



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



**LE CONTROLE
DES NAVIRES PAR
L'ÉTAT DU PORT**

MoU D'ABUJA

RAPPORT ANNUEL

2025

LES ETATS MEMBRES DU MoU d'Abuja



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

TABLE DES MATIERES

PREAMBULE4

INTRODUCTION.....7

Vue d'ensemble7

Vision9

Mission.....9

Les valeurs fondamentales (PRRCTTISSE)9

STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DU MOU D'ABUJA.....10

LA REPUBLIQUE DU GABON : PROFIL DU PAYS.....11

Introduction11

L'administration maritime du Gabon11

Le cadre juridique régissant les activités du Contrôle des Navires par l'Etat du Port12

Les activités de Contrôle des Navires par l'Etat du Port13

Le rapport d'Inspection au titre du Contrôle des Navires par l'Etat du Port – 202513

La Campagne d'Inspection Ciblée – 2025.....13

Etat de ratification et de domestication des instruments pertinents du Gabon14

Les photos illustrant les déficiences relevées lors des inspections effectuées par les OCNEP du Gabon15

LE RAPPORT D'INSPECTIONS AU TITRE DU CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT DANS LA REGION DU MoU D'ABUJA-202516

Les inspections16

Les inspections par type de navire17

Les déficiences et les détentions.....17

Le rapport d'Inspections et Base de Données AMIS.....19

LA CAMPAGNE D'INSPECTION CIBLEE (CIC) RELATIVE A LA CONVENTION SUR LA GESTION DES EAUX DE BALLAST20

PREAMBULE

Chers États membres et Observateurs

Le Mémorandum d'Entente sur le Contrôle des Navires par l'État du Port dans la Région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (MoU d'Abuja) a l'honneur de vous présenter son **Rapport d'activité annuel 2025**.

Le présent rapport rend compte des principales activités menées au cours de l'année considérée, ainsi que des résultats obtenus en matière d'inspections, des évolutions observées et des défis rencontrés. Il témoigne de l'engagement constant des États membres et des partenaires en faveur du renforcement du régime de Contrôle par l'État du Port (PSC) dans la région.

Au cours de l'année 2025, des progrès notables ont été accomplis dans la poursuite des objectifs du MoU d'Abuja, notamment en ce qui concerne le renforcement de la sécurité maritime, de la sûreté maritime, de la protection du milieu marin et du bien-être des gens de mer. Malgré un environnement maritime international en constante évolution, les États membres ont maintenu leur engagement à améliorer l'efficacité des régimes d'inspection et à renforcer la coopération, tant au niveau régional qu'international.

Le Secrétariat, en collaboration avec les États membres et les organisations partenaires, a mis en œuvre des programmes de renforcement des capacités, des ateliers de formation, des activités de coopération technique ainsi que des engagements régionaux visant à

améliorer la qualité des inspections et à promouvoir l'harmonisation des procédures de contrôle par l'Etat du Port (PSC).

Au cours de la période considérée, Le MoU d'Abuja a participé activement à divers forums internationaux et régionaux, notamment aux réunions des Comités PSC des autres MoU, aux ateliers organisés par l'Organisation Maritime Internationale, ainsi qu'à des conférences maritimes. Ces participations ont contribué à renforcer l'échange d'informations et de bonnes pratiques, à promouvoir l'harmonisation des procédures d'inspection et à consolider la coopération entre les régimes PSC.

Le renforcement des capacités est demeuré une priorité essentielle. Plusieurs initiatives de formation ont été organisées à l'intention des Officiers de Contrôle des Navires par l'État du Port (OCNEP), notamment des ateliers régionaux, des cours spécialisés et la participation à des programmes internationaux de formation dans le cadre des mécanismes de coopération technique de l'OMI. Ces efforts ont considérablement renforcé les compétences des OCNEP et contribué à améliorer l'efficacité globale ainsi que la cohérence des inspections dans la région.

Le Secrétariat a également poursuivi ses efforts en matière de modernisation et numérisation des opérations de Contrôle

par l'Etat du Port (PSC), notamment à travers le développement continu et l'utilisation du Système d'Information du MoU d'Abuja (AMIS), qui facilite la collecte efficace des données, l'établissement de rapports et l'échange d'informations entre les États membres.

Par ailleurs, les États membres ont effectué un nombre significatif d'inspections, ayant conduit à l'identification de diverses déficiences et, le cas échéant, à la détention de navires ne répondant pas aux normes internationales. Ces actions contribuent directement à l'élimination des navires sous-normes et au respect des instruments internationaux relatifs à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution, à la sûreté maritime ainsi qu'aux conditions de vie et de travail des gens de mer.

L'année 2025 a également été marquée par des évolutions importantes au sein de l'industrie maritime mondiale. L'entrée en vigueur de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires constitue une avancée majeure dans la promotion de pratiques durables. En outre, l'adoption de la Résolution A.1206(34) relative aux Procédures de Contrôle par l'Etat du Port, en 2025, a fourni des orientations actualisées visant à renforcer l'efficacité et l'uniformité des inspections.

Dans le même temps, les enjeux liés à la durabilité environnementale sont demeurés au cœur des priorités mondiales, notamment à travers la mise en œuvre de la stratégie de l'OMI relative

à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, ainsi que l'application continue de la Convention sur la gestion des eaux de ballast. L'attention portée à l'adoption sûre des carburants et technologies alternatifs s'est également accrue.

La transformation numérique du secteur maritime s'est poursuivie, en particulier avec la mise en œuvre progressive des systèmes de Guichet unique maritime et l'utilisation croissante des certificats électroniques, contribuant à moderniser les procédures de contrôle. Le bien-être des gens de mer est demeuré une préoccupation majeure, notamment en ce qui concerne la fatigue et la santé mentale, soulignant l'importance d'une application effective de la Convention du travail maritime, 2006.

Au niveau régional, la sûreté maritime dans le Golfe de Guinée a continué de faire l'objet d'une attention prioritaire, grâce à des efforts de collaboration soutenus impliquant l'Organisation Maritime Internationale et l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, visant à renforcer le partage d'informations et le développement des capacités.

Ces évolutions, associées au renforcement de la coopération entre les régimes régionaux de Contrôle par l'Etat du Port et à l'adoption d'outils innovants d'inspection (technologies numériques d'inspection), ont collectivement amélioré la transparence, l'efficacité et l'harmonisation des pratiques d'inspection. Elles continuent de façonner l'environnement opérationnel du MoU d'Abuja et d'orienter ses efforts vers la

promotion d'une navigation plus sûre, d'océans plus propres et d'une meilleure gouvernance maritime dans la région.

Les résultats enregistrés en 2025 n'auraient pas été possibles sans le soutien et la coopération continus des États membres, des Observateurs, des organisations partenaires et de l'OMI. Le

Secrétariat tient à exprimer sa profonde reconnaissance à l'ensemble des parties prenantes pour leur engagement constant en faveur de la réalisation des objectifs du MoU d'Abuja et du renforcement de la sécurité maritime ainsi que de la protection du milieu marin dans la région.



Hon. Ebrima Sillah
Président
MoU d'Abuja



Capt. Sunday M Umoren
Secrétaire Général
Abuja MoU



INTRODUCTION

VUE D'ENSEMBLE

Le Mémoire d'Entente sur le Contrôle par l'État du Port pour la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (MOU d'Abuja) constitue un accord régional ayant pour objectif l'élimination de la navigation sous-norme par le biais de la mise en œuvre harmonisée des inspections de contrôle par l'État du Port dans les ports des États membres. Le MOU d'Abuja opère dans le cadre des conventions maritimes internationales adoptées sous les auspices de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), notamment la Convention SOLAS, la Convention MARPOL, la Convention STCW, la Convention sur les lignes de charge, le Code ISPS, la Convention sur la gestion des eaux de ballast, ainsi que la Convention du Travail Maritime de 2006 (MLC, 2006).

Le MOU d'Abuja continue de jouer un rôle essentiel dans la promotion de la sécurité maritime, de la protection du milieu marin, de la sûreté maritime et du bien-être des gens de mer dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Au moyen d'inspections coordonnées de contrôle par l'État du port, de programmes de formation, de coopération technique et d'échange d'informations, le MOU d'Abuja contribue à réduire la présence de navires sous-normes dans les eaux de la région

L'objectif du rapport

Le présent Rapport annuel présente un aperçu des activités du MoU d'Abuja en 2025, notamment les résultats des

inspections de Contrôle par l'État du Port, les formations et activités de coopération technique, les réunions régionales ainsi que les évolutions intervenues au sein du Secrétariat du MoU d'Abuja. Le rapport fournit également des données statistiques relatives aux inspections, aux déficiences, aux détentions ainsi qu'aux performances d'inspection des États membres au cours de l'année sous revue.

ACTIVITÉS REALISEES AU COURS DE L'ANNEE 2025

Au cours de l'année 2025, le Secrétariat du MoU d'Abuja et les États membres ont mené diverses activités dont notamment:

- la participation aux réunions régionales et internationales des Comités de contrôle des navires par l'État du port, ainsi qu'aux conférences maritimes pertinentes;
- l'organisation d'ateliers régionaux de formation et la mise en œuvre d'activités de coopération technique à l'intention des officiers de contrôle des navires par l'État du port (OCNEP);
- La participation aux activités relevant du Programme intégré de coopération technique (ITCP) de l'OMI;
- La collaboration avec d'autres mémorandums d'entente régionaux sur le contrôle par l'État du port;
- La poursuite du développement et de l'exploitation du Système d'Information du MoU d'Abuja (AMIS);
- La préparation et l'organisation des réunions du Comité du Contrôle par l'État du Port et du Bureau du MoU

- d'Abuja;
- La mise en œuvre de programmes de renforcement des capacités au profit des États membres.

Ces activités ont contribué à l'amélioration des performances en matière d'inspections de contrôle par l'État du port, au renforcement de la coopération régionale, ainsi qu'au développement des capacités des administrations maritimes des États membres aux fins d'une mise en œuvre efficace et harmonisée du contrôle par l'État du port.

LES INSPECTIONS AU TITRE DU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT EN 2025

Les inspections du contrôle par l'État du port ont constitué l'activité centrale du Mémoire d'Entente d'Abuja au cours de l'année 2025. Durant cette période, les États membres ont procédé à des inspections portant sur diverses catégories de navires, notamment les vraquiers, les porte-conteneurs, les pétroliers, les navires de charge générale ainsi que les navires frigorifiques.

Les résultats de ces inspections ont mis en évidence des déficiences touchant à la sécurité de la navigation, à la prévention et à la lutte contre l'incendie, à l'état structurel des navires, à la propulsion et aux machines auxiliaires, à la certification et à la documentation réglementaire, aux prescriptions de la Convention MARPOL, ainsi qu'aux conditions de vie et de travail des gens de mer conformément aux dispositions de la Convention du Travail Maritime.

Lorsque des déficiences graves ont été constatées, les navires concernés ont fait

l'objet d'une immobilisation jusqu'à la rectification desdites déficiences, conformément aux procédures établies en matière de contrôle par l'État du port. Ces inspections ont contribué de manière significative à l'amélioration du niveau de conformité aux conventions maritimes internationales et à la promotion d'opérations maritimes plus sûres dans la région.

LA COOPERATION ET DEVELOPPEMENT DE LA REGION

Le MOU d'Abuja a continué de consolider ses relations de coopération avec les autres régimes régionaux de contrôle par l'État du port, les organisations internationales, les administrations maritimes, les institutions de formation ainsi que les sociétés de classification. Les partenariats noués avec l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation internationale du Travail (OIT), le MOU de Paris, le MOU de Tokyo ainsi qu'avec d'autres mémorandums d'entente régionaux ont joué un rôle précieux dans le développement des opportunités de formation, l'harmonisation des procédures d'inspection, ainsi que le partage de données d'inspection et d'expériences mutuellement bénéfiques.

Le MOU d'Abuja a également maintenu ses engagements en faveur du renforcement des capacités institutionnelles des États membres, de l'amélioration continue des performances en matière d'inspections de contrôle par l'État du port, ainsi que de la promotion d'une harmonisation accrue des procédures au sein de la région, dans un esprit de solidarité maritime et de coopération mutuellement bénéfique.

**CAMPAGNE D’INSPECTION
CIBLÉE (CIC) 2025**

Le MoU d’Abuja s’est joint aux autres Mémoires d’Entente pour mener la Campagne d’Inspection Ciblée (CIC) 2025 sur la Convention relative à la Gestion des Eaux de Ballast. Bien que tous les États membres n’y aient pas participé, les résultats ainsi que le niveau d’engagement démontré par les États participants ont été positifs et encourageants. Des efforts accrus seront déployés afin d’assurer la pleine participation de tous les États membres aux futures CICs ainsi qu’aux Campagnes d’Inspection Focalisée (FICs).

Vision

Contribuer à faire de la région du MOU d’Abuja un Mémoire d’entente de référence au niveau mondial, reconnu pour son action déterminée en faveur de l’élimination de la navigation sous-norme et pour la promotion durable d’une culture de sécurité maritime et de respect du milieu marin au sein des États membres

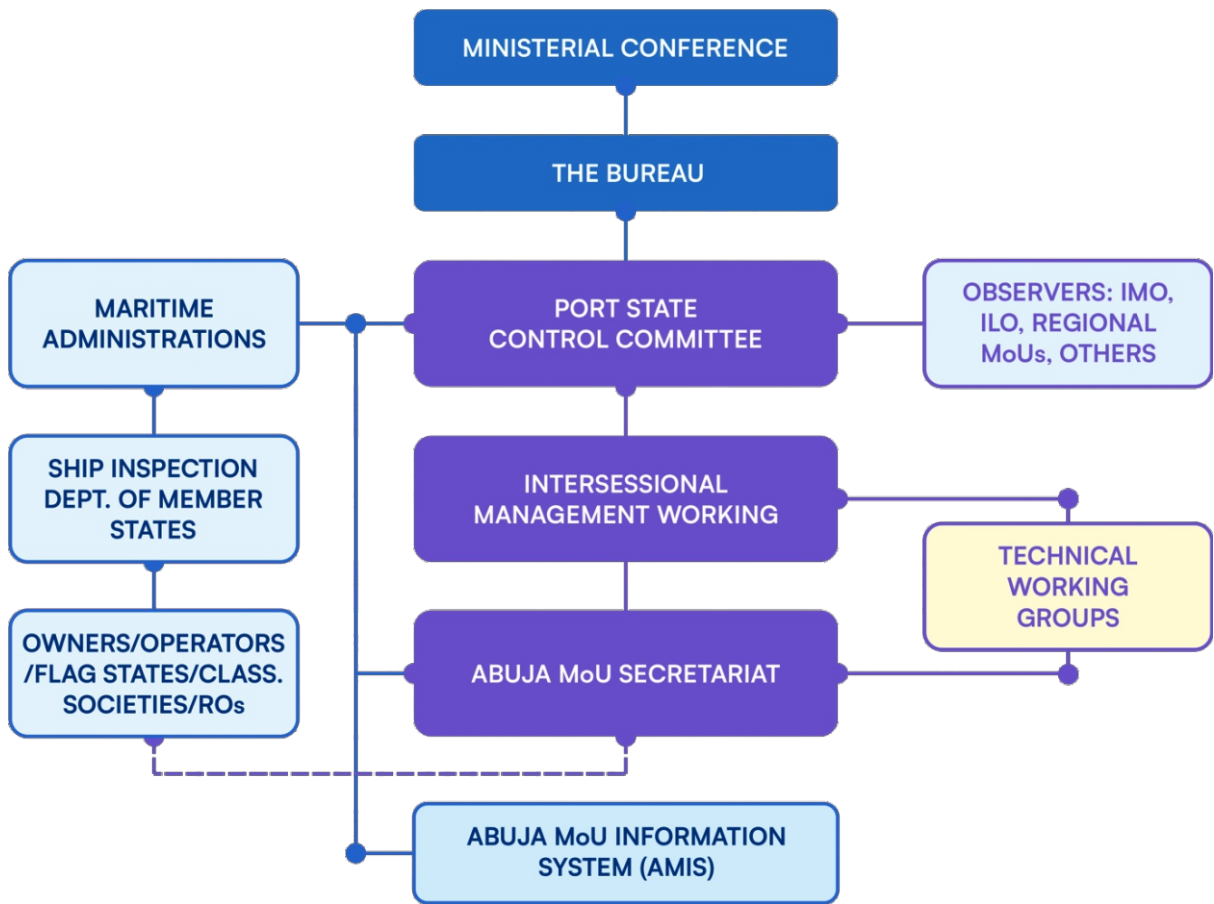
Mission

Assurer la mise en œuvre effective du régime de contrôle par l’État du port par l’établissement de normes améliorées et harmonisées, intégrant l’ensemble des prescriptions des conventions de l’OMI et de l’OIT en vigueur, en vue de contribuer à l’élimination de la navigation des navires sous-norme dans la région.

**Valeurs Fondamentales
(PRRCTTISSE)**

Professionnalisme,
Respect,
Responsabilité,
Communication,
Travail d’équipe,
Technologie,
Intégrité,
Sécurité,
Sûreté et
Excellence.

STRUCTURE ORGANISATIONELLE DU MOU D'ABUJA MOU



LA REPUBLIQUE DU GABON: PROFIL DU PAYS

Introduction

La République gabonaise est un État d'Afrique centrale situé sur la façade atlantique du continent, couvrant une superficie d'environ 267 667 km². Sa capitale est Libreville. Le français constitue la langue officielle du pays, tandis que sa monnaie nationale est le franc CFA d'Afrique centrale (XAF).

Le Gabon est largement reconnu pour l'exceptionnelle richesse de sa biodiversité ainsi que pour l'étendue de son réseau de parcs nationaux. Parmi ceux-ci figure le Parc national de la Lopé, inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO, réputé pour ses vastes forêts tropicales et sa faune remarquable, comprenant notamment les éléphants de forêt et les gorilles.

Le Gabon partage des frontières avec les pays suivants :

- Nord : Cameroun,
- Nord-Ouest : Guinée Equatoriale,
- Sud-Est : République du Congo,
- Ouest : Océan Atlantique

Le pays bénéficie d'importantes ressources naturelles, notamment le pétrole, le manganèse et le bois, qui constituent des piliers essentiels de son économie. Son littoral ainsi que ses infrastructures portuaires, en particulier le Port d'Owendo, jouent un rôle stratégique dans le soutien aux activités d'exportation, notamment le transport de marchandises en vrac issues des opérations minières.

Le Gabon est caractérisé par un climat équatorial marqué par une forte humidité, des précipitations abondantes et des températures relativement stables tout au long de l'année, avec une alternance de saisons sèches et de saisons pluvieuses.

L'Administration Maritime du Gabon – La Direction Générale de la Marine Marchande

L'Administration maritime de la République gabonaise relève de la Direction Générale de la Marine Marchande, institution chargée de la mise en œuvre des politiques nationales en matière de sécurité maritime, de sûreté de la navigation et de conformité aux instruments réglementaires nationaux et internationaux applicables.

Les activités de Contrôle par l'État du Port (CEP) sont assurées par des fonctionnaires qualifiés et dûment certifiés, désignés en qualité d'Officiers de Contrôle des Navires par l'État du Port (OCNEP). Ces agents bénéficient d'une formation spécialisée conforme aux conventions maritimes internationales pertinentes et sont également certifiés en qualité d'Inspecteurs de l'État du Pavillon.

Dans le cadre du renforcement des capacités opérationnelles et de l'efficacité des inspections, les OCNEP sont appuyés par des Inspecteurs Adjoints disposant d'une

expérience maritime avérée ainsi que d'une formation technique appropriée.

Les équipes d'inspection sont constituées sur une base hebdomadaire et interviennent conformément aux programmes d'escale établis lors des réunions de coordination portuaire. Les rapports d'inspection sont ensuite traités et enregistrés dans le système AMIS aux fins de suivi, d'analyse statistique et de gestion des données relatives au Contrôle par l'État du Port.

Le Cadre Juridique Régissant les Activités de Contrôle par l'État du Port

A. Cadre Juridique National

Les activités de Contrôle par l'État du Port au Gabon sont encadrées par plusieurs textes législatifs et réglementaires nationaux, notamment :

- La loi n°10/63 du 12 janvier 1963 portant Code de la Marine Marchande gabonaise
- La loi n°5/2013 du 14 août 2013 relative à la sécurité des navires
- Le décret 1807/PR/MMM du 13 novembre 1985 portant Organisation et Attributions du Ministère de la Marine Marchande, ensemble des textes modificatifs subséquents
- L'Arrêté n°0009/MMMEP/CAB du 15 octobre 2015 fixant les conditions d'exercice du contrôle des navires par l'Etat du port.

B. Cadre Régional

Au niveau régional, les activités de Contrôle par l'État du Port s'inscrivent dans le cadre des instruments suivants :

- Le Règlement n° 08/12-UEAC-CM-23 ;
- Le Mémoire d'Entente d'Abuja sur le Contrôle des Navires par l'État du Port (1999).

C. Cadre International

Le Gabon applique les instruments internationaux pertinents de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), notamment:

- La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974) et ses Protocoles ;
- La Convention internationale sur les lignes de charge de 1966 et son Protocole de 1988 ;
- La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78) ;
- La Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 1978) ;
- Le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG 1972);
- La Convention internationale sur le jaugeage des navires de 1969 ;
- La Convention du travail maritime (MLC 2006) ;

- La Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (BWM 2004) ;
- La Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (AFS 2001) ;
- La Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 1969 et Protocole de 1992) ;
- La Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Bunker 2001) ;
- La Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves (2007).

Les activités de Contrôle des navires par l'Etat du Port au Gabon

Le rapport d'inspections au titre du Contrôle des navires par l'Etat du Port – 2025

Au cours de l'année 2025, le Gabon a réalisé un total de 310 inspections dans le cadre du Contrôle par l'Etat du Port, principalement au Port d'Owendo. Le trafic maritime observé a été majoritairement composé de navires vrac, en raison de l'importance des activités d'exportation minière du pays.

Parmi les navires inspectés, 10 ont présenté des anomalies portant notamment sur des questions de sécurité, des insuffisances documentaires et certains manquements mineurs aux exigences réglementaires applicables. L'ensemble des déficiences relevées a été rectifié avant l'appareillage des navires concernés, conformément aux procédures de contrôle en vigueur.

La Campagne d'Inspection Ciblée (CIC) – 2025

En 2025, le Gabon a pris part à la Campagne d'Inspections Concentrées (CIC) organisée dans le cadre du Mémorandum d'Entente d'Abuja, portant sur la mise en œuvre de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM).

Dans le cadre de cette campagne, un total de 56 navires a été inspecté. Aucune mesure d'immobilisation n'a été enregistrée et un niveau satisfaisant de conformité aux exigences de la Convention BWM a été constaté à bord des navires contrôlés.

Etat de Ratification et de Domestication des instruments pertinents

N°	INSTRUMENTS PERTINENTS DU MoU D'ABUJA (OMI/OIT)	RATIFIÉ		DOMESTIQUÉ	
		OUI	NON	OUI	NON
1	Convention sur les lignes de charge de 1966 (LOAD LINE 66)	X			X
2	Protocole de 1988 relatif à la Convention sur les lignes de charge	X			X
3	Convention SOLAS 1974	X		X	
4	Protocole SOLAS 1978		X		X
5	Protocole SOLAS 1988	X		X	
6	Convention MARPOL 73/78	X		X	
7	Convention STCW 1978	X		X	
8	Convention COLREG 1972	X		X	
9	Convention sur le jaugeage des navires de 1969	X		X	
10	Convention CLC 1969	X			X
11	Protocole CLC 1992	X			X
12	Convention AFS 2001	X			X
13	Convention du travail maritime (MLC 2006)	X		X	
14	Convention BWM 2004	X		X	
15	Convention BUNKER 2001	X		X	
16	Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves (WRC 2007)	X		X	

Conclusion

La République gabonaise témoigne d'un engagement soutenu en faveur du respect des normes et instruments maritimes internationaux, à travers la mise en œuvre efficace des activités de Contrôle par l'État du Port et l'application rigoureuse du cadre réglementaire national, régional et international applicable.

Photos of Gabon's PSCOs Inspections Deficiencies
Photos des déficiences relevées lors des inspections effectuées par les OCNE du Gabon



Corroded and wasted steel plates
Dégradation avancée des tôles d'acier avec corrosion et perte d'épaisseur visible



Document not legible.
Document illisible



Corroded support
Élément de support corrodé



Free Fall Life Boat ropes painted over
Cordages du canot de sauvetage à chute libre recouverts de peinture

LE RAPPORT D'INSPECTIONS AU TITRE DU CONTRÔLE DES NAVIRES
PAR L'ÉTAT DU PORT DANS LA RÉGION DU MOU D'ABUJA – 2025

Ce document fournit un résumé des rapports d'inspection du Contrôle par l'Etat du Port des Etats membres du MoU d'Abuja pour l'année 2025.

Inspections

Sur les vingt-deux (22) États membres de la région du MoU d'Abuja, seize (16) ont soumis un total de 3.948 rapports d'inspection au titre du contrôle par l'Etat du Port (PSC) dans le Système d'Information du MoU d'Abuja (AMIS). Par ailleurs, un total de 21.110 escales de navires a été enregistré à travers les vingt (16) États membres à part entière.

Les Etats membres ayant effectué des inspections sont

S/N	Etats Membre	Nombre d'Inspections	Nombre d'escales 2025
1.	Angola	24	1246
2.	Benin	131	566
3.	Cameroun	249	832
4.	Republic of Congo	176	607
5.	Congo DRC	4	315
6.	Cote d'Ivoire	468	1660
7.	Gabon	300	544
8.	Gambia	9	189
9.	Ghana	288	1610
10.	Guinea	145	1629
11.	Liberia	135	428
12.	Nigeria	917	2447
13.	Senegal	529	1395
14.	Sierra Leone	115	449
15.	South Africa	187	5320
16.	Togo	271	1873
	Total	3.948	21.110

Les États membres ci-après n'ont procédé à aucune inspection et n'ont transmis aucun rapport d'inspection à la base de données du Système d'Information du Mémorandum d'Entente d'Abuja (AMIS) au titre de l'année 2025 : Cabo Verde, Guinée équatoriale, Guinée-Bissau, Mauritanie, Namibie et São Tomé-et-Príncipe.

Au cours de la période considérée, 24 navires ont fait l'objet de mesures de détention, soit une augmentation de 20 % par rapport aux 20 détentions enregistrées en 2024.

Par ailleurs, la région a connu une progression de 23,2 % du nombre total d’inspections, lequel est passé de 3204 en 2024 à 3948 en 2025.

Inspections par type de navire

Vingt-cinq (25) types de navires ont été inspectés au cours de l’année considérée. Les six types de navires les plus inspectés étaient les suivants :

●	Vraquiers	1 885 (47,8 %)
●	Porte-conteneurs	672 (17,0 %)
●	Pétroliers/Chimiquiers (OILCHEM)	346 (8,8 %)
●	Navires de charge générale / polyvalents	341 (8,6 %)
●	Pétroliers	238 (6,0 %)
●	Navires Frigorifiques	147 (3,7 %)

Les États membres se sont engagés à réaliser des inspections couvrantes au moins 15 % des navires faisant escale dans leurs ports. Pour l’année sous revue, les taux d’inspection des seize (16) États ayant effectivement conduit des inspections, établis sur la base des données semestrielles relatives aux escales de navires (janvier–juin et juillet–décembre) fournies par Lloyd’s Intelligence, se présentent comme suit : le Gabon (55,1 % sur 544 escales), le Sénégal (37,9 % sur 1 395), le Nigéria (37,5 % sur 2 447), le Libéria (31,5 % sur 428), le Cameroun (29,9 % sur 832), la République du Congo (29,0 % sur 607), la Côte d’Ivoire (28,2 % sur 1 660), la Sierra Leone (25,6 % sur 449), le Bénin (23,1 % sur 566), le Ghana (17,9 % sur 1 610), le Togo (14,5 % sur 1 873), la Guinée (8,9 % sur 1 629), la Gambie (4,8 % sur 189), l’Afrique du Sud (3,5 % sur 5 320), l’Angola (1,9 % sur 1 246) et la République démocratique du Congo (1,3 % sur 315).

Sur cette base, dix (10) États membres ont atteint ou dépassé le seuil d’engagement de 15 % d’inspections pour l’année 2025, à savoir : le Gabon (55,1 %), le Sénégal (37,9 %), le Nigéria (37,5 %), le Libéria (31,5 %), le Cameroun (29,9 %), la République du Congo (29,0 %), la Côte d’Ivoire (28,2 %), la Sierra Leone (25,6 %), le Bénin (23,1 %) et le Ghana (17,9 %).

Selon les données semestrielles de Lloyd’s Intelligence, le nombre total d’escales de navires dans les vingt (20) États membres à part entière a enregistré une augmentation de 14,7 %, passant de 20499 en 2024 à 23502 au cours de 2025.

Les déficiences et les détentions

Un total de 1571 déficiences a été enregistré en 2025, contre 1254 en 2024, traduisant une augmentation globale des anomalies constatées lors des inspections.

Corrélativement, le nombre d’inspections ayant mis en évidence des déficiences s’élève à 303 en 2025, contre 248 en 2024. Ces 303 inspections ont donné lieu à l’enregistrement des 1571 déficiences précitées. Parmi les inspections concernées, la répartition par État membre est la suivante : le Ghana (129 soit 44,8 %), le Nigéria (71

soit 7,7 %), l'Afrique du Sud (47 soit 25,1 %), le Sénégal (19 soit 3,6 %), le Gabon (12 soit 4,0 %) et le Libéria (7 soit 5,2 %).

Le nombre total de détentions de navires est passé à 24 en 2025, contre 20 en 2024, marquant une légère hausse. La répartition des détentions par type de navire se présente comme suit:

- Vraquiers: 40,0 %
- Navires de charge générale / polyvalents : 20,0 %
- Pétroliers: 10,0 %
- Pétroliers/Chimiquiers: 10,0 %
- Porte-conteneurs: 5,0 %
- Chimiquiers: 5,0 %
- Navires de soutien offshore: 5,0 %
- Autres navires d'activités spéciales: 5,0 %

Les États suivants ont enregistré les détentions ainsi que les déficiences associées ayant conduit à ces mesures : Nigéria (11/38), Ghana (5/7), Afrique du Sud (4/32), Libéria (1/7), Sénégal (1/5), Gambie (1/3) et Gabon (1/1).

Les déficiences les plus significatives ont concerné les instruments suivants :

- Convention SOLAS: 53,0 %
- Convention du travail maritime (MLC 2006) : 15,0 %
- Certificats et documents du navire : 11,9 %
- Convention MARPOL: 11,0 %
- Convention sur les lignes de charge : 4,6 %
- Convention STCW: 2,0 %

Répartition par catégories de déficiences

Les six catégories de déficiences les plus fréquemment observées sont les suivantes :

- Conditions de vie et de travail : 196 (12,5 %)
- Propulsion et machines auxiliaires: 189 (12,0 %)
- Certificats et documents du navire : 159 (10,1 %)
- Sécurité incendie: 129 (8,2 %)
- Conditions structurelles: 126 (8,0 %)
- Sécurité de la navigation: 113 (7,2 %)

Au titre de la Convention SOLAS, les principales non-conformités concernent la propulsion et les machines auxiliaires (12,0 %), la sécurité incendie (8,2 %), les conditions structurelles (8,0 %), la sécurité de la navigation (7,2 %), les engins de sauvetage (6,1 %) ainsi que les radiocommunications (3,9 %).

Un total de 159 déficiences (10,1 %) a été enregistré au titre de la Convention MARPOL, dont les principales se répartissent comme suit : Annexe I (3,7 %), Annexe IV 43 (2,7 %) et Annexe V 29 (1,9 %).

Au sein du régime PSC du Mémorandum d'Entente d'Abuja, les déficiences liées à la Convention SOLAS demeurent les plus importantes, représentant 53,0% de l'ensemble des déficiences enregistrées.

Il est également observé que, sur les trois dernières années, la catégorie la plus fréquemment identifiée au titre de SOLAS reste celle relative à la propulsion et aux machines auxiliaires, avec des taux de 13,2 % en 2023, 12,7 % en 2024 et 12,0% en 2025, traduisant une tendance globalement persistante mais légèrement décroissante.

Les détentions de navires enregistrées présentent la répartition suivante: 40,0% pour les vraquiers, 20,0 % pour les navires de charge générale et/ou polyvalents, 10,0 % pour les pétroliers, 10,0 % pour les pétroliers/chimiquiers, 5,0 % pour les porte-conteneurs, 5,0 % pour les chimiquiers, 5,0 % pour les navires de soutien offshore et 5,0 % pour les autres navires à activités spéciales, reflétant ainsi la diversité des types de navires concernés par les mesures de détention au cours de la période considérée.

Rapports d'Inspection et Base de Données AMIS

Seize (16) États membres, à savoir l'Angola, 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 au téléchargement direct des rapports d'inspection du Contrôle par l'État du Port (PSC) dans la base de données du système d'information AMIS.

Toutefois, l'un des défis persistants au sein de la région du Mémorandum d'Entente d'Abuja demeure la transmission et le téléchargement en temps opportun des rapports d'inspection PSC, immédiatement après les visites des navires par les inspecteurs compétents. Il convient de souligner que le nombre d'États membres assurant le téléchargement des rapports d'inspection a atteint, pour la première fois, le seuil de seize (16) États, traduisant une amélioration progressive de l'utilisation du système AMIS.

CAMPAGNE D'INSPECTION CIBLEE (CIC) RELATIVE A LA CONVENTION SUR LA GESTION DES EAUX DE BALLAST.

Le Mémoire d'Entente sur le Contrôle des navires par l'État du Port pour la Région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (MoU d'Abuja) a conduit une Campagne d'Inspection Ciblée (CIC) portant sur l'application de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM 2004), instrument de référence figurant parmi ceux couverts par le MoU d'Abuja. Cette campagne s'est inscrite dans le cadre des inspections menées par les Officiers chargés du Contrôle des Navires par l'État du Port (OCNEP), dont la mission est de prévenir l'exploitation de navires sous-normes dans la région.

La campagne a été effectuée conjointement avec les Mémoires d'Entente de Paris et de Tokyo, sur la base de leurs lignes directrices communes et de leurs questionnaires harmonisés. Elle s'est déroulée dans la région du MoU d'Abuja du 1er septembre au 30 novembre 2025. En amont de la campagne, le Secrétariat a organisé, en août 2025, une session de formation virtuelle pré-CIC à l'intention des Officiers chargés du Contrôle par l'État du Port (OCNEP). Dispensée en anglais et en français, cette formation a été assurée par BEXCOM International et l'American Bureau of Shipping, et avait pour objet l'application effective des prescriptions de la Convention BWM.

But

La présente campagne avait pour but de vérifier la conformité des navires faisant escale dans les ports de la région du MoU d'Abuja aux dispositions pertinentes de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM 2004).

Les questionnaires ont été spécifiquement élaborés afin d'identifier les déficiences récurrentes liées à la Convention BWM et de déterminer si les navires satisfaisaient aux prescriptions obligatoires de ladite Convention.

Objectifs

La Convention BWM est entrée en vigueur le 8 septembre 2017. Elle a pour objectif principal de prévenir la propagation des espèces exotiques envahissantes et des agents pathogènes, en imposant aux navires d'éliminer efficacement ou de neutraliser tout organisme aquatique et agent pathogène présents dans les eaux de ballast avant leur rejet en mer. La Convention BWM constitue un instrument fondamental pour la protection des écosystèmes marins et l'atténuation des risques écologiques liés au rejet des eaux de ballast. Elle souligne la nécessité, pour les navires, de recourir à des Systèmes de Gestion des Eaux de Ballast agréés (BWMS) ou à toute autre mesure conforme aux prescriptions de la Convention.

La présente CIC a contribué à promouvoir une mise en œuvre efficace et efficiente de la Convention BWM.

Durant la campagne, chaque navire n'a fait l'objet que d'une seule inspection, au cours de laquelle les Officiers chargés du Contrôle par l'État du Port (OCNEP) ont utilisé un questionnaire prédéfini afin d'évaluer des domaines spécifiques relatifs:

- A la familiarisation de l'équipage avec la Convention;
- Au plan de gestion des eaux de ballast (Plan BWM);
- Au fonctionnement du système de gestion des eaux de ballast;
- Au registre des eaux de ballast;
- A la gestion des sédiments; et
- Aux exemptions valides.

Le résumé et les analyses

Au cours de la période de la CIC, couvrant tous les types de navires, un total de 1112 inspections de Contrôle par l'État du Port a été réalisé. Parmi celles-ci, 603 inspections ont été effectuées à l'aide du questionnaire CIC. Les États membres suivants ont participé à la CIC: République du Congo (17), Côte d'Ivoire (26), Gabon (43), Ghana (69), Libéria (31), Nigéria (285), Sierra Leone (26), Afrique du Sud (54), et Togo (52).

Ces inspections ont permis d'enregistrer onze (11) déficiences ainsi que deux (2) détentions.

Selon les données du Système d'Information du MoU d'Abuja (AMIS), un total de huit (8) navires a été détenu pour diverses violations liées au PSC pendant la période de la CIC. Parmi ces huit (8) détentions, deux (2) étaient directement liées aux inspections de la CIC, soit un taux de détention lié à la CIC de 0,18 %. Le navire M/V NQ ZINNIA (IMO 9150327) a été détenu au Nigéria le 21 octobre 2025 sur la base de la Question 9 : L'équipage gère-t-il les sédiments des eaux de ballast conformément au Plan de gestion des eaux de ballast (BWMP) ? Le navire M/V SEA LORD (IMO 9281413) a été détenu en Afrique du Sud le 14 novembre 2025 en raison de deux déficiences entraînant détention : Question 2 : Le Plan approuvé de gestion des eaux de ballast (BWMP) est-il disponible à bord? et la Question 4 : Les officiers et l'équipage connaissent-ils leurs responsabilités dans la mise en œuvre du BWMP?

Résultats du questionnaire utilisé pendant la campagne:

1. Un Certificat international valide de gestion des eaux de ballast (IBWMC) est-il disponible à bord? 601 navires inspectés et approuvés avec la mention «Oui», 2 sont classés «Non applicable»
2. Le Plan approuvé de gestion des eaux de ballast (BWMP) est-il disponible à bord ? 599 navires inspectés et approuvés avec la mention «Oui», 1 avec la mention «Non», 3 avec la mention «Non applicable», et 1 avec la mention « Détention »

3. Le BWMP est-il à jour afin de refléter les exigences applicables pour la gestion des eaux de ballast conformément à la Convention ? 599 navires inspectés et approuvés avec la mention «Oui», 1 avec la mention «Non», et 3 avec la mention «Non applicable»
4. Les officiers et l'équipage connaissent-ils leurs responsabilités dans la mise en œuvre du BWMP ? 599 navires inspectés et approuvés avec la mention «Oui», 1 avec la mention «Non», 3 avec la mention «Non applicable», et 1 avec la mention «Détention»
5. Le Système de Gestion des Eaux de Ballast (BWMS) est-il approuvé par l'Administration/l'Organisation compétente, comme étant approprié ? 600 navires inspectés et approuvés avec la mention «Oui», et 3 avec la mention «Non applicable».
6. Le BWMS est-il opérationnel ? 599 navires inspectés et approuvés avec la mention «Oui», 1 avec la mention «Non», et 3 avec la mention «Non applicable».
7. Les eaux de ballast ont-elles été gérées conformément au BWMP? 598 navires inspectés et approuvés avec la mention «Oui», 1 avec la mention «Non», et 4 : avec la mention «Non applicable».
8. Le Registre des eaux de ballast (BWRB) est-il correctement tenu, y compris les exemptions accordées le cas échéant? 595 navires inspectés et approuvés avec la mention «Oui», 4 avec la mention «Non», et 4 avec la mention «Non applicable».
9. L'équipage gère-t-il les sédiments des eaux de ballast conformément au BWMP ? 595 navires inspectés et approuvés avec la mention «Oui», 2 avec la mention «Non», 6 avec la mention «Non applicable», et 1 avec la mention «Détention».
10. Lorsqu'une exemption a été accordée, les conditions de cette exemption sont-elles mises en œuvre ? - 60 navires inspectés et approuvés avec la mention «Oui», et 543 avec la mention «Non applicable».

Les déficiences les plus notables constatés au cours de la campagne ont concerné :

- le Registre des eaux de ballast (40 %) ; et
- le Certificat international de gestion des eaux de ballast (20 %)
- l'enlèvement et l'élimination des sédiments (13 %)

Au cours de la campagne, des navires battant pavillon de cinquante-et-un (51) États différents ont été inspectés. Le plus grand nombre d'inspections a été effectué sur des navires battant pavillon du Libéria : 255 (23 %), des Îles Marshall (182 ; 16 %) et du Panama (180 ; 16 %). Les deux (2) navires ayant enregistré les trois (3) déficiences entraînant détentions liées à la CIC battaient pavillon des Pays-Bas et des Comores.

En termes de type de navire, les trois catégories de navires les plus inspectées étaient les vraquiers (530 ; 48 %), les porte-conteneurs (201 ; 18 %) et les navires de charge générale (99 ; 9 %)

Les trois principales tranches d'âge des navires inspectés étaient : 11 à 15 ans (314 ; 30 %), 16 à 20 ans (270 ; 24 %) et 6 à 10 ans (165 ; 15 %)

Les deux détentions liées à la CIC ont concerné des navires appartenant aux tranches d'âge de 11 à 15 ans et de 21 à 25 ans.

L'analyse du profil de risque des navires a montré que les détentions liées à la CIC sont survenues au cours de la période de la CIC :

- les navires à faible risque n'ont enregistré aucune détention.
- les navires à risque moyen ont enregistré une (1) détention.
- les navires à risque élevé n'ont enregistré aucune détention.
- les navires à très haut risque ont enregistré une (1) détention.

S'agissant des catégories de navires inspectés, l'analyse a révélé que les détentions prononcées au titre de la CIC durant la période de la campagne se répartissent comme suit :

- les vraquiers ont enregistré une (1) détention ;
- les pétroliers/chimiquiers ont enregistré une (1) détention.

Les résultats de la campagne feront l'objet d'une analyse approfondie complémentaire, et les conclusions seront présentées lors de la seizième session du Comité du Contrôle des Navires par l'État du Port du MoU d'Abuja (CCNEP16), dont la tenue est prévue au Gabon en septembre 2026. À l'issue de cette session, le rapport sera soumis à l'Organisation Maritime Internationale.



Cross Section of Distinguished Delegates at the Gala Night, Conakry, Guinea.
la seizième session du Comité du Contrôle par l'État du Port (CCNEP16)

POUR LES STATISTIQUES ET LES TABLEAUX,
REFEREZ-VOUS AUX PAGES 22 A 41
DE LA VERSION ANGLAISE
CIC 53 - 60
GALERIE PHOTOS 42 - 49



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



**PORT STATE
CONTROL**

ABUJA MoU

ANNUAL REPORT

2025

Member States of Abuja MoU



Countries in the Region who are not full members: Namibia

TABLE CONTENTS

PREAMBLE5

INTRODUCTION8

Overview8

Vision Statement9

Mission Statement9

Core Values (PRATTISSE)9

ORGANISATIONAL STRUCTURE OF THE ABUJA MOU10

THE REPUBLIC OF GABON COUNTRY PROFILE11

Introduction11

Gabon Maritime Administration11

Legal Framework Governing Port State Control Activities.....12

Port State Control Activities.....12

Port State Control Inspection Report 202512

Concentrated Inspection Campaign (CIC) 202512

Gabon’s Status of Ratification and Domestication of Relevant Instruments.....13

Photos of Gabon PSCOs Inspections Deficiencies14

ABUJA MoU REGION’S PORT STATE CONTROL

INSPECTION REPORTS 2025.....15

Inspections15

Inspections Per Ship Types.....16

Deficiencies and Detentions16

Inspections Reports and AMIS Database17

Images of Recorded Deficiencies in the Abuja MoU Region for 202518

STATISTICS FOR 2025 PORT STATE CONTROL INSPECTIONS22

Table 1: Inspection Data by Authority23

Chart 1: Total Inspections, Deficiencies and Detentions.....23

Chart 2: Member States’ Inspection Performance Against the 15% Commitment in 202523

Chart 3: Total Inspections by Member States24

Chart 4: Percentage of Inspections with Deficiencies by Member States24

Chart 5: Detention Percentage by Flags25

Chart 6: Inspections with Deficiencies by Ship Type25

Table 2: Inspection Data by Flag26

Chart 7: Deficiencies by Ship Type28

Chart 8: Performance by Ship Type Showing Inspections28

Table 3: Inspections Data by Ship Type29

Chart 9: Inspections related to Classification Society30

Chart 10: Inspections with Deficiencies related to Classification Society31

Chart 11: Inspection of Member States as Percentage of MoU Total32

Table 4: Inspection Data per Category of Deficiency33

Table 5: Inspection Data related to Classification Society34

Table 6: Recognized Organization Related Detentions with Percentages.....36

Table 7: Breakdown of Inspections 2021 -202539

Table 8: Assessment of Target Inspection Rate Achieved In 2024 and 202539

Chart 12: Inspections Compared to Commitments in 202540

BENCHMARKING41

 Photos from the Abuja MoU PSCC 15 Meeting and 3rd Bureau (B3)
 in Conakry, Republic of Guinea42

 Photos from the Five Day Regional Train the Trainer Workshop Port State
 Control for Abuja MoU Maritime Authorities in Lagos, Nigeria44

 Photos from Abuja MoU Technical Experts Facilitating Training for NIMASA
 Western Zone on Port State Control Protocols and AMIS Usage46

 Photos of the Abuja MoU Secretary-General alongside the
 Secretary-General of the Tokyo MoU and the Indian Ocean MoU
 during the signing of a Data-Sharing Agreement with the International
 Maritime Organization (IMO) at the ongoing III Session in London46

 Formal Welcoming and Signing of the Republic of Mauritania into the Abuja
 MoU as the 21st Full Member during PSCC15, Conakry47

 Award Presentation at PSCC15 and the 3rd Bureau Meeting (B3),
 Conakry48

**CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN (CIC)
ON BALLAST WATER MANAGEMENT CONVENTION50**

**CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN (CIC)
STATISTICAL INFORMATION53**

ABUJA MOU RELEVANT INSTRUMENTS.....61

BENCHMARKING OF RELEVANT INSTRUMENTS WITH OTHER MOUS62

PREAMBLE

Dear Esteemed Member States and Observers, it is with great pleasure that we present the 2025 Annual Report of the Memorandum of Understanding on Port State Control for the West and Central African Region (Abuja MoU).

This report presents an overview of the activities, achievements, inspection results/outcomes, challenges and developments recorded during the year under review, reflecting the continued commitment of Member States and partners toward sustaining and enhancing Port State Control (PSC) in the region.

The year 2025 saw continued efforts to strengthen maritime safety, security, environmental protection, and the welfare of seafarers across the Abuja MoU region. Despite evolving global maritime challenges, Member States remained resolute in improving Port State Control inspection regimes and deepening cooperation within regional and international PSC frameworks. The Secretariat, in collaboration with Member States and partner organizations, implemented capacity-building programmes, training workshops, technical cooperation activities, and regional engagements aimed at improving inspection quality and promoting harmonization of PSC procedures.

During the year, the Abuja MoU actively participated in various international and regional fora, including PSC Committee meetings of other MoUs, workshops organized by the International Maritime Organization (IMO), and maritime conferences. These engagements facilitated the exchange of knowledge and best practices, strengthened collaboration with other PSC regimes, and supported the harmonization of inspection procedures and information-sharing systems.

Capacity building remained a central priority. Several training initiatives were delivered for Port State Control Officers (PSCOs), including regional workshops, specialized courses, and participation in international training programmes under IMO technical cooperation frameworks. These efforts significantly enhanced the competence of PSCOs and contributed to improving the overall effectiveness and consistency of inspections across the region.

The Secretariat also advanced the modernization and digitalization of PSC operations, notably through the continued development and utilization of the Abuja MoU Information System (AMIS), which supports efficient data collection, reporting, and information exchange among Member States.

Throughout the year, Member States conducted a substantial number of

inspections, leading to the identification of deficiencies and detention of substandard vessels where necessary. These actions directly contribute to the elimination of substandard shipping and enforcement of international maritime conventions relating to safety of life at sea, prevention of marine pollution, maritime security, and seafarers’ working and living conditions.

The year 2025 also witnessed significant developments within the global maritime industry, with direct implications for the activities of the Abuja MoU. Notably, the entry into force of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships under the auspices of the International Maritime Organization marked an important milestone in advancing sustainable and safe ship recycling practices. In addition, the adoption of Resolution A.1206(34) on Procedures for Port State Control, 2025, provided updated guidance aimed at enhancing the effectiveness and uniformity of inspections. Environmental sustainability remained a key global priority, with ongoing efforts under the IMO to implement Greenhouse Gas reduction strategy, alongside continued enforcement of the Ballast Water Management Convention and increasing focus on the safe adoption of alternative fuels/technologies.

At the same time, accelerated digitalization, including the

implementation of Maritime Single Window systems and the growing use of electronic certificates, continued to reshape Port State Control procedures. Seafarer welfare, particularly fatigue and mental health, also remained prominent in discussions led by the International Labour Organization and the IMO, reinforcing the importance of effective enforcement of the Maritime Labour Convention, 2006.

Within the region, maritime security in the Gulf of Guinea continued to receive priority attention, with sustained collaborative efforts involving the International Maritime Organization and the Maritime Organisation of West and Central Africa aimed at strengthening information sharing and capacity building.

These developments, alongside strengthened cooperation among regional Port State Control regimes and the adoption of innovative inspection tools (digital inspection technologies), have collectively enhanced transparency, efficiency, and harmonization in inspection practices. They continue to shape the operational landscape of the Abuja MoU and informed its efforts toward ensuring safer shipping, cleaner oceans, and improved maritime governance in the region.

The achievements recorded in 2025 would not have been possible without the continued support and cooperation of

Member States, Observers, partner organizations, and the International Maritime Organization. The Secretariat expresses its sincere appreciation to stakeholders for their unwavering commitment to advancing the objectives of the Abuja MoU and improving maritime safety and environmental protection in the West and Central African region.



Hon. Ebrima Sillah
Président
MoU d'Abuja



Capt. Sunday M Umoren
Secrétaire Général
Abuja MoU



INTRODUCTION

Overview

The Memorandum of Understanding on Port State Control for the West and Central African Region (Abuja MoU) is a regional agreement aimed at eliminating substandard shipping through the harmonized implementation of Port State Control inspections in Member States’ ports. The Abuja MoU operates within the framework of international maritime conventions adopted under the International Maritime Organization (IMO) and the International Labour Organization (ILO), including SOLAS, MARPOL, STCW, Load Lines, ISPS Code, Ballast Water Management Convention, and the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006).

The Abuja MoU continues to play a significant role in promoting maritime safety, protection of the marine environment, maritime security, and the welfare of seafarers in the West and Central African region. Through coordinated Port State Control inspections, training programmes, technical cooperation, and information exchange, the Abuja MoU contributes to reducing the presence of substandard ships operating in the region.

Objective of the Report

This Annual Report presents an overview of the activities of the Abuja MoU in 2025, including Port State Control inspection results, trainings and technical cooperation activities, regional meetings, and developments within the Abuja MoU Secretariat. The report also provides statistical data on inspections, deficiencies, detentions, and inspection

performance of Member States during the year under review.

ACTIVITIES IN 2025

During the year 2025, the Abuja MoU Secretariat and Member States carried out various activities including:

- Participation in regional and international PSC Committee meetings and maritime conferences;
- Organization of regional training workshops and technical cooperation activities for Port State Control Officers;
- Participation in IMO Integrated Technical Cooperation Programme (ITCP) activities;
- Collaboration with other regional MoUs on Port State Control;
- Continued development and use of the Abuja MoU Information System (AMIS);
- Preparation and organization of the Port State Control Committee and Bureau meetings;
- Implementation of capacity-building programmes for Member States.

These activities contributed to strengthening PSC inspection performance, improving regional cooperation, and enhancing the capacity of Member Administrations to implement Port State Control effectively.

PORT STATE CONTROL INSPECTION IN 2025

Port State Control inspections remained the core activity of the Abuja MoU during 2025. Throughout the year, Member

States conducted inspections on various ship types including bulk carriers, container ships, oil tankers, general cargo ships, and refrigerated cargo vessels.

The inspections resulted in the identification of deficiencies related to safety of navigation, fire safety, structural conditions, propulsion and auxiliary machinery, certification and documentation, MARPOL requirements, and living and working conditions of seafarers under the Maritime Labour Convention.

Where serious deficiencies were identified, vessels were detained until the deficiencies were rectified in accordance with Port State Control procedures. These inspections contributed significantly to improving compliance with international maritime conventions and ensuring safer shipping operations in the region.

COOPERATION AND REGIONAL DEVELOPMENT

The Abuja MoU continued to strengthen cooperation with other regional Port State Control regimes, international organizations, maritime administrations, training institutions, and classification societies. Cooperation with the International Maritime Organization (IMO), International Labour Organization (ILO), Paris MoU, Tokyo MoU, and other regional MoUs contributed to training opportunities, harmonization of inspection procedures, and exchange of inspection data and best practices.

The Abuja MoU also continued efforts toward strengthening institutional capacity, improving inspection performance, and promoting harmonization of Port State Control procedures across Member States.

CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN (CIC) 2025

The Abuja MoU joined other Memoranda of Understanding in conducting the 2025 Concentrated Inspection Campaign (CIC) on Ballast Water Management Convention. Although not all Member States participated, the results and the level of commitment demonstrated by the participating States were positive and encouraging. Greater efforts will be made to ensure full participation of all Member States in future CICs and Focused Inspection Campaigns (FICs).

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.

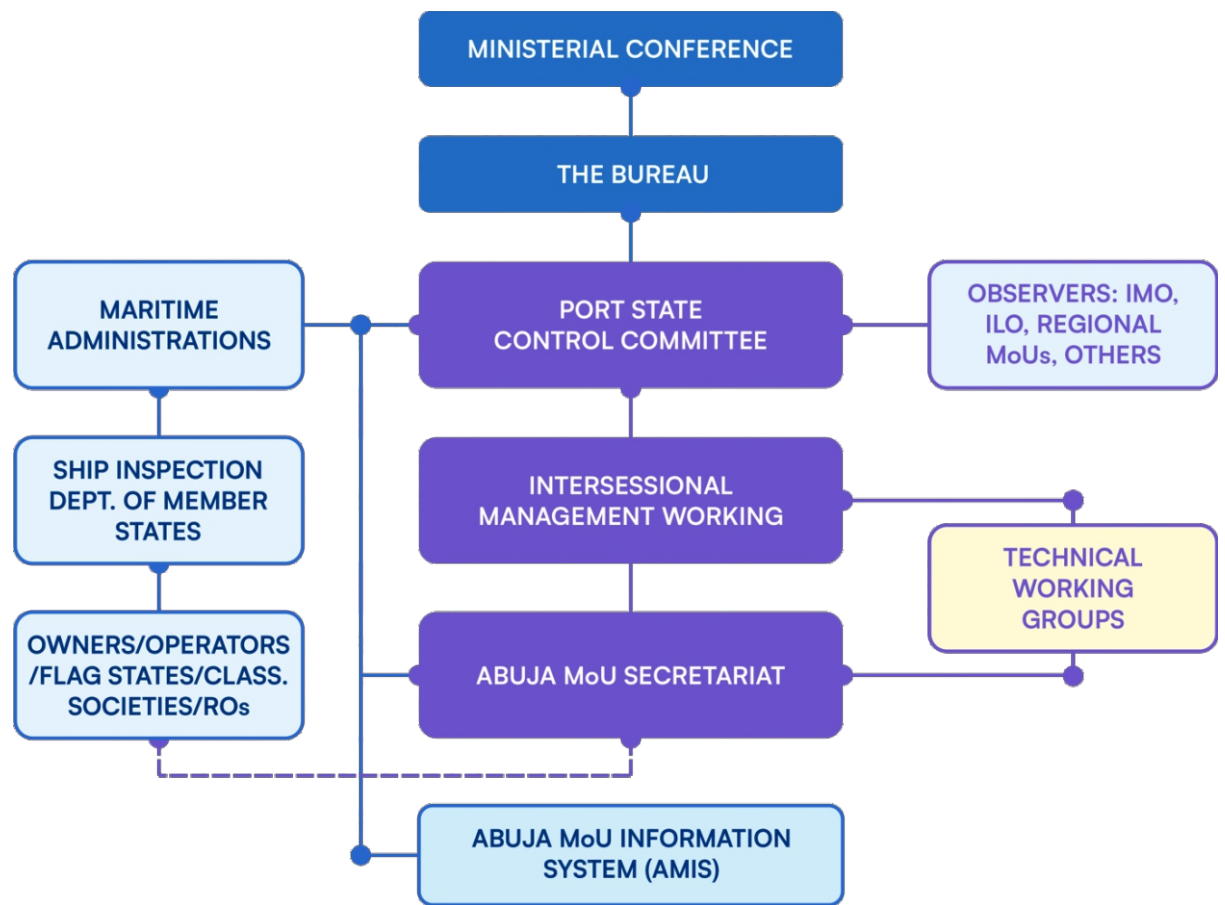
Mission Statement

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 (PRACTTISSE)

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

ORGANISATIONAL STRUCTURE OF THE ABUJA MOU



THE REPUBLIC OF GABON COUNTRY PROFILE

Introduction

The Republic of Gabon is a Central African country located along the Atlantic coast, covering an area of approximately 267,667 km². The capital city is Libreville, the official language is French, and the national currency is the Central African CFA Franc (XAF).

Gabon is recognized for its rich biodiversity and extensive network of national parks, including the Lopé National Park, a UNESCO World Heritage Site known for its dense rainforests and diverse wildlife such as forest elephants and gorillas.

Gabon shares borders with the following countries:

- North: Cameroon
- Northwest: Equatorial Guinea
- East and South: Republic of the Congo
- West: Atlantic Ocean

The country is endowed with significant natural resources, particularly oil, manganese, and timber. Its coastline and port infrastructure, especially the Port of Owendo, play a critical role in supporting export activities, particularly bulk cargo linked to mining operations.

Gabon has an equatorial climate characterized by high humidity, significant rainfall, and relatively stable temperatures throughout the year, with alternating rainy and dry seasons.

Gabon Maritime Administration – Directorate General of the Merchant Marine

The maritime Administration of Gabon operates under the Directorate General of the Merchant Marine, which oversees maritime safety, navigation, and regulatory compliance.

Port State Control (PSC) activities are conducted by qualified and certified public officials known as Port State Control Officers (PSCOs). These officers are trained in accordance with international maritime conventions and hold certification as Flag State Inspectors.

To strengthen operational capacity, PSCOs are supported by Assistant Inspectors who possess relevant maritime experience and specialized training.

Inspection teams are constituted weekly and operate based on vessel schedules established during port coordination meetings. Inspection reports are processed and recorded in the AMIS system for statistical and monitoring purposes.

Legal Framework Governing Port State Control Activities

A. National Legal Framework

- Law No. 10/63 of 12 January 1963 establishing the Merchant Shipping Code
- Law No. 5/2013 of 14 August 2013 on ship safety
- Decree No. 1807/PR/MMM of 13 November 1985
- Order No. 0009/MMMEP/CAB of 15 October 2015

B. Regional Framework

- Regulation No. 08/12-UEAC-CM-23
- Abuja MoU (1999)

C. International Framework

Includes the following relevant IMO/ILO instruments:

- SOLAS 1974 and its Protocols
- Load Line Convention 1966 and Protocol 1988
- MARPOL 73/78
- STCW 1978
- COLREG 1972
- Tonnage Convention 1969
- Maritime Labour Convention (MLC 2006)
- Ballast Water Management Convention (BWM 2004)
- Anti-Fouling Systems Convention (AFS 2001)
- Civil Liability Convention (CLC 1969 and 1992 Protocol)
- Bunker Convention 2001
- Nairobi Wreck Removal Convention 2007

Port State Control Activities in Gabon

Port State Control Inspection Report – 2025

In 2025, Gabon conducted a total of 310 Port State Control inspections, mainly at the Port of Owendo. Bulk carriers dominated vessel traffic due to the country's strong mining export activities.

A total of 10 vessels were found with deficiencies, including safety-related issues, certification gaps, and minor compliance deficiencies. All identified issues were rectified before vessel departure.

Concentrated Inspection Campaign (CIC) – 2025

In 2025, Gabon participated in the Abuja MoU Concentrated Inspection Campaign focusing on the Ballast Water Management (BWM) Convention.

A total of 56 vessels were inspected during the campaign. No detentions were recorded, and a high level of compliance was observed across inspected vessels.

Gabon’s Status of Ratification and Domestication of Relevant Instruments

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

Conclusion

The Republic of Gabon demonstrates strong compliance with international maritime standards, supported by effective Port State Control operations and consistent regulatory enforcement.

Photos of Gabon’s PSCOs Inspections Deficiencies
Photos des déficiences relevées lors des inspections effectuées par les OCNE du Gabon



Corroded and wasted steel plates
Dégradation avancée des tôles d’acier avec corrosion et perte d’épaisseur visible



Document not legible.
Document illisible



Corroded support
Élément de support corrodé



Free Fall Life Boat ropes painted over
Cordages du canot de sauvetage à chute libre recouverts de peinture

ABUJA MoU REGION’S PORT STATE
CONTROL INSPECTION REPORTS 2025

This document provides a summary of the Port State Control Inspection reports for Abuja MoU Member States in 2025.

Inspections

Out of the twenty-two (22) Member States in the Abuja MoU region, sixteen (16) submitted a total of 3,948 PSC inspection reports to the Abuja MoU Information System (AMIS). Meanwhile, a total of 21,110 ship calls were recorded across the sixteen (16) Member States that conducted inspections.

The Member States that conducted inspections are:

S/N	Member States	Number of Inspections	No. of Ship Calls 2025
1.	Angola	24	1246
2.	Benin	131	566
3.	Cameroun	249	832
4.	Republic of Congo	176	607
5.	Congo DRC	4	315
6.	Cote d’Ivoire	468	1660
7.	Gabon	300	544
8.	Gambia	9	189
9.	Ghana	288	1610
10.	Guinea	145	1629
11.	Liberia	135	428
12.	Nigeria	917	2447
13.	Senegal	529	1395
14.	Sierra Leone	115	449
15.	South Africa	187	5320
16.	Togo	271	1873
Total		3,948	21,110

The following Member States did not conduct or submit inspection reports to the Abuja MoU Information System (AMIS) database in 2025: Cape Verde, Equatorial Guinea, Guinea-Bissau, Mauritania, Namibia, and São Tomé and Príncipe.

During the year under review, 24 vessels were detained, marking a 20% increase from the 20 detained in 2024. The region also saw a 23.2% rise in inspections, increasing from 3,204 in 2024 to 3,948 in 2025.

Inspections Per Ship Types

Twenty-five (25) ship types were inspected during the year under review. The six most inspected ship types were as follows:

- Bulk carrier 1885 (47.8%)
- Container 672 (17.0%)
- OILCHEM 346 (8.8%)
- General cargo/multipurpose 341 (8.6%)
- Oil tanker 238 (6.0%)
- Refrigerated cargo 147 (3.7%)

Member States are committed to inspecting at least 15% of ships calling at their ports. For the year under review, the inspection percentages of the sixteen (16) States that conducted inspections, based on ship call data provided biannually (January-June and July-December) by Lloyd’s Intelligence, are as follows: Gabon inspected 55.1% of 544 ship calls; Senegal 37.9% of 1395; Nigeria 37.5% of 2447; Liberia 31.5% of 428; Cameroon 29.9% of 832; Republic of Congo 29.0% of 607; Côte d’Ivoire 28.2% of 1660; Sierra Leone 25.6% of 449; Benin 23.1% of 566; Ghana 17.9% of 1610; Togo 14.5% of 1873; Guinea 8.9% of 1629; The Gambia 4.8% of 189; South Africa 3.5% of 5320; Angola 1.9% of 1246; and the Democratic Republic of the Congo 1.3% of 315.

The following ten (10) Member States met or exceeded the 15% inspection commitment for 2025: Gabon (55.1%), Senegal (37.9%), Nigeria (37.5%), Liberia (31.5%), Cameroon (29.9%), Republic of Congo (29.0%), Cote d’Ivoire (28.2%), Sierra Leone (25.6%), Benin (23.1%), and Ghana (17.9%).

Based on biannual data from Lloyd’s Intelligence, the number of ship calls to twenty (20) full Member States increased by 14.7%, rising from 20,499 in 2024 to 23,502 in 2025.

Deficiencies and Detentions

A total of 1,571 deficiencies were recorded in 2025, up from 1,254 in 2024. Correspondingly, the total number of inspections with deficiencies for 2025 is 303, higher than the 248 recorded in 2024. A total of 303 inspections with deficiencies resulted in 1,571 deficiencies. Among these inspections with deficiencies and their percentages, Ghana had 129 (44.8%), Nigeria 71 (7.7 %), South Africa 47 (25.1%), Senegal 19 (3.6%), Gabon 12 (4.0%), and Liberia 7 (5.2%).

The total number of detentions increased to twenty-four (24) in 2025, up from twenty (20) recorded in 2024. Of the 24 vessel detentions in 2025, the distribution by vessel type was as follows: Bulk Carriers accounted for 40.0%, General Cargo/Multipurpose vessels for 20.0%, Oil Tankers for 10.0%, Oil/Chemical Tankers for 10.0%, Container Ships for 5.0%, Chemical Tankers for 5.0%, Offshore Supply vessels for 5.0%, and other special activity ships for 5.0%.

The following countries recorded the following detentions/detainable deficiencies: Nigeria 11/38, Ghana 5/7, South Africa 4/32, Liberia 1/7, Senegal 1/5, The Gambia

1/3, and Gabon 1/1.

The most significant deficiencies were related to:

● SOLAS Convention	53.0%
● ILO (MLC, 2006)	15.0%
● Ship’s certificates and documents	11.9%
● MARPOL Convention	11.0%
● Load Line Convention	4.6%
● STCW Convention	2.0%

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

● Living and Working Conditions	196	(12.5%)
● Propulsion and auxiliary machinery	189	(12.0%)
● Ship’s cert. and documents	159	(10.1%)
● Fire safety	129	(8.2%)
● Structural Conditions	126	(8.0%)
● Safety of Navigation	113	(7.2%)

Under SOLAS, the most frequently recorded defective items are Propulsion and Auxiliary Machinery (12.0%), Fire Safety (8.2%), Structural Conditions (8.0%), Safety of Navigation (7.2%), Life Saving Appliances (6.1%), and Radio Communications (3.9%).

A total of 159 (10.1%) deficiencies were reported under MARPOL, with the top three being: 58 (3.7%) under Annex I, 43 (2.7%) under Annex IV, and 29 (1.9%) under Annex V.

Among the relevant instruments for the Abuja MoU PSC regime, SOLAS-related deficiencies remain the highest, accounting for 53.0% of all deficiencies recorded. It is noteworthy that over the past three years, the most frequently identified SOLAS defective item category has been propulsion and auxiliary machinery, with figures of 13.2% in 2023, 12.7% in 2024, and 12.0% in 2025.

The recorded detentions were: 40.0% for Bulk Carrier, 20.0% for General Cargo/Multipurpose, 10.0% for Oil Tanker, 10.0% for OIL CHEM, 5.0% for Container Ship, 5.0% for Chemical Tanker, 5.0% for Offshore Supply, and 5.0% for other Special Activity ships.

Inspection Reports and AMIS Database

Sixteen (16) Member States, including Angola, Benin, Cameroon, the Republic of Congo, the Democratic Republic of Congo, Côte 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 challenge in the Abuja MoU region is uploading PSC inspections immediately after PSC officers visit the vessels. The number of Member States uploading inspections increased to sixteen for the first time.

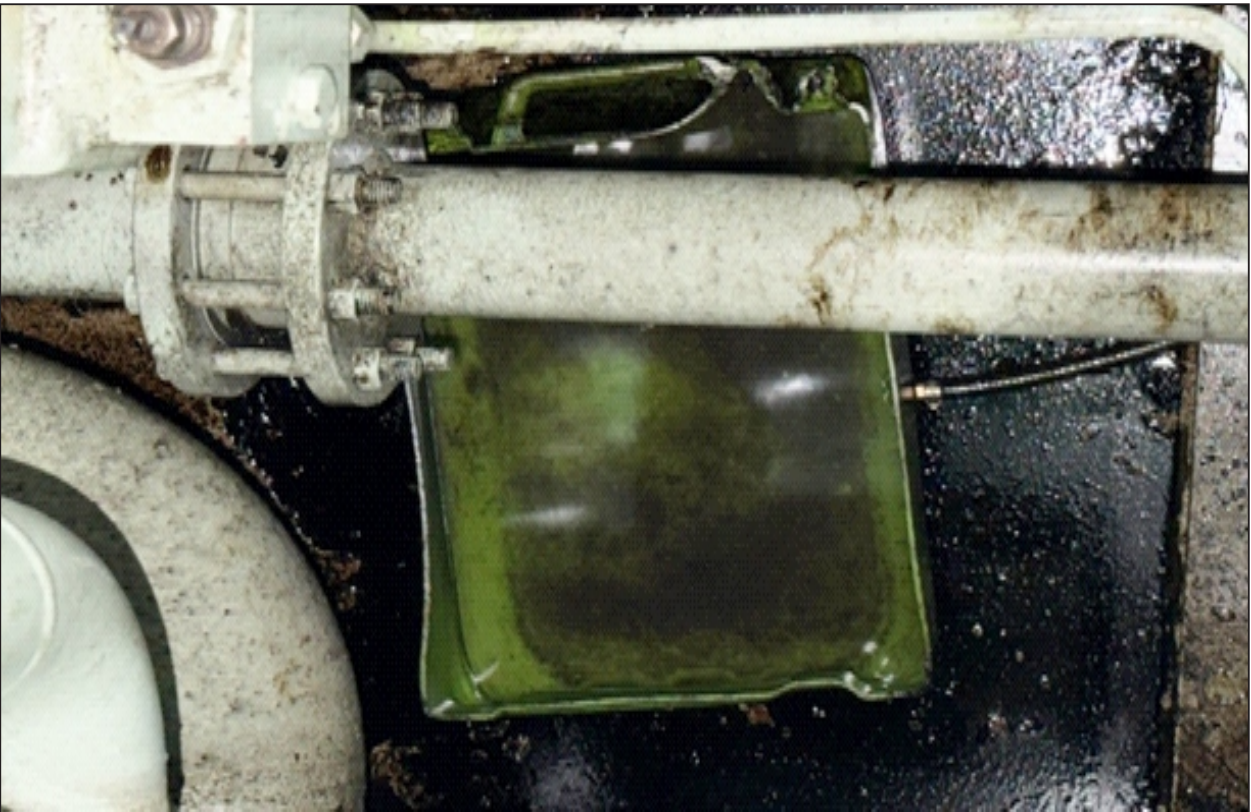
Images of Recorded Deficiencies in the Abuja MoU Region for 2025



Engine Room Fire Damper not operational
*Volet coupe-feu de la salle des machines
hors service*



Fire hose missing from the box
Lance-incendie manquante dans le coffre



Fresh water Generator inlet pipe leaking
Fuite sur la conduite d'entrée du générateur d'eau douce



Engine Room washing hand basing Leaking
Fuite au niveau du lavabo de la salle des machines



Main Engine Exhaust Insulation Cover to fix back
Le Couvercle d'isolant de l'échappement du moteur principal à remettre en place.



Main Engine Leaking Exhaust from the Manifold
Fuite de gaz d'échappement au niveau du collecteur du moteur principal



Exposed Electrical Circuit Breaker
Disjoncteur électrique non protégé



Oil Leak from Solenoid Valve Cabinet
Fuite d'huile au niveau de l'armoire de vannes solénoïdes



Emergency Generator Quick closing Valve Seizure
Coincement de la vanne à fermeture rapide du générateur de secours



Aft Starboard Deck Side Muster Station and Life Raft Safety Sticker Damaged
Autocollant de sécurité du point de rassemblement et du radeau de sauvetage tribord arrière endommagé



Emergency Bilge Suction valve test record not available
Registre d'essai de la vanne d'aspiration de cale de secours indisponible



Mooring windlass brake Lining Worn
Garniture de frein de guindeau d'amarrage usée

Statistics For 2025 Port State Control Inspections

Les statistiques des Inspections au Titre du Contrôle par l'État du Port pour 2025

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
Angola	24						
Benin	131						
Cameroon	249	1	1		0.4		
Congo Republic of Congo	176	4	56		2.3		
Democratic Republic of Congo (DRC)	4						
Cote d'Ivoire	468						
Gabon	300	12	53	1	4.0	1	0.3
Gambia	9	4	32	3	44.4	1	11.1
Ghana	288	129	645	7	44.8	5	1.7
Guinea	145	2	6		1.4		
Liberia	135	7	38	7	5.2	1	0.7
Nigeria	917	71	397	38	7.7	11	1.2
Senegal	529	19	72	5	3.6	1	0.2
Sierra Leone	115	6	49		5.2		
South Africa	187	47	221	32	25.1	4	2.1
Togo	271	1	1		0.4		
TOTAL	3948	303	1571	93	7.7	24	0.6

Chart 1: Total Inspections, Deficiencies and Detentions
Graphique 1: Total des Inspections, des Déficiences et des Détentions

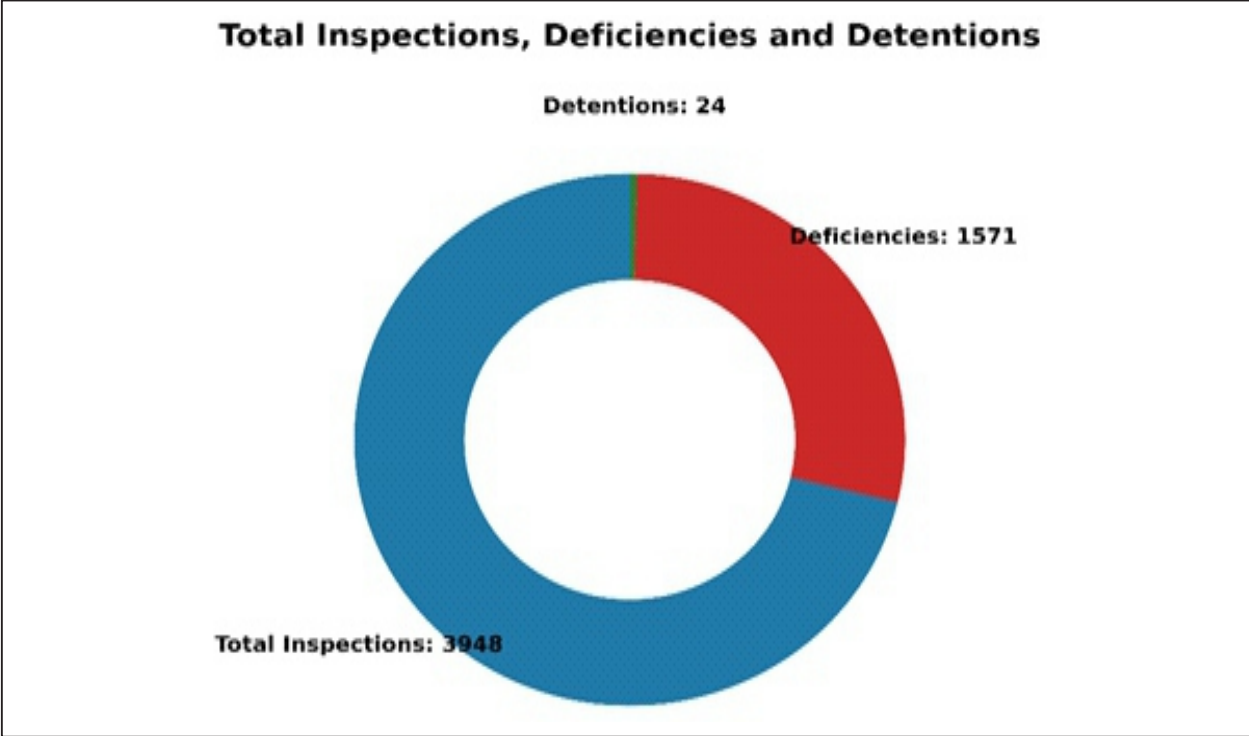


Chart 2: Member States’ Inspection Performance Against the 15% Commitment in 2025
Graphique 2 : Performance des États membres en matière d’inspections au regard de l’engagement de performance de 15 % en 2025

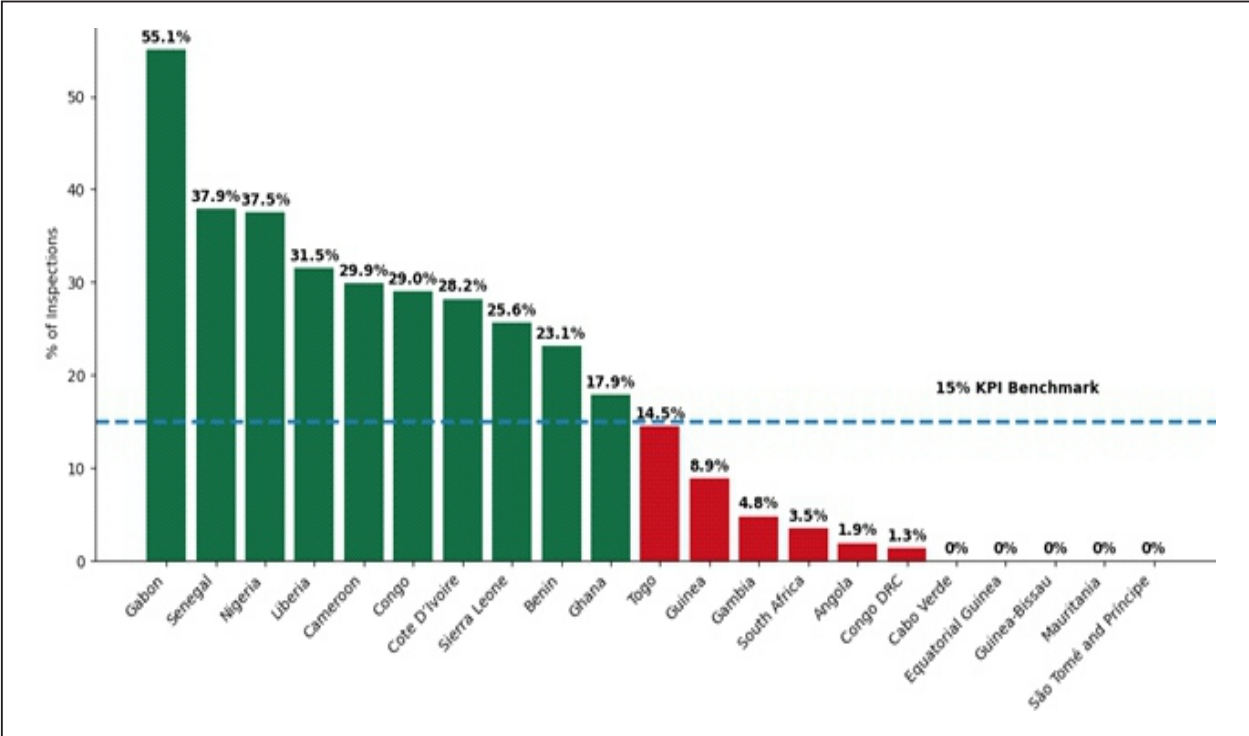
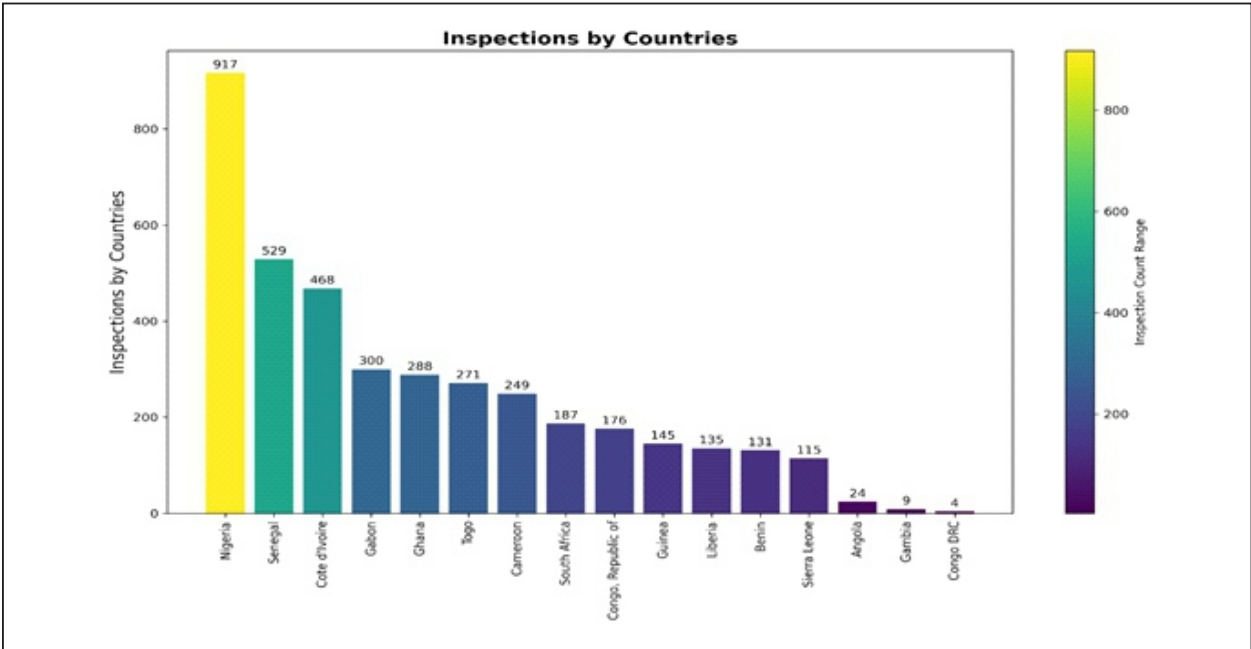
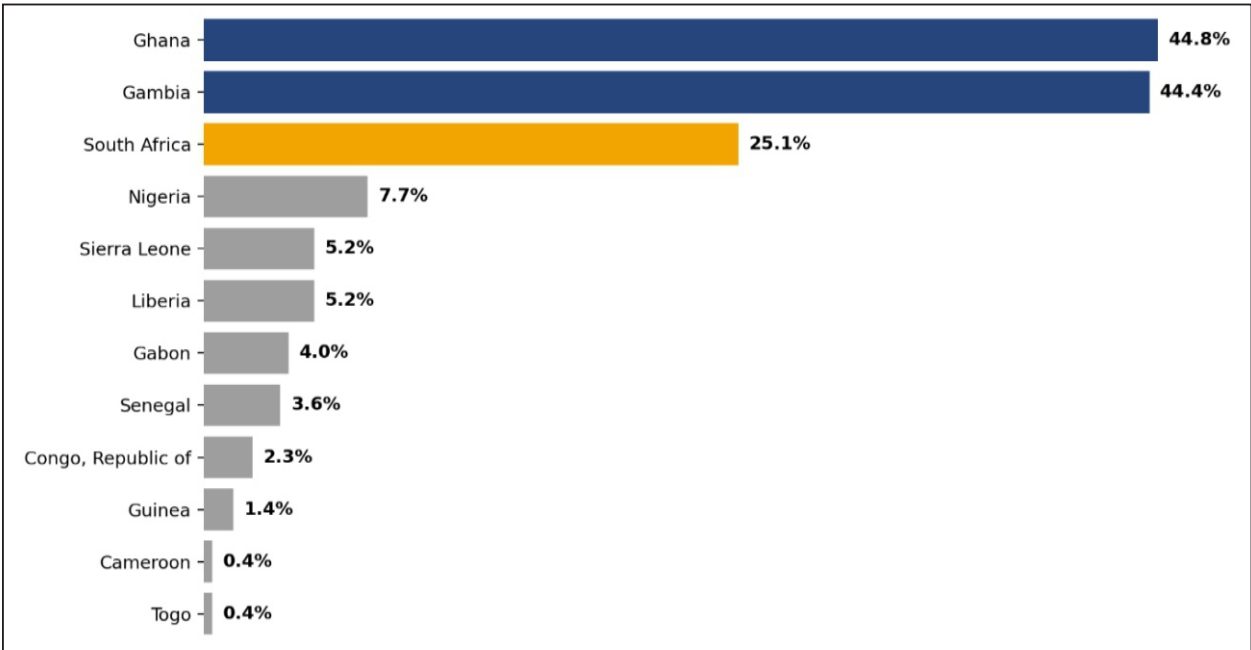


Chart 3: Total Inspections by Member States
Graphique 3 : Total des Inspections effectuées par les États membres



NOTE: Only countries with recorded inspections are shown
NOTE : Seuls les pays ayant enregistré des inspections sont représentés

Chart 4: Percentage of Inspections with Deficiencies by Member States
Graphique 4 : Pourcentage d’Inspections présentant des Déficiences par État membre



NOTE: Only countries with recorded inspection with deficiencies are shown
Seuls les pays ayant enregistré des inspections avec déficiences sont représentés

Chart 5: Detention Percentage by Flags
Graphique 5 : Pourcentage de Détentions par Pavillon

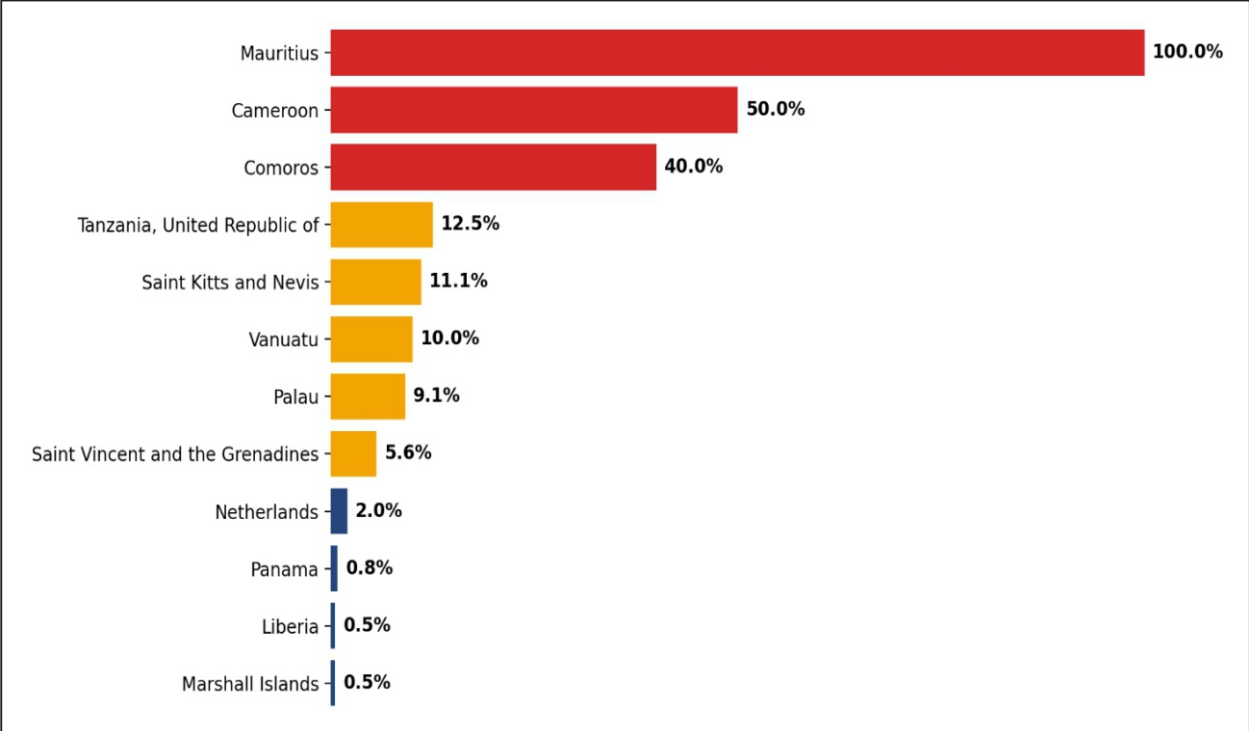


Chart 6: Inspections with Deficiencies by Ship Type
Graphique 6 : Inspections présentant des Déficiences par Type de Navire

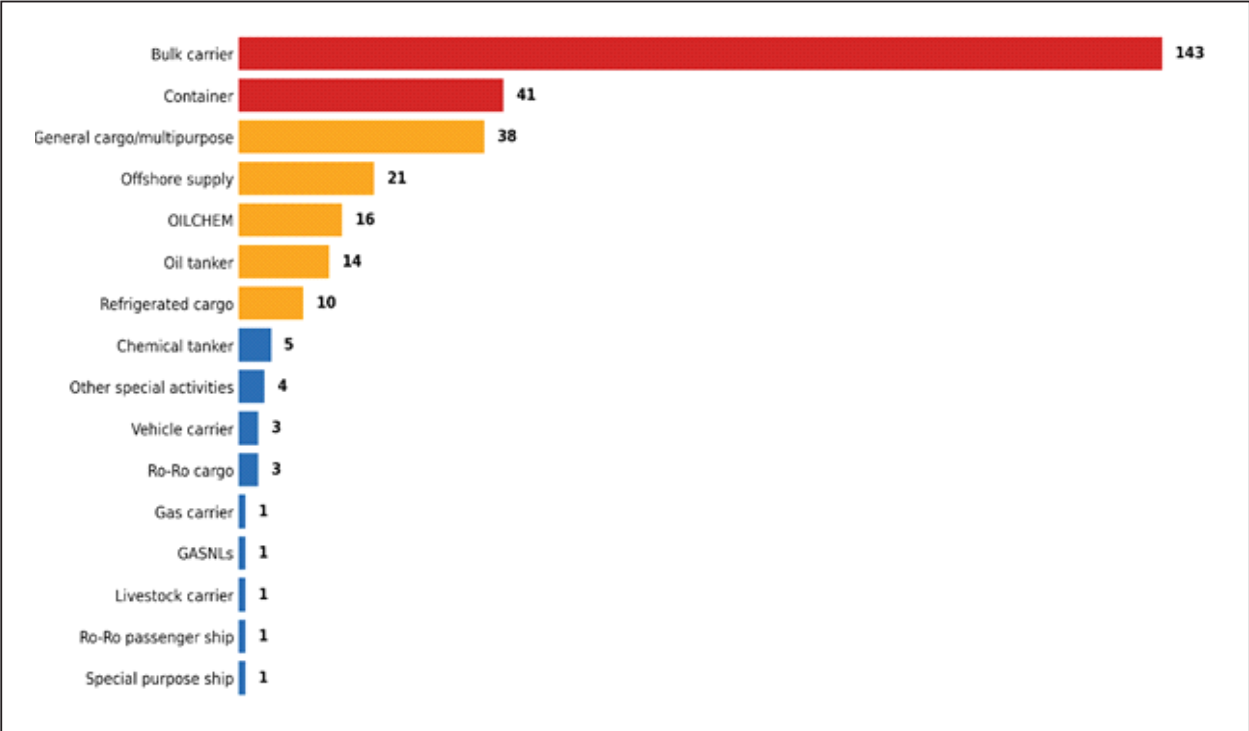


Table 2: Inspection Data by Flag
Tableau 2 : Données d’Inspection par pavillon

Ship flag	No. of Inspections	No of Inspections with Deficiencies	No of Deficiencies	No of Detentions	Detention Percentage
Afghanistan	1				
Afghanistan	1	1	6		
Antigua and Barbuda	75	5	16		
Bahamas	130	10	42		
Bangladesh	16	1	20		
Barbados	68				
Belgium	7				
Belize	9	1	18		
Bermuda (GB)	5				
Bulgaria	1				
Cameroon	4	2	18	2	50
Cayman Islands (GB)	13				
China	66	5	15		
Comoros	5	3	82	2	40
Croatia	1				
Curacao	2				
Cyprus	60	1	1		
Denmark	24	3	6		
Dominica	4				
Faroe Islands	1				
France	15	1	2		
Gambia	9				
Germany	3				
Gibraltar (GB)	3	1	2		
Greece	51	2	7		
Guinea-Bissau	1	1	16		
Hong Kong, China	206	10	29		
India	2				
Isle of Man (GB)	14	1	5		
Italy	36	2	6		
Japan	13	1	2		
Jordan	1	0	0		
Korea, Republic	6				

Ship flag	No. of Inspections	No of Inspections with Deficiencies	No of Deficiencies	No of Detentions	Detention Percentage
Latvia	1	1	1		
Liberia	928	63	318	5	0.5
Lithuania	8	1	3		
Luxembourg	7				
Malaysia	6	3	12		
Malta	265	15	41		
Marshall Islands	645	53	260	3	0.5
Mauritius	1	1	11	1	100
Montenegro	1				
Netherlands	50	5	24	1	2
Nigeria	10	4	35		
Norway	36	3	5		
Palau	11	1	7	1	9.1
Panama	638	56	269	5	0.8
Philippines	4				
Portugal	121	7	26		
Russian Federation	12	4	13		
Saint Kitts and Nevis	9	2	44	1	11.1
Saint Vincent and the Grenadines	18	4	32	1	5.6
Sao Tome and Principe	2	2	32		
Saudi Arabia	2				
Sierra Leone	14	1	3		
Singapore	241	17	77		
Spain	1	0	0		
Sweden	1	0	0		
Switzerland	3	0	0		
Taiwan, China	1				
Tanzania, United Republic	8	4	18	1	12.5
Thailand	5				
Togo	4	2	17		
Turkey	8				
Turkmenistan	3				
Tuvalu	7				
United Kingdom	6				
United States	3	1	2		
Vanuatu	10	2	28	1	10
Vietnam	6				
TOTAL	3948	303	1571	24	0.6

Chart 7: Deficiencies by Ship Type
Graphique 7 : Déficiences par Type de Navire

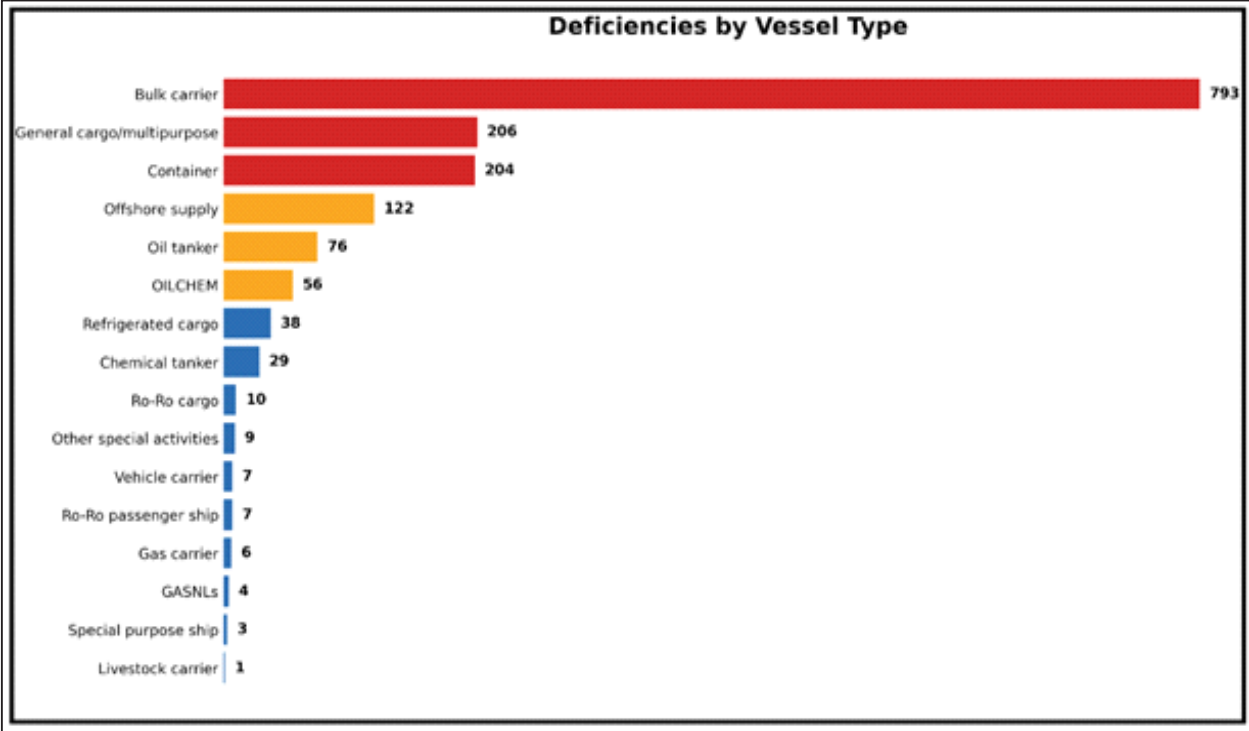


Chart 8: Performance by Ship Type Showing Inspections
Graphique 8 : Performance par Type de Navire indiquant les Inspections

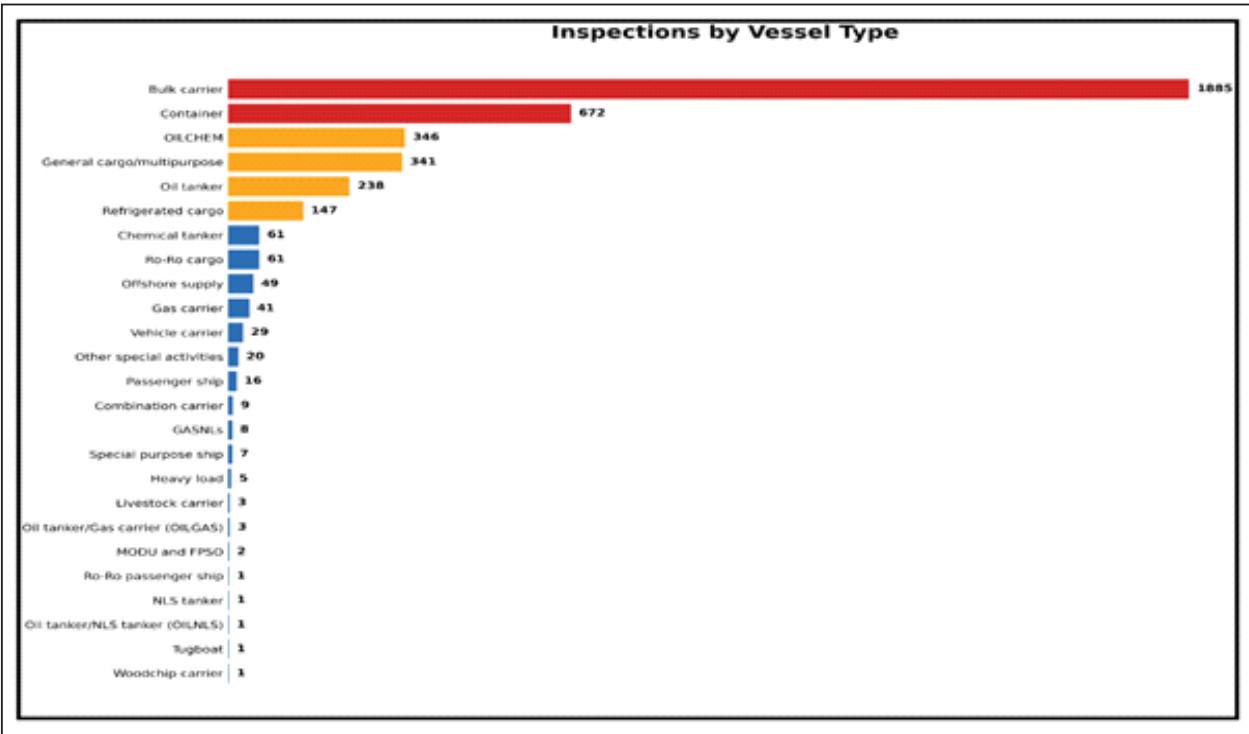


Table 3: Inspection Data by Ship Type
Tableau 3: Données d’Inspection par Type de Navire

Ship flag	No. of Inspections	No of Inspections with Deficiencies	No of Deficiencies	No of Detentions	Detention Percentage
Bulk carrier	1885	143	793	9	0.5
Chemical tanker	61	5	29		
Combination carrier	9				
Container	672	41	204	5	0.7
Gas carrier	41	1	6		
Gas Carrier/ NLS tanker (GASNLS)	8	1	4		
General cargo/ multipurpose	341	38	206	5	1.5
Heavy load	5				
Livestock carrier	3	1	1		
MODU and FPSO	2				
NLS tanker	1				
Offshore supply	49	21	122	2	4.1
Oil tanker	238	14	76	2	0.8
Oil tanker/ Chemical tanker (OILCHEM)	346	16	56	1	0.3
Oil tanker/Gas carrier (OILGAS)	3				
Oil tanker/NLS tanker (OILNLS)	1				
Other special activities	20	4	9		
Passenger ship	16				
Refrigerated cargo	147	10	38		
Ro-Ro cargo	61	3	10		
Ro-Ro passenger ship	1	1	7		
Special purpose ship	7	1	3		
Tugboat	1				
Vehicle carrier	29	3	7		
Woodchip carrier	1	0	0		
TOTAL	3948	303	1571	24	0.6

Chart 9: Inspections related to Classification Society
Graphique 9 : Inspections relatives aux Sociétés de Classification

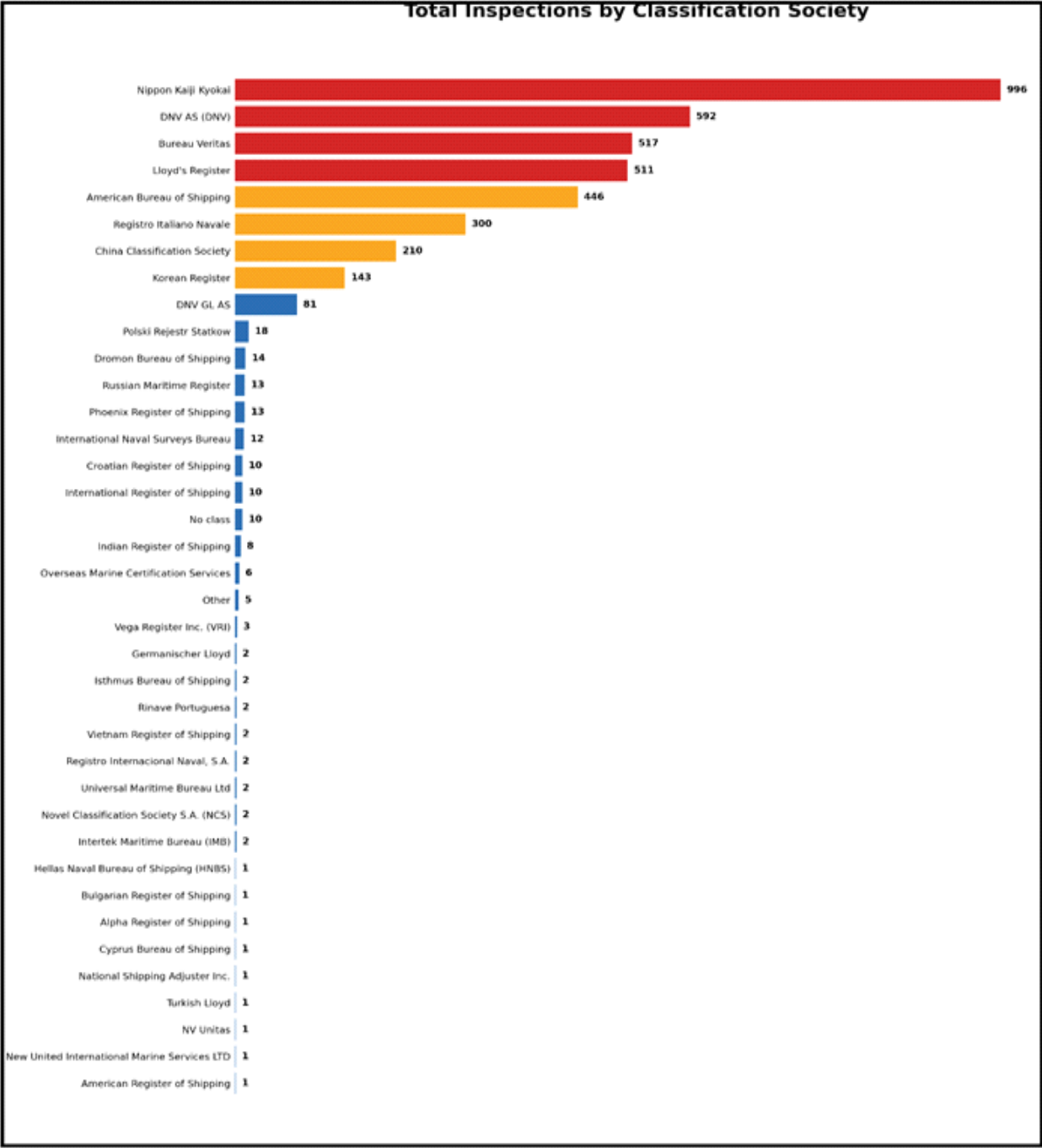


Chart 10: Inspections with Deficiencies related to Classification Society
Graphique 10 : Inspections présentant des Déficiences relatives
aux Sociétés de Classification

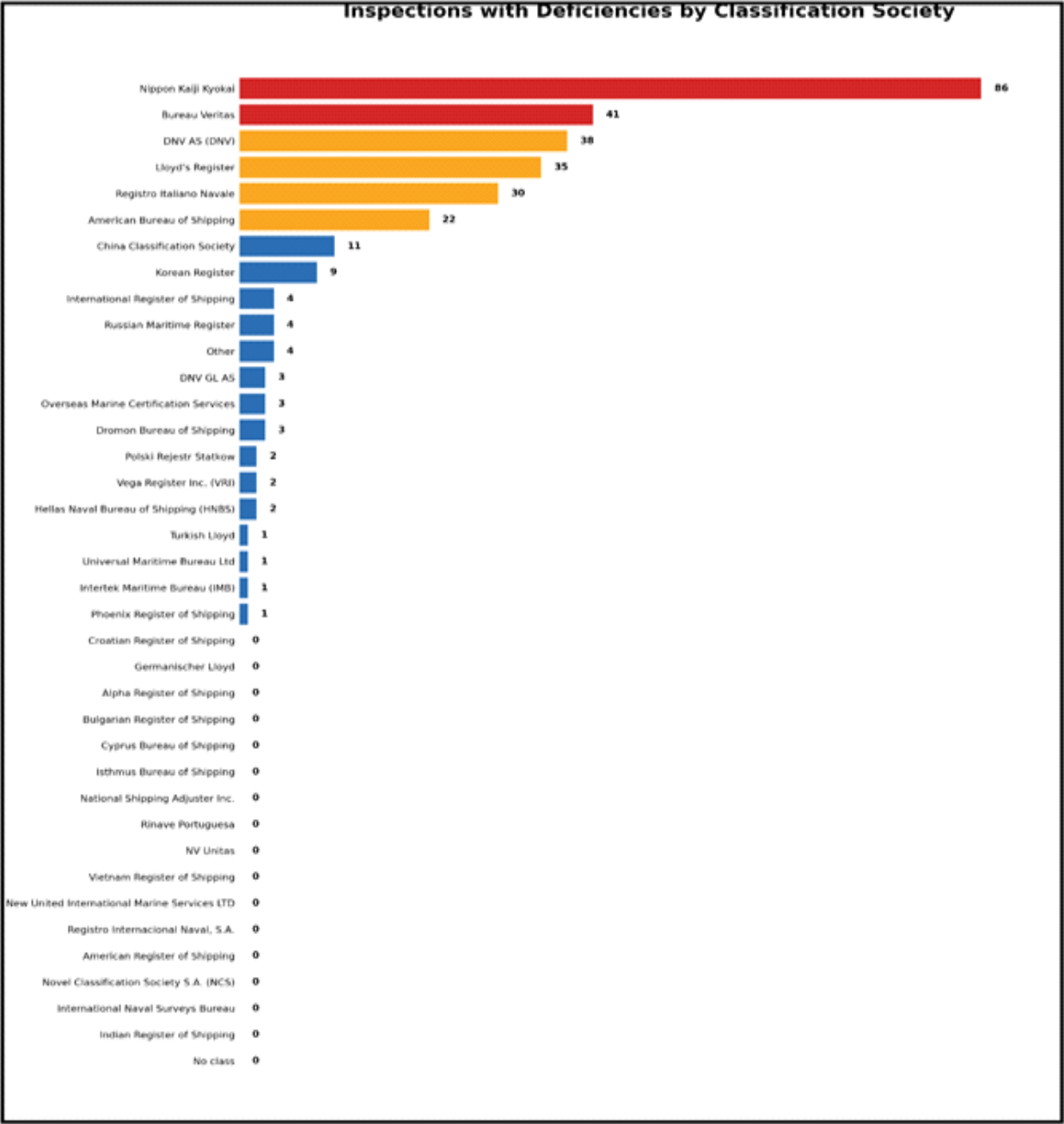


Chart 11: Inspection of Member States as Percentage of MoU Total
Graphique 11 : La Part des Inspections de Chaque État Membre dans le Total des Inspections du MoU d’Abuja.

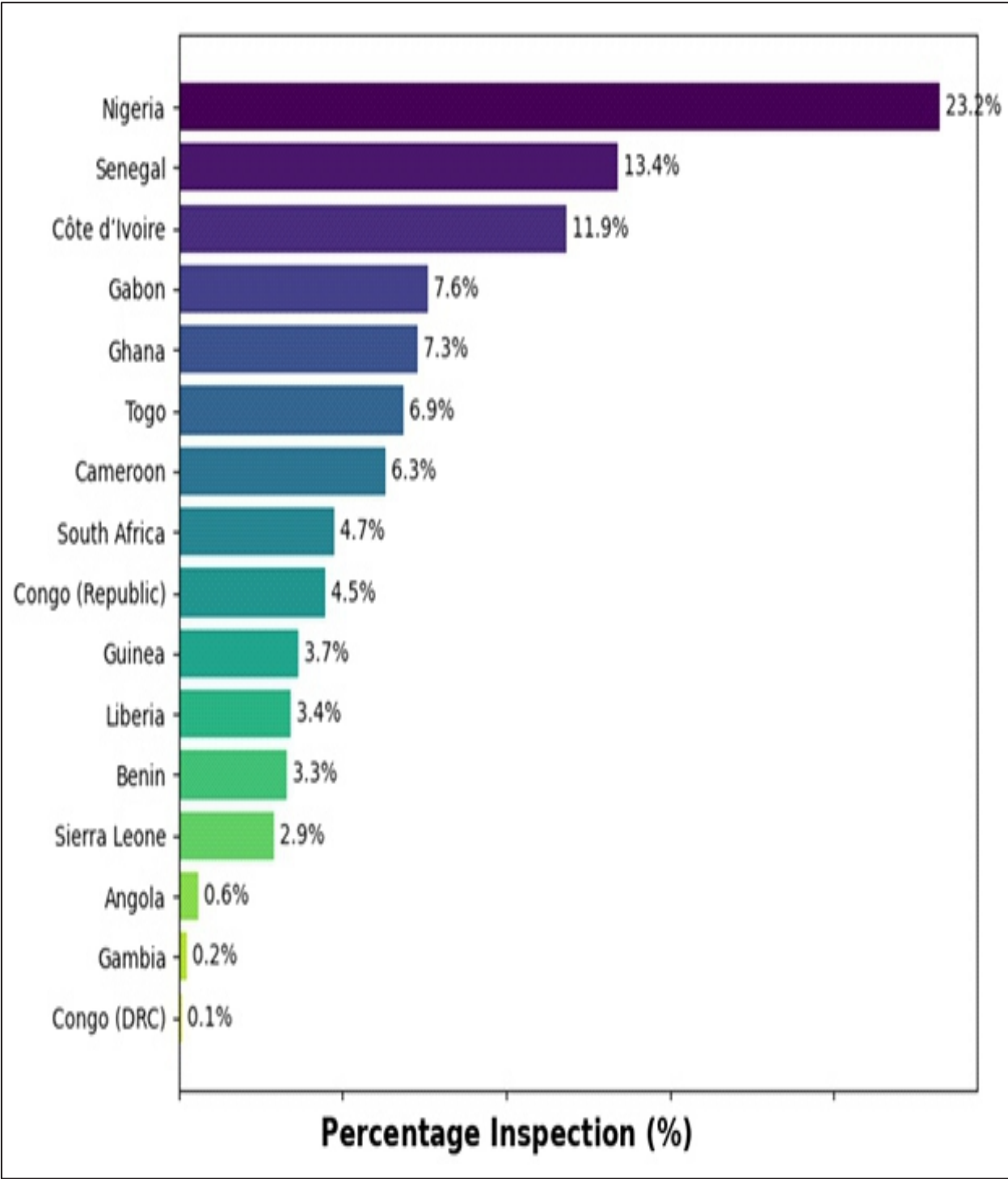


Table 4: Inspection Data Per Category of Deficiency
Tableau 4: Données d’Inspection par Catégorie de Défectuosités

Category of Deficiency		Number of deficiencies	Percentage of total Deficiencies
Certificate and Documentation - Ship Certificates		159	10.1
SOLAS	Structural Conditions	126	8.0
	Emergency Systems	60	3.8
	Radio Communications	61	3.9
	Cargo operations including equipment	2	0.1
	Fire safety	129	8.2
	Alarms	21	1.3
	Safety of Navigation	113	7.2
	Life saving appliances	95	6.1
	Propulsion and auxiliary machinery	189	12.0
	ISM	33	2.1
	ISPS	36	2.3
	Dangerous goods	6	0.4
MARPOL	Annex I	58	3.7
	Annex IV	43	2.8
	Annex V	29	1.9
	Annex VI	13	0.8
	Pollution prevention -		
	Ballast Water	16	1.0
STCW	Certificate and Documentation - Crew Certificates	21	1.3
LOAD LINES	Water/Weathertight conditions	38	2.4
ILO-MLC 2006	Living and Working Conditions	196	12.5
	Labour Conditions -Minimum requirements for seafarers	1	0.1
	Labour Conditions - Conditions of employment	16	1.0
	Labour Conditions - Accommodation, recreational facilities, food and catering	40	2.6
	Labour Conditions - Health protection, medical care, social security	9	0.6
Other		61	3.9

Table 5: Inspection Data Related to Classification Society
Tableau 5 : Donnees d’Inspection par Société de Classification

Classification	No. of Inspections	No of Inspections with Deficiencies	No of Deficiencies	No of Detentions	Detention Percentage
American Bureau of Shipping	446	22	108		
Alpha Register of Shipping	1				
Bulgarian Register of Shipping	1				
Bureau Securitas	4				
Bureau Veritas	517	41	185	2	0.4
Cyprus Bureau of Shipping	1				
China Classification Society	210	11	48	1	0.5
Croatian Register of Shipping	10				
DNV AS (DNV)	592	38	145	1	0.2
Germanischer Lloyd	2				
Isthmus Bureau of Shipping, S.A.	2				
International Naval Surveys Bureau	12				
Indian Register of Shipping	8				
International Register of Shipping	10	4	43	3	30
Korean Register	143	9	47	1	0.7
Lloyd’s Register	511	35	155	2	0.4
Nippon Kaiji Kyokai	996	86	448	6	0.6
No class	10				
National Shipping Adjuster Inc.	1				
Other	5	4	20		
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	18	2	5		

Classification	No. of Inspections	No of Inspections with Deficiencies	No of Deficiencies	No of Detentions	Detention Percentage
Registro Italiano Navale	300	30	156	3	1.0
Russian Maritime Register of Shipping	13	4	13		
Rinave Portuguesa	2				
Turkish Lloyd	1	1	1		
NV Unitas	1				
Vietnam Register of Shipping	2				
Phoenix Register of Shipping	13	1	27	1	7.7
Overseas Marine Certification Services	6	3	24		
Dromon Bureau of Shipping	14	3	36	1	7.1
New United International Marine Services LTD	1				
Registro Internacional Naval, S.A.	2				
Universal Maritime Bureau Ltd	2	1	13		
American Register of Shipping	1				
DNV GL AS	81	3	7		
Novel Classification Society S.A. (NCS)	2				
Vega Register Inc. (VRI)	3	2	8	1	33.3
Intertek Maritime Bureau (IMB)	2	1	42	1	50
Hellas Naval Bureau of Shipping S.M.P.C (HNBS)	2	2	40	1	50
TOTAL	3948	303	1571	24	0.6

Table 6: Recognized Organization Related Detentions with Percentages
TABLEAU 6: Détentions Liées aux Organisations Reconnues et leurs Taux Respectifs

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	571	267	1		0.2	
Register of Shipping (Albania)		1					
Alpha Register of Shipping		4					
Bulgarian Register of Shipping		2					
Bureau Veritas	BV	874	476	3	1	0.3	0.1
CR Classification Society (CCRS)		4					
China Classification Society	CCS	253	125	1	1	0.4	0.4
Croatian Register of Shipping		24	2				
DNV AS (DNV)		1061	508	3		0.3	
Germanischer Lloyd	GL	12					
Hellenic Register of Shipping		3					
Isthmus Bureau of Shipping, S.A.		8					
Intermaritime Certification Services, S.A.		5	2				
International Naval Surveys Bureau	INSB	29	4				
Indian Register of Shipping	IRS	18					
International Register of Shipping		22	43	4		18.2	
Korea Classification Society	KCS	7	1				
Korean Register	KR	178	90	1		0.6	
Lloyd’s Register	LR	888	416	2		0.2	

Recognized Organization		No. of Inspections	No of Inspections with Deficiency	No of Detentions	No of RO Related	General Detention Percentage	RO Related Detention Percentage
Nippon Kaiji Kyokai	NKK	1295	950	7		0.5	
National Shipping Adjuster Inc.		2					
Other		12	34				
Panama Bureau of Shipping		2					
Panama Maritime Documentation							
Services		11					
Panama Register Corporation		1					
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	PRS	25	10				
Registro Italiano Navale	RINA	417	313	3		0.7	
R.J. Del Pan		1					
Russian Maritime Register of Shipping		16	48				
Rinave Portuguesa		5					
Turkish Lloyd		2	11				
Vietnam Register of Shipping	VRS	4					
Phoenix Register of Shipping		33	8	1		3.0	
Overseas Marine Certification Services		13	26	1		7.7	
Dromon Bureau of Shipping		24	41				
International Ship Classification		1					
Iranian Classification Society		3					
Macosnar Corporation		1					
Maritime Bureau of Shipping		4					
New United International Marine Services LTD		7					
Panama Shipping Registrar Inc.		2					

Recognized Organization		No. of Inspections	No of Inspections with Deficiency	No of Detentions Detentions	No of RO Related	General Detention Percentage	RO Related Detention Percentage
Universal Maritime Bureau Ltd		2	12				
International Maritime Register		1					
Veritas Register of Shipping (VRS)		3	3	1		33.3	
DNV GL AS		214	6	1		0.5	
Bolivian Register of Shipping (BROS)		2					
Novel Classification Society S.A. (NCS)		2					
International Marine Survey Association (IMSA)		1					
Limdal Marine Services (LMS)		1					
United Registration and Classification of Services (URACOS)		12	11	1		8.3	
Aegean Register of Shipping (CLASSARS)		1					
Qualitas Register of Shipping S.A. (QRS)		3					
Vega Register Inc. (VRI)		3	20	1		33.3	
Danforth Marinesurvey & Certification Services (DMSC)		2					
Intertek Maritime Bureau (IMB)		2	10	1		50	
RS Classification Services MON IKE (RSCLASS)		1					
Hellas Naval Bureau of Shipping S.M.P.C. (HNBS)		2	20	1	1	50	50

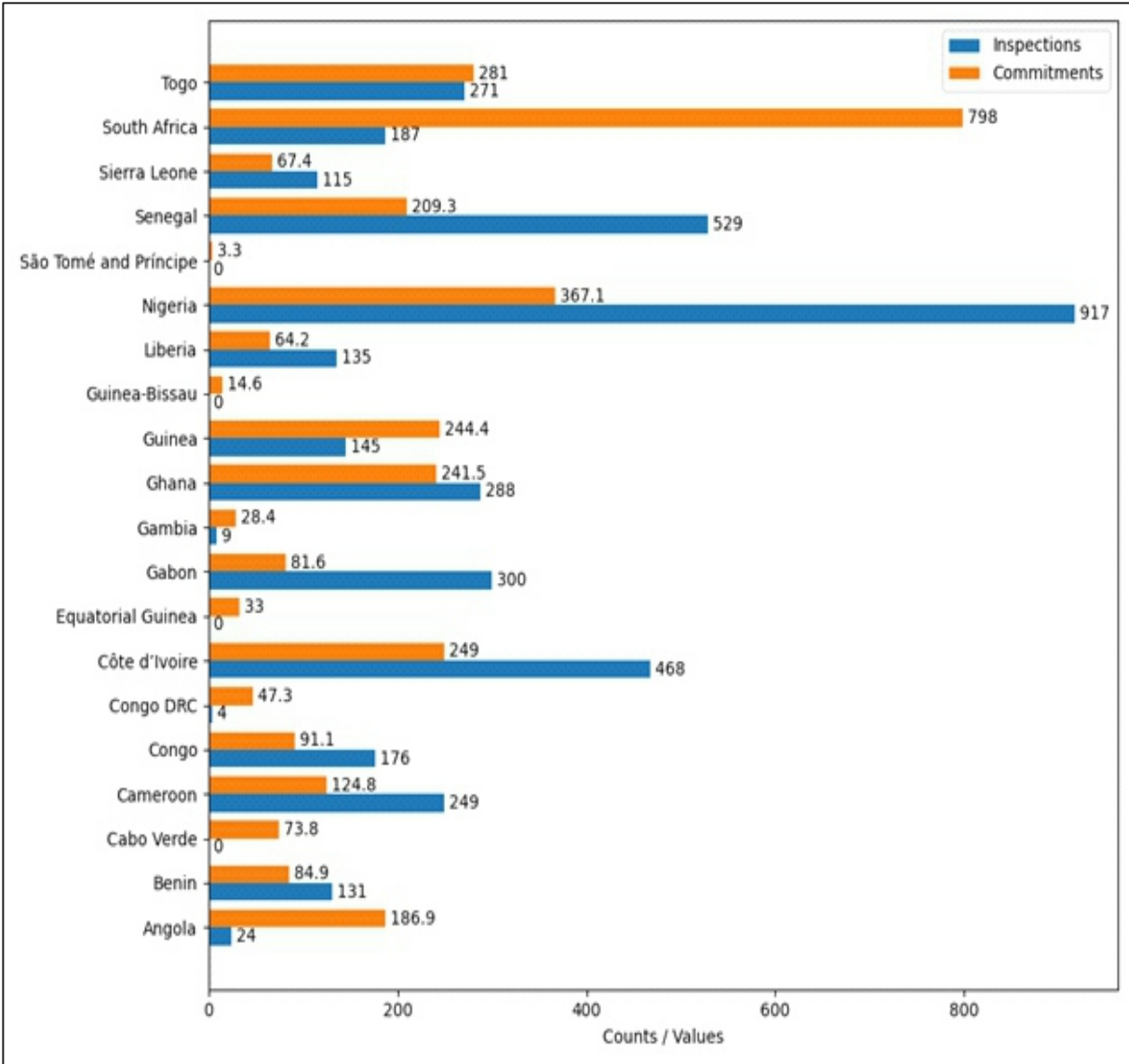
Table 7 - Breakdown of Inspections 2021 - 2025
Tableau 7 - Repartition des Inspections 2021 - 2025

Year	2021	2022	2023	2024	2025
Number of inspections without deficiencies	2333	2142	2821	2956	3645
No. of inspections with deficiencies	272	279	296	248	303
No. of inspections with deficiencies but without detentions	249	260	273	228	279
No. of inspections with detentions	23	19	23	20	24
Number of inspections	2605	2421	3117	3204	3948

Table 8 – Assessment of Target Inspection Rate Achieved in 2024 and 2025
Tableau 8 – Evaluation de la Cible du Taux d’Inspection Atteint en 2024 et 2025

Member Authorities	No of Inspections 2024	No of ship Calls 2024	% of Inspections 2024	No of Inspections 2025	No of ship Calls 2025	% of Inspections 2025
Angola	0	1205	0	24	1246	1.9
Benin	27	466	5.8	131	566	23.1
Cabo Verde	0	482	0	0	492	0
Cameroon	155	759	20.4	249	832	29.9
Congo	221	548	40.3	176	607	29.0
Congo DRC	4	309	1.3	4	315	1.3
Cote D’Ivoire	387	1467	26.4	468	1660	28.2
Equatorial Guinea	0	221	0	0	220	0
Gabon	267	497	53.7	300	544	55.1
Gambia	11	148	7.4	9	189	4.8
Ghana	233	1946	12	288	1610	17.9
Guinea	100	1222	8.2	145	1629	8.9
Guinea-Bissau	0	89	0	0	97	0
Liberia	71	434	16.4	135	428	31.5
Nigeria	732	2211	33.1	917	2447	37.5
São Tomé and Príncipe	0	18	0	0	22	0
Senegal	519	1297	40	529	1395	37.9
Sierra Leone	59	482	12.2	115	449	25.6
South Africa	129	5169	2.5	187	5320	3.5
Togo	289	1529	18.9	271	1873	14.5
TOTAL	3204	20499	15.6	3948	23502	16.8

Chart 12: Inspections Compared to Commitments in 2025
Graphique 12: Inspections Effectuées au Regard des Engagements Pris en 2025



BENCHMARKING
ANALYSE COMPARATIVE

2025	Abuja MoU	Tokyo MoU	Blacksea MoU
Detention Percentage	0.6	3.63	6.78
Inspection Percentage	17.41	66	74.74
Member States Inspection Percentage	72.7	100	100

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

Taux de Détention = (Nombre de Détentions / Nombre d’Inspections de Navires) x 100
Taux d’Inspection = (Nombre d’Inspections / Nombre d’Ecales de Navires) x100
Taux d’Inspection des États Membres = (Nombre d’États Membres ayant Effectué des Inspections / Nombre d’États Membres du MoU d’Abuja x 1000



Ship Hull marking and Plimsoll Marking not Visible
Marques de coque et ligne de charge du navire invisibles

Photos from the Abuja MoU PSCC 15 Meeting and 3rd Bureau (B3) in Conakry, Republic of Guinea.
Photographies officielles de la quinzième réunion du Comité de Contrôle des Navires par l'État du Port (CCNEP 15) et de la troisième réunion du Bureau (B3) du MoU d'Abuja, tenues à Conakry (République de Guinée).



Cross-section of Distinguished Delegates at the Abuja MoU PSCC15 and 3rd Bureau Meeting, Conakry, Republic of Guinea.
Vue d'ensemble des Éminents Délégués lors de la 15ème Session du Comité du Contrôle par l'État du Port (CCEP 15) du



Group Photograph of Delegates at the Opening Ceremony of Abuja MoU PSCC15 and 3rd Bureau Meeting, Conakry, Republic of Guinea
MoU d'Abuja et de la 3ème Réunion du Bureau, Conakry, République de Guinée



The Chairman of the Abuja MoU, Hon. Ebrimah Sillah addressing Delegates at the Opening Ceremony of Abuja MoU PSCC15, Conakry.

Ministre Ebrimah Sillah, Président du MoU d’Abuja, prenant la parole devant les Délégués lors de la Cérémonie d’Ouverture de sa 15^{ème} CCEP à Conakry



L–R: The Secretary-General of the Abuja MoU, Capt. Sunday Umoren; the Vice-Chairman of the Abuja MoU, Hon. Gboyega Oyetola; and Hon. Ousmane Gaoual Diallo, Minister of Transport of the Republic of Guinea, during deliberations at the 3rd Bureau Meeting of Abuja MoU PSCC15, Conakry.

De G-D : le Secrétaire Général du MoU d’Abuja, le Capitaine Sunday Umoren ; le Vice-Président du MoU d’Abuja, Ministre Gboyega Oyetola ; et Monsieur Ousmane Gaoual Diallo, Ministre des Transports de la République de Guinée, lors des délibérations de la 3ème Réunion du Bureau de sa 15ème réunion CCNEP, Conakry

Photos from the Five-Day Regional Train-the-Trainer Workshop on Port State Control for Abuja MoU Maritime Authorities in Lagos, Nigeria.
Photos de l'Atelier Régional de Formation des Formateurs d'une durée de Cinq Jours portant sur le Contrôle par l'État du Port, organisé à l'intention des Autorités Maritimes des États membres du Mémorandum d'Abuja, tenu à Lagos, République Fédérale du Nigéria.



Photos from the Five-Day Regional Train-the-Trainer Workshop on Port State Control for Abuja MoU Maritime Authorities in Lagos, Nigeria.
Photos de l’Atelier Régional de Formation des Formateurs d’une durée de Cinq Jours portant sur le Contrôle par l’État du Port, organisé à l’intention des Autorités Maritimes des États membres du Mémorandum d’Abuja, tenu à Lagos, République Fédérale du Nigéria.





Photos from Abuja MoU Technical Experts Facilitating Training for NIMASA Western Zone on Port State Control Protocols and AMIS Usage.

Photos des Experts Techniques du Mémorandum d’Entente d’Abuja assurant la Facilitation d’une Session de Formation au profit du Personnel de NIMASA portant sur les Protocoles du Contrôle par l’État du Port de la zone Ouest et l’Utilisation du Système d’Information Maritime de l’Abuja (AMIS).



Photos of the Abuja MoU Secretary-General alongside the Secretary-General of the Tokyo MoU and the Indian Ocean MoU during the signing of a Data-Sharing Agreement with the International Maritime Organization (IMO) at the III Meeting in London.

Photos du Secrétaire Général du Mémorandum d’Abuja, en compagnie de ses Homologues des Mémorandums d’Entente de Tokyo et de l’Océan Indien, lors de la Cérémonie de Signature d’un Accord de Partage de Données avec l’Organisation Maritime Internationale (OMI), tenue à l’occasion de la Troisième Réunion des Instruments Internationaux (III) à Londres

Formal Welcoming and Signing of the Republic of Mauritania into the Abuja MoU as the 21st Full Member during PSCC15, Conakry.

Cérémonie d’Accueil et de Signature de l’Adhésion Officielle de la République Islamique de Mauritanie au Mémorandum d’Abuja en qualité de 21^{ème} Membre à Part Entière du MoU d’Abuja, à l’occasion de la 15^{ème} réunion du CCNEP 15, Conakry, République de Guinée



Award Presentation at the Gala Night of PSCC15 and the 3rd Bureau Meeting (B3), Conakry, Guinea.
Cérémonie de remise des prix d'excellence lors de la soirée de gala du 15^e CCNEP et de la 3^e réunion du Bureau à Conakry



Award Presentation to Angola for Advancing Gender Balance and Women’s Empowerment in Port State Control and the Maritime Sector.
Cérémonie de Remise de Prix à l’Angola en Reconnaissance de ses Efforts et Engagements en faveur de la Promotion de l’Égalité des Genres et de l’Autonomisation des Femmes dans le domaine du Contrôle par l’État du Port et dans le Secteur Maritime



Award Presentation to Gabon for Achieving the Highest Inspection Commitment Rate over the Last Three Years (2022–2024)
Remise de Distinction au Gabon pour avoir Enregistré le Taux de performance relatif aux Inspections le plus Élevé au cours des Trois Dernières Années (2022–2024)



Handover of the Abuja MoU Flag by Hon. Ousmane Gaoual Diallo, Minister of Transport of the Republic of Guinea, to Gabon, symbolizing the next host country for PSCC16.
Passation de l'Insigne du MoU d'Abuja par Son Excellence Ousmane Gaoual Diallo, Ministre des Transports de la République de Guinée, à la délégation gabonaise, en signe de la désignation du Gabon comme pays hôte de



Cross Section of Distinguished Delegates at the Gala Night, Conakry, Guinea.
la seizième session du Comité du Contrôle par l'État du Port (CCNEP16)

CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN (CIC) ON BALLAST WATER MANAGEMENT CONVENTION

The Memorandum of Understanding on Port State Control for the West and Central African Region (Abuja MoU) conducted a Concentrated Inspection Campaign (CIC) focused on implementing the International Convention for the Control and Management of Ships’ Ballast Water and Sediments (BWM 2004), which is one of the key instruments of the Abuja MoU. The CIC was part of the Port State Control inspections performed by Port State Control Officers (PSCOs) to prevent substandard ships from trading in the region.

The campaign was conducted with the Paris and Tokyo Memoranda using their joint guidelines and questionnaires. It took place within the Abuja MoU region from September 1, 2025, to November 30, 2025. In preparation, the Secretariat held a virtual Pre-CIC training for Port State Control Officers (PSCOs) in August 2025. The training, conducted in English and French, was led by BEXCOM International and the American Bureau of Shipping (ABS) and focused on effective enforcement of the BWM Convention requirements.

Purpose

The goal of this campaign was to ensure that ships arriving at ports in the Abuja MoU region complied with the relevant sections of the International Convention for the Control and Management of Ships’ Ballast Water and Sediments (BWM 2004).

The questionnaires were designed to specifically highlight recurring deficiencies in BWM and to determine whether ships met the Convention’s mandatory BWM requirements.

Objectives

The BWM Convention took effect on September 8, 2017. Its main goal is to stop the spread of invasive alien species and pathogens. It accomplishes this by requiring ships to effectively remove or neutralize any waterborne organisms and pathogens in ballast water before discharging it elsewhere. The BWM Convention is a crucial tool for protecting marine ecosystems and lowering the ecological risks from ballast water discharge. It stresses the importance of ships using approved Ballast Water Management Systems (BWMS) or other measures to meet the Convention’s standards. This CIC helped promote the implementation of the BWM Convention efficiently and effectively.

During the campaign, a ship was inspected only once, and Port State Control Officers used a predefined questionnaire to evaluate specific areas related to:

- Crew familiarization with the convention
- BWM Plan
- BWM system operation
- BW Record book
- Sediment Management, and
- Valid exemptions

Summary & Analysis

During the CIC period, involving all types of ships, a total of 1,112 Port State Control inspections were carried out. Of these, 603 were conducted using the CIC questionnaire. The following Member States participated in the CIC: Republic of Congo (17), Cote d'Ivoire (26), Gabon (43), Ghana (69), Liberia (31), Nigeria (285), Sierra Leone (26), South Africa (54), and Togo (52), with a record of eleven deficiencies and two (2) detentions.

According to data from the Abuja MoU Information System (AMIS), a total of eight (8) ships were detained for various PSC-related violations during the CIC period. Of these eight (8) detentions, two (2) were related to CIC inspections, indicating a CIC-related detention rate of 0.18%. The M/V 'NQ ZINNIA' (IMO 9150327) was detained in Nigeria on October 21, 2025, based on Q9: Is the crew managing ballast water sediments in accordance with the BWMP? The M/V 'SEA LORD' (IMO 9281413) was detained in South Africa on November 14, 2025, due to two detainable deficiencies: Q2: Is the approved Ballast Water Management Plan (BWMP) onboard? and Q4: Are officers and crew familiar with their duties in the implementation of the BWMP?

The following are the results of the questionnaire used during the campaign:

1. Is a valid International Ballast Water Management Certificate (IBWMC) on board? – 601 ships inspected and approved with 'Yes', and two (2) 'Not Applicable'.
2. Is the approved Ballast Water Management Plan (BWMP) on board? - 599 ships inspected and approved with 'Yes', one (1) with 'No', three (3) with 'Not Applicable', and one (1) with 'Detention'.
3. Is the BWMP up to date to reflect the applicable requirements to manage Ballast Water as required by the Convention? - 599 ships inspected and approved with 'Yes', one (1) with 'No', and three (3) Not Applicable'.
4. Are officers and crew familiar with their duties in the implementation of the BWMP? - 599 ships inspected and approved with 'Yes', one (1) with 'No', three (3) Not Applicable', and one (1) Detention'.
5. Is the Ballast Water Management System (BWMS) approved by the Administration/Organization, as appropriate? - 600 ships inspected and approved with 'Yes', and three (3) with 'Not Applicable'.
6. Is the BWMS operational? - 599 ships inspected and approved with 'Yes', one (1) with 'No', and three (3) with 'Not Applicable'.
7. Was the Ballast Water managed according to the BWMP? - 598 ships inspected and approved with 'Yes', one (1) with 'No', and four (4) with 'Not Applicable'.
8. Is the Ballast Water Record Book (BWRB) properly filled, including exemptions if granted? - 595 ships inspected, and approved with 'Yes', four (4) with 'No', and four (4) with 'Not Applicable'.
9. Is the crew managing Ballast Water sediments in accordance with the BWMP? - 595 ships inspected, and approved with 'Yes', two (2) with 'No', six (6) with 'Not Applicable', and one (1) 'Detention'.
10. If an exemption has been granted, are the conditions of the exemption implemented?
- 60 ships inspected and approved with 'Yes', and 543 with 'Not Applicable'.

The most notable deficiencies found during the campaign related to:

- Ballast Water Record Book. (40 %); and
- International Ballast Water Management Certificate. (20 %).
- Sediment removal and disposal. (13 %)

During the campaign, ships flying the flags of 51 different States were inspected. The three largest numbers of inspections were carried out on ships flying the flags of Liberia (255; 23%), the Marshall Islands (182; 16%), and Panama (180; 16%). The two (2) ships that had the three (3) CIC-related detainable deficiencies were flying the flags of the Netherlands and the Comoros.

In terms of ship type, the three most inspected categories were bulk carriers (530; 48%), container ships (201; 18%), and general cargo vessels (99; 9%).

The three main age categories of ships inspected were 11-15 years (314; 30%), 16-20 years (270; 24%), and 6-10 years (165; 15%).

The two CIC-related detentions occurred on ships within the age brackets of 11-15 years and 21-25 years of age.

The analysis of the risk profile of the ships showed that CIC-related detentions occurred during the CIC period:

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

For the type of ship inspected, the analysis showed that for CIC-related detentions within the period of the CIC:

- Bulk carriers had one (1) detention.
- Oil tanker/Chemical had one (1) detention.

The results of the campaign will be further analysed, and the findings will be presented at the 16th session of the Abuja MoU Port State Control Committee, scheduled to take place in the Republic of Gabon in September 2026. After the session, the report will be submitted to the International Maritime Organisation.

CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN (CIC) ON BALLAST WATER MANAGEMENT CONVENTION

Concentrated Inspection Campaign (CIC) Statistical Information
Données Statistiques de la Campagne d’Inspection Ciblée (CIC)

No	Item	Yes	No	N/A	Detention
1	Is a valid International Ballast Water Management Certificate (IBWMC) on board?	601	0	2	0
2	Is the approved Ballast Water Management Plan (BWMP) on board?	599	1	3	1
3	Is the BWMP up to date to reflect the applicable requirements to manage Ballast Water as required by the Convention?	599	1	3	0
4	Are officers and crew familiar with their duties in the implementation of the BWMP?	599	1	3	1
5	Is the Ballast Water Management System (BWMS) approved by the Administration/Organization, as appropriate?	600	0	3	0
6	Is the BWMS operational?	599	1	3	0
7	Was the Ballast Water managed according to the BWMP?	598	1	4	0
8	Is the Ballast Water Record Book (BWRB) properly filled including exemptions if granted?	595	4	4	0
9	Is the crew managing Ballast Water sediments in accordance with the BWMP?	595	2	6	1
10	If an exemption has been granted, are the conditions of exemption implemented?	60	0	543	0

No of CIC Inspections	603
No of individual ships CIC inspected	603
No of CIC inspections with deficiencies	6
No of deficiencies	11
No of ships detained	2

I. CIC report regarding the vessel that was detained as a result of CIC/ Rapport de la Campagne d’Inspection Conciblée relatif au Navire Retenu à l’Issue de ladite Campagne

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 10
Nigeria	Port of Apapa	9150327	NQ ZINNIA	10/21/2025	Netherlands	Registro Italiano Navale	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Detention	N/A
South Africa	Port of Ngqura	9281413	SEA LORD	11/14/2025	Comoros	Intertek Maritime Bureau (IMB)	Yes	Detention		No	Detention	Yes	Yes	Yes	No	N/A

ii. Detainable deficiencies from the inspection report which corresponds to CIC data/ Déficiences Rédhibitoires Issues des Rapports d’Inspection Correspondant aux Données de la Campagne d’Inspection Ciblée

Code Def Deficiencies	Nature	Remarks	Actions	IMO	Ship Name	Date of Inspect
14805	Sediment removal and disposal		30	9150327	NQ ZINNIA	10/21/2025
01136	International Ballast Water Management Certificate	Certificate is out of survey window. Last survey was 1 May 2024. Survey window is given as 25 April till 25th October.	30	9281413	SEA LORD	11/14/2025
14801	Ballast Water Management Plan	No Approved Ballast Water Management Plan onboard [Missing]	30	9281413	SEA LORD	11/14/2025
14801	Ballast Water Management Plan	Approved Ballast water management plan not on board. [Missing]	30	9281413	SEA LORD	11/14/2025
14806	Crew Training and familiarization	Officers and crew not familiar with their duties relating to Ballast Water Management [Lack of familiarity]	30	9281413	SEA LORD	11/14/2025

1. Number of inspections and number of ships in CIC

Nombre d’Inspections et Nombre de Navires dans le Cadre de la Campagne d’Inspection Ciblée (CIC)

	No of individual ships inspected during CIC	No of inspections performed with a CIC questionnaire	No of inspections without a CIC questionnaire
Total No of inspections	1008	603	509
No of inspections with detentions	8	6	2
No of detentions with CIC-topic related deficiencies	2	2	0

2. Specification of CIC-topic related deficiencies

Détail des Déficiences Constatées au Titre des Thèmes de la Campagne d’Inspection Ciblée

CIC-topic related deficiencies		Inspections	Detentions CIC-topic related	Detentions CIC-topic related with RO responsibility
Code	Nature of deficiency	(No of inspections with this deficiency) One inspection can have multiple deficiencies	(No of inspections with this deficiency recorded as ground for detention)	(No of inspections with this deficiency recorded as ground for detention and RO related)
01136	International Ballast Water Management Certificate	3	1	0
14801	Ballast Water Management Plan	1	1	0
14802	Ballast Water Record Book	6	0	0
14805	Sediment removal and disposal	2	1	0
14806	Crew Training and familiarization	1	1	0
14811	Ballast Water Management System	1	0	0
14813	Ballast Water Management Plan - Implementation	1	0	0

3. Number of ships to number of inspections during CIC campaign/ **Rapport entre le Nombre de Navires et le Nombre d’Inspections dans le Cadre de la Campagne d’Inspection Ciblée**

No of inspections performed per ship	No of ships	Percentage of total
1	911	90.38%
2	90	8.93%
3	7	0.69%
Total	1008	100.00%

4. Number of inspected ships per Ship Risk Profile/ **Nombre de Navires Inspectés par Profil de Risque du Navire**

Ship Risk Profile	No of inspections	No of detentions	Detention as Percentage of inspections	Detentions CIC-topic related	detentions CIC -topic related as Percentage of inspections
Low	542	0	0.00%	0	0.00%
Medium	522	4	0.77%	1	0.19%
High	44	3	6.82%	0	0.00%
Very high	4	1	25.00%	1	25.00%
Total	1112	8	0.72%	2	0.18%

5. Number of Inspected Ships and Detentions per Ship Type/ **Nombre de Navires Inspectés et de Détentions par Type de Navire**

Ship Type	No of inspections	No of detentions	Detention as Percentage of inspections	Detentions CIC-topic related	detentions CIC -topic related as Percentage of inspections
Bulk carrier	530	1	0.19%	1	0.19%
Chemical tanker	17	0	0.00%	0	0.00%
Combination carrier	2	0	0.00%	0	0.00%
Container	201	4	1.99%	0	0.00%
Gas carrier	12	0	0.00%	0	0.00%
Gas Carrier/NLS tanker (GASNLS)	3	0	0.00%	0	0.00%
General cargo/ multipurpose	99	2	2.02%	0	0.00%
Offshore supply	11	0	0.00%	0	0.00%
Oil tanker	70	0	0.00%	0	0.00%
Oil tanker/Chemical tanker (OILCHEM)	86	1	1.16%	1	1.16%
Oil tanker/Gas carrier (OILGAS)	1	0	0.00%	0	0.00%

Oil tanker/NLS tanker (OILNLS)	1	0	0.00%	0	0.00%
Other special activities	7	0	0.00%	0	0.00%
Passenger ship	4	0	0.00%	0	0.00%
Refrigerated cargo	40	0	0.00%	0	0.00%
Ro-Ro cargo	17	0	0.00%	0	0.00%
Special purpose ship	1	0	0.00%	0	0.00%
Tugboat	1	0	0.00%	0	0.00%
Vehicle carrier	8	0	0.00%	0	0.00%
Woodchip carrier	1	0	0.00%	0	0.00%

6. Ship age overview
Aperçu de l'Âge des Navires

Ship age*	No of inspections	No of detentions	Detention as Percentage of inspections	Detentions CIC-topic related	detentions CIC -topic related as Percentage of inspections
<= 5 years	126	0	0.00%	0	0.00%
6 - 10 years	165	0	0.00%	0	0.00%
11 - 15 years	314	1	0.32%	1	0.32%
16 - 20 years	270	3	1.11%	0	0.00%
21 - 25 years	155	1	0.65%	1	0.65%
26 - 30 years	49	2	4.08%	0	0.00%
31 - 35 years	21	1	4.76%	0	0.00%
> 35 years	12	0	0.00%	0	0.00%
Total	1112	8	0.72%	2	0.18%

7. Inspections and detentions per Flag State
Inspections et Détentions par État du Pavillon

Flag	No of inspections	No of detentions	Detention as Percentage of inspections	Detentions CIC-topic related	detentions CIC -topic related as Percentage of inspections
Antigua and Barbuda	23	0	0.00%	0	0.00%
Bahamas	34	0	0.00%	0	0.00%
Bangladesh	2	0	0.00%	0	0.00%
Barbados	18	0	0.00%	0	0.00%
Belgium	1	0	0.00%	0	0.00%
Bermuda (GB)	3	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	26	0	0.00%	0	0.00%
Comoros	2	1	50.00%	1	50.00%
Cyprus	13	0	0.00%	0	0.00%
Denmark	6	0	0.00%	0	0.00%

Flag	No of inspections	No of detentions	Detention as Percentage of inspections	Detentions CIC-topic related	detentions CIC -topic related as Percentage of inspections
Dominica	2	0	0.00%	0	0.00%
France	5	0	0.00%	0	0.00%
Gambia	6	0	0.00%	0	0.00%
Greece	18	0	0.00%	0	0.00%
Guinea-Bissau	1	0	0.00%	0	0.00%
Hong Kong, China	62	0	0.00%	0	0.00%
India	1	0	0.00%	0	0.00%
Isle of Man (GB)	3	0	0.00%	0	0.00%
Italy	9	0	0.00%	0	0.00%
Japan	2	0	0.00%	0	0.00%
Korea, Republic of	2	0	0.00%	0	0.00%
Liberia	255	2	0.78%	0	0.00%
Lithuania	2	0	0.00%	0	0.00%
Luxembourg	4	0	0.00%	0	0.00%
Malaysia	4	0	0.00%	0	0.00%
Malta	73	0	0.00%	0	0.00%
Marshall Islands	182	0	0.00%	0	0.00%
Netherlands	15	1	6.67%	1	6.67%
Nigeria	5	0	0.00%	0	0.00%
Norway	6	0	0.00%	0	0.00%
Palau	2	0	0.00%	0	0.00%
Panama	180	3	1.67%	0	0.00%
Portugal	39	0	0.00%	0	0.00%
Saint Kitts and Nevis	3	1	33.33%	0	0.00%
Saint Vincent and the Grenadines	2	0	0.00%	0	0.00%
Sao Tome and Principe	2	0	0.00%	0	0.00%
Saudi Arabia	1	0	0.00%	0	0.00%
Sierra Leone	7	0	0.00%	0	0.00%
Singapore	72	0	0.00%	0	0.00%
Tanzania, United Republic of	1	0	0.00%	0	0.00%
Thailand	1	0	0.00%	0	0.00%
Togo	1	0	0.00%	0	0.00%
Turkey	3	0	0.00%	0	0.00%
Turkmenistan	1	0	0.00%	0	0.00%
Tuvalu	1	0	0.00%	0	0.00%
United Kingdom	3	0	0.00%	0	0.00%
United States	1	0	0.00%	0	0.00%
Vanuatu	1	0	0.00%	0	0.00%
Vietnam	2	0	0.00%	0	0.00%
Total	1112	8	0.72%	2	0.18%

8. Inspections and Detentions per Recognized Organization
Inspections et Détentions par Organisation Reconnue

Issuing Authority		Inspection*	Detentions CIC-topic related with RO responsibility**
Code	Name		
101	American Bureau of Shipping	156	0
115	Bureau Veritas	245	0
120	CR Classification Society (CCRS)	1	0
121	China Classification Society	74	0
124	Croatian Register of Shipping	5	0
128	DNV AS (DNV)	300	0
132	Germanischer Lloyd	1	0
138	Hellenic Register of Shipping	1	0
139	Isthmus Bureau of Shipping, S.A.	2	0
141	Intermaritime Certification Services, S.A.	1	0
148	International Naval Surveys Bureau	4	0
150	Indian Register of Shipping	5	0
151	International Register of Shipping	7	0
156	Korea Classification Society	3	0
158	Korean Register	56	0
160	Lloyd's Register	247	0
169	Nippon Kaiji Kyokai	371	0
171	National Shipping Adjuster Inc.	2	0
173	Other	1	0
175	Panama Maritime Documentation Services	3	0
179	Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	8	0
186	Registro Italiano Navale	116	0
193	Rinave Portuguesa	2	0
213	Vietnam Register of Shipping	1	0
215	Phoenix Register of Shipping	6	0
216	Overseas Marine Certification Services	2	0
232	Dromon Bureau of Shipping	12	0
244	Iranian Classification Society	1	0
246	Macosnar Corporation	1	0
247	Maritime Bureau of Shipping	3	0
250	New United International Marine Services LTD	2	0
253	Panama Shipping Registrar Inc.	2	0
265	Universal Maritime Bureau Ltd	1	0
271	International Maritime Register	1	0
275	Veritas Register of Shipping (VRS)	1	0
278	DNV GL AS	62	0
285	Novel Classification Society S.A. (NCS)	1	0

Issuing Authority		Inspection*	Detentions CIC-topic related with RO responsibility**
Code	Name		
291	United Registration and Classification of Services (URACOS)	2	0
293	Aegean Register of Shipping (CLASSARS)	1	0
295	Qualitas Register of Shipping S.A. (QRS)	2	0
301	Intertek Maritime Bureau (IMB)	1	0
312	Hellas Naval Bureau of Shipping S.M.P.C (HNBS)	1	0
101	American Bureau of Shipping	156	0

9. Member States with Number of CIC Reports Submitted.
Les États Membres ayant Soumis des Rapports dans le Cadre de la Campagne d’Inspection Ciblée

S/N	Member States	No of CIC Reports Submitted
1	Congo, Republic of	17
2	Cote d’Ivoire	26
3	Gabon	43
4	Ghana	69
5	Liberia	31
6	Nigeria	285
7	Sierra Leone	26
8	South Africa	54
9	Togo	52
	Total	603

S/N	ABUJA MOU RELEVANT INSTRUMENTS
1.	International Convention on Load Lines (LL), 1966
2.	Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (LL PROT 88)
3.	International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974, as amended
4.	Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS PROT 78)
5.	Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS PROT 88)
6.	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and by the Protocol of 1997 (MARPOL)
7.	International Convention on Standards of Training, Certification and 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
17.	The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships. (2009) (HONG KONG

Benchmarking of Relevant Instruments with Other MoUs
Étude Comparative des Instruments Applicables au Sein des Autres
Mémoires d'Entente

Nos.	IMO / ILO INSTRUMENTS	STATUS AT SOME MOUS			
		Abuja MoU	Tokyo MoU	Paris MoU	Indian Ocean MoU
1	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	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	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	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	International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 (BWM 2004)	X	X	X	X
15	Bunker Pollution Convention 2001 (BUNKER 2001)	X		X	X
16	Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 (NAIROBI WRC 2007)	X		X	
17	Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships. (2009) (HONG KONG CONVENTION)	X			