



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

Rapport d'activité 2018

Volume 4

Commissariat aux affaires maritimes

Mars 2019



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



TABLE DES MATIERES

1.	Les affaires maritimes en 2018	p. 5
1.1.	Le secteur du transport maritime	p. 5
1.2.	La piraterie maritime	p. 6
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. 8
2.4.	Travaux au sein de l'Organisation internationale du Travail (OIT)	p. 9
2.5.	BENELUX	p. 10
3.	Le secteur maritime à Luxembourg	p. 11
3.1.	Les entreprises maritimes	p. 11
3.2.	10ième anniversaire du Cluster Maritime Luxembourgeois	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. 15
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. 18
9.	Les autres activités	p. 19
9.1.	Signature d'un accord bilatéral de reconnaissance de brevets STCW avec la République Populaire de Chine	p. 19
9.2.	Expo POSIDONIA à Athènes	p. 20
9.3.	Audits auprès des sociétés de classifications	p. 21
9.4.	Participation à un audit (IMO) à São Tomé et Príncipe	p. 21
9.5.	Divers	p. 21
	Abréviations et acronymes usuels	p. 22



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



1. Les affaires maritimes en 2018

1.1. Le secteur du transport maritime

Le commerce maritime avait connu une croissance de 4% en 2017. Selon la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) cette croissance est la plus rapide qu'ait connu le secteur ces cinq dernières années. On devrait pouvoir s'attendre à des résultats comparables pour 2018 même si l'index pour le vrac (Baltic Dry Index) a plongé après avoir connu un niveau record en été (cf. graphique ci-dessous).

Evolution de l'indice des prix pour le transport maritime de vrac sec (Baltic Dry Index)



© tradingeconomics.com : OTC

En ce qui concerne les conteneurs, la situation est inversée. Après une année 2017 difficile et en dents de scie, les taux sont repartis à la croissance en 2018 (à partir du 2^{ème} trimestre – cf. graphique ci-dessous).

Evolution du taux de fret (China Containerized Freight Index)



© Shanghai Shipping Exchange



1.2. La piraterie maritime

L'année 2018 a vu un rebond de la piraterie maritime dans le monde. Le « Piracy Reporting Center » (PRC), du Bureau maritime international (BMI), a répertorié 201 actes l'an dernier, contre 180 en 2017, soit une hausse de près de 12 %.



© ICC Commercial Crime Services

Au cours de l'année 2017, des pirates ont ainsi réussi à monter à bord de 143 navires, 34 tentatives d'attaques ont été rapportées, 18 navires se sont fait tirer dessus et 6 navires ont été détournés.

141 membres d'équipage ont été pris en otage et 83 ont été enlevés de leurs navires lors de ces attaques au cours desquelles 8 membres d'équipage ont par ailleurs été blessés.

Plusieurs points particuliers sont à souligner pour l'année écoulée :

Danger persistant dans le golfe de Guinée

Le golfe de Guinée demeure la zone la plus dangereuse du globe. Et son évolution inquiète les observateurs du PRC. D'après leur dernier rapport annuel, le nombre d'actes recensés entre la Côte d'Ivoire et la République démocratique du Congo a plus que doublé, pour atteindre le nombre de 82, alors que 87 actes au total ont eu lieu autour du continent africain.

Les 6 navires détournés en 2018 l'ont été dans cette zone, 130 personnes ont été prises en otage (sur 141 au niveau mondial) et 78 personnes ont été kidnappées (sur 83) dans les eaux nigérianes ou à proximité. Par ailleurs, 13 navires ont essuyé des tirs dans le golfe de Guinée (sur les 18 au niveau mondial).



Somalie et Golfe d'Aden

Bien qu'aucun navire n'ait été détourné dans la région, un pétrolier a essuyé des tirs par des pirates dans le golfe d'Aden. De même des pirates ont tiré sur un autre pétrolier et un vraquier à plus de trois cent milles du littoral somalien. On continue à demander aux capitaines de rester vigilants lorsqu'ils traversent la zone et de suivre les recommandations en matière de meilleures pratiques de gestion. La présence continue de forces navales de l'Union européenne et des marines internationales autour de la Corne de l'Afrique reste donc de mise.

Indonésie

Grâce à des patrouilles de la police maritime indonésienne, le nombre d'incidents dans la région a diminué pour la troisième année consécutive. Les 36 cas signalés étaient essentiellement des vols opportunistes de faible intensité. Six membres d'équipage ont cependant été pris en otage et menacés.

Malaisie

Des attaques au large de Sabah, à l'est de la Malaisie, continuent de susciter l'inquiétude ; cinq membres d'équipage de deux bateaux y ont été enlevés. Dans un autre incident, quatre attaquants dans un hors-bord ont ouvert le feu sur un remorqueur blessant le capitaine à la jambe.

Philippines

Dix incidents ont été signalés dans les îles des Philippines (22 en 2017). L'ancrage de Batangas compte pour cinq d'entre eux. A noter que des alertes-radio diffusées par la République populaire de Chine au nom des autorités philippines fournissent des informations précieuses aux capitaines et contribuent à dissuader les attaques.

Aucun navire sous registre luxembourgeois n'a été victime d'attaque de piraterie en 2018.

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 ont permis de dégager une orientation générale sur des propositions destinées à mettre en place un guichet unique maritime européen pour les formalités déclaratives applicables aux navires et à rationaliser les règles relatives à la formation des gens de mer.

Le groupe s'est également penché sur la révision de la directive sur les installations de réception portuaires pour les déchets des navires ; les travaux ont permis la conclusion d'un accord avec le Parlement européen en décembre 2018.

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

Des agents du CAM ont également couvert toutes les réunions des comités COSS et MARSEC



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 2018, le Conseil d'administration s'est réuni à trois reprises (mars, juin et novembre) au siège de l'agence à Lisbonne.

En septembre a eu lieu une réunion extraordinaire réservée exclusivement à l'élection du nouveau directeur exécutif de l'agence. Au terme de 3 tours de vote, Mme Maja Markovčić Kostelac, de nationalité croate a été élue au poste.

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 2018, les réunions suivantes de l'OMI ont été couvertes par des agents du CAM:

- **Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC) 5** du 22 au 26 janvier 2018, le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/SDC/Pages/SDC-5.aspx>
- **Marine Environment Protection Committee (MEPC) 72** du 9 au 13 avril 2018, le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MEPC/Pages/MEPC-72nd-session.aspx>
- **Legal Committee (LEG) 105** du 23 au 25 avril 2018, le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Legal/Pages/LEG-105th-session.aspx>
- **Maritime Safety Committee (MSC) 99** du 16 au 25 mai 2018, le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Pages/MSC-99th-session.aspx>
- **Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW) 5** du 16 au 20 juillet 2018, le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/HTW/Pages/HTW-5th-session.aspx>
- **Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III) 5** du 24 au 28 septembre 2018, le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/III/Pages/III-5th-Session.aspx>
- **Marine Environment Protection Committee (MEPC) 73** du 22 au 26 octobre 2018, le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MEPC/Pages/MEPC-73rd-session.aspx>
- **IOPC Funds** du 29 octobre au 2 novembre 2018, le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
https://www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC_Upload/Downloads/French/OCT18-56_f.pdf



- **Maritime Safety Committee (MSC) 100** du 3 au 7 décembre 2018, le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Pages/MSC-100th-session.aspx>

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

Convention du travail maritime, 2006

La troisième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) a eu lieu du 23 au 27 avril 2018 au BIT à Genève.

Les amendements suivants ont été adoptés par la STC et approuvés le 5 juin 2018 par une large majorité des délégués lors de la 107^e session de la conférence internationale du Travail :

- Contrat d'engagement maritime (norme A2.1): amendement au code de la MLC, 2006, concernant la règle 2.1 ;
- Salaires (norme A2.2): amendement au code de la MLC, 2006, concernant la règle 2.2;
- Conditions des droits au rapatriement (principe directeur B2.5.1) : amendement au code de la MLC, 2006, concernant la règle 2.2 (Rapatriement).

Une réunion sectorielle sur le recrutement et le maintien dans l'emploi des gens de mer et sur l'amélioration des possibilités offertes aux femmes marins se tiendra du 25 février au 1^{er} mars 2019.

Un deuxième rapport couvrant l'application de la MLC 2006 à Luxembourg pour la période du 1^{er} juin au 30 juin 2018 a été transmis au BIT fin 2018.

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, pour remplacer la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, adoptée en 1958. Après des discussions initiales à l'Organisation maritime internationale (OMI) en vue d'améliorer les mesures de sécurité dans le secteur maritime, le nouveau «dispositif amélioré d'identification des gens de mer», a été adopté par la Conférence internationale du Travail en sa 91^e session en 2003.

Cette convention a été amendée par la Conférence internationale du Travail en sa 105^e session en 2016. Plus d'1,5 million de gens de mer travaillent et vivent actuellement à bord de navires se livrant au commerce international. La nouvelle pièce d'identité des gens de mer, qui s'appuie dorénavant sur une technologie similaire à celle actuellement utilisée pour les passeports électroniques, leur permet a priori de rejoindre leur navire et de débarquer dans les ports sans visa.

La permission d'aller à terre et l'accès aux facilités à terre sont des éléments essentiels pour le bien-être général des gens de mer. La troisième réunion de la Commission tripartite précitée a d'ailleurs adopté une résolution à ce sujet et prie les Etats Membres de reconnaître le droit des gens de mer de descendre à terre et de veiller à la facilitation efficace de la permission de descendre à terre des gens de mer et du transit qui en découle.



2.5. **BENELUX**

La Sous-commission Affaires maritimes "OIT" s'est réunie le 23 mars et le 8 novembre 2018 au Secrétariat général du Benelux à Bruxelles sous la Présidence de M. André Van der Niet. Les réunions ont notamment permis d'aborder les sujets suivants :

- Mise en œuvre de la Convention du Travail maritime, et en particulier les points suivants :
 - application sur les bateaux (> 500 tonnes) sans logement ou sur lesquels l'équipage ne séjourne pas ;
 - définition gens de mer / statut du personnel industriel (OMI), des techniciens et des spécialistes offshore;
 - amendements de 2018 à la Convention du Travail maritime;
 - Echanges d'information concernant les inspections et la certification par les ROs.
- Stages pendant la formation en navigation maritime et utilisation de simulateur.
- Voyages à proximité du littoral.
- STCW, et en particulier les points suivants :
 - amendements de Manille – état de la mise en œuvre ;
 - STCW-F – mise en œuvre ;
 - STCW – revalidation de certificats lorsqu'il est question de vitesse minimale exigée à bord de navires de tonnage ou de puissance trop faible ;
 - Officiers électrotechniciens (ETO) ;
 - Problématique des Philippines et problématique relative aux visites de l'AESM.
- Cybersécurité.
- Bonnes pratiques dans le cadre de la fiche synoptique continue du navire (CSR).
- Contrôles d'alcoolémie : faire tester les gens de mer pour déceler l'utilisation d'alcool et de stupéfiants.

Les projets de décision du Comité des Ministres Benelux suivants ont en outre été préparés et devraient être adoptés lors de la Présidence luxembourgeoise en 2019:

- décision relative à la reconnaissance mutuelle des brevets délivrés conformément à la convention STCW-F ;
- décision relative à la reconnaissance mutuelle des exigences pour les navires utilisés avec une limitation aux voyages à proximité du littoral ;
- décision relative à l'acceptation des brevets d'aptitude des gens de mer dans le cadre des voyages à proximité du littoral.



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 2018 se présente comme suit:

Entreprises maritimes agréées	239	
Dirigeants d'entreprises maritimes agréés	Personnes physiques	Personnes morales
	44	15

Source: Commissariat aux affaires maritimes

3.2. 10^{ième} anniversaire du Cluster Maritime Luxembourgeois

Le 9 mai 2018, les responsables du Cluster maritime Luxembourgeois ont organisé un dîner de gala pour célébrer le 10^{ième} anniversaire de leur organisation.

A cette occasion, Etienne Schneider, Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Economie a présenté les meilleurs vœux du gouvernement luxembourgeois et a annoncé plusieurs projets de simplification administrative en ce qui concerne les démarches et procédures à remplir par les différents acteurs du secteur.

Le Cluster Maritime Luxembourgeois constitue la voix de l'économie maritime luxembourgeoise, mais l'organisation a également pour mission la défense des intérêts de ses 60 entreprises membres spécialisées dans la marine marchande, le transport maritime, les équipements marins, le dragage, la logistique, la finance, le droit maritime, le consulting, la sûreté et la sécurité.

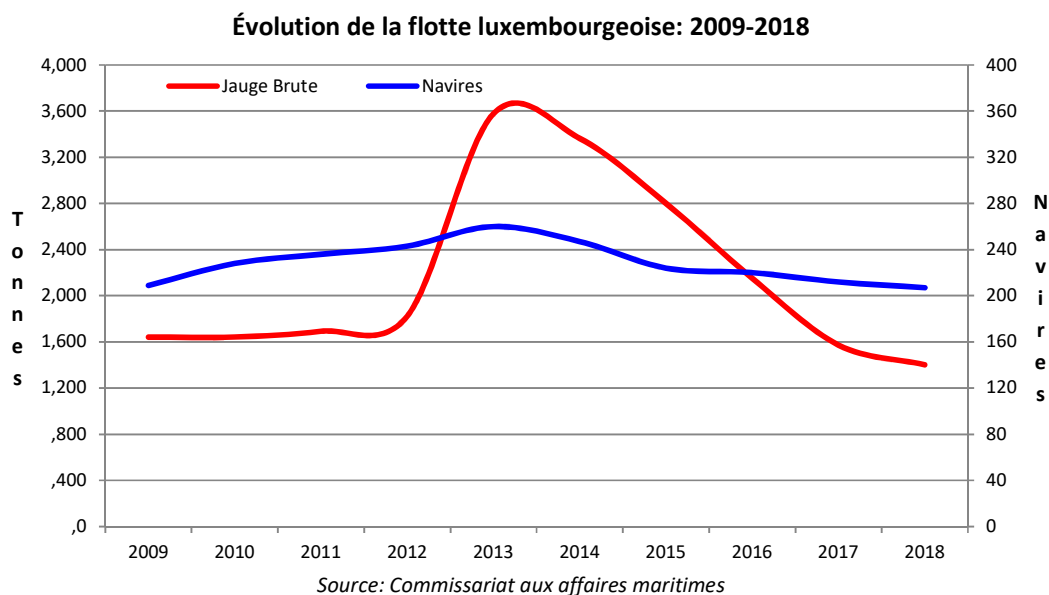
En tant que membre actif du Réseau Européen des Clusters Maritimes (ENMC), le Cluster Maritime Luxembourgeois contribue au développement du secteur maritime et des services qui y sont associés, notamment via la mise en place de stratégies de communication et de promotion au Luxembourg mais aussi à l'étranger.

4. Le registre public maritime luxembourgeois

Après une diminution importante 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 total de navires s'est stabilisé depuis.



En 2018 22 navires ont été immatriculés (13 en 2017) et 28 ont été radiés (23 en 2017) ; en fin d'année le registre public maritime luxembourgeois comptait ainsi un total de 207 navires (213 en 2017) soit une diminution de 2,8 %. En ce qui concerne le tonnage de la flotte, cette perte est cependant plus importante. En 2018 celui-ci était 1,40 millions de tonnes par rapport à 1,67 millions en 2017, soit une diminution de 16,2%.



Une augmentation a cependant été enregistrée au niveau des taxes d'immatriculation perçues par l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA. Ainsi, en 2018, les taxes versées lors des premières immatriculations et des renouvellements se sont élevées à 814 602,- Euros (contre 722 698,85 Euros en 2017).

4.1. Composition de la flotte

Nombre de navires enregistrés au 31.12.2018

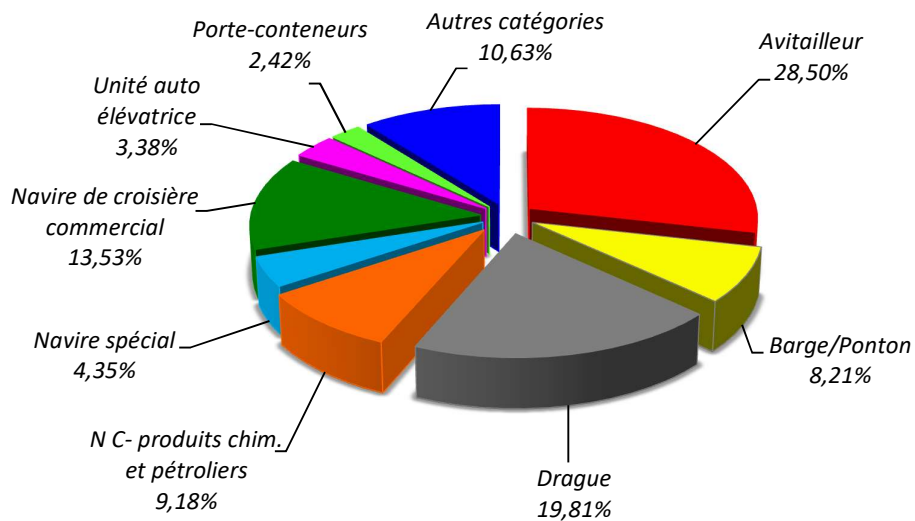
Régime d'immatriculation	Unités	Jauge brute
Pleine immatriculation	185	987.733
Frètement coque nue	7	103.581
Affrètement coque nue	15	310.751
TOTAL	207	1.402.065

Au 31 décembre 2018, l'âge moyen de la flotte était de 10,9 ans (10,3 ans en 2017).

En ce qui concerne la répartition de la flotte luxembourgeoise on note également le départ de presque tous les grands porte-conteneurs. Fin 2018, il en restait 5, alors qu'il y en avait 27 en décembre 2014.



Répartition par catégorie de navire



Source: Commissariat aux affaires maritimes

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

En 2018, 140 navires ont fait l'objet d'une inspection de l'Etat de pavillon (148 en 2017). En ce qui concerne les unités non inspectées, il s'agit essentiellement de navires "offshore" qui, en raison de la crise du secteur pétrolier, se trouvent depuis quelques mois en régime de "lay-up". Leur visite a été reportée en attendant leur remise en service.

Navires marchands

Année	Inspections	Inspections avec déficiences	Détentions	Détention %	Inspections avec déficiences %
2018	115	62	0	0.00	53.91

Navires de croisière commerciaux (Méga-Yachts)

Année	Inspections	Inspections avec déficiences	Détentions	Détention %	Inspections avec déficiences %
2018	25	18	0	0.00	72,00

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 9001-2015).



Les déficiences les plus souvent constatées par les inspecteurs en 2018 concernent:

- la documentation navire / équipage (constatées lors de 36,84% des inspections);
- la sécurité incendie - protection, détection et extinction (9,84%);
- la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale des gens de mer (7,55%);
- les conditions de travail à bord (6,18%);

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

Les derniers rapports disponibles du Paris MoU publient les chiffres suivants pour les navires sous pavillon luxembourgeois (voir tableau). Les données définitives de 2018 ne sont pas encore disponibles officiellement, mais le système Thetis nous permet déjà d'avancer les résultats suivants pour la période du 01/01/2018 jusqu'au 31/12/2018.

Année	Inspections	Inspections avec déficiences	Détentions	Détentions %	Inspections avec déficiences %
2014	74	34	1	1.35	45.95
2015	65	27	1	1.54	41.54
2016	66	28	0	0.00	42.42
2017	67	34	1	1.49	50.75
2018P	65	25	0	0.00	38.46

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

En 2018, 65 visites ont ainsi eu lieu et aucun navire n'a fait l'objet d'une détention. On peut noter que le nombre d'inspections avec déficiences a fortement diminué par rapport à 2017.

Depuis 1999, le Grand-Duché du Luxembourg figure sur la liste blanche du Paris MoU et y occupe régulièrement une place parmi le top 10 des pays membres de l'Union Européenne.

- 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 :

Année	Inspections	Inspections avec déficiences	Détentions	Détentions %	Inspections avec déficiences %
2014	44	20	1	2.27	45.45
2015	47	24	1	2.13	51.06
2016	57	27	0	0.00	47.37
2017	32	23	0	0.00	71.87
2018P	20	6	0	0.00	30.00

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



En 2018, le nombre d'inspections a encore une fois diminué par rapport à l'année précédente. Plusieurs porte-conteneurs opérant dans cette région du monde ont quitté le registre maritime luxembourgeois et des projets de dragues battant pavillon luxembourgeois dans la région ont été finalisés. Avec 3 années de suite sans détentions la place sur la liste blanche du Tokyo MoU est confortée.

- United States Coast Guard

Le rapport annuel officiel pour 2018 des gardes côtes américains n'est pas encore disponible, mais aucune détention n'a été rapportée au cours de l'année.

- Évaluation des inspections du contrôle portuaire

Toute détention ou remarque ponctuelle résultant d'une inspection de l'État de port, est systématiquement analysée. 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 documentation navire / équipage (17,50%)
- la sécurité incendie - protection, détection et extinction (16,25%);
- la sécurité de la navigation (15,00%);
- les engins de sauvetage (10,00%); et
- le code ISM (7,5%)

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.

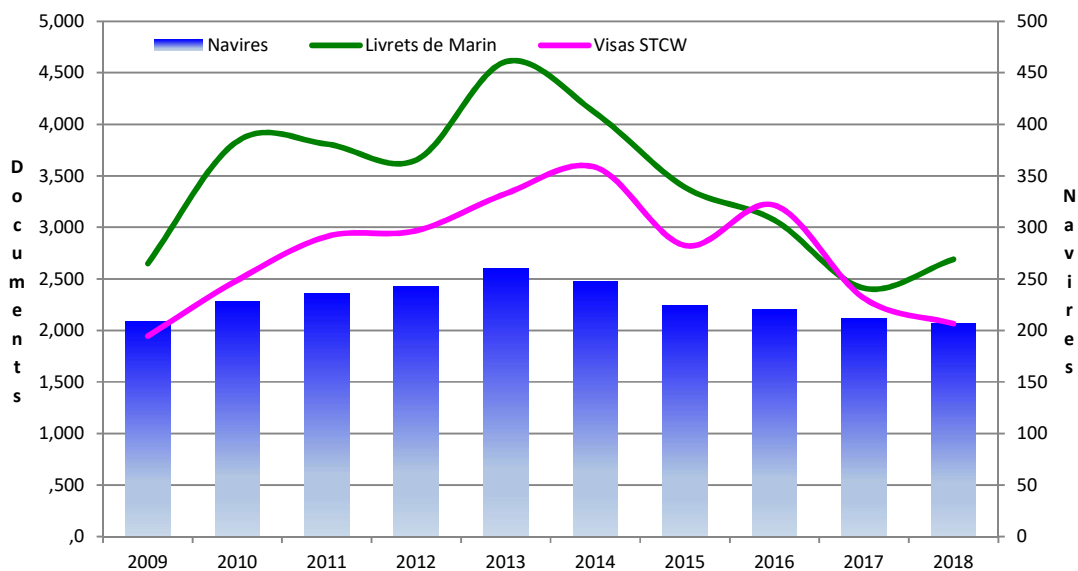
Au cours de l'année 2018, 2.691 nouveaux livrets de marin ont été délivrés aux gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon luxembourgeois (+ 11,70% par rapport à 2017).

- La vérification des qualifications professionnelles.

En 2018, 2.065 visas ont été émis par le bureau « équipages » du CAM (-10,69% par rapport à 2017).



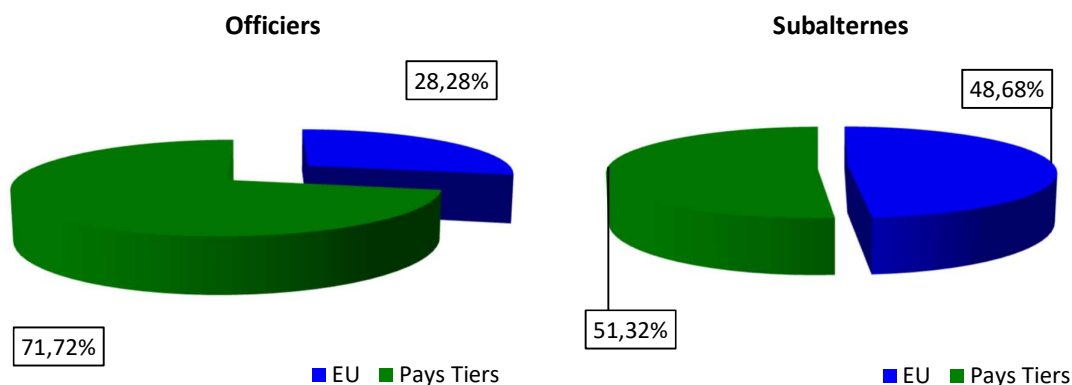
Émission des documents pour les gens de mer: 2009-2018



Source: Commissariat aux affaires maritimes

La production des documents par le bureau d'équipage a légèrement augmenté au cours de l'année 2018. Le nombre de livrets de marins et visas STCW émis est passée de 4.720 en 2017 à 4.756 unités en 2018, alors que le nombre total de navires immatriculés a diminué de 6 unités.

Fin décembre 2018, un total de 15,066 marins était répertorié dans la base de données du CAM. A noter que le pourcentage des marins européens a augmenté de 47,58% à 48,68% pour les officiers et de 26,05% à 28,28% pour les subalternes.



Source: Commissariat aux affaires maritimes



En ce qui concerne les nationalités des marins à bord de navires battant pavillon luxembourgeois, on note qu'aujourd'hui un marin sur cinq est philippin (21,55%), suivent l'Ukraine, la Belgique, l'Inde et la Croatie:

Pays	Officiers	% Officiers	Subalternes	% Subalternes	Total	% Total
Philippines	754	11,79%	2.493	28,74%	3.247	21,55%
Ukraine	1.048	16,39%	422	4,87%	1.470	9,76%
Belgique	584	9,13%	762	8,79%	1.346	8,93%
Inde	258	4,04%	705	8,13%	963	6,39%
Croatie	730	11,42%	145	1,67%	875	5,81%
Pays-Bas	433	6,77%	217	2,50%	650	4,31%

Source: Commissariat aux affaires maritimes

5. Politique qualité du CAM et Norme ISO 9001: 2015

Le Commissariat a reçu son nouveau certificat ISO selon la version de 2015 de la norme (N° ID° 011 000 7001), qui est valable du 17 décembre 2018 jusqu'au 16 décembre 2021 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 renouvellement et de transition a été mené par l'organisme de certification TUV Rheinland France en date du 24 octobre 2018. Aucune non-conformité n'a été constatée durant cet audit. Quelques remarques et des propositions d'amélioration ont cependant été formulées.

Au cours de l'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 est conforme aux exigences des nouvelles normes de référence.

Le prochain audit a d'ores et déjà été planifié pour le 24 et 25 octobre 2019.



Le CAM a profité de l'évolution de la norme vers la version de 2015 pour entamer une mise à jour complète du système de management de la qualité qui date de 1998.

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 847.824.- 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 623.195.- 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 et 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

En date du 31 décembre 2018, le CAM comptait 17 agents dont un fonctionnaire détaché. Une employée travaille à mi-temps et trois agents sont employés à 75%. Un agent était en congé parental à 50% et un autre en retraite progressive (présence 75%).

Comme pour les années précédentes, la plupart des agents ont participé cette année encore à différentes formations spécifiques à Luxembourg et à l'étranger, notamment auprès de l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM).

Par ailleurs, toute l'équipe du CAM a suivi une formation sur le système d'audit selon la norme ISO 2001-2015 en vue de la certification de l'administration selon la dernière version de la norme.

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 2018, la commission s'est officiellement réunie deux fois. Les examens pour les permis fluvial, côtier et mer 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 soit par courriel.

En cours d'année, 535 personnes (674 en 2017) se sont vus délivrer un permis de navigation après avoir suivi les cours organisés par les organismes agréés et passé leurs examens. Ainsi ont été émis 194 permis "fluvial", 26 permis "côtier", 259 permis "côtier plus" et 56 permis "mer".



La gestion technique et administrative du registre de la navigation de plaisance est effectuée par le Commissariat aux affaires maritimes et 119 nouvelles immatriculations et 22 nouvelles identifications ont été effectuées. 493 dossiers ont été renouvelés.

Les dossiers traités au cours de l'année 2018 par le CAM se subdivisent comme suit:

	Nombre de dossiers	Taxes (Euros)
Identifications	22	528,00
Identifications (renouvellements)	6	144,00
Immatriculations	119	65.828,77
Immatriculations (renouvellements)	487	111.466,22
Immatriculations/Identifications (duplicatas)	6	144,00
Nouveaux permis	535	23.232,00
Permis renouvelés	556	13.344,00
Permis (duplicatas)	32	768,00
Endossements de permis	41	1.476,00
Endossements de permis (duplicatas)	3	72,00
Total	1756	217.002,99 €

Source: Commissariat aux affaires maritimes

9. Les autres activités du Commissariat aux affaires maritimes

9.1. Signature d'un accord bilatéral de reconnaissance de brevets STCW avec la République Populaire de Chine le 16 janvier 2019 à Beijing.



Dans le cadre d'une mission économique du Ministre de l'Economie en Chine, un accord sur la reconnaissance des brevets STCW a été signé le 16 janvier 2018 à Beijing entre M. XU Ruqing, directeur général de l'Administration de la sécurité maritime de la République populaire de Chine et M. Robert BIWER, Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes luxembourgeois.



Plusieurs acteurs du secteur maritime luxembourgeois ont demandé un tel accord en raison d'une pénurie mondiale de marins bien formés. Dorénavant cet accord prévoit l'acceptation d'officiers chinois à bord de navires battant pavillon luxembourgeois.

M. Etienne Schneider, Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Économie, et M. Li Xiapeng, Ministre des Transports de la République Populaire de Chine ont assisté à la cérémonie.

9.2. Expo POSIDONIA à Athènes du 4 au 8 juin

Ayant lieu tous les deux ans à Athènes, ce salon est l'un des principaux événements maritimes mondiaux et représente une opportunité unique pour promouvoir l'expertise des entreprises luxembourgeoises du secteur maritime.

Le stand luxembourgeois, co-organisé pour la deuxième fois par le Ministère de l'Economie, la Chambre de Commerce du Luxembourg et le Luxembourg Maritime Cluster, a été bien accueilli et les entreprises suivantes ont pu présenter leurs produits et technologies intéressantes :

- **EuroFlag Services** (gestionnaire de navire et dirigeant agréé) ;
- **Cometto** (fabricant de remorques automotrices et de transporteurs de chantiers navals qui fait partie du groupe Faymonville) ;
- **Jan De Nul Group** (dragage, pose de câbles et énergies renouvelables).



Le deuxième jour fut marqué par la performance artistique du musicien luxembourgeois Chris Reitz ainsi que par la visite sur le stand du Premier Ministre grec Alexis Tsipras à l'occasion de son tour du salon.



9.3. Audits auprès des sociétés de classifications

Dans le cadre de la vérification des performances des ROs suivant le Règlement EU/336/2006, des conseillers techniques du CAM ont participé en 2018, en tant qu'observateurs, à des audits effectués par des sociétés de classifications auprès d'entreprises maritimes luxembourgeoises :

- Le 8 mai 2018 GEOSea audité par Lloyds Register
- Le 6 juin 2018 DMM audité par Bureau Veritas

Dans le cadre de la vérification des performances des RSOs suivant le Règlement EU/725/2004, un conseiller technique du CAM a effectué le 21 juin 2018 un audit du Lloyds Register dans les bureaux anversois de la société.

9.4. Participation à un audit (IMO) à São Tomé et Príncipe

Du 23 novembre au 4 décembre 2018, un conseiller technique du CAM a participé avec une équipe de l'OMI à l'audit des administrations maritimes à São Tomé et Príncipe et notamment des autorités responsables pour la sécurité des ports et de la protection de l'environnement maritime.

9.5. Divers :

Au cours de l'année dernière, des agents du CAM ont participé à différentes autres manifestations parmi lesquelles on peut retenir :

- un groupe de travail (Transport Group - Ocean Shipping) à l'OTAN le 13 septembre 2018 ;
- le « NATO-BENELUX Industry Day » à Bruxelles le 23 mars 2018 ;
- une réunion de travail sur l'organisation des examens médicaux des marins et des soins à bord, à Anvers le 15 mai.



Abréviations et acronymes usuels

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