



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

Rapport d'activité 2016

Volume 4

Commissariat aux affaires maritimes

Mars 2017



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



TABLE DES MATIERES

1.	Les affaires maritimes en 2016	p. 5
1.1.	Le secteur du transport maritime	p. 5
1.2.	La piraterie maritime	p. 5
2.	Les activités au sein des organisations internationales	p. 7
2.1.	L'Union européenne	p. 7
2.2.	Les activités au sein de l'agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA)	p. 7
2.3.	Les activités au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI)	p. 7
2.4.	Travaux au sein de l'Organisation internationale du Travail (OIT)	p. 8
2.5.	BENELUX	p. 9
3.	Le secteur maritime à Luxembourg	p. 9
3.1.	Les entreprises maritimes	p. 9
3.2.	Célébration du 25e anniversaire du registre public maritime	p. 9
3.3.	Journée européenne de la Mer – 3 mai 2016	p. 10
3.4.	Formation affaires maritimes	p. 10
3.5.	Bourbon Argos	p. 11
3.6.	Mission de réflexion et d'enquête conc. le secteur maritime luxembourgeois	p. 11
3.7.	Entrevue avec Mme Francine Closener, Secrétaire d'Etat	p. 11
4.	Le registre public maritime luxembourgeois	p. 11
4.1.	Composition de la flotte	p. 12
4.2.	L'inspection des navires par l'administration (réseau d'inspection)	p. 13
4.3.	Le contrôle par l'État du port	p. 14
4.4.	La gestion des équipages	p. 16
5.	Politique qualité du CAM et Norme ISO 9001: 2008	p. 17
6.	Gestion séparée	p. 18
7.	Personnel et formations	p. 18
8.	La navigation de plaisance	p. 19
9.	Les autres activités	p. 20
9.1.	Posidonia – 6-10 juin 2016	p. 20
9.2.	Expomar – 20-22 octobre 2016	p. 20
9.3.	Présentation des secteurs maritimes et logistiques à Naples – 11 nov. 2016	p. 21
	Abréviations, Acronymes	p. 22



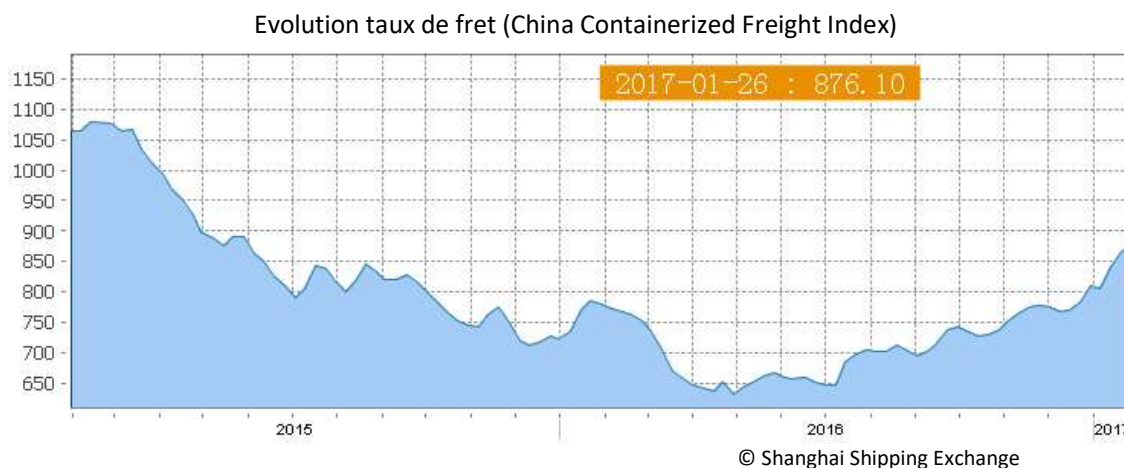
LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Économie



1. Les affaires maritimes en 2016

1.1. Le secteur du transport maritime

En 2016, les tarifs du secteur du transport maritime ont atteint des minimas record pour ensuite légèrement reprendre. L'Index pour le vrac (Baltic Dry Index) a touché le fond de la courbe en février et celui des containers en avril (cf. graphique ci-dessous).



Après une baisse spectaculaire du prix du pétrole en 2015, les prix des produits pétroliers ont commencé à remonter légèrement en 2016. S'il s'agit là d'une bonne nouvelle pour les entreprises pétrolières et les armateurs actifs dans l'offshore pétrolier, d'autres qui ont réussi à garder la tête hors de l'eau grâce au carburant peu cher rencontrent de plus en plus de difficultés, comme en témoigne la faillite de l'entreprise sud-coréenne HANJIN SHIPPING, 7^e armateur mondial.

Les armateurs qui n'avaient pas anticipé la crise économique, avaient commandé des méga porte-conteneurs au pic de la croissance des échanges. Aujourd'hui, on estime qu'il y a un excès de navires qui va jusqu'à un tiers de la flotte mondiale. Les armateurs rechignent néanmoins à envoyer les plus anciens de leurs navires à la casse, le prix de la ferraille ayant aussi chuté.

Le commerce maritime continue cependant de croître, mais de moins de 3% par an, c.à.d. deux fois moins vite qu'au milieu des années 2000. La situation pourrait commencer à s'améliorer: l'augmentation des capacités mondiales s'étant limitée à 2,4 % en 2016 (estimation) alors que la demande, elle, devrait avoir grimpé de 3,9 %. Malgré tout, avec des prix qui ont considérablement baissé, la banque Morgan Stanley anticipe pour cette année une perte globale de 5 milliards de dollars pour le secteur.

1.2. La piraterie maritime

Les attaques par des pirates dans le golfe d'Aden et dans l'Océan Indien au large de la Somalie ont pratiquement cessé depuis le déploiement de forces navales internationales et l'utilisation généralisée d'équipes de sécurité armées à bord des navires. A ce jour, les pirates n'ont pas réussi à s'emparer du moindre navire ayant des gardes armés (militaires ou privés) à bord.



Dans d'autres parties du monde, la piraterie constitue toujours une menace pour le transport maritime. Les points noirs sont aujourd'hui le Golfe de Guinée, mais aussi l'Asie du Sud-Est où le nombre d'attaques a continué d'augmenter en 2016.

Attaque du Bourbon Liberty 251 dans le Golfe de Guinée le 23 février 2016

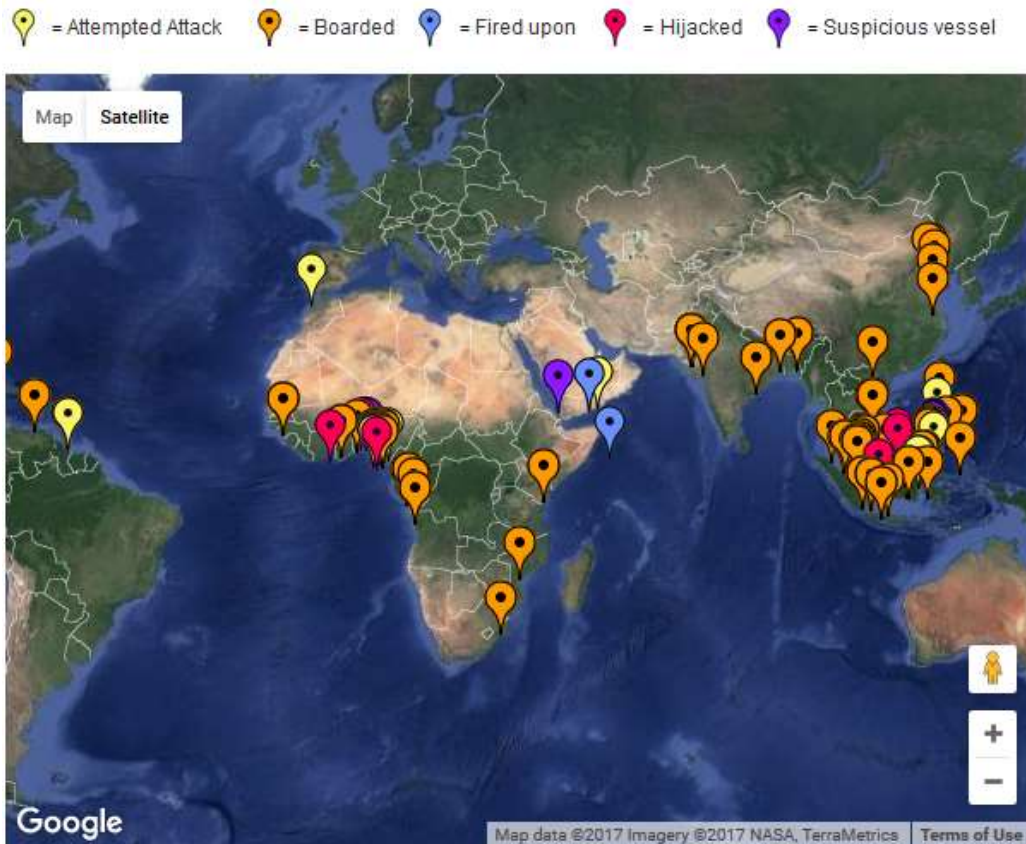
Le 23 février 2016, le navire "Bourbon Liberty 25" battant pavillon luxembourgeois a été attaqué par des pirates dans les eaux internationales du golfe de Guinée au large du Nigéria.

Au moment de l'attaque, dix membres d'équipage, cinq Russes et cinq Nigériens, ont pu se réfugier dans la "citadelle" du navire (zone sûre sur le navire permettant de rassembler l'équipage en se coupant de l'extérieur) et sont restés sains et saufs.

Deux membres d'équipage, un Russe et un Nigérian, ont cependant été enlevés lors de cette attaque. Ils n'ont été libérés que le 24 mars 2016.

Pendant toute la durée de la prise d'otages, les autorités luxembourgeoises ont suivi les événements de très près et sont restés en contact journalier avec la cellule de crise du groupe.

Attaques par pirates en 2016



© ICC Commercial Crime Services



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 qui ont eu lieu à Bruxelles.

Les travaux du groupe se sont essentiellement concentrés sur trois propositions de directives présentées par la Commission et qui représentent une refonte de la législation européenne en matière de sécurité des navires à passagers. Le Conseil a adopté une orientation générale sur deux de ces trois projets et un rapport sur l'état d'avancement a été présenté pour le troisième.

Le groupe a également validé un certain nombre de soumissions destinées à divers sous-comités et comités de l'OMI.

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'EMSA par un titulaire et un suppléant. En 2016, le Conseil d'administration s'est réuni à trois reprises au siège de l'agence à Lisbonne.

Plusieurs agents du CAM ont assisté à des séminaires ou des formations dans différents domaines liés au secteur maritime organisés par l'agence.

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

Au cours de l'année 2016, les réunions suivantes de l'OMI ont été couvertes par un agent du CAM:

- **Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC) 3** du 18 au 22 janvier 2016, le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/SDC/Pages/SDC-3.aspx>
- **Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW) 3** du 1 au 5 février 2016, le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/HTW/Pages/HTW-3rd-Session.aspx>
- **Marine Environment Protection Committee (MEPC) 69** du 18 au 22 avril 2016, le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MEPC/Pages/MEPC-69th-session.aspx>
- **Maritime Safety Committee (MSC) 96** du 11 au 20 mai 2016, le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Pages/MSC-96th-session.aspx>
- **Legal Committee (LEG) 103** du 8 au 10 juin 2016, le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Legal/Pages/LEG-103rd-session.aspx>



- **Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III) 3** du 18 au 22 juillet 2016, le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/III/Pages/III-3rd-Session.aspx>
- **Marine Environment Protection Committee (MEPC) 70** du 24 au 28 octobre 2016, le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MEPC/Pages/MEPC-70th-session.aspx>
- **Maritime Safety Committee (MSC) 97** du 21 au 25 novembre 2016, le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Pages/MSC-97th-session.aspx>

2.4. Travaux au sein de l'Organisation internationale du Travail (OIT)

Deux réunions d'experts ont été organisées début février 2016 concernant d'une part la Convention du travail maritime et d'autre part la Convention sur la pièce d'identité des gens de mer révisée

- Convention du travail maritime, 2006

La deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale établie par le Conseil d'administration conformément à l'Article XIII de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) s'est tenue à Genève du 8 au 10 février 2016.

Les points suivants ont été abordés :

- amendements au code concernant la règle 4.3 de la MLC ;
- amendements au code concernant la règle 5.1 de la MLC ;
- résolution concernant la mise en place d'un groupe de travail de la Commission tripartite spéciale.

- Convention sur la pièce d'identité des gens de mer (révisée), 2003

La convention n° 185 a été adoptée en 2003 au moyen d'une procédure accélérée, à la suite des événements du 11 septembre 2001, remplaçant la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, qui avait été adoptée en 1958, soit quarante-cinq ans auparavant.

La Commission tripartite maritime ad hoc chargée de l'amendement de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003 s'est rencontrée à Genève du 10 au 12 février 2016. Il est urgent de simplifier le système d'identification des gens de mer prévu par la convention et de réduire ses coûts. Il faudrait créer un système d'identification des gens de mer auquel puissent participer tous les pays ayant des intérêts maritimes, y compris ceux qui n'ont pas encore ratifié la convention. Des progrès technologiques notables ont également été accomplis en matière de biométrie depuis l'adoption de la convention en 2003.



2.5. **BENELUX**

La sous-commission Affaires maritimes "OIT" s'est réunie le 30 juin 2016 au Secrétariat général du Benelux à Bruxelles. La réunion a notamment permis d'aborder les sujets suivants :

- Convention du travail maritime,
- stages pendant la formation en navigation maritime et utilisation de simulateur,
- Audit EMSA,
- STCW,
- reconnaissance des médecins – reconnaissance réciproque des médecins diplômés à l'étranger.

Sous présidence luxembourgeoise du Benelux, la secrétaire d'État à l'Économie, Francine Closener, a signé une décision permettant aux trois pays membres de procéder à une reconnaissance réciproque de leurs instituts de formation et des formations maritimes nécessaires à l'acquisition ou au maintien des brevets de formation des gens de mer. Cette initiative du Benelux promeut la coopération et peut dès lors servir d'exemple ou de catalyseur et inciter les autres États membres européens à procéder eux aussi à la reconnaissance réciproque et à s'engager à coopérer dans ce domaine.

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 2016 se présente comme suit:

Entreprises maritimes agréées	298	
Dirigeants d'entreprises maritimes agréés	Personnes physiques	Personnes morales
	46	19

Source: Commissariat aux affaires maritimes

3.2. **Célébration du 25e anniversaire du registre public maritime – 14 janvier 2016**

Le 14 janvier 2016 et en présence de S.A.R. le Grand-Duc héritier, de M. Etienne Schneider, Vice-Premier ministre et ministre de l'Economie et de 3 anciens ministres chargés des affaires maritimes ainsi que de plus de 250 invités d'honneur venus du Luxembourg et de l'étranger, le Commissariat aux affaires maritimes et le Cluster Maritime Luxembourgeois ont célébré officiellement le 25e anniversaire de la création du Registre maritime public luxembourgeois.



Lors de la séance académique qui a eu lieu à la Chambre des métiers, M. Markku Mylly, directeur exécutif de l'Agence européenne pour la sécurité maritime, a présenté la mission et les activités de l'EMSA. L'agence est née à la suite des naufrages ERIKA et PRESTIGE dans le but de renforcer la législation maritime de l'UE afin d'éviter que des accidents similaires se reproduisent à l'avenir.

Mme Meini Nicolai, Présidente de Médecins Sans Frontières Belgique a ensuite présenté la mission humanitaire de MsF en Méditerranée où plus de 23 000 réfugiés ont pu être sauvés par les 3 navires affrétés par l'organisation, dont le BOURBON ARGOS, qui navigue sous pavillon luxembourgeois. Le BOURBON ARGOS et son équipage ont permis le sauvetage de plus de 10.000 personnes au cours de 120 missions entre mai et décembre 2015.



Présentation par Mme Meini Nicolai, Présidente de MsF Belgique (© CML)

Représentant l'équipage du BOUBON ARGOS, le capitaine Ruslan Vozniuk s'est vu remettre par le ministre de l'Economie une plaque qui aura une place d'honneur à bord du navire.

3.3. Journée européenne de la mer – 3 mai 2016

La Journée européenne de la Mer a été célébrée par les acteurs du secteur maritime le 3 mai 2016 au Ciné UTOPIA en présence du Commissaire européen, M. Karmenu Vella, et de la ministre de l'Environnement, Mme Carole Dieschbourg. M. David Doublet, célèbre photographe sous-marin auprès du magazine « National Geographic », a fasciné un public nombreux par ses superbes photos et ses expériences.

3.4. Formation affaires maritimes

En collaboration avec la Chambre de commerce et l'institut de formation le « House of Training », le Cluster maritime a organisé pour la 2^{ème} fois une formation en affaires maritimes à Luxembourg. La formation qui s'est déroulée sur trois jours, portait sur les enjeux juridiques, économiques et financiers du secteur maritime. Le CAM s'était associé à cette initiative et deux agents du département juridique de l'administration figuraient parmi les intervenants. La participation de 25 personnes et un panel d'experts venus de France, de Belgique, d'Italie, de Suisse, du Royaume-Uni et du Grand-Duché ont permis de renouer avec le succès de la première édition en 2015.



3.5. Bourbon Argos

Tout comme en 2015, le BOURBON ARGOS a été affrété par « Médecins sans Frontières » afin de secourir des migrants en détresse en Méditerranée. Le Commissariat aux affaires maritimes a été régulièrement tenu au courant des opérations de sauvetage, qui se sont déroulées de mai à octobre, du nombre de réfugiés embarqués et de la date et de l'endroit de leur débarquement.

Lors de l'une de ces missions au large de la Lybie, le navire a d'ailleurs été la cible d'une attaque avec des tirs d'armes automatiques touchant le pont et les cabines. Ces tirs venaient d'un navire qui semble avoir appartenu aux garde-côtes libyens. Une enquête a été ouverte, mais celle-ci peine à avancer.

3.6. Mission de réflexion et d'enquête concernant le secteur maritime luxembourgeois

Une mission de réflexion et d'enquête au sujet du secteur maritime luxembourgeois a été confiée à Me Marc GLODT et M. Robert GOEBBELS.

L'objectif du mandat était double : d'une part, rouvrir le dialogue avec le ministre de la Sécurité sociale afin de simplifier le système actuel et de le rendre plus compétitif par rapport à la concurrence européenne et internationale et, d'autre part, placer les solutions à ce problème spécifique de la sécurité sociale dans une vision plus globale des orientations que le régulateur luxembourgeois voudra donner au secteur maritime luxembourgeois.

Le rapport qui a été présenté à M. Etienne Schneider, ministre de l'Economie le 20 juillet 2016, a été élaboré suite à un nombre d'entretiens menés avec les acteurs clés du secteur et les représentants institutionnels. Il vise à cerner sous forme de synthèse les défis posés au secteur maritime luxembourgeois ainsi que les enjeux et les opportunités qui se présentent.

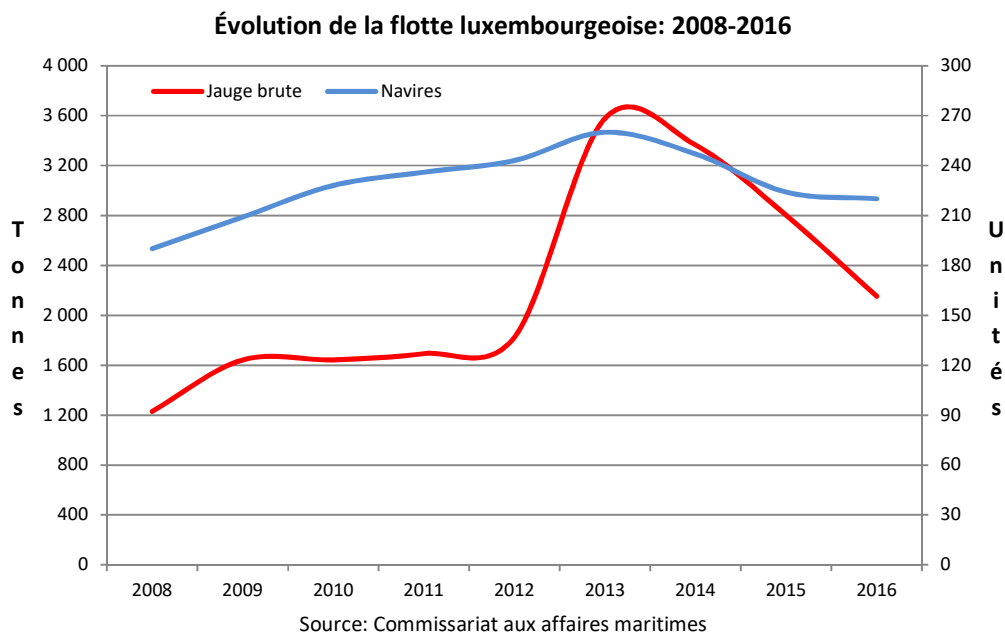
Les sujets suivants ont été ciblés : stratégie gouvernementale, tarification des prestations, fiscalité des entreprises, sécurité sociale des gens de mer, l'organisation administrative et les partenariats éventuels.

3.7 Entrevue avec Mme Francine Closener, Secrétaire d'Etat

Le 26 septembre 2016, Mme Francine Closener, Secrétaire d'Etat, a reçu une délégation du Cluster Maritime Luxembourgeois. Les responsables du CML ont pu présenter leurs activités mais également leur vision en ce qui concerne l'économie bleue au Luxembourg tout comme les interactions potentielles avec d'autres secteurs économiques au Grand-Duché

4. Le registre public maritime luxembourgeois

Après une réduction significative de la flotte luxembourgeoise en 2014 et 2015, essentiellement due à des radiations de navires immatriculés en régime d'affrètement coque nue (bareboat charter), le nombre de navires s'est stabilisé en 2016. Le tonnage cependant a continué de baisser. Il semble en effet que l'attractivité du registre public maritime luxembourgeois se limite essentiellement aux navires spéciaux et aux unités de plus petite taille.



Au cours de l'année 2016, 19 nouvelles unités ont été immatriculées (12 en 2015) et 23 navires ont été radiés (33 en 2015).

Fin décembre 2016, le registre public maritime luxembourgeois comptait 220 navires représentant un tonnage brut de 2,152 millions de tonnes, soit une diminution de 23,17% par rapport à 2015 et 36,03% de moins que le tonnage existant en 2014.

4.1. Composition de la flotte

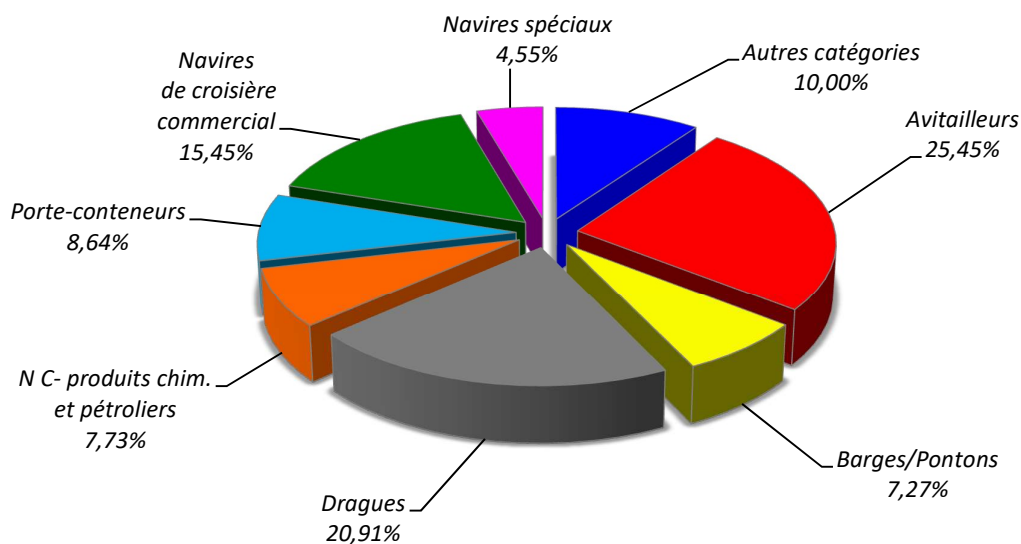
Nombre de navires enregistrés au 31.12.2016

Régime d'immatriculation	Unités	Jauge brute
Pleine immatriculation	180	866.079
Frètement coque nue	8	161.080
Affrètement coque nue	32	1.124.859
TOTAL	220	2.152.018

Au 31 décembre 2016, l'âge moyen de la flotte était de 10,5 ans alors qu'à la même date en 2015, il était de 9,2 ans.



Répartition par catégorie de navire



Source: Commissariat aux affaires maritimes

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

En 2016 un total de 159 inspections, soit une diminution de 17,32% par rapport à l'année précédente, a été réalisé. Les unités non inspectées font pour la plupart partie d'un lot de navires qui se trouve en régime de « lay-up » ; leur visite a par conséquent été reportée.

Navires marchands

Année	Inspections	Inspections avec déficiences	Détentions	Détention %	Inspections avec déficiences %
2016	130	57	0	0.00	46.72

Navires de croisière commerciaux (Méga-Yachts)

Année	Inspections	Inspections avec déficiences	Détentions	Détention %	Inspections avec déficiences %
2016	29	29	0	0.00	100.00

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). Un rapport annuel spécifique sera publié courant 2017 à ce sujet par le CAM, conformément aux dispositions de la Convention du travail maritime, 2006.



Les déficiences les plus souvent constatées par les inspecteurs concernent:

- documentation du navire (constatées lors de 16,38% des inspections);
- sécurité de la navigation (6,87%);
- protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale des gens de mer (6,69%);
- la sécurité contre les incendies - protection, détection et extinction- (6,51%);
- les engins de sauvetage (6,51%).

4.3. Le contrôle par l'Etat du port

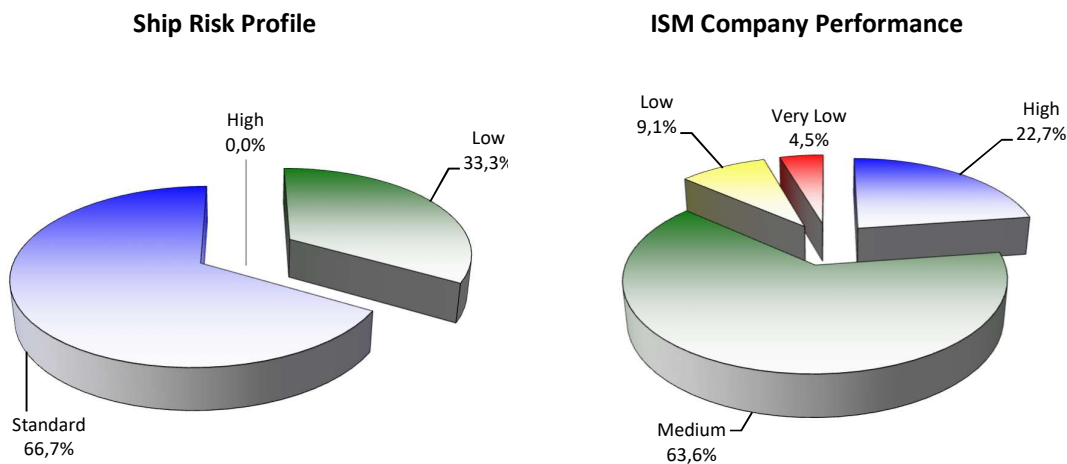
Un autre instrument de mesure de la performance d'une flotte en termes de sécurité est donné par les contrôles effectués par les autorités portuaires.

- Mémorandum de Paris

En 2011, un nouveau régime d'inspection a été instauré. L'application de ce nouveau système de contrôle prend en considération plusieurs facteurs dont: i) l'image du pavillon du navire, ii) la qualité de la société de classification, iii) la performance de la compagnie (ISM) en charge de l'exploitation commercial du navire, iv) l'âge et la catégorie du navire selon la Convention SOLAS et finalement v) l'historique récent des résultats des inspections effectuées à bord dans le contexte du Paris MoU.

L'annexe 7 du "Paris Memorandum of Understanding on Port State Control", prévoit trois échelons de risque pour le classement des navires, soit respectivement: i) High Risk Ships (HRS); ii) Standard Risk Ships (SRS) et iii) Low risk Ships (LRS), tandis qu'au niveau de la performance des compagnies ISM, quatre différentes catégories (High, Medium, Low et Very Low) ont été établis.

Début 2017, la situation pour le Luxembourg était la suivante:



Source: Commissariat aux affaires maritimes

Les derniers rapports disponibles du Paris MoU publient les chiffres suivants pour les navires sous pavillon luxembourgeois (voir tableau). Les données définitives de 2016 ne sont pas encore disponibles officiellement, mais le système Thetis nous permet déjà d'avancer les résultats suivants pour la période du 01/01/2016 jusqu'au 31/12/2016.



Année	Inspections	Inspections avec déficiences	Détentions	Détentions %	Inspections avec déficiences %
2012	60	33	5	8.33	55.00
2013	69	39	1	1.45	43.48
2014	74	34	1	1.35	45.95
2015	65	27	1	1.54	41.54
2016P	66	28	0	0.00	42.42

Source: Commissariat aux affaires maritimes - rapports annuels Paris MOU.

L'information du Paris MoU reste toujours 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 du Luxembourg figure sur la liste blanche du Paris MoU depuis 1999, et sa position dans le Top 10+ ranking de l'Union Européenne reste assez stable.

- Mémorandum de Tokyo

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

Année	Inspections	Inspections avec déficiences	Détentions	Détentions %	Inspections avec déficiences %
2012	18	7	1	5.56	38.89
2013	28	10	0	0,00	35.71
2014	44	20	1	2.27	45.45
2015	47	24	1	2.13	51.06
2016P	57	27	0	0.00	47.37

Source: Commissariat aux affaires maritimes - rapports annuels Tokyo MOU.

Le nombre de visites continue d'augmenter fortement étant donné la présence des porte-conteneurs battant pavillon luxembourgeois dans cette région du monde.

- United States Coast Guard

Le rapport annuel 2016 des gardes côtes américains n'est pas encore officiellement disponible, mais aucune détention n'a été rapportée au cours de l'année 2016.

- Évaluation des inspections du contrôle portuaire

Toute détention ou même des remarques ponctuelles résultant d'une inspection de l'État 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 (12,90%);
- les engins de sauvetage (11,61%);
- la documentation à bord (constatées lors de 10,97% des inspections) et
- la sécurité contre les incendies -protection, détection et extinction- (10,32%)

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, telle qu'amendée portant sur la formation des gens de mer.

La gestion des dossiers équipages se divise en deux parties :

- L'identification du marin.

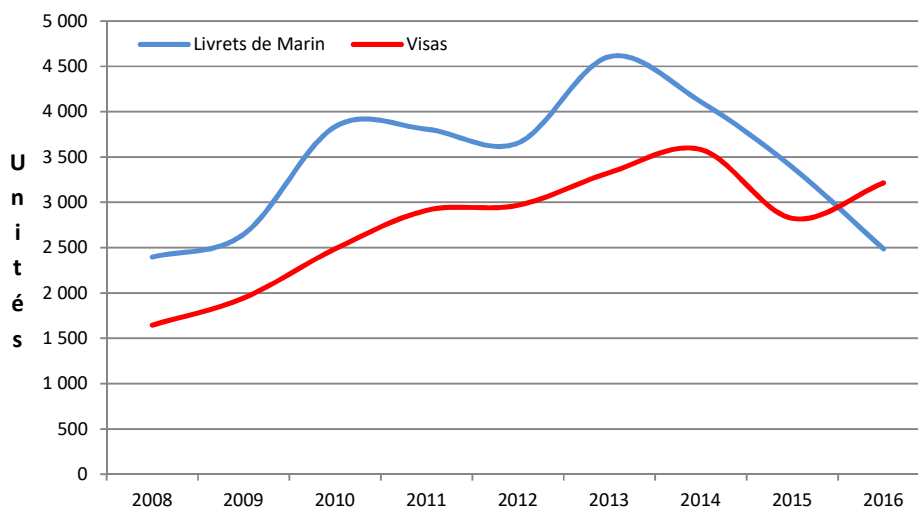
Au cours de l'année 2016, 3.070 nouveaux livrets de marin (réduction de 1,354% par rapport à 2015) ont été délivrés aux gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

- La vérification des qualifications professionnelles.

Au cours de l'année 2016, un total de 3.215 visas fut émis par le bureau des équipages, soit une augmentation de 13,85% par rapport à l'année précédente. Le tableau suivant met en évidence l'évolution du total des documents émis par le CAM.

La production totale des documents par le bureau d'équipages a subi une petite augmentation au cours de l'année. L'émission de livrets de marins et visas par le CAM est passée de 6.213 en 2015 à 6.285 unités en 2016, tandis que le nombre de navires présents au Grand-duché de Luxembourg a par contre enregistré une réduction de 4 unités pendant cette même période.

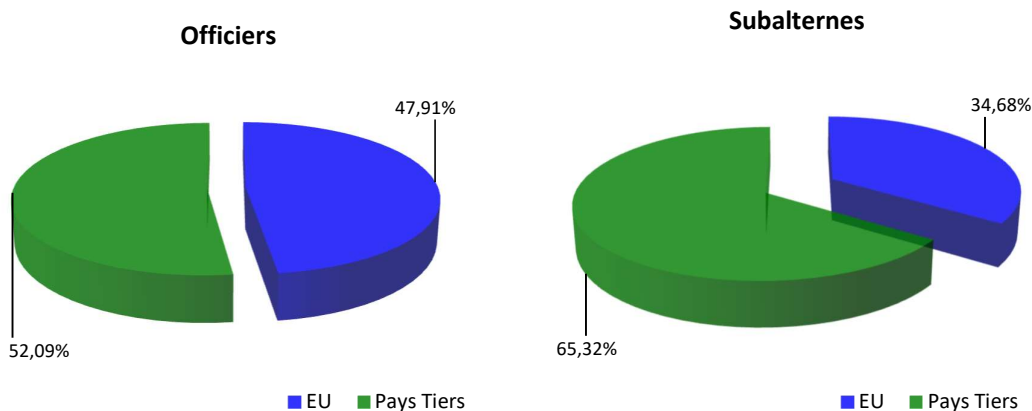
Émission des documents pour les gens de mer: 2008-2016



Source: Commissariat aux affaires maritimes



Fin décembre 2016, 17.992 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 19,68% et 10,47%. Suivent la Belgique, la Russie, la Croatie et l'Inde:

Pays	Officiers	% Officiers	Subalternes	% Subalternes	Total	% Total
Philippines	668	9,29%	2.762	26,97%	3.430	19,68%
Ukraine	1.258	17,49%	568	5,55%	1.826	10,47%
Belgique	551	7,66%	794	7,75%	1.345	7,72%
Russie	603	8,38%	348	3,40%	951	5,46%
Croatie	771	10,72%	173	1,69%	944	5,42%
Inde	254	3,53%	551	5,38%	805	4,62%

Source: Commissariat aux affaires maritimes

5. Politique qualité du CAM et Norme ISO 9001: 2008

Le 4 juin 2015, le CAM a reçu son nouveau certificat ISO 9001 (N° ID° 011 000 7001), qui est valable jusqu'au 3 juin 2018 pour le domaine suivant :

- Immatriculation de navires, certification et administration publique des navires enregistrés au registre public maritime luxembourgeois;
- Administration publique des équipages (dont en particulier la délivrance des livrets de marin et des attestations de service, la reconnaissance des brevets et/ou des certificats d'aptitude, l'évaluation des plaintes de marins);
- Agrément et contrôle des entreprises maritimes et des dirigeants d'entreprises maritimes;
- Administration générale et en particulier le respect des obligations découlant des dispositions nationales, européennes et internationales (ONU, OMI et OIT) ;
- Navigation de plaisance telle que définie par loi du 23 septembre 1997.

L'audit de reconduction a été mené par l'organisme de certification TUV Rheinland France en date du 25 avril 2016. Aucune non-conformité n'a été constatée durant cet audit. Quelques remarques et des propositions d'amélioration ont cependant été formulées.



Au cours de cet audit, le déroulement des processus a été examiné sur la base d'exemples concrets et représentatifs. Le respect des exigences du référentiel a également été vérifié par rapport à la documentation du système de management. Ceci a été fait par sondage, en questionnant et en prenant connaissance des documents de travail correspondants. Le CAM a pu démontrer dans le cadre de l'audit que le système de management est toujours appliqué et qu'il reste conforme aux exigences des normes de référence.

Le prochain audit a d'ores et déjà été planifié pour le 27 avril 2017.

Vu l'évolution subie par la norme en septembre 2015, une mise à niveau du système de management de la qualité vers la nouvelle édition de la norme est planifiée afin d'obtenir la certification de conformité à la version 2015. Une période de transition de trois ans à compter de la date de publication (septembre 2015) est prévue pour le passage à ISO 9001:2015. Au-delà d'octobre 2018, les certifications ISO 9001:2008 ne seront plus valides.

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 1.087.052.- Euros ont été réglées au profit de fournisseurs divers et les recettes encaissées de la part des administrés et clients se sont élevés à un total de 747.144.-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 auxquels il y a lieu d'ajouter la dotation de l'administration gouvernementale.

D'importantes recettes générées directement ou indirectement par le secteur maritime sous forme de taxes d'immatriculation, d'impôts, etc. ne sont pas comptabilisées par le CAM.

7. Personnel et formations

Après la régularisation de 2 postes de consultants externes en 2016, le CAM compte quinze agents dont un à mi-temps et deux à 75%. La régularisation d'un autre consultant est en cours.

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 (EMSA)



8. La navigation de plaisance

La Commission de la navigation de plaisance, 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.

En 2016, la commission s'est officiellement réunie une fois. Les examens pour les permis fluvial et côtier ayant été automatisés, il n'est plus nécessaire de se réunir pour en valider les résultats. Par ailleurs, des contacts avec les membres de la commission ont également eu lieu de façon informelle, soit de vive voix ou par courriel.

Suite aux cours organisées par les organismes agréés et après avoir réussi leur examen, 351 personnes se sont vues délivrer un permis de plaisance en 2016 (45 permis haute "mer", 165 permis "côtier" et 141 permis "fluvial").

La gestion technique et administrative du registre de la navigation de plaisance est effectuée par le Commissariat aux affaires maritimes. 120 nouvelles immatriculations et 22 nouvelles identifications ont été effectuées et 822 ont été renouvelées.

Les dossiers traités au cours de l'année 2016 par le CAM se subdivisent comme suit:

	Nombre de dossiers	Taxes (Euros)
Identifications	22	528,00
Identifications (renouvellements)	7	168,00
Immatriculations	120	32.756,67
Immatriculations (renouvellements)	815	126.826,36
Immatriculations/Identifications (duplicatas)	6	144,00
Nouveaux permis	361	14.880,00
Permis renouvelés	177	4.248,00
Permis (duplicatas)	22	528,00
Endossements de permis	45	1.620,00
Endossements de permis (duplicatas)	3	72,00
Total		181.771,03

Source: Commissariat aux affaires maritimes



9. Les autres activités du Commissariat aux affaires maritimes

9.1. Posidonia – 6-10 juin 2016

En association avec la Chambre de commerce et le Cluster maritime, le Commissariat aux affaires maritimes a participé pour la première fois à la foire spécialisée Posidonia à Athènes par un stand. Cette participation a permis à six entreprises liées au secteur maritime de promouvoir leurs produits et services, illustrant ainsi la diversité de l'économie bleue à Luxembourg (APATEQ, ArcelorMittal, EuroFlag, Jan de Nul, SES et WYCC). Les représentants de ces entreprises se sont dits très satisfaits des contacts qui ont pu être initiés à cette occasion.

En plus d'un grand nombre de visiteurs représentant toutes les activités du secteur maritime, les responsables du stand luxembourgeois ont également eu le plaisir d'accueillir plusieurs invités d'honneur dont le Premier Ministre grec Alexis Tsipras.



Visite du Premier Ministre Alexis Tsipras sur le stand du Luxembourg (© CML)

9.2. Expomar – 20-22 octobre 2016

Le Commissariat aux affaires maritimes a une nouvelle fois soutenu l'effort de promotion du Cluster maritime luxembourgeois et de la Chambre de commerce en vue de développer les affaires et la présence d'intérêts luxembourgeois au Cap Vert en participant à la foire Expomar à Mindelo – Sao Vicente.

Un stand commun réunissant huit entités luxembourgeoises, dont le Commissariat et la Chambre de commerce, a pu être mis en place afin de présenter plusieurs champs d'expertises du Luxembourg : la surveillance maritime par avion (CAE Aviation) et satellite (LuxSpace), les équipements de télécommunication (Securitas Alert Services), le conseil (BIM) et le dragage (Jan de Nul et DEME).



Avec plus de 80 exposants nationaux et internationaux, répartis sur 747 m², et plus de 3.500 visiteurs de tout genre (gouvernement, professionnels libéraux, entrepreneurs, et grand public), les organisateurs espèrent surtout développer de nouvelles activités économiques liées à la mer.

La délégation luxembourgeoise a pu profiter de cet événement pour rencontrer tant des responsables locaux que nationaux, et en particulier le nouveau ministre de l'Economie et de l'Emploi, M. José Da Silva Gonçalves, en vue de pouvoir finaliser un important projet dans le domaine de surveillance maritime.

9.3. Présentation des secteurs maritimes et logistiques à Naples – 11 novembre 2016

A l'occasion d'une soirée de gala organisée par le consul honoraire de Luxembourg à Naples, à l'occasion du 20e anniversaire du consulat et en présence de l'ambassadeur luxembourgeois en Italie, plusieurs membres du Cluster maritime luxembourgeois et du Cluster pour la logistique ont pu rencontrer des représentants du milieu des affaires local menant à des contacts intéressants. Des réunions de suivi ont d'ailleurs d'ores et déjà été programmées.



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