



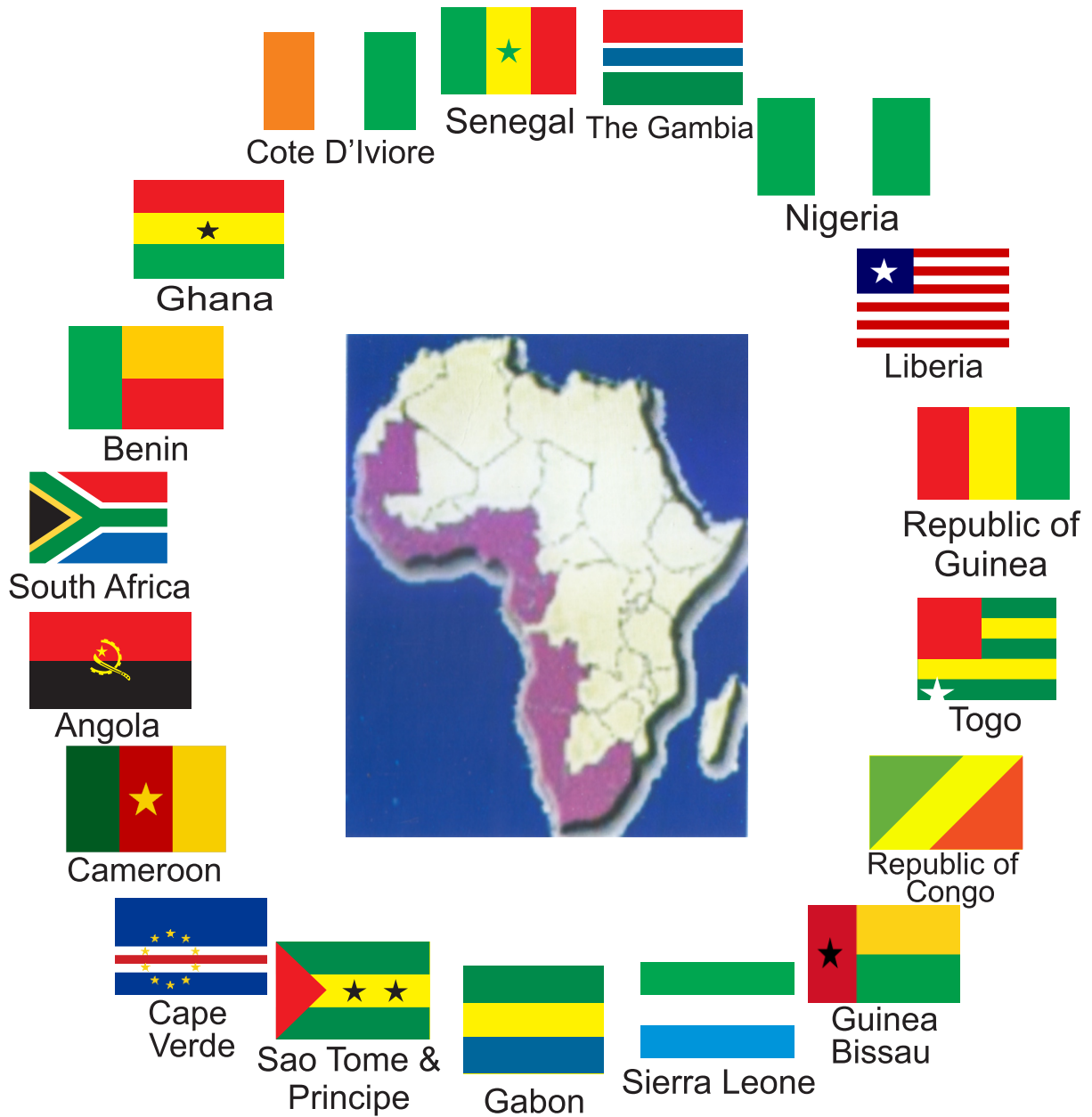
## MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL FOR WEST AND CENTRAL AFRICAN REGION



# ABUJA MoU

ANNUAL REPORT  
**2020**

# Member States of Abuja MoU



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

## TABLE OF CONTENTS

- PREAMBLE
- PORT STATE CONTROL INSPECTION STATISTICS 2020
- COUNTRY PROFILE: GAMBIA MARITIME ADMINISTRATION
- STATISTICAL ANALYSIS OF 2020 PORT STATE CONTROL INSPECTION RESULTS

## PREAMBLE

Ladies and Gentlemen, we present to you the 2020 Annual Report of the Secretariat of Memorandum of Understanding on Port State Control for West and Central African region (Abuja MoU).

The year 2020 was plagued with Corona virus pandemic (COVID-19) with resultant negative impact on world shipping with significant disruptions to shipping and maritime activities along established transport routes, further reducing shipping demand and port traffic and turnover.

Some of the responses to the virus were to stop or reduce services on certain routes and cancelling port calling. On the reverse, COVID-19 related restrictions, caused port congestion and delays in cargo loading/unloading with attending impact on crew change prompting intervention from International Maritime Organization (IMO) and other UN Agencies. These interventions were cascaded to the Regional MoUs and Member States and, culminated into the acknowledgement and declaration of Seafarer's as essential workers.

The world has witnessed and continues to witness a drastic change in our daily lives, which has also caused great impacts on business, trade, and shipping. Several countries have been implementing restrictive measures and special protocols on ports and harbours aiming at curbing the spread of COVID-19.

Following the rapid escalation of the pandemic, however, restrictions have been gradually expanded in geographic coverage and scope. Currently, they usually include more rigorous inspections and a closer articulation of port and maritime organizations with National Health Authorities, with specific control and quarantine procedures for vessels whose previous ports of

call are based in countries registering high number of cases of COVID-19 and consequently flagged as high Risk. Non-essential operations have been limited and, in most countries, severe measures have been adopted which left some vessels stranded at sea, at layby and roadsteads.

The impact of this health crisis is a major blow not only to the port sector, but to logistics worldwide.

Ports plays an essential role during this critical moment, because food, cargoes, including those with life-saving supplies, cannot arrive to where they are needed if ports are not operational.

While the number of vessels that called at our region increased as compared to 2019, this did not however translate to more vessels inspection as there were calls for less physical visitation to ships due to COVID-19. Due to this, the Abuja MoU planned Concentrated Inspection Campaign for 2020 was cancelled, nevertheless, we are monitoring events to re-instatement of the annual CIC from 2021.

The Pandemic also affected and occasioned the cancellation of the annual meetings and trainings scheduled for 2020, but plans are near-conclusion for these meetings and trainings to be held in 2021 (Virtual and/or physical depending on the directives from respective governments).

The COVID-19 pandemic has seen tens of thousands of seafarers stranded on board ships or unable to join ships. The IMO had intervened promptly in this humanitarian and safety crisis by urging its Member States to designate seafarers and other marine personnel as "key workers" so that they can travel between the ships that constitute their workplace, and their countries of residence, as well as disembark from their ships to seek medical treatment ashore. Significantly, many States under Abuja MoU had acknowledged



and followed IMO in declaring seafarers as essential workers.

While being effective with enforcement of Port State Control, our member States are advised to take all necessary steps to ensure vessels flying their flags are fully compliant and thus not be found wanting (detained) when subjected to port state inspections in other countries.

It is encouraged that training and exchange programs be focused on; where stronger member States which have the capability and willingness to mentor, can be engaged to mentor and support other member States that may require such assistance, as indicated by such member State.

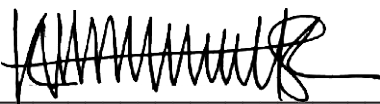
It has been indicated that the use of Maritime Domain Awareness (MDA) can be a very effective enforcement tool for Port State Inspectors hence recommended for member States to acquire and use same.

Recognising the importance of communication, training and information sharing as a critical

aspect, thus, member States are encouraged to persuade their Port State Inspectors to sign up to Abuja MoU WhatsApp group which is currently operational and has onboard Port State Control Officers from willing member States. The said platform is for easy transfer of information and up to date communication amongst port State officers in the Abuja MoU region.

We will continue to focus our attention on the safety of vessels, crew rest hours and general welfare, compliant with sulphur cap and the protection of our marine environment and compliance with ISM.

This Annual Report summarises port State control activities and improvements in the Abuja MoU region in 2020. Equally, the report also indicates port State control inspection statistics and analysis on the results of ship inspections carried out by Member State during the year.

Sign: 

**Mr. Kwaku O. Asiamah**  
Chairman  
Abuja MoU





**Capt. Sunday M. Umoren**  
Ag. Secretary General  
Abuja MoU



## PORT STATE CONTROL INSPECTION STATISTICS 2020

This is the Port State inspection statistics summary report for 2020, the year the world was plagued by Corona Virus Pandemic (COVID-19) with resultant negative impact on world shipping.

A total of 50,328 and 52,182 number of vessels visited the region in 2019 and 2020 respectively. The increase in the number of vessels calling at the region did not directly translate to increase in the inspection rate due to the direct impact of COVID-19 on physical visitation as noted by all the regions and maritime nations. In spite of the pandemic, fourteen (14) Member States in Abuja MoU region submitted PSC inspection reports namely:

• Benin	191
• Republic of Congo	320
• Democratic Republic of Congo	13
• Cote d'Ivoire	166
• Gabon	247
• Gambia	39
• Ghana	156
• Guinea	107
• Liberia	21
• Nigeria	634
• Senegal	202
• Sierra Leone	6
• South Africa	154
• Togo	81

As in the last nine years, the PSC inspection statistical data in this report were generated from the computerized central database of Abuja MoU Information System (AMIS).

In summary, a total of 2,337 inspections were carried out on 2,164 individual ships. Nine (9) of these vessels were detained for deficiencies during the year, resulting in a 57% decrease in the

number of detentions below 2019 figures of 21 detentions. The detention percentage per inspection of 0.39% in 2020 gives a 50% decrease below the 0.78% recorded in 2019. The spread of one deficiency for every 3.8 inspections in 2019 decreased to 2.5 inspections per deficiency in 2020. The region recorded a 13.3% decrease in inspection from 2,695 in 2019. The same number of Administrations, which are fourteen (14), submitted inspection reports in the year under review as in 2019. The total ship calls to the fourteen (14) member States that carried out PSC inspections are 50,328 and 52,182 in 2019 and 2020 respectively. While the total inspections carried out by these fourteen (14) member States are 2,695 and 2,337 in 2019 and 2020 respectively. Therefore, percentage inspections per ship calls in the region are 5.36% and 4.15% in 2019 and 2020 respectively.

A total of 937 deficiencies were recorded which is higher than the 2019 figure of 719.

Correspondingly, the total number of 252 inspections-with-deficiencies is higher than the 222 figures of 2019. The percentage inspections-with-deficiencies of 10.8 in 2020 is 31.1% increased above the 2019 figures of 8.24. The analysis of this result could be a combination of many factors including the fact that our Port State Officers are more thorough and have improved their inspection skills, as well as the frightful observation that performances of seafarers took a dive due to COVID-19. However, the actual reasons can only be determined if a survey is carried out.

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

- Ship's certificates and documents 121 (12.91%);
- Living and Working conditions 109 (11.63%);
- Propulsion and Auxiliary Machinery 99 (10.57%);

- Safety of Navigation 96 (10.25%);
- Fire safety 84 (8.96%);
- Structural conditions 65 (6.94%);
- Life-saving appliances 50 (5.34%);
- Emergency Systems 41 (4.38%).
- ISM 46 (4.91%)

It is noteworthy that one deficiency out of every eight deficiencies recorded was related to Ship's certificates and documents, which is 12.91% of all deficiencies recorded. It is also the topmost defective item recorded under SOLAS closely followed by Living and Working conditions, Propulsion and Auxiliary Machinery, Safety of Navigation and Fire safety.

Twenty-two (22) ship types were inspected in the year under review. The highest number of ship inspections relating to ship type were conducted on Bulk Carriers 925 (39.6%), followed by Container ships 399 (17.1%), Oil Tankers 278 (11.9%), General Cargo/multipurpose vessels 256 (11.0%), Refrigerated cargo vessels 140 (6.0%), Combination carrier 85 (3.6%), and Chemical Tankers 65 (2.8%) concludes the top seven most inspected ship types.

A total of 252 of the inspections conducted generated 937 deficiencies. The most notable deficiencies were related to: Ship's certificates and documents 12.91%;

- SOLAS Convention 55.7%;
- MARPOL Convention 8.1%;
- STCW Convention 2.6%;
- Load Line Convention 3.2%;
- ILO (MLC, 2006) 13.2%.

Against the backdrop of the relevant instruments for the Abuja MoU PSC regime, SOLAS related deficiencies still ranks the highest with 55.7% of all deficiencies recorded. The number of detentions decreased to nine (9) from the 2019 figures of 21. The detentions recorded were: 33.3% for Bulk Carrier; 22.2% for Offshore Supply; 22.2% for Container ship; 11.1% each for Refrigerated cargo ship and Tugboat.

The total ship calls in the region for 2020 is 52,182 and the total 15% commitment of inspection expected in the region is 7,777. In total, the performance percentage inspection by member States for the year 2020 is 4.5% (2,337 inspections), which is far below the target of 15% (7,777 inspections) for the region. Possibly due to COVID-19 pandemic, the performance percentage inspection of the year under review of 4.5% is less than the previous year, 2019, of 5.36%. Only one member State Gabon (16.1%) was able to achieve the target of inspection performance of ship calls in 2020. Four (4) member States that recorded actual numerical increase in PSC inspections over the previous year were: Congo (197 to 320), Gabon (2 to 247), The Gambia (12 to 39), and Sierra Leone (1 to 6).

Twelve (12) States: - Benin, Congo, Cote d'Ivoire, Democratic Republic of Congo, Gambia, Ghana, Guinea, Liberia, Nigeria, Senegal, Sierra Leone and South Africa uploaded PSC inspection reports directly into AMIS database. Two States, Gabon and Togo, still email scanned copies or courier photocopies of inspections forms to the Secretariat for uploading by the staff. Considering that one of the purposes of inspection database is to assist PSCOs conduct initial online search on the visiting ships, member States are encouraged to input inspection results directly into the AMIS database immediately after an inspection is completed. One of the greatest challenges in Abuja MoU region is the uploading of PSC inspections immediately after the PSC Officers have visited the vessels.

## REPUBLIC OF THE GAMBIA

### COUNTRY PROFILE

The Gambia (officially the Republic of The Gambia) is located in Western Africa and occupies an area of 11,365 sq. km (the smallest country on mainland Africa). A small sub-tropical country in West Africa, between latitudes 13°28'W and 16°36'W, it is bordered to the north, south and east by Senegal and has an 80km coast on the Atlantic Ocean to the west. The country's borders roughly correspond with the path of the River



Checking MOB life buoy

Gambia. The capital city is Banjul and is on Greenwich Mean Time (GMT).

The Gambia achieved independence on February 18, 1965 from the United Kingdom. In 1970, The Gambia became a republic within the Commonwealth, following a second referendum, with Prime Minister Sir Dawda Kairaba Jawara, as Head of State.

The official language of the country is English and the different local languages are Mandinka, Wolof, Fula, Jola, Sarahule, Serere, Manjago and Creole (krio). The Republic of the Gambia's constitution guarantees freedom of religion. Christianity, Islam and Traditional Religion are the

major faiths practiced in the country with the following representation: Islam (90%), Christianity (8%) and traditional religion (2%). The total population of the Gambia according to the 2013 Nation Census was estimated at 1,882,450 inhabitants with average annual growth rate of 3.3%.

The Gambia has a sub-tropical climate with two variations of distinct dry and rainy seasons. The dry season commonly known as 'Harmattan' usually starts mid-October and ends around mid-June every year with an average temperature of 32°C / 89.6°F. The rainy season usually starts around the mid-June and ends around the mid-October with August being the wettest month of the year, temperatures can reach up to 41°C/105.8°C.

### GAMBIA MARITIME ADMINISTRATION (GMA)

GMA was established by an act of parliament GMA Act in 2006 as the body responsible for the registration of ships and other vessels, the licensing of boats and safety of maritime personnel, protection of the marine environment and for the regulation and development generally of maritime, coastal and inland transport. The Gambia Maritime Administration has a ship register which consist mainly of fishing vessels and other smaller cargo vessels and barges. The Administration currently has a Convention vessel in her register but notwithstanding, GMA Registry is open to accepting worldwide ship-owners and various types of vessels that meet the standards in accordance with the Merchant Shipping Act, 2013. The Administration also enforces the ISPS Regulations in Banjul port facility and grants approval to port facility security plans for the port. The implementation of a Freight Levy Scheme, Safety of Navigation charges, collection of dues



and fees from registration and licensing of vessels and boats are the main sources of revenue generation. The Gambia Maritime Administration has a team of surveyors that conducts port state control at the port of Banjul.

### PORT STATE CONTROL

The GMA started port state control inspection in 2012 on international vessels that call to the port of Banjul. The inspection team consist of trained deck and engine personnel. A total of sixty-nine (69) international vessels calling our port were inspected in 2020 by the PSC officers with few deficiencies observed and no detention. The PSC team also participated in all past concentrated inspection campaign organized by Abuja MoU from 1 September to 30 November of every year on a specific aspect on the safety of shipping. In 2020 the CIC would have focused on Stability (in general) but was postponed due to COVID-19 pandemic.

The COVID-19 crisis has had a considerable effect on the maritime industry, with limited resources to do necessary surveys and inspection,

postponement of the renewal of certificates and difficulties for crewmembers to board ships or take leave. Notwithstanding, our inspectors leave no stone unturned in making sure PSC inspections are unceasing, taking strict precautionary measures from Ministry of Health guidelines.

### CHALLENGES

- Inadequate training of PSCOs (updating of knowledge) on relevant skill set, information and amendments relating to conventions in order to be competent and confident in executing their tasks.
- Lack of formal training in port State control course for junior PSCOs.
- Delay encountered in domestication of the relevant conventions in order that the statutory responsibilities of the Administration can be effectively and efficiently executed.



Checking vessel's certificate, crew documents, record books etc...

TABLE 1: Inspection Data by Authority

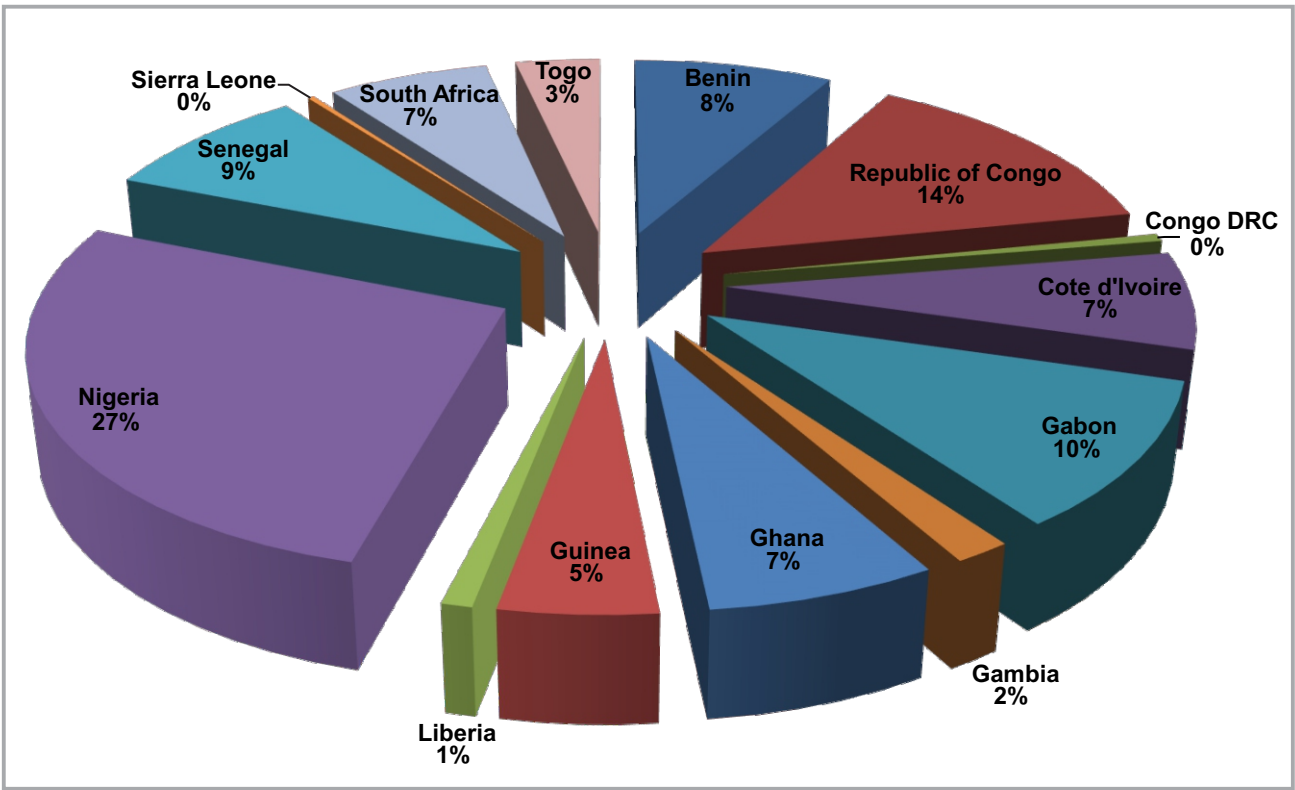
TABLEAU 1: Données d'Inspection par Autorités

Authority	No. of Inspections	No. of Detailed Inspections	No. of Inspections with Deficiencies	No. of deficiencies	Percentage of Inspections with Deficiencies	No. of detentions	Detention percentage
Benin	191						
Republic of Congo	320						
Congo DRC	13						
Cote d'Ivoire	166						
Gabon	247		5	16			
Gambia	39		2	3			
Ghana	156		86	358		2	1.28%
Guinea	107		2	2			
Liberia	21		1	1			
Nigeria	634		90	285		5	0.79%
Senegal	202		26	109			
Sierra Leone	6						
South Africa	154		40	163		2	1.30%
Togo	81						
<b>TOTAL</b>	<b>2337</b>		<b>252</b>	<b>937</b>		<b>9</b>	<b>0.39%</b>

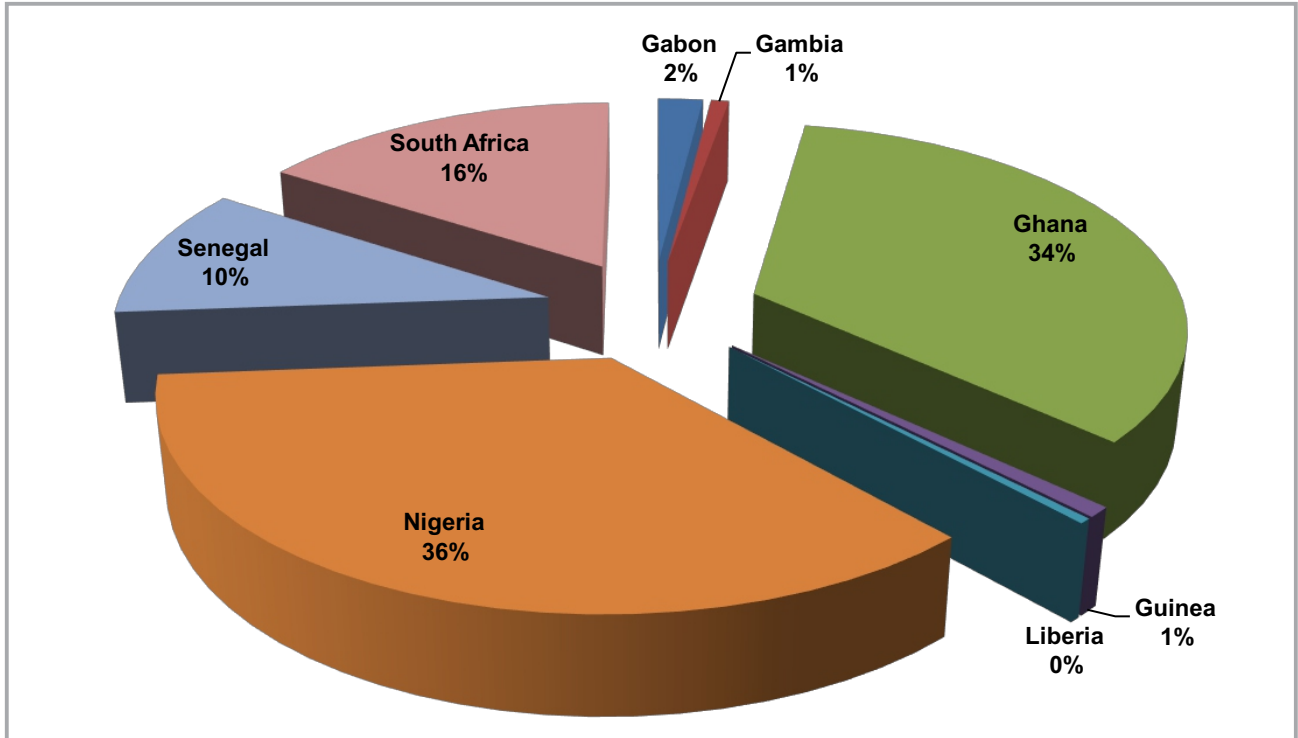


Former Secretary General and the new Secretary General of Abuja MoU

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



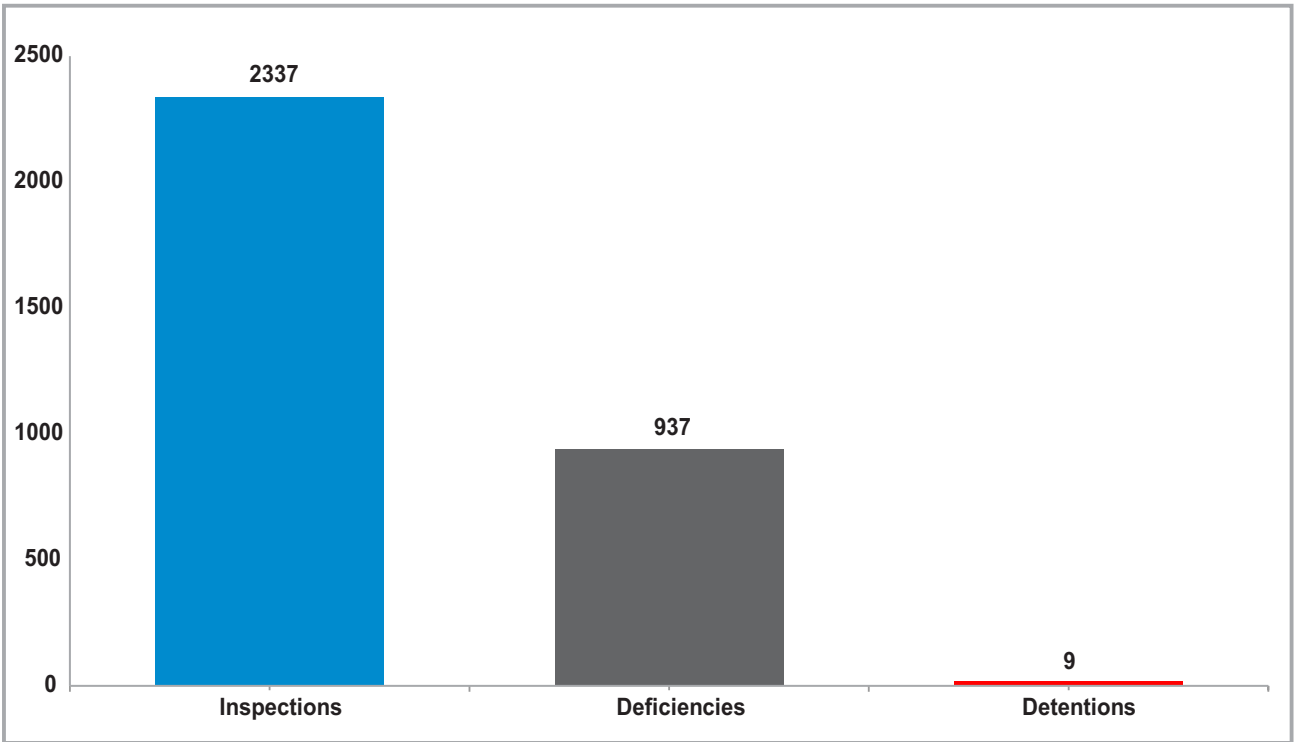
**CHART 2: Ratio of Inspections with Deficiencies**  
**Diagramme 2: Ratio d' Inspections avec Défectuosités**





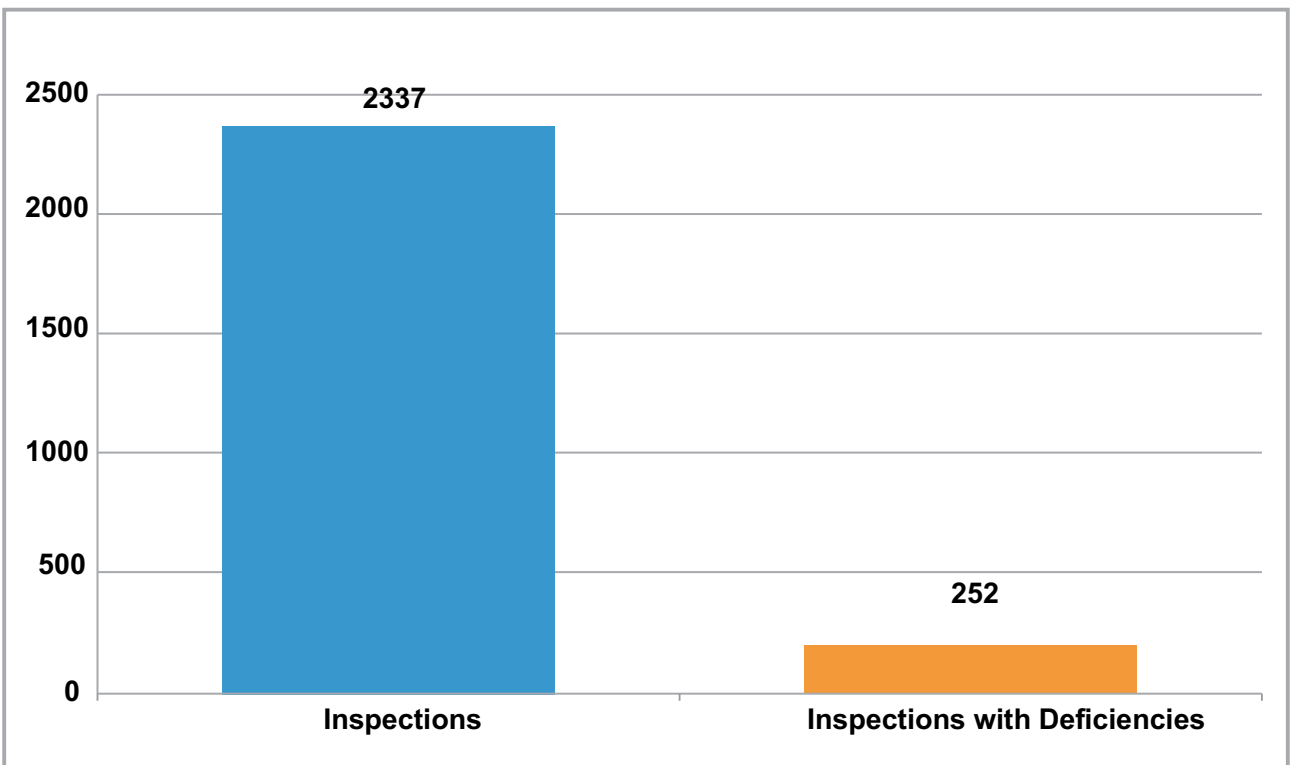
**CHART 3: Total Inspections, Deficiencies and Detentions**

**Diagramme 3: Inspections totales, Défectuosités et Immobilisation**



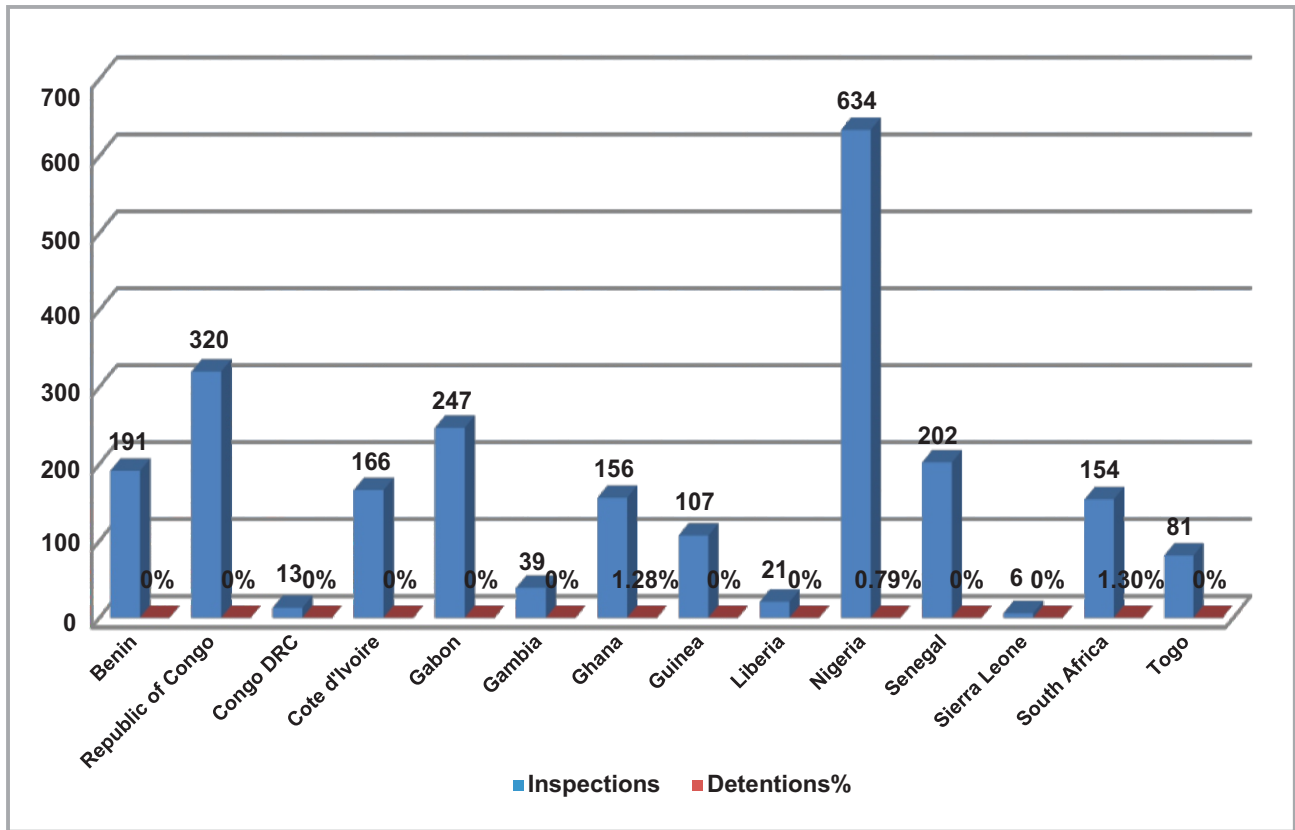
**CHART 4: Total Inspections and number of Inspections with deficiencies**

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



**CHART5: Number of Inspections with Detention Percentage**

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



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

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

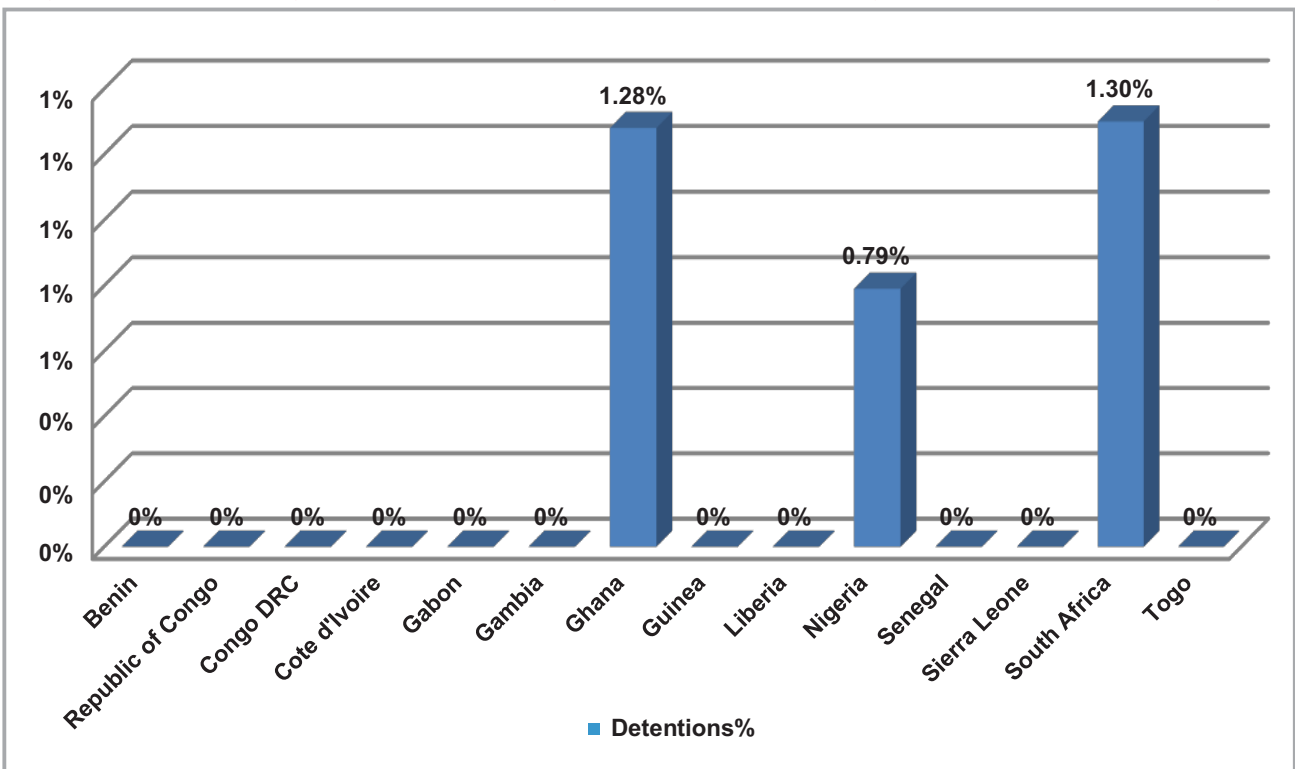


TABLE 2: Inspection Data by Flag

TABLEAU 2: Données d'Inspection par pavillon

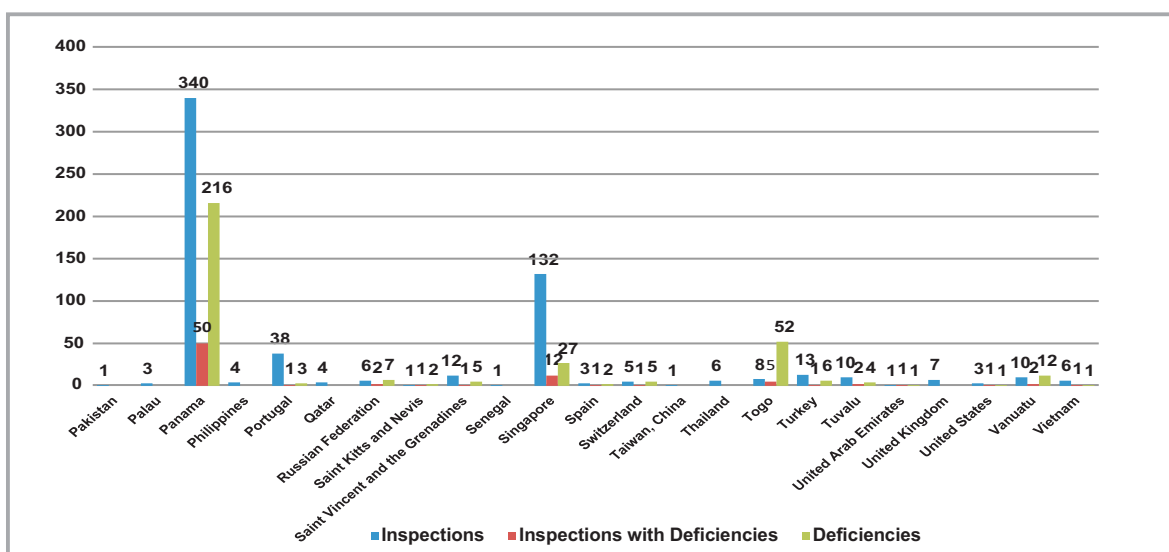
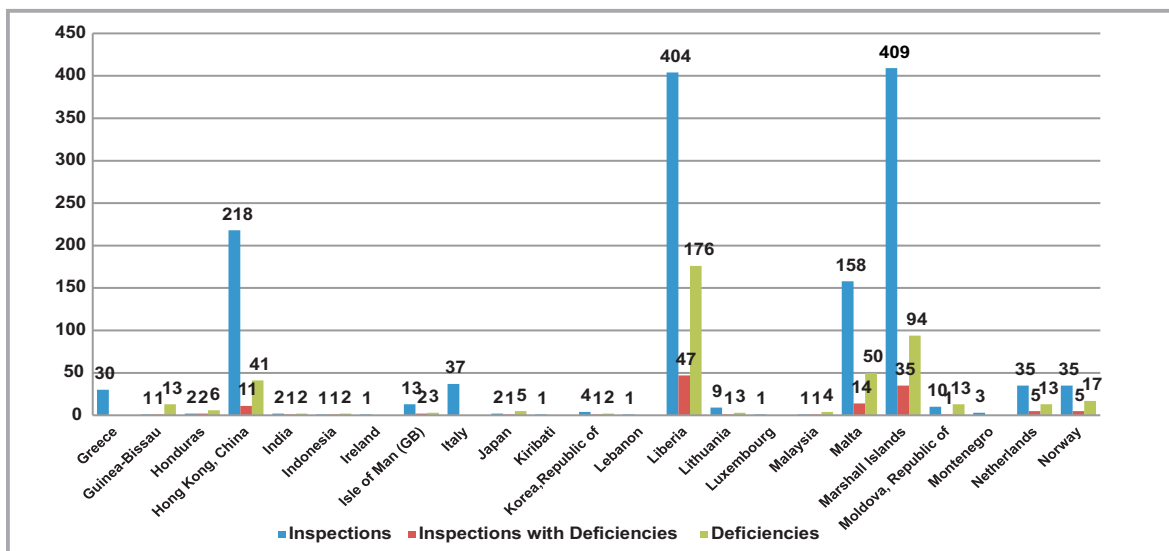
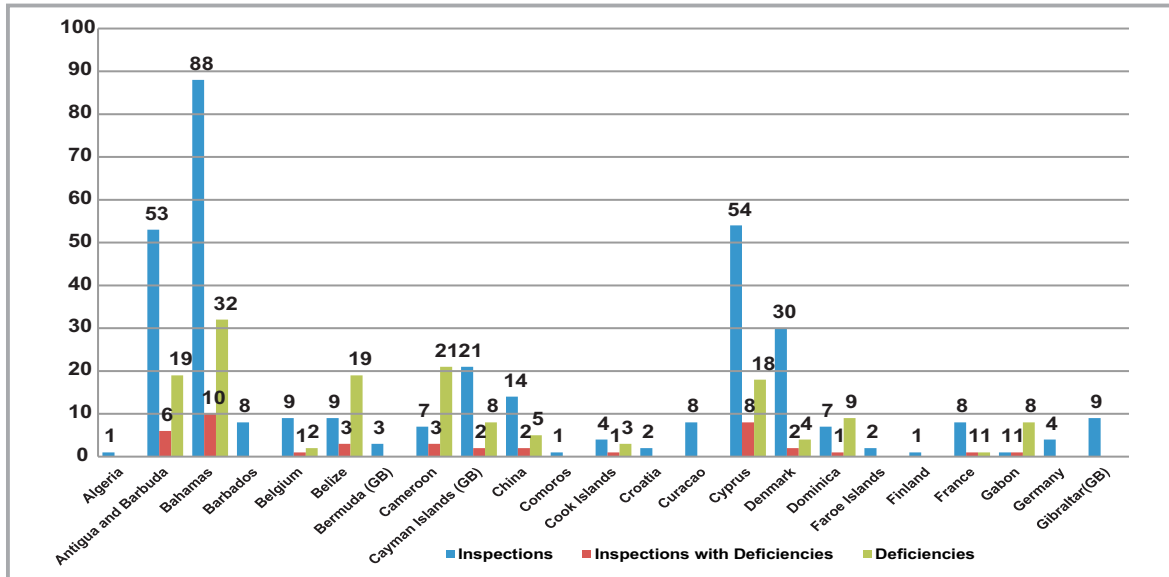
Ship flag	No. of Inspections	No. of Inspections with Deficiencies	No. of Deficiencies	Percentage of Inspections with Deficiencies	No. of Detentions	Detention Percentage
Algeria	1					
Antigua and Barbuda	53	6	19			
Bahamas	88	10	32			
Barbados	8					
Belgium	9	1	2			
Belize	9	3	19			
Bermuda (GB)	3					
Cameroon	7	3	21			
Cayman Islands (GB)	21	2	8			
China	14	2	5			
Comoros	1					
Cook Islands	4	1	3			
Croatia	2					
Curacao	8					
Cyprus	54	8	18			
Denmark	30	2	4			
Dominica	7	1	9			
Faroe Islands	2					
Finland	1					
France	8	1	1			
Gabon	1	1	8			
Germany	4					
Gibraltar(GB)	9					
Greece	30					
Guinea-Bissau	1	1	13			
Honduras	2	2	6			
Hong Kong, China	218	11	41			
India	2	1	2			
Indonesia	1	1	2			
Ireland	1					
Isle of Man (GB)	13	2	3			
Italy	37					
Japan	2	1	5			
Kiribati	1					
Korea, Republic of	4	1	2			
Lebanon	1					
Liberia	404	47	176		2	0.50%
Lithuania	9	1	3			
Luxembourg	1					
Malaysia	1	1	4			
Malta	158	14	50		1	0.63%
Marshall Islands	409	35	94		1	0.24%
Moldova, Republic of	10	1	13			
Montenegro	3					

Netherlands	35	5	13			
Norway	35	5	17			
Pakistan	1					
Palau	3					
Panama	340	50	216		3	0.88%
Philippines	4					
Portugal	38	1	3			
Qatar	4					
Russian Federation	6	2	7			
Saint Kitts and Nevis	1	1	2			
Saint Vincent and the Grenadines	12	1	5			
Senegal	1					
Singapore	132	12	27		1	0.76%
Spain	3	1	2			
Switzerland	5	1	5			
Taiwan, China	1					
Thailand	6					
Togo	8	5	52			
Turkey	13	1	6			
Tuvalu	10	2	4			
United Arab Emirates	1	1	1			
United Kingdom	7					
United States	3	1	1			
Vanuatu	10	2	12		1	10.00%
Vietnam	6	1	1			
<b>TOTAL</b>	<b>2337</b>	<b>252</b>	<b>937</b>		<b>9</b>	<b>0.39%</b>

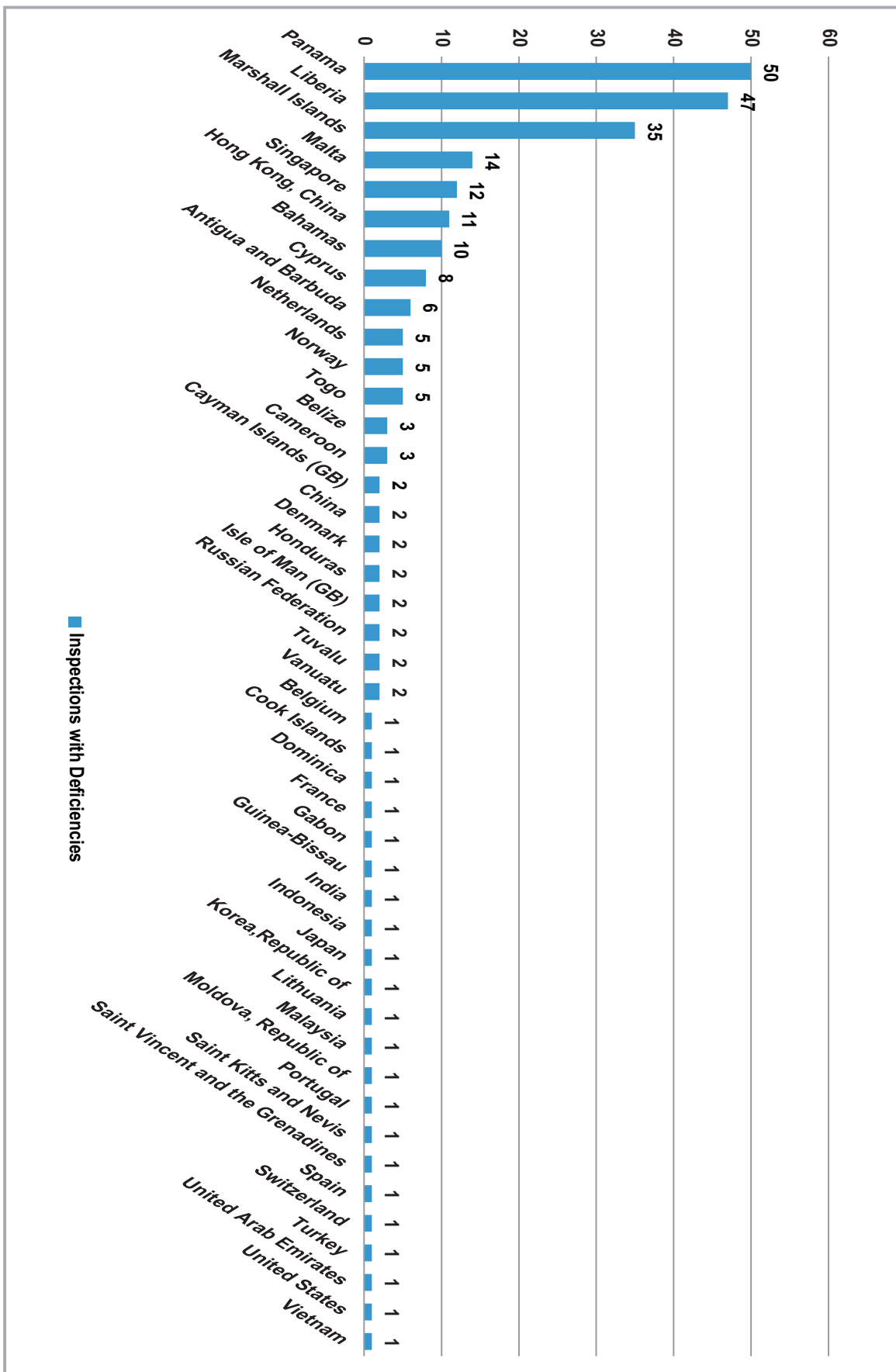


Checking vessel's certificates

**CHART 7: Flag State Performance Showing Inspections, Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies**  
**Diagramme 7: Performance des Etats Pavillons montrant les Inspections, Inspections avec Défectuosités et nombre de Défectuosités**



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



**TABLE 3: Inspection Data by Ship Type****TABLEAU 3: Données d'Inspection par Type de Navire**

Ship Type	No. of Inspections	No. of Inspections with Deficiencies	No. of Deficiencies	Percentage of Inspections with Deficiencies	No. of Detentions	Detention percentage
Bulk carrier	925	91	357		3	0.32
Combination carrier	85	6	15			
Container	399	45	118		2	0.5
Chemical tanker	65	6	20			
Fish factory	2					
Gas carrier	33	3	8			
G.cargo/multipurpose	256	43	179			
Heavy Load	2					
MODU and FPSO	1					
Offshore supply	45	8	30		2	4.44
Oil tanker	278	19	91			
OILCHEM	10					
Oil tanker/Gas carrier (OILGAS)	1					
Passenger Ship	6	1	8			
Refrigerated cargo	140	21	79		1	0.71
Ro-Ro cargo	52	1	4			
Ro-Ro passenger ship	4	1	2			
Special purpose ship	5	2	6			
Tugboat	4	1	7		1	25
Vehicle carrier	6					
Woodchip carrier	3	1	5			
Other special Activities	15	3	8			
<b>TOTAL</b>	<b>2337</b>	<b>252</b>	<b>937</b>		<b>9</b>	<b>0.39</b>

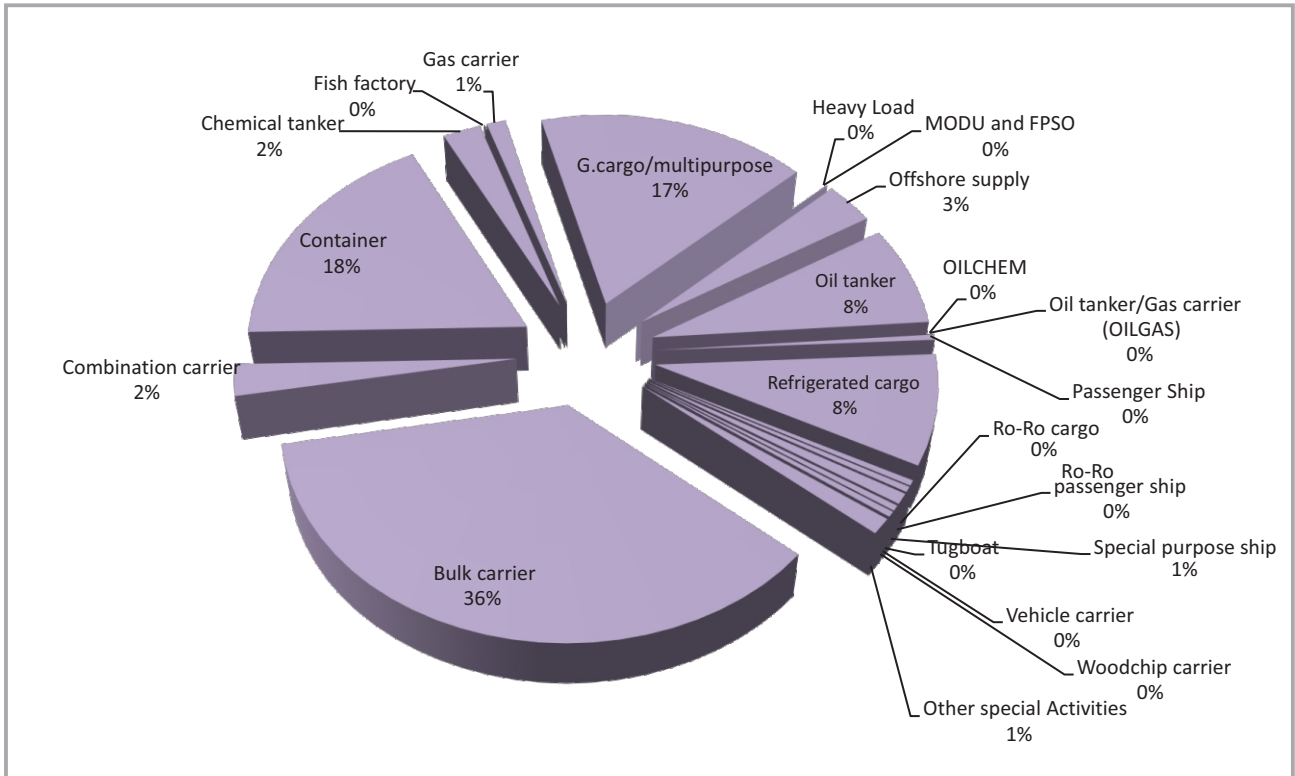


Crew starting emergency steering



**CHART 9: Ratio of Inspections with Deficiencies by Ship Type**

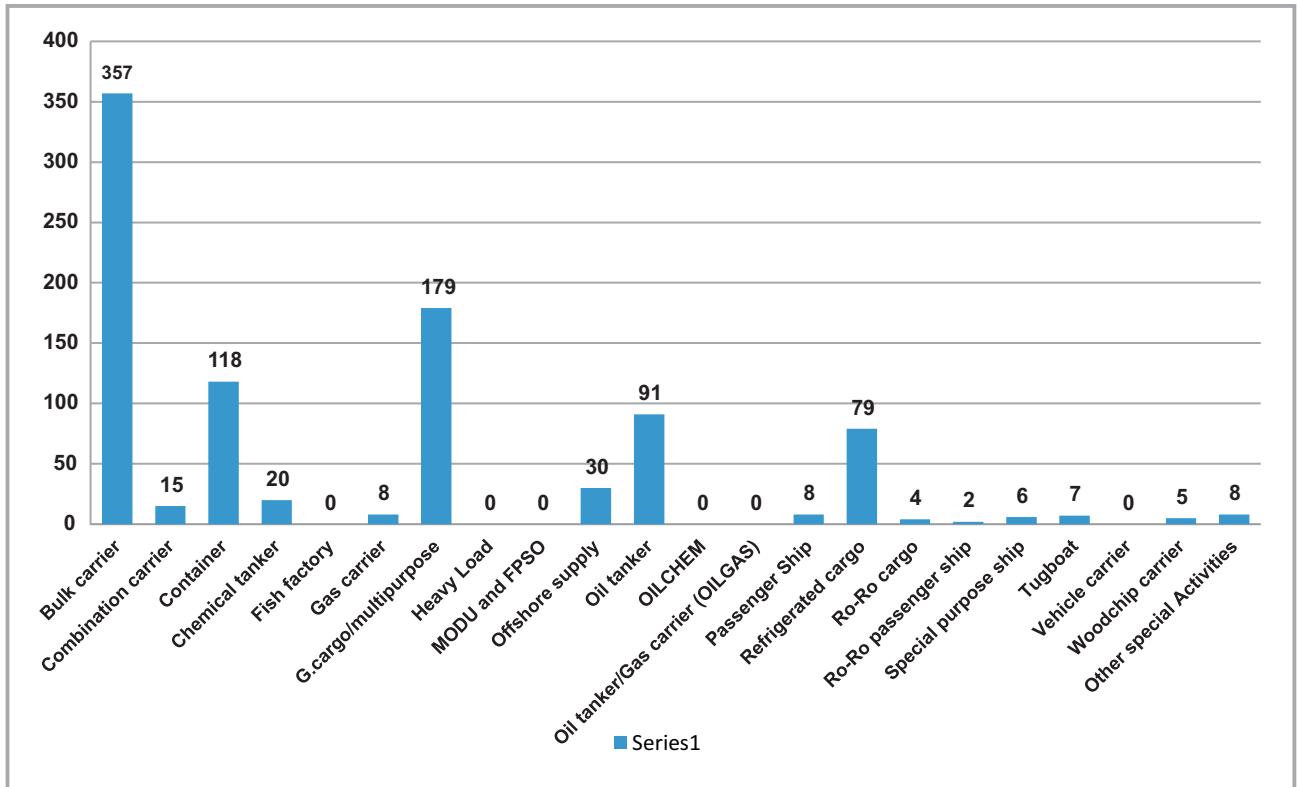
**Diagramme 9: Ratio des Inspections avec Défectuosités par type de Navire**



Checking that bridge equipment are updated

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

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



**CHART 11: Number of Deficiencies per Inspection**

**Diagramme 11: Nombre de Défectuosités par Inspection**

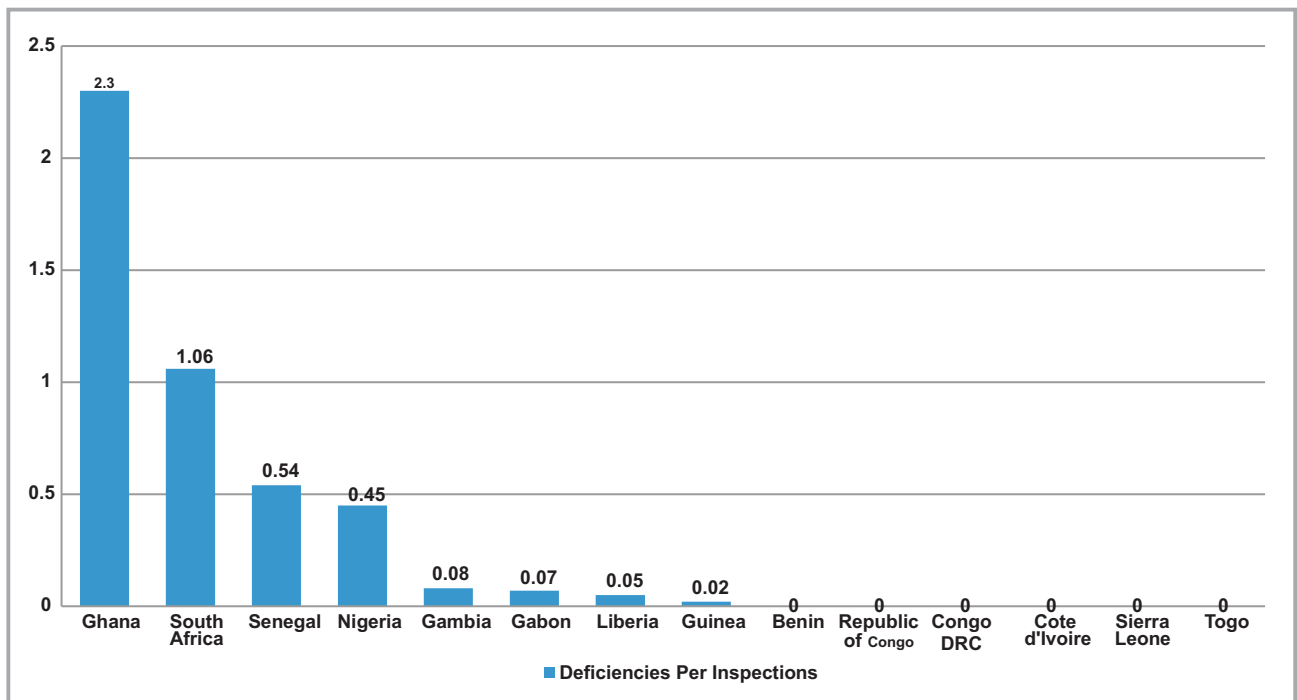
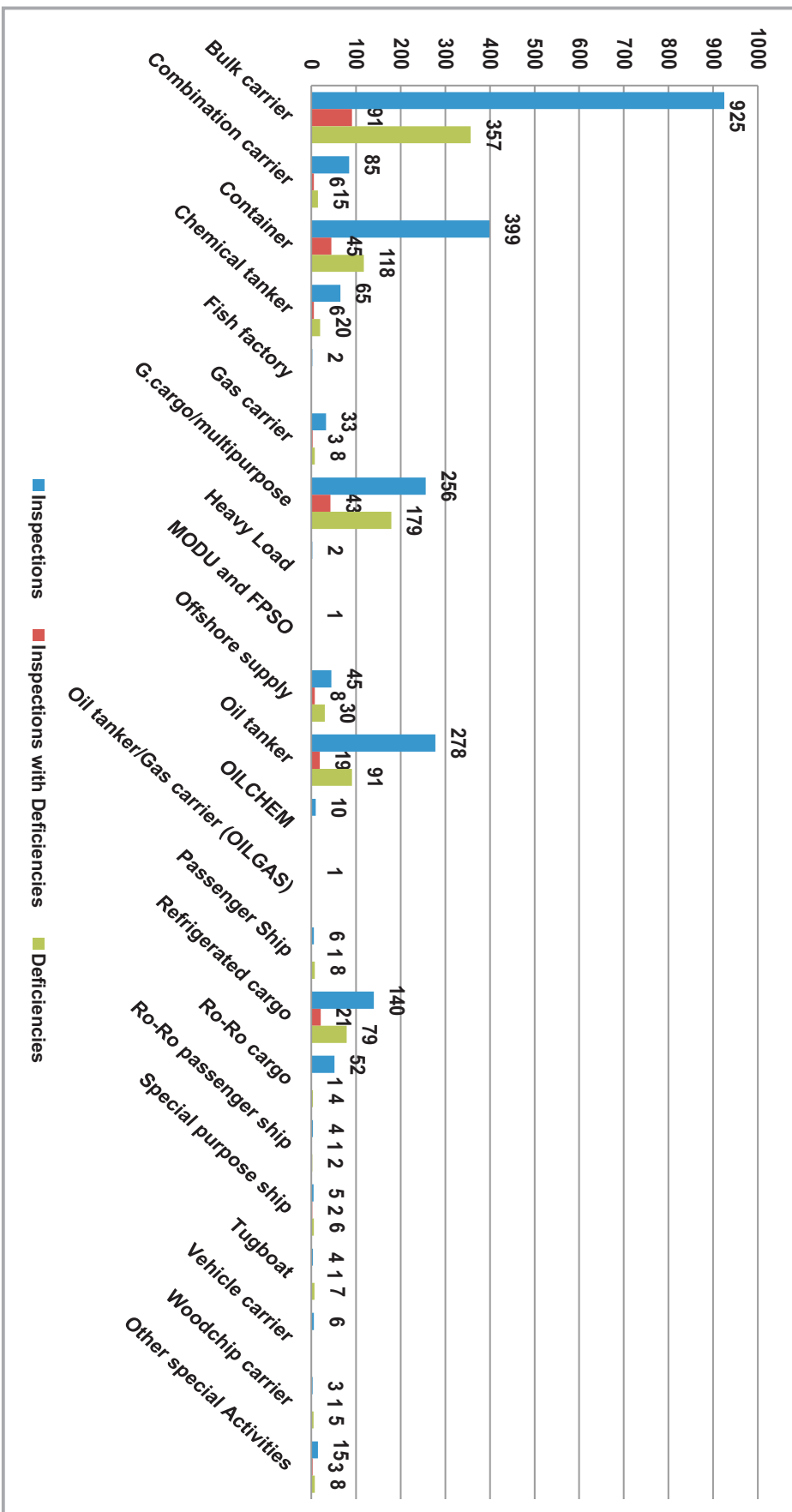
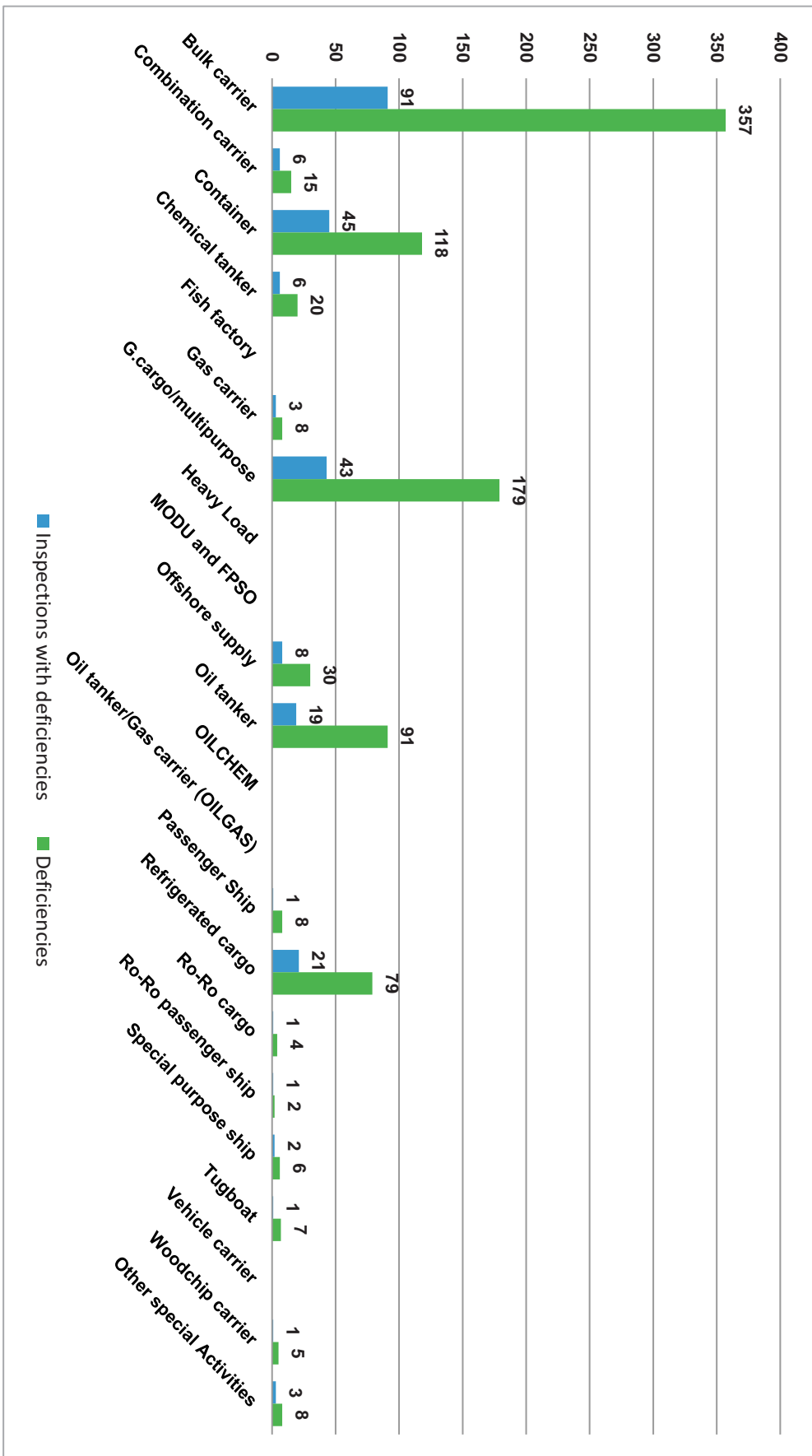


CHART 12: Performance by Ship Type Showing Inspections, Inspections with Deficiencies and Number of Deficiencies

Diagramme 12: Performance par Type de Navire montrant les inspections, Inspections avec Défectuosités et Nombre de Défectuosités



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



**TABLE 4: Inspection Data per Category of Deficiency**  
**TABLEAU 4: Données d' Inspection par Catégorie de Défectuosités**

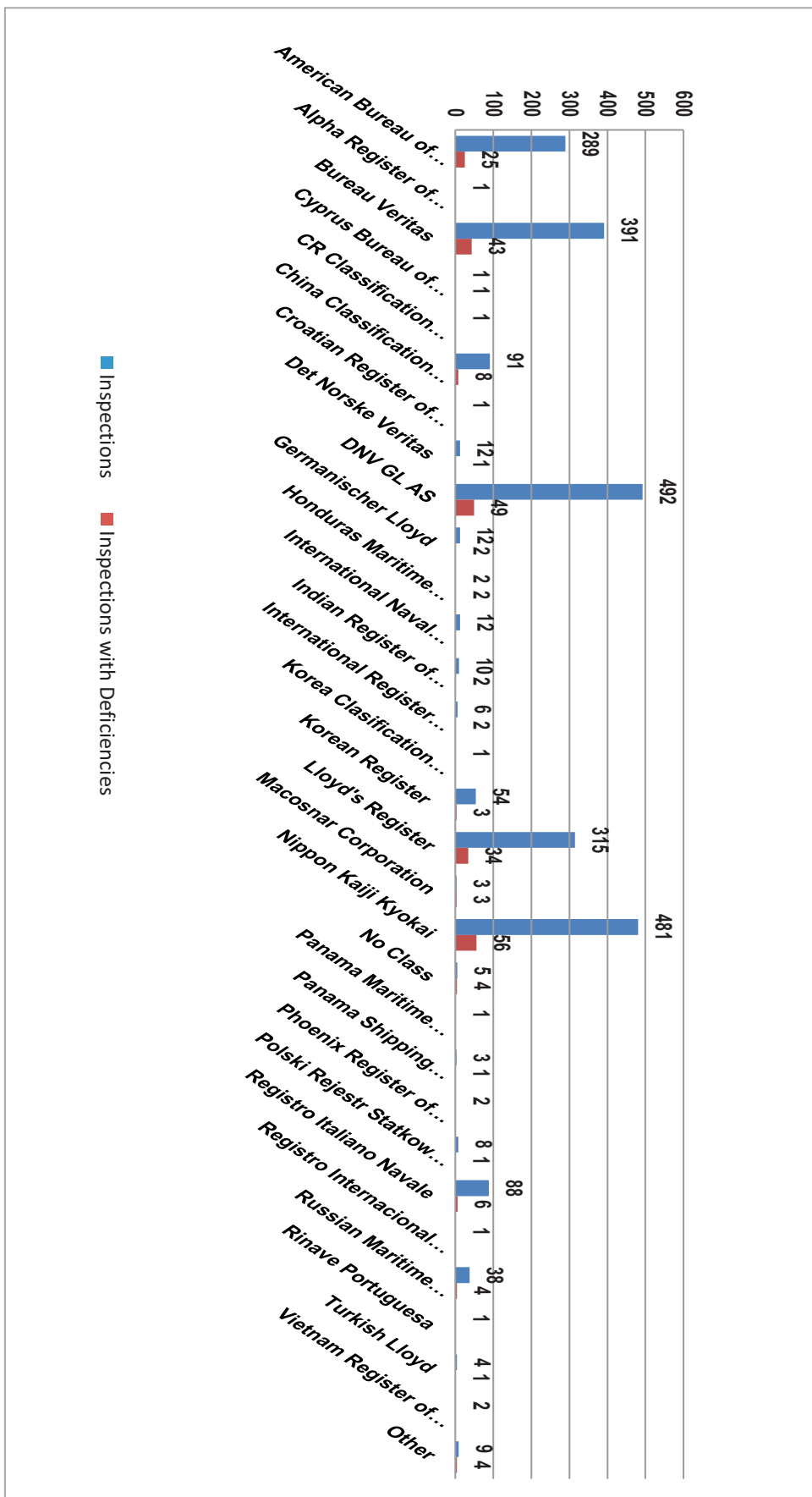
Category of Deficiency		Number of Deficiency	Percentage of Total Deficiencies
Ship's certificates and documents		121	12.91
SOLAS	Structural Conditions	65	6.94
	Emergency Systems	41	4.38
	Radio Communications	20	2.13
	Fire safety	84	8.96
	Alarms	9	0.96
	Cargo Operation including equipment	4	0.43
	Safety of Navigation	96	10.25
	Life saving appliances	50	5.34
	Propulsion and auxiliary machinery	99	10.57
	ISM	46	4.91
	ISPS	8	0.85
MARPOLS	Annex I	36	3.84
	Annex III	3	0.32
	Annex IV	26	2.77
	Annex V	10	1.07
	Annex VI	1	0.11
STCW	Certificate and Documentation - Crew Certificates	24	2.56
Load Lines	Water/Weather tight conditions	30	3.2
ILO-MLC 2006	Living and Working Conditions	109	11.63
	Labour Conditions-Conditions of employment	4	0.43
	Labour Conditions-Accommodation, recreational facilities, food and catering	6	0.64
	Labour Conditions-Health protection, medical care, social security	5	0.53
<b>Other</b>		<b>40</b>	<b>4.27</b>

TABLE 5: INSPECTION DATA BY CLASSIFICATION SOCIETY

Tableau 5: Données d'Inspection par Société de Classification

Classification	Class Code	No. of Inspections	No. of Inspections with Deficiencies	No. of Deficiencies	No. of Detentions	Detention Percentage
American Bureau of Shipping	ABS	289	25	67	3	1.04
Alpha Register of Shipping	ARS	1				
Bureau Veritas	BV	391	43	134		
Cyprus Bureau of Shipping		1	1	3		
CR Classification Society (CCRS)		1				
China Classification Society	CCS	91	8	31		
Croatian Register of Shipping		1				
Det Norske Veritas	DNV	12	1	2		
DNV GL AS		492	49	144	1	0.2
Germanischer Lloyd	GL	12	2	7		
Honduras Maritime Inspection Inc.		2	2	6		
International Naval Surveys Bureau INSB		12				
Indian Register of Shipping		10	2	7		
International Register of Shipping		6	2	37		
Korea Classification Society	KCS	1				
Korean Register	KR	54	3	9		
Lloyd's Register	LR	315	34	129	3	0.95
Macosnar Corporation		3	3	22		
Nippon Kaiji Kyokai	NKK	481	56	218	1	0.21
No Class		5	4	31		
Panama Maritime Documentation Services		1				
Panama Shipping Registrar Inc.		3	1	7		
Phoenix Register of Shipping	PRS	2				
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	PRS	8	1	1		
Registro Italiano Navale	RINA	88	6	22	1	1.14
Registro Internacional Naval, S.A		1				
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	38	4	28		
Rinave Portuguesa		1				
Turkish Lloyd		4	1	6		
Vietnam Register of Shipping	VRS	2				
Other		9	4	26		
<b>TOTAL</b>		<b>2337</b>	<b>252</b>	<b>937</b>	<b>9</b>	<b>0.39</b>

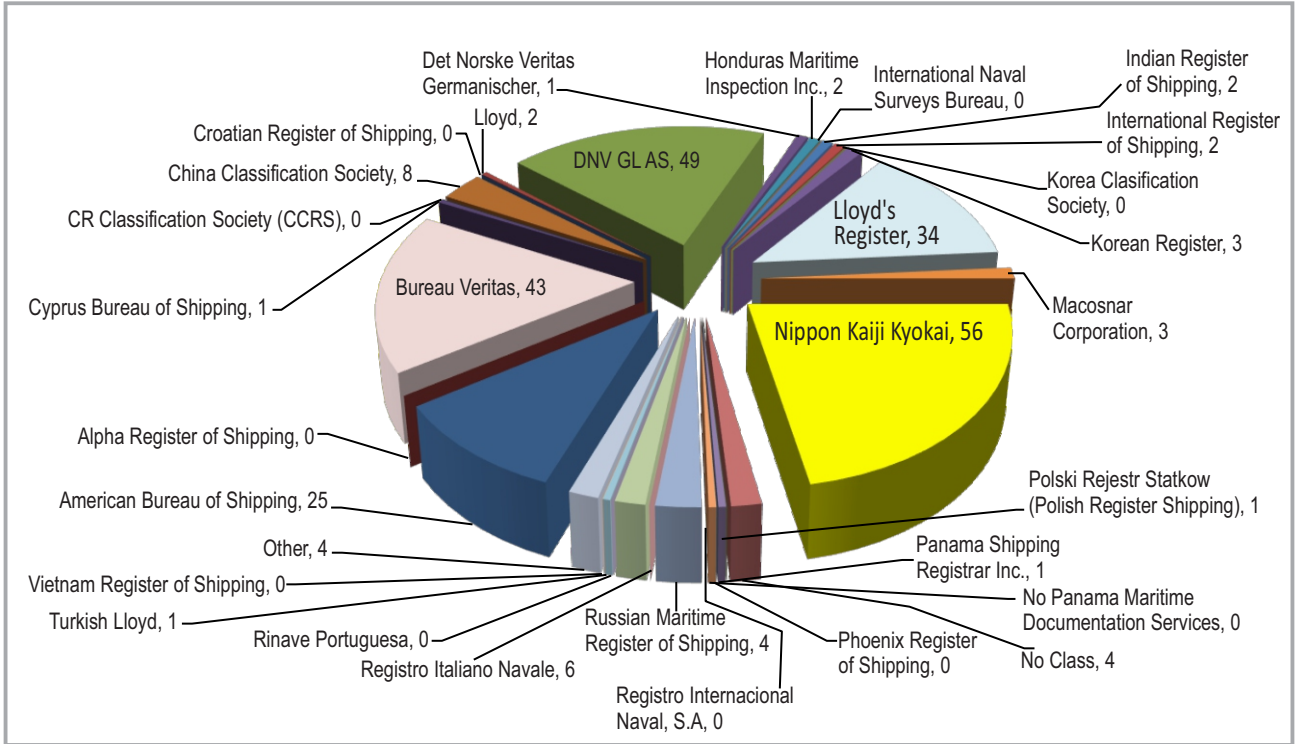
**CHART 14: Inspections with Deficiencies and Total Inspections by Classification Society**  
**Diagramme 14: Inspections avec Défectuosités et Inspection Totale par Société de Classification**





**CHART 15: Ratio of Inspections with Deficiencies by Classification Society**

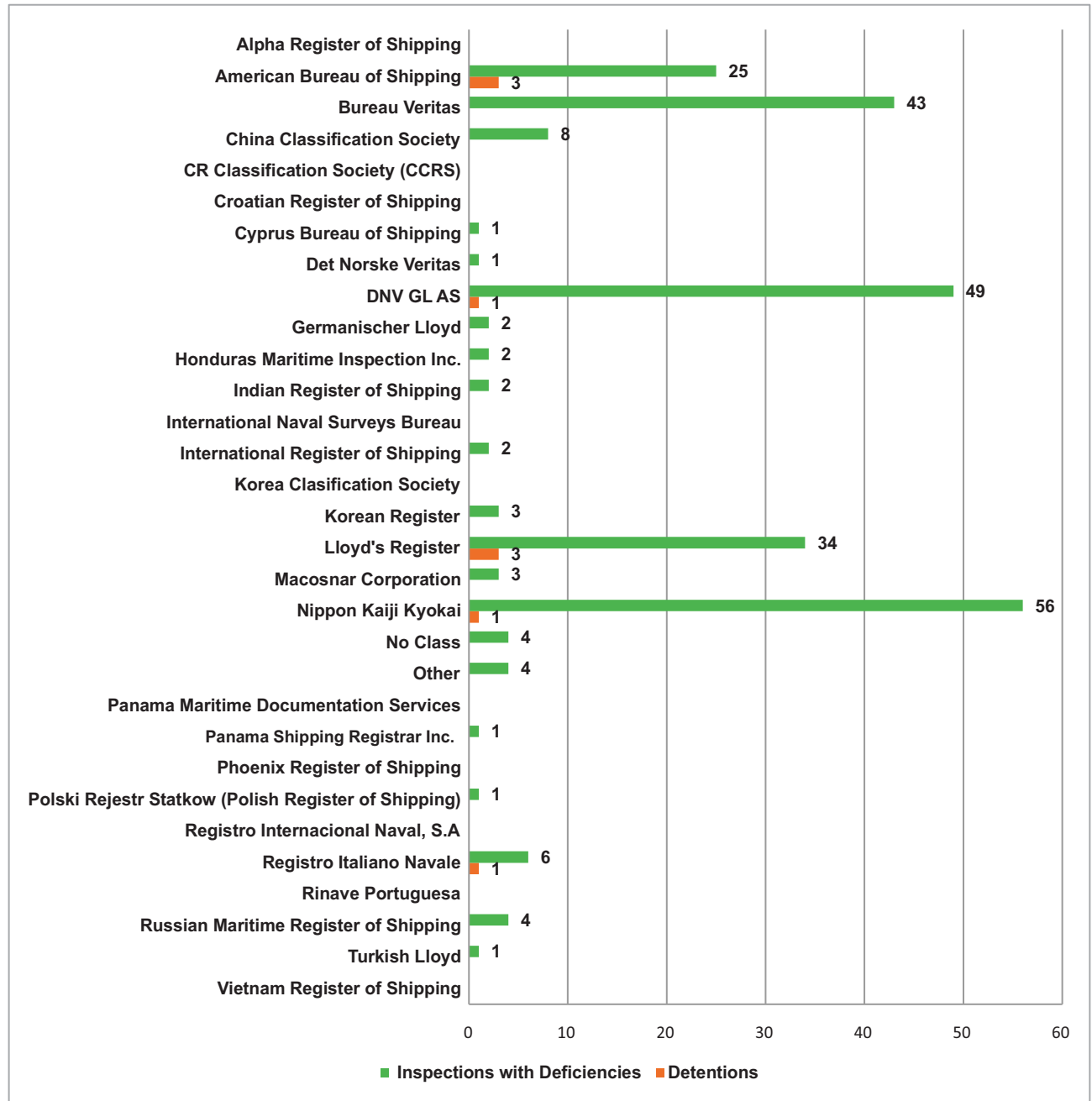
**Diagramme 15: Ratio des Inspections avec Défectuosités par Classe**



Former Secretary General and the new Secretary General of Abuja MoU at the handing over meeting

**CHART16: Detentions and Inspections with Deficiencies by Classification Society**

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



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

Recognized Organization		No. of Inspections	No. of Detentions	No. of RO Related Detentions	General Detention Percentage	RO related Detention Percentage	Percentage of RO related Detention
American Bureau of Shipping	ABS	393	3		0.76		
Alpha Register of Shipping		4					
Bureau Veritas	BV	554	2		0.36		
Cyprus Bureau of Shipping		6					
CR Classification Society (CCRS)		4					
China Classification Society	CCS	121					
Cosmos Marine Bureau Inc.		1					
Croatian Register of Shipping		3					
Det Norske Veritas	DNV	24					
DNV GL AS		812	2		0.25		
Germanischer Lloyd	GL	36					
Honduras Maritime Inspection Inc.		1					
Isthmus Bureau of Shipping, S.A		6					
Intermaritime Certification Services, S.A		5	1		20		
International Naval Surveys Bureau	INSB	23					
Indian Register of Shipping		10					
International Register of Shipping	IRS	6					
International Ship Classification		3					
Korea Classification Society	KCS	4					
Korean Register	KR	71					
Korea Ship Safety Technology Authority		1					
Lloyd's Register	LR	573	3		0.52		
Nippon Kaiji Kyokai	NKK	638	1		0.16		
Macosnar Corporation		3					
No class		1					
Other		17					
Overseas Marine Certification Services		5					
Panama Maritime Documentation Services	PMDS	3					
Panama Shipping Registrar Inc.		3					

Panama Shipping Registrar Inc.		3				
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	PRS	6				
Qualitas Register of Shipping S.A. (QRS)		4	1		25	
Registro Brasileiro de Navios de Aeronaves		1				
Registro Italiano Navale	RINA	135	2		1.48	
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	42				
Rinave Portuguesa		2				
Shipping Register of Ukraine		1				
Turkish Lloyd		5				
Vietnam Register of Shipping	VRS	4				
Phoenix Register of Shipping		7				



Former Secretary General Signing the handing over documents

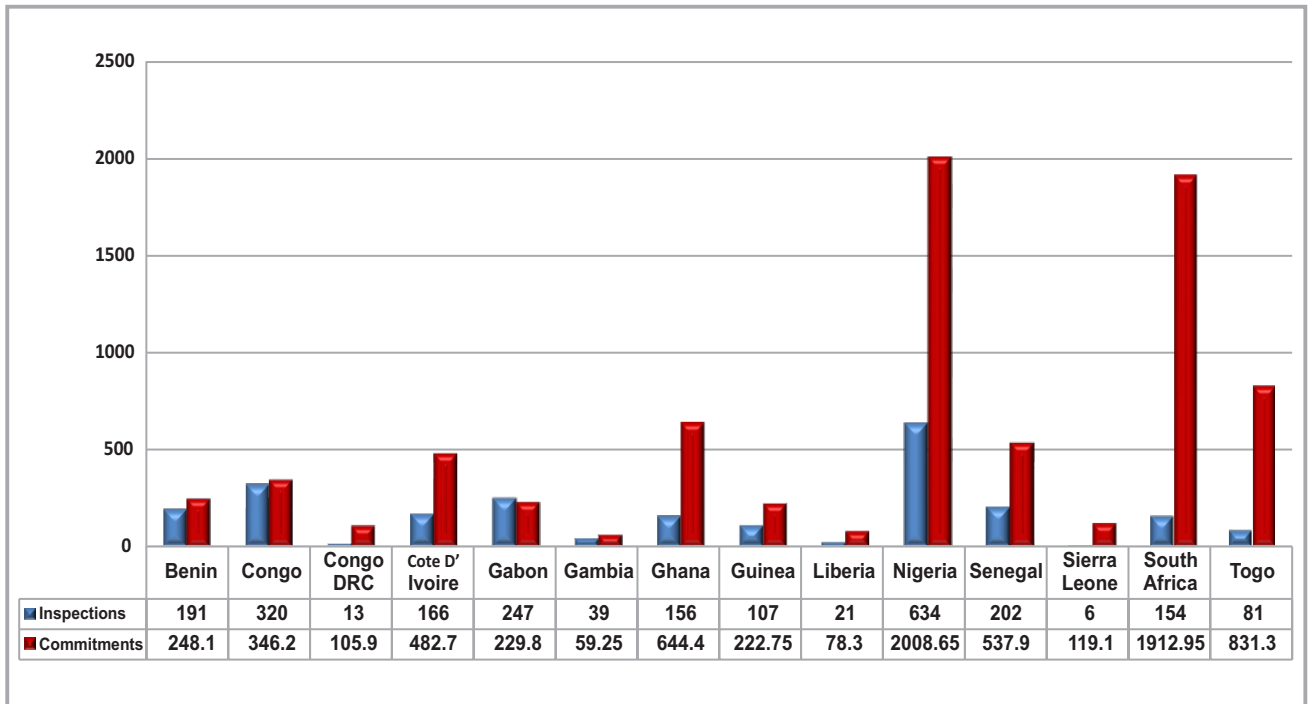
**Table 7 - Breakdown of Inspections 2017 - 2020****Tableau 7 - Répartition des Inspections 2017 - 2020**

Year	2017	2018	2019	2020
Number of inspections without deficiencies	1900	2185	2473	2085
No. of inspections with deficiencies	174	224	222	252
No. of inspections with deficiencies but without detentions	158	210	201	243
No. of inspections with detentions	16	14	21	9
Number of inspections	2074	2409	2695	2337

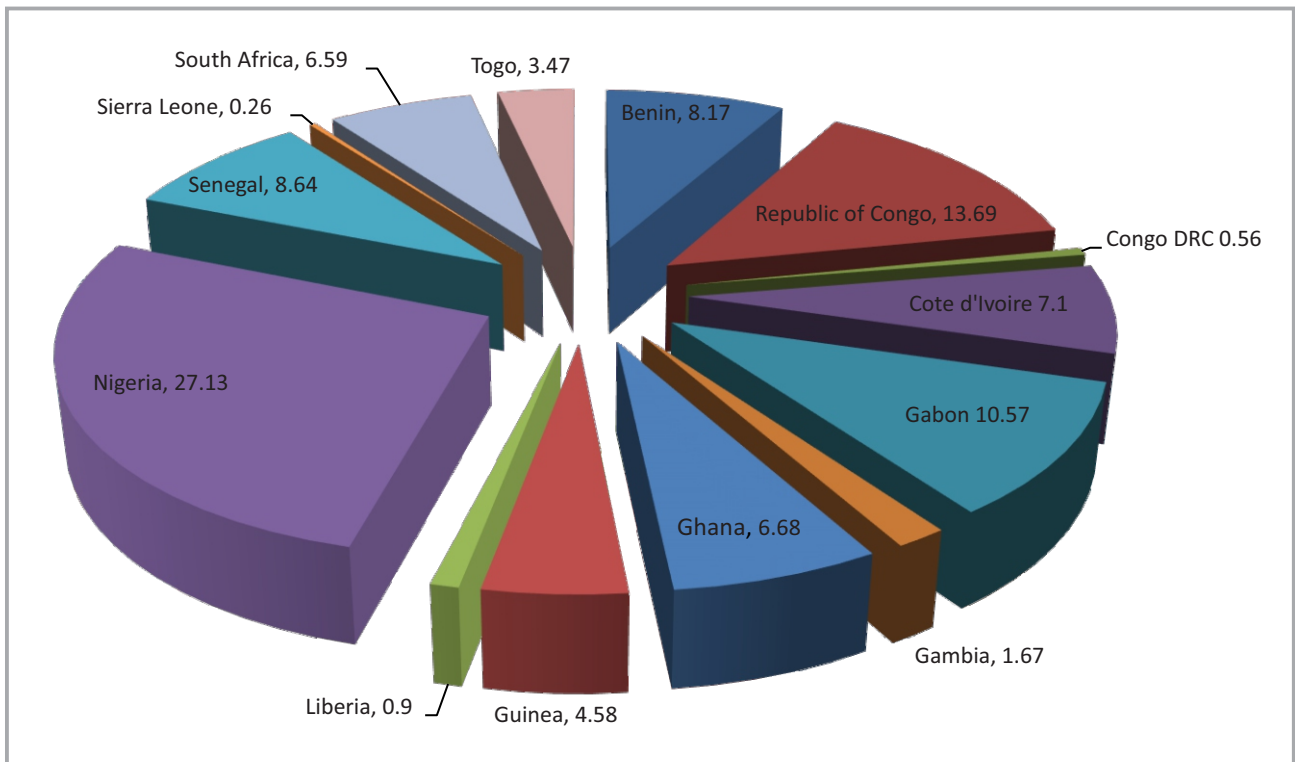
**Table 8 – Assessment of Target Inspection Rate Achieved In 2019 and 2020****Tableau 8 – Evaluation de la Cible du Taux d'Inspection Atteint en 2019 et 2020**

Member Authorities	No of inspections 2019	No of ship Calls 2019	% of inspections 2019	No of inspections 2020	No of ship Calls 2020	% of inspections 2020
Ghana	161	4045	3.98	156	4296	3.63
Liberia	69	442	15.61	21	522	4.02
Nigeria	821	10908	7.53	634	13391	4.73
South Africa	315	13889	2.27	154	12,753	1.21
Congo DRC	26	429	6.06	13	706	1.84
Congo	197	2439	8.08	320	2,308	13.86
Benin	288	1495	19.26	191	1,654	11.55
Cote D' Ivoire	221	3049	7.25	166	3,218	5.16
Guinea	125	2805	4.46	107	1,485	7.21
Senegal	277	3040	9.11	202	3,586	5.63
Togo	180	4630	3.89	81	5,542	1.46
Gambia	12	677	1.77	39	395	9.87
Gabon	2	1509	0.13	247	1,532	16.12
Sierra Leone	1	971	0.10	6	794	0.76
<b>TOTAL</b>	<b>2695</b>	<b>50328</b>	<b>5.35</b>	<b>2337</b>	<b>52182</b>	<b>4.48</b>

**CHART 17: Inspections Compared to Commitments in 2020**  
**Diagramme 17: Inspections Comparées aux Engagements 2020**



**CHART 18: Inspection Efforts of Member States as Percentage of MoU Total**  
**DIAGRAMME 18: Efforts d'Inspection des Etats membres au Pourcentage Total du MoU**





## ABUJA MoU SECRETARIAT

Capt. Sunday M. Umoren  
Secretary General  
Tel: +234 7034172913, 8072894401, 8129279829  
Email: sunday.umoren@abujamou.org

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

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

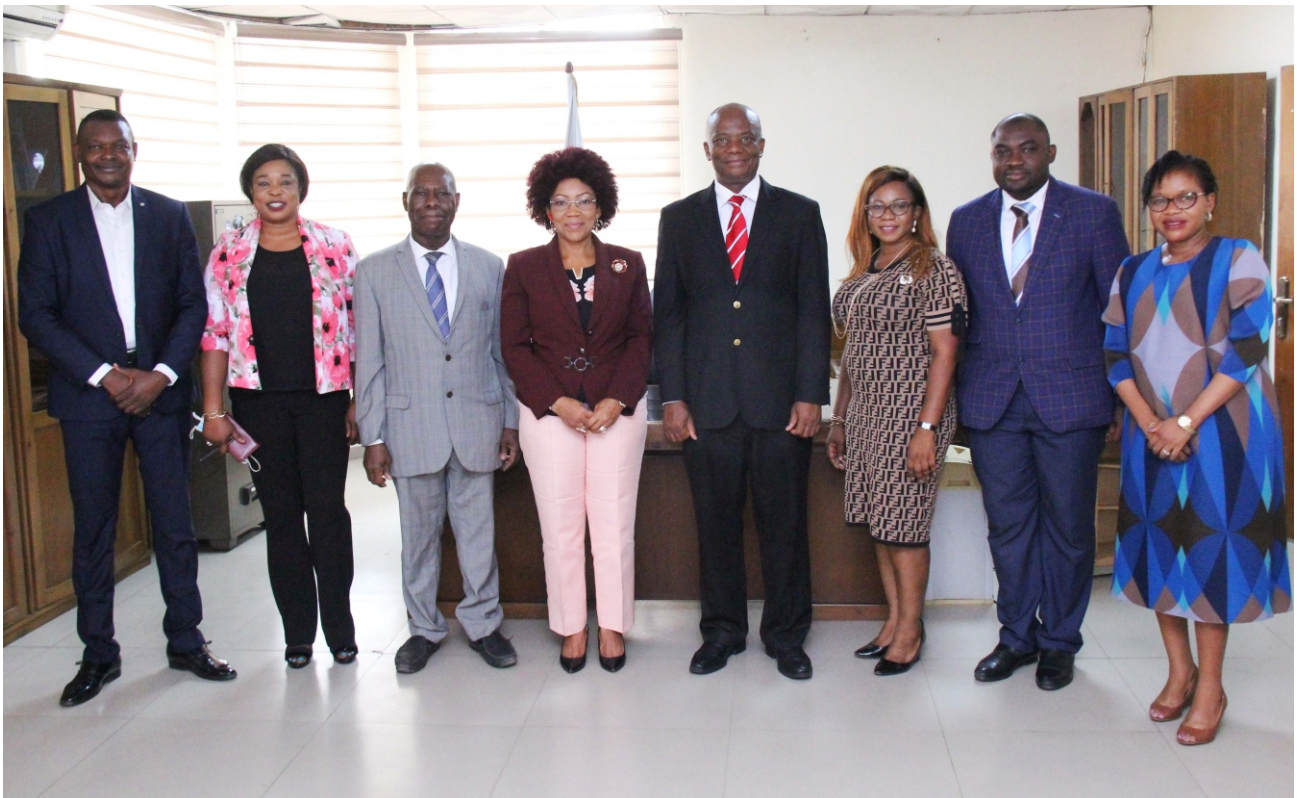
Lassalo Konzou (Miss)  
Bilingual Secretary  
Tel: +234 812 9279 829  
Email: lassalo.konzou@abujamou.org

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

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

**Address:**

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





**POUR LES STATISTIQUES ET LES TABLEAUX,  
REFEREZ-VOUS AUX PAGES 10 A 31  
DE LA VERSION ANGLAISE**



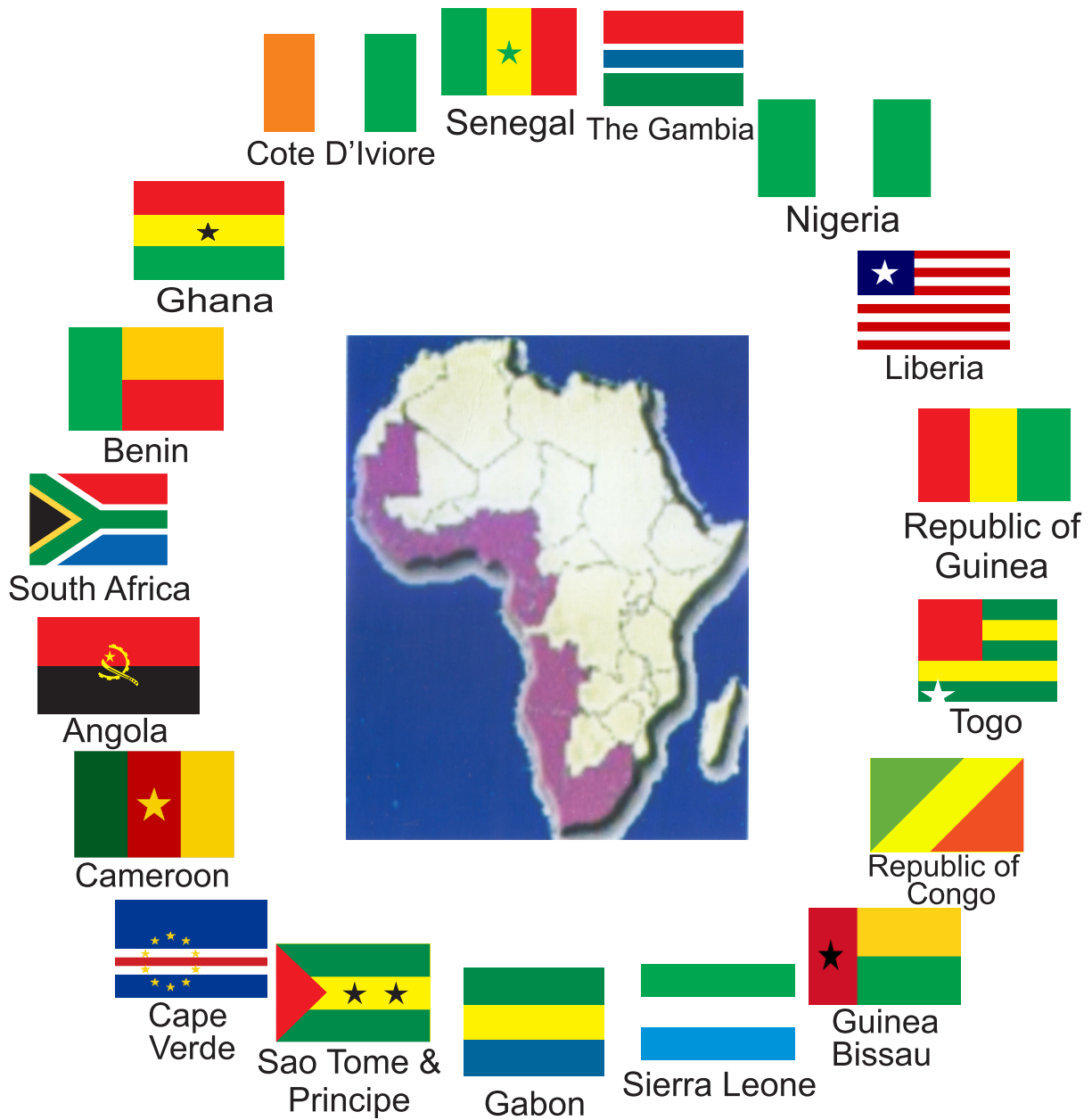
**MEMORANDUM D'ENTENTE SUR LE  
CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT  
DE PORT POUR LA REGION DE  
L'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE**



**ABUJA MoU**

**ANNUEL RAPPORT  
2020**

## LES ETATS MEMBRES DU MoU d'Abuja



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



## TABLE DES MATIÈRES

- PREAMBULE
- RAPPORT DES STATISTIQUES DE VISITES D'INSPECTIONS DE CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT POUR L'ANNEE 2020
- L'ADMINISTRATION MARITIME GAMBIE: PROFIL DU PAYS

## PREAMBULE

Mesdames et Messieurs, nous vous présentons le rapport annuel 2020 du Secrétariat du Mémorandum sur le Contrôle des Navires par l'Etat du Port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du centre (MoU d'Abuja).

L'année 2020 a été marquée par la pandémie du virus Corona (COVID-19), qui a eu un impact négatif sur le transport maritime mondial tout en perturbant considérablement les activités maritimes le long des voies de transport établies, réduisant ainsi la demande en transport maritime ainsi que le trafic et le chiffre d'affaires des ports.

Certaines des mesures prises face au virus COVID-19 ont consisté à arrêter ou à réduire les prestations sur certaines voies et à annuler les escales des navires. De plus, les restrictions liées au COVID-19 ont provoqué la congestion des ports et des retards dans le chargement et le déchargement des cargaisons, ce qui a affecté le travail des équipages et a poussé l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et d'autres agences des Nations Unies à intervenir. Ces interventions ont été envoyées aux Mémorandums régionaux et aux États membres. Ceci a conduit à déclarer des gens de mer comme travailleurs essentiels.

Le monde a assisté et continue d'ailleurs de voir un changement radical dans la vie quotidienne qui a également eu un impact considérable sur les affaires, le commerce et la navigation. Plusieurs pays ont mis en place des mesures restrictives et des protocoles spéciaux dans les ports et les aéroports afin de

limiter la propagation du COVID-19. Toutefois, suite à la propagation rapide de la pandémie, les restrictions ont été progressivement étendues dans tous les pays. Ces restrictions se traduisent généralement par des inspections plus rigoureuses et une collaboration plus étroite entre les organisations portuaires et maritimes et les autorités sanitaires nationales, ainsi que par des procédures de contrôle et de quarantaine spécifiques applicables aux navires dont les escales précédentes se situent dans des pays où l'on enregistre un nombre élevé de cas de COVID-19 et qui sont donc signalés comme étant à haut risque. Les opérations non essentielles ont été limitées et, dans la plupart des pays, des mesures sévères ont été adoptées, ce qui a amené à maintenir certains navires en rade en mer, sur des aires de stationnement et dans des ports.

L'impact de cette crise sanitaire est un coup dur non seulement pour le secteur portuaire, mais aussi pour la logistique dans le monde entier.

Les ports jouent un grand rôle dans ce moment critique car les denrées alimentaires et les cargaisons, y compris les articles de première nécessité, ne peuvent pas arriver là où elles sont attendues si les ports ne sont pas opérationnels.

Bien que le nombre de navires ayant fait escale dans notre région ait augmenté par rapport à 2019, cela ne s'est toutefois pas traduit par un plus grand nombre d'inspections de navires à cause des

demandes visant à réduire les visites physiques des navires en raison de COVID-19. Pour cette raison, la Campagne d'Inspection Concentrée (CIC) prévue par le MoU d'Abuja pour l'année 2020 a été annulée. Néanmoins, nous sommes en train de surveiller les événements afin de rétablir la CIC annuelle à partir de 2021. La pandémie a également affecté et entraîné l'annulation des réunions et des formations annuelles prévues pour 2020, mais les plans sont sur le point d'être finalisés pour que ces réunions et formations se tiennent en 2021 (virtuelles et/ou physiques selon les directives des gouvernements respectifs).

La pandémie COVID-19 a vu des dizaines de milliers de marins bloqués à bord des navires ou incapables de rejoindre les navires. L'OMI est intervenue rapidement dans cette crise humanitaire et de sécurité en exhortant ses États membres à désigner les marins et autres personnels de la mer comme des "travailleurs clés" afin qu'ils puissent se déplacer entre les navires qui constituent leur lieu de travail et leur pays de résidence, ainsi que descendre de leur navire pour se faire soigner à terre. Il est à noter que, au sein du MoU d'Abuja, de nombreux États ont accepté et respecté la décision de l'OMI de déclarer les gens de mer comme travailleurs essentiels.

Il est conseillé à nos États membres de prendre toutes les dispositions nécessaires pour s'assurer que les navires battant leur pavillon font l'objet d'une inspection approfondie et qu'ils ne soient pas trouvés en infraction (immobilisés) lorsqu'ils sont soumis à des inspections de contrôle par l'État du port dans d'autres pays.

Il est souhaitable que les programmes de formation et d'échange soient axés sur le fait que les États membres les plus forts qui ont la capacité et la volonté d'agir en tant que formateurs, peuvent être engagés pour former et soutenir d'autres États membres qui ont besoin d'une telle assistance, selon les besoins de ces États membres.

Il a été démontré que le recours à la Connaissance du Domaine Maritime (MDA) peut être un outil opérationnel très efficace pour les inspecteurs de l'État du Port, il est donc conseillé aux États membres de l'acquérir et de l'utiliser.

Compte tenu de l'importance de la communication, de la formation et du partage de l'information en tant que facteurs essentiels, les États membres sont encouragés à persuader leurs inspecteurs de contrôle par l'État du port de rejoindre la plateforme whatsapp du MoU d'Abuja, qui est actuellement opérationnelle et compte beaucoup sur les États membres. Cette plateforme permet d'échanger facilement d'informations et la communication entre les OCNEP du MoU d'Abuja.

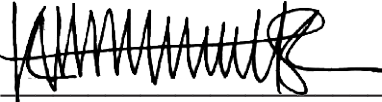
Nous continuerons à porter notre attention sur la sécurité des navires, les horaires de repos et le bien-être général des équipages, le respect du taux de soufre, la protection de notre environnement marin et le respect de l'ISM.

Ce rapport annuel résume les activités de contrôle par l'État du port et les améliorations apportées au MoU d'Abuja en 2020. De même,



le rapport montre les statistiques d'inspections du contrôle par l'État du port et l'analyse des résultats des inspections de

navires effectuées par les États membres au cours de l'année.

Signe: 

**Hon Kwaku O. Asiamah**

Président  
MoU Abuja





**Cne Sunday M. Umoren**

Secrétaire Général pi.  
MoU Abuja



## RAPPORT DES STATISTIQUES DE VISITES D'INSPECTIONS DE CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT POUR L'ANNEE 2020

Voici le rapport récapitulatif des statistiques d'inspections de Contrôle par l'État du port pour l'année 2020, année où le monde a été frappée par la pandémie du virus Corona (COVID-19), et a eu un impact négatif sur la navigation mondiale.

50.328 et 52.182 navires ont visité la région en 2019 et 2020 respectivement. L'accroissement du nombre de navires faisant escale dans la région ne s'est pas directement traduite par une augmentation du taux d'inspection en raison de l'impact direct de COVID-19 sur les visites physiques, comme l'ont remarqué toutes les régions et les secteurs maritimes. Malgré la pandémie, quatorze (14) Etats membres de la région du MoU d'Abuja ont soumis les rapports d'inspection du contrôle par l'Etat du Port à savoir :

• Benin	191
• Republic of Congo	320
• Democratic Republic of Congo	13
• Cote d'Ivoire	166
• Gabon	247
• Gambie	39
• Ghana	156
• Guinée	107
• Liberia	21
• Nigeria	634
• Senegal	202
• Sierra Leone	6
• l'Afrique du Sud	154
• Togo	81

Tout comme ces neuf dernières années, les données des statistiques des visites d'inspections du Contrôle par l'Etat du Port figurant dans le présent rapport ont été générées à partir de la base de données centrale du système

d'information du MoU d'Abuja (AMIS).

En résumé, un total de 2.337 inspections a été effectué sur 2.164 navires individuels. Au cours de l'année, Neuf (9) de ces navires ont été immobilisés pour déféctuosité, ce qui représente une baisse en pourcentage de 57 % du nombre d'immobilisations par rapport aux 21 immobilisations de l'année 2019. Le pourcentage d'immobilisation par inspection de 0,39 % de l'année 2020 montre une baisse de 50 % par rapport aux 0,78 % enregistrés en

2019. La proportion d'une déféctuosité pour chaque 3,8 inspection en 2019 est en baisse et passe à 2,5 inspections par déféctuosité en 2020. La région a enregistré une baisse de 13,3 % du niveau d'inspection, qui est désormais de 2.695 en 2019. Les même (14) quatorze administrations ont soumis les rapports d'inspections au cours de l'année sous revu qu'en 2019. Le total des escales de navires dans les quatorze (14) États membres qui effectuent des inspections de Contrôle par l'Etat du Port est de 50.328 en 2019 et 52.182 en 2020 respectivement. Le nombre total d'inspections effectuées par ces quatorze États membres est de 2.695 en 2019 et 2.337 en 2020. Par conséquent, le pourcentage d'inspections par escale de navire dans la région est de 5,36% et 4,15% en 2019 et 2020 respectivement.

En ce qui concerne les différentes catégories de déféctuosités, la plupart des déféctuosités ont été enregistrées sur :

- Certificats et documents du navire 121 (12,91%)
- Conditions de vie et de travail 109 (11,63%)
- Propulsion et machines auxiliaires 99 (10,57%)
- Sécurité de la navigation 96 (10,25%)
- Sécurité incendie 84 (8,96%)

- Conditions structurelles 65 (6,94%)
- Appareils de sauvetage 50 (5,34%)
- Systèmes d'urgence 41 (4,38%)
- ISM 46 (4,91%)

Il convient de noter qu'une défectuosité sur huit enregistrées concernait les certificats et documents du navire, soit 12,91% de toutes les déficiences enregistrées. Il s'agit également de l'élément le plus défectueux enregistré dans le cadre de la convention SOLAS, suivi de près par les conditions de vie et de travail, la propulsion et les machines auxiliaires, la sécurité de la navigation et la sécurité incendie.

Vingt-deux (22) types de navires ont été inspectés au cours de l'année sous revue. Le plus grand nombre d'inspections par type de navire a été effectué sur des vraquiers 925 (39,6 %), suivis par des porte-conteneurs 399 (17,1 %), des pétroliers 278 (11,9 %), des cargos polyvalents 256 (11,0 %), des cargos frigorifiques 140 (6,0 %), des transporteurs mixtes 85 (3,6 %) et des chimiquiers 65 (2,8 %), qui constituent les sept types de navires les plus inspectés.

Au total, 252 des inspections réalisées ont donné lieu à 937 déficiences. Les défectuosité les plus notables étaient liées à :

- Certificats et documents du navire 12,91%
- Convention SOLAS 55.7%
- Convention MARPOL 8.1%
- Convention STCW 2.6%
- Convention de la ligne de charge 3,2%
- ILO (MLC, 2006) 13,2%.

Au regard des instruments applicables de la région du MoU d' Abuja, les défectuosités liées à la Convention SOLAS se classent toujours au premier rang avec 55,7 % de toutes les défectuosités enregistrées. Le nombre de d'immobilisation a diminué à neuf (9) par rapport aux chiffres de 2019 qui est 21. Les immobilisations enregistrées sont les suivantes : 33,3 % pour le vraquier, 22,2 % pour l'approvisionnement en mer, 22,2 % pour

le porte-conteneurs, 11,1 % chacun pour le navire de charge frigorifique et le remorqueur.

Le total des escales de navires dans la région pour l'année 2020 est de 52.182 et l'objectif total de 15% d'inspection prévu pour la région est de 7.777. Au total, le pourcentage de performance en matière d'inspection des États membres pour l'année 2020 est de 4,5 % (2.337 inspections), ce qui est bien inférieur à l'objectif de 15 % (7777 inspections) pour la région. Peut-être en raison de la pandémie de COVID-19, le pourcentage d'inspection de l'année sous revues soit 4,5 % est inférieur à celui de l'année 2019, qui était de 5,36 %. Seul le Gabon (16,1 %), a pu atteindre l'objectif de performance d'inspection des escales de navires en 2020. Quatre États membres ont enregistré une augmentation numérique réelle des inspections PSC par rapport à l'année précédente, à savoir : Congo (de 197 à 320), Gabon (de 2 à 247), Gambie (de 12 à 39) et Sierra Leone (de 1 à 6).

Douze États à savoir : l'Afrique du Sud, Bénin, Congo, Côte d'Ivoire, Gambie, Ghana, Guinée, Liberia, Nigeria, République démocratique du Congo, Sénégal, Sierra Leone - téléchargent les rapports d'inspection du contrôle par l'Etat du Port directement dans la base de données AMIS. Le Gabon et le Togo envoient encore au Secrétariat par email des copies scannées ou des photocopies des formulaires d'inspection pour que le personnel les télécharge. Étant donné que l'un des objectifs de la saisie des données d'inspection dans la base de données AMIS est d'aider les OCNEP à effectuer une recherche initiale en ligne sur les navires en visite, les États membres sont encouragés à saisir les résultats des inspections directement dans la base de données AMIS aussitôt qu'une inspection est terminée.. L'un des plus grands défis dans la région du MoU d'Abuja est le téléchargement des rapports d'inspections du contrôle par l'Etat du Port immédiatement après que les Officiers de contrôle par l'Etat du Port aient inspecté les navires.

## LA RÉPUBLIQUE DE LA GAMBIE

### PROFIL DE PAYS

La Gambie (officiellement appelée la République de Gambie) est située en Afrique occidentale et occupe une superficie de 11.365 km<sup>2</sup> (le plus petit pays d'Afrique). Un Petit pays de l'Afrique occidentale situé entre les latitudes 13°28 et 16°36 Ouest. Il est bordé au Nord, au Sud et à l'Est par le Sénégal et possède une côte de 80 km de longueur vers l'ouest de l'océan Atlantique. Les frontières du pays correspondent approximativement au trajet du fleuve Gambie.



**Contrôle de la bouée de sauvetage MOB**

La capitale est Banjul et est sur le temps de Greenwich (GMT).

La Gambie a obtenu son indépendance du Royaume-Uni le 18 février 1965. En 1970, à la suite d'un second référendum, la Gambie est devenue une république au sein du Commonwealth, avec pour chef d'État le Premier ministre Sir Dawda Kairaba Jawara.

La langue officielle du pays est l'anglais et les différentes langues locales sont le mandingue, le wolof, le peul, le jola, le sarahule, le serere, le manjago et le créole (krio). La constitution de la République de Gambie garantit la liberté de religion. Le christianisme, l'islam et la religion

traditionnelle sont les principales confessions pratiquées dans le pays avec une représentation suivante : L'islam (90%), le christianisme (8%) et la religion traditionnelle (2%). La population totale de la Gambie selon le recensement de la Nation de 2013 était estimée à 1.882.450 habitants avec un taux de croissance annuel moyen de 3,3%.

La Gambie a un climat subtropical avec deux variations de saisons sèches et pluvieuses distinctes. La saison sèche, communément appelée "Harmattan", commence généralement à la mi-octobre et se termine à la mi-juin, avec une température moyenne de 32°C / 89,6°F. La saison des pluies commence généralement vers la mi-juin et se termine vers la mi-octobre, le mois d'août étant le mois le plus humide de l'année. Les températures peuvent atteindre 41°C/105,8°C.

### ADMINISTRATION MARITIME DE LA GAMBIE (GMA)

L'Administration Maritime de la Gambie a été créée par une loi Parlementaire en 2006 en tant qu'organisme responsable de l'enregistrement des navires et autres bateaux, de l'octroi de permis aux bateaux, la sécurité du personnel maritime, de la protection de l'environnement marin et de la réglementation et du développement général du transport maritime, côtier et intérieur. L'administration maritime de la Gambie dispose d'un registre de navires qui se compose principalement de navires de pêche et d'autres navires de charge et barges plus petits. L'administration a actuellement un navire Conventionnel dans son registre, cependant, l'administration maritime de la Gambie accepte les armateurs du monde entier et de divers types de navires qui répondent aux normes conformément à la loi 2013 de la marine marchande. L'administration applique également les règlements ISPS dans les installations portuaires de Banjul et approuve les plans de



sécurité des installations portuaires. La mise en œuvre d'un système de prélèvement sur le fret, les frais de sécurité de navigation, la collecte des droits et des frais d'enregistrement et de licence des navires sont les principales sources de revenus. L'administration maritime de la Gambie dispose d'une équipe d'inspecteurs qui effectuent un contrôle par l'Etat du port de Banjul.

### CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DES PORTS

L'Administration Maritime de la Gambie a commencée à inspecter les navires internationaux qui font escale dans le port de Banjul en 2012. L'équipe d'inspection est composée d'un personnel formé en pont et moteur. Un total de soixante-neuf (69) navires internationaux faisant escale dans notre port ont été inspectés en 2020 par les officiers de contrôle par l'Etat du Port, avec peu de déficiences observées et aucune détention. L'équipe du CNEP a également participé à toutes les Campagnes d'Inspection Ciblées(CIC) organisées par le MOU d'Abuja sur la période du 1er septembre au 30 novembre de chaque année sur un aspect spécifique de la sécurité de la navigation. En 2020, le CIC était porté sur la stabilité (en général) mais a été reporté en raison de la pandémie COVID-19.

La crise du COVID-19 a eu un effet considérable

sur l'industrie maritime, avec des ressources limitées pour effectuer les enquêtes et inspections nécessaires, le report du renouvellement des certificats et des difficultés pour les membres d'équipage à monter à bord des navires ou à prendre des congés. Malgré cela, nos inspecteurs ne négligent rien pour s'assurer que les inspections de Contrôle par l'Etat du Port sont continues et prennent des mesures de précaution strictes conformément aux directives du ministère de la santé.

### ENJEUX

- Formation inadéquate des OCENP (mise à jour des connaissances) sur les compétences, les informations et les amendements relatifs aux conventions afin qu'ils soient compétents et confiés dans l'exécution de leurs tâches.
- Manque de formation formelle pour les OCNEP juniors sur les cours relatives au contrôle par l'Etat du port.
- Retard dans la domestication des conventions pertinentes qui devraient permettre exécuter les responsabilités statutaires de l'administration de manière efficace et efficiente.



Vérification du certificat du navire, des documents de l'équipage, des registres, etc...