



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

Rapport d'activité 2019

Volume 5

Commissariat aux affaires maritimes



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



TABLE DES MATIERES

1.	Les affaires maritimes en 2019	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. 8
2.1.	L'Union européenne	p. 8
2.2.	Les activités au sein de l'agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA)	p. 9
2.3.	Les activités au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI)	p. 9
2.4.	Travaux au sein de l'Organisation internationale du Travail (OIT)	p. 10
2.5.	BENELUX	p. 11
3.	Le secteur maritime à Luxembourg	p. 12
3.1.	Les entreprises maritimes	p. 12
3.2.	Naufrage du Bourbon Rhode	p. 12
4.	Le registre public maritime luxembourgeois	p. 13
4.1.	Composition de la flotte	p. 14
4.2.	L'inspection des navires par l'administration (réseau d'inspection)	p. 15
4.3.	Le contrôle par l'État du port	p. 15
4.4.	La gestion des équipages	p. 17
5.	Politique qualité du CAM et Norme ISO 9001: 2008	p. 18
6.	Gestion séparée	p. 19
7.	Personnel et formations	p. 19
8.	La navigation de plaisance	p. 20
9.	Les autres activités	p. 21
9.1.	Signature d'un accord bilatéral de reconnaissance de brevets STCW avec le Royaume du Maroc	p. 21
9.2.	Maritime Cyprus 2019	p. 21
9.3.	Conférence G-STIC à Bruxelles le 21 novembre 2020	p. 21
9.4.	Visites auprès des sociétés de classification	p. 21
9.5.	Divers	p. 22
	Abréviations et acronymes usuels	p. 23



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



1. Les affaires maritimes en 2019

1.1. Le secteur du transport maritime

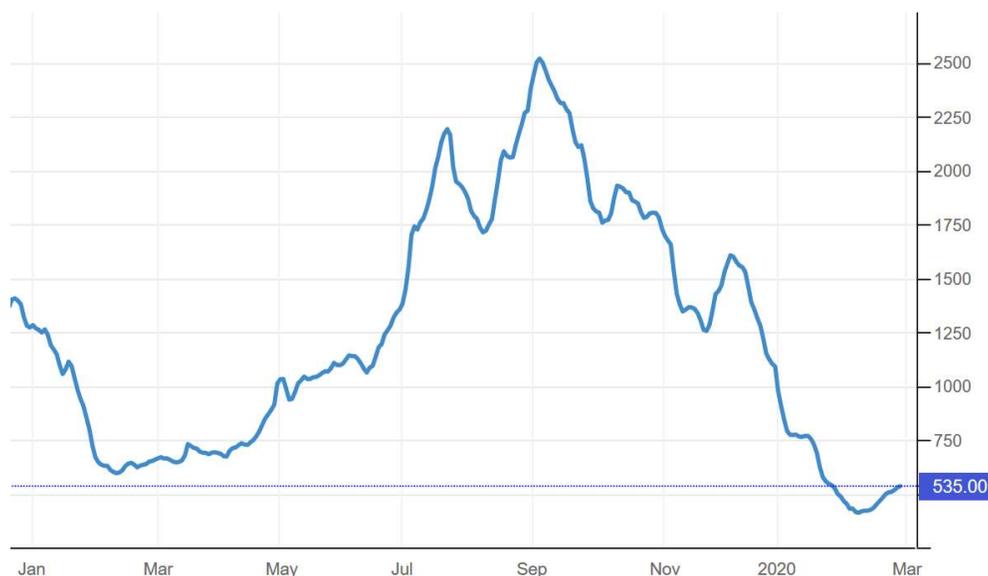
Le secteur maritime mondial devra continuer de naviguer dans des eaux agitées et plusieurs facteurs qui ont freiné sa croissance l'an dernier persistent, dont les tensions commerciales entre les États-Unis et la Chine et l'impact du Brexit.

L'examen des transports maritimes 2019 de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) a révélé que les volumes du commerce maritime n'ont augmenté que de 2,7% en 2018 (4,1% en 2017), taux inférieur à la moyenne historique de 3%. Ce ralentissement de la croissance a touché presque tous les segments du fret maritime.

Le secrétaire général de la CNUCED, Mukhisa Kituyi, a déclaré: "La baisse de la croissance du commerce maritime est le résultat de plusieurs tendances, notamment un affaiblissement du système commercial multilatéral et un protectionnisme croissant. C'est un avertissement que les politiques nationales peuvent avoir un impact négatif sur le commerce maritime et les aspirations de développement de tous."

L'index pour le transport de vrac (Baltic Dry Index) a plongé après avoir connu un nouveau record (le plus élevé depuis 5 ans) en septembre 2019 (cf. graphique ci-dessous).

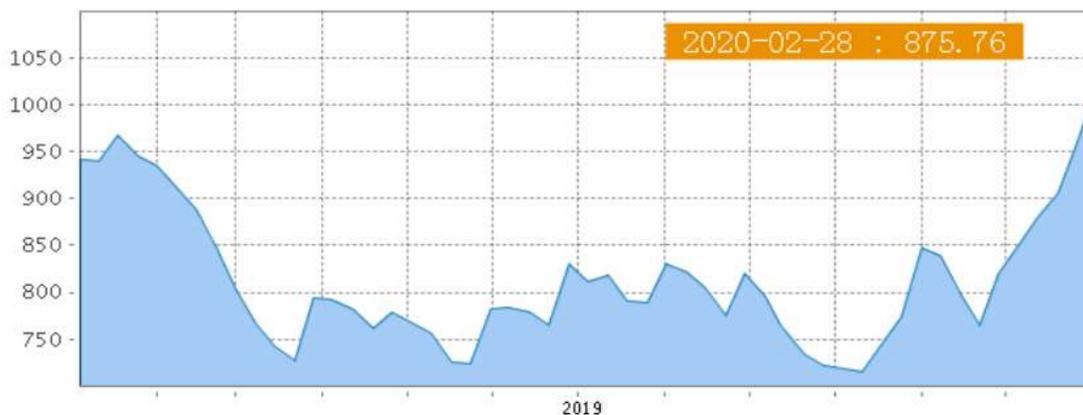
Evolution de l'indice des prix pour le transport maritime de vrac sec (Baltic Dry Index)



© tradingeconomics.com : OTC



En ce qui concerne les conteneurs, l'indice CCFI (China Containerized Freight Index) qui suit les taux de fret à partir de ports à conteneurs chinois pour 12 routes de navigation à travers le monde, sur la base de données de 20 transporteurs internationaux, n'a connu qu'une très légère augmentation avec un taux moyen de 823, 53 points en 2019 par rapport à 2817,8 en 2018.



© Shanghai Shipping Exchange

1.2. La piraterie maritime

Les attaques de pirates maritimes sont à leur niveau le plus bas depuis le début du siècle. Pour autant, le dernier rapport de la Chambre de commerce internationale (ICC) démontre un durcissement des méthodes et toujours une concentration du phénomène sur l'Afrique occidentale et l'Asie du Sud-Est.

La piraterie à un niveau historiquement bas

La piraterie maritime mondiale a reculé significativement l'an dernier et est à son niveau le plus bas depuis le début du siècle. En 2019, le nombre d'attaques répertoriées a été de 162 actes de piraterie et vols à main armée. Ce chiffre est en baisse de 24 % par rapport à 2018 et il est pratiquement trois fois inférieur aux deux années records 2003 et 2010 (445 incidents). Dans le détail, ces actes se sont répartis en 11 tirs en direction de navires, 17 tentatives d'attaques infructueuses, 130 abordages et 4 détournements de navires, selon le rapport annuel du Bureau maritime international (BMI).

Recrudescence des enlèvements de marins

Tout en se réjouissant de cette tendance générale à la baisse, le BMI relève une inquiétante montée des kidnappings – passés de 83 en 2018 à 134 en 2019 (+ 61 %) – et des actes les plus violents.

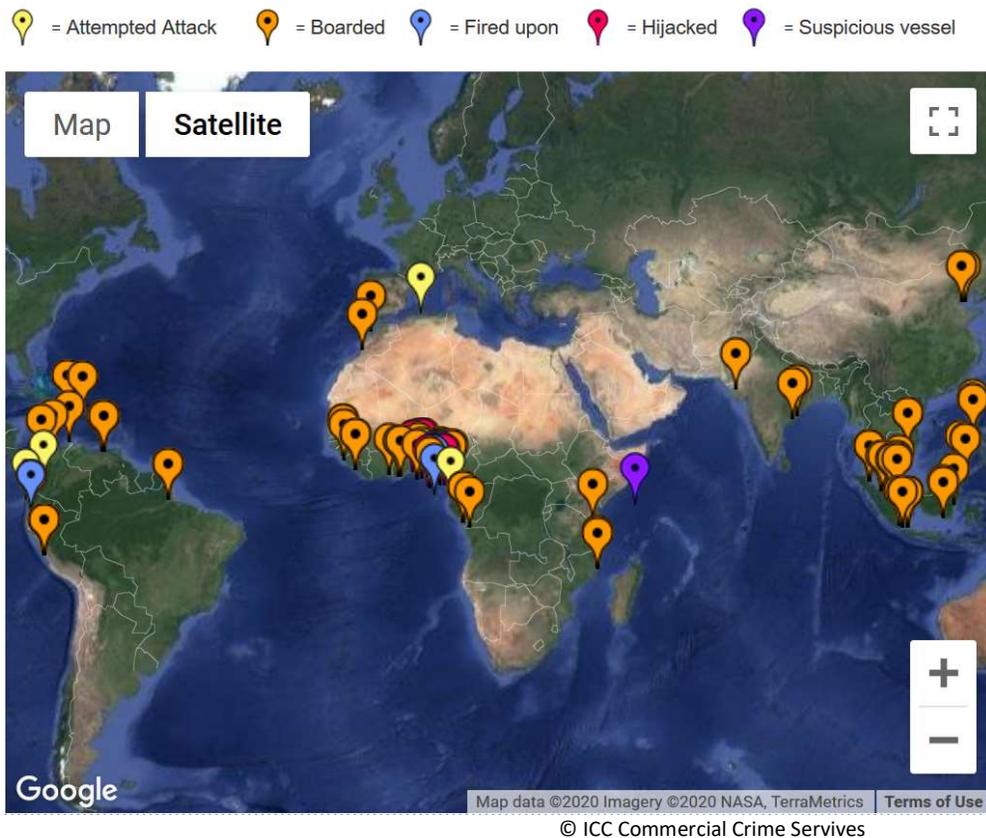
Plus que jamais, c'est l'Afrique de l'Ouest et plus particulièrement le Golfe de Guinée où se concentre le phénomène de ces kidnappings. En effet, plus de 90 % des enlèvements ont eu lieu dans cette région (121 kidnappings, + 55 %). Le BMI précise que 64 membres d'équipage ont été kidnappés à l'occasion de six incidents distincts au cours du seul dernier trimestre de 2019.

La région a concentré l'an dernier 39,5 % des actes de piraterie mondiale, soit 64 incidents, dont 35 dans les eaux du Nigeria. Si le nombre d'attaques est en baisse de 22 % (82 en 2018), le golfe de Guinée est la zone où les actes de piraterie sont les plus dangereux pour les personnes.



Le Golfe de Guinée a été le théâtre des quatre détournements de navires survenus dans le monde en 2019 (deux au Nigeria, un au Togo et un en Guinée équatoriale), ainsi que de dix des onze incidents lors desquels un navire a essuyé des tirs d'armes à feu dont neuf dans les eaux du Nigeria, pays qui fait toujours l'objet des plus grandes préoccupations (l'autre attaque a eu lieu dans les eaux de Sao Tomé-et-Principe).

Attaques par des pirates en 2019



Les autres points chauds

Dans sa globalité, l'Afrique a connu 71 attaques, dont deux au Maroc et une en Algérie. L'Est du continent a été plutôt épargné, avec seulement une attaque au Kenya et trois au Mozambique. Comme en 2015, aucun incident n'a été rapporté en mer Rouge et dans le golfe d'Aden. L'Asie du Sud-Est n'a pas été en reste l'an dernier. La région a globalement assisté à une diminution du nombre d'incidents (53 actes, - 12 %) mais les préoccupations se sont accentuées sur le détroit de Singapour. Cette zone a connu 12 attaques en 2019 contre trois seulement l'année précédente. Onze de ces assauts se sont produits dans les trois derniers mois. Par ailleurs, les incidents sont passés de 36 à 25 en Indonésie, ont diminué de moitié aux Philippines (de 10 à 5) et ont été stables en Malaisie (11). Pour la quatrième année consécutive, aucun acte n'a été rapporté dans le détroit de Malacca.



Dans le reste du monde, le continent américain est en troisième position des régions les plus dangereuses fin 2019, avec 29 incidents. Toutes les attaques se sont concentrées entre le Nord de l'Amérique du Sud et le Mexique. Dix se sont produites au Pérou, six au Venezuela, trois en Colombie, deux au Brésil et en Haïti. L'Extrême-Orient en a connu cinq (trois en Chine et deux au Vietnam) et l'Inde quatre.

Les types de bateaux les plus touchés en 2019 ont encore été les navires citernes (transportant pétrole brut, produits pétroliers, produits chimiques, GPL et GNL) avec 72 attaques ; suivent les vraquiers avec 46 et les porte-conteneurs avec 14 attaques. Il y a eu 7 attaques sur des navires conventionnels et sur des remorqueurs.

A noter qu'il n'y a pas eu d'attaque sur un navire battant pavillon luxembourgeois et qu'au cours de l'année écoulée 17 missions de protection de navires par des équipes de garde armées embarquées ont été autorisées sur des navires luxembourgeois lors de traversées du Golfe d'Aden et de l'Océan Indien.

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 approches générales dégagées en 2018 ont permis l'adoption en 2019 des textes suivants :

- directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE La modification de la directive concernant le niveau minimal de formation des gens de mer a été adoptée le 20 juin 2019 ;
- directive (UE) 2019/1159 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 modifiant la directive 2008/106/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer et abrogeant la directive 2005/45/CE concernant la reconnaissance mutuelle des brevets des gens de mer délivrés par les États membres ;
- règlement (UE) 2019/1239 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant un système de guichet unique maritime européen et abrogeant la directive 2010/65/UE.

Aucune nouvelle proposition législative en matière maritime n'a été proposée par la Commission européenne en 2019.

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 2019, le Conseil d'administration s'est réuni à trois reprises (mars, juin et novembre) au siège de l'agence à Lisbonne.

Des agents du CAM assistent régulièrement 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 2019, les réunions suivantes de l'OMI ont été couvertes par des agents du CAM:

Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW) 6 du 29 avril au 3 mai,

Le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:

<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/HTW/Pages/HTW-6th-session.aspx>

Marine Environment Protection Committee (MEPC) 74 du 13 au 17 mai 2019,

Le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:

<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MEPC/Pages/MEPC-74th-session.aspx>

Maritime Safety Committee (MSC) 101 du 4 au 14 juin 2018,

Le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:

<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Pages/MSC-101st-session.aspx>

Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III) 6 du 1 au 5 juillet 2019,

Le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:

<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/III/Pages/III-6th-Session.aspx>

Participation à un audit (IMO) en République Démocratique et Populaire de l'Algérie

Du 14 au 24 septembre 2019, un conseiller technique du CAM a fait partie d'une équipe d'auditeurs de l'OMI effectuant un audit auprès des administrations maritimes en Algérie et notamment des autorités responsables pour la sécurité des ports et de la protection de l'environnement maritime.

Ce même Conseiller technique a par ailleurs participé à l'OMI à Londres les 17 et 18 octobre à une réunion de travail sur le système d'audit IMSAS en vue de la standardisation et l'amélioration des méthodes de travail des auditeurs de l'OMI au niveau mondial et de la révision de la norme d'audit - Code III.



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

Convention du travail maritime, 2006

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 a été organisée du 25 février au 01 mars 2019 au BIT à Genève.

Les questions soulevées dans la résolution concernant le recrutement et le maintien dans l'emploi des gens de mer ainsi que dans la résolution concernant l'amélioration des possibilités offertes aux femmes marins adoptées à la 94e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail, et dans le cadre de l'initiative du centenaire de l'OIT sur l'avenir du travail ont notamment été examinées lors de cette réunion.

Les sujets suivants ont été abordés :

- Contrat d'engagement maritime (norme A2.1): amendement au code de la MLC, 2006, concernant la règle 2.1 ;
- Places disponibles à bord pour les élèves officiers et les élèves stagiaires ;
- Recrutement et placement ;
- Automatisation et numérisation ;
- Solitude et isolement, médias sociaux et connectivité Internet ;
- Responsabilités des gouvernements envers les gens de mer pour des sujets tels que l'abandon, l'incrimination et les permissions à terre ;
- Permissions à terre ;
- Incitations gouvernementales propres à encourager les armateurs à maintenir les gens de mer dans l'emploi ;
- Egalité de chances et de traitement pour les gens de mer, y compris les femmes marins ;
- Femmes marins ;
- Harcèlement et intimidation ;
- Discrimination liée à l'âge ;
- Dialogue social.

La quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale établie par le Conseil d'administration conformément à l'Article XIII de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) se tiendra à Genève du 19 au 23 avril 2021.

Fin 2019, l'année du centenaire de l'Organisation internationale du Travail, 96 pays, qui représentent plus de 91% de la flotte marchande dans le monde, avaient ratifiés la MLC, 2006. Plus d'1,5 million de gens de mer travaillent et vivent à bord de navires se livrant au commerce international.

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.

Elle a été amendée par la Conférence internationale du Travail lors de sa 105^e session en 2016 et s'aligne dorénavant sur les dernières normes adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en matière de sécurité. 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, permet a priori aux gens de mer 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.

Le Monténégro et Sri Lanka ont récemment ratifié la convention n° 185, ce qui augmente à 32 le nombre d'Etats Membres l'ayant ratifiée.

2.5. BENELUX

La Sous-commission Affaires maritimes "OIT" s'est réunie le 11 juillet et le 7 novembre 2019 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 ;
 - procédure de plaintes – expériences dans les pays.
- Stages pendant la formation en navigation maritime et utilisation de simulateur.
- Voyages à proximité du littoral (possibilité de conclure, via une décision Benelux, des accords mutuels en la matière).
- Convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007
 - STCW, et en particulier la problématique des Philippines suite aux résultats d'audits de l'AESM et au retrait éventuel de l'agrément de la Commission européenne.

Les projets de décision du Comités des Ministres Benelux suivants ont en outre été préparés et devraient être adoptés en 2020:

- décision du Comité de Ministres Benelux relative à la reconnaissance mutuelle des brevets délivrés conformément à la convention STCW-F
- décision du Comité de Ministres Benelux relative à la reconnaissance des brevets d'aptitude des gens de mer dans le cadre des voyages à proximité du littoral (near costal voyages).



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 2019 se présente comme suit:

Entreprises maritimes agréées	223	
Dirigeants d'entreprises maritimes agréés	Personnes physiques	Personnes morales
	43	15

Source: Commissariat aux affaires maritimes

3.2. Naufrage du Bourbon Rhode

Le 26 septembre 2019, le remorqueur BOURBON RHODE battant pavillon luxembourgeois, avait lancé un signal de détresse à la suite d'une voie d'eau alors qu'il était à 111 km de l'œil de l'ouragan « Lorenzo ». Plusieurs navires et un avion chasseur d'ouragans de l'Agence américaine d'observation océanique et atmosphérique (NOAA), détourné de son étude de la tempête, ont alors été dépêchés sur les lieux et se sont mis à la recherche du navire et de ses 14 membres d'équipage. Le 28 septembre, 3 membres de l'équipage ont pu être découverts par un avion Falcon 50 de la Marine nationale française dans un radeau de sauvetage au large de la Martinique et autres récupérés par un navire marchand arrivé sur les lieux. Les recherches pour les 11 autres membres de l'équipages se poursuivaient.



© MarineTraffic.com



Les jours suivants, les équipes de recherche ont été rejointes par d'autres navires marchands et la frégate de surveillance Ventôse de la Marine nationale française avec son hélicoptère. Les opérations étaient coordonnées par le Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage Antilles-Guyane (CROSS AG) et la Marine nationale française. Le Commissariat aux affaires maritimes et les autorités luxembourgeoises étaient en contact régulier avec le CROSS AG et avec l'armateur.

Les 30 septembre et 1er octobre 4 membres d'équipage furent retrouvés noyés.

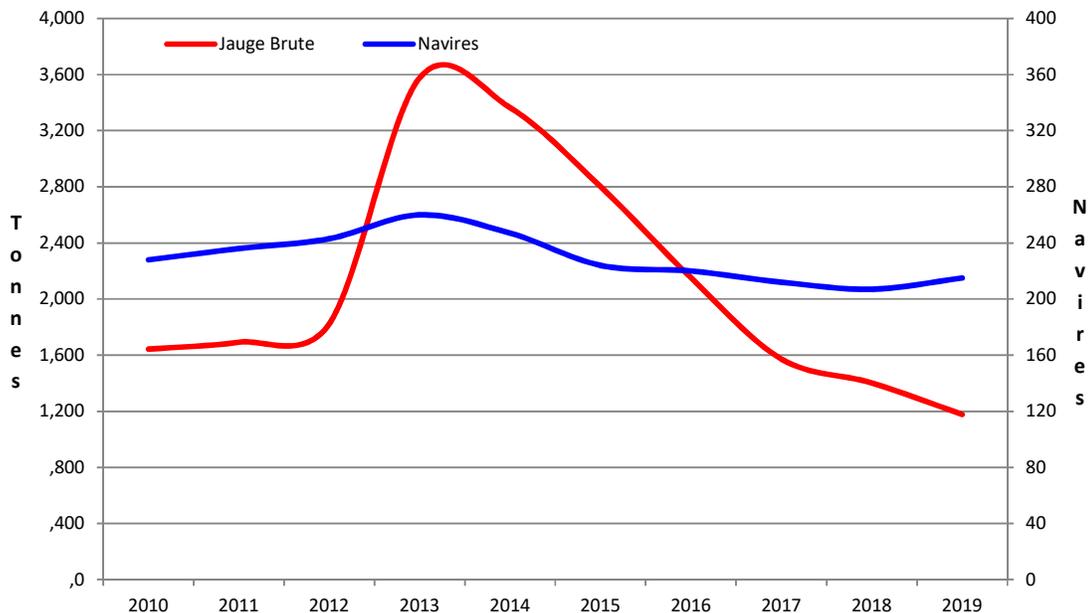
Le 4 octobre, les recherches actives pour des survivants furent abandonnées car le délai d'un survie d'un homme à la mer, même équipé, était largement dépassé selon les autorités. Le bilan se résumait donc à 3 survivants, 4 décès et 7 disparus après une recherche dans une zone de 110 000 km² à 1 200 milles marins (2 222 km) à l'est de la Martinique. A partir de cette date, dans le cadre d'une phase de veille active, le CROSS AG demandait à tout navire croisant dans la zone d'effectuer un service de guet pour les disparus.

Des enquêtes techniques et judiciaires ont été ouvertes par les autorités luxembourgeoises et restent en cours.

4. Le registre public maritime luxembourgeois

Fin décembre 2019, le registre public maritime luxembourgeois comptait un total de 215 navires soit une augmentation de 8 unités par rapport à 2018 (207) et représentant un tonnage brut de 1,18 millions de tonnes, soit une diminution de 16,00% par rapport à l'année précédente (1,4 millions t). Au cours de l'année, 28 navires ont été immatriculés (22 en 2017) et 22 ont été radiés (28 en 2017).

Évolution de la flotte luxembourgeoise: 2009-2018



Source: Commissariat aux affaires maritimes



Alors que le nombre des unités enregistrées s'est stabilisé, on observe une diminution continue de la taille de ces navires. Ceci se répercute bien entendu sur le montant des taxes d'immatriculation perçues par l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA. Ainsi, en 2019, les taxes versées lors de premières immatriculations et de renouvellements se sont élevées à 665.192.- Euros (contre 814.602 Euros en 2018).

4.1. Composition de la flotte

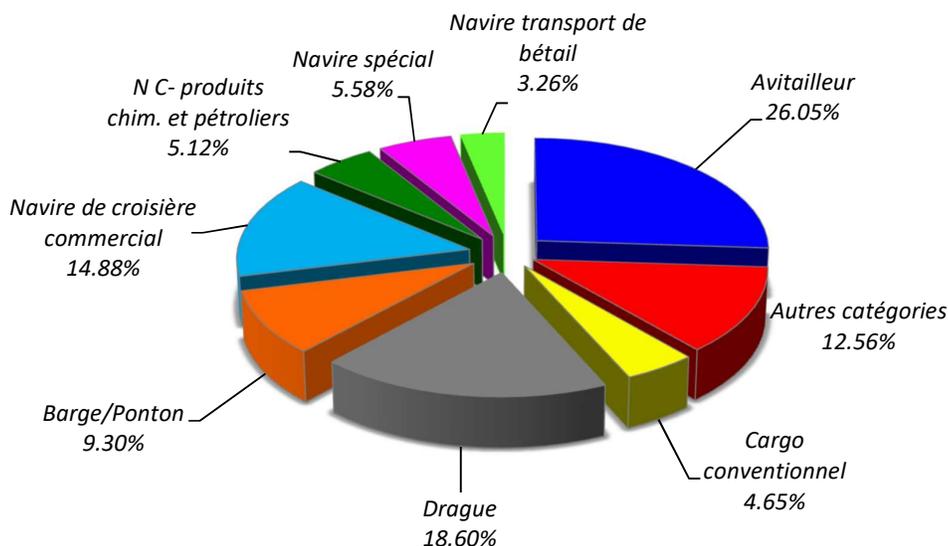
Nombre de navires enregistrés au 31.12.2019

Régime d'immatriculation	Unités	Jauge brute
Pleine immatriculation	198	1.076.529
Frètement coque nue	5	52.667
Affrètement coque nue	12	48.586
TOTAL	207	1.177.782

Au 31 décembre 2019, l'âge moyen de la flotte était de 11,3 ans (11,9 ans en 2017).

En ce qui concerne la répartition de la flotte luxembourgeoise on note une légère croissance du nombre de navires de croisière commerciale (yachts commerciaux), mais aussi la départ des dernier grands porte-conteneurs.

Répartition par catégorie de navire



Source: Commissariat aux affaires maritimes



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

En 2019, 170 navires ont fait l'objet d'une inspection de l'Etat de pavillon (140 en 2018). 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 toujours 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 %
2019	144	71	0	0.00	49.31

Navires de croisière commerciaux (Méga-Yachts)

Année	Inspections	Inspections avec déficiences	Détentions	Détention %	Inspections avec déficiences %
2019	26	26	0	0.00	100.00

Tout incident ou irrégularité fait l'objet d'un examen, voire d'une enquête par le CAM, conformément au système de gestion de la qualité (ISO version 9001-2015).

Les déficiences les plus souvent constatées par les inspecteurs en 2019 concernent:

- la documentation navire / équipage (constatées lors de 28,57% des inspections);
- les exigences minimales pour travailler sur un navire (12,57%);
- la sécurité contre les incendies - protection, détection et extinction (9,14%);
- la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale des gens de mer (8,86%); et
- les conditions structurelles du navire (6,00%)

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 2019 ne sont pas encore disponibles officiellement, mais le système Thetis nous permet d'ores et déjà de prévoir ces résultats ce qui nous donne les chiffres suivants pour la période du 01/01/2015 jusqu'au 31/12/2019.

Année	Inspections	Inspections avec déficiences	Détentions	Détentions %	Inspections avec déficiences %
2015	65	27	1	1.54	41.54
2016	66	28	0	0.00	42.42
2017	67	34	1	1.49	50.75
2018	65	25	0	0.00	38.46
2019(P)	75	37	2	2.67	49.33

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



En 2019, 75 visites ont ainsi eu lieu et on peut noter une détérioration du nombre d'inspections avec déficiences par rapport à 2018.

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. Malheureusement, cette position est maintenant menacée par deux détentions enregistrées en fin d'année 2019.

- 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 %
2015	47	24	1	2.13	51.06
2016	57	27	0	0.00	47.37
2017	32	23	0	0.00	71.87
2018	20	6	0	0.00	30.00
2019(P)	54	35	1	1.85	64.81

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

En 2018, le nombre d'inspections a fortement progressé par rapport à l'année précédente. Plusieurs navires opérant presque exclusivement dans cette région du monde ont récemment rejoint le registre maritime luxembourgeois. La position du pavillon sur la liste blanche du Tokyo MoU y est ainsi renforcé malgré une détention enregistrée en 2019.

- 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.

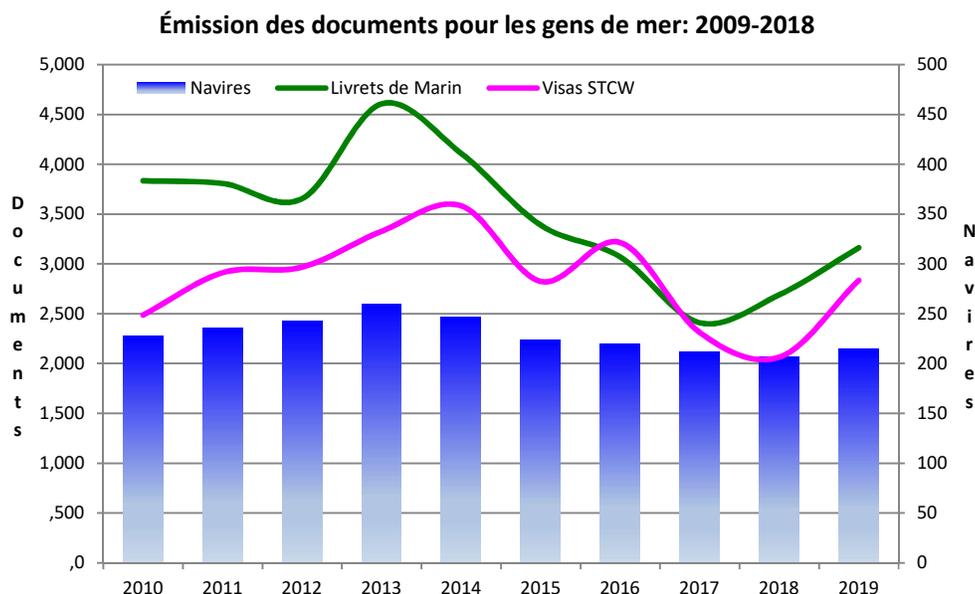
La gestion des dossiers équipages se divise en deux parties :

- L'identification du marin.

Au cours de l'année 2019, 3.163 nouveaux livrets de marin ont été délivrés aux gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon luxembourgeois (augmentation de 17,54% par rapport à 2018).

- La vérification des qualifications professionnelles.

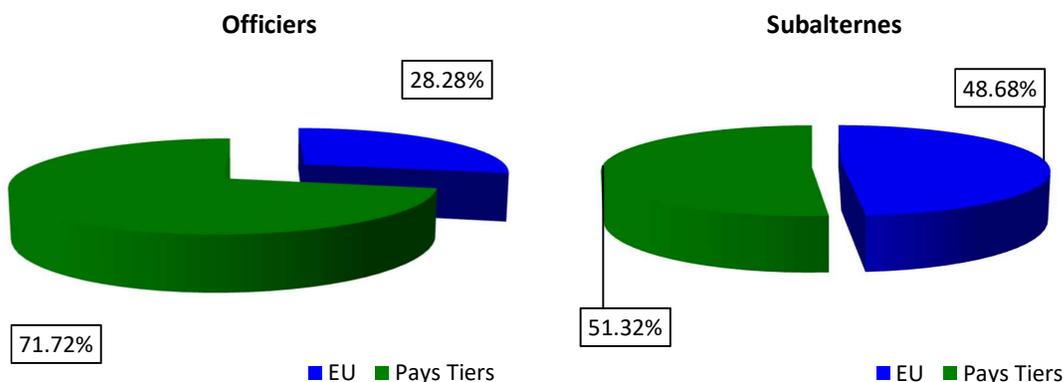
En 2019, 2.836 visas ont été émis par le bureau « équipages » du CAM (2.065 en 2018 / +37,34%).



Source: Commissariat aux affaires maritimes

La production des documents par le bureau d'équipage a fortement augmenté au cours de l'année 2018. Le nombre de livrets de marins et visas STCW émis est passée de 4.756 en 2018 à 5.999 unités en 2019, alors que le nombre total de navires immatriculés n'a augmenté que de 8 unités.

Fin décembre 2019, un total de 14.336 marins actifs étaient répertoriés dans la base de données du CAM. A noter que le pourcentage des marins européens a diminué à 48,68% pour les officiers (47,58% en 2018) et à 28,28% pour les subalternes (26,05%.. en 2018).



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, la Croatie et les Pays-Bas:

Pays	Officiers	% Officiers	Subalternes	% Subalternes	Total	% Total
Philippines	745	12,28%	2.177	26,33%	2.922	20,38%
Belgique	627	10,33%	772	9,34%	1.399	9,76%
Ukraine	893	14,71%	399	4,83%	1.292	9,01%
Inde	305	5,03%	806	9,75%	1111	7,75%
Croatie	701	11,55%	146	1,77%	847	5,91%
Pays-Bas	458	7,55%	230	2,78%	688	4,80%

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 surveillance a été mené par l'organisme de certification TUV Rheinland France en date du 24 octobre 2019. 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.

Aucune non-conformité n'a été constatée durant cet audit. Plusieurs propositions d'amélioration mais aussi des remarques concernant notamment la gestion des non-conformités et actions correctives, ou encore l'évaluation des connaissances ont cependant été formulées. Sans évolution significative en la matière, des non-conformités pourront être rédigées lors de l'audit de surveillance prévu pour le 23 octobre 2020.

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. En parallèle, une refonte complète du système informatique est également en cours, en collaboration avec le CTIE.

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 932.302.- 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 707.326.- 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 2019, le CAM comptait 16 agents sous contrat CDI dont trois sont employés à 75% et un à 70%. Une employée travaille à mi-temps et un agent en retraite progressive (présence 75%).

Une employée est actuellement en congé de maternité, qui suivi par un congé parental. Elle est temporairement remplacée par un agent sous contrat CDD.

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).



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 2019, la commission s'est 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, 520 personnes 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 158 permis "fluvial", 16 permis "côtier", 287 permis "côtier plus" et 59 permis "mer".

La gestion technique et administrative du registre de la navigation de plaisance est effectuée par le Commissariat aux affaires maritimes et 138 nouvelles immatriculations, 18 nouvelles identifications ont été effectuées ainsi que 544 renouvellements.

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

	Nombre de dossiers	Taxes (Euros)
Identifications	18	432,00
Identifications (renouvellements)	29	696,00
Immatriculations	138	59.045,95
Immatriculations (renouvellements)	515	98.368,45
Immatriculations/Identifications (duplicatas)	10	240,00
Nouveaux permis	520	24.288,00
Permis renouvelés	465	11.160,00
Permis (duplicatas)	20	480,00
Endossements de permis	45	1.620,00
Endossements de permis (duplicatas)	0	0,00
Total	1760	196.330,40 €

Source: Commissariat aux affaires maritimes

9. Les autres activités du Commissariat aux affaires maritimes

9.1. Accord bilatéral de reconnaissance de brevets STCW avec le Royaume du Maroc

Dans le cadre d'une mission économique de LL.AA.RR.HH le grand-Duc Héritier et la Grande-Duchesse Héritière et du Ministre de l'Économie au Maroc en septembre, la signature d'un accord sur la reconnaissance des brevets STCW a été initiée entre l'administration maritime du Royaume et le



Commissariat aux affaires maritimes. En raison de problèmes protocolaires cette signature a dû être reportée et s'est finalement faite par échange de courrier quelques semaines plus tard.

Plusieurs acteurs du secteur maritime luxembourgeois avaient demandé un tel accord pour avoir accès à des marins bien formés et maîtrisant la langue française. Dorénavant cet accord prévoit l'acceptation d'officiers détenteurs de brevets marocains à bord de navires battant pavillon luxembourgeois.

9.2. Maritime Cyprus 2019

Un agent du CAM a participé à la conférence Maritime Cyprus 2019 qui s'est déroulée du 6 au 9 octobre 2019 à Limassol à Chypres. Depuis la première édition en 1989, Maritime Cyprus est devenue un événement biannuel incontournable pour le secteur maritime : plus de 1.000 participants dont des armateurs et des représentants des autorités maritimes du monde entier se sont retrouvés et ont assisté à des présentations tournant autour du thème : "Shifts in established business models, regulatory challenges, environmental protection and the impact of technological transformation".

9.3. Conférence G-STIC à Bruxelles

En septembre 2018, le Cluster maritime luxembourgeois avait organisé, en collaboration avec le CAM, un séminaire intitulé : "Towards Cleaner Maritime Activities". Suite au succès de l'événement, il a été décidé de reconduire l'exercice, mais au niveau du BENELUX. Les autorités belges et néerlandaises, ainsi que le Secrétariat du BENELUX ont été approchés et ont accepté de collaborer à l'organisation d'une conférence intitulée : "Available technologies & pilots within alternative fuels for cleaner shipping".

Des représentants du CAM ont ainsi participé à plusieurs réunions préparatoires qui se sont déroulées dans les locaux du Secrétariat du BENELUX à Bruxelles.

La conférence même s'est tenue le 21 novembre 2019 dans le cadre d'un événement beaucoup plus large : le G-STIC 2019 dont le but est d'accélérer la transition technique permettant d'atteindre les buts d'un développement durable. De nombreux participants ont assisté aux différentes présentations et ont manifesté un grand intérêt aux sujets abordés (cf. aussi www.gstic.org).

9.4. Visites auprès des sociétés de classification

Dans le cadre de la vérification des performances des ROs suivant le Règlement EU/336/2006, des conseillers techniques du CAM ont participé en 2019, en tant qu'observateurs, à des audits effectués par des sociétés de classifications auprès d'entreprises maritimes luxembourgeoises :

- Le 19 et 20 février 2019 ST Management audité par Bureau Veritas
- Le 15 mai 2019 GeoSea audité par Lloyds Register
- Le 21 et 22 mai 2019 DMM audité par Bureau Veritas
- Le 4 et 5 juin 2019 Livestock Express audité par DNV-GL
- Le 17 et 18 juin 2019 Marseille Fret audité par DNV-GL



Dans le cadre de la vérification des performances des RSO's suivant le Règlement EU/725/2004, un conseiller technique du CAM a effectué le 19 Décembre 2019 un audit du American Bureau of Shipping (ABS) dans les bureaux anversois de la société.

Par ailleurs, le Commissaire du Gouvernement a participé à la réunion annuelle du Comité BENELUX du Bureau Veritas à Bruges le 15 mai 2019 lors de laquelle les dirigeants et collaborateurs de la société de classification ont pu s'échanger avec des représentants des administrations maritimes des trois pays du BENELUX et des armateurs et autres acteurs du secteur maritime sur les récents développements et projets dans le domaine 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 :

- la 2^{ème} édition du Gala des Armateurs organisé par le Cluster Maritime Luxembourgeois au Parc Hotel Alvisse le 27 mars 2019.
- un groupe de travail (Transport Group - Ocean Shipping) à l'OTAN le 26 février 2019 ;
- une réunion de travail sur l'organisation des examens médicaux des marins et des soins à bord, à Stockholm le 22 mai 2019.



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>RSO</i>	<i>Recognized Security Organisation – organismes de sureté reconnus</i>
<i>SEGS</i>	<i>Service de l'Etat à gestion séparée</i>
<i>STCW</i>	<i>Standards of Training, Certification and Watchkeeping</i>
<i>STW</i>	<i>Standard Training and Watchkeeping</i>