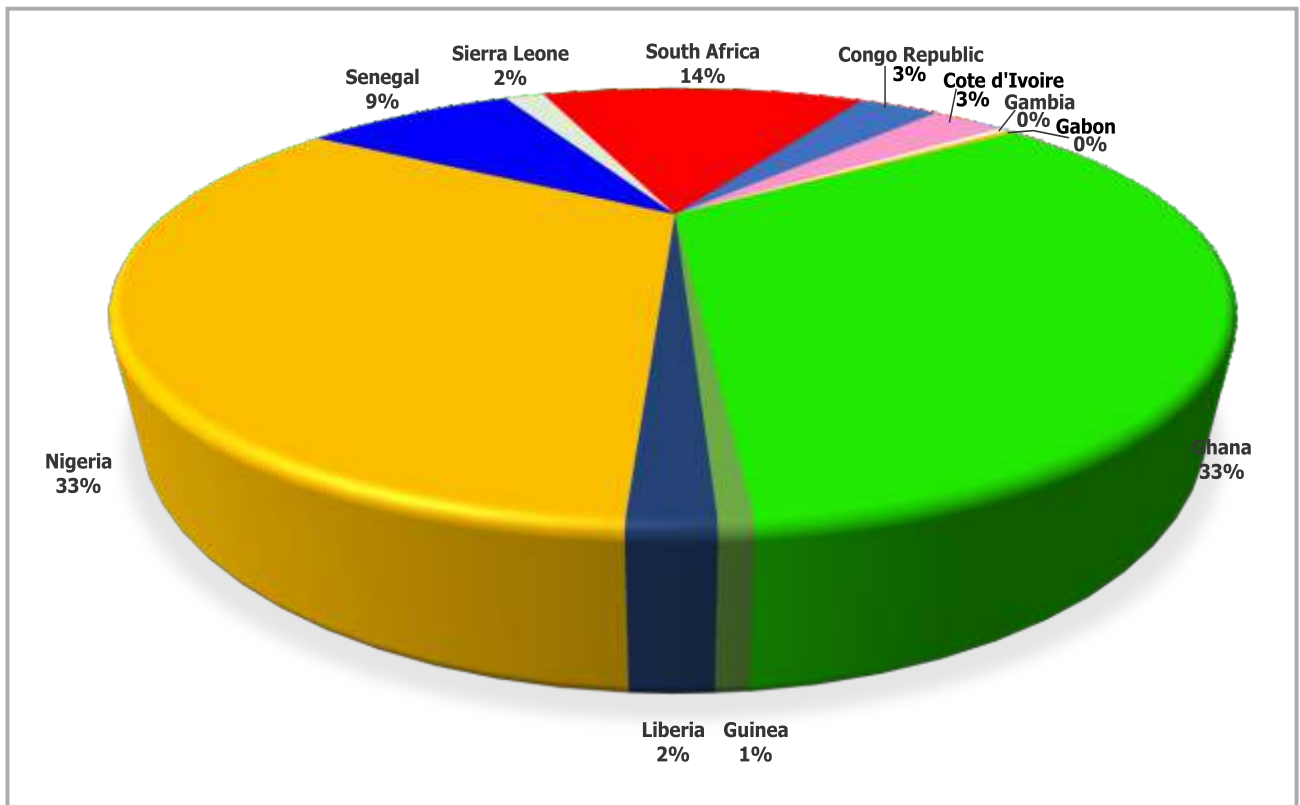


Chart 4: Total Inspections, Deficiencies and Detentions

Diagramme 4: Inspections totales, Défectuosités et Immobilisation

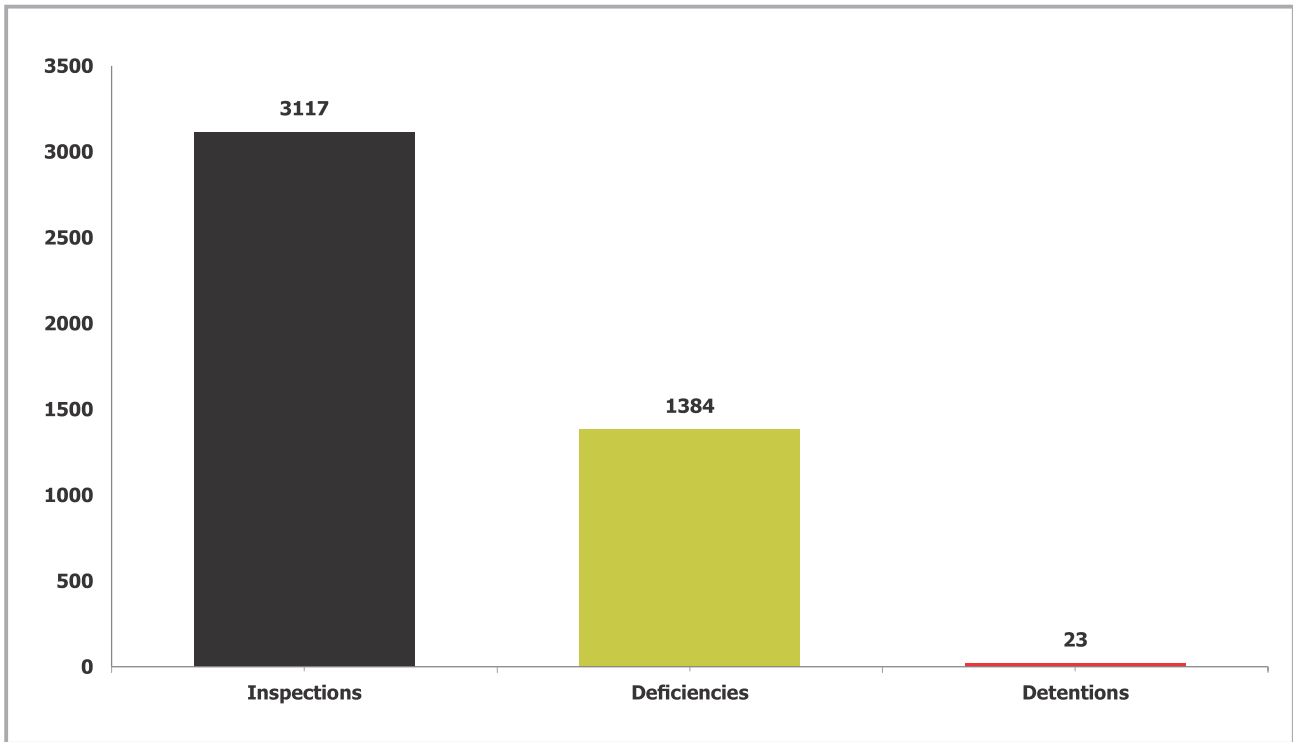


Chart 5: Total Inspections and number of Inspections with deficiencies

Diagramme 5: Nombre des Inspections et Nombre d'Inspections avec Défectuosités

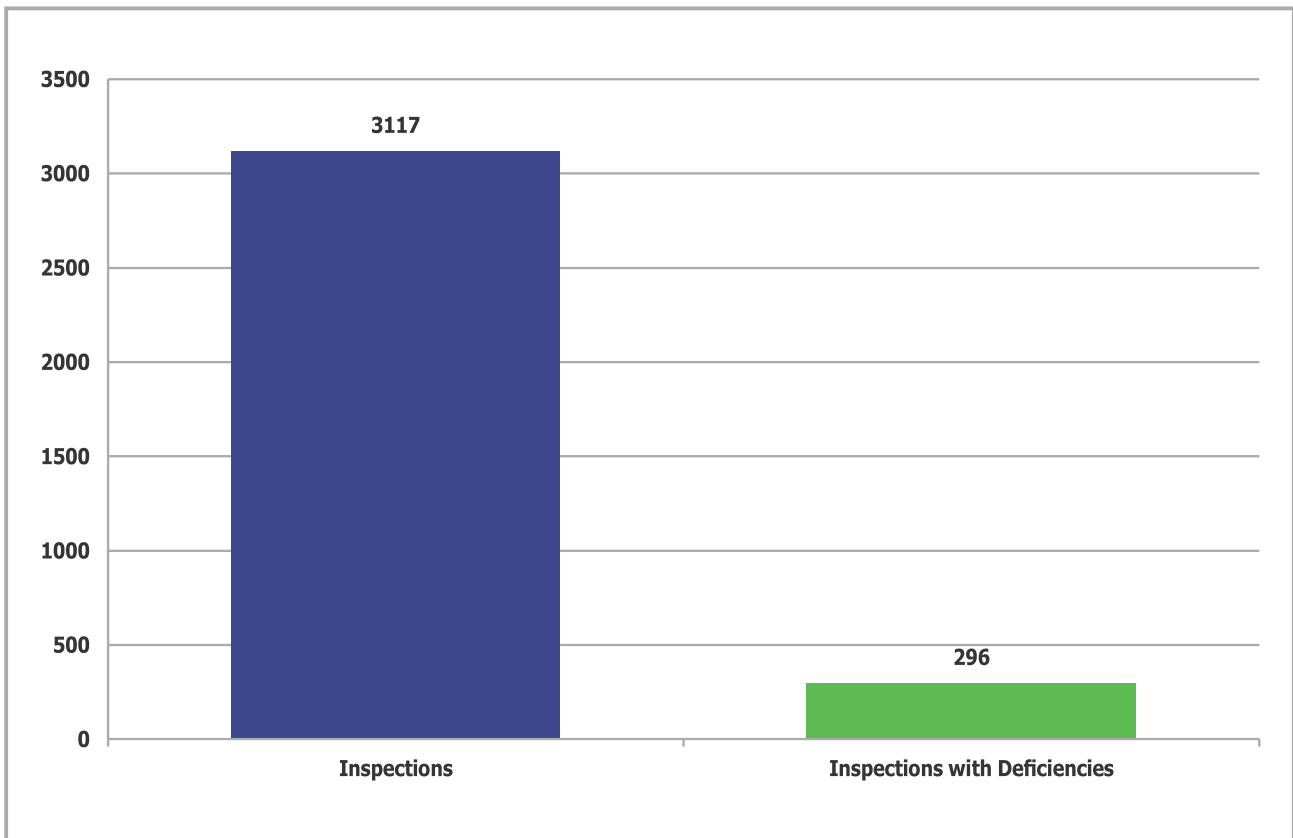


Chart 6: Number of Inspections with Detention Percentage

Diagramme 6: Nombre d' Inspections avec Pourcentage d'Immobilisation

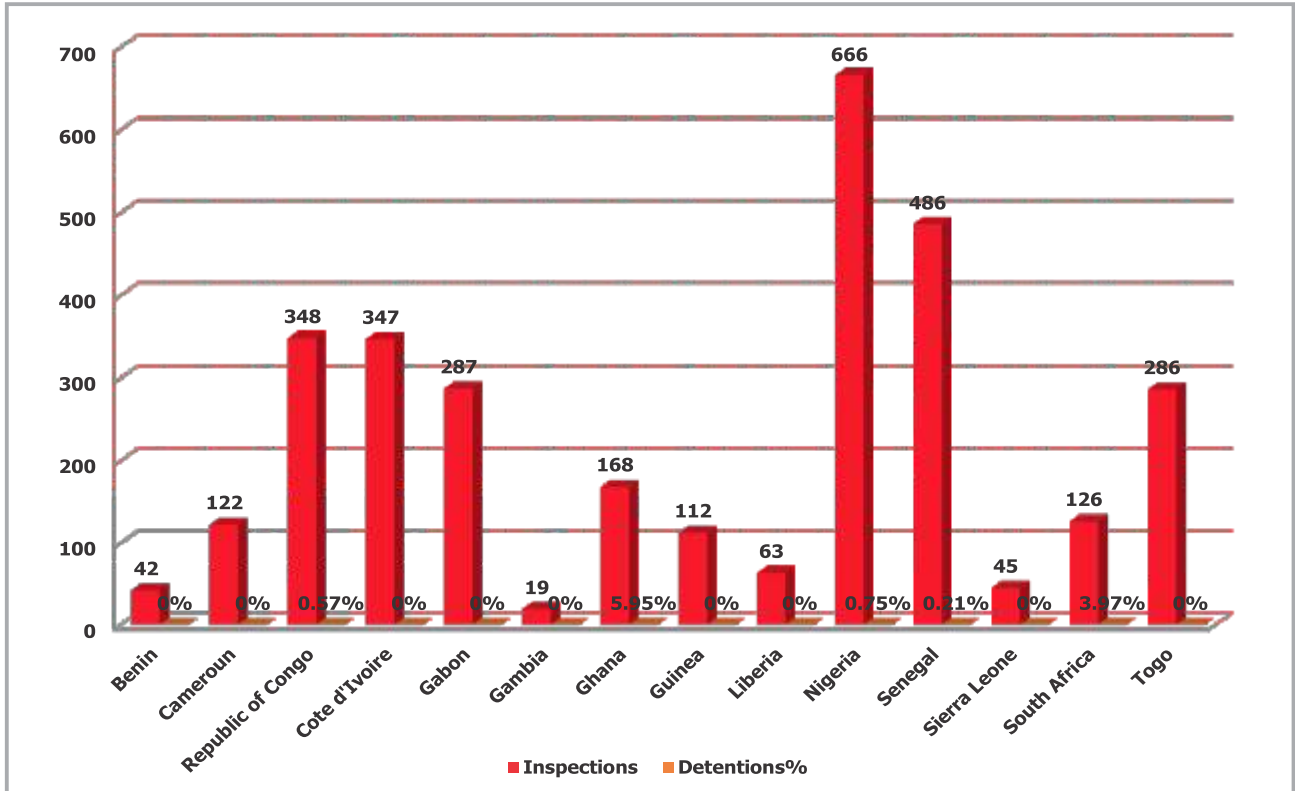


Chart 7: Percentage of Detentions (Detentions as percentage of Total Inspections)

Diagramme 7: Pourcentage et d'Immobilisation (Immobilisations en pourcentage du nombre total d'inspections)

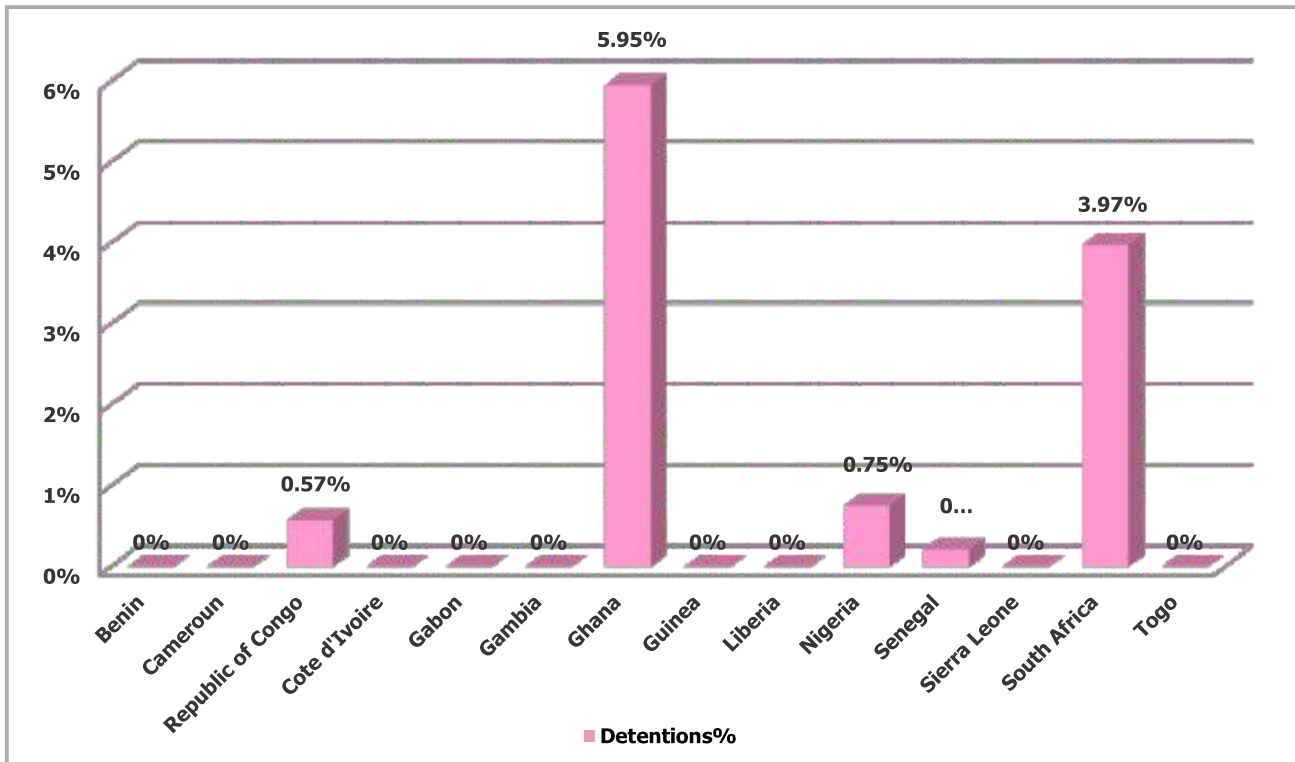


Table 2: Inspection Data by Flag					
Tableau 2: Données d'Inspection par pavillon					
Ship flag	No. of Inspections	No. of Inspections with Deficiencies	No. of Deficiencies	No. of Detentions	Detention Percentage
Algeria	2	1	1		
Antigua and Barbuda	79	10	28		
Bahamas	127	11	29		
Bangladesh	4	1	6		
Barbados	28	1	2		
Belgium	14	1	3		
Belize	8	1	3		
Bermuda (GB)	5	1	3		
Cameroon	13	7	58	3	23.08
Cayman Islands (GB)	8	1	8		
China	33	2	3		
Comoros	3	1	6		
Cook Islands	2	2	25	1	50
Croatia	1	1	1		
Curacao	3	0			
Cyprus	57	4	32	1	1.75
Denmark	34	2	5		
Dominica	7	2	11		
Equatorial Guinea	2				
Ethiopia	1	1	2		
Faroe Islands	3				
France	14	1	2		
Gabon	1				
Gambia	1				
Germany	8	1	4		
Ghana	3	1	5		
Gibraltar(GB)	9	2	3		
Greece	43				
Guinea-Bissau	1				
Hong Kong, China	148	18	71	1	0.68
India	4	1	5		
Indonesia	2	2			
Isle of Man (GB)	12	3	13		
Italy	42	3	5		
Japan	4	1	8		
Korea, Democratic People's Republic of	1				
Korea, Republic of	4				
Latvia	3				
Lebanon	1				
Liberia	563	48	237	1	0.18
Libyan Arab Jamahiriya	1				
Lithuania	4				
Luxembourg	3				
Malaysia	2	2	6		

Malta	238	18	84	1	0.42
Marshall Islands	529	40	151	2	0.38
Montenegro	1				
Netherlands	49	4	8	1	2.04
Nigeria	8	2	12		
Norway	45	5	20		
Pakistan	3	1	3		
Palau	9	2	15	1	11.11
Panama	549	55	312	8	1.46
Philippines	6				
Portugal	101	7	29		
Russian Federation	3	3	20		
Saint Kitts and Nevis	2	2	18	1	50
Saint Vincent and the Grenadines	18	1	14	1	5.56
Saudi Arabia	3				
Sierra Leone	8	3	12		
Singapore	193	15	64		
Spain	4				
Switzerland	2				
Tanzania, United Republic of	1				
Thailand	2				
Togo	5	3	17	1	20
Turkey	7	1	1		
Tuvalu	6	3	19		
United Kingdom	5				
United States	3				
Vanuatu	7				
Vietnam	2				
TOTAL	3117	296	1384	23	0.74

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

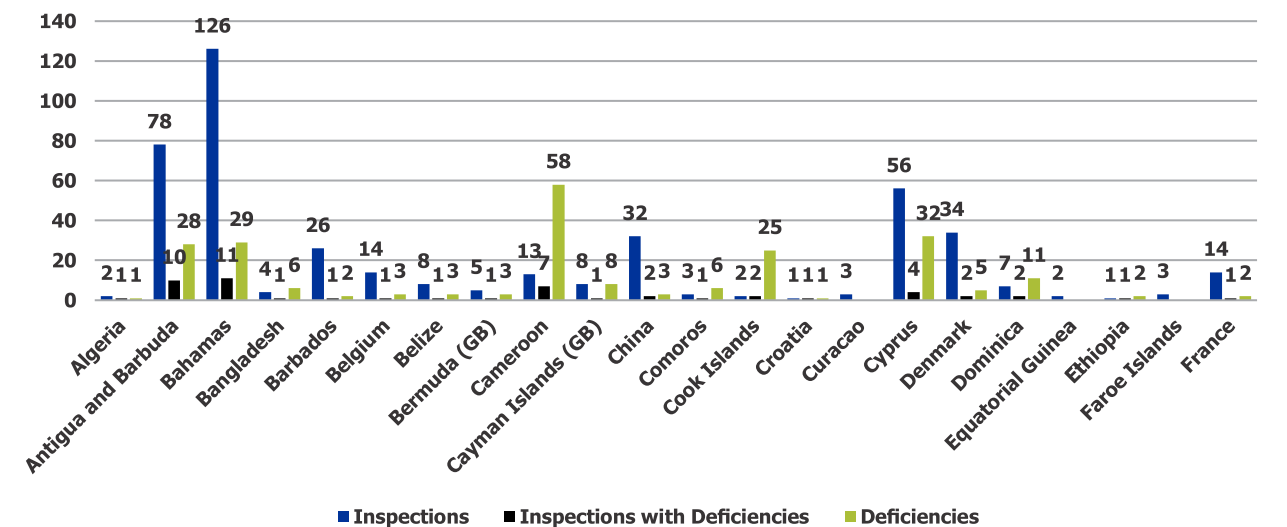
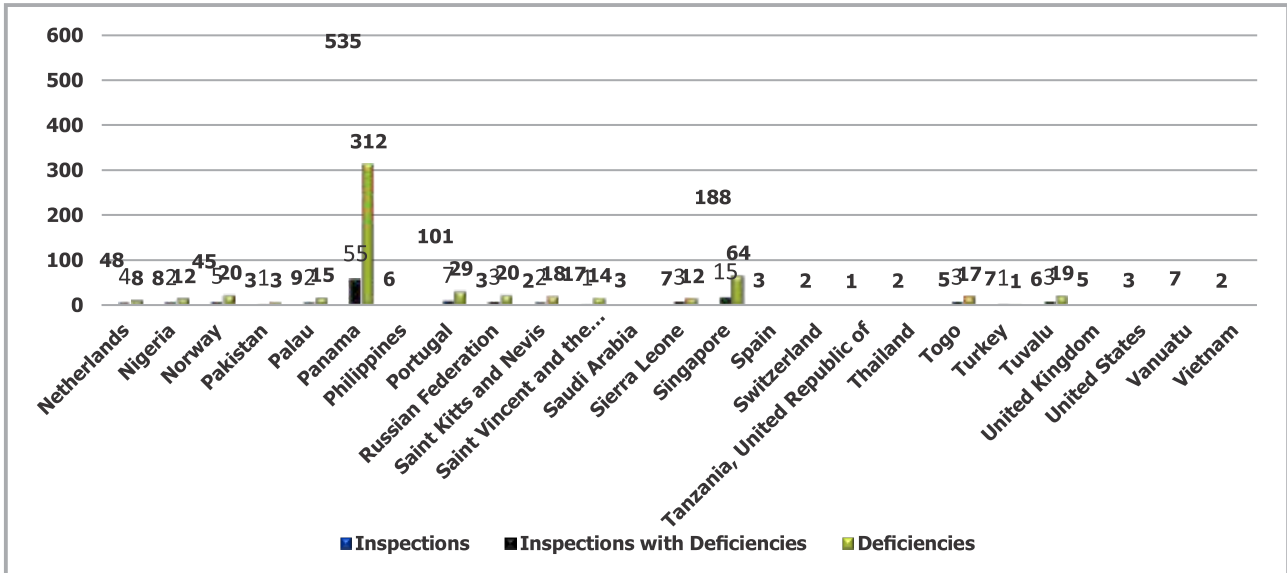
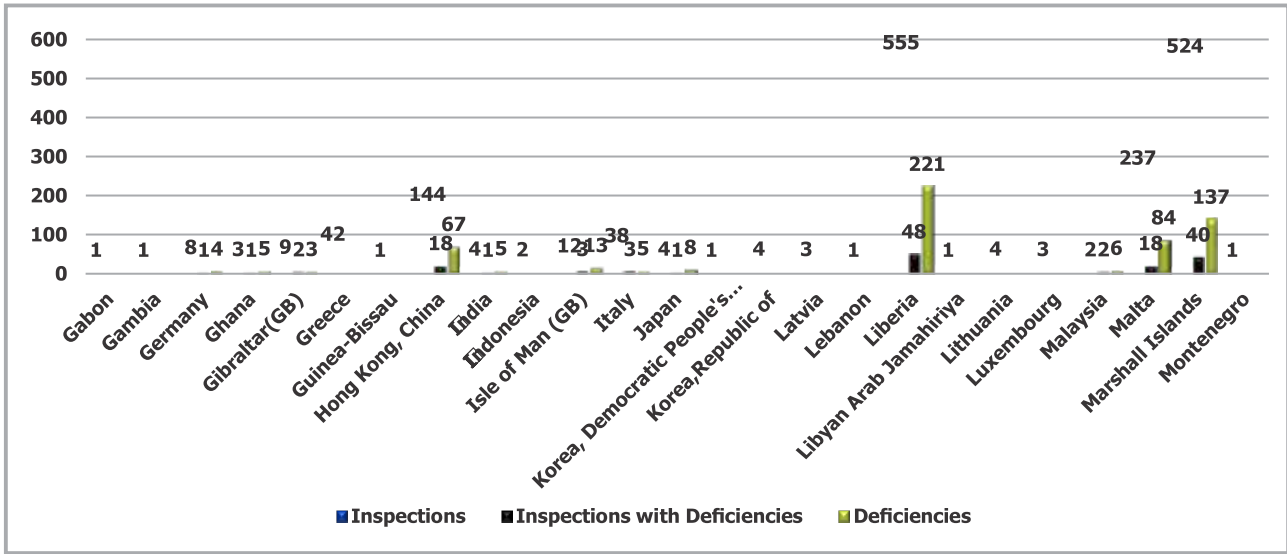


Chart 9 : Inspections with Deficiencies by Flag
Diagramme 9 : Inspections avec Défectuosités par Pavillon

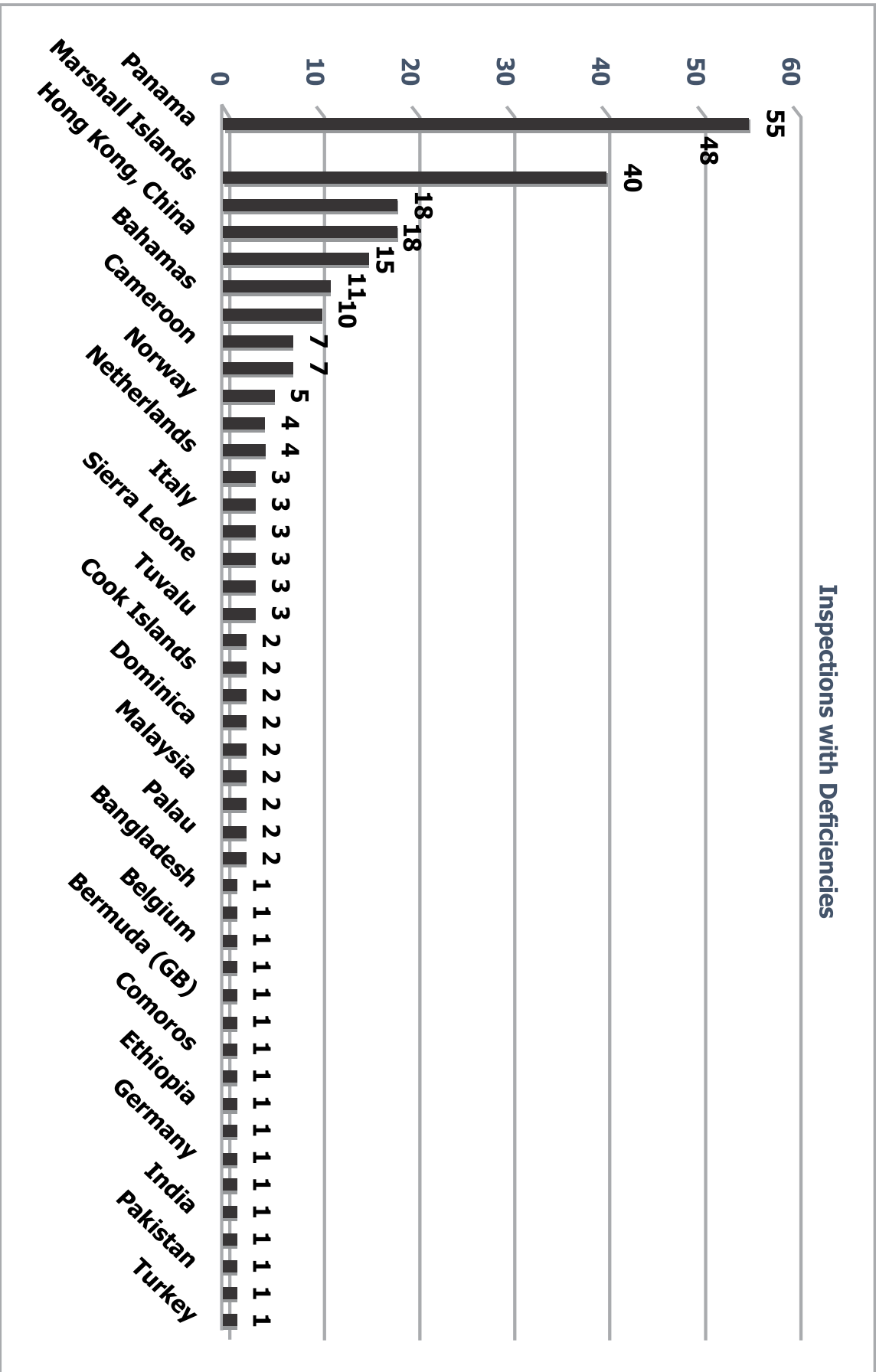


Table 3: Inspection Data by Ship Type					
Tableau 3: Données d'Inspection par Type de Navire					
Ship Type	No. of Inspections	No. of Inspections with Deficiencies	No. of Deficiencies	No. of Detentions	Detention percentage
Bulk carrier	1278	132	695	11	0.86
Combination carrier	14				
Container	597	40	140	1	0.17
Chemical tanker	62	9	32		
Fish factory	2				
Gas carrier	25	1	3		
G.cargo/multipurpose	305	42	172	4	1.31
Heavy Load	10	2	13	1	10
High speed cargo	1				
Livestock carrier	2				
MODU and FPSO	1				
Offshore supply	63	13	41		
Oil tanker	215	15	100	2	0.94
OILCHEM	218	16	63	1	0.46
Oil tanker/NLS tanker (OILNLS)	2				
Oil tanker/Gas carrier (OILGAS)	9				
Gas Carrier/NLS tanker (GASNLS)	3				
Passenger Ship	13	3	13	1	7.69
Refrigerated cargo	158	11	58	1	0.63
Ro-Ro cargo	65	2	4		
Special purpose ship	10				
Tugboat	16	2	17	1	6.25
Vehicle carrier	22	2	2		
Other special Activities	26	6	31		
TOTAL	3117	296	1384	23	0.74

Chart 10: Ratio of Inspections with Deficiencies by Ship Type

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

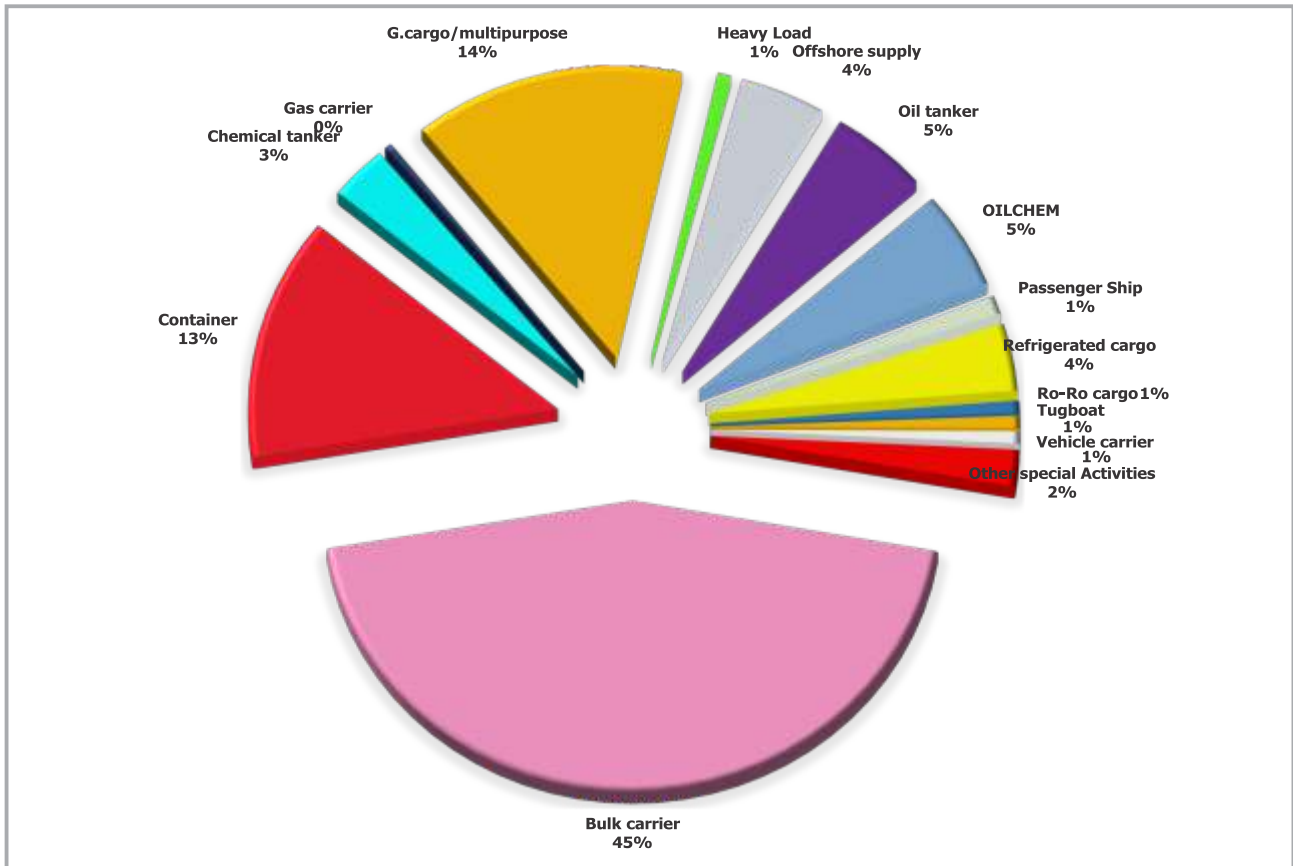


Chart 11: Number of individual Ships with Deficiencies Detected by Vessel Type

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

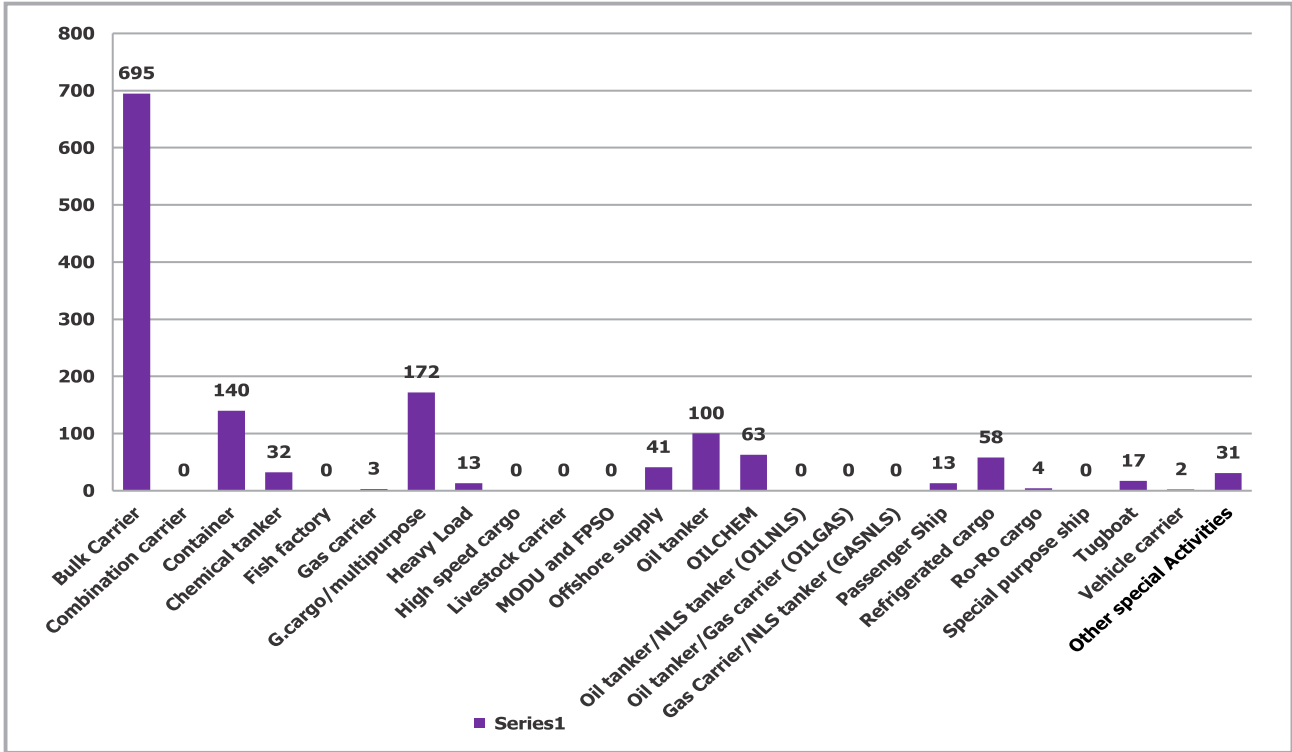


Chart 12: Number of Deficiencies per Inspection

Diagramme 12: Nombre de Défectuosités par Inspection

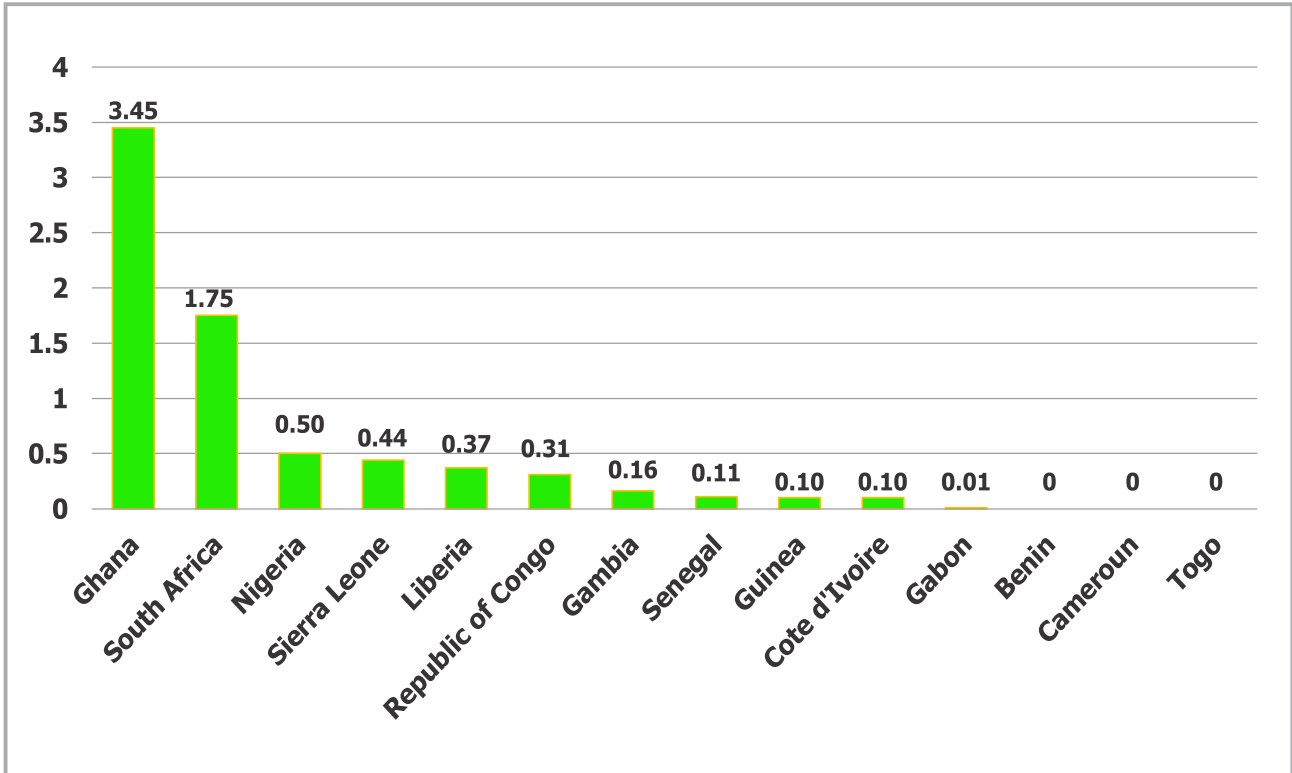


Chart 13: Performance by Ship Type Showing Inspections, Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies
 Diagramme 13: Performance par Type de Navire montrant les Inspections, Inspections avec Défectuosités et Nombre de Défectuosités

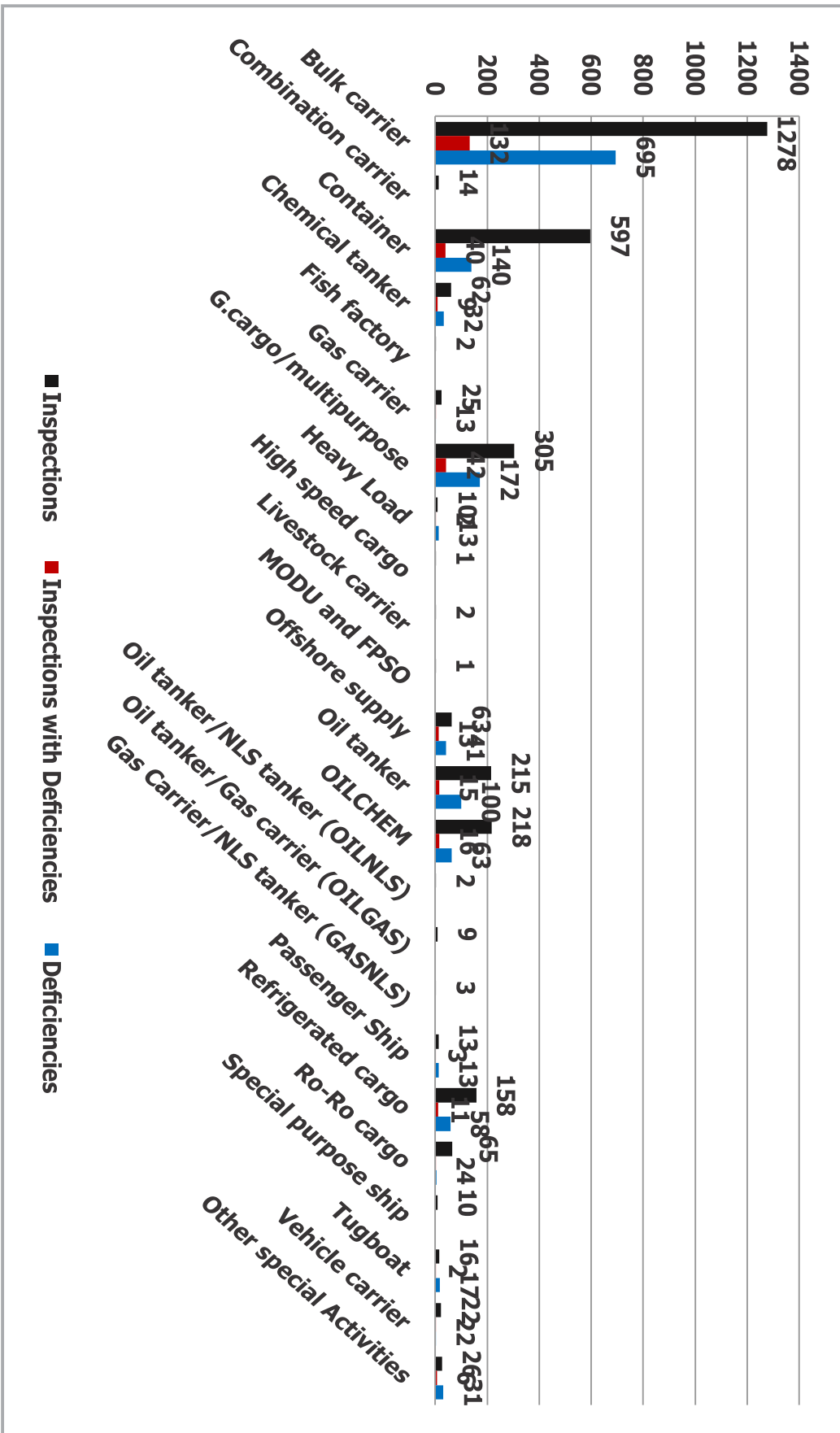


Chart 14: Performance by Ship Type Showing Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies

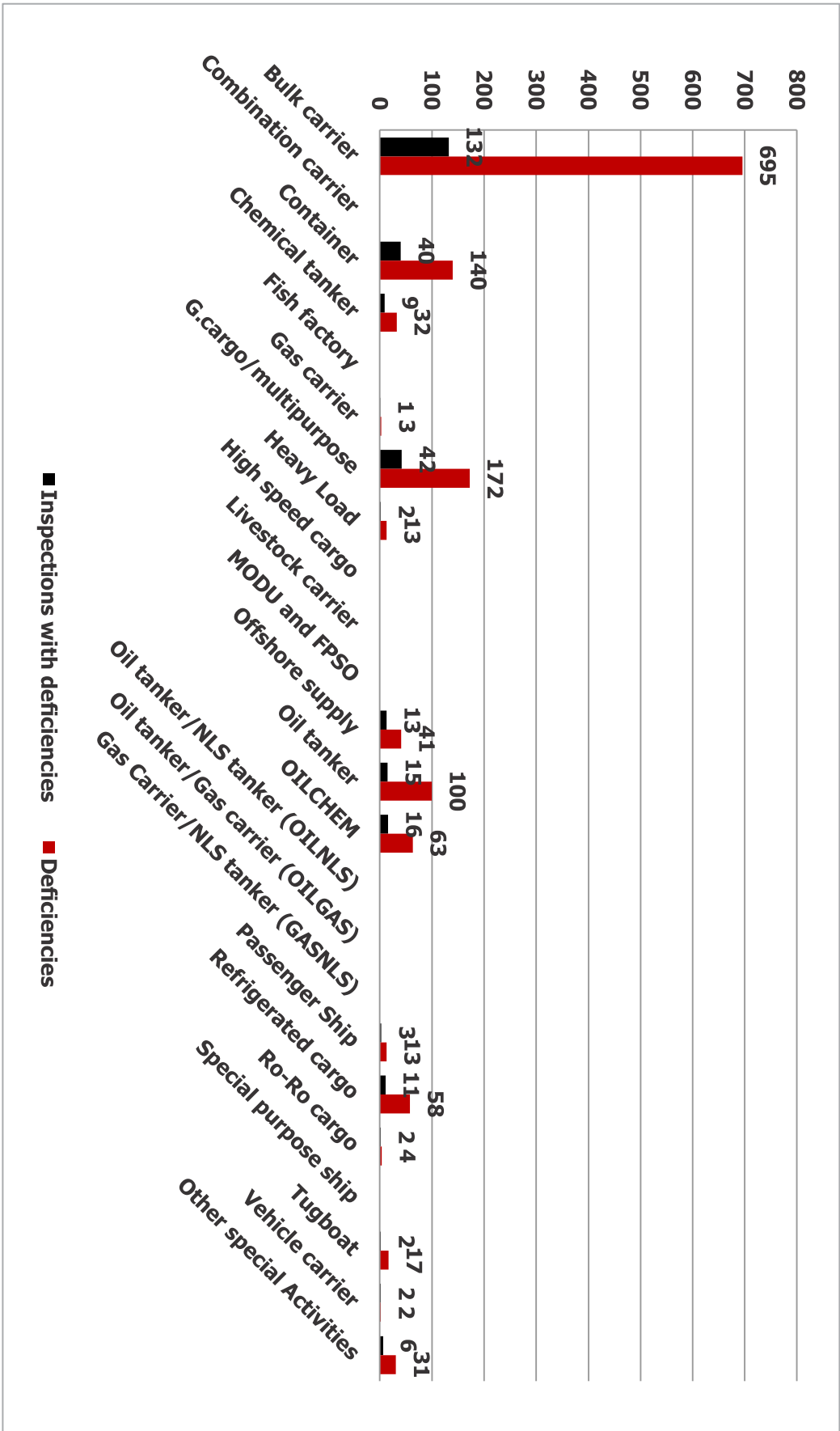


Diagramme 15: Performance par Navire montrant Inspections avec Défauts et Nombre de Défauts

Table 4: Inspection Data per Category of Deficiency			
Tableau 4: Données d' Inspection par Catégorie de Défectuosités			
Category of Deficiency	Number of Deficiency	Percentage of Total Deficiencies	
Ship's certificates and documents	143	10.33	
SOLAS	Structural Conditions	131	9.47
	Emergency Systems	82	5.92
	Radio Communications	29	2.1
	Fire safety	147	10.62
	Alarms	12	0.87
	Cargo Operation including equipment	6	0.43
	Safety of Navigation	82	5.92
	Life-saving appliances	56	4.05
	Propulsion and auxiliary machinery	183	13.22
	ISM	28	2.02
	ISPS	41	2.96
MARPOLS	Annex I	44	3.18
	Annex IV	29	2.1
	Annex V	11	0.79
	Pollution prevention - Anti Fouling	2	0.14
	Ballast Water	1	0.07
	Dangerous goods	1	0.07
STCW	Certificate and Documentation - Crew Certificates	23	1.66
Load Lines	Water/Weather tight conditions	39	2.82
ILO-MLC 2006	Living and Working Conditions	194	14.02
	Labour Conditions-Conditions of employment	5	0.36
	Labour Conditions-Accommodation, recreational facilities, food and catering	26	1.88
	Labour Conditions-Health protection, medical care, social security	9	0.65
Other		43	3.11

Table 5: Inspection Data By Classification Society					
Tableau 5: Donnees d'Inspection par Société de Classification					
Classification	No. of Inspections	No. of Inspections with Deficiencies	No. of Deficiencies	No. of Detentions	Detention Percentage
American Bureau of Shipping	353	37	183	4	1.13
American Register of Shipping	3				
Alpha Register of Shipping	1	1	11	1	100
Asia Shipping Certification Services (ASCS)	1				
Bureau Securitas	3				
Bureau Veritas	473	37	163	3	0.63
China Classification Society	121	10	34		
Croatian Register of Shipping	3	1	1		
Det Norske Veritas	476	43	176	1	0.21
DNV GL AS	158	9	41		
Dromon Bureau of Shipping	11	3	12		
Germanischer Lloyd	7				
Hellas Naval Bureau of Shipping S.M.P.C (HNBS)	3	1	6		
International Naval Surveys Bureau	15	2	11		
Indian Register of Shipping	6				
International Register of Shipping	9	4	41	2	22.22
Korea Classification Society	1	1	3		
Korean Register	94	10	61	1	1.06
Lloyd's Register	400	39	144	2	0.5
Nippon Kaiji Kyokai	722	62	326	3	0.42
No Class	10	4	27	2	20
Novel Classification Society S.A. (NCS)	1				
Overseas Marine Certification Services	3	2	9		
Phoenix Register of Shipping	4	1	4		
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	16	4	21	1	6.25
Registro Italiano Navale	206	20	80	2	0.97
Registro Internacional Naval, S.A	3				
Russian Maritime Register of Shipping	4	3	20		
Vietnam Register of Shipping	1				
Other	9	2	10	1	11.11
TOTAL	3117	296	1384	23	0.74

Chart 15: Inspections with Deficiencies and Total Inspections by Classification Society

Diagramme 15: Inspections avec Défectuosités et Inspection Totale par Société de Classification

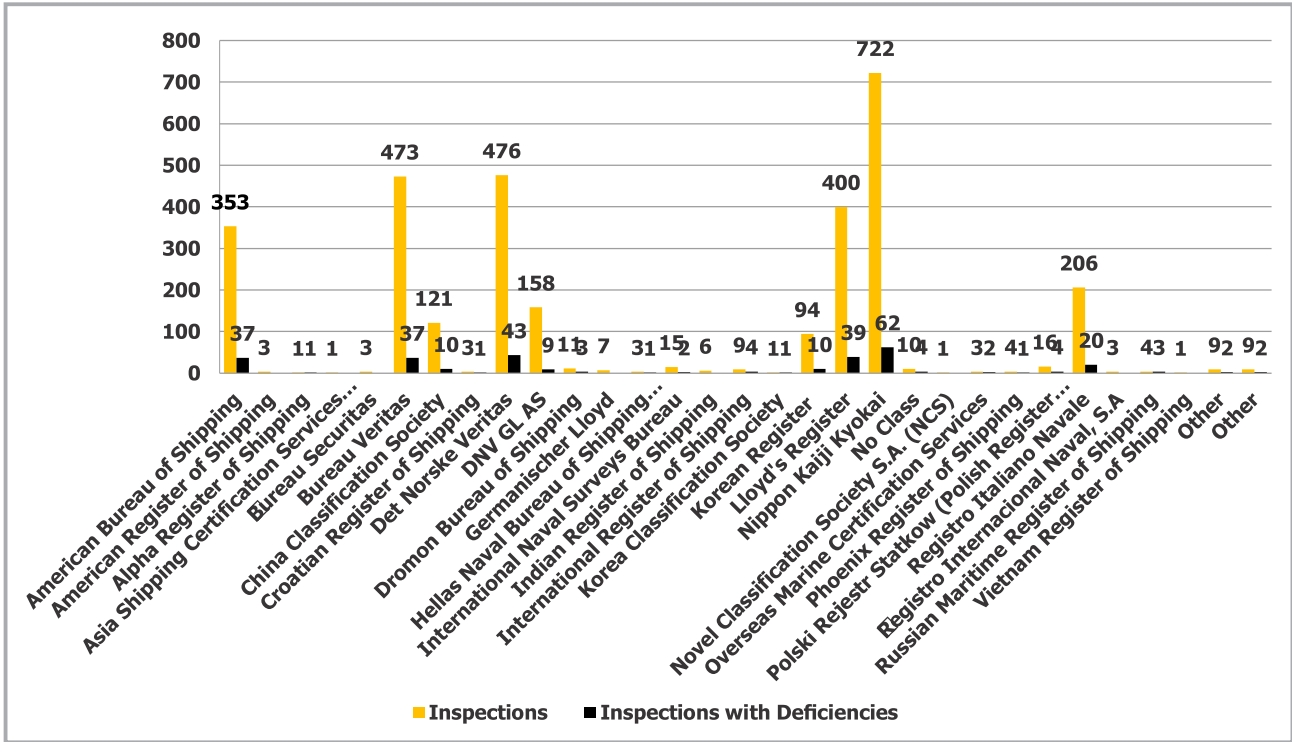


Chart 16: Ratio Of Inspections With Deficiencies By Classification Society

Diagramme 16: Ratio des Inspections avec Défectuosités par Classe

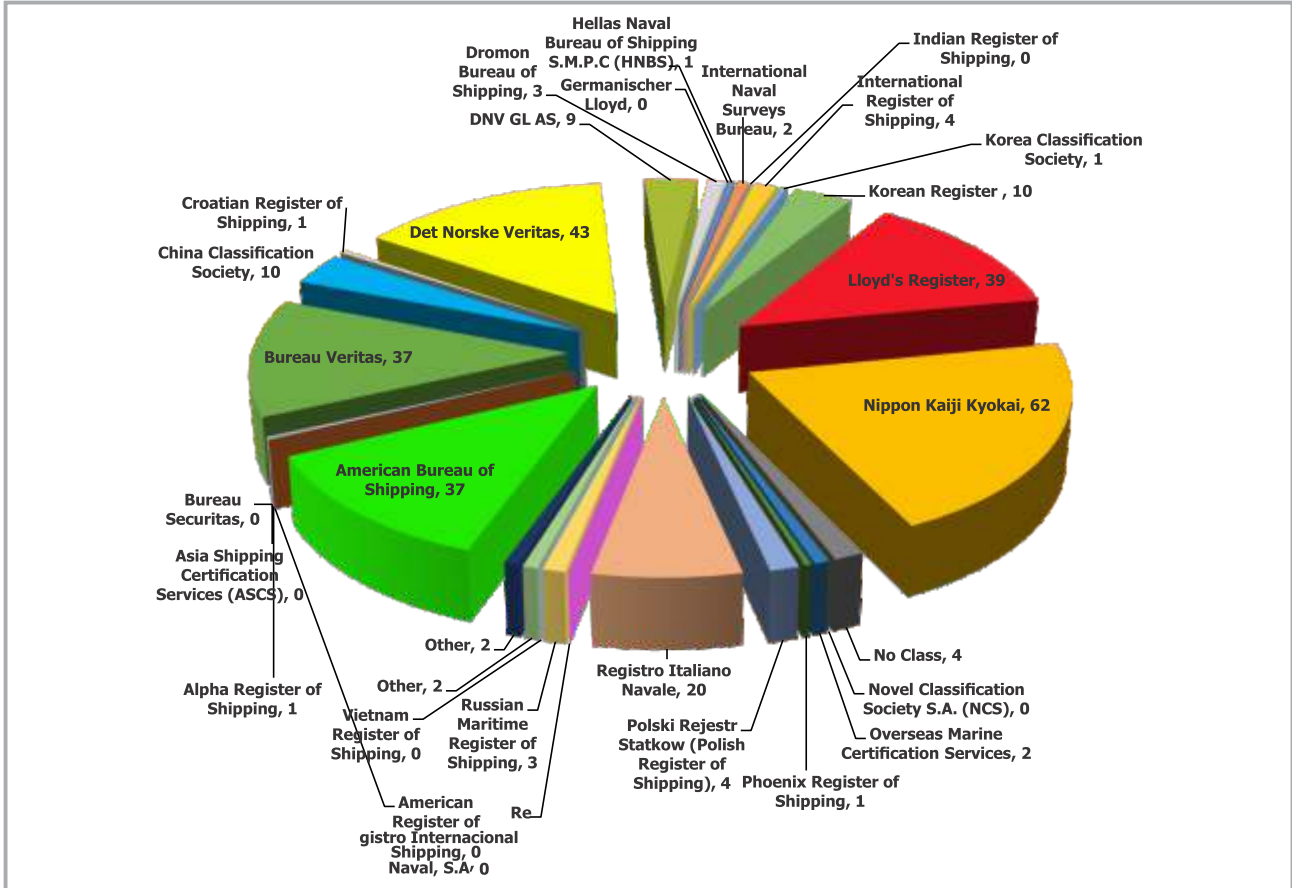


Chart 17: Detentions and Inspections with Deficiencies by Classification Society

Diagramme 17: Immobilisation et Inspection avec Défectuosités par Société de Classification

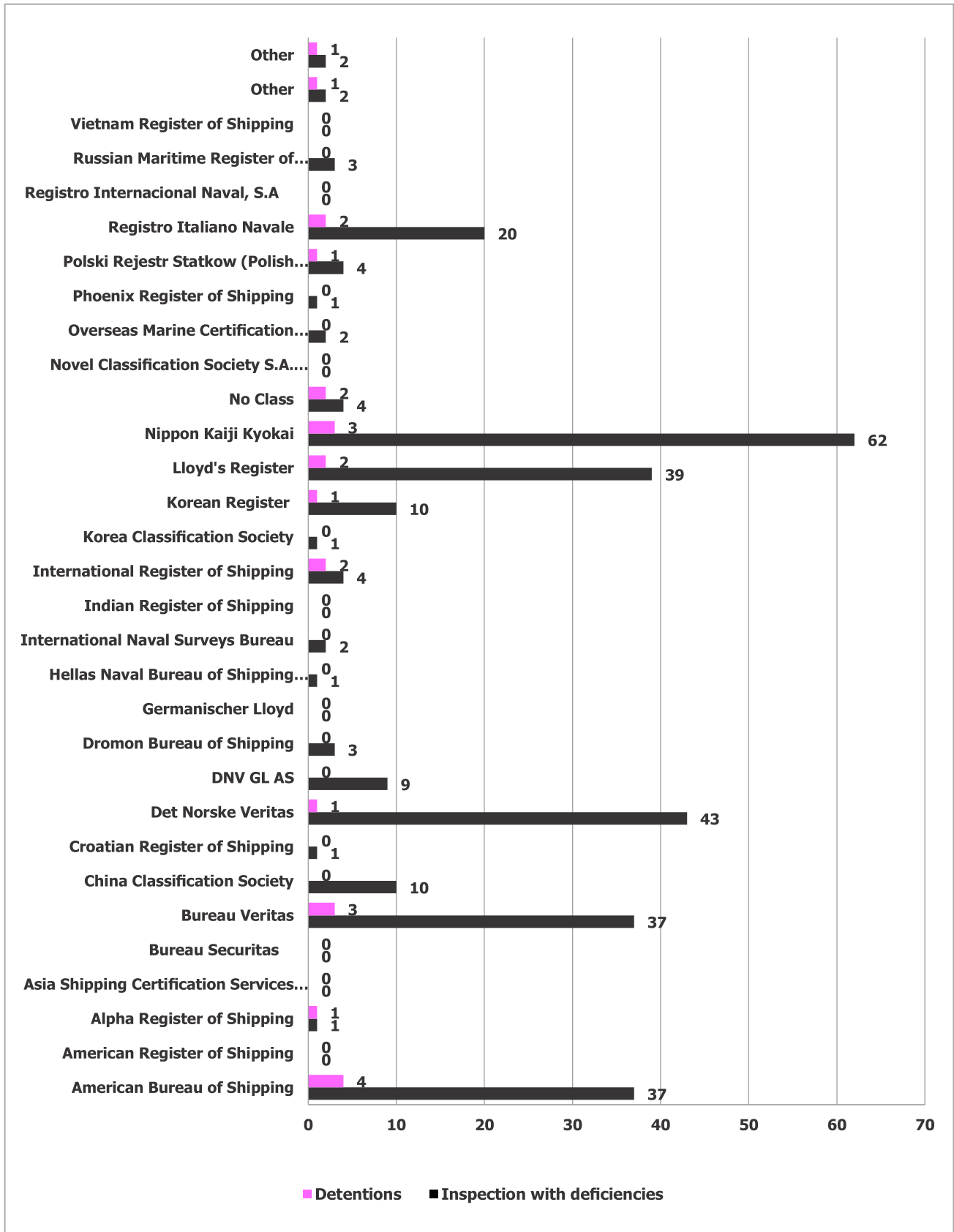


Table 6: Detentions of Ships with RO related Detainable Deficiencies per Recognized Organization					
Tableau 6: Les détentions de navires avec RO relatif aux déficiences par organisation reconnue					
Recognized Organization		No. of Inspections	No. of Inspections with deficiency	No. of Detentions	General Detention Percentage
American Bureau of Shipping	ABS	471	368	4	0.85
Register of Shipping (Albania)		1			
Alpha Register of Shipping		6	3	1	16.67
Aegean Register of Shipping (CLASSARS)		1			
Bureau Veritas	BV	728	404	8	1.1
Bolivian Register of Shipping (BROS)		4			
Bulgarski Koraben Registar		1			
Cyprus Bureau of Shipping		2			
CR Classification Society (CCRS)		3	1		
China Classification Society	CCS	154	100	1	0.65
Croatian Register of Shipping		3	10		
Danforth Marinesurvey & Certification Service (DMSC)		1			
Det Norske Veritas	DNV	814	518	3	0.37
Dromon Bureau of Shipping		12	38	1	8.33
DNV GL AS		351	78		
Germanischer Lloyd	GL	5			
Hellas Naval Bureau of Shipping S.M.P.C (HNBS)		3	14		
Isthmus Bureau of Shipping, S.A		5			
Intermaritime Certification Services, S.A		9	6		
International Naval Surveys Bureau	INSB	21	17		
Indian Register of Shipping		13	3		
International Register of Shipping	IRS	12	29	2	16.67
Iranian Classification Society		1			
Korea Classification Society	KCS	3			
Korean Register	KR	121	112	1	0.83
Lloyd's Register	LR	771	460	4	0.52
Limdal Marine Services (LMS)		1			
Maritime Technical Systems and Services Ltd.		1			
M&P Surveyors, S. de R.L. de C.V. (MPSURVEY)		1			
Nippon Kaiji Kyokai	NKK	912	684	5	0.55
New United International Marine Services LTD		1			

Novel Classification Society S.A. (NCS)		1			
No Class		3	1		
Other		13	2		
Overseas Marine Certification Services		7	18		
Panama Maritime Documentation Services		1			
Panama Register Corporation		2			
Panama Shipping Registrar Inc.		1			
Phoenix Register of Shipping		17	16	1	5.88
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	PRS	18	32	1	5.56
Qualitas Register of Shipping S.A. (QRS)		7			
Registro Italiano Navale	RINA	301	200	2	0.66
Rinave Portuguesa		5	12		
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	8	35		
Shipping Register of Ukraine		1			
United Registration and Classification of Services (URACOS)		4			
Vietnam Register of Shipping	VRS	2			

Chart 18: Inspection Efforts of Member States as Percentage of MoU Total

Diagramme 18: Efforts d'Inspection des Etats membres au Pourcentage Total du MoU

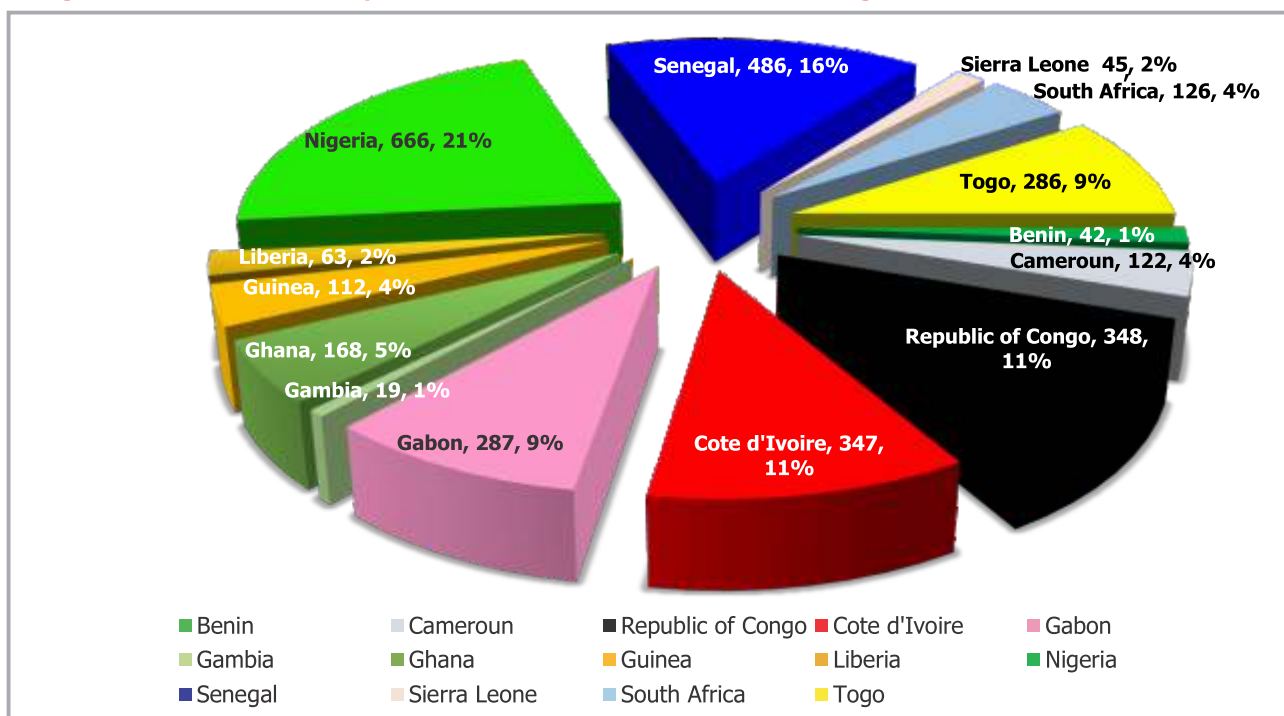
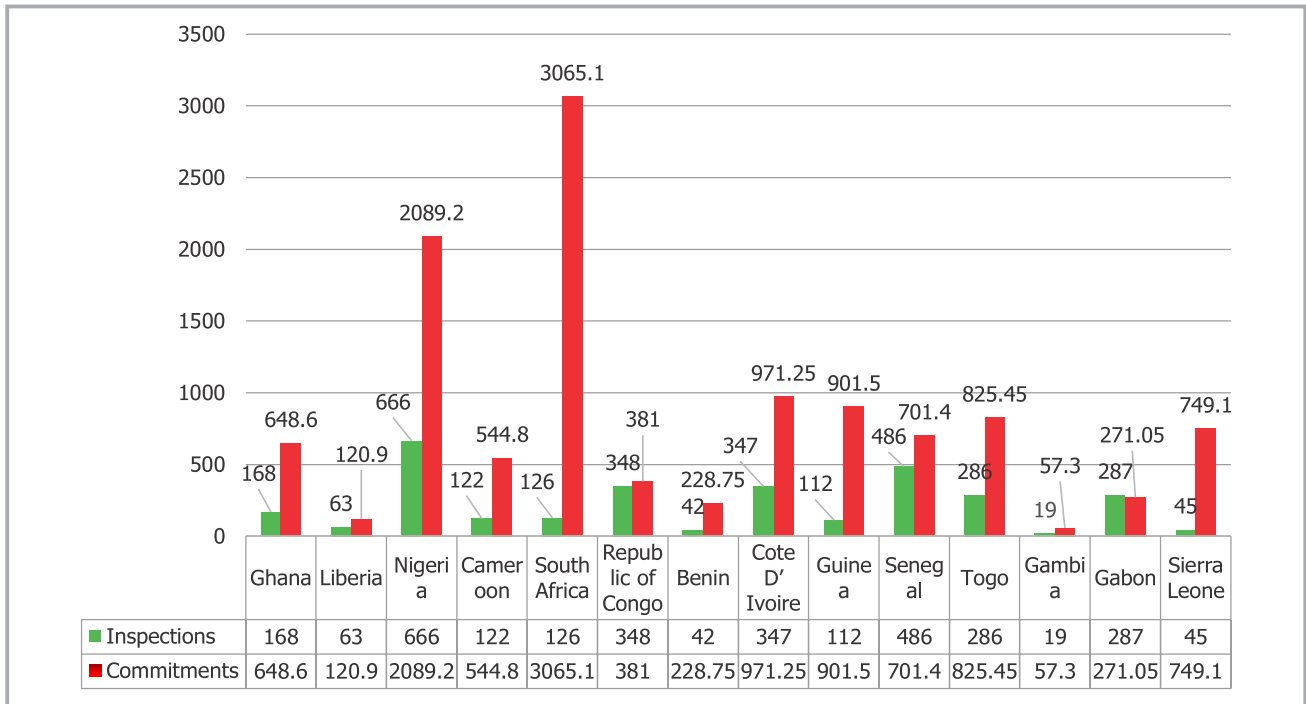


Table 7 - Breakdown of Inspections 2020-2023				
Tableau 7 - Répartition des Inspections 2020-2023				
Year	2020	2021	2022	2023
Number of inspections without deficiencies	2085	2333	2142	2821
No. of inspections with deficiencies	252	272	279	296
No. of inspections with deficiencies but without detentions	243	249	260	273
No. of inspections with detentions	9	23	19	23
Number of inspections	2337	2605	2421	3117

Table 8 - Assessment of Target Inspection Rate Achieved In 2022 and 2023**Tableau 8 - Evaluation de la Cible du Taux d'Inspection Atteint en 2022 et 2023**

Member Authorities	No of inspections 2022	No of ship Calls 2022	% of inspections 2022	No of inspections 2023	No of ship Calls 2023	% of inspections 2023
Ghana	131	4450	2.94	168	4324	3.89
Liberia	54	816	6.62	63	806	7.82
Nigeria	648	13269	4.88	666	13928	4.78
Cameroon				122	3632	3.36
South Africa	148	14734	1.00	126	20434	0.62
Congo DRC	14	1059	1.32	0		0.00
Congo	218	1983	10.99	348	2540	13.70
Benin	22	1937	1.14	42	1525	2.75
Cote D' Ivoire	338	4161	8.12	347	6475	5.36
Guinea	72	5313	1.36	112	6010	1.86
Senegal	394	4359	9.04	486	4676	10.39
Togo	52	5036	1.03	286	5503	5.20
Gambia	9	297	3.03	19	382	4.97
Gabon	290	1996	14.53	287	1807	15.88
Sierra Leone	31	2677	1.16	45	4994	0.90
TOTAL	2421	62087	3.90	3117	77036	4.05

Chart 19: Inspections Compared to Commitments in 2023
Diagramme 19: Inspections Comparées aux Engagements 2023



BENCHMARKING COMPARAISON

2023	Abuja MoU	Tokyo MoU
Detention Percentage Taux des immobilisations	0.75	4.32
Inspection Percentage Taux des inspections	4.05	66
Member States Inspection Percentage Taux des inspections des Etats Membres	63.6	100

Detention Percentage = (No. of Detention/No. of ship inspection) x 100
 Taux d'immobilisation = (nombre d'immobilisations/nombre d'inspections de navires) x 100

Inspection Percentage = (No. of Inspection/No. of ship calls) x 100
 Taux d'inspection = (Nombre d'inspections/Nombre d'escales de navires) x 100

Member States Inspection Percentage = (No. of member States conducting Inspection/No. of member States in the MoU) x 100

Taux d'inspection des États membres = (Nombre d'États membres effectuant des inspections/Nombre d'États membres signataires du MoU).

Pictures during the Abuja MoU PSCC 13 and Bureau Meetings in Abidjan, Republic of Cote D'Ivoire
Photos de la réunion du Bureau et du CCNEP13 du MoU d'Abuja fait à Abidjan, en République de Côte d'Ivoire.



Presentation of a Gift at the 2nd Abuja MoU Bureau Meeting: L-R : Vice Chairman of Abuja MoU and Minister of Transport and Blue Economy of Nigeria, H.E. Adegboyega Oyetola, and Minister of Transport of Ivory Coast, H.E. Amadou Kone, receiving a gift from Col. Kouassi Yao Julien, Director General of Direction des Affaires Maritimes et Portuaires, Abidjan, Republic of Cote d'Ivoire.

Remise de cadeau lors de la 2ème réunion du Bureau du MoU d'Abuja : De gauche à droite : Vice-président du MoU d'Abuja et Monsieur le ministre des transports et de l'économie bleue du Nigeria, M. Adegboyega Oyetola, et le M. Amadou Kone, ministre des transport de la Côte d'Ivoire, qui reçoivent un cadeau des mains du colonel Kouassi Yao Julien, Directeur Général de la Direction des Affaires Maritimes et Portuaires, à Abidjan, République de Côte d'Ivoire.



Award Presentation to Some Heads of Maritime Administrations at the PSCC13 Meeting Gala Night

Remise de prix de distinction à certains chefs d'administrations maritimes lors de la soirée de gala de la réunion de la CCNEP13



Dignitaries with the Vice Chairman of the Abuja MoU and Minister of Transport and Blue Economy of Nigeria, H.E. Adegboyega Oyetola, at the PSCC13 and Bureau Meetings held in Abidjan, Republic of Cote d'Ivoire
Les Personnalités en compagnie du Vice-président du MoU d'Abuja et Ministre des Transports et de l'Economie Bleue du Nigeria, Adegboyega Oyetola, lors de la CCSP13 et la réunion du Bureau tenues à Abidjan, en République de Côte d'Ivoire.



The Secretary General of Abuja MoU, Capt. Sunday Umoren, delivering a speech at the Opening Ceremony of the PSCC13 held in Abidjan, Republic of Cote d'Ivoire
Le Secrétaire Général du MoU d'Abuja, Capt. Sunday Umoren, adressant un discours au cours de la cérémonie d'ouverture du PSCC13 organisé à Abidjan, République de Côte d'Ivoire.



Cross Section of Delegates from Abuja MoU Member States at the Opening Ceremony of the PSCC13 Meeting held in Abidjan, Cote d'Ivoire
Les délégués des Etats membres du Mémorandum d'Abuja lors de la cérémonie d'ouverture de la réunion de la CCNEP13, tenue à Abidjan, en Côte d'Ivoire



Capt. Sunday M. Umoren (Secretary General and Excmo. Sr. D. Honorato Evita Oma (Ministro de Transportes, Tecnología, Correos y Telecomunicaciones) at the signing of the Letter of Acceptance of the Abuja MoU by Equatorial Guinea.



Cross section of Dignitaries at the signing of the Letter of Acceptance of the Abuja MoU by Equatorial Guinea. (V.P Equatorial Guinea, Teodoro Nguema Obiang Mangue, to his left, Capt. Sunday Umoren (S.G, AMoU); to the right of V.P Excmo. Sr. D. Honorato Evita Oma (Ministro de Transportes, Tecnologia, Correos y Telecomunicaciones) Far right; Ilustre Jefe Alejo Sima the D.G of Ports and Marine).

CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN (CIC) CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN (CIC) ON FIRE SAFETY

The Memorandum of Understanding on Port State Control for the West and Central African Region (Abuja MoU) conducted a CIC in compliance with SOLAS Chapter II-2 on Fire Safety from 1 September to 30 November 2023. This campaign was conducted in conjunction with the Paris and Tokyo Memoranda and other regional PSC regimes, using the guidelines and questionnaires of the Paris and Tokyo Memoranda.

The CIC was part of the port State control inspections carried out by Port State Control Officers (PSCOs) to ensure that substandard ships were not allowed to trade in the region. For ships in general, the poor condition of fire mains and hydrants and the possible absence of fire hoses and extinguishers in machinery or accommodation spaces indicated the need for a detailed inspection of fire safety equipment. In addition, the PSCO looked for evidence of a higher-than-normal fire risk that could be caused by a lack of cleanliness in the machinery space. It is also worth mentioning that a pre-CIC training was conducted in August 2023 to provide PSCOs with guidelines to answer CIC-related questions on fire safety during the campaign.

Purpose

The purpose and scope of the CIC was to ensure that ships calling at ports of the Abuja MoU region complied with the mandatory fire safety requirements set out in SOLAS and the International Code for Fire Safety Systems (FSS Code). It also included:

- raising the awareness of the ship's crew and owners of vessels on the importance of fire safety measures; and
- verifying that the ship complied with the fire safety requirements of the relevant IMO instruments.

Objectives

The CIC aimed to verify the following:

- a) the correct operation of ventilation closing devices and the absence of holes or serious deterioration;
- b) whether the operation of ventilation closing appliances is not obstructed by equipment, stores, or cargo;
- c) ventilation closing devices are permanently marked and indicate whether the closing device is open or closed;
- d) each fire pump is capable of delivering at least two required jets of water at adequate pressure;
- e) the capacity of the required designated fire pumps has not deteriorated over time. This can be done by checking the pressure generated at the pump under working conditions; and
- f) the control devices are accessible, not blocked, and ready for use.

During the campaign, a ship was subjected to only one inspection and, Port State Control Officers (PSCOs) used a pre-defined questionnaire to assess that fire-fighting systems and equipment complied with the relevant requirements; that the master and crew members are familiar with operations relating to fire safety; and that the equipment is properly maintained and functioning.

Summary & Analysis

During the campaign period, 515 CIC inspections were carried out by 12 Member States: Benin (3), Congo (8), Cote d'Ivoire (11), The Gambia (2), Ghana (29), Guinea (15), Liberia (19), Nigeria (160), Senegal (156), Sierra Leone (7), South Africa (25), and Togo (80), with a record of 18 deficiencies and

6 detainable deficiencies.

- The following are the outcomes of the Questionnaire used during the campaign:
- Are the emergency escape routes maintained in a safe condition? – all 515 ships inspected cleared with 'Yes'.
- Are the fire doors maintained in good working condition? – 506 ships inspected cleared with 'Yes' and 9 with a 'No'.
- Has the fixed fire detection and fire alarm systems, been periodically tested in accordance with the requirements of the Administration? – 510 ships inspected cleared with 'Yes', 5 with 'No', and 3 detentions.
- Are ventilation-closing appliances capable of being closed? – 514 ships inspected cleared with 'Yes' and 1 with a 'No'.
- Are the means of control for power ventilation of machinery spaces operable from two grouped positions? - 512 ships inspected cleared with 'Yes', and 3 'Not Applicable'.
- Can each fire pump deliver at least the two required jets of water? - 514 ships inspected cleared with 'Yes', and 1 'Not Applicable'.
- Are the means of control provided in a position outside the machinery space for stopping ventilation and oil transfer equipment operational? – 513 ships inspected cleared with 'Yes', 1 'No', 1 'Not Applicable', and 1 detention.
- Is the room for the fixed gas fire extinguishing medium used only for this purpose? – 510 ships inspected cleared with 'Yes', and 5 'Not Applicable'.
- Are the valves used in the fire main line operational? – 514 ships inspected cleared with 'Yes', and 1 'No'.
- Where a fire drill was witnessed, was it found to be satisfactory? – 131 ships inspected cleared with 'Yes', 1 'No' and 383 'Not Applicable'.

The 18 deficiencies recorded involved: Are the fire doors maintained in good working condition? (07105), recorded on nine (9) ships; Has the fixed fire detection and fire alarm systems, been periodically tested under the requirements of the Administration? (07106), recorded on five (5) ships; Are ventilation closing appliances capable of being closed? (07116), recorded on one ship; Are the means of control provided in a position outside the machinery space for stopping ventilation and oil transfer equipment operational? (07114), recorded on one ship; Are the valves used in the fire main line operational? (07110), recorded on one ship; and, where a fire drill was witnessed, was it found to be satisfactory? (04109/07125), recorded on one ship.

From the above deficiencies recorded, the following detentions were recorded:

- Four (4) were on Bulk carriers, one (1) on Oil Tanker, and one (1) on Refrigerated Cargo ship.
- One (1) ship with an age range between 06-10 years, two (2) ships with age range between 11-15 years, one (1) ship with an age range between 16-20 years, and two (2) of between 26-30 years;
- The flags of the ships were – Cyprus, Liberia, Marshall Islands, and Palau.

The detainable deficiencies recorded under the following CIC on Fire Safety Questionnaire items were: (a) Are the fire doors maintained in good working condition? (07105); (b) Has the fixed fire detection and fire alarm systems, been periodically tested in accordance with the requirements of the Administration? (07106); (c) Are ventilation closing appliances capable of being closed? (07116); (d) Are the means of control provided in a position outside the machinery space for stopping ventilation and oil transfer equipment operational? (07114); (e) Are the valves used in the fire main line operational? (07110); (f) Where a fire drill was witnessed, was it found to be satisfactory? (04109/07125)

Concentrated Inspection Campaign (CIC) Statistical Information Données statistiques sur la Campagne d'Inspection Ciblée (CIC)

No	Item	Yes	No	N/A	Detention
1	Are the emergency escape routes maintained in a safe condition?	515	0	0	0
2	Are the fire doors maintained in good working condition?	506	9	0	0
3	Has the fixed fire detection and fire alarm systems, been periodically tested in accordance with the requirements of the Administration?	510	5	0	3
4	Are ventilation closing appliances capable of being closed?	514	1	0	0
5	Are the means of control for power ventilation of machinery spaces operable from two grouped positions?	512	0	3	0
6	Can each fire pump deliver at least the two required jets of water?	514	0	1	0
7	Are the means of control provided in a position outside the machinery space for stopping ventilation and oil transfer equipment operational?	513	1	1	1
8	Is the room for the fixed gas fire extinguishing medium used only for this purpose?	510	0	5	0
9	Are the valves used in the fire main line operational? Where a fire drill was witnessed, was it found to be satisfactory?	514	1	0	0
10	Where a fire drill was witnessed, was it found to be satisfactory?	131	1	383	0

No. of CIC Inspections	515
No of the individual ships CIC inspected	515
No of CIC inspections with deficiencies	15
No of deficiencies	18
No of the ships detained	4

Member States with Number of CIC Reports Submitted.
États Membres avec le Nombre de Rapports CIC Soumis

S/N	Member States	No of CIC Reports Submitted
1	Benin	3
2	Congo, Republic of	8
3	Cote d'Ivoire	11
4	Gambia	2
5	Ghana	29
6	Guinea	15
7	Liberia	19
8	Nigeria	160
9	Senegal	156
10	Sierra Leone	7
11	South Africa	25
12	Togo	80
	Total	515

i. CIC report regarding the vessel that was detained as a result of CIC
Rapport CIC concernant les navires immobilisés à la suite d'une CIC

Authority	Port	IMO	Ship Name	Date of Inspect	Flag	Classification Society	q 1	q 2	q 3	q 4	q 5	q 6	q 7	q 8	q 9	q 10
Ghana	Port of Tema	9497517	AMITY	11/20/2023	Liberia	Bureau Veritas	Y	Y	Y	Y	Y	Y	D	Y	Y	N/A
Ghana	Port of Tema	9076258	FRIO NEREUS	9/7/2023	Cyprus	Registro Italiano Navale	Y	Y	D	Y	Y	Y	Y	Y	Y	N/A
Ghana	Port of Tema	9663099	MO GAN SHAN	10/9/2023	Marshall Islands	American Bureau of Shipping	Y	Y	D	Y	Y	Y	Y	Y	Y	N/A
South Africa	Port of Durban	9109378	SEA STAR 74	21/09/2023	Palau	International Register of Shipping	Y	N	D	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y

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

Code Def	Nature	Remarks	Actions	IMO	Ship Name	Date of Inspection
07106	Fire detection and alarm system	MANUAL CALL POINTS IN ENGINE ROOM INOPERATIVE	30	9076258	FRIO NEREUS	9/7/2023
07106	Fire detection and alarm system	Smoke Detector Missing in the Boiler flat, generator flat [Missing]	30	9109378	SEA STAR 74	9/18/2023
07106	Fire detection and alarm system	Fire Detection System out of Order. No Weekly/Monthly Test Carried out as per SMS	30	9663099	MO GAN SHAN	10/9/2023
07113	Fire pumps and its pipes	Engine Room Fire Main Line Isolation Valve seized. [Not as required]	30	9109378	SEA STAR 74	9/18/2023
07114	Remote Means of control (opening, pumps, ventilation, etc.) Machinery spaces		30	9497517	AMITY	11/20/2023
07114	Remote Means of control (opening, pumps, ventilation, etc.) Machinery spaces	Fire Damper No.3 out of Order, Cannot Close	30	9663099	MO GAN SHAN	10/9/2023

1. Number of inspections and number of ships in CIC

Nombre d'inspections et nombre de navires dans le CIC

	# of individual ships inspected during CIC	# of inspections performed with a CIC questionnaire	# of inspections without a CIC questionnaire
Total # of inspections	745	515	833
# of inspections with detentions	12	6	12
# of detentions with CIC-topic related deficiencies	6	4	6

2. Specification of CIC-topic related deficiencies Spécification des déficiences liées au sujet CIC

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)
04103	Emergency, lighting, batteries and switches	4	0	0
04109	Fire drills	2	0	0
07105	Fire doors/openings in fire-resisting divisions	12	1	0
07106	Fire detection and alarm system	8	4	0
07109	Fixed fire extinguishing installation	1	0	0
07110	Firefighting equipment and appliances	12	0	0
07113	Fire pumps and its pipes	1	1	0
07114	Remote Means of control (opening, pumps, ventilation, etc.) Machinery spaces	5	2	0
07116	Ventilation	4	0	0
07120	Means of escape	1	0	0
07125	Evaluation of crew performance (fire drills)	4	0	0

3. Number of ships to number of inspections during CIC campaign Nombre de navires par rapport au nombre d'inspections pendant la campagne CIC

# of inspections performed per ship	# of ships	% of total
1	662	88.86%
2	78	10.47%
3	5	0.67%
Total	745	100.00%

4. Number of inspected ships per Ship Risk Profile Nombre de navires inspectés par Profil de Risque

Ship Risk Profile	# of inspections	# of detentions	detention as % of inspections	detentions CIC-topic related	detentions CIC-topic related as % of inspections
Low	454	0	0.00%	0	0.00%
Medium	336	7	2.08%	3	0.89%
High	43	5	11.63%	3	6.98%
Total	833	12	1.44%	6	0.72%

5. Number of inspected ships and detentions per ship type

Nombre de navires inspectés et d'immobilisations par type de navire

Ship type	# of inspections	# of detentions	detention as % of inspections	detentions CIC-topic related	detentions CIC-topic related as % of inspections
Bulk carrier	322	6	1.86%	4	1.24%
Chemical tanker	23	0	0.00%	0	0.00%
Combination carrier	3	0	0.00%	0	0.00%
Container	186	1	0.54%	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	83	1	1.20%	0	0.00%
Heavy load	4	1	25.00%	0	0.00%
Offshore supply	12	0	0.00%	0	0.00%
Oil tanker	52	1	1.92%	1	1.92%
Oil tanker/OILCHEM	53	0	0.00%	0	0.00%
Oil tanker/Gas	5	0	0.00%	0	0.00%
Oil tanker/NLS	1	0	0.00%	0	0.00%
Other special activities	4	0	0.00%	0	0.00%
Passenger ship	4	0	0.00%	0	0.00%
Refrigerated cargo	42	1	2.38%	1	2.38%
Ro-Ro cargo	19	0	0.00%	0	0.00%
Special purpose ship	3	0	0.00%	0	0.00%
Tugboat	5	1	20.00%	0	0.00%
Vehicle carrier	2	0	0.00%	0	0.00%
Total	833	12	1.44%	6	0.72%

6. Ship age overview

Aperçu de l'âge des navires

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	52	0	0.00%	0	0.00%
6-10	189	3	1.59%	1	0.53%
years 11-15	277	3	1.08%	2	0.72%
years 16-20	182	2	1.10%	1	0.55%

21-25 years	62	1	1.61%	0	0.00%
26-30 years	32	2	6.25%	2	6.25%
31-35 years	23	0	0.00%	0	0.00%
> 35 years	16	1	6.25%	0	0.00%
Total	833	12	1.44%	6	0.72%

7. Inspections and detentions per Flag State

Inspections et détentions par État du pavillon

Flag	# of inspections	# of detentions	Detention as a % of inspections	# of detentions CIC-topic related	Detentions CIC-topic related as a % of inspections
Antigua and Barbuda	19	0	0.00%	0	0.00%
Bahamas	33	0	0.00%	0	0.00%
Bangladesh	3	0	0.00%	0	0.00%
Barbados	9	0	0.00%	0	0.00%
Belgium	4	0	0.00%	0	0.00%
Belize	3	0	0.00%	0	0.00%
Bermuda (GB)	2	0	0.00%	0	0.00%
Cameroon	3	0	0.00%	0	0.00%
Cayman Islands (GB)	3	0	0.00%	0	0.00%
China	9	0	0.00%	0	0.00%
Comoros	1	0	0.00%	0	0.00%
Cook Islands	1	1	100.00%	1	100.00%
Curacao	1	0	0.00%	0	0.00%
Cyprus	10	1	10.00%	1	10.00%
Denmark	6	0	0.00%	0	0.00%
Dominica	2	0	0.00%	0	0.00%
Faroe Islands	2	0	0.00%	0	0.00%
France	3	0	0.00%	0	0.00%
Germany	2	0	0.00%	0	0.00%
Ghana	2	0	0.00%	0	0.00%
Gibraltar (GB)	3	0	0.00%	0	0.00%
Greece	13	0	0.00%	0	0.00%
Guinea-Bissau	1	0	0.00%	0	0.00%
Hong Kong, China	32	1	3.13%	0	0.00%
Indonesia	1	0	0.00%	0	0.00%
Isle of Man (GB)	3	0	0.00%	0	0.00%
Italy	12	0	0.00%	0	0.00%

Liberia	150	1	0.67%	1	0.67%
Luxembourg	1	0	0.00%	0	0.00%
Malta	79	1	1.27%	0	0.00%
Marshall Islands	144	2	1.39%	1	0.69%
Netherlands	8	1	12.50%	0	0.00%
Nigeria	4	0	0.00%	0	0.00%
Norway	11	0	0.00%	0	0.00%
Pakistan	1	0	0.00%	0	0.00%
Palau	4	1	25.00%	1	25.00%
Panama	153	2	1.31%	1	0.65%
Philippines	1	0	0.00%	0	0.00%
Portugal	28	0	0.00%	0	0.00%
Saint Vincent and the Grenadines	5	1	20.00%	0	0.00%
Sierra Leone	3	0	0.00%	0	0.00%
Singapore	48	0	0.00%	0	0.00%
Thailand	1	0	0.00%	0	0.00%
Turkey	4	0	0.00%	0	0.00%
Tuvalu	2	0	0.00%	0	0.00%
Vanuatu	3	0	0.00%	0	0.00%
Total	833	12	1.44%	6	0.72%

8. Inspections and Detentions per Recognized Organization

Inspections et Détentions par Organisme Reconnu

	Issuing authority	Inspection*	Detentions CIC-topic related with RO responsibility**
Code	Name		
101	American Bureau of Shipping	130	0
104	Alpha Register of Shipping	1	0
112	Bulgarski Koraben Registar	1	0
115	Bureau Veritas	182	0
121	China Classification Society	44	0
128	Det Norske Veritas	246	0
132	Germanischer Lloyd	2	0
139	Isthmus Bureau of Shipping, S.A.	2	0
141	Intermaritime Certification Services, S.A.	1	0
148	International Naval Surveys Bureau	6	0
150	Indian Register of Shipping	2	0
151	International Register of Shipping	2	0
156	Korea Classification Society	1	0
158	Korean Register	31	0
160	Lloyd's Register	187	0
169	Nippon Kaiji Kyokai	256	0
170	No class	2	0
173	Other	2	0

175	Panama Maritime Documentation Services	1	0
179	Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	4	0
186	Registro Italiano Navale	76	0
191	Russian Maritime Register of Shipping	2	0
212	Shipping Register of Ukraine	1	0
215	Phoenix Register of Shipping	6	0
216	Overseas Marine Certificate Services	2	0
232	Dromon Bureau of Shipping	3	0
253	Panama Shipping Registrar Inc.	1	0
278	DNV GL AS	83	0
283	Bolivian Register of Shipping (BROS)	3	0
291	United Registration and Classification of Services (URACOS)	2	0
293	Aegean Register of Shipping (CLASSARS)	1	0
312	Hellas Naval Bureau of Shipping S.M.P.C (HNBS)	1	0

S/N	ABUJA MOU RELEVANT INSTRUMENTS INSTRUMENTS PERTINENTS DU MoU D'ABUJA
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 Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, as amended
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

COMPARAISON DES INSTRUMENTS PERTINENTS AVEC CEUX D'AUTRES MoU

Nos.	IMO / ILO INSTRUMENTS	STATUS AT SOME MOUS		Paris MoU	Indian Ocean MoU
		Abuja MoU	Tokyo 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 on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW 78)	X	X	X	X
8	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs)	X	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

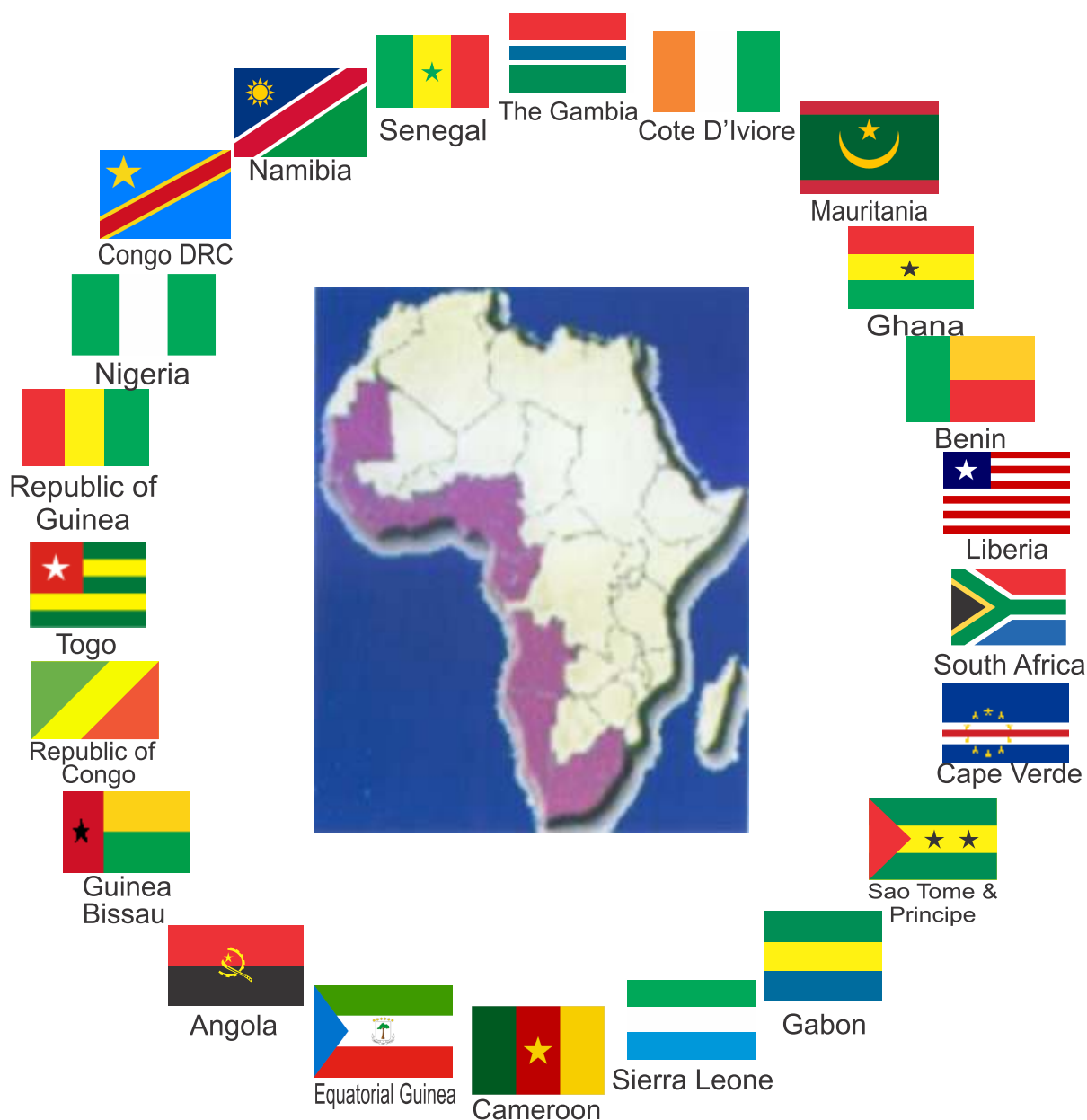


MoU D'ABUJA

RAPPORT ANNUEL
2023



LES ETATS MEMBRES DU MoU d'Abuja



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

TABLE SES MATIERES

PREAMBULE	4
INTRODUCTION	7
ENONCE DE LA VISION	7
ENONCE DE LA MISSION	7
LES VALEURS FONDAMENTALES (PRRCTISSE)	7
STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DU MoU D'ABUJA	8
LA REPUBLIQUE DU CONGO : PROFIL DU PAYS	9
Introduction	9
Bref aperçu de l'Administration maritime Congolaise:	9
LES ACTIVITES DU CONTROLE PAR L'ETAT DU PORT	9
Le rapport d'Inspection au titre du contrôle par l'Etat du Port de 2023	9
La Campagne d'Inspection Ciblée (CIC) 2023	9
Point sur l'état de Ratification et de Domestication des Instruments pertinents du MoU d'Abuja	10
RAPPORT DES INSPECTIONS AU TITRE DU CONTROLE PAR L'ETAT DU PORT POUR 2023	12
Les inspections	12
Les inspections par Types de navires	12
Les déficiences et les immobilisations	13
Le Rapport d'inspections et la Base de données AMIS	14
LA CAMPAGNE D'INSPECTION CIBLEE (CIC)	16
LA CAMPAGNE D'INSPECTION CIBLEE RELATIVE A LA SECURITE INCENDIE	16

PREAMBULE

Chers Etats Membres et Observateurs, nous avons l'honneur et le plaisir de vous présenter le Rapport d'activités Annuel 2023 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).

La région a été marquée au cours de l'année 2023, par d'importantes étapes qui témoignent de notre engagement à améliorer sans cesse les performances, la croissance et le développement des capacités, ceci dans le but de débarrasser la région des activités de transport maritime sous-normes. Plusieurs réunions ont été organisées au cours de cette année et nous avons eu l'honneur de participer à d'autres réunions et activités en dehors de la région du MoU d'Abuja, en vue de continuer à apprendre et à s'améliorer.

La Région a entamé ses réunions en mai avec la tenue de la 13e session du Groupe de Travail Intersessions et de la Gestion (GTIG), organisé à Luanda, en République d'Angola, et qui a débouché sur des recommandations stratégiques qui ont été présentées au Comité en vue de faire progresser les activités de Contrôle par l'État du Port dans la Région. L'une des avancées de cette réunion, et ce grâce aux efforts combinés du Secrétariat, la région a accueilli en juin 2023 la République Démocratique du Congo en tant que 19e État membre à part entière du MoU d'Abuja, renforçant ainsi la coopération régionale en vue d'améliorer la sécurité et la sûreté maritimes. Les membres du GTIG sont de grands experts issus de cinq (5) États Membres, désignés pour orienter le Secrétariat entre les réunions du Comité. Les membres actuels sont l'Angola, le Bénin, la Gambie, le Gabon et le Nigeria.

Les recommandations du GTIG13 ont été présentées à la 13e Réunion du Comité de Contrôle de Navires par l'État du Port pour approbation.

Dans son engagement à améliorer et à normaliser ses services aux États membres et aux parties prenantes, le Secrétariat a engrangé des progrès notables vers la mise en œuvre du Système de Management de la Qualité ISO 9001 :2015.

Dans le cadre des préparatifs de la Campagne d'Inspection Concentrée (CIC) sur la "Sécurité Incendie", que la région a menée en synchronisation avec les Mémorandums de Paris et de Tokyo, le Secrétariat a facilité une formation complète pour les Officiers anglophones et francophones de Contrôle par l'État du Port, le 31 août 2023 et le 5 septembre 2023, respectivement. Ces sessions de formation ont été conçues pour permettre aux officiers de contrôle de navires par l'État du Port (OCNEP) d'être prêts à appliquer efficacement les règles de sécurité incendie lors des inspections de CIC sur les navires, et pour leur permettre d'évaluer la conformité des navires avec les règles internationales relatives aux mesures et équipements de sécurité incendie. Le résumé de la formation et les résultats de l'inspection sont présentés dans la suite de ce rapport. A cet effet, nous encourageons les Etats Membres à accorder autant de sérieux qu'ils le font dans la conduite des Inspections Régulières, aux Inspections Concentrées/Ciblées, car elles sont tout aussi importantes et contribuent en fine à la protection des vies, des navires et de l'environnement marin.

Au cours de cette même année, la région a organisé sa 13ème Réunion du Comité de Contrôle de l'État du Port (CCNEP) du Mémorandum d'Abuja, tenue à Abidjan, en Côte d'Ivoire, du 12 au 13 septembre 2023. Lors de cette réunion, plusieurs décisions clés ont émergé, qui ont été approuvées et renforcées par le Bureau composé des Ministres. Des discussions approfondies relatives à la ratification et à la domestication des instruments pertinents du Mémorandum d'Abuja, au renforcement de la coopération régionale, à l'approfondissement des capacités des Officiers de Contrôle de Navires par l'État du Port et au partage d'informations ont retenu l'attention des participants. Les États Membres ont exploré les possibilités de renforcer la collaboration et ont proposé des solutions visant à relever les défis communs dans le but de renforcer la capacité des Administrations Maritimes dans la région.

Les avancées technologiques ont également été au centre des débats, avec des présentations et

des discussions sur l'intégration des outils numériques et de l'analyse des données dans les opérations de Contrôle par l'État du Port, dans le but de rationaliser les processus et d'en améliorer l'efficacité. En outre, l'attention a été portée sur les initiatives de formation et de renforcement des capacités des Officiers de Contrôle de l'État du Port, avec des mises à jour fournies par le Secrétariat sur les programmes visant à améliorer leurs aptitudes et leurs compétences, dont l'un est le Programme de Mentorat et de Tutorat.

La Réunion a permis à un examen approfondi d'études de cas et d'exemples réels d'inspections de contrôle par l'État du Port en lien avec les amendes et les pénalités imposées par les États Membres, qui devraient être conformes à leurs lois et réglementations nationales respectives, offrant un aperçu précieux des défis rencontrés, des leçons apprises et des approches efficaces en vue de résoudre les problèmes liés aux amendes et autres défis rencontrés au cours des inspections. En outre, des examens des performances des membres ont été effectués, analysant les performances des États Membres en matière de Contrôle par l'État du Port et les taux de conformité, avec des discussions sur les domaines d'amélioration et les actions prioritaires. Par ailleurs, les sessions de discussion avec les parties prenantes et les observateurs ont constitué une plateforme de dialogue avec les représentants d'autres organisations, ce qui a permis de mieux comprendre les activités du contrôle par l'État du Port dans d'autres régions, d'échanger des informations et de collaborer en matière de contrôle par l'État du Port. Parmi les observateurs et les parties prenantes qui ont participé à la réunion figurent le Memorandum d'Entente de la Mer Noire, le Memorandum d'Entente de l'Océan Indien, le Memorandum d'Entente de Paris, le Memorandum d'Entente des Caraïbes, l'Organisation Maritime Internationale, l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) et l'Organisation des Femmes de la Mer pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OFMAOC). Nous demeurons reconnaissants pour le soutien continu de nos parties prenantes et de nos observateurs

L'un des principaux résultats de la 13^{ème} réunion du Comité de Contrôle des Navires par l'Etat du

Port a été le lancement officiel du Programme de Mentorat en octobre 2023 entre l'Agence Nigerian d'Administration et de Sécurité Maritime (NIMASA) et l'Administration Maritime de la Sierra Leone (SLMA). Les Officiers de Contrôle de l'État du Port de la SLMA délégués par leur Directeur Général, ont visité l'Agence Nigériane d'Administration et de Sécurité Maritimes (NIMASA) à Lagos, au Nigéria. Le mentorat a duré deux (2) semaines et a permis aux OCNEP de la SLMA de bénéficier d'un appui technique par le biais d'une formation sur le terrain, d'un échange d'idées, d'un partage d'expériences et d'un transfert de connaissances, dans le but de renforcer leurs capacités respectives et d'améliorer leur efficacité dans la conduite des inspections de Contrôle par l'État du Port (OCNEP). Cette initiative devrait apporter des avantages mutuels aux pays mentor et mentoré en renforçant les liens organisationnels et en offrant des possibilités de mise en réseau aux inspecteurs, ainsi qu'une plateforme pour l'apprentissage et le développement continu. Cette collaboration continue entre les États membres devrait permettre aux jeunes inspecteurs et aux inspecteurs nouvellement recrutés d'avoir le privilège d'apprendre des inspecteurs plus expérimentés dans le cadre des activités de contrôle par l'État du Port, ce qui permettra d'éradiquer les navires sous normes, de promouvoir la sécurité et le bien-être des gens de mer et de protéger notre environnement marin et nos actifs maritimes. Par ailleurs, suite à l'approbation et à l'aval du 13^e Comité de Contrôle des Navires par l'Etat du Port, le Secrétariat a facilité la signature d'un Protocole d'Accord avec l'Université Maritime Régionale (RMU) du Ghana. Cette collaboration et ce partenariat faciliteront la formation des Officiers de Contrôle par l'État du Port dans la région couverte par le MoU d'Abuja sur le Cours Type 3.09 de l'OMI et les conventions, lignes directrices, circulaires, publications et autres cours connexes de l'OMI et de l'OIT. L'objectif est de promouvoir les institutions maritimes dans la région du MoU d'Abuja en encourageant les officiers de contrôle de navires par l'Etat du Port des États Membres à accéder aux cours de formation dispensés par ces institutions. Des discussions sont en cours avec la RMU pour s'assurer que cette collaboration porte ses fruits

et le Secrétariat est ouvert à la facilitation d'une plus grande collaboration avec d'autres Instituts de Formation Maritime dans la région.

Une autre étape importante a été franchie en 2023 avec l'accueil de la République de Guinée Equatoriale en tant que 20e État Membre à part entière du MoU d'Abuja en novembre. Le Secrétariat est honoré de recevoir, au nom de la région, la Lettre d'Acceptation du MoU par la République de Guinée Equatoriale et s'engage à veiller à ce que la République de Namibie et la Mauritanie deviennent membres à part entière du MoU dans un avenir proche.

Pour conclure l'année 2023, le MoU d'Abuja a signé en décembre, un Mémorandum avec l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM) aux fins de la mise à disposition du Contrôle des Règles de l'AESM et des plateformes d'apprentissage en ligne pour les OCNEP de la région, favorisant ainsi une plus grande coopération et un meilleur échange d'informations entre les OCNEP.

En effet, ce système contient toute la législation maritime applicable telle que les conventions, codes, résolutions et circulaires de l'Organisation maritime internationale (OMI), les conventions et lignes directrices de l'Organisation internationale du travail (OIT), les règlements et directives pertinents de l'UE ainsi que les manuels et instructions respectifs de nombreux Mémorandums d'Entente sur le contrôle par l'État du Port, qui seront utiles aux officiers de contrôle de navires par l'État du Port de la région. La formation et le renforcement des capacités sont d'une importance capitale pour la région et le Secrétariat ne ménagera aucun effort pour explorer d'autres possibilités de formation dans le but de renforcer les capacités de nos Officiers de Contrôle par l'État du Port. Nous exprimons notre gratitude aux États Membres pour l'intérêt accru,



Hon. Ebrima Sillah
President, MoU Abuja



le soutien et la volonté d'améliorer les mesures relatives au Contrôle par l'État du Port, en particulier en ce qui concerne le comblement des lacunes en matière de connaissances.

Le Rapport de cette année décrit les Inspections au titre du Contrôle par l'État du Port menées et enregistrées par quatorze (14) États Membres dans la région du MoU d'Abuja. Bien que nous ne soyons pas encore parvenus à une inspection complète par tous les États Membres, nous saluons cependant les Administrations Maritimes qui sont restées cohérentes dans la conduite des Inspections de Contrôle par l'État du Port et le téléchargement en temps voulu des rapports dans le Système d'Information du Mémorandum d'Entente d'Abuja (AMIS). Nous félicitons tout particulièrement la République du Cameroun qui a bien le débuté la conduite des inspections et l'encourageons à télécharger ses rapports d'inspection dès qu'ils seront disponibles.

Alors que nous nous efforçons à débarrasser la région des navires sous-normes, de garantir que les conditions de vie et de travail des marins sont conformes aux réglementations internationales et que notre environnement marin est protégé, il est nécessaire que les États Membres deviennent plus conscients des navires battant leur pavillon car ils seront soumis à des Inspections de l'État du Port dans d'autres pays. Les États Membres doivent veiller à ce que ces navires ne manquent pas à leurs obligations dans d'autres régions, car cela a un impact négatif sur la région couverte par le Protocole d'Accord d'Abuja.

Mesdames et Messieurs, l'année 2023 a été une année de réussite et nous espérons sincèrement pouvoir compter sur votre coopération et votre soutien pour maintenir une trajectoire positive et dépasser les attentes dans les années à venir.



Cne. Sunday M. Umoren
Secrétaire General, MoU Abuja



INTRODUCTION

Le 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, 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. Les vingt (20) Etats membres à part entier sont les suivants : Angola, Bénin, Cameroun, Cap-Vert, Congo-Brazzaville, Côte d'Ivoire, République démocratique du Congo, Guinée Equatoriale, 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 relatives à l'acceptation du Mémorandum 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.

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. "

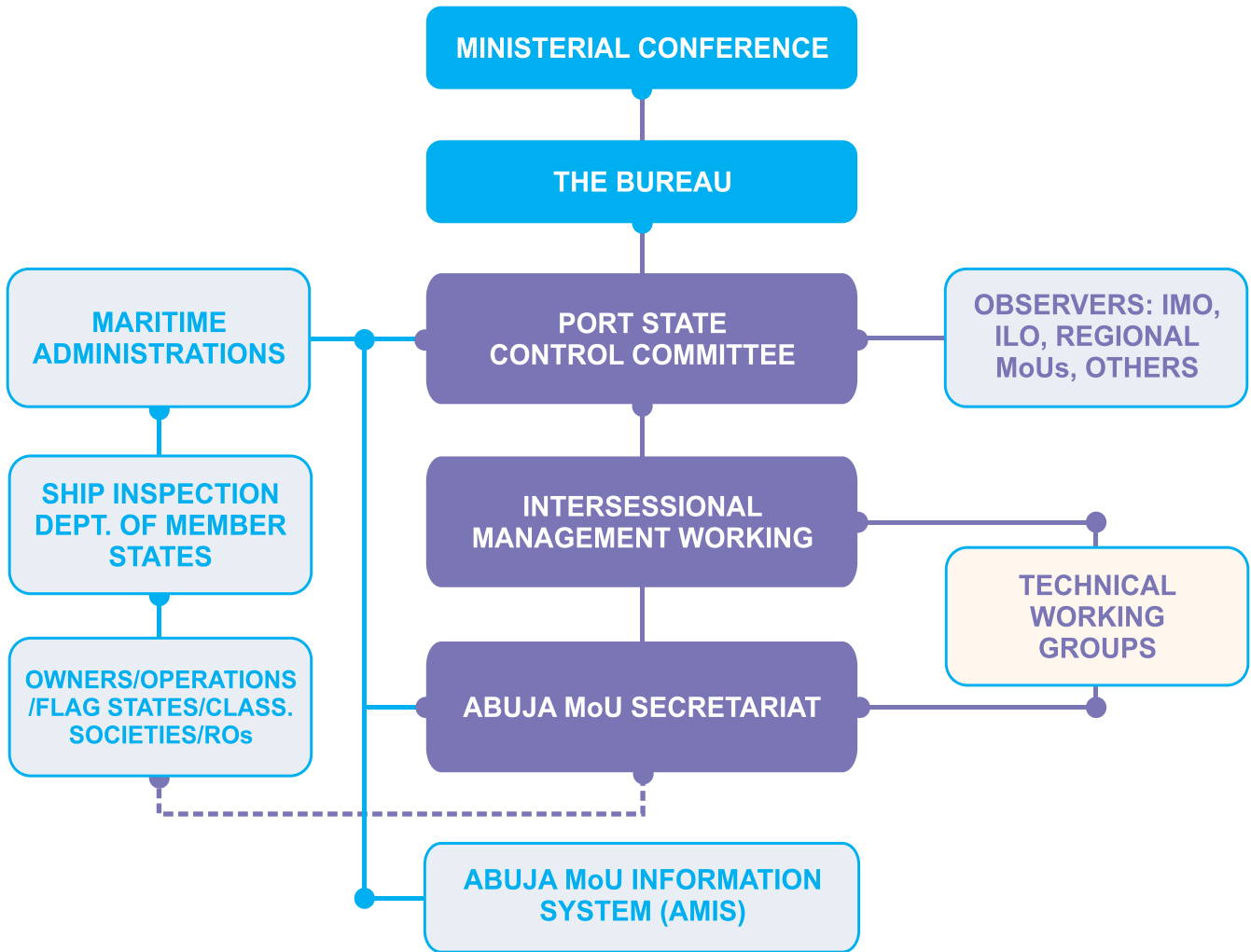
ENONCÉ DE MISSION

"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.

STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DU MoU D'ABUJA



LA REPUBLIQUE DU CONGO: PROFIL DU PAYS

Introduction

La République du Congo dispose d'un littoral d'environ 170 km et d'un port unique, dénommé le Port Autonome de Pointe-Noire (PAPN), situé dans la ville de Pointe-Noire et plusieurs terminaux offshore tels que le terminal de DJENO, le terminal de YOMBO ainsi que le terminal gazier NKOSSA. Le Port Autonome de Pointe-Noire est un port de type landlord depuis 2000.

Porte océane de l'Afrique Centrale, desservi par des lignes maritimes d'Europe, d'Asie et d'Amérique grâce à ses atouts indéniables : positions géographiques, port d'accès facile ouvert sur la mer. Etant l'un des principaux ports en eaux profondes du Golfe de Guinée avec un tirant d'eau maximal de 16 m, le Port Autonome de Pointe-Noire, joue un rôle important dans la stratégie régionale des armements, 75% des marchandises qui y sont déchargées sont en effet destinées aux ports voisins.

Bref aperçu de l'Administration Maritime Congolaise :

La Direction Générale de la Marine Marchande (DIGEMAR) créée par décret 99-94 du 02 juin 1999 portant ses attributions et son organisation, elle est une administration publique sous la tutelle du ministère des Transports de l'aviation Civile et de la Marine Marchande. C'est l'organe technique qui assiste le Ministre dans l'exercice de ses attributions en matière de transport maritime. La DIGEMAR est une administration publique sous la tutelle du ministère des transports de l'aviation civile et de la marine marchande. C'est l'organe technique qui assiste le Ministre dans l'exercice de ses attributions en matière de transport maritime. Etant l'administration de synthèse et le centre de gravité de la gestion du secteur maritime national, la DIGEMAR joue un rôle principal dans

la mise en œuvre des conventions maritimes de l'OMI ainsi que de l'OIT ratifiées par le Congo Brazzaville.

La Direction Générale comprend cinq (05) directions centrales et trois (01) délégations maritimes à savoir : La Direction de l'Administration, des Finances et des Gens de Mer (DAFGM) arrêté 208 du 22 février 2000; la Direction de la Réglementation et de la Coopération Maritimes, (DRCM) arrêté 209 du 22 février 2000 ; la Direction de la Navigation Maritime, (DNM) arrêté 210 du 22 Février 2000 ; la Direction des Transports Maritimes (DTM) arrêté 211 du 22 février 2000 ; le Centre de Sécurité Maritime et de la Protection du Milieu Marin, (CSMPMM) arrêté 212 du 22 Février 2000, la Délégation Maritime de Madingo-Kayes : (arrêté n° 5894 du 22 Novembre 2002).

LES ACTIVITES DU CONTROLE PAR L'ETAT DU PORT

Le Rapport d'Inspection au titre du Contrôle par l'Etat du Port 2023.

La République du Congo a effectué un total de 348 inspections au titre du contrôle par l'Etat du port en 2023, identifiant ainsi 106 défauts qui ont conduit à deux (2) immobilisations. Bien qu'ils soient confrontés à certains défis techniques dans l'enregistrement des défauts, les officiers chargés de contrôle de navires par l'Etat du port (OCNEP) s'efforcent de télécharger les données d'inspection dans le Système d'Information du MoU d'Abuja, dans les délais impartis.

La Campagne d'Inspection Ciblée (CIC) 2023

La Direction a mené du 1er septembre au 30 novembre 2023, une Campagne d'Inspection Ciblée (CIC), au cours de laquelle 8 navires ont été inspectés et enregistrés dans la base de données AMIS.

Point sur l'état de Ratification et de Domestication des Instruments pertinents du MoU d'Abuja

pertinents du MoU d'Abuja, allant des lignes de charge 66 à la Convention Internationale de Nairobi de 2007.

Le tableau ci-dessous fait le point sur l'état de ratification et de domestication des instruments

NO	INSTRUMENTS DE L'OMI	RATIFICATION		DOMESTICATION	
		OUI	NON	OUI	NON
1	LOAD LINES 66	X			X
2	LOAD LINES PROTOCOL 1988	X			X
3	SOLAS 1974	X			X
4	SOLAS PROTOCOL 1978	X		X	
5	SOLAS PROTOCOL 1988	X			X
6	MARPOL 73/78	X			X
7	STCW 78	X			X
8	COLREG 72	X			X
9	TONNAGE 69	X			X
10	CLC 1969		X		X
11	CLC PROTOCOL 1992	X			X
12	AFS 2001	X			X
13	MLC 2006	X			X
14	BWM 2004	X			X
15	BUNKER 2001	X			X
16	NAIROBI WRC 2007	X			X

**LES DEFECTUOSITES IDENTIFIEES PAR LES OCNEP DU CONGO LORS DES INSPECTIONS
AU TITRE DU CONTROLE PAR L'ETAT DU PORT**



Inspection des Arcs Bulbeux endommagés, rouillés et cassés



Il a été observé lors d'une inspection que la cabine de douche était sale et que les tuyaux de douche étaient abîmés.



Les jauges sont peu lisibles

RAPPORT DES INSPECTIONS AU TITRE DU CONTROLE PAR L'ETAT DU PORT POUR 2023

Ce document présente le résumé du rapport des inspections au titre du contrôle par l'État du Port pour l'année 2023.

Les inspections

Dans la région du MoU d'Abuja, quatorze (14) États membres sur vingt-deux (22) ont soumis 3117 rapports d'inspections au titre du contrôle par l'Etat du Port, dans le système d'information du MoU d'Abuja (AMIS), et un total de 77036 escales de navires a été enregistré.

Ces Etats members sont:

Etats Membres	Nombre d'inspections
Benin	42
Republique du Congo	348
Cameroon	122
Cote d'Ivoire	347
Gabon	287
Gambie	19
Ghana	168
Guinée	112
Liberia	63
Nigeria	666
Senegal	486
Sierra Leone	45
Afrique du Sud	126
Togo	286

Au cours de l'année 2023, les États membres suivants n'ont pas effectué, ni téléchargés les rapports d'inspections dans la base de données du Système d'Information du MoU d'Abuja : Angola, Cap-Vert, République Démocratique du Congo, Guinée Equatoriale, Guinée-Bissau, Mauritanie, Namibie et Sao Tomé-et-Principe.

Ainsi, 23 navires ont été immobilisés, ce qui représente une hausse de 21,05 % par rapport au nombre d'immobilisations enregistrées en 2022, qui était de 19 %. La région a connu une hausse de 28,75 % des inspections, qui sont passées de 2421 en 2022 à 3117 en 2023. Le pourcentage régional d'inspections par escale de navire est de 3,90 % et 3,98 % en 2022 et 2023 respectivement.

Les inspections par Types de navires

Vingt-quatre (24) types de navires ont été inspectés. Les huit types de navires les plus inspectés au cours de l'année sous revue sont les suivants :

- Vraquiers 1278 (41,00 %),
- Navires porte-conteneurs 597 (19,15 %),
- Cargos généraux/navires polyvalents 305 (9,79%)
- Pétroliers 218 (6.99%)

- Pétroliers 215 (6.90%)
- Navires de charge réfrigérés 158 (5.07%)
- Cargo Ro-Ro 65 (2.09.%)
- approvisionnement en Mer 63 (2,02 %).

Les Etats membres se sont engagés à inspecter au moins 15 % du nombre total de navires faisant escale dans leurs ports. Seule la République du Gabon a pu atteindre cet objectif de performance en matière d'inspection au titre de l'Etat du Port en 2023, avec 15,88 % des 1807 navires qui ont fait escale à leurs ports au cours de l'année sous revue. L'Afrique du Sud a enregistré une baisse en nombre d'inspections, passant de 148 en 2022 à 126 en 2023, malgré l'augmentation du nombre d'escales de navires durant la même période, qui est de 14 734 en 2022 et de 20 434 en 2023.

Dans l'ensemble, le taux d'inspections réalisées par les États membres pour l'année 2023 est de 3,98 %, contre 3,90 % pour l'année 2022. Ces deux pourcentages sont bien en dessous de l'objectif de performance de 15 % définis pour la région. Le nombre d'États effectuant des inspections demeure à quatorze (14) pour les années 2022 et 2023. Cependant, le Cameroun a soumis des rapports d'inspection pour la première fois, tandis que la République démocratique du Congo n'a pas téléchargé d'inspections pour 2023.



Sessions pratique du programme mentor-mentoré entre le Nigeria (mentor) et la Sierra Leone (mentoré)

Les défauts et les immobilisations.

Parlant des défauts, un nombre total de 1384 a été enregistré en 2023, ce qui représente une hausse par rapport au chiffre de 1305 enregistré en 2022. De même, le nombre total d'inspections avec défauts pour l'année 2023 est de 296, soit un chiffre supérieur à celui de 2022 (279).

Quant au pourcentage d'inspections présentant des défauts, il est de 9,50% en 2023, soit une baisse de 17,53 % par rapport à celui de 2022 (11,52%). La République du Ghana est en tête de liste des États avec 58,33% des inspections présentant des défauts, suivie par l'Afrique

du Sud (30%), le Nigéria (14,56%) et la Sierra Leone (11,63%).

Au regard des catégories de déficiences, la plus grande partie des déficiences a été enregistrée dans les domaines suivants :

- ❑ Les conditions de vie et de travail 194 (14,02%)
- ❑ Les propulseurs et les machines auxiliaires 183 (13,22%)
- ❑ La sécurité incendie 147 (10,62%)
- ❑ Les certificats et documents du navire 143 (10,33%)
- ❑ Les conditions structurelles 131 (9,47%)
- ❑ Les systèmes d'urgence 82 (5,92%)
- ❑ La sécurité de la navigation 82 (5,92%)
- ❑ Les équipements de sauvetage 56 (4,05%).

Dans le cadre de la convention SOLAS, les principaux points défectueux sont la propulsion et les machines auxiliaires (13,22 %), suivis de la sécurité incendie (10,62 %), des conditions structurelles (9,47 %), des systèmes d'urgence (5,92 %) et de la sécurité de la navigation (5,92 %). Au total, 101 déficiences soit 7,30 % ont été enregistrées au titre de la convention MARPOL, les quatre principales étant : 44 (3,18 %) au titre de l'annexe I, 29 (2,10 %) au titre de l'annexe IV, 17 (1,23 %) au titre de l'annexe VI, et 11 (0,79 %) au titre de l'annexe V.

En tout, 296 inspections avec déficiences ont été menées et ont donné lieu à 1384 déficiences. Les déficiences les plus notables concernaient:

- ❑ La Convention SOLAS 57,59%
- ❑ OIT (MLC, 2006) 16,91%
- ❑ Les Certificats et Documents du navire 10,33%
- ❑ La Convention MARPOL 7,30 %
- ❑ La Convention sur les lignes de charge 2,82%
- ❑ La Convention STCW 1,66%.

Au regard des instruments pertinents applicables au régime du contrôle par l'Etat du Port du MoU d'Abuja, les déficiences liées à la Convention SOLAS occupent toujours la première place parmi toutes les déficiences constatées. Le nombre total des immobilisations est passé à vingt-trois (23), contre 19 en 2022.

Les immobilisations enregistrées se répartissent comme suit : 47,83% pour les vraquiers, 17,39% pour les cargos polyvalents, 8,70% pour les pétroliers et 4,35% pour les porte-conteneurs, les remorqueurs, les cargos frigorifiques, les navires à passagers, les navires OILCHEM et les navires transporteurs de charge lourdes.

Ainsi, l'analyse de ce résultat montre une tendance à la hausse du nombre d'inspections, de déficiences et de d'immobilisations enregistrées en 2023 par rapport à 2022, alors que le nombre d'États ayant soumis des rapports est le même.

Le Rapport d'inspections et la Base de données AMIS

L'un des difficultés rencontrées au cours des inspections au titre du contrôle par l'Etat du Port dans la région du MOU d'Abuja est le téléchargement des inspections immédiatement après que



Un tuyau haute pression endommagé



Une jauge dont le pointeur manque

les officiers de contrôle aient fini les inspections. A cet effet, le comité a exhorté les États membres à télécharger les rapports d'inspection directement dans AMIS immédiatement après l'inspection.

LA CAMPAGNE D'INSPECTION CIBLEE (CIC)

LA CAMPAGNE D'INSPECTION CIBLEE RELATIVE A LA SECURITE INCENDIE

Du 1er septembre au 30 novembre 2023, le 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) a mené la Campagne d'Inspection Ciblée (CIC) en conformité avec le chapitre II-2 de la Convention SOLAS sur la sécurité Incendie. En effet, cette campagne a été menée conjointement avec le Mémorandum de Paris et de Tokyo et d'autres régimes régionaux de contrôle par l'État du port, en utilisant les lignes directrices et les questionnaires prévus par le Mémorandum de Paris et de Tokyo.

Cette campagne a été effectuée dans le cadre des inspections au titre de contrôle par l'État du Port menées par les officiers chargés du contrôle des navires par l'État du Port afin de s'assurer que les navires hors normes n'opèrent pas dans la région. En ce qui concerne les navires en général, le mauvais état des conduites et des bouches d'incendie et l'absence éventuelle de tuyaux d'incendie et d'extincteurs dans le compartiment des machines ou dans les salles d'habitation ont poussé à une inspection détaillée de l'équipement de sécurité incendie. En plus, les OCNEP étaient en quête de preuves de risques d'incendie plus élevés que la normale, susceptibles d'être causés par un manque de propreté dans la salle des machines. Il convient également de mentionner qu'une formation préalable au CIC a été organisée en août 2023 afin de fournir aux OCNEP des lignes directrices pour répondre aux questions des CIC relatives à la sécurité incendie au cours de la campagne.

Le but

Le but du CIC était de s'assurer que les navires faisant escale dans les ports de la région du MoU d'Abuja respectaient les exigences requises en matière de sécurité incendie établies par la Convention SOLAS et le Code International pour les systèmes de protection contre l'incendie (Code FSS). Il s'agissait également de :

- Sensibiliser l'équipage du navire et les armateurs à l'importance des mesures de

sécurité incendie ;

- Vérifier que le navire réponde aux exigences en matière de sécurité incendie prévues par les instruments pertinents de l'OMI.

Les objectifs

Le CIC avait pour objectif de vérifier les points suivants :

- a) Le bon fonctionnement des dispositifs du système de fermeture de la ventilation et l'absence de trous ou de détériorations graves ;
- b) Les dispositifs d'obturation des ventilations ne sont pas obstrués par des équipements, des provisions ou des cargaisons ;
- c) Les dispositifs de fermeture de la ventilation sont marqués de manière permanente et signalent si le dispositif de fermeture est ouvert ou fermé ;
- d) Chaque pompe à incendie est capable de fournir au moins deux jets d'eau requis à une pression adéquate ;
- e) La capacité des pompes à incendie requises désignées ne s'est pas détériorée au fil du temps. Cela peut se faire en vérifiant la pression générée par la pompe lors de son fonctionnement ;
- f) Les dispositifs de commande sont accessibles, non bloqués et prêts à être utilisés.

Pendant la campagne, il n'y a eu qu'une seule inspection par navire et les officiers de contrôle par l'État du port (OCNEP) ont utilisé le questionnaire prédéfini pour vérifier que les systèmes et équipements de lutte contre l'incendie étaient conformes aux exigences applicables, que le capitaine et les membres de l'équipage maîtrisaient les opérations liées à la sécurité incendie et que l'équipement était correctement entretenu et fonctionnait correctement.

Résumé et Analyse

Au cours de la campagne, 515 inspections CIC ont été effectuées par 12 États membres : Afrique du Sud (25), Bénin (3), Congo (8), Côte d'Ivoire (11), Gambie (2), Ghana (29), Guinée (15), Libéria (19), Nigeria (160), Sénégal (156), Sierra Leone (7) et Togo (80), avec un bilan de 18 déficiences et 6 déficiences susceptibles d'être retenues.

Voici les résultats du questionnaire utilisé lors de la campagne :

- ❑ Les voies d'évacuation d'urgence sont-elles maintenues dans un état sûr ? - Les 515 navires inspectés ont répondu par l'affirmative.
- ❑ Les portes coupe-feu sont-elles maintenues en bon état de fonctionnement ? - 506 navires inspectés ont répondu "oui" et 9 ont répondu "non".
- ❑ Les systèmes fixes de détection et d'alarme d'incendie ont-ils été périodiquement testés conformément aux prescriptions de l'administration ? - 510 navires inspectés ont reçu la mention "oui", 5 la mention "non" et 3 ont été retenus.
- ❑ Les dispositifs de fermeture de la ventilation peuvent-ils être fermés ? - 514 navires inspectés ont reçu la mention "oui" et 1 la mention "non".
- ❑ Les moyens de commande de la ventilation électrique des locaux de machines peuvent-ils être actionnés à partir de deux positions groupées ? - 512 navires inspectés ont obtenu la mention "oui" et 3 la mention "sans objet".
- ❑ Chaque pompe d'incendie peut-elle fournir au moins les deux jets d'eau requis ? - 514 navires inspectés ont reçu la réponse "oui" et 1 la réponse "sans objet".
- ❑ Les moyens de contrôle prévus à l'extérieur du local de machines pour arrêter la ventilation et l'équipement de transfert d'huile sont-ils opérationnels ? - 513 navires inspectés ont reçu la réponse "oui", 1 "non", 1 "sans objet" et 1 immobilisation.
- ❑ Le local où se trouve l'agent extincteur à gaz fixe est-il utilisé uniquement à cette fin ? - 510 navires inspectés ont reçu la réponse "oui" et 5 la réponse "sans objet".
- ❑ Les vannes utilisées dans la conduite principale d'incendie sont-elles opérationnelles ? - 514 navires inspectés ont reçu la réponse "oui" et 1 la réponse "non".
- ❑ Lorsqu'un exercice d'incendie a été observé, a-t-il été jugé satisfaisant ? - 131 navires inspectés ont reçu la réponse "oui", 1 la réponse "non" et 383 la réponse "non applicable".

Les 18 déficiences constatées concernaient les points suivants : Les portes coupe-feu sont-elles en bon état de fonctionnement ? (07105), relevé sur neuf (9) navires ; les systèmes fixes de détection et d'alarme incendie ont-ils été testés périodiquement conformément aux exigences de l'administration ? (07106) relevé sur cinq (5) navires ; les dispositifs de fermeture des ventilations peuvent-ils être fermés ? (07116), relevé sur un navire ; les moyens de commande situés à l'extérieur du compartiment des machines et permettant d'arrêter la ventilation et l'équipement de transfert d'hydrocarbures sont-ils opérationnels ? (07114) relevé sur un navire ; les vannes utilisées dans la conduite principale d'incendie sont-elles opérationnelles ? (07110), relevé sur un navire ; et, lorsqu'un exercice d'incendie a été observé, a-t-il été jugé satisfaisant ? (04109/07125), relevé sur un navire.

Parmi les déficiences susmentionnées, les immobilisations suivantes ont été enregistrées :

- Quatre (4) concernaient des vraquiers, un (1) des pétroliers et un (1) des cargos frigorifiques.
- Un (1) navire âgé de 06 à 10 ans, deux (2) navires âgés de 11 à 15 ans, un (1) navire âgé de 16 à 20 ans et deux (2) navires âgés

de 26 à 30 ans.

- Les pavillons des navires étaient les suivants: Chypre, Libéria, Îles Marshall et Palau.

Les déficiences pouvant être retenues, enregistrées sous les points suivants du questionnaire du CIC relative à la sécurité incendie, étaient les suivantes: (a) Les portes coupe-feu sont-elles maintenues en bon état de fonctionnement? (07105) ; (b) Les systèmes fixes de détection et d'alarme incendie ont-ils été testés périodiquement conformément aux exigences de l'administration ? (07106) ; (c) Les dispositifs d'obturation de la ventilation peuvent-

ils être fermés ? (07116) ; d) Les moyens de commande prévus à l'extérieur du local de machines pour arrêter la ventilation et l'équipement de transfert d'huile sont-ils opérationnels ? (07114) ; e) Les vannes utilisées dans la conduite principale d'incendie sont-elles opérationnelles ? (07110) ; f) Lorsqu'un exercice d'incendie a été observé, a-t-il été jugé satisfaisant ? (04109/07125).

**POUR LES STATISTIQUES ET LES TABLEAUX,
REFEREZ-VOUS AUX PAGES 16 A 53
DE LA VERSION ANGLAISE**