



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l'Économie

## **Rapport d'activité 2014**

Volume 4

### **Commissariat aux affaires maritimes**

**Mars 2015**



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l'Économie



## TABLE DES MATIERES

<b>1.</b>	<b>Les affaires maritimes en 2014</b>	<b>p. 5</b>
1.1.	Convention du travail maritime, 2006	p. 5
1.2.	Accord signé avec « Korean Register »	p. 5
<b>2.</b>	<b>Les activités au sein des organisations internationales</b>	<b>p. 6</b>
2.1.	L'Union européenne	p. 6
2.2.	Les activités au sein de l'agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA)	p. 6
2.3.	Les activités au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI)	p. 6
2.3.1.	<i>Comité MSC</i>	<i>p. 6</i>
2.3.2.	<i>Comité MEPC</i>	<i>p. 7</i>
2.3.3.	<i>Comité LEG</i>	<i>p. 7</i>
2.3.4.	<i>Sous Comité SDC 1</i>	<i>p. 7</i>
2.3.5.	<i>Sous Comité HTW (anc. STW)</i>	<i>p. 7</i>
2.4.	BENELUX	p. 8
<b>3.</b>	<b>Le secteur maritime à Luxembourg</b>	<b>p. 9</b>
3.1.	Les entreprises maritime	p. 9
<b>4.</b>	<b>Evolution du registre public maritime luxembourgeois</b>	<b>p. 10</b>
4.1.	Composition de la flotte	p. 11
4.2.	L'inspection des navires par l'administration (réseau d'inspection)	p. 12
4.3.	Le contrôle par l'État du port	p. 13
4.4.	La gestion des équipages	p. 14
<b>5.</b>	<b>Politique qualité du Commissariat aux affaires maritimes</b>	<b>p. 17</b>
5.1.	Norme ISO 9001: 2008	p. 17
5.2.	Projet « Guichet unique » pour la navigation de plaisance	p. 17
<b>6.</b>	<b>Gestion séparée</b>	<b>p. 18</b>
<b>7.</b>	<b>Personnel et formations</b>	<b>p. 19</b>
<b>8.</b>	<b>La navigation de plaisance</b>	<b>p. 20</b>
<b>9.</b>	<b>Les autres activités du Commissariat aux affaires maritimes</b>	<b>p. 21</b>



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l'Économie



## **1. Les affaires maritimes en 2014**

### **1.1. Convention du travail maritime, 2006**

Le 20 août 2013, la convention du travail maritime (MLC, 2006) est entrée en vigueur. Elle couvre dorénavant les conditions de travail de quelques 1,2 million de marins, reprenant et actualisant les dispositions provenant de 68 conventions antérieures. Elle crée ainsi un véritable code du travail mondial pour le transport maritime. La plupart des dispositions de la MLC, 2006 ont déjà été communautarisées par la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE. L'application de la convention dans l'Union est aussi garantie par des directives relatives au contrôle par l'Etat du port (inapplicables au Luxembourg) et par la directive 2013/54/UE du Parlement européen et du Conseil relative à l'Etat du pavillon.

La directive 2009/13/CE a été transposée au Luxembourg par un accord salarial signé le 29 juillet 2014 entre FEDIL SHIPPING pour le côté patronal, et l'OGB-L et le LCGB pour le côté syndical. Cette convention collective de travail (valable du 01/08/2014 au 01/08/2015) a été déclarée d'obligation générale pour tout le secteur par règlement grand-ducal du 21 novembre 2014.

### **1.2. Accord signé avec « Korean Register »**

Le 24 novembre 2014, le CAM et le « Korean Register of Shipping » ont signé un accord qui autorise la société de classification à agir au nom de l'administration de l'Etat du pavillon pour les navires battant pavillon luxembourgeois.

Le Luxembourg a ainsi conclu des accords similaires avec au total sept sociétés de classification : Korean Register (KR), American Bureau of Shipping (ABS), Bureau Veritas (BV), DNV GL, Lloyd (LR), Nippon Kaiji Kyokai (NKK) et Registro Italiano Navale (RINA).



## **2. Les activités au sein des organisations internationales**

### **2.1. L'Union Européenne**

Des agents du CAM ont suivi de façon régulière les travaux du groupe transports maritimes et les différents comités techniques relatifs au secteur à Bruxelles.

Parmi les projets en cours on peut relever une proposition de règlement sur la libéralisation des services portuaires.

Des agents ont également suivi les réunions du groupe de travail « questions sociales » afin d'étudier la proposition de directive de la Commission visant à renforcer les droits des marins et de leur conférer les mêmes droits que ceux dont bénéficient les travailleurs à terre.

Les travaux préparatoires en vue de la présidence du Conseil de l'Union européenne ont débuté et des réunions de coordination avec les collègues italiens, lettons et néerlandais ont eu lieu. Des premiers contacts avec la Commission européenne et le Secrétariat Général du Conseil ont également été organisés.

### **2.2. Les activités au sein de l'agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA)**

- Le Luxembourg est représenté au Conseil d'administration de l'agence par un titulaire et un suppléant. En 2014, le Conseil d'administration s'est réuni à trois reprises au siège de l'agence à Lisbonne.

- Différents agents du CAM ont assisté à des séminaires ou des formations dans différents domaines liés au secteur maritime organisés par l'EMSA. Parmi ceux-ci on peut mentionner le système LRIT (Long Range Identification and Tracking) dont l'EMSA gère le centre de données européen. Ce système permet aux autorités maritimes autorisées de suivre (pratiquement en temps réel) les navires de plus de 300 tonneaux de jauge brute et les navires à passagers participant au trafic maritime international.

### **2.3. Les activités au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI)**

#### **2.3.1. Comité MSC**

Au cours de l'année 2014, un agent du CAM a participé aux 93<sup>ème</sup> et 94<sup>ème</sup> sessions du Comité de la sécurité maritime au siège de l'OMI à Londres. Lors de ces sessions plusieurs amendements aux instruments internationaux ont été adoptés. Le Comité a également passé en revue les rapports des autres Comités de l'OMI et des Sous-comités apparentés au MSC et traité des questions urgentes y relatives.

Furent ainsi adoptés au cours de l'année:

- les amendements au recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (Recueil IGC);
- le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (Recueil sur la navigation polaire);



### 2.3.2. Comité MEPC

Un agent du CAM a participé aux 66<sup>ème</sup> et 67<sup>ème</sup> sessions du comité de la protection du milieu marin. Les travaux étaient principalement consacrés à la révision des annexes de la Convention MARPOL. Nombreux travaux du comité portaient sur la prévention de la pollution atmosphérique, de la réduction des gaz à effet de serre.

Furent également adoptés lors de ces sessions:

- les amendements aux Annexes I, II, III, IV, V, VI de la convention MARPOL afin d'y inclure les prescriptions du Code III relatives au programme d'audit obligatoire;
- les amendements à l'Annexe I de la convention MARPOL portant sur le code de construction et d'équipement des navires, le code BCH et le code IBC;
- les amendements à l'Annexe VI de la convention MARPOL concernant l'EEDI (Energy Efficiency Design Index).

### 2.3.3. Comité LEG

Un agent du CAM accompagné d'un consultant a participé à la 101<sup>ème</sup> session du comité juridique qui s'est tenue à Londres du 28 avril au 2 mai 2014. A cette occasion, M. Koji Sekimizu, Secrétaire Général de l'OMI, a rappelé que le mot d'ordre de cette institution est de favoriser l'entrée en vigueur des conventions internationales qu'elle a élaborées et a incité à leur ratification. Il a donc été revu le statut des ratifications des différentes conventions et les problèmes rencontrés par les Etats ont été soulevés. Pour faire face aux difficultés posées par le Protocole 2010 de la Convention SNPD, un groupe de travail par correspondance a été formé. Les problèmes relatifs aux ports de refuge ou au traitement des gens de mer en cas d'accident maritime ont encore été abordés.

### 2.3.4. Sous Comité SDC 1

En janvier 2014, un agent du CAM a couvert les travaux de la première session du Sous-comité « Ship Design and Construction ».

A l'ordre du jour figurait notamment:

- les projets du code « polaire »;
- le projet de directives pour la construction des « wind farm vessels »;
- le projet de définition du « personnel offshore »;
- l'analyse des dispositifs d'évacuation des passagers pour les navires existants.

### 2.3.5. Sous Comité HTW (anc. STW)

La 1<sup>ère</sup> session du Sous-comité des normes de formation et de veille a eu lieu du 17 au 21 février 2014 traitant notamment de la révision approfondie de la Convention STCW et du Code STCW. A l'ordre du jour figurait l'adoption de plusieurs cours standardisés pour la préparation de formations mais aussi l'élaboration de recommandations pour le training des personnes à bord des Mobile Offshore Units et la mise-en-place d'un code pour des navires qui opèrent dans les régions polaires. Un agent du CAM a participé activement aux groupes de travail portant sur l'application des amendements de Manille de 2010 et le rôle de l'élément humain.



#### **2.4. BENELUX**

La Sous-commission Affaires maritimes "OIT" s'est réunie le 17 mars 2014 au Secrétariat-général du Benelux sous la Présidence de M. André Van der Niet. Ce premier tour de table après l'entrée en vigueur de la convention du travail maritime a notamment permis d'aborder les sujets suivants:

- l'État de la mise en œuvre de la MLC ;
- la définition des gens de mer et catégories d'exceptions ;
- les exigences de la convention relatives au logement ;
- l'inspection des bateaux qui ne sont pas soumis à certification ;
- le rôle des sociétés de classification agréées dans l'inspection et la certification des navires ;
- la procédure de plaintes ;
- les Amendements de Manille (STCW) - état de la mise en œuvre.



### 3. Le secteur maritime à Luxembourg

#### 3.1. Les entreprises maritimes

La notion d'entreprise maritime est définie dans la loi du 17 juin 1994.

L'autorisation d'établissement des entreprises maritimes est délivrée par le ministre de l'Économie. Peuvent bénéficier du statut d'entreprise maritime, les entreprises qui ont pour objet "l'achat, la vente, l'affrètement, le frètement et la gestion de navires de mer, ainsi que les opérations financières et commerciales s'y rattachant directement ou indirectement."

La situation au 31 décembre 2014 se présente comme suit:

Entreprises maritimes agréées	280	
Dirigeants d'entreprises maritimes agréés	Personnes physiques	Personnes morales
	49	22

Source: Commissariat aux affaires maritimes

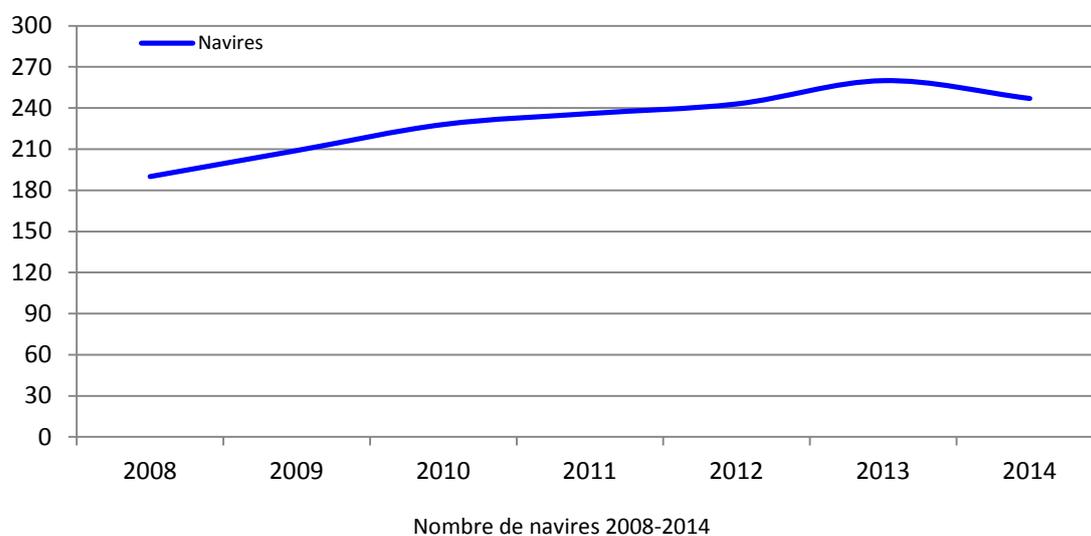
La liste des entreprises maritimes et des dirigeants agréés est publiée sur le site internet du CAM [www.maritime.lu](http://www.maritime.lu).



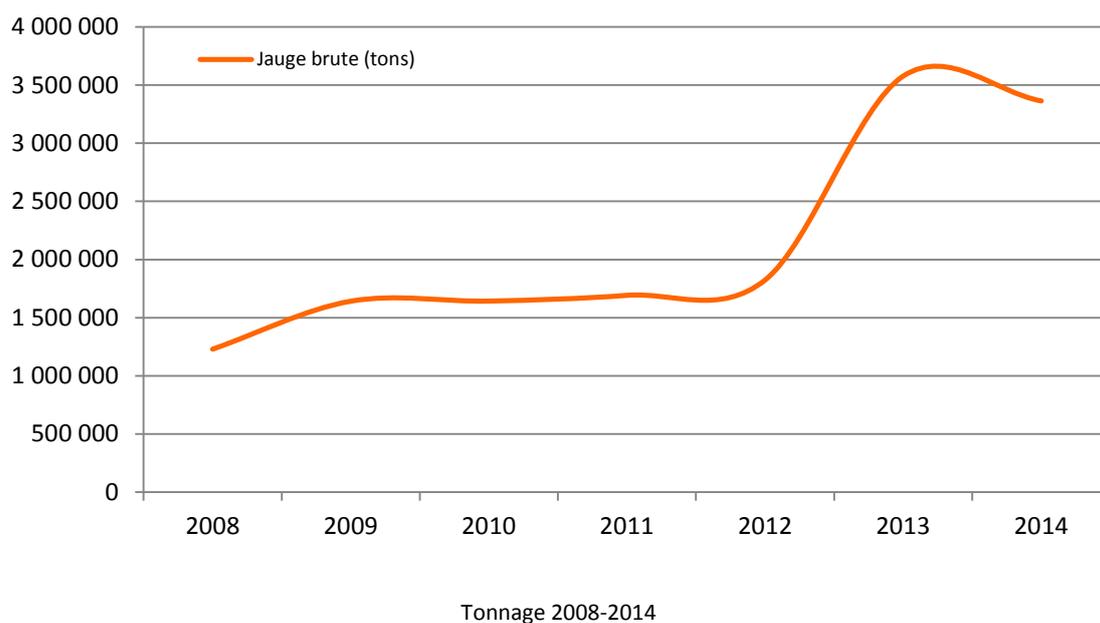
#### 4. Evolution du registre public maritime luxembourgeois

Après une très forte augmentation de la flotte tant en nombre de navires qu'en tonnage celle-ci a légèrement diminué en 2014. À côté des immatriculations classiques, il y a eu depuis 2013 un nombre important d'immatriculations en affrètement coque nue (ou «bareboat charter»), notamment en provenance d'Allemagne. Mais, pour la première fois depuis bon nombre d'années, le nombre de navires radiés a dépassé celui des nouvelles immatriculations.

Au total, 21 nouvelles unités ont ainsi été immatriculées en 2014 (contre 40 en 2013) et 33 navires ont été radiés (il y en avait 24 en 2013).



Fin décembre, le registre public maritime luxembourgeois comptait 247 navires représentant un tonnage brut de 3,36 millions, soit 5,96% de moins que le tonnage existant en 2013.





#### 4.1. Composition de la flotte

Nombre de navires enregistrés au 31.12.2014

Régime d'immatriculation	Unités	Jauge brute
Pleine immatriculation	200	1.155.299
Frètement coque nue	7	153.217
Affrètement coque nue	40	2.055.388
<b>TOTAL</b>	<b>247</b>	<b>3.363.904</b>

Source: Commissariat aux affaires maritimes

Le 28 mai 2014 fut immatriculé le porte-conteneurs MSC BENEDETTA, construit en 2011 en Corée. Avec 366 mètres de longueur, un tonnage brut de 141.635, et une capacité de 13.100 TEUs (Twenty-foot Equivalent Units = conteneurs de 20 pieds) le MSC BENEDETTA est actuellement le plus grand navire sous registre luxembourgeois.

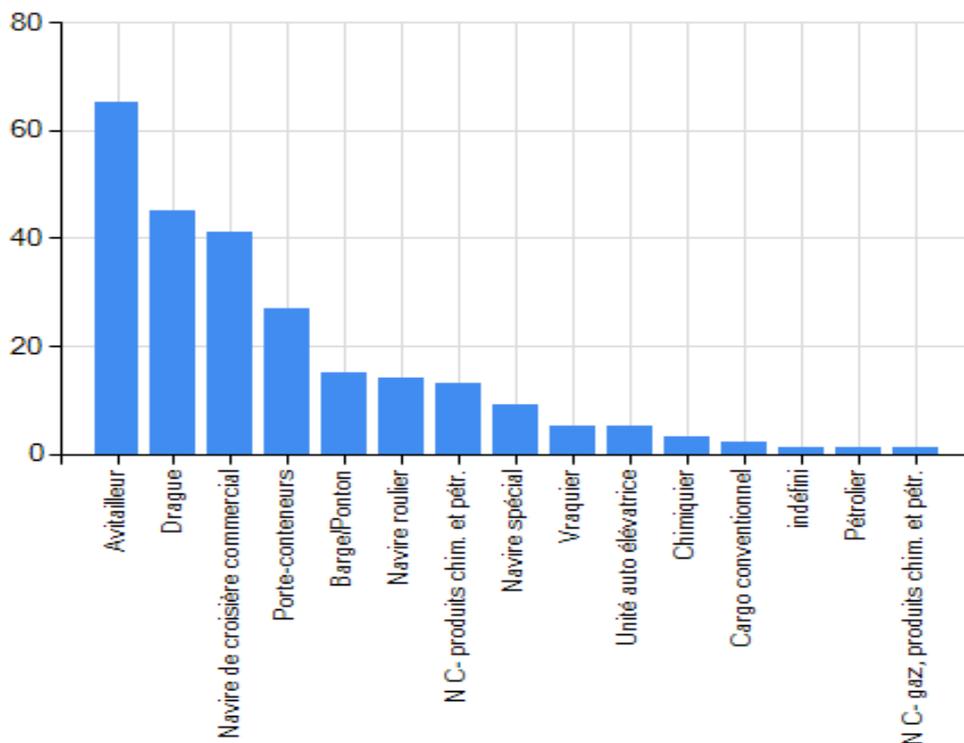


MSC BENEDETTA

Au 31 décembre 2014, l'âge moyen de la flotte était de 8,5 ans (9,0 ans en 2013).



### Répartition par catégorie



#### 4.2. L'inspection des navires par l'administration (réseau d'inspection)

Suite à la croissance de la flotte enregistrée en 2013, le CAM a augmenté de façon significative son réseau d'inspection, en ajoutant la présence des experts dans les ports les plus fréquentés par les navires marchands et par les navires de croisière commerciale.

En 2014, 175 inspections ont été réalisées, ce qui représente une augmentation de 35,66% par rapport à l'année précédente. Pour les navires non inspectés, il s'agit essentiellement de nouvelles immatriculations qui feront l'objet d'inspections par l'Etat de pavillon au courant de 2015.

##### Navires marchands

Année	Inspections	Inspections avec déficiences	Détentions	Détention %	Inspections avec déficiences %
2014	142	92	0	0.00	64.79

##### Navires de croisière commerciaux (Méga-Yachts)

Année	Inspections	Inspections avec déficiences	Détentions	Détention %	Inspections avec déficiences %
2014	33	30	1	3.03	90.90



Tout incident ou irrégularité fait l'objet d'un examen, voire d'une enquête par le CAM, conformément à son système de gestion de la qualité (ISO version 9001-2008).

Les déficiences les plus souvent constatées par les inspecteurs concernent :

- Documentation du navire (constatées lors de 22,42% des inspections) ;
- Conditions de travail des marins à bord (16,98%) ;
- Certificats de l'équipage (10,54%) ;
- Sécurité de la navigation (5,94%).

#### **4.3. Le contrôle par l'Etat du port**

Un autre instrument de mesure de la performance d'une flotte en termes de sécurité est donné par les contrôles effectués par les autorités portuaires.

- Mémoire de Paris

Les derniers rapports disponibles du Mémoire de Paris publient les chiffres suivants pour les navires sous pavillon luxembourgeois (voir tableau).

Les données définitives pour 2014 ne sont pas encore disponibles officiellement, mais le site internet de l'EMSA permet de prévoir les résultats suivants pour 2014 :

Année	Inspections	Inspections avec déficiences	Détentions	Détentions %	Inspections avec déficiences %
2010	81	45	2	2.70	55.56
2011	56	29	0	0.00	51.79
2012	60	33	5	8.33	55.00
2013	69	39	1	1.45	43.48
2014P	73	38	1	1.37	52.05

Source: Commissariat aux affaires maritimes - rapports annuels Paris MOU (P: provisoire).

Le Mémoire de Paris reste une source d'information privilégiée, car le ratio de détentions et déficiences enregistrées au cours des trois dernières années permet la classification de tous les Etats de pavillon en trois listes: blanche, grise et noire.

Le Grand-Duché de Luxembourg figure sur la liste blanche du Paris MoU depuis 1999, mais son classement s'y est récemment détérioré en raison de 5 navires détenus en 2012.

- Mémoire de Tokyo

Le site internet du Mémoire de Tokyo publie les chiffres suivants pour les navires sous pavillon luxembourgeois dans la région Asie / Pacifique (voir tableau).



Année	Inspections	Détentions	Détentions %
2010	10	1	10,00
2011	22	1	4,55
2012	18	1	5,56
2013	22	0	0,00
2014P	44	1	2.27

- United States Coast Guard

Le rapport annuel 2014 des gardes côtes américains n'est pas encore officiellement disponible, mais aucune détention n'a été rapportée au cours de l'année 2014.

- Evaluation des inspections du contrôle portuaire

Les détentions mais aussi toutes les déficiences et non-conformités constatées lors d'inspections de l'Etat de port sont systématiquement analysées.

En cas de besoin, une enquête est diligentée par le CAM avec audition des différents acteurs : armateurs, sociétés de classification, etc. ... afin, d'une part d'améliorer les procédures de gestion des différents partenaires et d'autre part, d'éviter de futures détentions similaires.

Les non-conformités les plus souvent constatées lors des contrôles par les inspecteurs de l'Etat du port concernent:

- La sécurité de la navigation (constatées lors de 16,01% des inspections) ;
- La sécurité contre les incendies (protection, détection et extinction) (13,07%) ;
- Les engins de sauvetage (10,78%) ;
- La documentation à bord (6,54%).

#### **4.4. La gestion des équipages**

La matière est régie par le règlement grand-ducal du 8 avril 1991 concernant le livret de marin et le règlement grand-ducal du 16 novembre 2001 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer, ainsi que par les dispositions de la convention internationale STCW 78 amendée portant sur la formation des gens de mer.

La gestion des dossiers équipages se divise en deux parties:

- L'identification du marin

Au cours de l'année 2014, 4.110 nouveaux livrets de marin ont été délivrés aux gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon luxembourgeois (réduction de 10,81% par rapport à 2013).



#### - La vérification des qualifications professionnelles

Au cours de l'année 2014, 3.583 visas ont été émis par le bureau des équipages, soit une augmentation de 7,66% par rapport à l'année précédente. Le tableau suivant met en évidence l'évolution du total des documents émis par le CAM par rapport à l'évolution du nombre de navires pendant la période de 2010 à 2014.

Année	Navires (*)	Livrets	Visas	Dif. Navires (%)	Dif Livrets (%)	Dif Visas (%)
2010	210	3 835	2 487	n/a	n/a	n/a
2011	217	3 807	2 912	3,33%	- 0,73%	17,09%
2012	223	3.655	2.968	2,76%	- 3,99%	1,92%
2013	245	4.608	3.328	9,87%	26,07%	12,13%
2014	240	4.110	3.583	- 2,04%	- 10,81%	7,66%
2010 / 14	30	275	1 096	14,29%	7,17%	44,07%

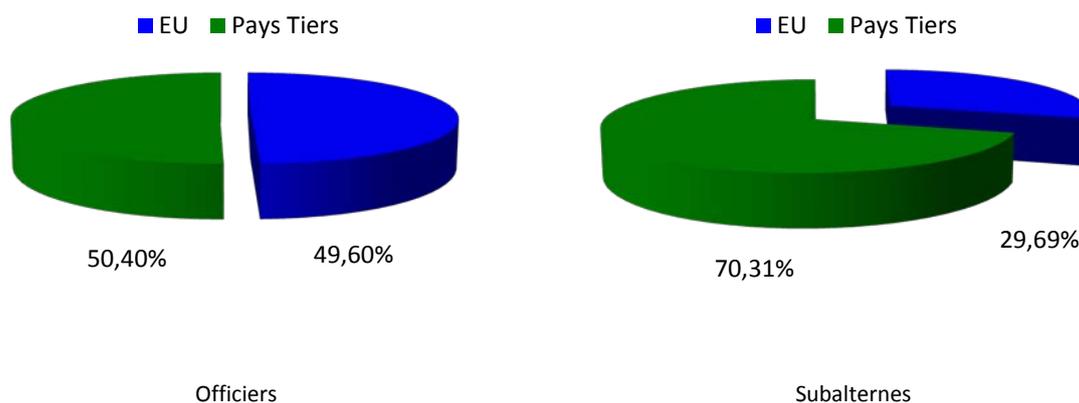
(\*) - navires en frètement coque nue exclus.

Source: Commissariat aux affaires maritimes.

Le nombre des documents émis par le CAM a continué sa tendance à la hausse, mais à un rythme beaucoup plus modéré qu'en 2013.

Entre 2010 et 2014, la quantité de livrets de marins et visas préparés par le bureau d'équipages est passé de 6.322 à 7.693, tandis que le nombre de navires a augmenté de 30 unités.

Fin décembre 2014, 17.828 marins étaient répertoriés dans la base de données du CAM. La répartition des gens de mer à bord était la suivante:





Les nationalités les plus représentées à bord des navires battant pavillon luxembourgeois, sont les Philippines et l'Ukraine avec respectivement 17,53% et 10,66%. Suivent la Belgique, la Russie, la Croatie et la France:

Pays	Officiers	% Officiers	Subalternes	% Subalternes	Total	% Total
Philippines	586	7,88%	2540	24,44%	3126	17,53%
Ukraine	1254	16,86%	647	6,23%	1901	10,66%
Belgique	500	6,72%	710	6,83%	1210	6,79%
Russie	597	8,03%	388	3,73%	985	5,53%
Croatie	755	10,15%	225	2,17%	980	5,50%
France	576	7,75%	289	2,78%	865	4,85%

Source: Commissariat aux affaires maritimes.



## **5. Politique qualité du Commissariat aux affaires maritimes**

### **5.1. Norme ISO 9001: 2008**

Le 4 juin 2013, le CAM a reçu son nouveau certificat (n° 011 000 7001), qui est valable jusqu'au 3 juin 2015. L'audit de reconduction a été mené par l'organisme de certification TUV Rheinland France en date du 29/04/2014. Aucune non-conformité n'a été constatée durant cet audit. Quelques remarques et des propositions d'amélioration ont été formulées.

### **5.2. Projet « Guichet Unique » pour la navigation de plaisance**

En 2014 et en collaboration avec le Centre des technologies et de l'information de l'Etat, le CAM a finalisé la mise en place d'un "Guichet unique" pour les différents acteurs de la navigation de plaisance. Dorénavant les utilisateurs peuvent effectuer en ligne une majeure partie des démarches liées à l'immatriculation des bâtiments de plaisance ainsi qu'aux différents permis de navigation de plaisance.



## 6. Gestion séparée

Le CAM fonctionne sous le statut de Service de l'Etat à gestion séparée (SEGS). Au cours de l'année sous revue, des factures pour un montant de 1.204.010.- Euros ont été réglées au profit de fournisseurs divers et les recettes encaissées de la part des administrés et clients se sont élevées à un total de 948.169.- Euros.

Ces recettes proviennent essentiellement de la délivrance de documents émis dans le cadre de la gestion de la flotte et des équipages sous pavillon luxembourgeois. A celles-ci, il faut ajouter d'importantes recettes générées directement ou indirectement par le secteur maritime sous forme de taxes d'immatriculation, d'impôts, etc. qui ne sont pas comptabilisées par le CAM.

En 2014, un nouveau Règlement Grand-Ducal est venu adapter le système des taxes d'immatriculation des navires dans un souci de pérenniser la compétitivité du registre tout en maintenant un schéma de calcul intelligible. Après 23 ans il était devenu important de revoir la grille de taxation afin de préserver la compétitivité du registre. Ceci valait surtout pour les grandes unités pénalisées jusque-là. La différence entre les taux de taxation pour la première immatriculation et celui des taxes de prorogation a été supprimée. Les taxes d'immatriculation ont également été plafonnées selon trois tranches d'âge. Ces plafonds s'appliquent dorénavant pour les très grands navires d'un tonnage net de 45.000 et plus.



## **7. Personnel et formations**

Le CAM compte douze agents dont deux à mi-temps. Vu la croissance continue de la flotte et de la charge de travail qui s'en suit un renfort en personnel supplémentaire a été demandé.

Au cours de l'année écoulée, la plupart des agents ont participé à différentes formations spécifiques à Luxembourg et à l'étranger, notamment auprès de l'agence européenne pour la sécurité maritime.



## 8. La navigation de plaisance

En 2014, la Commission de la navigation de plaisance s'est réunie à 2 reprises. La commission, créée en 1997, est composée de représentants du service de la Navigation et du CAM ainsi que de représentants des associations et organismes nautiques nommés par le ministre. Elle a pour mission d'organiser les cours et les examens et de formuler des propositions ou suggestions au ministre dans le domaine la navigation de plaisance.

Suite aux cours organisés par les organismes agréés et après avoir réussi leur examen, 286 personnes se sont vues délivrer un permis de plaisance en 2014 (41 permis haute "mer", 9 permis "côtier", 144 permis "fluvial", 1 permis de catégorie 1 et 1 permis de catégorie 2).

La gestion technique et administrative du registre de la navigation de plaisance est effectuée par le CAM. Ainsi, 125 nouvelles immatriculations ont été enregistrées et 780 ont été renouvelées.

Les dossiers traités au cours de l'année 2014 par le CAM ont rapporté plus de 13.000 Euros supplémentaires par rapport à l'année précédente et se subdivisent comme suit :

	Nombre de dossiers	Taxes perçues (en Euros)
Identifications	53	1.272,00
Identifications (renouvellements)	5	120,00
Immatriculations	125	45.588,28
Immatriculations (renouvellements)	780	123.343,19
Immatriculations/Identifications (duplicatas)	7	168,00
Nouveaux permis	286	10.704,00
Permis renouvelés	177	4.248,00
Permis (duplicatas)	26	624,00
Endossements de permis	59	2.124,00
Endossements de permis (duplicatas)	0	0,00
<b>Total</b>		<b>188.191,47</b>

Source: Commissariat aux affaires maritimes



## 9. Les autres activités du Commissariat aux affaires maritimes

- Rencontres avec les sociétés de classification

Dans le cadre de leur travail journalier, les agents du CAM ont des contacts réguliers avec les représentants des différentes sociétés de classification. A côté de cela, le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes a participé à la réunion annuelle du "Comité Benelux" du Bureau Veritas à Oisterwijk (NL) le 10 juin 2014. Par ailleurs, un collaborateur du CAM a effectué un audit auprès du American Bureau of Shipping (ABS) à Anvers le 8 août 2014. Cet audit faisait suite à une inspection « sûreté » menée par une délégation de la Commission Européenne auprès de l'administration maritime.

- NATO Transport Group Ocean Shipping (TG OS)

Dans le cadre des plans civils d'urgence de l'alliance atlantique, le Commissaire aux affaires maritimes a représenté le Luxembourg à une réunion du Groupe Transport « Ocean Shipping » au quartier général à Bruxelles le 20 mai 2014. Du 1<sup>er</sup> au 4 juin, il a également participé à un séminaire à Athènes, traitant de différentes menaces auxquelles le secteur maritime est confronté, dont notamment la piraterie maritime et la cybercriminalité.

- Visite du Secrétaire général de l'OMI au CROSS Griz Nez

Le 17 septembre 2014, le secrétaire général de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), M. Koji Sekimizu a visité le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) de Gris-Nez près de Calais (F). Ensemble avec les représentants d'une dizaine de représentations permanentes d'Etats membres le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes a représenté le Luxembourg à cette occasion.



### **Abréviations, Acronymes**

CAM	Commissariat aux affaires maritimes
EMSA	Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)
HTW	Human element, Training and Watchkeeping
ISO	International Standards of Organisation
LEG	Legal
LRIT	Long Range Identification and Tracking
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MEPC	Marine Environment Protection Committee
MLC	Maritime Labour Convention – Convention du Travail Maritime
OIT	Organisation internationale du Travail
OMI	Organisation maritime internationale
SDC	Ship design and construction
SEGS	Service de l'Etat à gestion séparée
SNPD	Substance nocive et potentiellement dangereuse
STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping
STW	Standard Training and Watchkeeping
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit