



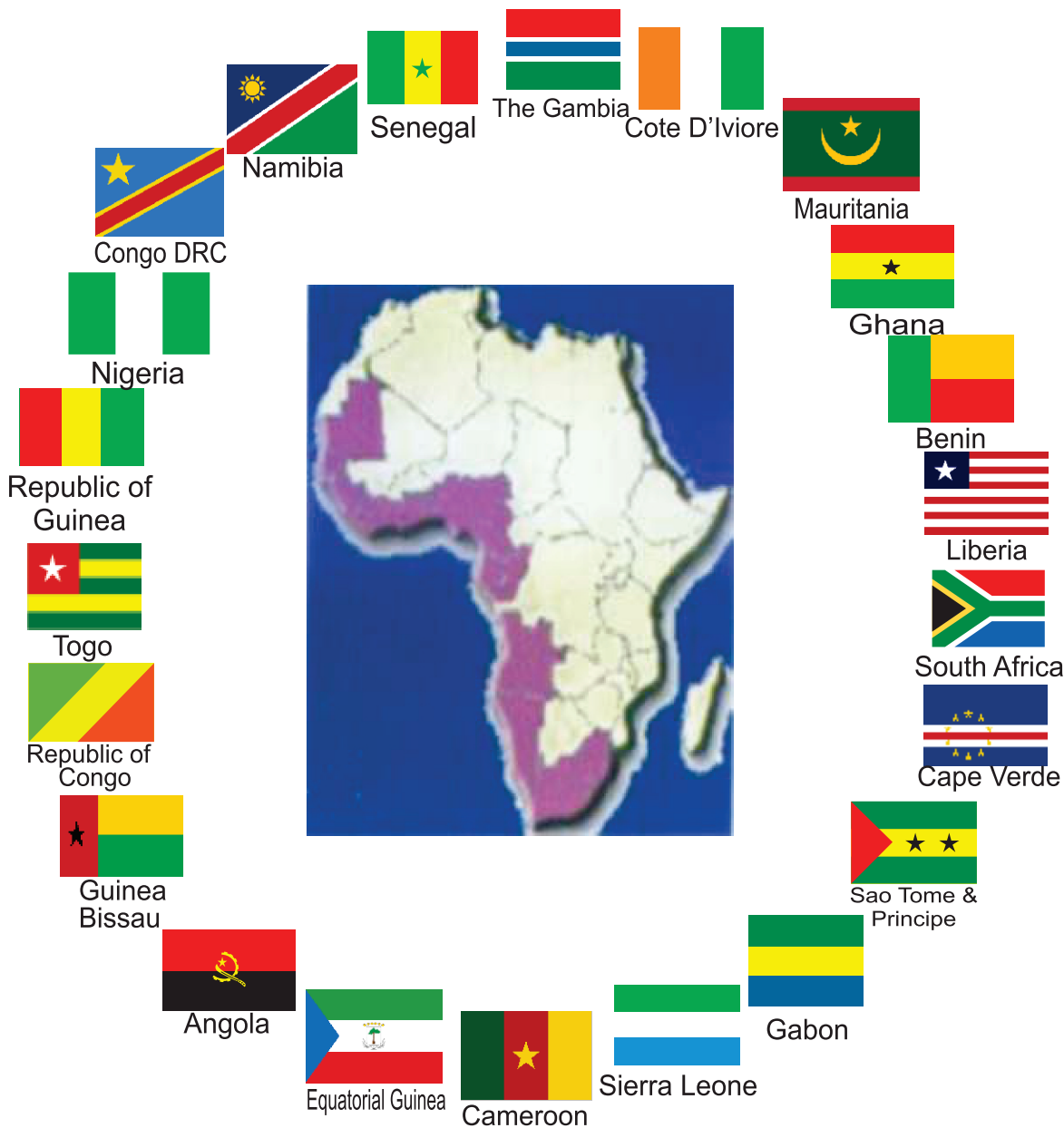
MEMORANDUM D'ENTENTE SUR LE CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DE PORT DANS LA REGION DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE



MoU D'ABUJA

RAPPORT ANNUEL
2024

LES ETATS MEMBRES DU MoU d'Abuja



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

TABLE DES MATIERES

PREAMBULE.....	5
Chers États membres et observateurs distingués.....	5
INTRODUCTION.....	11
Aperçu	11
Vision	11
Mission	11
Valeurs fondamental (PRRCTTISSE)	11
STRUCTURE ORGANISATIONELLE DU MOU D'ABUJA MOU.....	12
LE PROFIL DU PAYS - LA REPUBLIQUE DE GUINEE.....	13
Introduction.....	13
Présentation de la République de Guinée.....	13
L'Administration Maritime de la Guinée – Agence de Navigation Maritime (ANAM).....	13
Les activités de Contrôle par l'État du Port en République de Guinée	14
Le Rapport des Inspections de l'État du Port – Année 2024.....	14
La Campagne d'Inspection Ciblée (CIC) – Année 2024.....	14
Etat de ratification et de mise en ceuvre des instruments pertinents par la République de Guinée.....	14
Les photos des OCNEP de Guinée en train d'effectuer des Inspections au titre du contrôle par l'État du Port.....	16
RAPPORTS DES INSPECTION AU TITRE DU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT DANS LA RÉGION DU MoU D'ABUJA POUR L'ANNEE 2024.....	17
Les inspections.....	17
Les inspections par Type de Navire.....	18
Les déféctuosités et immobilisations.....	18
Le Reports d' inspection et Base de donnée.....	19

Les déficiences enregistrées dans la région Abuja MoU pour 2024.....	21
LA CAMPAGNE D’INSPECTION CIBLÉE (CIC) SUR LES SALAIRES	
DE L’ÉQUIPAGE ET LES CONTRATS DE TRAVAIL DES GENS DE	
MER SELON LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME,	
2006 (MLC, 2006).....	23
Le but.....	23
Les Objectifs.....	23
Résumé et Analyse de la Campagne d’Inspection Ciblée (CIC).....	24
Déficiences principales observées.....	25

PREAMBULE

Chers États membres et observateurs distingués,

C'est avec un grand honneur que nous vous présentons le Rapport Annuel 2024 des activités 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).

Ce rapport annuel offre un aperçu exhaustif des activités et des résultats du MoU d'Abuja pour l'année 2024. Il présente également une analyse comparative des performances par rapport aux années précédentes. Il met en lumière les principales avancées en matière de réunions, de formations, de résultats d'inspections et de coopération régionale.

L'année 2024 a constitué une étape charnière pour les affaires maritimes mondiales, marquée par plusieurs défis critiques et récurrents:

- **Les Tensions géopolitiques et la sécurité maritime:** des incidents significatifs ont récemment été rapportés, notamment des attaques visant des navires en transit dans le détroit d'Hormuz, ainsi que dans les zones de la mer Rouge et du golfe d'Aden. Parallèlement, une intensification notable des activités de la flotte dite «fantôme» ou «obscur», composée de navires opérant souvent avec le système d'identification automatique (AIS) désactivé, soulève de vives préoccupations en matière de sécurité maritime et de traçabilité des mouvements en mer.
- **Catastrophes environnementales et atteintes aux infrastructures:** Le secteur maritime a été exposé à divers événements d'origine naturelle ou humaine, entraînant des impacts significatifs sur les infrastructures portuaires et offshore.

- **Évolution Règlementaire, Innovations Technologique et le bien-être de l'Équipage:** L'industrie a connu des avancées notables en matière de réglementation internationale, une adoption croissante des technologies émergentes, ainsi qu'un renforcement de l'attention portée aux conditions de vie et aux droits des gens de mer.
- **Décarbonation et conformité environnementale:** Le durcissement des normes environnementales et des mesures de contrôle des émissions s'inscrit dans une dynamique globale visant à accompagner la transition énergétique du transport maritime et à atteindre les objectifs de décarbonation du secteur.
- **Cybersécurité et modernisation des Technologies Maritimes:** La recrudescence des menaces cyber a conduit à un renforcement des investissements dans les infrastructures numériques, ainsi que dans le développement de systèmes embarqués intelligents, dans le but de renforcer la résilience et la sécurité opérationnelle du secteur maritime.
- **Enjeux liés au droit du Travail, aux aspects juridiques et au bien-être des équipages:** Rien qu'en 2024, plus de 3 000 marins à bord de plus de 230 navires ont été abandonnés, principalement dans la région du Golfe, en raison de faillites ou de comportements irresponsables de certains armateurs, laissant les équipages sans salaire et sans assistance.

Le MoU d'Abuja a joué un rôle très important dans la résolution de certains de ces cas, en apportant une assistance au rapatriement des équipages et en facilitant les interventions nécessaires.

Ainsi, en s'inscrivant dans la dynamique des évolutions mondiales du secteur maritime, le MoU d'Abuja a réaffirmé son engagement à renforcer le Contrôle par l'État du Port (PSC), à promouvoir la coopération régionale et à consolider les efforts de développement des capacités. Ces actions visent à garantir la sécurité maritime, à préserver l'environnement marin et à favoriser des conditions de travail et de vie dignes pour les gens de mer.

Le développement des capacités

En 2024, le développement des capacités était au cœur des priorités du Mémorandum d'Abuja, grâce à l'appui de plusieurs organisations partenaires ayant apporté leur concours par le biais de collaborations, de partenariats techniques et de parrainages stratégiques. Ces efforts conjoints ont permis d'organiser des sessions de formation ciblées au bénéfice des Officiers de Contrôle des Navires par l'État du Port (OCNEP) de la région. Parmi ces partenaires figurent notamment le Réseau Maritime Anti-corruption, l'Organisation Maritime Internationale, l'Organisation Internationale du Travail, Lloyd's Register et le American Bureau Shipping.

Le Maritime Anti-Corruption Network (MACN), avec le soutien du Gouvernement danois via le Ministère danois des Affaires étrangères, a collaboré avec le Secrétariat du MoU d'Abuja pour organiser une formation sur le leadership éthique et l'intégrité à l'intention des Officiers de Contrôle des Navires par l'État du Port (OCNEP). Cette session, tenue en juin 2024 à Lagos (Nigéria), s'est appuyée sur le Code de bonnes pratiques de l'OMI (MSC-MEPC.4/Circ.2), la Circulaire FAL.5/Circ.48; portant lignes directrices pour la mise en œuvre de procédures de lutte contre la corruption maritime; ainsi que sur les Valeurs fondamentales du MoU d'Abuja, à savoir: Professionnalisme, Respect, Responsabilité, Communication, Travail d'équipe, Technologie, Intégrité, Sécurité, Sûreté et Excellence, s'est tenue en juin 2024 à Lagos, au Nigéria. Cette initiative a renforcé les standards d'éthique et de professionnalisme

attendus des OCNEP dans l'exercice de leurs fonctions, en promouvant des inspections objectives, transparentes et responsables, à l'abri de toute compromission.

En juin 2024, le Secrétariat a également organisé en Angola, à l'échelle nationale, une session de formation consolidée, portant sur le Manuel des OCNEP ainsi que sur l'utilisation du Système d'Information du MoU d'Abuja (AMIS). Cette session a réuni des participants angolais ainsi que des officiers de São Tomé-et-Príncipe. Elle a permis à l'Angola de réaliser et de soumettre en 2025, pour la première fois, le rapport d'inspection PSC via AMIS, marquant une étape majeure vers l'harmonisation des inspections dans la région.

En juillet 2024, l'Organisation Internationale du Travail, à travers son Centre International de Formation (CIF-OIT), a animé à Douala (Cameroun) un atelier régional sur la Convention du Travail Maritime de 2006 (MLC, 2006), destiné aux OCNEP. Cette formation visait à renforcer la compréhension sur l'applicabilité de ladite convention et à souligner l'importance de sa mise en œuvre pour assurer une protection effective des droits des gens de mer.

Dans le cadre de la préparation de la Campagne d'Inspection Ciblée (CIC) de 2024, le Secrétariat a coordonné deux sessions virtuelles de formation préalable au CIC sur les salaires des gens de mer et les Contrats d'Engagement conformément à la MLC, 2006. Ces sessions, dispensées en anglais et en français, ont été animées par Lloyd's Register (du 30 au 31 juillet 2024) et l'American Bureau of Shipping (du 13 au 14 août 2024).

Par ailleurs, grâce au soutien et l'appui de l'OMI, un OCNEP du Gabon a participé à la session de formation d'experts du MoU de Paris sur « l'Élément Humain », qui s'est tenue à Leiden (Pays-Bas) du 15 au 18 octobre 2024. De même, un OCNEP d'Angola a été sélectionné pour prendre part au 12I^{er} cours Général de Formation du MoU de Tokyo (GTC12), également avec l'appui de l'OMI.

Ces différentes initiatives témoignent de l'engagement constant du Mémorandum d'Abuja en faveur du renforcement des compétences des Officiers de Contrôle par l'État du Port dans la région. Elles visent à doter ces derniers des connaissances, outils et standards internationaux indispensables pour mener à bien des inspections efficaces, éliminer les navires sous normes, garantir le bien-être des gens de mer et préserver l'environnement marin

Les réunions statutaires

En 2024, le Mémorandum d'Abuja a tenu avec succès l'ensemble de ses réunions statutaires conformément à ses dispositions institutionnelles. La 14e session du Groupe de Travail de Intersessions de Gestion (GTIG) s'est déroulé virtuellement, tandis que la 14e réunion du Comité de Contrôle des Navires par l'État du Port (CCNEP14) et la 5e Conférence Ministérielle se sont tenues en format hybride du 10 au 13 septembre 2024 à Brazzaville, en République du Congo. Ces assises ont également marqué la célébration du 25e anniversaire du Mémorandum d'Abuja, un jalon majeur dans l'histoire de la coopération maritime régionale.

La 14e session du Groupe de Travail Intersessions de Gestion (GTIG14), tenue le 16 avril 2024 en visioconférence, a réuni des experts de haut niveau issus de cinq États membres : l'Angola, le Bénin, la Gambie, le Gabon et le Nigéria. Ce groupe joue un rôle consultatif stratégique, fournissant des orientations au Secrétariat entre les sessions plénières et soumettant des recommandations ciblées au Comité du Contrôle des Navires par l'État du Port en vue du renforcement du régime de contrôle par l'État du port (CCNEP).

Au cours de la 14e réunion du Comité du Contrôle des Navires par l'État du Port, les États membres ont procédé à des échanges approfondis sur les défis communs rencontrés dans la région, tout en identifiant des solutions pratiques visant à renforcer les capacités de leurs administrations maritimes, en particulier celles des OCNEP. En effet, cette

réunion a abouti à plusieurs décisions majeures, entérinées par la 5e Conférence Ministérielle tenue le 13 septembre 2024, et a renforcé davantage la coopération régionale. Les principales recommandations et décisions issues de cette session sont les suivantes :

- Les États membres ont été encouragés à maintenir une vigilance accrue face aux activités illicites menées par la «flotte obscure» (Dark Fleet) opérant dans la région, et à renforcer leurs mécanismes de surveillance et d'intervention.
- Le Comité a recommandé la poursuite des efforts visant à promouvoir l'équité de genre dans le recrutement, la formation et le développement des compétences des OCNEP.
- Les États membres ont été invités à ratifier et transposer en droit interne les instruments juridiques internationaux pertinents, avec le soutien technique du Comité de coopération technique de l'OMI, lorsque nécessaire.
- Comité a réaffirmé l'importance pour les États membres de mener des inspections PSC régulières et de transmettre en temps opportun les rapports dans le Système d'Information du MoU d'Abuja (AMIS). Ces rapports permettent notamment d'informer les ports suivants sur le statut des navires inspectés.
- La résolution a été adoptée en vue de la transmission systématique des données d'escales des navires, sur une base trimestrielle et annuelle, afin de permettre un calcul précis du taux d'inspection de 15% requis par le régime PSC.
- Les États membres ont été encouragés à adopter une politique de gratuité pour les inspections initiales et à publier leurs grilles tarifaires officielles, dans un souci de transparence et de bonne gouvernance.

- Le Comité a souligné l'urgence de ratifier et de mettre en œuvre les conventions internationales relatives aux navires de pêche, tout en préconisant la formation des OCNEP en vue de l'application effective de ces instruments.
- Le Secrétariat a été salué pour les partenariats établis avec des institutions régionales de formation maritime, telles que l'Université Maritime Régionale (RMU) au Ghana, l'Académie Maritime du Nigéria (MAN), et l'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM) en Côte d'Ivoire. Ces partenariats visent à mettre en œuvre les cours modèles de l'OMI relatif au Contrôle par l'État du port. Les États membres sont encouragés à privilégier ces centres pour la formation de leurs officiers de contrôle dès le lancement officiel de ces programmes.
- Le Comité a insisté sur l'obligation de se conformer aux recommandations figurant dans le Code de bonnes pratiques des OCNEP (chapitre 5, annexe 1 du Manuel des OCNEP du MoU d'Abuja), ainsi qu'aux directives pertinentes de la circulaire MSC-MEPC.4/Circ.2 de l'OMI.
- Il a également été recommandé aux États membres de mettre en place des mécanismes de retour d'expérience et de traitement des réclamations, assortis de procédures d'escalade, afin de garantir une réponse équitable aux préoccupations exprimées par les parties prenantes.
- Enfin, le Comité a exhorté les États membres à résoudre les non-conformités identifiées dans le cadre du Schéma d'audit des États membres de l'OMI (IMSAS) de 2024, afin de renforcer la conformité globale avec les normes internationales.

La Coopération Régionale

L'engagement actif avec les observateurs et parties prenantes constitue une composante essentielle du développement stratégique du MoU d'Abuja. Des sessions spéciales

organisées dans le cadre de la 14e réunion du CCNEP et de la 5e Conférence Ministérielle ont servi d'une plate-forme précieuse pour l'échange de bonnes pratiques, l'apprentissage mutuel sur les activités du contrôle par l'État du Port menées dans d'autres régions, ainsi que l'exploration d'opportunités de coopération. Le Secrétariat exprime sa profonde gratitude à l'ensemble des observateurs et partenaires ayant pris part aux travaux, notamment les MoUs de la Mer Noire, de l'Océan Indien, de Paris, de la Méditerranée et de Tokyo, le Maritime Anti-corruption, l'Association des Femmes du secteur Maritime d'Afrique de l'Ouest et du Centre (WIMOWCA), ainsi que l'Organisation Maritime Internationale (OMI), pour leur soutien continu et leur contribution au renforcement des capacités tout au long de l'année.

La signature, le 18 décembre 2023, d'un Mémoire d'Entente entre l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (EMSA) et le Secrétariat du MoU d'Abuja a permis, dès le second trimestre 2024, de donner accès à l'ensemble des OCNEP enregistrés dans la région à l'outil décisionnel Rule Check d'EMSA. Cet accès a significativement contribué à une application plus uniforme des conventions internationales et à une meilleure harmonisation avec les meilleures pratiques mondiales en matière de contrôle par l'État du port.

Obtention de la Certification ISO 9001:2015

Dans le cadre de sa quête permanente de l'excellence opérationnelle et de l'amélioration continue de la qualité de ses services, le Secrétariat du Mémoire d'Abuja a obtenu, le 6 juin 2024, la prestigieuse certification ISO 9001:2015 relative au Système de Management de la Qualité. Cette distinction vient consacrer l'engagement institutionnel du Secrétariat en matière de performance, de transparence et de conformité aux normes internationales les plus rigoureuses.

Les inspections au titre du contrôle par l'Etat du Port (PSC) – Exercice 2024.

Au cours de l'année 2024, un total de **20.499 navires** de plus de 100 tonneaux de jauge brute (GT) ont touché un ou plusieurs ports de la région couverte par le Mémorandum d'Abuja. Parmi ceux-ci, **3204 navires ont été inspectés**, représentant un **taux d'inspection régional de 15,6 %**.

Le présent rapport intègre les données issues des inspections menées par **quinze (15) États membres**, contre **quatorze (14)** en 2023, marquant ainsi une progression dans la participation régionale. Bien que la pleine implication de tous les États membres reste un objectif à atteindre, le Secrétariat salue l'engagement constant des administrations maritimes qui poursuivent avec rigueur la conduite des inspections au titre du contrôle par l'Etat du Port et assurent la transmission régulière et dans les délais des rapports via le **Système d'Information du MoU d'Abuja (AMIS)**.

Afin de garantir l'efficacité, la fiabilité et la transparence du régime de contrôle par l'Etat du port, le Secrétariat invite instamment l'ensemble des États membres à maintenir, voire renforcer, la **soumission en temps opportun** des rapports d'inspection dans la base de données régionale. La promptitude dans la remontée des informations constitue un levier stratégique pour appuyer la **prise de décision éclairée**, renforcer l'intégrité des données et promouvoir une **culture d'amélioration continue** de la sécurité maritime et de la conformité réglementaire à l'échelle de la région. Les statistiques détaillées et les analyses associées figurent dans les sections techniques du présent rapport.

Le Mémorandum d'Abuja reconnaît l'évolution rapide du paysage maritime mondial, façonné par les priorités environnementales et réglementaires fixées par l'Organisation Maritime Internationale (OMI), notamment les **objectifs de réduction des émissions à l'horizon 2030 et 2050**, la transition vers

des **énergies marines alternatives**, la **numérisation des processus**, ainsi que la montée en puissance des enjeux liés à la **cybersécurité**.

Ces dynamiques influencent l'orientation des politiques sectorielles et l'éventuelle adoption de nouvelles conventions, protocoles et lignes directrices. À cet effet, le MoU d'Abuja encourage vivement les États membres à s'aligner sur ces priorités globales à travers les actions suivantes :

- La modernisation des flottes nationales et renforcement des infrastructures portuaires pour améliorer l'efficacité opérationnelle
- La Priorisation du bien-être, de la sécurité et des conditions de travail des gens de mer, conformément aux normes internationales en vigueur ;
- Promouvoir la diversification des routes commerciales et amélioration de la connectivité logistique avec les zones intérieures ;
- L'intégration des principes de transition écologique et de transformation numérique dans les politiques maritimes nationales ;
- Renforcement des capacités techniques dans les domaines du contrôle par l'Etat du pavillon et de l'Etat du port.

Dans cette optique, le Secrétariat du MoU d'Abuja poursuivra activement ses partenariats avec les instituts régionaux de formation maritime et les acteurs de l'industrie, en vue de développer et déployer des programmes de renforcement des capacités ciblés. Ces programmes visent à assurer un niveau harmonisé de compétence, de conformité et d'intégrité opérationnelle dans les inspections PSC, conformément au principe fondamental de l'OMI : « Aucun État membre ne doit être laissé pour compte ».

Le Secrétariat adresse ses remerciements les plus sincères aux États membres, observateurs et parties prenantes pour leur engagement continu, leur collaboration proactive et leurs précieuses contributions, qui ont permis de faire progresser de manière

significative les objectifs communs du Mémorandum d'Abuja au cours de l'année écoulée, tout en jetant les bases d'une gouvernance maritime régionale plus sûre, plus durable et mieux intégrée.



Hon. Ebrima Sillah
Président
MoU d'Abuja



Capt. Sunday M Umoren
Secrétaire Général
Abuja MoU



INTRODUCTION

Aperçu

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)

Le Mémorandum d'Entente sur le Contrôle par l'État du Port pour la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, communément désigné sous l'appellation MoU d'Abuja, constitue l'un des neuf (9) accords régionaux institués conformément à la Résolution A.682(17) adoptée en 1991 par l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Ce cadre de coopération régionale s'inscrit dans une démarche concertée visant à promouvoir la sécurité maritime, à renforcer la sûreté des installations portuaires et à préserver l'environnement marin.

Établi officiellement le 22 octobre 1999 à Abuja, en République fédérale du Nigéria, le MoU d'Abuja regroupe les Administrations Maritimes des États riverains de la façade atlantique de l'Afrique, dans une approche intergouvernementale fondée sur la coordination et l'harmonisation des efforts en matière de contrôle par l'État du port (Port State Control – PSC). À ce jour, vingt (20) États membres ont satisfait aux conditions d'adhésion et participent activement aux travaux du MoU. Il s'agit de : l'Angola, le Bénin, le Cameroun, le Cap-Vert, le Congo (Brazzaville), la Côte d'Ivoire, la République Démocratique du Congo, la Guinée Équatoriale, le Gabon, la Gambie, le Ghana, la Guinée-Bissau, la Guinée (Conakry), le Libéria, le Nigéria, São Tomé-et-Principe, le Sénégal, la Sierra Leone, l'Afrique du Sud et le Togo.

L'objectif fondamental du MoU d'Abuja est de renforcer la mise en œuvre harmonisée des conventions maritimes internationales à travers la région, en luttant de manière proactive contre l'exploitation de navires sous normes et en garantissant une navigation sûre, sécurisée et respectueuse de l'environnement.

Le Secrétariat du MoU d'Abuja a été institué afin de concevoir, coordonner et mettre en œuvre un système commun d'inspection fondé sur les principes du Contrôle par l'État du Port (PSC). Il œuvre à l'établissement de procédures uniformisées, dans le but d'exclure les navires non conformes de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

Dans le cadre de sa vision stratégique, et fidèle à une démarche axée sur la gestion des risques, le Secrétariat demeure résolument engagé dans l'amélioration continue de son Système de Management de la Qualité (SMQ), conformément aux exigences de la norme ISO 9001:2015 ainsi qu'aux orientations de la Résolution A.686(17) de l'OMI.

Vision

Favoriser l'émergence de la région couverte par le Mémorandum d'Entente d'Abuja en tant que chef de file mondial parmi les MoU, en œuvrant pour l'éradication de la navigation sous-norme et en promouvant durablement une culture de sécurité maritime renforcée et de respect de l'environnement au sein des États membres.

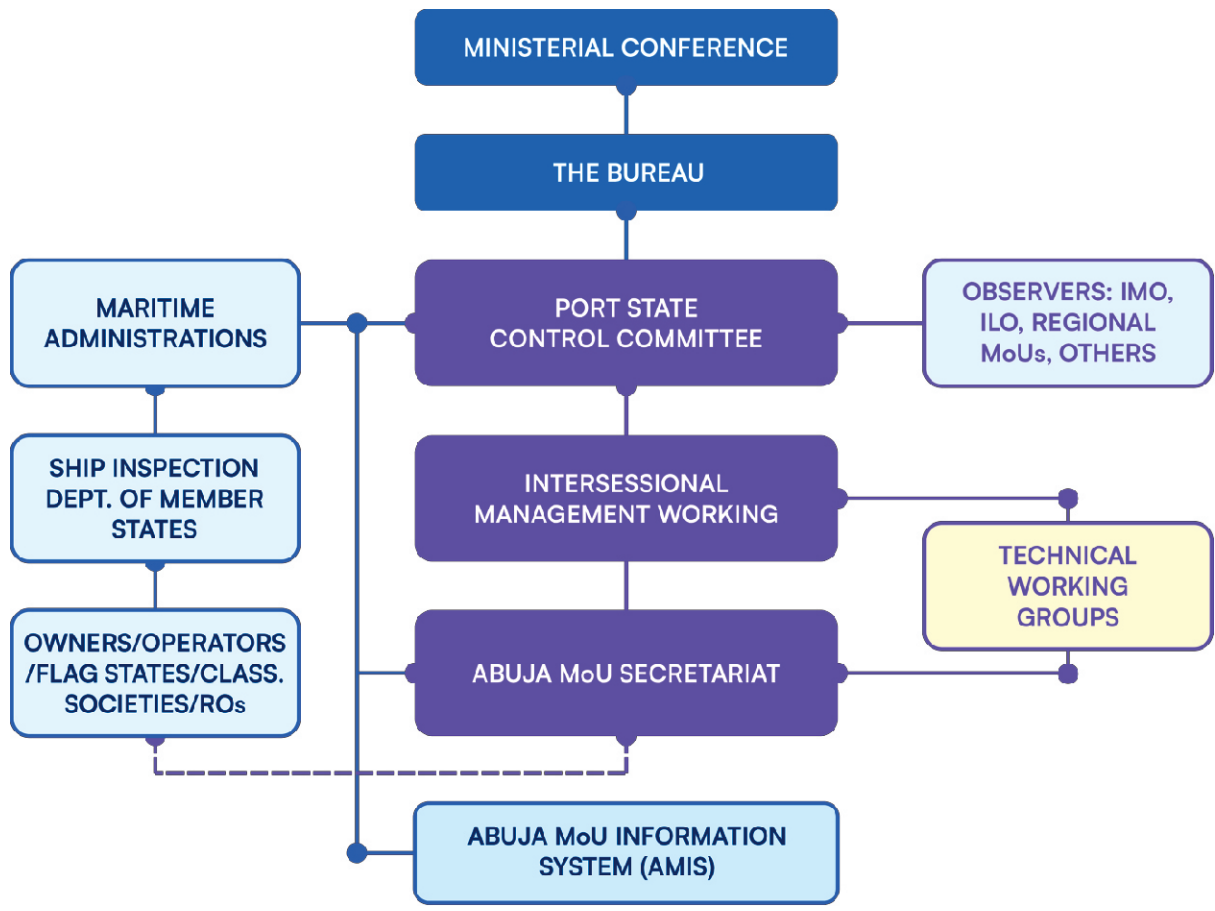
Mission

Garantir la mise en œuvre efficiente et harmonisée du régime de Contrôle par l'État du port, à travers l'adoption de normes améliorées fondées sur les instruments actuels de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation internationale du travail (OIT), en vue d'éliminer la navigation sous-norme.

Valeurs fondamentales (PRRCTISSE)

Professionnalisme, Respect, Responsabilité, Communication, Esprit d'équipe, Innovation technologique, Intégrité, Sécurité, Sûreté et Excellence.

STRUCTURE ORGANISATIONELLE DU MOU D'ABUJA MOU



LE PROFIL DU PAYS-LA REPUBLIQUE DE GUINEE

Introduction

Présentation de la République de Guinée

Située en Afrique de l'Ouest et bordée à l'ouest par l'océan Atlantique, la République de Guinée s'étend sur une superficie de 245.857 km². Sa capitale est Conakry, la langue officielle est le français, et la monnaie nationale est le franc guinéen (GNF).

La Guinée est réputée pour abriter, dans sa région sud-est, la Réserve naturelle intégrale du mont Nimba, classée patrimoine mondial de l'UNESCO. Cette zone protégée, à la biodiversité exceptionnelle, s'étend sur une chaîne montagneuse forestière où vivent de nombreuses espèces endémiques, dont les chimpanzés et les crapauds vivipares.

Le pays partage ses frontières avec six États

- Au Nord par le Sénégal ;
- Au Nord-Est par la Guinée-Bissau ;
- A l'Ouest par l'Océan Atlantique ;
- Au Nord-Ouest, le Mali ;
- À l'Est, la Côte d'Ivoire ;
- Au Sud, par la Sierra Leone et le Liberia ;

La République de Guinée dispose d'un important potentiel minier, notamment en matière de bauxite, représentant environ deux tiers des réserves mondiales connues. Dotée d'un littoral maritime d'environ 350 kilomètres, elle est également structurée en quatre grandes régions naturelles :

- la Basse-Guinée,
- la Moyenne-Guinée,
- la Haute-Guinée,
- et la Guinée forestière.

Le climat est de type tropical, alternant entre une saison sèche et une saison des pluies.

L'Administration Maritime de la Guinée – Agence de Navigation Maritime (ANAM)

L'Agence de Navigation Maritime (ANAM) est un établissement public à caractère technique, doté de la personnalité juridique, ainsi que d'une autonomie administrative, financière et budgétaire. Elle opère sous la tutelle du Ministère des Transports.

L'ANAM est investie de la mission de mettre en œuvre et de faire appliquer les conventions maritimes internationales, ainsi que les textes législatifs et réglementaires nationaux, conformément aux orientations fixées par la Direction Nationale de la Marine Marchande. Ce mandat s'inscrit dans le cadre de la loi portant réorganisation du secteur maritime, promulguée le 9 mai 2019.

L'Agence est dotée d'une structure organisationnelle chargée du contrôle par l'État du port, de l'État pavillon et coordonne ses activités à travers deux principaux centres de sécurité maritime :

- **Le Centre de Sécurité Maritime de Conakry**, composé de **11 inspecteurs**, chargés de la supervision des navires accostant au port autonome de Conakry ;
- **Le Centre de Sécurité Maritime de Kamsar**, qui regroupe **10 inspecteurs** assurant les contrôles sur les ports miniers de la **Compagnie des Bauxites de Guinée (CBG)** et de **Katougouma**, dans la région de **Boké**.

Les missions fondamentales de l'ANAM s'articulent autour des axes suivants :

- Garantir la sécurité de la navigation maritime et fluviale dans les eaux territoriales guinéennes ;
- Veiller à la conformité réglementaire des navires et autres unités flottantes par la réalisation d'inspections techniques de sécurité ;
- Du contrôle de l'État de navigabilité des navires et autres de mer en assurant les visites techniques de sécurité ;
- Promouvoir une gouvernance maritime fondée sur la rigueur, la conformité et la sécurité des transports maritimes et fluviaux.

Les activités de Contrôle par l'État du Port en République de Guinée

Le rapport des Inspections de l'État du Port – Année 2024

La République de Guinée a procédé à un total de 100 inspections dans le cadre du Contrôle par l'État du Port (PSC) au cours de l'année 2024. Sur la même période, 1222 navires ont effectué des escales dans les ports de Conakry et de Kamsar.

La Campagne d'Inspection Ciblée (CIC) – Année 2024

En 2024, les Officiers de Contrôle par l'État du Port (OCNEP) de Guinée n'ont pas pris part à la Campagne d'Inspection Ciblée (CIC) relative à la Convention du Travail Maritime (MLC), 2006. Cette non-participation s'explique par le fait que la Guinée n'avait pas encore procédé à la ratification de ladite Convention, conformément aux recommandations du Mémorandum d'Abuja.

Etat de ratification et de mise en œuvre des instruments pertinents par la République de Guinée

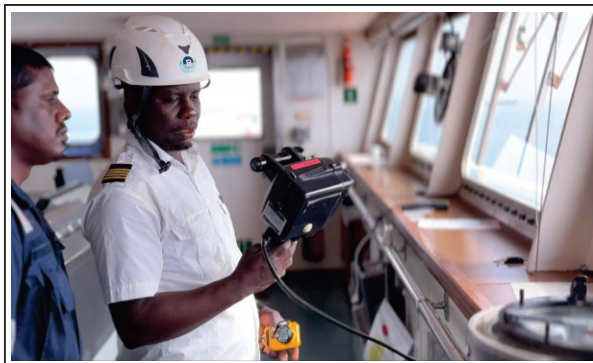
Le tableau ci-après présente une synthèse des instruments juridiques pertinents relevant du Mémorandum d'Entente d'Abuja, dûment ratifiés et intégrés dans l'arsenal juridique national de la République de Guinée.

N°	LES INSTRUMENTS PERTINENTS DU MoU D'ABUJA (OMI/OIT)	RATIFIER		DOMESTIQUER	
		OUI	NON	OUI	NON
1	LOAD LINE 66	X		X	
2	LOAD LINE PROTOCOLE 88		X		
3	SOLAS 1974	X		X	
4	SOLAS PROTOCOLE 1978	X		X	
5	SOLAS PROTOCOLE 1988		X		
6	MARPOL 73/78	X		X	
7	STCW 78	X		X	
8	COLREG 72	X		X	
9	TONNAGE 1969	X		X	
10	CLC 1969		X		
11	CLC PROTOCOL 1992	X		X	
12	AFS 2001		X		
13	MLC 2006		X		
14	BWM 2004		X		
15	BUNKER 2001		X		
16	NAIROBI WRC 2007		X		

Photos of Guinea's PSCOs Conducting PSC Inspections
Photos des OCNEP de Guinée en train d'effectuer des Inspections au titre du Contrôle par l'État du Port



Inspection on Deck by Guinea PSCOs
Inspection sur le pont par les OCNEP de la Guinée



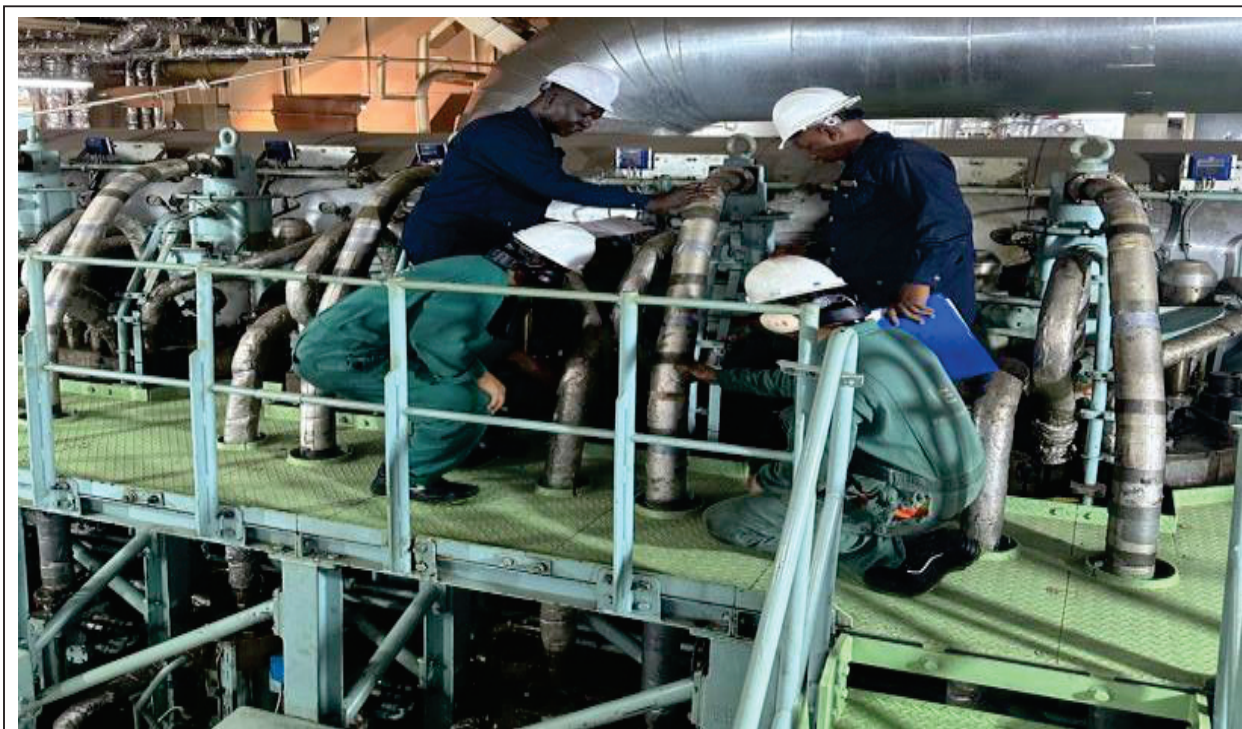
Inspection of Instruments on the Bridge by Guinea PSCOs
Inspection des instruments à la passerelle par les OMI de la Guinée



PSCOs Inspecting Ships Documents
Inspection des documents du navire



PSCOs Inspecting the Auxiliary Engine
OCNEP inspectent le moteur auxiliaire



PSCOs Inspecting the Main Propulsion Engine Cylinder Head
OCNEP inspectent la culasse du moteur de propulsion principal

RAPPORTS DES INSPECTION AU TITRE DU CONTRÔLE
PAR L'ÉTAT DU PORT DANS LA RÉGION DU MoU D'ABUJA
POUR L'ANNEE 2024

Le présent document présente le résumé des Rapports des inspections au titre du Contrôle par l'État du Port (PSC) des États Membres du Mémorandum d'Abuja pour l'année 2024.

Les inspections

Sur les vingt-deux (22) États Membres de la région du Mémorandum d'Abuja, quinze (15) ont soumis un total de 3204 rapports d'inspection PSC dans le Système d'Information du MoU d'Abuja (AMIS). Par ailleurs, un total de 20499 escales de navires a été enregistré dans les vingt États membres à part entière.

Les États Membres ayant effectué des inspections sont :

S/N	Etats Membres	Nombre inspections
1.	Bénin	27
2.	Cameroun	155
3.	République du Congo	221
4.	RD Congo	4
5.	Cote-d'Ivoire	387
6.	Gabon	267
7.	Gambie	11
8.	Ghana	233
9.	Guinée	100
10.	Libéria	71
11.	Nigeria	732
12.	Sénégal	519
13.	Sierra Leone	59
14.	Afrique du Sud	129
15.	Togo	289

Les États Membres suivants n'ont pas réalisé ou soumis de rapports d'inspection dans la base de données du Système d'Information du MoU d'Abuja en 2024: Angola, Cap-Vert, Guinée Équatoriale, Guinée-Bissau, Mauritanie, Namibie et São Tomé-et-Príncipe.

Au cours de l'année en revue, 20 navires ont été immobilisés, ce qui représente une diminution de 13,04 % par rapport au nombre d'immobilisations enregistrées en 2023, qui était de 23. La région a enregistré une augmentation de 2,79 % du nombre d'inspections, passant de 3117 en 2023 à 3204 en 2024.

Les inspections par Type de Navire

Vingt-trois (23) types de navires ont été inspectés au cours de l'année en revue. Les huit types de navires les plus inspectés étaient:

- Navire vraquier : 1377 (42,98 %)
- Porte-conteneurs: 549 (17,13 %)
- Cargo général/polyvalent: 329 (10,27 %)
- Pétrolier-chimiquier :292 (9,11 %)
- Pétrolier: 202 (6,30 %)
- Cargo frigorifique: 139 (4,34 %)
- Cargo roulier: 69 (2,15 %)
- Chimiquier: 62 (1,94 %)

Les États Membres se sont engagés à inspecter au moins 15 % du nombre total de navires faisant escale dans leurs ports. Pour l'année en revue, les pourcentages d'inspection des quatre (4) États Membres suivants étaient basés sur le nombre total d'escales fournies par les États respectifs : le Ghana a inspecté 12 % des 1946 escales ; le Libéria a inspecté 16,4 % des 434 escales ; la Guinée a inspecté 8,2 % des 1 222 escales ; et la Sierra Leone a inspecté 12,2 % des 482 escales. Pour les onze autres États ayant effectué des inspections, leurs pourcentages d'inspection étaient basés sur les escales fournies par Lloyd's Intelligence pour des périodes de six mois (janvier-juin et juillet-décembre): le Bénin a inspecté 5,8 % des 466 escales; le Cameroun a inspecté 20,4 % des 759 escales; la République du Congo a inspecté 40,3 % des 548 escales; la République Démocratique du Congo (RDC) a inspecté 1,3 % des 309 escales; la Côte d'Ivoire a inspecté 26,4 % des 1467 escales; le Gabon a inspecté 53,7 % des 497 escales; la Gambie a inspecté 7,4 % des 148 escales; le Sénégal a inspecté 40,0 % des 1 297 escales; le Nigeria a inspecté 33,1 % des 2211 escales; l'Afrique du Sud a inspecté 2,5 % des 5169 escales ; et le Togo a inspecté 18,9 % des 1529 escales. **(Tableau 8)**

Les huit États suivants ont atteint et dépassé l'engagement de performance de 15 % d'inspections pour l'année 2024: Gabon (53,7 %); République du Congo (40,3 %); Sénégal (40 %); Nigeria (33,1 %); Côte-d'Ivoire (26,4 %); Cameroun (20,4 %); Togo (18,9 %); et Libéria (16,4 %).

Le pourcentage de performance de la région en matière d'inspection par les États Membres à part entière pour 2024 est de 15,60 %, contre 3,44 % en 2023. Cette amélioration significative peut être attribuée à la mise en œuvre du calcul révisé des escales. Le nombre d'escales dans la région a été rationalisé de 77,35 %, avec une diminution significative par rapport aux chiffres de 2023 (90514) et de 2024 (20499).

Les défauts et immobilisations

Un total de 1254 défauts a été enregistré en 2024, ce qui est inférieur aux 1384 enregistrées en 2023. Parallèlement, le nombre total d'inspections avec défauts pour l'année 2024 est de 248, contre 296 en 2023. Sur les 248 inspections avec défauts, le Ghana en compte 100 (40,32 %), le Nigeria 63 (25,40 %) et l'Afrique du Sud 39 (15,72 %). Les quatre seuls pays ayant enregistré des immobilisations ou des défauts justifiant une immobilisation sont le Ghana (12/41), l'Afrique du Sud (5/28), le Libéria (1/6) et le

Nigeria (2/4). **(Tableau 1).**

En ce qui concerne les catégories de défectuosités, les plus fréquentes concernaient :

- La propulsion et les équipements auxiliaires : 158 (12,6 %)
- Les conditions de vie et de travail : 153 (12,2 %)
- Les certificats et documents du navire : 149 (11,88 %)
- Les conditions structurelles: 99 (7,89 %)
- La sécurité incendie: 96 (7,66 %)
- La sécurité de la navigation: 76 (6,06 %)
- Les engins de sauvetage: 72 (5,74 %)
- L'étanchéité à l'eau/aux intempéries : 58 (4,63 %)

Dans le cadre de la convention SOLAS, l'élément défectueux le plus fréquemment enregistré est la Propulsion et les Équipements Auxiliaires (12,6 %), suivi des Conditions Structurelles (7,89 %), de la Sécurité Incendie (7,66 %), de la Sécurité de la Navigation (6,06 %) et les Engins de Sauvetage (5,74 %). Un total de 127 (10,13 %) défectuosités ont été enregistrées dans le cadre de MARPOL, les quatre principales étant : 54 (4,31 %) pour l'Annexe I, 42 (3,35 %) pour l'Annexe IV, 12 (0,96 %) pour l'Annexe V et 11 (0,88 %) pour l'Annexe VI.

Il est à noter qu'au cours des deux dernières années, la catégorie d'éléments défectueux dans le cadre de SOLAS la plus fréquemment identifiée est celle de la propulsion et des équipements auxiliaires, avec des chiffres de 13,22 % en 2023 et 12,6 % en 2024.

Sur les 248 inspections avec défectuosités réalisées, 1254 défectuosités ont été générées. Les défectuosités les plus notables concernaient :

- La Convention SOLAS: 52,95 %;
- L'OIT (MLC, 2006): 15,07 %;
- Les certificats et documents du navire : 11,88 % ;
- La Convention MARPOL: 11,00 %;
- La Convention sur les Lignes de Charge : 4,63 % ;
- La Convention STCW: 1,99 %.

Dans le contexte des instruments pertinents afférents au régime du Contrôle par l'Etat du Port (PSC) du MoU d'Abuja, les défectuosités liées à SOLAS restent les plus élevées, représentant 52,95 % de toutes les défectuosités enregistrées. Le nombre total d'immobilisations a diminué, passant à vingt (20) en 2024, contre vingt-trois (23) en 2023. Les immobilisations enregistrées concernaient : 40,00 % pour les Vraquiers ; 20,00 % pour les Cargos généraux/polyvalents ; 10,00 % pour les Pétroliers ; 10,00 % pour les Pétroliers-chimiquiers ; 5,00 % pour les Porte-conteneurs ; 5,00 % pour les Chimiquiers ; 5,00 % pour les Navires de Ravitaillement Offshore ; et 5,00 % pour d'autres navires à Activité Spéciale.

Le Rapport d'inspection et Base de données

Pour la première fois, quinze États membres, à savoir le Bénin, le Cameroun, la République du Congo, la République Démocratique du Congo, la Côte d'Ivoire, la Gambie, le Gabon, le

Ghana, la Guinée, le Libéria, le Nigéria, le Sénégal, la Sierra Leone, l'Afrique du Sud et le Togo, ont procédé à la transmission directe de leurs rapports d'inspection du Contrôle par l'État du Port (PSC) dans la base de données régionale **AMIS**.

Malgré cette avancée significative en matière de coopération régionale et de conformité aux procédures établies, des défis subsistent, notamment en ce qui concerne la **saisie immédiate des données d'inspection** dès la fin des visites effectuées par les Officiers de Contrôle à bord des navires. Néanmoins, l'augmentation en nombre d'États téléchargeant les résultats des inspections au système AMIS témoigne d'un engagement croissant des Parties au Mémorandum d'Abuja en faveur de la transparence, de l'harmonisation des pratiques et du renforcement de la sécurité maritime dans la région.

Images of Recorded Deficiencies in the Abuja MoU Region for 2024
Les déficiences enregistrées dans la région Abuja MoU pour 2024



Magnetic compass containing bubbles
Compas magnétique défectueux en raison de la présence de bulles dans la cuve



auxiliaries' engines cylinders leaking oil
Des fuites d'huile ont été constatées sur les cylindres des moteurs auxiliaires



Oil leakage from the main engine and improper disposal of oily rags
Fuite d'huile du moteur principal et élimination inadéquate des chiffons imbibés d'huile



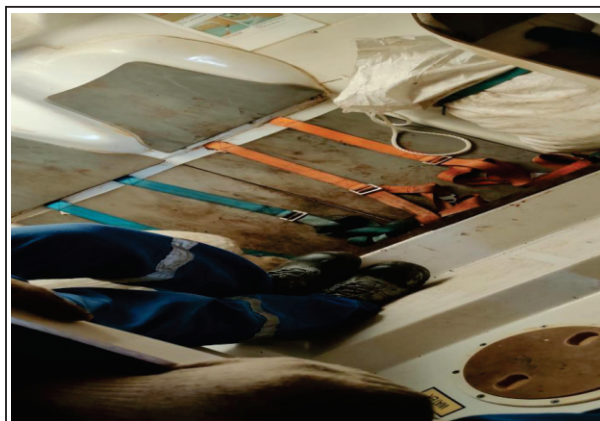
Expired line throwing equipment
Le dispositif de lancer de ligne expiré



Unkept (dirty) Gally drainage
Drainage de cuisine sale et mal entretenu



*Dangerous and inappropriate Gangway
La passerelle est jugée non conforme aux normes
de sécurité et constitue un risque potentiel.*



*Unkempt Lifeboat / Le canot de sauvetage
présente un défaut d'entretien*



*Ship's access not clear
L'accès au navire n'est pas clairement défini ni dégagé.*



*No Guard rail on Stairs
Pas de garde-corps sur les marches*

LA CAMPAGNE D'INSPECTION CIBLÉE (CIC) SUR LES SALAIRES DE L'ÉQUIPAGE ET LES CONTRATS DE TRAVAIL DES GENS DE MER SELON LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME, 2006 (MLC, 2006)

Le Mémoire d'Entente sur le Contrôle des Navires par l'État du Port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (MoU d'Abuja) a mené une Campagne d'Inspection Ciblée (CIC) axée sur les salaires des gens de mer et leurs conditions d'emploi conformément à la Convention du Travail Maritime, 2006 (MLC, 2006). En effet, la campagne incluait également les questions relatives aux dispositions de sécurité financière introduites par les amendements de 2014 à la MLC, 2006. Cette CIC faisait partie des Inspections du Contrôle par l'État du Port menées par les Agents de Contrôle des Navires par l'État du Port (OCNEP) en vue de garantir que les navires sous-normes ne puissent pas opérer dans la région.

Les administrations maritimes du MoU d'Abuja ayant ratifié la MLC, 2006 ont participé à cette campagne. Celle-ci a été coordonnée avec les Mémoires de Paris et de Tokyo ainsi que d'autres régimes régionaux de Contrôle par l'État du Port, en utilisant les directives et questionnaires desdits Mémoires. La campagne s'est déroulée sur trois mois, du 1^{er} septembre 2024 au 30 novembre 2024. Une formation préalable au CIC a également été dispensée en juillet et août dans le but de guider les OCNEP.

Le but

Le but de cette campagne était de vérifier la conformité des navires faisant escale dans les ports de la région du MoU d'Abuja avec les sections pertinentes de la MLC, 2006. Elle visait également:

- À mieux comprendre les conditions d'emploi des gens de mer pour chaque partie à la Convention et sur les navires de différents pavillons, ainsi qu'à vérifier les dispositions prises par les compagnies maritimes pour remplir leurs obligations ;
- à confirmer que les Contrats d'Engagement Maritime (CEM) et les conditions d'emploi respectent les dispositions de la MLC et les exigences de l'État du pavillon ;
- À vérifier que les gens de mer reçoivent les paiements conformément à leur CEM, aux Conventions Collectives (CC) et à la MLC, 2006 ;
- À s'assurer que les armateurs disposent des instruments de sécurité financière pour compenser les décès et incapacités de longue durée, ainsi que pour le rapatriement des gens de mer ;
- À sensibiliser les armateurs, opérateurs et gens de mer sur les exigences spécifiques abordées lors de la CIC.

Les Objectifs

La CIC avait pour objectifs de s'assurer que :

- a) les gens de mer disposent d'un CEM valide, signé en version originale ou en copie (ou autre preuve de contrat) ;
- b) le Certificat de Travail Maritime et les Déclaration de Conformité du Travail Maritime (DMLC) I & II sont affichés à un endroit visible et accessible ;
- c) si le CEM et les CC ne sont pas en anglais, une traduction anglaise est disponible ;
- d) le nom et l'adresse de l'armateur correspondent à ceux enregistrés sur le Certificat MLC;

- e) les salaires sont payés mensuellement et conformément aux conventions collectives;
 - f) les documents confirmant les paiements, y compris les relevés de salaire mensuels, sont fournis;
 - g) les déductions salariales sont documentées et confirmées par l'agent de mer;
 - h) un certificat de sécurité financière pour décès et incapacité de longue durée est valide et disponible;
 - i) un certificat de sécurité financière pour le rapatriement est présent à bord.
- Durant la campagne, chaque navire n'a subi qu'une Inspection et chaque Agent de Contrôle par l'Etat du Port a utilisé un questionnaire prédéfini pour évaluer des domaines spécifiques liés aux salaires des équipages, aux CEM et aux garanties financières (rapatriement et responsabilité des armateurs) dans le cadre de la MLC, 2006.

Résumé et Analyse de la Campagne d'Inspection Ciblée (CIC)

Durant la CIC, qui concernait tous les types de navires, 854 inspections ont été réalisées, dont 552 avec le questionnaire CIC. Les États Membres participants incluaient le Bénin (2), le Congo (3), le Gabon (24), la Gambie (4), le Ghana (59), le Liberia (25), le Nigeria (220), le Sénégal (102), la Sierra Leone (7), l'Afrique du Sud (23) et le Togo (83). Sept infractions et deux infractions entraînant une immobilisation ont été enregistrées.

Selon les données du Système d'Information du MoU d'Abuja (AMIS), douze navires ont été immobilisés, dont quatre en lien avec la MLC 2006 et un directement lié aux salaires et CEM, soit un taux de rétention de 0,18 %.

Ci-après les résultats du Questionnaire utilisé pendant la campagne :

1. Le CEM de l'agent de mer a-t-il été signé par ledit agent et l'armateur ? - 552 navires ont répondu "Oui".
2. L'agent de mer a-t-il accès aux informations relatives à ses conditions d'emploi à bord ? - Les 552 navires inspectés ont répondu par l'affirmative.
3. Les formulaires types des CEM et les parties de toute Convention Collective applicable soumise au contrôle de l'État du Port en vertu de la Règle 5.2 sont-ils disponibles en anglais ? - 550 navires inspectés ont répondu par l'affirmative et 2 par la mention « Non Applicable ».
4. Le CEM respecte-t-il toutes les exigences de la MLC, 2006 ? - 551 navires inspectés ont répondu par l'affirmative et 1 par la mention « Non Applicable ».
5. Les informations figurant dans le CEM sont-elles conformes aux exigences de la MLC 2006 ? - 551 navires inspectés ont répondu par « oui » et 1 par « Non Applicable ».
6. Les salaires sont-ils versés aux agents de mer à des intervalles ne dépassant pas un mois ? - 549 navires inspectés ont répondu par « oui », 3 par "non" et 1 avec la mention « retenue ».
7. Les gens de mer reçoivent-ils un état de leurs comptes et des salaires versés au moins une fois par mois ? - 549 navires ont répondu par « oui », 3 par "non" et 1 avec la mention « Retenue ».
8. Les paiements de salaires sont-ils conformes à la convention collective ou au contrat d'engagement ? - 551 navires inspectés ont répondu par « oui » et 1 par « non ».
9. En cas de déductions salariales, sont-elles conformes aux dispositions de la MLC, 2006 ? - Les 552 navires inspectés ont répondu par l'affirmative.

10. a. Un certificat de sécurité financière pour les cas de décès ou d'invalidité de longue durée est-il disponible à bord ? - 549 navires inspectés ont répondu « oui » et 3 ont répondu « Non Applicable ».
10. b. Un certificat de sécurité financière pour le rapatriement est-il disponible à bord ? - 549 navires inspectés ont répondu « oui » et 3 ont répondu « Non Applicable ».

Déficiences principales observées:

- Retards dans la remise des relevés de compte et des salaires aux marins au-delà de la périodicité mensuelle (42,9 %)
- Paiements de salaires effectués avec un retard dépassant l'intervalle mensuel réglementaire (42,9 %)

Au cours de la Campagne d'Inspection Ciblée (CIC), des navires battant pavillon de 46 États différents ont été inspectés. Les trois pavillons les plus fréquemment contrôlés étaient ceux du Libéria (171 inspections, soit 20/ %), du Panama (145 inspections, 17/ %) et des Îles Marshall (134 inspections, 15,7/ %). À noter que le seul navire ayant présenté une déficience entraînant une détention liée spécifiquement au thème de la CIC battait pavillon nigérian.

En ce qui concerne les types de navires, la majorité des inspections CIC ont été réalisées sur des vraquiers (383 inspections, soit 44,8/ %), suivis des porte-conteneurs (143 inspections, 16,7/ %) et des pétroliers (82 inspections, 9,6/ %).

S'agissant de la répartition par tranche d'âge, les navires inspectés étaient majoritairement âgés de 11 à 15 ans (254 navires, 29,7/ %), suivis de ceux de 16 à 20 ans (207 navires, 24,3/ %) et de 6 à 10 ans (165 navires, 19,3/ %). Il est particulièrement important de souligner que les quatre détentions liées à la CIC ont concerné exclusivement des navires plus anciens, appartenant à la tranche d'âge comprise entre 16 et 30 ans.

Enfin, l'analyse fondée sur le profil de risque des navires révèle que toutes les détentions liées à la CIC (y compris celles associées au questionnaire) se sont produites pendant la période effective de la campagne, confirmant la pertinence de l'approche ciblée en matière de contrôle par l'État du port.

- Navires à faible risque : aucune immobilisation.
- Navires à risque moyen : 2 immobilisations.
- Navire à risque élevé : 1 immobilisation.
- Navire à très haut risque : 1 immobilisation.

En ce qui concerne les types de navires inspectés, l'analyse a montré que pour les immobilisations liées à la CIC au cours de la période de la CIC (y compris celle du questionnaire) :

- Les vraquiers ont fait l'objet d'une immobilisation.
- Les cargos généraux/les navires polyvalents fait l'objet d'une immobilisation.
- Les pétroliers ont fait l'objet de deux immobilisations.

Les résultats de la campagne feront l'objet d'une analyse plus approfondie, qui sera présentée lors de la 151^{re} session du Comité de Contrôle par l'État du Port du Memorandum d'Abuja, prévue en République de Guinée en octobre 2025.

Le rapport final sera ensuite transmis à l'Organisation Maritime Internationale (OMI) pour examen.

POUR LES STATISTIQUES ET LES TABLEAUX,
REFEREZ-VOUS AUX PAGES 21 A 42
DE LA VERSION ANGLAISE
CIC 53 - 60



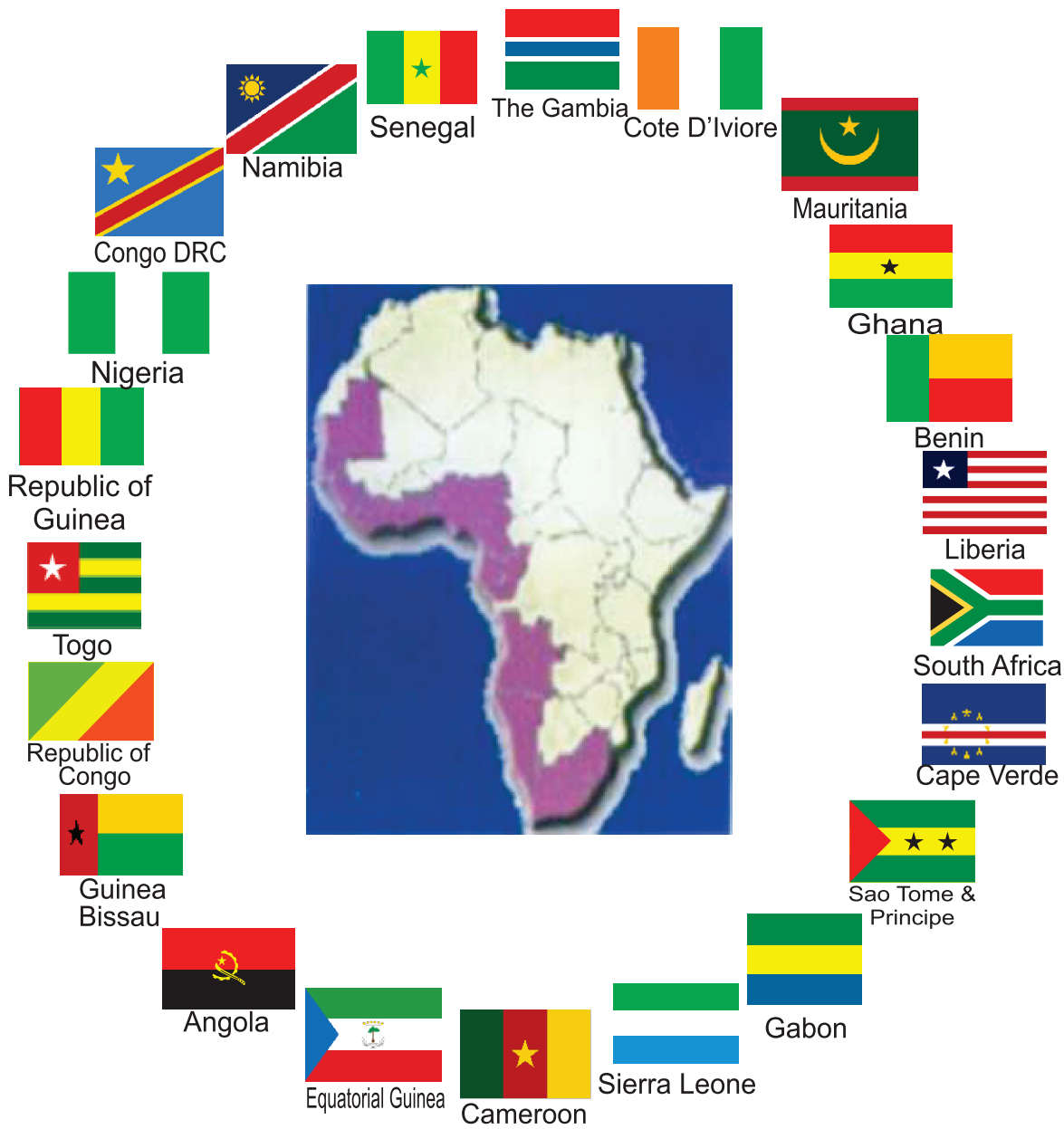
MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL FOR WEST AND CENTRAL AFRICAN REGION



ABUJA MoU

ANNUAL REPORT
2024

Member States of Abuja MoU



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

TABLE CONTENTS

PREAMBLE.....	6
INTRODUCTION.....	11
Overview.....	11
Vision Statement.....	11
Mission Statement.....	11
Core Values (PRACTTISSE).....	11
ORGANISATIONAL STRUCTURE OF THE ABUJA MOU.....	12
THE REPUBLIC OF GUINEA COUNTRY PROFILE.....	13
Introduction.....	13
Guinea Maritime Administration – Maritime Navigation Agency (ANAM).....	13
Port State Control Activities in Guinea.....	14
Port State Control Inspection Report – 2024.....	14
Concentrated Inspection Campaign (CIC) – 2024.....	14
Guinea’s Status of Ratification and Domestication of Relevant Instruments.....	14
Photos of Guinea’s PSCOs Conducting PSC Inspections.....	15
ABUJA MoU REGION’S PORT STATE CONTROL INSPECTION REPORTS 2024.....	16
Inspections.....	16
Inspections Per Ship Types.....	16
Deficiencies and Detentions.....	17
Inspection Reports and AMIS Database.....	18
Images of Recorded Deficiencies in the Abuja MoU Region for 2024.....	19
Statistics For 2024 Port State Control Inspections.....	21
Table 1: Inspection Data by Authority.....	21
Tableau 1: Données d’Inspection par Autorités.....	21
Chart 1: Percentage of Inspections by Member States with Commitment in 2024.....	22
Diagramme 1: Le taux d’inspections effectué par les États membres par rapport au taux de performance fixé en 2024.....	22
Chart 2: Ratio of Total Inspections by Member States.....	23
Diagramme 2: Ratio d’Inspections Totales par États membres.....	23
Chart 3: Ratio of Inspections with Deficiencies.....	24
Diagramme 3: Ratio d’Inspections avec Défectuosités.....	24
Chart 4: Total Inspections, Deficiencies and Detentions.....	24
Diagramme 4: Inspections totales, Défectuosités et Immobilisation.....	24
Chart 5: Number of Inspections with Detention Percentage.....	25
Diagramme 5: Nombre d’ Inspections avec Pourcentage d’Immobilisation.....	25
Chart 6: Ratio of Inspections with Deficiencies by Ship Type.....	26
Diagramme 6: Ratio des Inspections avec Défectuosités par type de Navire.....	26
Table 2: Inspection Data by Flag.....	27
Tableau 2: Données d’Inspection par pavillon.....	27

Chart 7:	Deficiencies by Ship Type.....	29
Diagramme 7:	Défectuosités par type de navire.....	29
Chart 8:	Performance by Ship Type Showing Inspections.....	30
Diagramme 8:	Performance par Type de Navire montrant les Inspections.....	30
Table 3:	Inspection Data by Ship Type.....	31
Tableau 3:	Données d'Inspection par Type de Navire.....	31
CHART 9:	Performance by Ship Type Showing Inspections, Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies.....	32
Diagramme 9:	Performance par Type de Navire montrant les inspections, Inspections avec Défectuosités et Nombre de Défectuosités.....	32
Chart 10:	Total Inspections by Classification Society.....	33
Diagramme 10:	Inspection avec Défectuosités par Société de Classification.....	33
Chart 11:	Inspection Efforts of Member States as Percentage of MoU Total.....	34
Diagramme 11:	Efforts d'Inspection des Etats membres au Pourcentage Total du MoU..	34
Table 4:	Inspection Data Per Category of Deficiency.....	35
Tableau 4:	Données d'Inspection par Catégorie de Défectuosités.....	35
Table 5:	Inspection Data By Classification Society.....	36
Tableau 5:	Donnees d'Inspection par Société de Classification.....	36
Table 6:	Detentions of Ships with RO related Detainable Deficiencies per Recognized Organization.....	38
Tableau 6:	Les détentions de navires avec RO relatif aux défectuosités par organisation reconnue.....	38
Table 7:	Breakdown of Inspections 2021 - 2024.....	40
Tableau 7:	Repartition des Inspections 2021 - 2024.....	40
Table 8:	Assessment of Target Inspection Rate Achieved in 2023 and 2024.....	41
Tableau 8:	Evaluation de la Cible du Taux d'Inspection Atteint en 2023 et 2024.....	41
	Benchmarking.....	41
	Analyse Comparative.....	41
Chart 12:	Inspections Compared to Commitments in 2024.....	42
Diagramme 12:	Inspections Comparées aux Engagements 2024.....	42
	Photos From the Ethics and Integrity Leadership Training Organised in Collaboration With MACN.....	43
	Les Photos de groupe prises lors de la formation sur l'Éthique et le Leadership en intégrité organisée en collaboration avec le MACN.....	43
	Photos from the Abuja MoU Regional Training on Maritime Labour Convention 2006 (As Amended).....	45
	Les photos de groupe prises au cours de la formation régionale organisée par le MoU d'Abuja sur la Convention du Travail Maritime de 2006.....	45

Photos From the Abuja Mou PSCC14 Meeting and 5th Ministerial Conference (MC5) in Brazzaville, Republic of Congo.....	47
Retour en images sur la 14 ^e réunion du Comité de Contrôle des Navires par l'État du Port (CCNEP14) et la 5 ^e Conférence Ministérielle (MC5) du MoU d'Abuja, tenues à Brazzaville, en République du Congo.....	47
Concentrated Inspection Campaign (CIC) on Crew Wages and Seafarers' Employment Agreement.....	50
La Campagne D'inspection Ciblée (CIC) Sur Les Salaires de L'équipage et les Contrats de Travail des gens de mer Selon la Convention du Travail Maritime, 2006 (MLC, 2006).....	50
Concentrated Inspection Campaign (CIC) Statistical Information.....	53
Les statistiques relatives à la Campagne d'Inspection Ciblée (CIC).....	53
Member States with Number of CIC Reports Submitted.....	59
Les Etats membres ayant soumis les résultats de la Campagne d'Inspection Ciblée.....	59
Abuja Mou Relevant Instruments / Les Instruments.....	59
Benchmarking of Relevant Instruments with Other MoUs.....	60
Analyse comparative des instruments pertinents avec ceux des autres Mémoires d'Entente (MoUs).....	60
Photos of PSC Inspections from The Gambia.....	61
Photo des inspections du Contrôle des Navires par l'État du Port réalisées en République de Gambie.....	61

PREAMBLE

Dear Esteemed Member States and Observers, it is with great honour that we present the 2024 Annual Report of the Memorandum of Understanding on Port State Control for the West and Central African Region (Abuja MoU).

This Annual Report provides a comprehensive overview of the Abuja MoU's activities and outcomes for 2024, and further presents a comparative analysis and performance over previous years. It highlights key developments in meetings, trainings, inspection outcomes, and regional cooperation.

The year 2024 was a pivotal year for global maritime affairs, characterized by several critical and recurring challenges:

- **Geopolitical Tensions & Maritime Security:** Incidents included attacks on vessels transiting the Strait of Hormuz and the Red Sea/Gulf of Aden. There was also a notable increase in the operations of the "Shadow" or "Dark" Fleet —vessels often operating with disabled AIS (Automatic Identification Systems), raising serious security and tracking concerns.
- **Environmental Disasters & Infrastructure Damage:** The maritime sector faced various natural and man-made disasters, impacting port and offshore infrastructure.
- **Regulatory Developments, Technological Advancements & Crew Welfare:** The industry saw evolving international regulations, growing reliance on emerging technologies, and increased focus on seafarers' rights and well-being.
- **Decarbonisation & Emissions Compliance:** Stricter environmental standards and emission control measures gained momentum as part of global efforts

to achieve maritime decarbonisation goals.

- **Cybersecurity & Maritime Technology Modernisation:** A rise in cyber threats prompted investment in digital infrastructure and smarter onboard systems to enhance resilience.
- **Labour, Legal & Welfare Challenges:** In 2024 alone, over 3,000 seafarers aboard more than 230 ships were abandoned — predominantly in the Gulf region — as bankrupt or unscrupulous operators left crews unpaid and stranded.

The Abuja MoU played a role in resolving some of these cases by assisting with crew repatriation and facilitating necessary interventions.

In alignment with these global shifts, the Abuja MoU has reinforced its commitment to strengthening Port State Control (PSC), advancing regional cooperation, and enhancing capacity development to uphold maritime safety, protect the environment, and promote decent working and living conditions for seafarers.

Capacity Development

In 2024, capacity development remained a core priority with collaborations, partnerships and sponsorship received from various organisations to deliver strategic training for Port State Control Officers in the Abuja MoU region. Notable organisations are the Maritime Anti-Corruption Network (MACN), the International Labour Organisation (ILO), the International Maritime Organization (IMO), the Lloyd's Register and the American Bureau of Shipping.

The Maritime Anti-Corruption Network (MACN), with the kind sponsorship of the Government of Denmark through the Danish Ministry of Foreign Affairs, collaborated with

the AMoU Secretariat to deliver an Ethics and Integrity Leadership Training for PSCOs in the region, a training that focused on the IMO MSC-MEPC.4/Circ.2 Code of Good Practice for Port State Control Officers, the IMO FAL.5 Circ.48– Guidance to implement and adopt procedures against maritime corruption, and importantly, the Core Values of the Abuja MoU - Professionalism, Respect, Accountability, Communication, Teamwork, Technology, Integrity, Safety, Security and Excellence. This training, held in June 2024 at Lagos, Nigeria, reinforced the ethical values and professionalism required of Port State Control (PSC) officers to perform their duties in an objective, professional, transparent, and accountable manner, while ensuring that no substandard vessel slips through the net due to unethical and/or compromised inspections.

In June 2024, the Secretariat also conducted a national consolidated training session on the PSC Officers' Manual and the use of the Abuja MoU Information System (AMIS) for PSCOs in Angola, with some PSCOs from São Tomé and Príncipe in attendance. This training has resulted in Angola's conducting and submitting its first PSC inspection report to AMIS in 2025, marking it a significant achievement for the Abuja MoU and progress towards harmonising PSC inspections throughout the region.

The International Labour Organisation (ILO) through its International Training Centre (ILO-ITC) delivered a workshop on the Maritime Labour Convention 2006 (as amended) for PSCOs in the region in Douala, Cameroon July 2024. This training focused on the applicability of the MLC 2006 Convention and the importance of its enforcement to ensure adequate protection of Seafarers' rights.

In Preparation for the 2024 Concentrated Inspection Campaign (CIC), Pre-Concentrated Inspection Campaign training sessions on seafarers' wages and employment agreements under MLC, 2006, was facilitated by the Secretariat and delivered virtually to PSCOs in the region, in English and French by Lloyd's Register (LR) from 30 to 31 July 2024,

and subsequently by the American Bureau of Shipping (ABS) from 13 to 14 August 2024.

With the generous sponsorship of the International Maritime Organization (IMO), one Port State Control Officer (PSCO) from Gabon participated in the Paris MoU Expert Training on the Human Element, held in Leiden, Netherlands, from 15 to 18 October 2024. Similarly, one PSCO from Angola took part in the Tokyo MoU 12th General Training Course for PSCOs (GTC12), also with support from the IMO.

The above efforts underscore Abuja MoU's commitment to achieving capacity development and upskilling of port State control officers in the region, to ensure that they are grounded in all aspects of PSC activities and equipped with the requisite knowledge needed to conduct PSC inspection towards the elimination of substandard ships, the protection of Seafarers' wellbeing and the safeguard of the marine environment.

Statutory Meetings

The Abuja MoU successfully convened all its statutory meetings, with the 14th session of the Intersessional Management Working Group (ISMWG) held virtually, the 14th Port State Control Committee (PSCC14) Meeting and the 5th Ministerial Conference held (hybrid) from 10 to 13 September 2024 in Brazzaville, Republic of Congo, during which the 25th Anniversary of the Abuja MoU was celebrated.

The 14th session of the Intersessional Management Working Group (ISMWG), held virtually on 16th April 2024, comprised seasoned experts representing five (5) Member States, which are Angola, Benin, The Gambia, Gabon, and Nigeria. The ISMWG plays an essential advisory role in providing strategic directions to the Secretariat in-between Committee Meetings and presents recommendations for improving the PSC regime to the Port State Control Committee (PSCC) for adoption.

At the 14th Port State Control Committee Meeting, Member States exchanged ideas and explored practical solutions to common challenges prevailing in the region with a focus on strengthening the capacities of their Maritime Administrations, especially PSC officers. The meeting yielded important decisions endorsed by the 5th Ministerial Conference held on the 13th September 2024, and further reinforced regional collaboration. Some of the outcomes of the meeting are highlighted below:

- Member States were encouraged to continue monitoring and preventing illegal operations by the 'Dark Fleet' in the region.
- Member States were advised to continue to enhance gender balance in PSC officers' employment, training and capacity development.
- The Committee advised Member States to take the necessary steps in ratifying and domesticating all the relevant instruments, including seeking the support of the Technical Cooperation Committee of IMO in this regard.
- The Commitment of all Member States to conducting PSC inspections and timely uploads of inspection reports into the Abuja MoU Information System (AMIS) was reiterated by the committee as an important part of the process of proper implementation of the PSC regime, particularly noting that these PSCI reports provide valuable information on the vessel status at the next port of call.
- The Committee agreed to the submission of ship call data by all Member States to the Secretariat on a quarterly and annual basis, to be able to accurately determine the actual ship calls at ports of Member States, in the calculation of the 15% inspection commitment.
- Member States were encouraged to adopt a "no fees" approach for initial inspection and to publish their gazetted tariffs for transparency purposes.
- The Committee reiterated the need for Member States to ratify and domesticate the related conventions on fishing vessels for the conduct of such inspections and to consider the training of PSCOs in this regard.
- The Committee recognised the efforts made by the Secretariat to collaborate with key Maritime Training Institutions (MTIs) in the region — including the Regional Maritime University (RMU) in Ghana, the Maritime Academy of Nigeria (MAN), and the Regional Academy of Marine Sciences and Techniques (ARSTM) in Abidjan, Côte d'Ivoire, to commence the training of Port State Control Officers (PSCOs) based on the IMO Model Course for Port State Control, and encouraged Member States to prioritise these regional MTIs for the training of their PSCOs as soon as the courses, developed and initiated by the Secretariat, are officially launched.
- The Committee charged Member States to ensure their PSCOs fully comply with the recommendations in the Code of Good Practice for PSCOs in Chapter 5, Appendix 1 of the Abuja MoU PSCOs' Manual and IMO Circular MSC- MEPC.4/Circ.2 guidance.
- The Committee enjoined Member States to put in place feedback and complaints procedures, including an escalation mechanism, to enable stakeholders to seek a fair hearing and resolution of any concerns related to PSCI.
- The Committee encouraged Member States to address and resolve any non-conformities identified during the 2024 International Maritime Organization Member State Audit Scheme (IMSAS).

Regional Cooperation

Engagement with Observers and Stakeholders remains an integral part of Abuja MoU's growth. Dedicated sessions held during the 14th PSCC meeting and the 5th Ministerial Conference opened an avenue for knowledge exchange, insight into PSC activities in other regions, and opportunities for collaborations. We extend our sincere appreciation to the observers and stakeholders who participated in the meeting (Black Sea MoU, Indian Ocean MoU, Paris MoU, Mediterranean MoU, Tokyo MoU, the Maritime Anti-Corruption Network (MACN), Women in Maritime of West and Central Africa (WIMOWCA), and the International Maritime Organization-IMO) for their continued support, and for the training extended to the Abuja MoU throughout the year.

The signing of a Memorandum of Understanding between the European Maritime Safety Agency (EMSA) and the Abuja MoU Secretariat on 18 December 2023 has given access to all registered PSCOs in the region to EMSA's Rule Check decision support tool during the second quarter of 2024. This has significantly contributed to the harmonised application of International Conventions and enhanced alignment with global Port State Control best practices.

ISO 9001:2015 Certification Achievement

In demonstration of the Abuja MoU Secretariat's commitment to service quality and operational excellence, the Secretariat attained its ISO 9001:2015 Quality Management System certification on 6 June 2024, reinforcing our dedication to accountability, transparency, and continuous improvement.

2024 PSC Inspections

A total of 20,499 vessels of over 100gt visited the region once or twice in 2024, with only 3,204 inspections carried out. The 3,204 vessels inspected represent about 15.6% inspection rate for the region.

This year's report presents data from PSC inspections conducted by fifteen (15) Member States, compared to 2023, in which fourteen (14) Member States conducted inspections. While full participation is yet to be achieved, we acknowledge and commend the Member States that have consistently conducted inspections and submitted timely reports into the Abuja MoU Information System (AMIS). To ensure the continued effectiveness of the MoU, Member States are strongly encouraged to continue to ensure the timely upload of PSC inspection reports into the database, as prompt upload of all inspection reports is crucial for maintaining a robust and transparent system, which supports swift data-driven decision-making and the proactive enhancement of maritime safety standards throughout the region. The full statistics and analyses are shown in relevant sections of the report.

Looking ahead, the Abuja MoU recognises the evolving maritime landscape shaped by IMO's 2030 and 2050 emissions targets, decarbonization initiatives, alternative fuels, digitalisation, and cybersecurity which are shaping and influencing discussions and potential introduction of new conventions, guidelines, protocols and/or revision of existing ones and therefore encourages Member States to align with these priorities by:

- Advancing fleet modernisation and port infrastructure upgrades.
- Prioritising seafarer welfare, safety, and working conditions.
- Promoting the decentralisation of trade routes and improving hinterland connectivity.
- Embracing green transition, digitalisation, and
- Capacity building in Flag and Port State activities.

The Abuja MoU Secretariat will continue its collaboration with maritime training institutions and industry partners to design and deliver dedicated training programs

capacity building / developments to promote a uniform level of competence and compliance among all Member States, to enhance PSC inspection quality, compliance enforcement, and data integrity, while upholding the IMO’s principle of **“No Member State left behind.”**

We extend our sincere appreciation to Member States, Observers, and Stakeholders for their invaluable contributions and continued cooperation in deepening our collective efforts to advance the objectives of the Abuja MoU in the years ahead.



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, commonly known as the Abuja MoU, is one of the nine (9) regional MoUs established in accordance with International Maritime Organization (IMO) Resolution A.682 (17) of 1991. The organization operates under a Cooperative Agreement with the IMO, reflecting its commitment to enhancing maritime safety, security, and environmental protection.

The Abuja MoU was formally established on October 22, 1999, in Abuja, Nigeria, as an intergovernmental organization comprising the Maritime Administrations of countries bordering the South Atlantic Ocean coast of Africa.

To date, twenty (20) countries have completed the required procedures for acceptance and have become full members of the Abuja MoU. These are: Angola, Benin, Cameroon, Cape Verde, Congo-Brazzaville, Côte d'Ivoire, Democratic Republic of Congo, Equatorial Guinea, Gabon, The Gambia, Ghana, Guinea-Bissau, Guinea-Conakry, Liberia, Nigeria, São Tomé & Príncipe, Senegal, Sierra Leone, South Africa, and Togo.

The Abuja MoU plays a vital role in harmonizing port State control activities across the region to combat substandard shipping and ensure compliance with international maritime conventions.

The Abuja MoU Secretariat was established to develop and implement a harmonized system of Port State Control (PSC) inspection procedures across the region, with the primary objective of eliminating substandard ships from the West and Central Africa region.

In line with our strategic direction and through the consistent application of a risk-based approach, the Secretariat remains committed to the continuous improvement of its Quality Management System (QMS) in accordance with the requirements of the International Organization for Standardization (ISO 9001:2015) and IMO Resolution A.686(17) of 1991.

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.

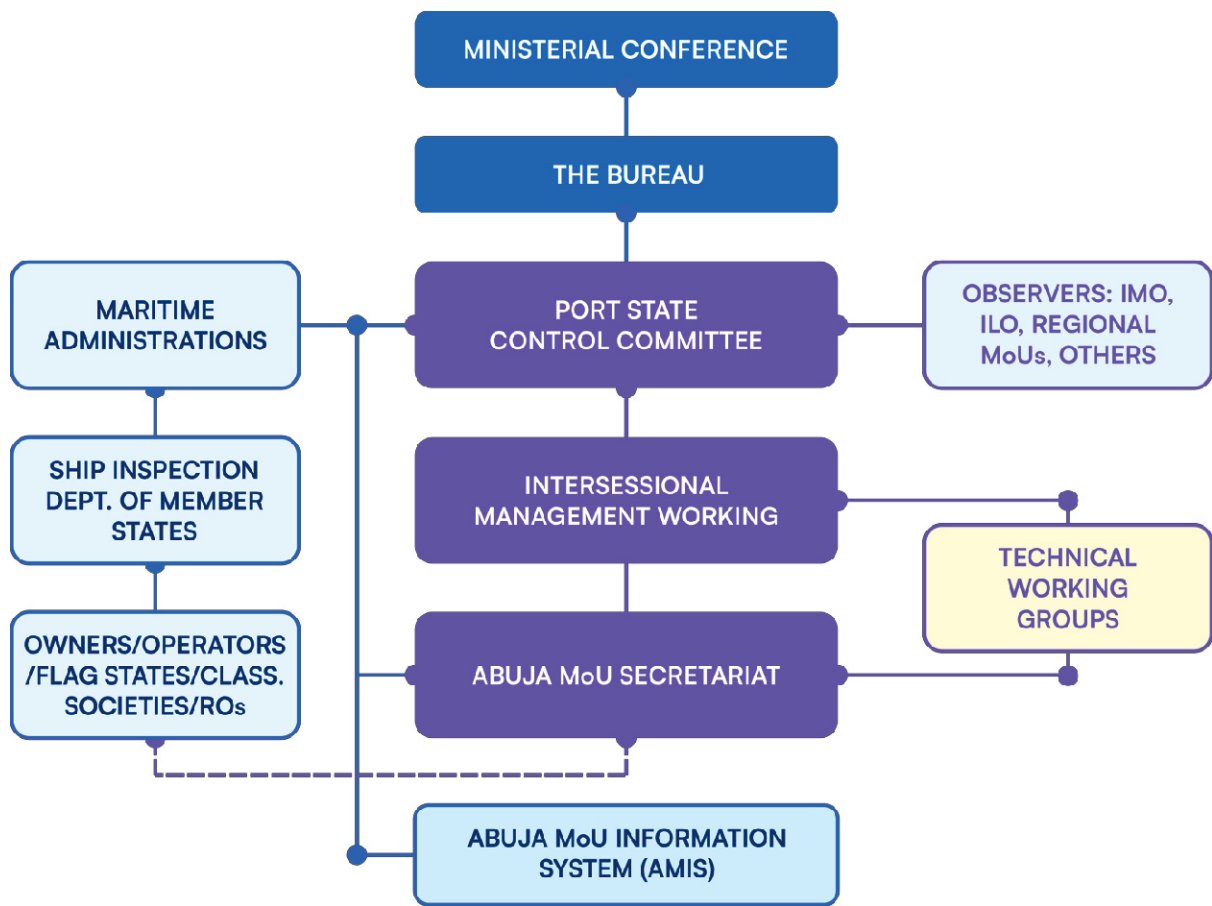
Mission Statement

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 GUINEA COUNTRY PROFILE

Introduction

The Republic of Guinea is a West African nation bordered on the West by the Atlantic Ocean, with an area of 245,857 km². The capital of Guinea is Conakry, the official language is French, and the national currency is the Guinean Franc (GNF).

The country is widely known for the Mount Nimba Strict Nature Reserve in its southeastern region. This protected area encompasses a forested mountain range that hosts a diverse array of endemic flora and fauna, including chimpanzees and viviparous toads.

Guinea shares its borders with the following countries:

- North: Senegal
- Northeast: Guinea-Bissau
- Northwest: Mali
- East: Côte d'Ivoire
- South: Sierra Leone and Liberia

The Republic of Guinea is endowed with significant mining and mineral resources, including approximately two-thirds of the world's known bauxite reserves. As a coastal country, it boasts approximately 350 kilometres of maritime frontage and is geographically divided into four natural regions: Lower Guinea, Middle Guinea, Upper Guinea and Forested Guinea.

Guinea's climate is tropical, characterized by two main seasons: a dry season and a rainy season.

Guinea Maritime Administration – Maritime Navigation Agency (ANAM)

The Maritime Navigation Agency (ANAM) is a public technical institution with legal personality, financial, budgetary, and administrative autonomy. It operates under the supervisory authority of the Ministry of Transport.

ANAM is mandated to implement and enforce international maritime conventions and national laws, as defined by the National Directorate of the Merchant Marine. These responsibilities are outlined in the revised Maritime Establishment Act, officially published on 9 May 2019.

ANAM is responsible for both Flag State and Port State Control operations within its jurisdiction. It operates through two maritime safety centres, namely, **Conakry Maritime Safety Center**, which has under it 11 inspectors conducting inspections and monitoring vessels calling at the port of Conakry, and **Kamsar Maritime Safety Centre**, which has 10 inspectors conducting inspections at the mining ports of CBG and Katougouma (Boké area).

The Core Missions of ANAM are to ensure the safety of maritime and inland waterway navigation, and manage the operation of ports and landing facilities.

The Agency is responsible for monitoring compliance with maritime and inland navigation regulations in Guinean territorial waters; checking the seaworthiness of ships and other marine craft through technical safety inspections, managing and operating maritime and waterway navigational aids.

Port State Control Activities in Guinea

Port State Control Inspection Report – 2024

In 2024, the Republic of Guinea conducted a total of 100 Port State Control (PSC) inspections. During the same period, a total of 1,222 vessels called at the ports of Conakry and Kamsar.

Concentrated Inspection Campaign (CIC) – 2024

In 2024, Guinea’s Port State Control Officers (PSCOs) did not participate in the Concentrated Inspection Campaign (CIC) on the Maritime Labour Convention (MLC) 2006, as the country had not ratified the Convention in line with Abuja MoU recommendations.

Guinea’s Status of Ratification and Domestication of Relevant Instruments

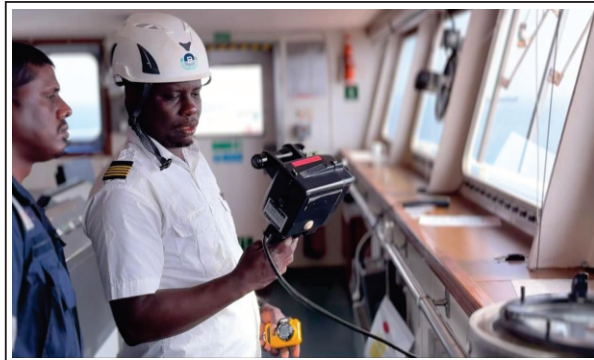
The table below provides a summary of the relevant instruments of the Abuja MoU ratified and domesticated by Guinea.

N°	ABUJA MoU RELEVANT INSTRUMENTS (IMO/ILO)	RATIFIED		DOMESTICATED	
		YES	NO	YES	NO
1	LOAD LINE 66	X		X	
2	LOAD LINE PROTOCOLE 88		X		
3	SOLAS 1974	X		X	
4	SOLAS PROTOCOLE 1978	X		X	
5	SOLAS PROTOCOLE 1988		X		
6	MARPOL 73/78	X		X	
7	STCW 78	X		X	
8	COLREG 72	X		X	
9	TONNAGE 1969	X		X	
10	CLC 1969		X		
11	CLC PROTOCOL 1992	X		X	
12	AFS 2001		X		
13	MLC 2006		X		
14	BWM 2004		X		
15	BUNKER 2001		X		
16	NAIROBI WRC 2007		X		

Photos of Guinea's PSCOs Conducting PSC Inspections OCNEP Guinéens en inspection



Inspection on Deck by Guinea PSCOs
Inspection sur le pont par les OCNEP de la Guinée



Inspection of Instruments on the Bridge by Guinea PSCOs
Inspection des instruments à la passerelle par les OMI de la Guinée



PSCOs Inspecting Ships Documents
Inspection des documents du navire



PSCOs Inspecting the Auxiliary Engine
OCNEP inspectent le moteur auxiliaire



PSCOs Inspecting the Main Propulsion Engine Cylinder Head
OCNEP inspectent la culasse du moteur de propulsion principal

ABUJA MoU REGION'S PORT STATE CONTROL INSPECTION REPORTS 2024

This presents the summary of the Port State Control Inspection report of Abuja MoU Member States for the year 2024.

Inspections

Of the twenty-two (22) Member States in the Abuja MoU region, fifteen (15) submitted a total of 3,204 PSC inspection reports into the Abuja MoU Information System (AMIS). Additionally, a total of 20,499 ship calls were recorded across the twenty full Member States.

The Member States that carried out inspections are:

S/N	Member States	Number of Inspections
1.	Benin	27
2.	Cameroun	155
3.	Republic of Congo	221
4.	Congo DRC	4
5.	Cote d'Ivoire	387
6.	Gabon	267
7.	Gambia	11
8.	Ghana	233
9.	Guinea	100
10.	Liberia	71
11.	Nigeria	732
12.	Senegal	519
13.	Sierra Leone	59
14.	South Africa	129
15.	Togo	289

The following Member States did not conduct or submit inspection reports to the Abuja MoU Information System database in 2024: Angola, Cape Verde, Equatorial Guinea, Guinea-Bissau, Mauritania, Namibia, and São Tomé and Príncipe.

In the year under consideration, 20 vessels were detained, resulting in a 13.04% decrease below the number of detentions recorded in 2023, which was 23. The region recorded a 2.79% increase in inspections from 3,117 in 2023 to 3,204 in 2024.

Inspections Per Ship Types

Twenty-three (23) ship types were inspected in the year under review. The top eight most inspected ship types included:

- Bulk carrier 1377 (42.98%)
- Container 549 (17.13%)
- General cargo/multipurpose 329 (10.27%)
- OILCHEM 292 (9.11%)
- Oil tanker 202 (6.30%)

● Refrigerated cargo	139 (4.34%)
● Ro-Ro cargo	69 (2.15%)
● Chemical tanker	62 (1.94%)

Member States are committed to inspecting at least 15% of the total number of ships that call in their ports. For the year under review, the inspection percentages of the following four (4) Member States were based on the overall ship calls provided by the respective States: Ghana inspected 12% of 1946; Liberia inspected 16.4% of 434; Guinea inspected 8.2% of 1222; and Sierra Leone inspected 12.2% of 482. The remaining 11 States that carried out inspection, their inspection percentages were based on ship calls of once in every six month (January-June and July-December) provided by Lloyd’s Intelligence: Benin inspected 5.8% of 466; Cameroon inspected 20.4% of 759; Republic of Congo inspected 40.3% of 548; Democratic Republic of Congo (DRC) inspected 1.3% of 309; Cote d’Ivoire inspected 26.4% of 1467; Gabon inspected 53.7% of 497; The Gambia inspected 7.4% of 148; Senegal inspected 40.0% of 1297; Nigeria inspected 33.1% of 2211; South Africa inspected 2.5% of 5169; and Togo inspected 18.9% of 1529. **(Table 8)**

The following eight States met and surpassed the 15% of inspection commitment for year 2024: Gabon (53.7%); Republic of Congo (40.3%); Senegal (40%); Nigeria (33.1%); Cote d’Ivoire (26.4%); Cameroon (20.4%); Togo (18.9%); and Liberia (16.4%).

The region’s performance percentage of inspection by the full Member States for 2024 is 15.60%, compared to 3.44.% in 2023. This significant improvement can be attributed to the implementation of the revised calculation of ship calls. The number of ship calls to the region has been rationalized by 77.35%, with a significant decrease from the 2023 figure of 90,514 and the 2024 figure of 20,499.

Deficiencies and Detentions

A total of 1,254 deficiencies were recorded in 2024, which is lower than the 1,384 recorded in 2023. Correspondingly, the total number of inspections-with-deficiencies for 2024 is 248, which is lower than the 296 figure of 2023. Of the 248 inspections-with-deficiencies, Ghana had 100 (40.32%), Nigeria had 63 (25.40%), and South Africa (15.72%). The only four countries that recorded detentions/detainable deficiencies are Ghana 12/41, South Africa 5/28, Liberia 1/6, and Nigeria 2/4. **(Table 1).**

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

● Propulsion and auxiliary machinery	158	(12.6%)
● Living and Working Conditions	153	(12.2%)
● Ship’s cert. and documents	149	(11.88%)
● Structural Conditions	99	(7.89%)
● Fire safety	96	(7.66%)
● Safety of Navigation	76	(6.06%)
● Lifesaving appliances	72	(5.74%)
● Water/Weather tight conditions	58	(4.63%)

Under SOLAS, the top-most defective item recorded is Propulsion and Auxiliary Machinery (12.6%), followed by Structural Conditions (7.89%), Fire Safety (7.66%), Safety of Navigation (6.06%), and Life Saving Appliances (5.74%). A total of 127 (10.13%) deficiencies were recorded under MARPOL, with the top four being: 54 (4.31%) under Annex I, 42(3.35%) under Annex IV, 12 (0.96%) under Annex V, and 11 (0.88%) under Annex VI.

It is worth noting that over the past two years, the category of defective items under SOLAS that has been identified most frequently is that of propulsion and auxiliary machinery, with figures standing at 13.22% in 2023 and 12.6% in 2024.

A total of 248 inspections-with-deficiencies conducted, generated 1254 deficiencies. The most notable deficiencies were related to:

- SOLAS Convention 52.95%;
- ILO (MLC, 2006) 15.07%;
- Ship’s certificates and documents 11.88%;
- MARPOL Convention 11.00%;
- Load Line Convention 4.63%;
- STCW Convention 1.99%.

Against the backdrop of the relevant instruments for the Abuja MoU PSC regime, SOLAS-related deficiencies still rank the highest, with 52.95% of all deficiencies recorded. The total number of detentions decreased to twenty (20) in 2024, from twenty-three (23) recorded in 2023. The detentions recorded were: 40.00% for Bulk Carrier; 20.00% for General Cargo/ Multipurpose; 10.00% for Oil Tanker; 10.00% for OIL CHEM; 5.00% for Container ship; 5.00% for Chemical Tanker; 5.00% for Offshore Supply; and 5.00% for other Special Activity ship.

Inspection Reports and AMIS Database

Fifteen States - Benin, Cameroon, Republic of Congo, Democratic Republic of Congo, Cote d’Ivoire, Gambia, Gabon, Ghana, Guinea, Liberia, Nigeria, Senegal, Sierra Leone, South Africa and Togo uploaded PSC inspection reports directly into the AMIS database. One of the challenges in the Abuja MoU region is the uploading of PSC inspections immediately after the PSC Officers have visited the vessels. The number of Member States uploading inspections increased to fifteen for the first time.

Images of Recorded Deficiencies in the Abuja MoU Region for 2024
Les déficiences enregistrées dans la région Abuja MoU pour 2024



Magnetic compass containing bubbles

Compas magnétique défectueux en raison de la présence de bulles dans la cuve



auxiliaries' engines cylinders leaking oil

Des fuites d'huile ont été constatées sur les cylindres des moteurs auxiliaires



Oil leakage from the main engine and improper disposal of oily rags

Fuite d'huile du moteur principal et élimination inadéquate des chiffons imbibés d'huile



Expired line throwing equipment

Le dispositif de lancer de ligne expiré



Unkept (dirty) Gally drainage

Drainage de cuisine sale et mal entretenu



*Dangerous and inappropriate Gangway
La passerelle est jugée non conforme aux normes
de sécurité et constitue un risque potentiel.*



*Unkempt Lifeboat / Le canot de sauvetage
présente un défaut d'entretien*



*Ship's access not clear
L'accès au navire n'est pas clairement défini ni dégagé.*



*No Guard rail on Stairs
Pas de garde-corps sur les marches*

Statistics For 2024 Port State Control Inspections
Statistiques des Inspections de Contrôle par l'État du Port pour l'Année 2024

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 Inspection with deficiencies	No. of detentions	Detention Percentage
Benin	27						
Cameroun	155						
Republic of Congo	221	9	94		4.07		
Democratic Republic of Congo (DRC)	4						
Cote d'Ivoire	387						
Gabon	267	8	28		3.00		
Gambia	11	2	3		18.18		
Ghana	233	100	513	41	42.92	12	5.15
Guinea	100						
Liberia	71	6	20	6	8.45	1	1.41
Nigeria	732	63	236	4	8.61	2	0.27
Senegal	519	15	67		2.9		
Sierra Leone	59	4	17		6.78		
South Africa	129	39	273	28	30.23	5	3.88
Togo	289	2	3		0.69		
TOTAL	3204	248	1254	79	7.74	20	0.62

Chart 1: Percentage of Inspections by Member States with Commitment in 2024
Diagramme 1: Le taux d’inspections effectué par les États membres par rapport au taux de performance fixé en 2024

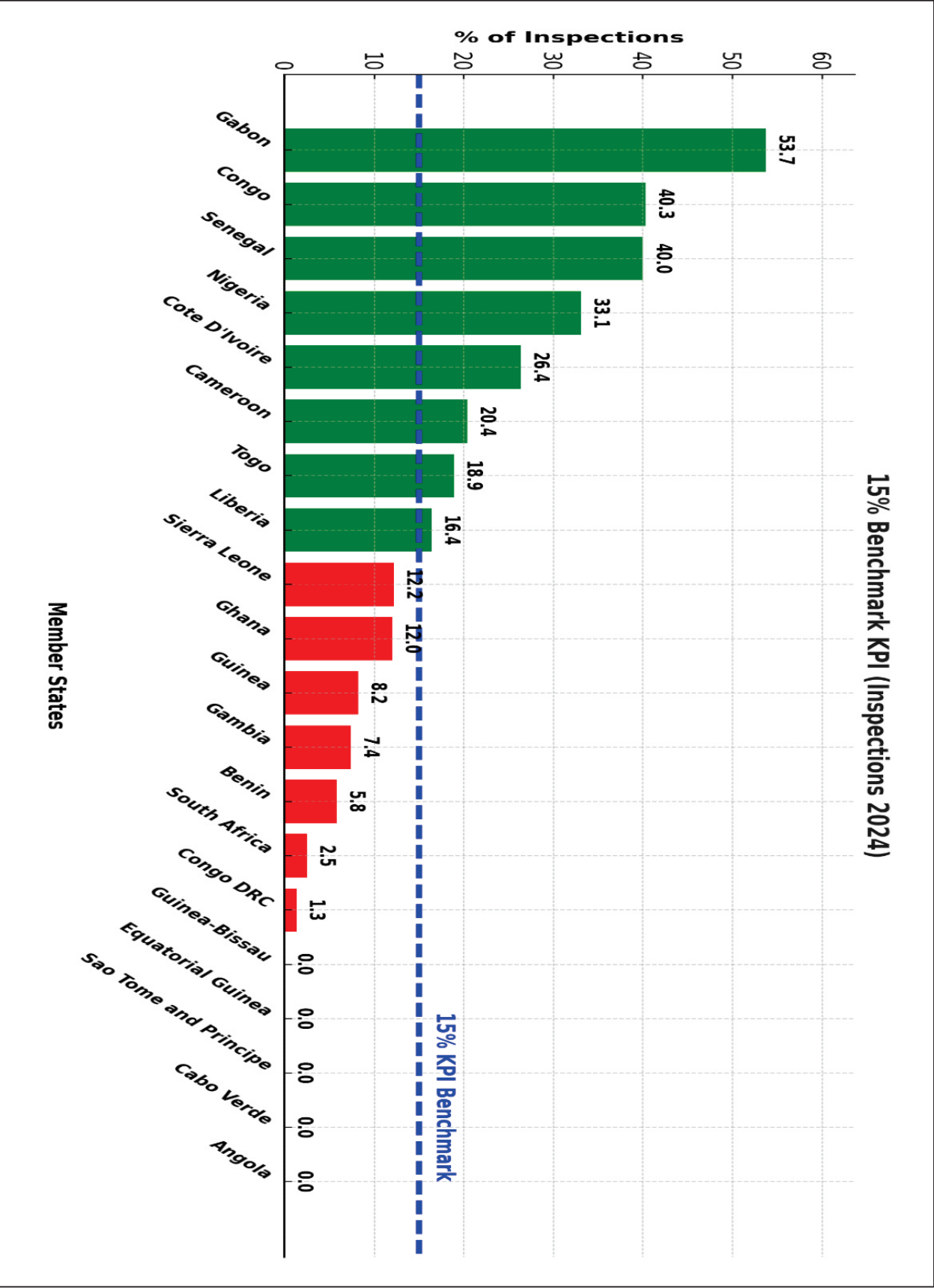


Chart 2: Ratio of Total Inspections by Member States
Diagramme 2: Ratio d'Inspections Totales par États membres

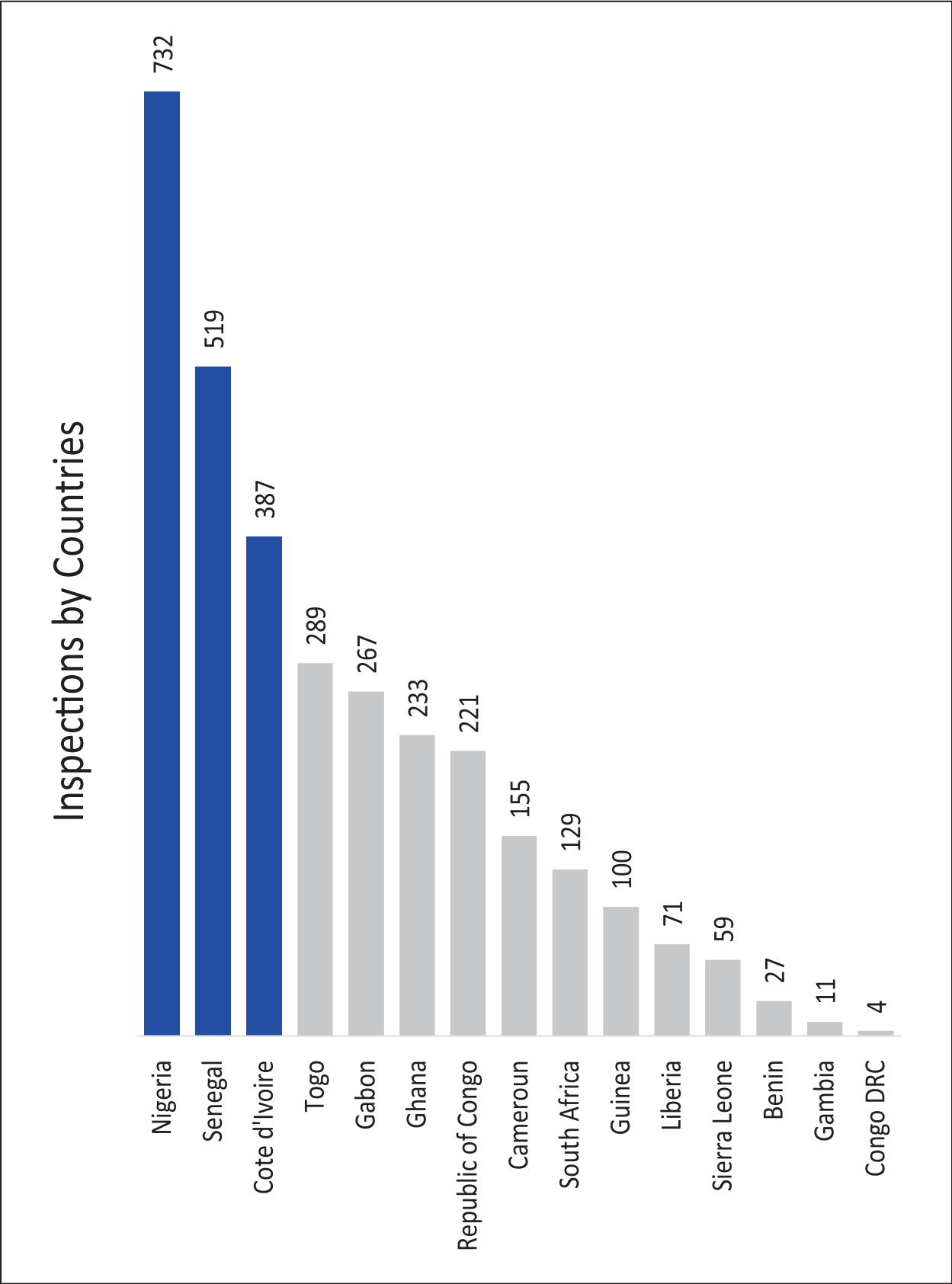


Chart 3: Ratio of Inspections with Deficiencies
Diagramme 3 : Ratio d’Inspections avec Défectuosités

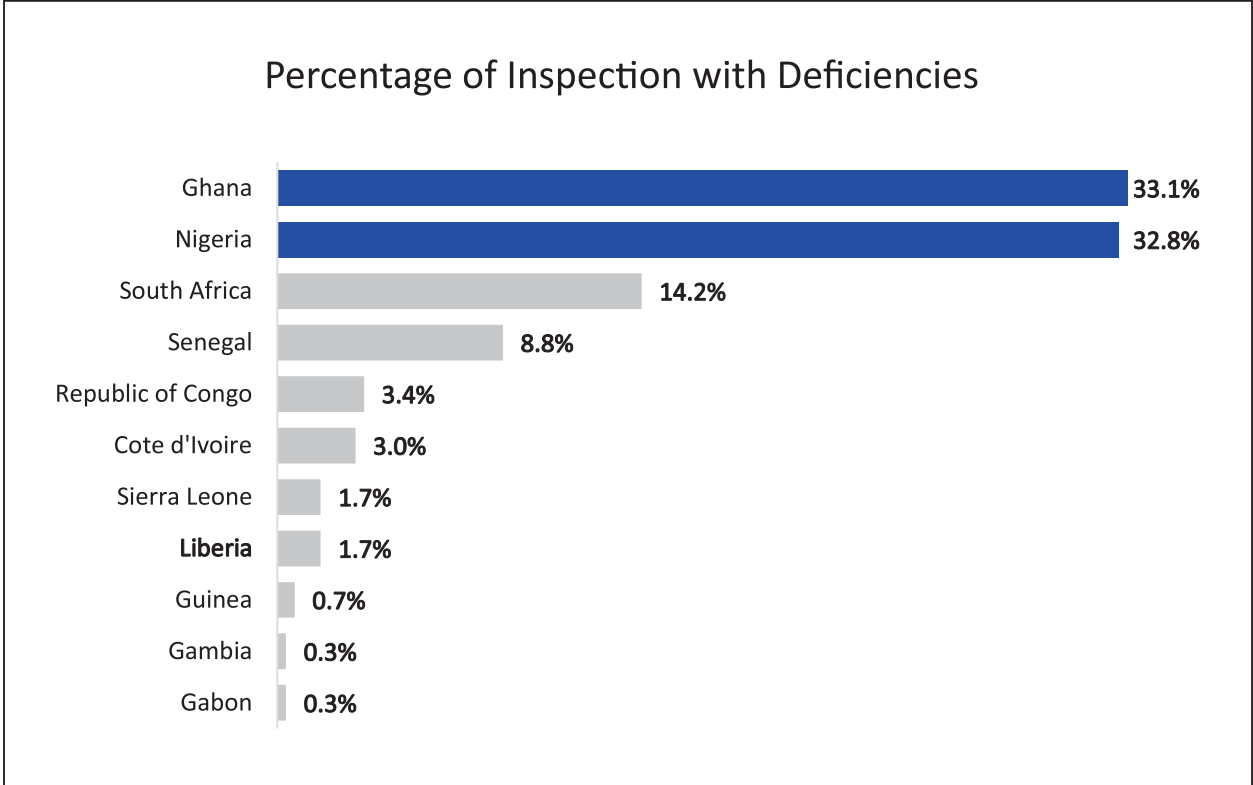


Chart 4: Total Inspections, Deficiencies and Detentions
Diagramme 4: Inspections totales, Défectuosités et Immobilisation

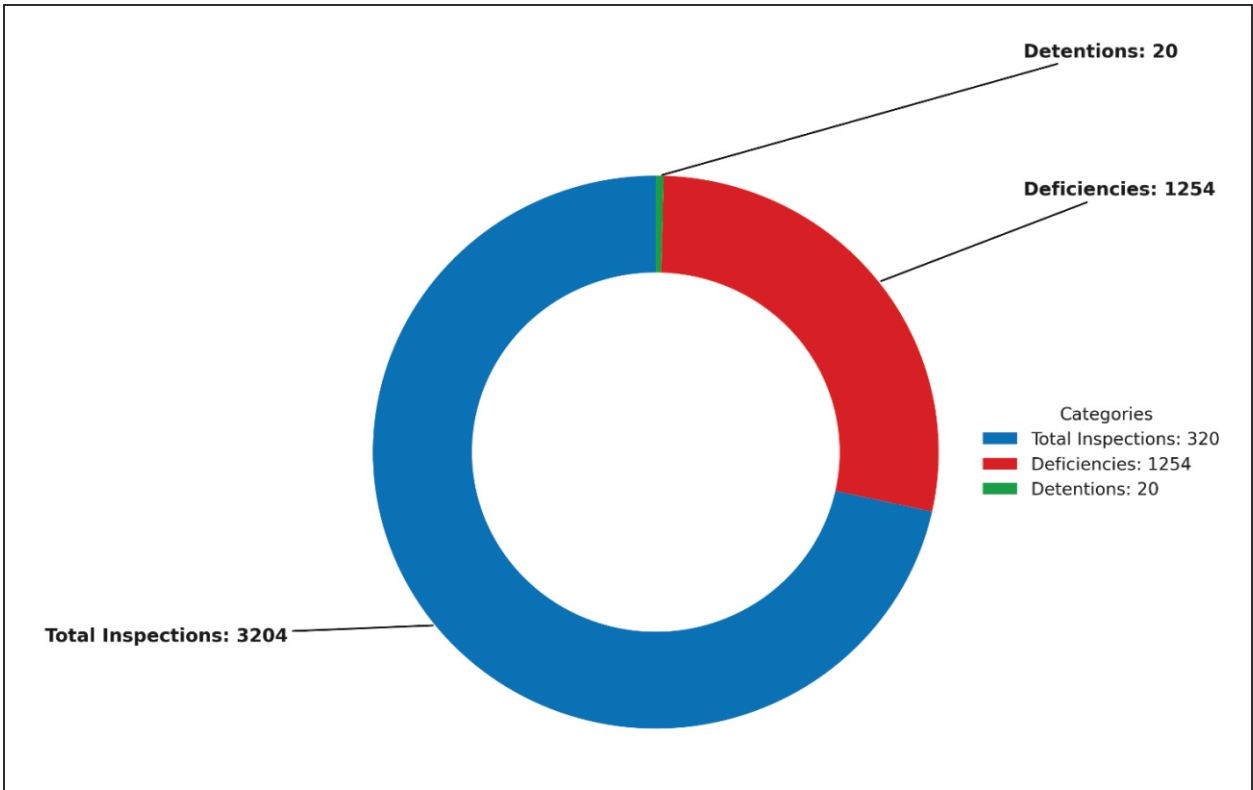


Chart 5: Number of Inspections with Detention Percentage
Diagramme 5: Nombre d' Inspections avec Pourcentage d'Immobilisation

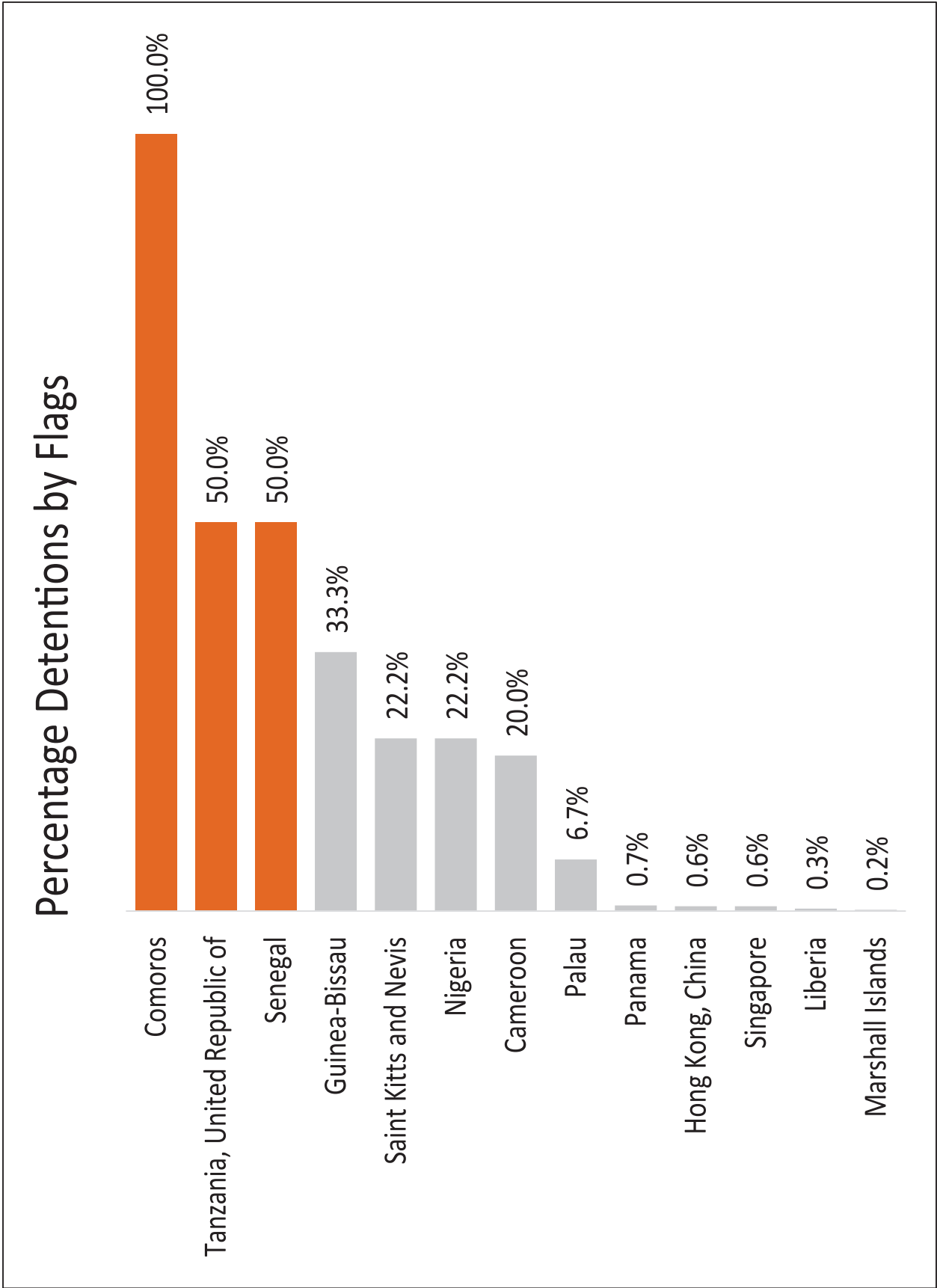


Chart 6: Ratio of Inspections with Deficiencies by Ship Type
Diagramme 6: Ratio des Inspections avec Défectuosités par type de Navire

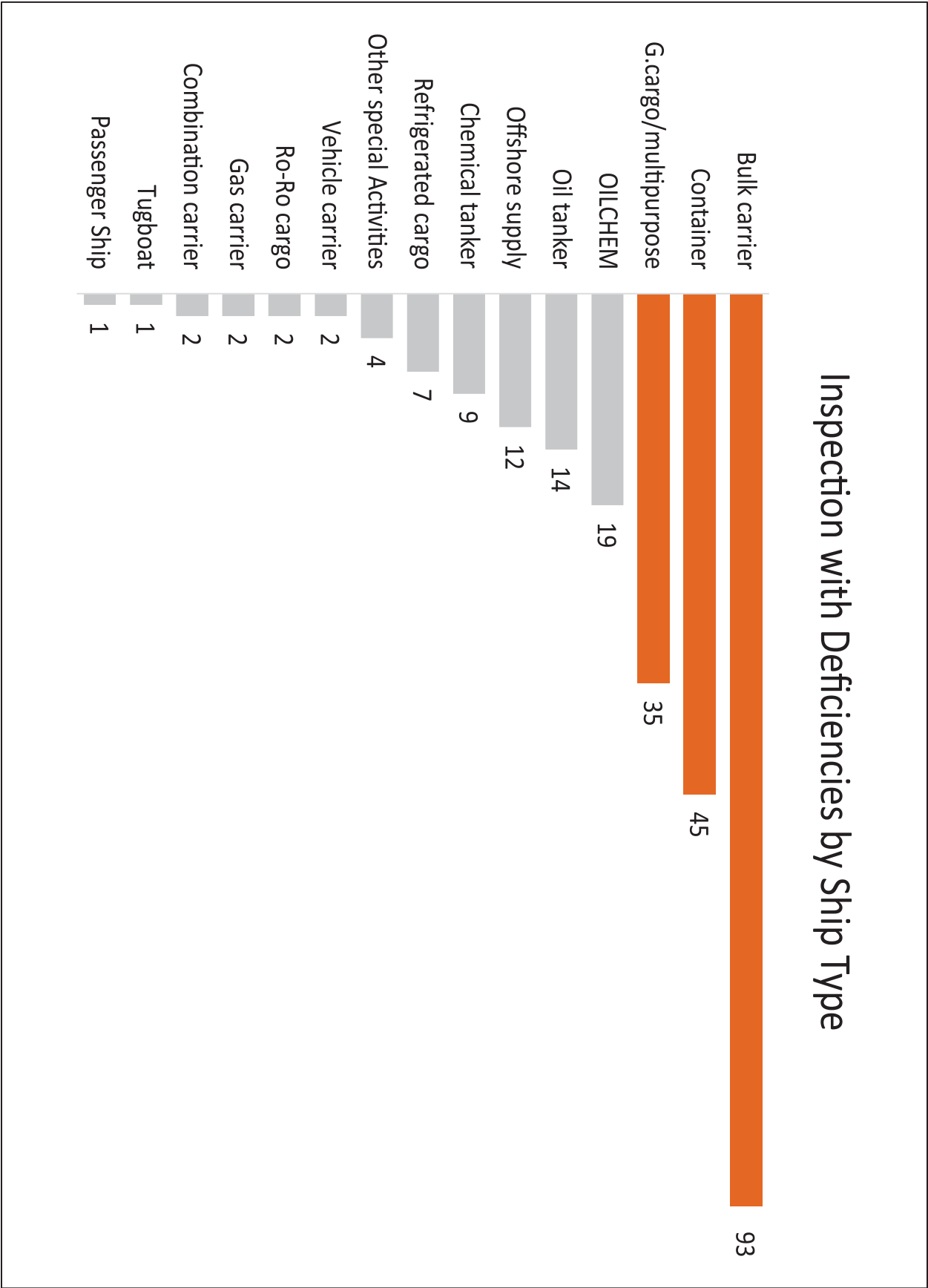


Table 2: Inspection Data by Flag**Tableau 2: Données d'Inspection par pavillon**

Ship flag	No. of Inspections	No of Inspections with Deficiencies	No of Deficiencies	No of Detentions	Detention Percentage
Afghanistan	1				
Angola	1	1	3		
Antigua and Barbuda	94	3	11		
Bahamas	133	4	9		
Bangladesh	9	2	5		
Barbados	50	2	10		
Belgium	7	1	3		
Belize	11	1	4		
Bermuda (GB)	2	1	9		
Cameroon	5	2	17	1	
Cayman Islands (GB)	11	1	3		
China	57	3	19		
Colombia	1				
Comoros	2	2	50	2	100
Cook Islands	3				
Croatia	2	1	3		
Curacao	3				
Cyprus	60	2	10		
Denmark	34	5	14		
Dominica	3				
Faroe Islands	1				
France	8				
Gabon	3	1	5		
Gambia	1				
Germany	1				
Ghana	2	1	13		
Gibraltar (GB)	5	1	3		
Greece	40				
Guinea-Bissau	3	2	30	1	33.33
Honduras	1				
Hong Kong, China	157	14	72	1	0.64
India	6				
Indonesia	3				
Isle of Man (GB)	7	2	9		
Italy	50	2	4		

2024 ABUJA MoU ANNUAL REPORT

Japan	6	2	6		
Kiribati	1				
Korea, Republic of	8				
Kuwait	1				
Latvia	3				
Liberia	637	36	181	2	0.31
Lithuania	6				
Luxembourg	3	2	10		
Malaysia	7	3	5		
Malta	209	9	22		
Marshall Islands	551	51	243	1	0.18
Mauritius	1				
Montenegro	1				
Netherlands	45	2	5		
Nigeria	9	3	23	2	22.22
Norway	35	3	10		
Palau	15	4	30	1	6.67
Panama	537	41	185	4	0.74
Philippines	15	2	14		
Portugal	97	5	15		
Russian Federation	8	2	8		
Saint Kitts and Nevis	9	2	25	2	22.22
Saint Vincent and the Grenadines	9				
Saudi Arabia	1				
Senegal	2	1	21	1	50
Sierra Leone	10	2	4		
Singapore	160	17	98	1	0.63
Spain	1				
Sri Lanka	1				
Switzerland	5				
Taiwan, China	1				
Tanzania, United Republic of	2	1	17	1	50
Thailand	2				
Togo	3	2	8		
Turkey	6				
Tuvalu	3				
United Kingdom	10	3	10		
United States	2				
Vanuatu	4				
Vietnam	1	1	8		
TOTAL	3204	248	1254	20	0.62

Chart 7: Deficiencies by Ship Type
Diagramme 7: Défectuosités par type de navire

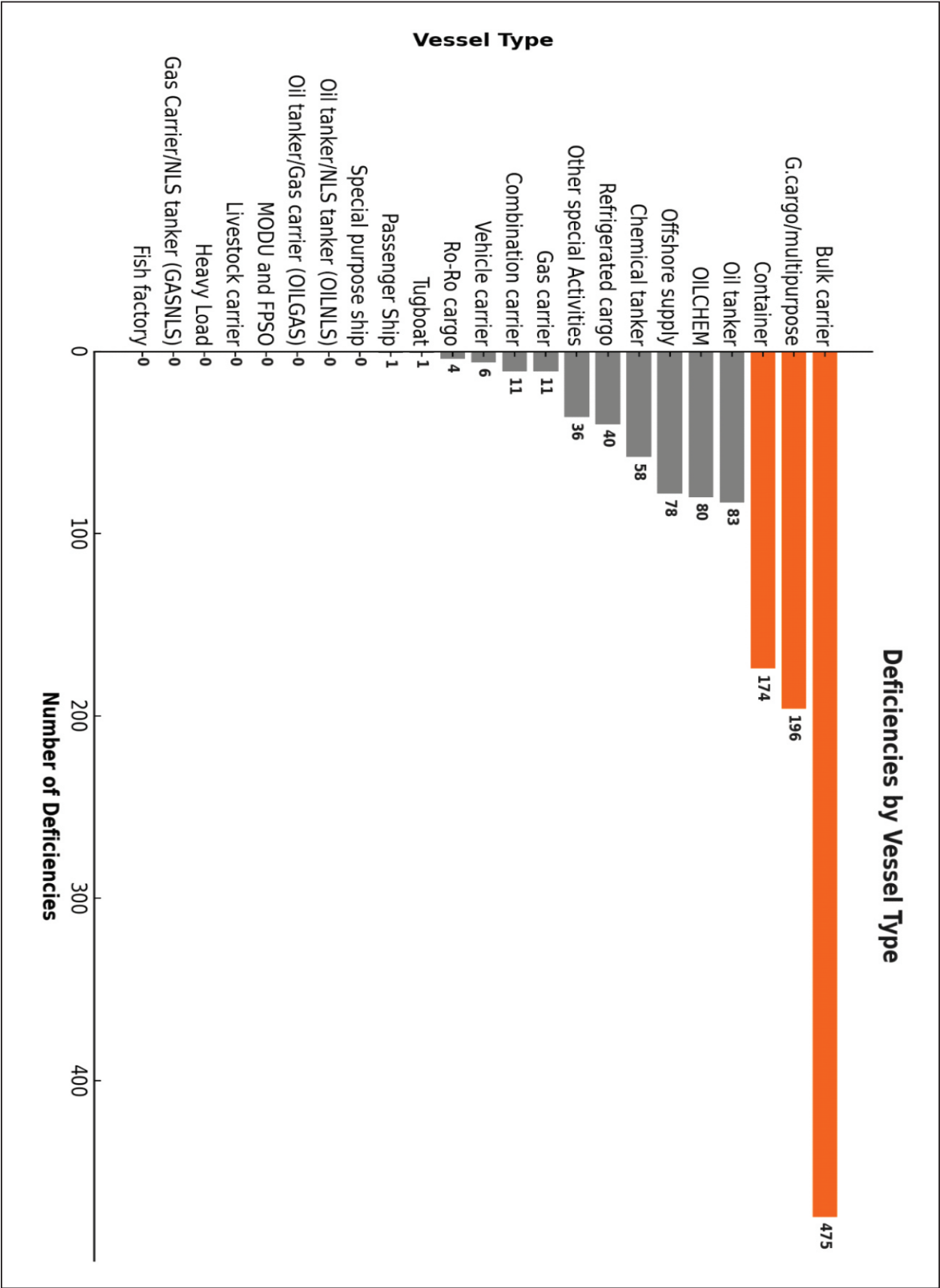


Chart 8: Performance by Ship Type Showing Inspections
Diagramme 8: Performance par Type de Navire montrant les Inspections

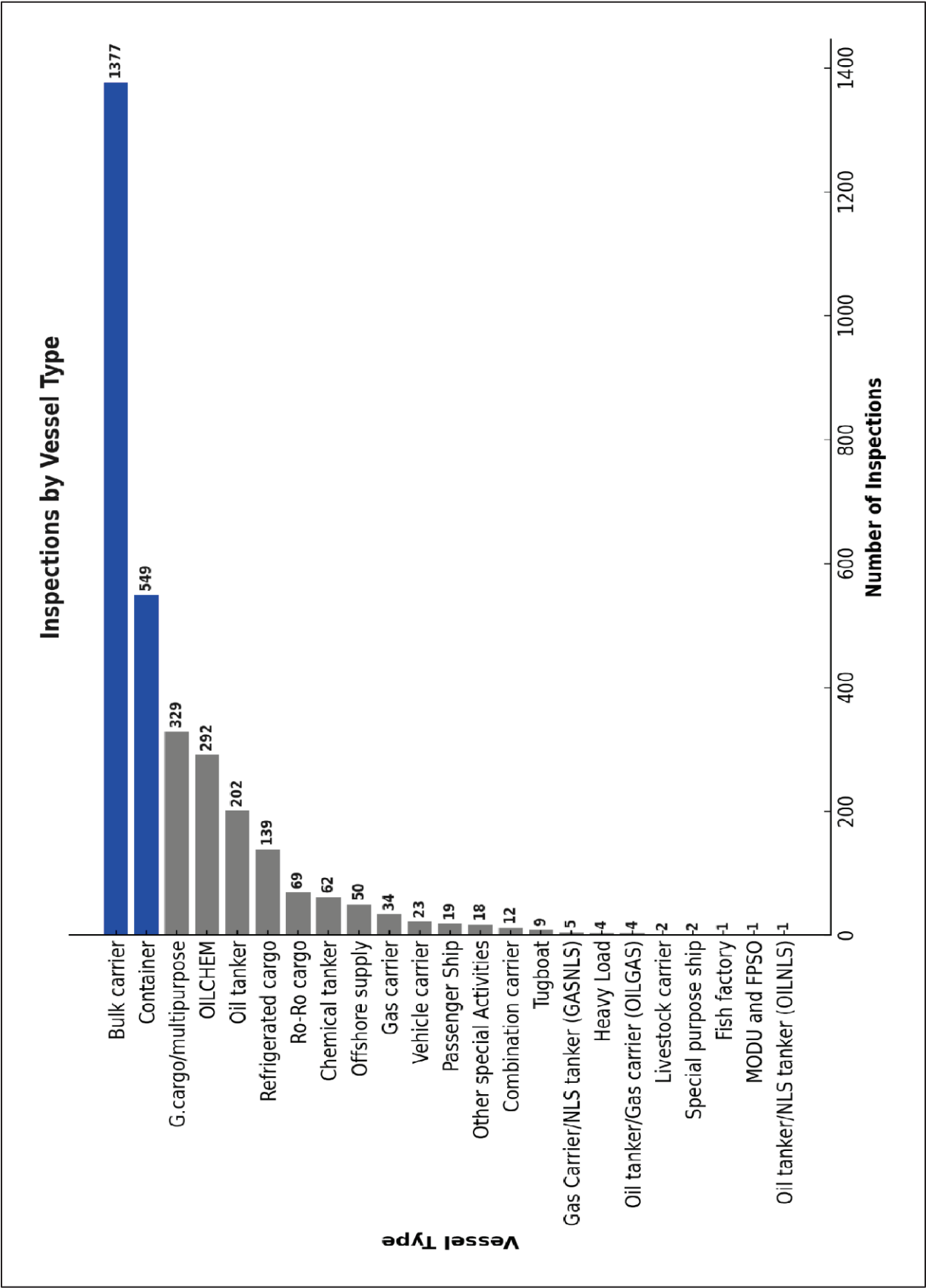


Table 3: Inspection Data by Ship Type**Tableau 3: Données d'Inspection par Type de Navire**

Ship flag	No. of Inspections	No of Inspections with Deficiencies	No of Deficiencies	No of Detentions	Detention Percentage
Bulk carrier	1377	93	475	8	0.58
Combination carrier	12	2	11		
Container	549	45	174	1	0.18
Chemical tanker	62	9	58	1	1.61
Fish factory	1				
Gas carrier	34	2	11		
G. cargo/ multipurpose	329	35	196	4	1.22
Heavy Load	4				
Livestock carrier	2				
MODU and FPSO	1				
Offshore supply	50	12	78	1	2
Oil tanker	202	14	83	2	0.99
OILCHEM	292	19	80	2	0.68
Oil tanker/NLS tanker (OILNLS)	1				
Oil tanker/Gas carrier (OILGAS)	4				
Gas Carrier/NLS tanker (GASNLS)	5				
Passenger Ship	19	1	1		
Refrigerated cargo	139	7	40		
Ro-Ro cargo	69	2	4		
Special purpose ship	2				
Tugboat	9	1	1		
Vehicle carrier	23	2	6		
Other special Activities	18	4	36	1	5.56
TOTAL	3204	248	1254	20	0.62

Chart 9: Total Inspections by Classification Society
Diagramme 9: Inspection Totale par Société de Classification

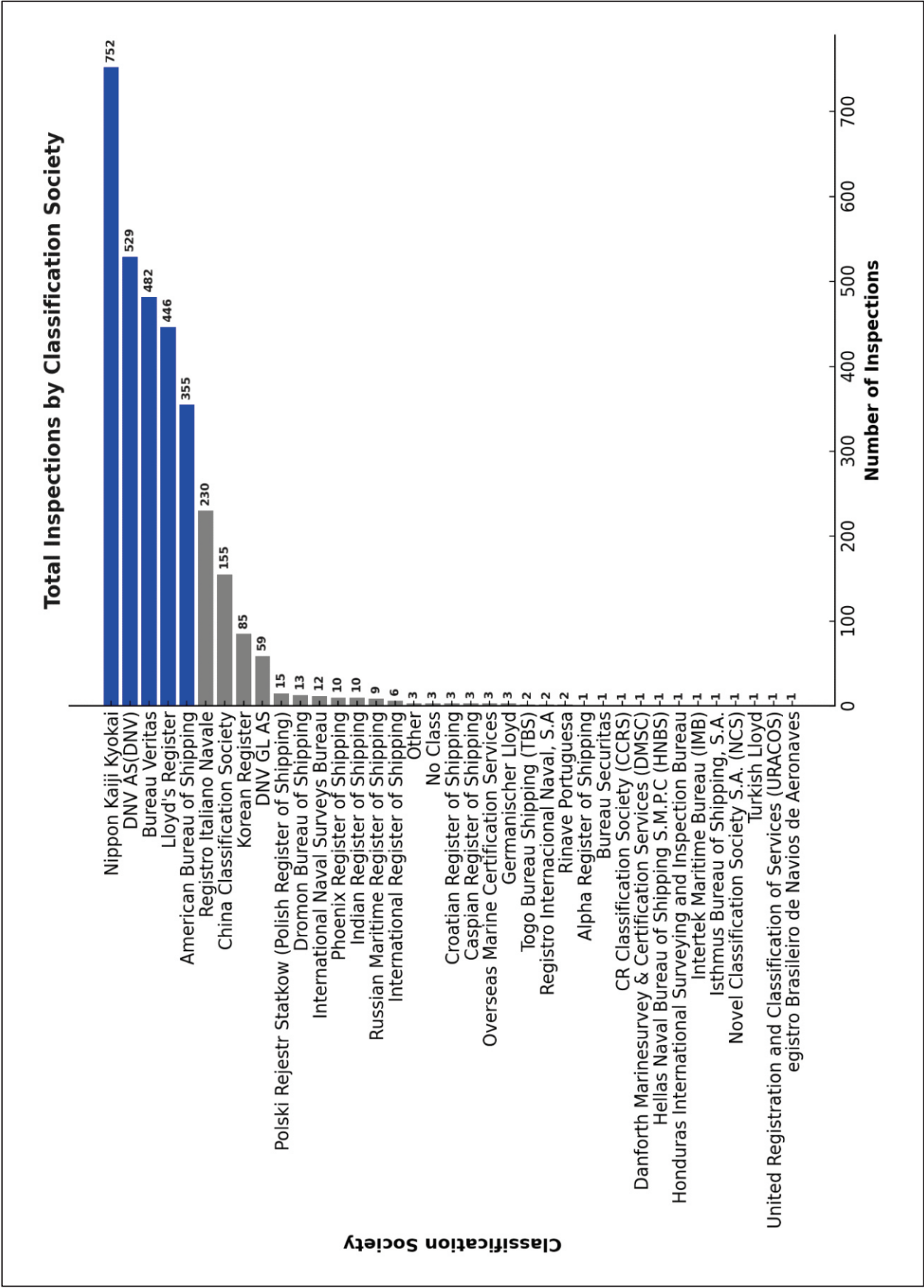


Chart 10: Inspections with Deficiencies by Classification Society
Diagramme 10: Inspection avec Défectuosités par Société de Classification

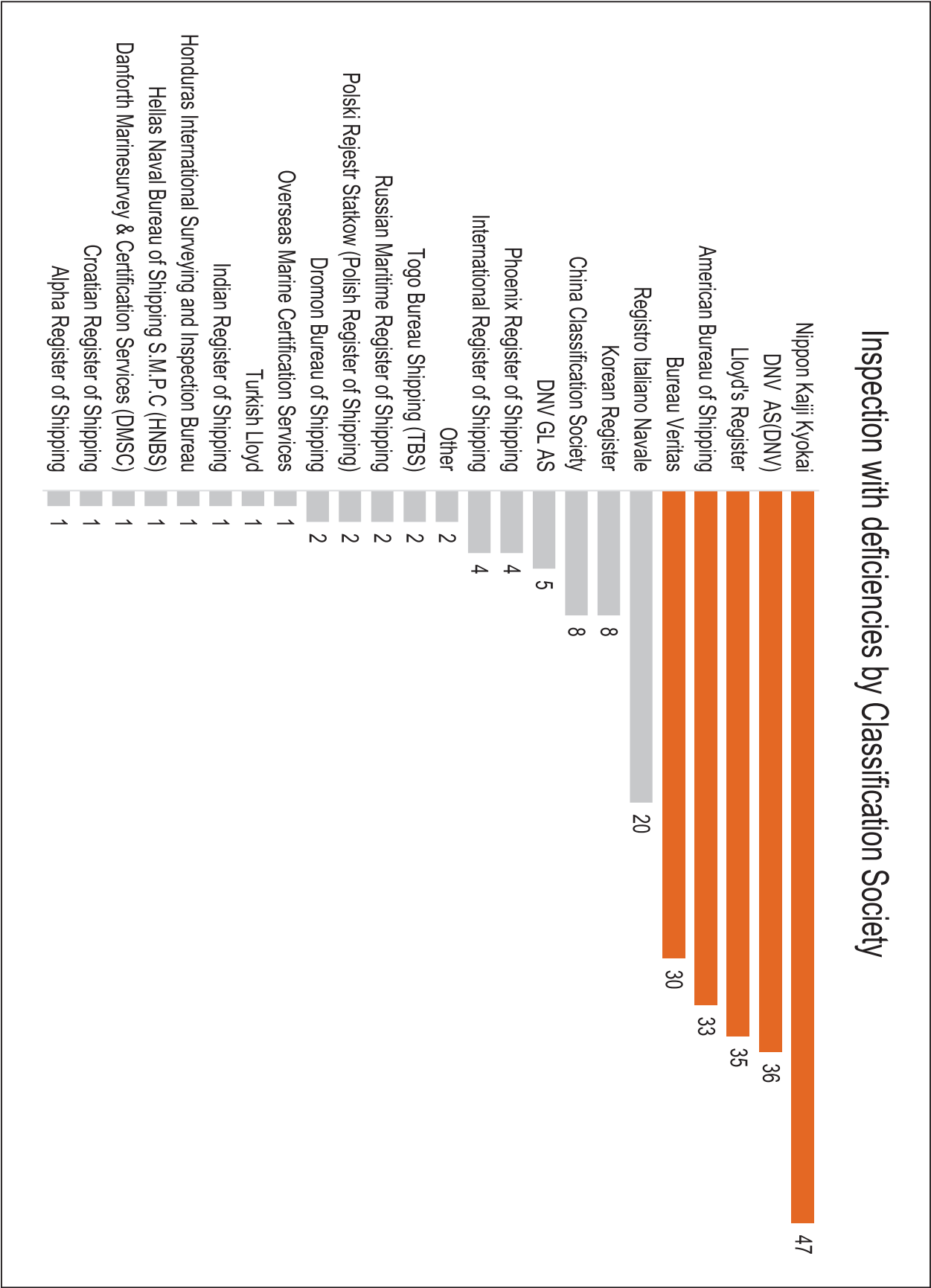


Chart 11: Inspection Efforts of Member States as Percentage of MoU Total
Diagramme 11: Efforts d’Inspection des Etats membres au Pourcentage Total du MoU

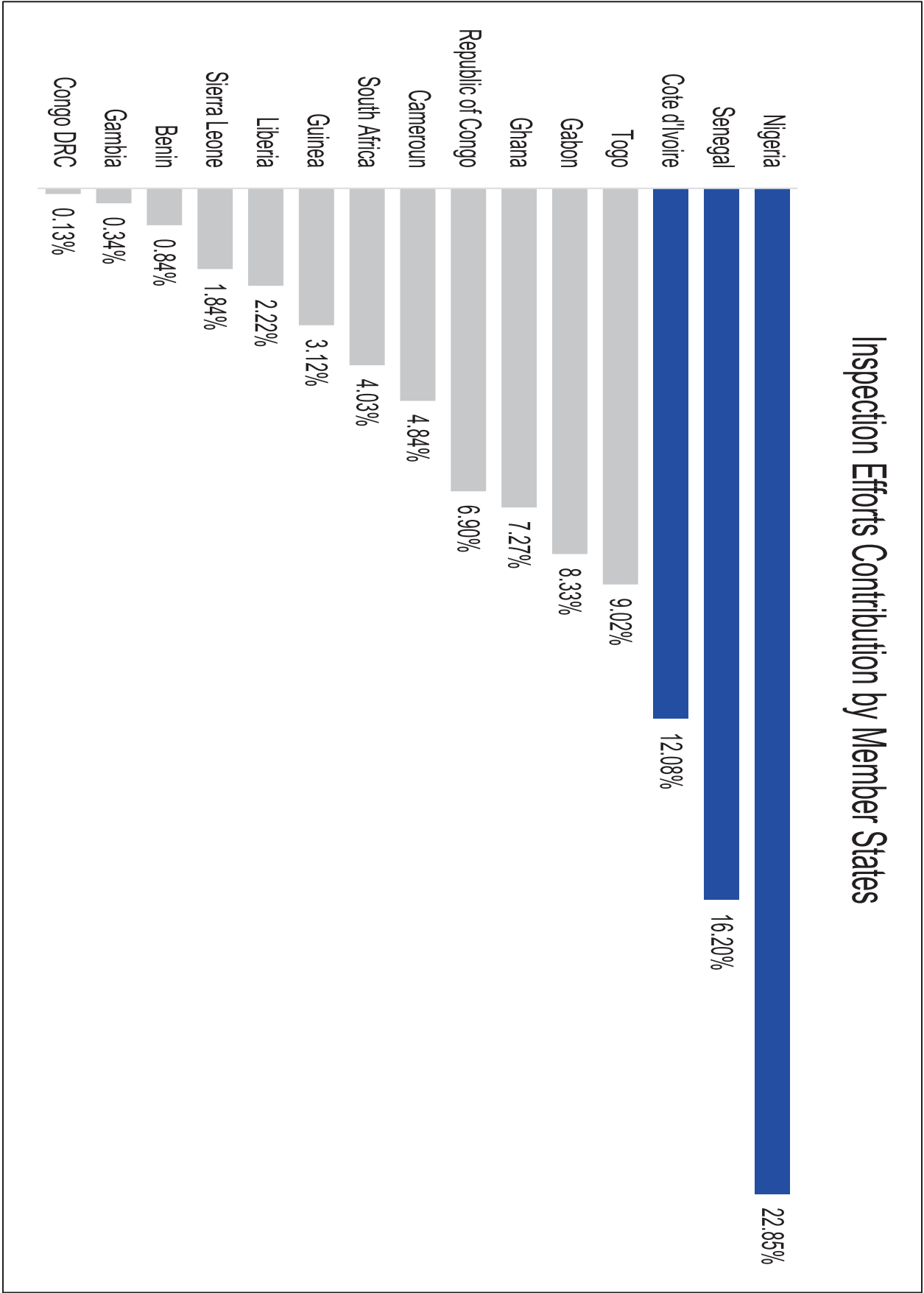


Table 4: Inspection Data Per Category of Deficiency
Tableau 4: Données d'Inspection par Catégorie de Défectuosités

Category of Deficiency		Number of Deficiency	Percentage of Total Deficiencies
Ship's certificates and documents		149	11.88
SOLAS	Structural Conditions	99	7.89
	Emergency Systems	54	4.31
	Radio Communications	22	1.75
	Fire safety	96	7.66
	Alarms	8	0.64
	Cargo Operation including equipment	2	0.16
	Safety of Navigation	76	6.06
	Lifesaving appliances	72	5.74
	Propulsion and auxiliary machinery	158	12.6
	ISM	54	4.31
	ISPS	23	1.83
MARPOLS	Annex I	54	4.31
	Annex III	1	0.08
	Annex IV	42	3.35
	Annex V	12	0.96
	Annex VI	11	0.88
	Pollution prevention - Anti Fouling	1	0.08
	Pollution Prevention - Ballast Water	6	0.48
STCW	Certificate and Documentation - Crew Certificates	25	1.99
Load Lines	Water/Weather tight conditions	58	4.63
ILO-MLC 2006	Living and Working Conditions	153	12.2
	Labour Conditions-Minimum requirements for seafarers	2	0.16
	Labour Conditions-Conditions of employment	9	0.72
	Labour Conditions-Accommodation, recreational facilities, food and catering	18	1.44
	Labour Conditions-Health protection, medical care, social security	7	0.56
Other		42	3.35

Table 5: Inspection Data By Classification Society
Tableau 5: Données 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	355	33	174	1	0.28
Alpha Register of Shipping	1	1	11	1	100
Bureau Securitas	1				
Bureau Veritas	482	30	159	2	0.41
Caspian Register of Shipping	3				
CR Classification Society (CCRS)	1				
China Classification Society	155	8	43		
Croatian Register of Shipping	3	1	3		
Danforth Marinesurvey & Certification Services (DMSC)	1	1	6		
DNV AS(DNV)	529	36	141	1	0.19
DNV GL AS	59	5	28		
Dromon Bureau of Shipping	13	2	4		
Germanischer Lloyd	3				
Hellas Naval Bureau of Shipping S.M.P.C (HNBS)	1	1	30	1	100
Honduras International Surveying and Inspection Bureau	1	1	17	1	100
Intertek Maritime Bureau (IMB)	1				
Isthmus Bureau of Shipping, S.A.	1				
International Naval Surveys Bureau	12				

Indian Register of Shipping	10	1	5		
International Register of Shipping	6	4	41	2	33.33
Korean Register	85	8	53		
Lloyd's Register	446	35	144	2	0.45
Nippon Kaiji Kyokai	752	47	210	3	0.4
No Class	3				
Novel Classification Society S.A. (NCS)	1				
Overseas Marine Certification Services Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	15	2	36	1	6.67
Registro Brasileiro de Navios de Aeronaves	1				
Registro Italiano Navale	230	20	72	2	0.87
Registro Internacional Naval, S.A	2				
Russian Maritime Register of Shipping	9	2	8		
Rinave Portuguesa	2				
Togo Bureau Shipping (TBS)	2	2	8		
Turkish Lloyd	1	1	5		
Phoenix Register of Shipping	10	4	30	2	20
Overseas Marine Certification Services	3	1	15	1	33.33
United Registration and Classification of Services (URACOS)	1				
Other	3	2	11		
TOTAL	3204	248	1254	20	0.62

Table 6: Detentions of Ships with RO related Detainable Deficiencies per Recognized Organization**Tableau 6: Les détentions de navires avec RO relatif aux déféctuosités par organisation reconnue**

Recognized Organization		No. of Inspections	No of Inspections with Deficiency	No of Detentions	No of RO Related Detentions	General Detention Percentage	RO Related Detention Percentage
American Bureau of Shipping	ABS	453	349	1		0.22	
Register of Shipping (Albania)		1					
Alpha Register of Shipping		6	15	1		16.67	
Azure Naval Architects BV (ANA)		1					
Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)		2					
Bolivian Register of Shipping (BROS)		5	6				
Bulgarski Koraben Registar		1					
Bureau Veritas	BV	744	356	4		0.54	
CR Classification Society (CCRS)		4					
China Classification Society	CCS	183	77				
Croatian Register of Shipping		8	13				
Danforth Marinesurvey & Certification Services (DMSC)		4					
DNV AS(DNV)		912	397	1		0.11	
DNV GL AS		208	88	1		0.48	
Dromon Bureau of Shipping		17	26				
Emitates Classification TASNEEF (TASNEEF)		2					
Germanischer Lloyd	GL	10	1				
Hellas Naval Bureau of Shipping S.M.P.C (HNBS)		2	9	1		50	
Horizon International of Naval Surveying and Inspection Bureau, S.A.		1	9	1		100	
Isthmus Bureau of Shipping, S.A.		3	3				
Intermaritime Certification Services, S.A		12	2	1		8.33	
International Naval Surveys Bureau	INSB	17	10				
Indian Register of Shipping		18	9				
International Register of Shipping	IRS	16	44	3		18.75	
International Ship Classification		1					

Iranian Classification Society		3					
Korea Clasification Society	KCS	2	11				
Korean Register	KR	107	50				
Lloyd's Register	LR	799	412	4		0.5	
Limdal Marine Services (LMS)		2					
New United International Marine Services LTD		5					
Nippon Kaiji Kyokai	NKK	949	507	4		0.42	
Novel Classification Society S.A. (NCS)		1					
Overseas Marine Certification Services		11	17	2		18.18	
No Class		2					
Other		8					
Panama Bureau of Shipping		1					
Panama Maritime Documentation Services		6					
Panama Register Corporation		1					
Panama Shipping Registrar Inc.		1					
Panama Classification Bureau (PCB)		1					
Phoenix Register of Shipping		28	48	2		7.14	
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	PRS	21	19	1		4.76	
Qualitas Register of Shipping S.A. (QRS)		3					
Registro Brasileiro de Navios de Aeronaves		1					
Registro Italiano Navale	RINA	349	228	2		0.57	
Russian Maritime Register of Shipping		18	26				
Rinave Portuguesa		4					
Russian River Register		3					
Togo Bureau Shipping (TBS)		2	19				
Turkish Lloyd		1	9				
United Registration and Classification of Services (URACOS)		7					
Universal Register of Shipping Ltd. (URS)		1					
Veritas Register of Shipping (VRS)		1					
Vietnam Register of Shipping	VRS	1	11				

Table 7 - Breakdown of Inspections 2021 - 2024
Tableau 7 - Repartition des Inspections 2021 - 2024

Year	2021	2022	2023	2024
Number of inspections without deficiencies	2333	2142	2821	2956
No. of inspections with deficiencies	272	279	296	248
No. of inspections with deficiencies but without detentions	249	260	273	228
No. of inspections with detentions	23	19	23	20
Number of inspections	2605	2421	3117	3204

Table 8 – Assessment of Target Inspection Rate Achieved in 2023 and 2024
Tableau 8 – Evaluation de la Cible du Taux d’Inspection Atteint en 2023 et 2024

Member Authorities	No of Inspections	No of ship Calls 2023	% of Inspections 2023	No of Inspections 2023	No of ship Calls 2024	% of Inspections 2024
Angola	0	5804	0	0	1205	0
Benin	42	1525	2.8	27	466	5.8
Cabo Verde	0	4950	0	0	482	0
Cameroon	122	3632	3.4	155	759	20.4
Congo	348	2540	13.7	221	548	40.3
Congo DRC	0	1079	0	4	309	1.3
Cote D’Ivoire	347	6475	5.4	387	1467	26.4
Equatorial Guinea	0	805	0	0	221	0
Gabon	287	1807	15.9	267	497	53.7
Gambia	19	382	5	11	148	7.4
Ghana	168	4324	3.9	233	1946	12
Guinea	112	6010	1.9	100	1222	8.2
Guinea-Bissau	0	806	0	0	89	0
Liberia	63	806	7.8	71	434	16.4
Nigeria	666	13928	4.8	732	2211	33.1
São Tomé and Príncipe	0	34	0	0	18	0
Senegal	486	4676	10.4	519	1297	40
Sierra Leone	45	4994	0.9	59	482	12.2
South Africa	126	20434	0.6	129	5169	2.5
Togo	286	5503	5.2	289	1529	18.9
TOTAL	3117	90514	3.4	3204	20499	15.6

Note: Ship call and inspection figures for Ghana, Liberia, Guinea, and Sierra Leone were directly provided by the respective Member States. All other data on ship calls were derived from Lloyd’s Intelligence, based on vessels making one call in each six-month period (January–June and July–December). based on vessels calling once in every six months (January–June and July–December).

Legend: Rows highlighted in green indicate data (ship calls and inspections) directly submitted by Member States. All other entries reflect ship call estimates sourced from Lloyd’s Intelligence.

BENCHMARKING

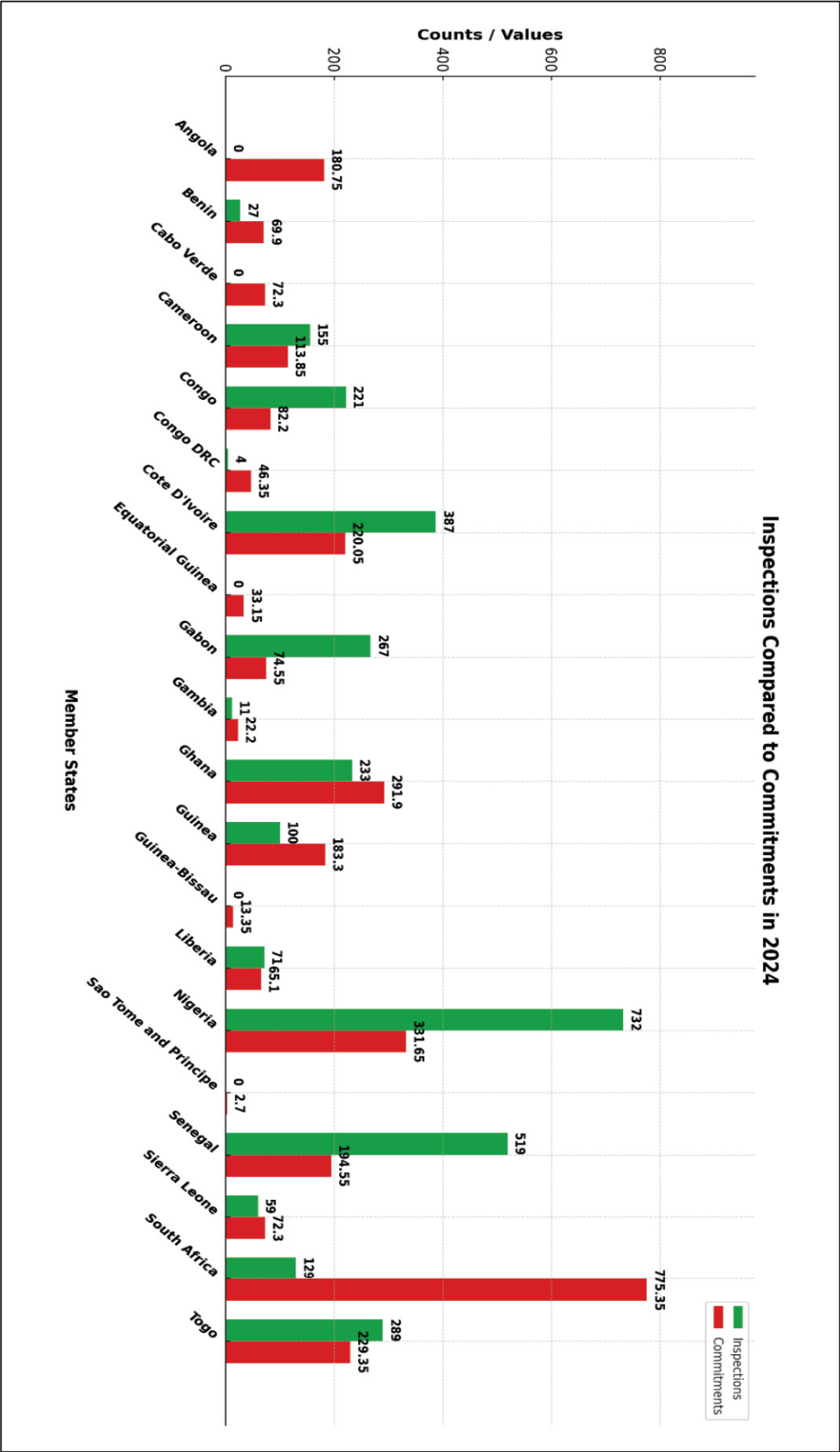
Analyse Comparative

2024	Abuja MoU	Tokyo MoU	Indian Ocean MoU	Black Sea MoU	Caribbean MoU	Paris MoU
Detention Percentage	0.62	3.71	4.22	4.71	1.28	4.03
Member States Inspection Percentage	68.2	100	90	100	63.64	100

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

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

Chart 12: Inspections Compared to Commitments in 2024
Diagramme 12: Inspections Comparées aux Engagements 2024



Photos From the Ethics and Integrity Leadership Training Organised in Collaboration With MACN

Les Photos de groupe prises lors de la formation sur l'Éthique et le Leadership en intégrité organisée en collaboration avec le MACN



Cross-section of PSCOs and dignitary from the Danish Embassy and Nigerian Maritime Stakeholders at the Opening Ceremony of the Ethics and Integrity Leadership Training in June 2024.

Un large éventail d'officiers OCNEP, représentant de l'Ambassade du Danemark et des acteurs clés du secteur maritime nigérian présents à la cérémonie d'ouverture de la formation sur l'éthique et le leadership en intégrité, en juin 2024



Ongoing training session at the MACN-ABUJA MOU Ethics and Integrity Leadership Training Day One

Session de formation de MACN-ABUJA en cours – Première journée du programme sur l'éthique et le leadership en intégrité



Breakout session at the MACN-ABUJA MOU Ethics and Integrity Leadership Training Day Two
Travaux dirigés en équipe lors de la deuxième journée de la formation sur l'éthique et le leadership en intégrité
organisé par MACN-ABUJA



Breakout session at the MACN-ABUJA MOU Ethics and Integrity Leadership Training Day Two
Travaux dirigés en équipe restreints – Jour 2 de la formation sur l'Éthique et le Leadership organisé par MACN-ABUJA MoU

Photos from the Abuja MoU Regional Training on Maritime Labour Convention 2006 (As Amended)

Les photos de groupe prises au cours de la formation régionale organisée par le MoU d'Abuja sur la Convention du Travail Maritime de 2006.



Cross-section of Abuja MoU PSCOs, ILO-ITC Facilitators, ITF Representatives, Cameroonian Maritime Stakeholders

Photo de groupe réunissant des OCNEP du MoU d'Abuja, des facilitateurs du CIT de l'OIT, des représentants de l'ITF ainsi que des intervenants du secteur maritime camerounais



Cross-section of Abuja MoU PSCOs, ILO-ITC Facilitators, ITF Representatives, Cameroonian Maritime Stakeholders at the Opening Ceremony of the training on MLC 2006

Représentants des OCNEP du MoU d'Abuja, formateurs du Centre International de Formation de l'OIT (CIF-OIT), représentants de l'ITF et parties prenantes du secteur maritime camerounais lors de la cérémonie d'ouverture de la formation sur la Convention du Travail Maritime (MLC 2006).



Practical Training Session/ Mock Ship Inspection by PSCOs on MLC 2006 (As amended)

Session de formation pratique / Simulation d'inspection de navire effectuée par les OCNEP dans le cadre de la Convention du Travail Maritime (MLC 2006), telle qu'amendée.



Cross-section of Abuja MoU PSCOs, ILO-ITC Facilitators, ITF Representatives, Cameroonian Maritime Stakeholders at the Closing Ceremony of the training on MLC 2006 (as amended)

Représentants des OCNEP du MoU d'Abuja, formateurs du Centre international de formation de l'OIT (CIF-OIT), représentants de l'ITF et parties prenantes du secteur maritime camerounais réunis lors de la cérémonie de clôture de la formation sur la Convention du travail maritime (MLC 2006)

Photos From the Abuja MoU PSCC14 Meeting and 5th Ministerial Conference (MC5) in Brazzaville, Republic of Congo

Retour en images sur la 14^e réunion du Comité de Contrôle des Navires par l'État du Port (CCNEP14) et la 5^e Conférence Ministérielle (MC5) du MoU d'Abuja, tenues à Brazzaville, en République du Congo.



The Chairman and the Secretary-General of Abuja MoU alongside delegates and observers at the 5th Ministerial Conference and 14th PSC Committee Meeting in the Republic of Congo

Son Excellence Monsieur le Président du Mémorandum d'Entente d'Abuja, accompagné de Monsieur le Secrétaire Général, entourés des délégués des États membres et des observateurs, lors de la 5^e Conférence Ministérielle et de la 14^e réunion du Comité du Contrôle par l'État du Port (PSC), organisées en République du Congo.



Hon. Ousmane Gaoual Diallo, Minister of Transport of the Republic of Guinea, engaging with the press following the opening ceremony of the PSCC15 and 5th Ministerial Conference in Brazzaville, Republic of Congo

Son Excellence Monsieur Ousmane Gaoual Diallo, Ministre des Transports de la République de Guinée, s'adressant à la presse à l'issue de la cérémonie d'ouverture de la 5^e Conférence Ministérielle, tenues à Brazzaville, en République du Congo.



From right to left: Mr. Kouton (Benin), Mr. Kpatcha (Togo), Mr. Achille (Senegal), Capt. Sunday M. Umoren (Secretary General, Abuja MoU), Hon. Honoré Sayi (Republic of Congo), Hon. Ebrimah Sillah (Chairman, Abuja MoU), Mr. Mengara Crepin (Gabon), Mr. Cllr Nya S. Gbaintor (Liberia), Mrs. Mariama (The Gambia), and Mr. Santana (Angola), at the 5th Ministerial Conference in Brazzaville, Congo

De droite à gauche : Monsieur Kouton (République du Bénin), Monsieur Kpatcha (République Togolaise), Monsieur Achille (République du Sénégal), Capitaine Sunday M. Umoren (Secrétaire Général du Mémorandum d'Entente d'Abuja), Son Excellence Monsieur Honoré Sayi (Ministre des Transports, de l'Aviation Civile et de la Marine Marchande de la République du Congo), Son Excellence Monsieur Ebrimah Sillah (Président du MoU d'Abuja et Ministre des Transports, des Travaux et des Infrastructures de la Gbaintor (République du Libéria), Madame Mariama (République de Gambie) et Monsieur Santana (République d'Angola République de Gambie), Monsieur Mengara Crépin (République Gabonaise), Maître Nya S. Gbaitor (Liberia), lors de la 5^e Conférence ministérielle du MoU d'Abuja, tenue à Brazzaville, en République du Congo.



The Chairman and the Secretary General of Abuja MoU, alongside the Minister of Transport of the Republic of Congo and other distinguished dignitaries at the opening ceremony of the 5th Ministerial Conference in Brazzaville, Republic of Congo

Son Excellence Monsieur Honoré Sayi, Ministre des Transports, de l'Aviation Civile et de la Marine Marchande de la République du Congo, s'adressant à l'assemblée lors de la cérémonie d'ouverture de la 14^e réunion du Comité du Contrôle des Navires par l'État du Port (PSCC14), tenue à Brazzaville, République du Congo.



Hon. Honoré Sayi, Minister of Transport, Civil Aviation, and Merchant Navy of the Republic of Congo, delivering a speech at the opening ceremony of the PSCC14 meeting in Brazzaville, Republic of Congo.

Son Excellence Monsieur Honoré Sayi, Ministre des Transports, de l'Aviation Civile et de la Marine Marchande de la République du Congo, s'adressant à l'assemblée lors de la cérémonie d'ouverture de la 14^e réunion du Comité du Contrôle par l'État du Port (PSCC14), tenue à Brazzaville, République du Congo



Capt. Sunday Umoren, Secretary General, delivering a speech at the Opening Ceremony of the 5th Ministerial Conference in Brazzaville, Republic of Congo

Le Capitaine Sunday Umoren, Secrétaire Général, prononçant un discours lors de la cérémonie d'ouverture de la 5^e Conférence Ministérielle à Brazzaville, en République du Congo.



During the 5th Ministerial Conference of the Abuja MoU, the hosting rights for the next meeting were formally transferred from Hon. Ebrimah Sillah, Chairman of the Abuja MoU and Minister of Transport, Works, and Infrastructure of the Republic of The Gambia, and Hon. Honoré Sayi, Minister of Transport, Civil Aviation, and Merchant Navy of the Republic of Congo, to Hon. Ousmane Gaoual Diallo, Minister of Transport of the Republic of Guinea.

À l'occasion de la 5^e Conférence Ministérielle du Mémoire d'Entente d'Abuja, le badge de fonction a été solennellement transféré à Son Excellence Monsieur Ousmane Gaoual Diallo, Ministre des Transports de la République de Guinée, par Son Excellence Monsieur Ebrimah Sillah, Président en exercice du MoU d'Abuja et Ministre des Transports, des Travaux et des Infrastructures de la République de Gambie, conjointement avec Son Excellence Monsieur Honoré Sayi, Ministre des Transports, de l'Aviation Civile et de la Marine Marchande de la République du Congo.

CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN (CIC) ON CREW WAGES AND SEAFARER EMPLOYMENT AGREEMENT UNDER MLC 2006

The Memorandum of Understanding on Port State Control for the West and Central African Region (Abuja MoU) conducted a Concentrated Inspection Campaign (CIC) focusing on seafarers' wages and employment arrangements under the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006). The campaign also included relevant issues relating to the financial security provisions introduced by the 2014 amendments to the MLC, 2006. The CIC was part of the Port State Control inspections carried out by Port State Control Officers (PSCOs) to ensure that substandard ships are not allowed to trade in the region.

The Abuja MoU maritime administrations that have ratified the MLC 2006 participated in this campaign. The campaign was conducted with the Paris and Tokyo Memoranda and other regional PSC regimes, using the guidelines and questionnaires of the Paris and Tokyo Memoranda. This inspection campaign lasted three months, from 1 September 2024 to 30 November 2024. It is also worth mentioning that a pre-CIC training was conducted in July and August to provide PSCOs with guidelines on the CIC.

Purpose

The purpose and scope of this campaign was to ensure that ships calling at ports of the Abuja MoU region complied with the relevant sections of the MLC, 2006. It also included:

- to have a better understanding of the employment conditions of seafarers for each party to the Convention and on-board ships of various flags, as well as checking the arrangements made by the shipping company in the fulfillment of their obligations;
- to confirm that the Seafarer Employment Agreements (SEAs) and employment conditions conform with the relevant provisions of MLC and the applicable requirements of the flag State;
- to confirm that seafarers serving on board receive payments per their SEA, collective bargaining agreements (CBA), and with the MLC, 2006;
- to confirm that the shipowners hold the appropriate instruments of financial security for compensation of seafarer death and long-term disability, as well as for repatriation of the seafarers; and
- to raise awareness of shipowners, operators, and seafarers on the specific requirements that the CIC will address.

Objectives

The CIC aimed to verify the following:

- a) the seafarers working on the ship have a valid, signed original or copy of their SEA (or other evidence of contractual or similar arrangements);
- b) the Maritime Labour Certificate and DMLC I & II are displayed in a conspicuous place accessible to the Seafarers;
- c) where the language of the SEA and the relevant areas of any applicable CBA are not in English, the SEA and CBA shall also be available in English;
- d) the shipowner's name and address is consistent with the one as defined per the MLC, 2006, and recorded on the MLC Certificate;

- e) seafarers are paid at intervals not exceeding one month and in accordance with any collective agreement;
- f) relevant documents to confirm the payment of wages including the requirement that a monthly account (such as a wage slip) is provided to the seafarers;
- g) relevant documents showing deductions from the seafarer's salary, with confirmation from the seafarer of receipt of the indicated amount;
- h) certificate(s) or other documentary evidence of financial security, for compensation in the event of death and long-term disability, which is valid and in full effect;
- i) ships have on board a certificate or other documentary evidence of financial security to ensure that seafarers can return home.

During the campaign, a ship was subjected to only one inspection and Port State Control Officers used a pre-defined questionnaire to assess specific areas related to crew wages, seafarers' employment agreements (SEAs), and financial guarantees (repatriation and shipowners' liability) under the MLC, 2006.

Summary & Analysis

Over the course of the CIC period, involving all types of ships, a total of 854 inspections were carried out. Of these inspections, 552 were performed using the CIC questionnaire. The following Member States participated in the CIC - Benin (2), Republic of Congo (3), Gabon(24), Gambia (4), Ghana (59), Liberia (25), Nigeria (220), Senegal (102), Sierra Leone (7), South Africa (23), and Togo (83), with a record of seven deficiencies and two detainable deficiencies.

According to data from the Abuja MoU Information System (AMIS), during the CIC period, 12 ships were detained. Of these, four detentions were the result of inspections related to MLC 2006, and one was a direct result of deficiencies related to crew wages and seafarer employment agreement reflecting a CIC topic-related detention rate of 0.18%.

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

1. Is the seafarer given a SEA signed by both the seafarer and the shipowner or a representative of the shipowner? - all 552 ships inspected cleared with 'Yes'.
2. Is the seafarer able to access information regarding their employment conditions on board? - all 552 ships inspected cleared with 'Yes'.
3. Are standard form of seafarers' employment agreements and parts of any applicable collective bargaining agreements subject to port State control under Reg.5.2, available in English? - 550 ships inspected cleared with 'Yes', and 2 with 'Not Applicable'.
4. Does the seafarers' employment agreement include all the required elements specified in the MLC, 2006? - 551 ships inspected cleared with 'Yes', and 1 with 'Not Applicable'.
5. Do particulars included in the seafarers' employment agreement comply with MLC, 2006 requirements? - 551 ships inspected cleared with 'Yes', and 1 with 'Not Applicable'.
6. Are wage or salary payments made to the seafarer at no greater than monthly intervals? - 549 ships inspected cleared with 'Yes', 3 with 'No' and 1 with 'Detention'.
7. Have seafarers been given a status of accounts and wages paid on at least a monthly basis? - 549 ships inspected cleared with 'Yes', 3 with 'No' and 1 with 'Detention'.
8. Are wage or salary payments in accordance with any applicable CBA or SEA? - 551 ships inspected cleared with 'Yes', and 1 with 'No'.
9. If payments made to a seafarer include deductions, are they in accordance to the MLC, 2006? - all 552 ships inspected cleared with 'Yes'.
10. a. Is a certificate or documentary evidence of financial security, issued by the financial security provider, available on board in the event of compensation for death and long-term disability? - 549 ships inspected cleared with 'Yes', and 3 with 'Not Applicable'.

10. b. Is a certificate or documentary evidence of financial security, issued by the financial security provider, available on board in the event of the repatriation? - 549 ships inspected cleared with 'Yes', and 3 with 'Not Applicable'.

The most notable deficiencies found during the campaign related to:

- delays in informing seafarers of the status of their accounts and wages paid beyond monthly intervals (42.9%); and
- delays in the payment of wages or salaries exceeding monthly intervals (42.9%).

During the campaign, ships flying the flags of 46 different States were inspected under the CIC scheme. The three largest numbers of inspections were carried out on ships flying the flags of Liberia with 171 (20%), Panama with 145 (17%) and the Marshall Islands with 134 (15.7%). The only ship with a CIC-related detainable deficiency was flying the Nigerian flag.

In terms of ship type, the three most frequent CICs were carried out on bulk carriers (383, 44.8%), containers (143, 16.7%), and oil tankers (82, 9.6%).

The three main age categories of ships inspected were 11-15 years (254, 29.7%), 16-20 years (207, 24.3%), and 6-10 years (165, 19.3%).

It is noteworthy that the four CIC-related detentions occurred on older ships within the 16-30 years of age.

The analysis of the risk profile of the ships showed that CIC-related detentions (including those from the questionnaire) occurred during the CIC period:

- Low-risk ships had no detentions.
- Medium-risk ships had two (2) detentions.
- High-risk ships had one (1) detention.
- Very high-risk ships had one (1) detention.

For the types of ships inspected, the analysis showed that for CIC-related detentions within the period of the CIC (including the one from the questionnaire):

- Bulk carriers had one detention.
- General cargo/multipurpose vessels had one detention.
- Oil tankers had two detentions.

The results of the campaign will be further analysed and the findings will be presented at the 15th session of the Abuja MoU Port State Control Committee, scheduled to take place in the Republic of Guinea in October 2025, after which the report will be submitted to the International Maritime Organisation.

CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN (CIC) ON CREW WAGES AND SEAFARERS' EMPLOYMENT AGREEMENT

Concentrated Inspection Campaign (CIC) Statistical Information

Les statistiques relatives à la Campagne d'Inspection Ciblée (CIC)

No	Item	Yes	No	N/A	Detention
1	Is the seafarer given a SEA signed by both the seafarer and the shipowner or a representative of the shipowner?	552	0	0	0
2	Is the seafarer able to access information regarding their employment conditions on board?	552	0	0	0
3	Are standard form of seafarers' employment agreements and parts of any applicable collective bargaining agreements subject to port State control under Reg.5.2, available in English?	550	0	2	0
4	Does the seafarers' employment agreement include all the required elements specified in the MLC, 2006?	551	0	1	0
5	Do particulars included in the seafarers' employment agreement comply with MLC, 2006 requirements?	551	0	1	0
6	Are wage or salary payments made to the seafarer at no greater than monthly intervals?	549	3	0	1
7	Have seafarers been given a status of accounts and wages paid on at least a monthly basis?	549	3	0	1
8	Are wage or salary payments in accordance with any applicable CBA or SEA?	551	1	0	0
9	If payments made to a seafarer include deductions, are they in accordance to the MLC, 2006?	552	0	0	0
10a	Is a certificate or documentary evidence of financial security, issued by the financial security provider, available on board in the event of compensation for death and long-term disability?	549	0	3	0
10b	Is a certificate or documentary evidence of financial security, issued by the financial security provider, available on board in the event of the repatriation?	549	0	3	0

No of CIC Inspections	552
No of individual ships CIC inspected	552
No of CIC inspections with deficiencies	4
No of deficiencies	7
No of ships detained	1

i. Report regarding the vessel that was detained as a result of CIC
Rapport de la CIC concernant le navire ayant été détenu à la suite de la campagne d'inspection ciblée

Authority	Port Name	IMO	Ship of Inspect	Date	Flag	Classification Society	q 1	q 2	q 3	q 4	q 5	q 6	q 7	q 8	q 9	q 10a	q 10b
Ghana	Port of Tema	# # #	DIDDI	24/10/2024	Nigeria	Lloyd's Register	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Detention	Detention	Yes	Yes	Yes	Yes

ii. Detainable deficiencies from the inspection report which correspond to CIC data
Les Déficiences ayant conduit à la détention, relevées dans le rapport d'inspection, et en lien direct avec les critères de la Campagne d'Inspection Ciblée (CIC)

Code Def	Nature	Remarks	Actions	IMO	Ship Name	Date of Inspect
18203	Wages	NO EVIDENCE OF CREW WAGES PAID IN THE MONTH OF SEPTEMBER	30	9247493	DIDDI	24/10/2024
18203	Wages	NO PAYSLEIPS GIVEN TO CREW ON MONTHLY BASIS	30	9247493	DIDDI	24/10/2024

1. Number of inspections and number of ships in CIC
Nombre total d'inspections effectuées et nombre de navires ayant fait l'objet de la Campagne d'Inspection Ciblée (CIC)

	# of individual ships inspected during CIC	# of inspections performed with a CIC questionnaire	# of inspections without a CIC questionnaire
Total # of inspections	787	552	302
# of inspections with detentions	12	10	2
# of detentions with CIC-topic related deficiencies	4	4	0

2. Specification of CIC-topic related deficiencies

Détail des déficiences spécifiques au thème de la Campagne d'Inspection Ciblée (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)
01139	Maritime Labour Certificate	1	1	0
18203	Wages	3	1	0
18204	Non- payment of wages	2	2	0
01140	Declaration of Maritime Labour Compliance (part I and II)	0	0	0
01220	Seafarers' employment agreement (SEA)	0	0	0
01331	Collective bargaining agreement	0	0	0
01336	Certificate or documentary evidence of financial security for repatriation	0	0	0
01337	Certificate or documentary evidence of financial security relating to shipowners liability	0	0	0
18205	Measures to ensure transmission to seafarer's family	0	0	0

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

Ratio entre le nombre de navires inspectés et le nombre total d'inspections effectuées durant la Campagne d'Inspection Ciblée (CIC)

# of inspections performed per ship	# of ships	% of total
1	725	92.12%
2	57	7.24%
3	5	0.64%
Total	787	100.00%

4. Number of inspected ships per Ship Risk Profile

Nombre de navires inspectés selon leur 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	435	0	0.00%	0	0.00%
Medium	373	2	0.54%	2	0.54%
High	42	7	16.67%	1	2.38%
Very high	4	3	75.00%	1	25.00%
Total	854	12	1.41%	4	0.47%

5. Number of inspected ships and detentions per ship type

Répartition des navires inspectés et des détentions selon le 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	383	5	1.31%	1	0.26%
Chemical tanker	16	1	6.25%	0	0.00%
Combination carrier	5	0	0.00%	0	0.00%
Container	143	1	0.70%	0	0.00%
Fish factory	1	0	0.00%	0	0.00%
Gas carrier	7	0	0.00%	0	0.00%
Gas Carrier/NLS tanker (GASNLS)	2	0	0.00%	0	0.00%
General cargo/multipurpose	78	3	3.85%	1	1.28%
Heavy load	1	0	0.00%	0	0.00%
Offshore supply	12	0	0.00%	0	0.00%
Oil tanker	46	2	4.35%	2	4.35%
Oil tanker/Chemical tanker (OILCHEM)	82	0	0.00%	0	0.00%
Oil tanker/Gas carrier (OILGAS)	2	0	0.00%	0	0.00%
Other special activities	3	0	0.00%	0	0.00%
Passenger ship	9	0	0.00%	0	0.00%
Refrigerated cargo	39	0	0.00%	0	0.00%
Ro-Ro cargo	18	0	0.00%	0	0.00%
Tugboat	1	0	0.00%	0	0.00%
Vehicle carrier	6	0	0.00%	0	0.00%
Total	854	12	1.41%	4	0.47%

6. Ship age overview

Répartition des navires inspectés selon leur âge

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	61	0	0.00%	0	0.00%
6 - 10 years	165	0	0.00%	0	0.00%
11 - 15 years	254	0	0.00%	0	0.00%
16 - 20 years	207	3	1.45%	1	0.48%
21 - 25 years	91	5	5.49%	1	1.10%
26 - 30 years	36	2	5.56%	2	5.56%
31 - 35 years	30	1	3.33%	0	0.00%
> 35 years	10	1	10.00%	0	0.00%
Total	854	12	1.41%	4	0.47%

7. Inspections and detentions per Flag State

Inspection et detention par pavillon

Ship age*	# of inspections	# of detentions	Detention as a % of inspections	Detentions CIC-topic related	Detentions CIC-topic related as a % of inspections
Afghanistan	1	0	0.00%	0	0.00%
Antigua and Barbuda	29	0	0.00%	0	0.00%
Bahamas	39	0	0.00%	0	0.00%
Bangladesh	1	0	0.00%	0	0.00%
Barbados	17	0	0.00%	0	0.00%
Belize	2	0	0.00%	0	0.00%
Cameroon	1	0	0.00%	0	0.00%
Cayman Islands (GB)	3	0	0.00%	0	0.00%
China	14	0	0.00%	0	0.00%
Comoros	1	1	100.00%	0	0.00%
Cook Islands	1	0	0.00%	0	0.00%
Cyprus	16	0	0.00%	0	0.00%
Denmark	4	0	0.00%	0	0.00%
Faroe Islands	1	0	0.00%	0	0.00%
France	4	0	0.00%	0	0.00%
Gambia	1	0	0.00%	0	0.00%
Ghana	1	0	0.00%	0	0.00%
Gibraltar (GB)	1	0	0.00%	0	0.00%
Greece	8	0	0.00%	0	0.00%
Hong Kong, China	47	0	0.00%	0	0.00%
India	2	0	0.00%	0	0.00%
Indonesia	1	0	0.00%	0	0.00%
Isle of Man (GB)	3	0	0.00%	0	0.00%
Italy	17	0	0.00%	0	0.00%
Latvia	1	0	0.00%	0	0.00%
Liberia	171	2	1.17%	0	0.00%
Lithuania	2	0	0.00%	0	0.00%
Luxembourg	1	0	0.00%	0	0.00%
Malaysia	1	0	0.00%	0	0.00%
Malta	66	0	0.00%	0	0.00%
Marshall Islands	134	1	0.75%	0	0.00%
Netherlands	11	0	0.00%	0	0.00%
Nigeria	2	1	50.00%	1	50.00%
Norway	9	0	0.00%	0	0.00%
Palau	5	1	20.00%	0	0.00%
Panama	145	3	2.07%	2	1.38%
Portugal	29	0	0.00%	0	0.00%
Saint Kitts and Nevis	3	2	66.67%	0	0.00%
Saint Vincent and the Grenadines	3	0	0.00%	0	0.00%
Saudi Arabia	1	0	0.00%	0	0.00%
Senegal	1	1	100.00%	1	100.00%
Sierra Leone	3	0	0.00%	0	0.00%
Singapore	44	0	0.00%	0	0.00%
Switzerland	2	0	0.00%	0	0.00%
United Kingdom	4	0	0.00%	0	0.00%
Vanuatu	1	0	0.00%	0	0.00%
Total	854	12	1.41%	4	0.47%

8. Inspections and Detentions per Recognized Organization

Les inspections et les Immobilisation par Organisation Reconnue

Issuing authority		Inspection*	Detentions CIC-topic related with RO responsibility**
Code	Name		
101	American Bureau of Shipping	122	0
104	Alpha Register of Shipping	1	0
108	Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)	1	0
115	Bureau Veritas	191	0
121	China Classification Society	46	0
124	Croatian Register of Shipping	2	0
128	DNV AS (DNV)	253	0
132	Germanischer Lloyd	2	0
139	Isthmus Bureau of Shipping, S.A.	1	0
141	Intermaritime Certification Services, S.A.	6	0
148	International Naval Surveys Bureau	3	0
150	Indian Register of Shipping	4	0
151	International Register of Shipping	7	0
158	Korean Register	36	0
160	Lloyd's Register	207	0
169	Nippon Kaiji Kyokai	265	0
170	No class	1	0
173	Other	5	0
175	Panama Maritime Documentation Services	2	0
179	Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	8	0
186	Registro Italiano Navale	94	0
191	Russian Maritime Register of Shipping	1	0
206	Turkish Lloyd	1	0
215	Phoenix Register of Shipping	9	0
216	Overseas Marine Certification Services	4	0
232	Dromon Bureau of Shipping	4	0
250	New United International Marine Services LTD	1	0
275	Veritas Register of Shipping (VRS)	1	0
278	DNV GL AS	51	0
279	Emirates Classification TASNEEF (TASNEEF)	1	0
283	Bolivian Register of Shipping (BROS)	2	0
291	United Registration and Classification of Services (URACOS)	2	0
300	Danforth Marinesurvey & Certification Services (DMSC)	1	0
312	Hellas Naval Bureau of Shipping S.M.P.C (HNBS)	1	0

Member States with Number of CIC Reports Submitted.**Les Etats membres ayant soumis les résultats de la Campagne d'Inspection Ciblée**

S/N	Member States	No of CIC Reports Submitted
1	Benin	2
2	Congo, Republic of	3
3	Gabon	24
4	Gambia	4
5	Ghana	59
6	Liberia	25
7	Nigeria	220
8	Senegal	102
9	Sierra Leone	7
10	South Africa	23
11	Togo	83
	Total	552

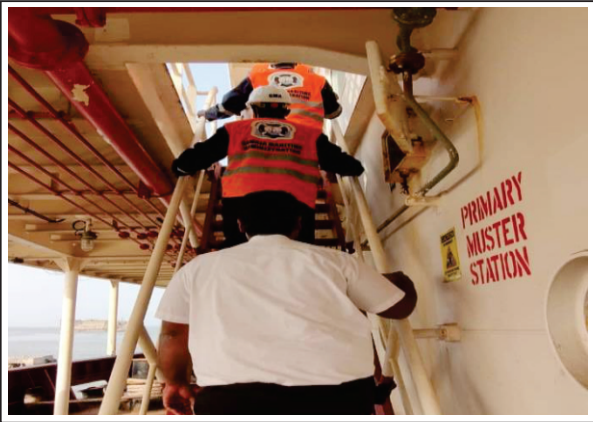
S/N	ABUJA MOU RELEVANT INSTRUMENTS / LES INSTRUMENTS
1.	International Convention on Load Lines (LL), 1966
2.	Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (LL PROT 88)
3.	International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974, as amended
4.	Protocol of 1978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

Benchmarking of Relevant Instruments with Other MoUs

Analyse comparative des instruments pertinents avec ceux de autres Mémorandums d'Entente (MoUs)

Nos.	IMO / ILO INSTRUMENTS	STATUS AT SOME MOUS			
		Abuja MoU	Tokyo MoU	Paris MoU	Indian Ocean MoU
1	The International Convention on Load Lines, 1966 (LOADLINE 66)	X	X	X	X
2	The International Convention on Load Lines (LOAD LINE PROT. 88)	X	X	X	X
3	The International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974. (SOLAS 1974)	X	X	X	X
4	SOLAS PROTOCOL OF 1978	X	X	X	X
5	SOLAS PROT 88	X	X	X	X
6	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78)	X	X	X	X
7	International Convention 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
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	

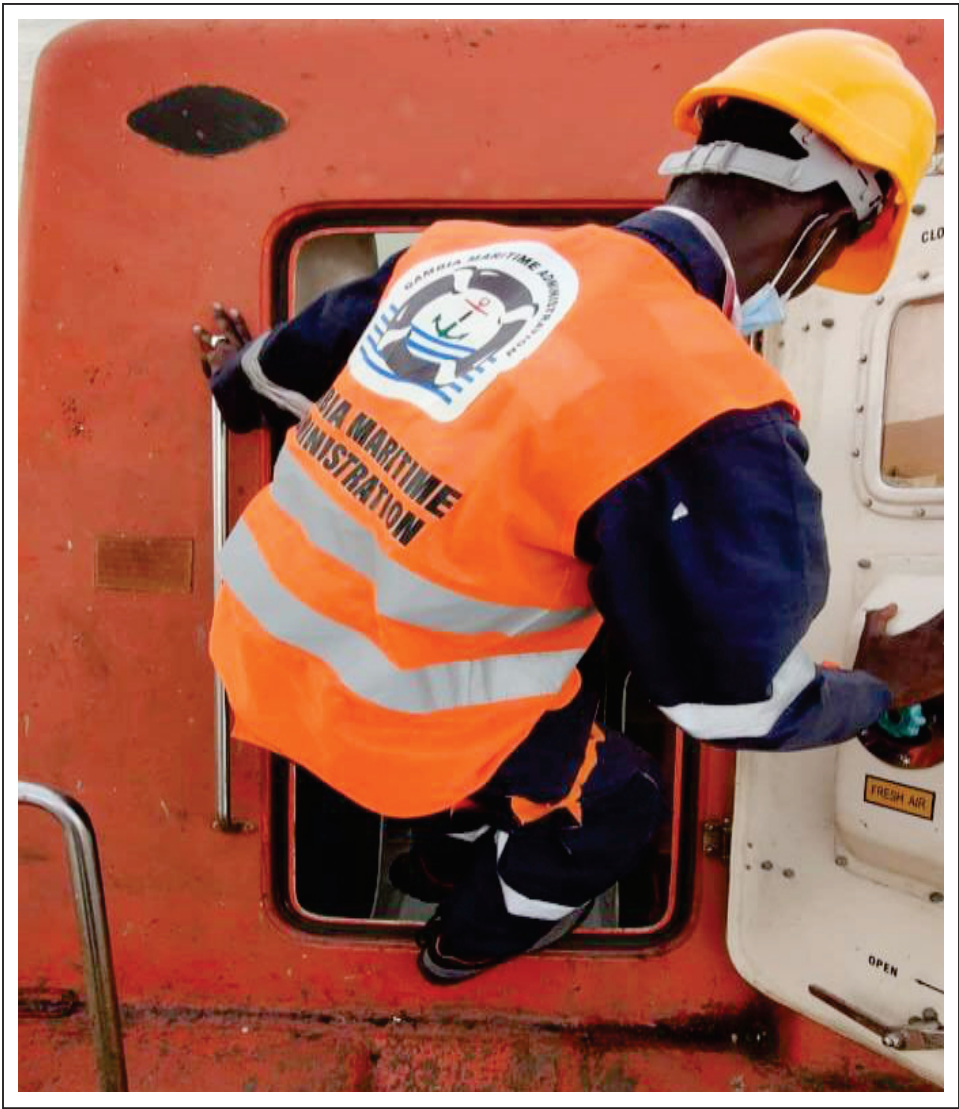
Photos of PSC Inspections from The Gambia
Photo des inspections du Contrôle des Navires par l'État du Port réalisées en République de Gambie



PSCOs inspecting Lifeboat Muster Station
Inspection du poste de rassemblement des canots de sauvetage par les Officiers du Contrôle par l'État du Port



PSCOs inspecting the bridge (wheel house)
Les Officiers du Contrôle par l'État du Port procédant à l'inspection de la passerelle



PSCO inspecting Free-Fall lifeboat Door Seal
OCNEP procédant à l'inspection du joint d'étanchéité de la porte du canot de sauvetage à chute libre



PSCOS inspecting Engine Control Room

Les Officiers du Contrôle des Navires par l'État du Port procédant à l'inspection de la salle de commande des machines



PSCOS Inspecting Charts and Chart Room

Les Officiers du Contrôle par l'État du Port procédant à l'examen des cartes marines et à l'inspection de la salle des cartes



PSCOS Inspecting the Galley

Inspection de la cambuse par les Officiers du Contrôle des Navires par l'État du Port (OCNEP)



PSCOS Inspecting the Engine Control Room

Les Officiers du Contrôle des Navires par l'État du Port inspectant la salle de commande des machines