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

Rapport d'activité 2020

Volume 5

Commissariat aux affaires maritimes

TABLE DES MATIERES

1. Les affaires maritimes en 2020 p. 5
1.1. Le secteur du transport maritime en temps de COVID-19 p. 5
1.2. La piraterie maritime p. 7

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. Les entreprises maritimes à Luxembourg p. 11

4. Le registre public maritime luxembourgeois p. 12
4.1. Composition de la flotte p. 13
4.2. L'inspection des navires par l'administration (réseau d'inspection) p. 14
4.3. Le contrôle par l'État du port p. 14
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. 19

9. Les autres activités p. 20
9.1. Accord de reconnaissance avec la société CCS (China Classification Society) p. 20
9.2. Visites auprès des sociétés de classification p. 20
9.3. Divers p. 21

Abréviations et acronymes usuels p. 22

1. Les affaires maritimes en 2019

1.1. Le secteur du transport maritime en temps de COVID-19

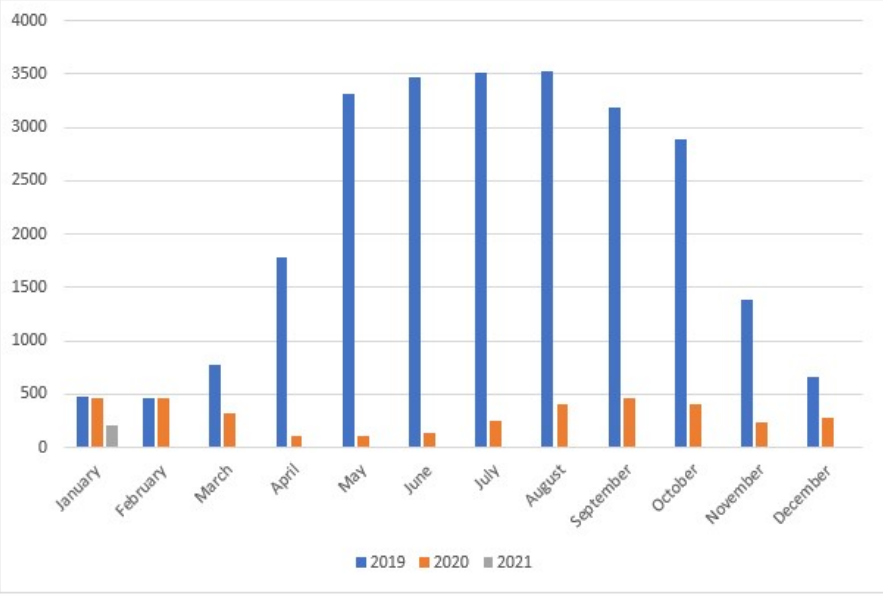
En 2020, le secteur maritime mondial a continué de naviguer dans des eaux agitées et ce en raison de facteurs qui ont freiné sa croissance ces dernières années et notamment les tensions commerciales entre les États-Unis et la Chine et les incertitudes liées au Brexit.

Par contre c'est évidemment surtout la pandémie de COVID-19 qui ébranle le transport maritime mondial. Selon les estimations de la *C*onférence des Nations Unies sur le commerce et le développement(CNUCED), le commerce maritime mondial aura connu une baisse de 4,1% en 2020 en raison des perturbations sans précédent liées à la pandémie.

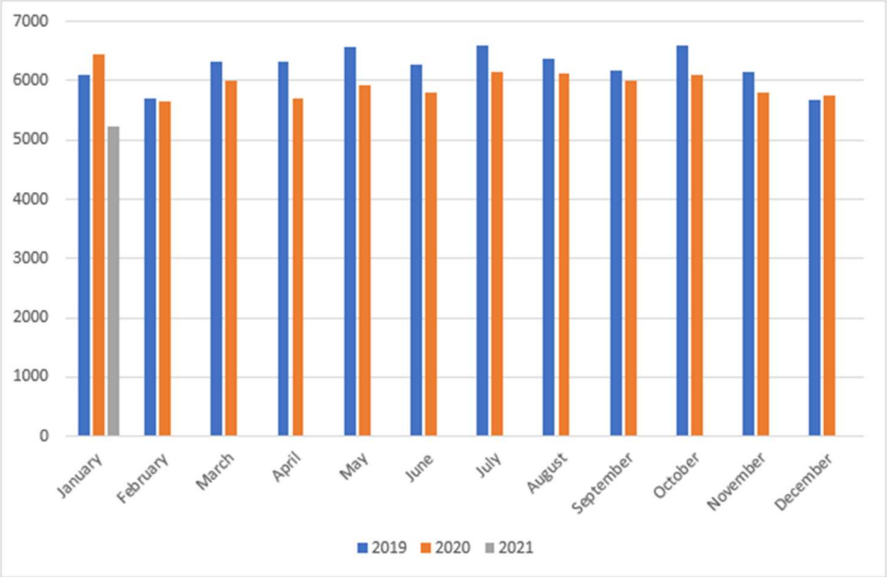
La pandémie a provoqué des ondes de choc sur les chaînes d'approvisionnement, les réseaux de transport maritime et les ports, entraînant une chute des volumes de fret et compromettant les perspectives de croissance. Selon la CNUCED, les perspectives à court terme du commerce maritime sont plutôt sombres. Prédire l'impact à long terme de la pandémie ainsi que la date et l'ampleur de la reprise du secteur est une tâche jalonnée d'incertitudes.

Si le secteur des transports maritimes de marchandises et de biens a baissé de 5 à 10%, la situation est dramatique en ce qui concerne le secteur des croisières où la baisse est de 95%, avec les conséquences évidentes de pertes de revenus et d'emploi dans les entreprises et activités en aval et en amont du secteur. Les différences de répercussions dues à la pandémie entre les secteurs sont illustrées par les deux graphiques ci-dessous reprenant les mouvements des navires de croisière et des porte-conteneurs en Europe et leur comparaison sur les 12 mois de 2020 par rapport à 2019.

Nombre de visites dans les ports de l'Union Européenne par type de navire



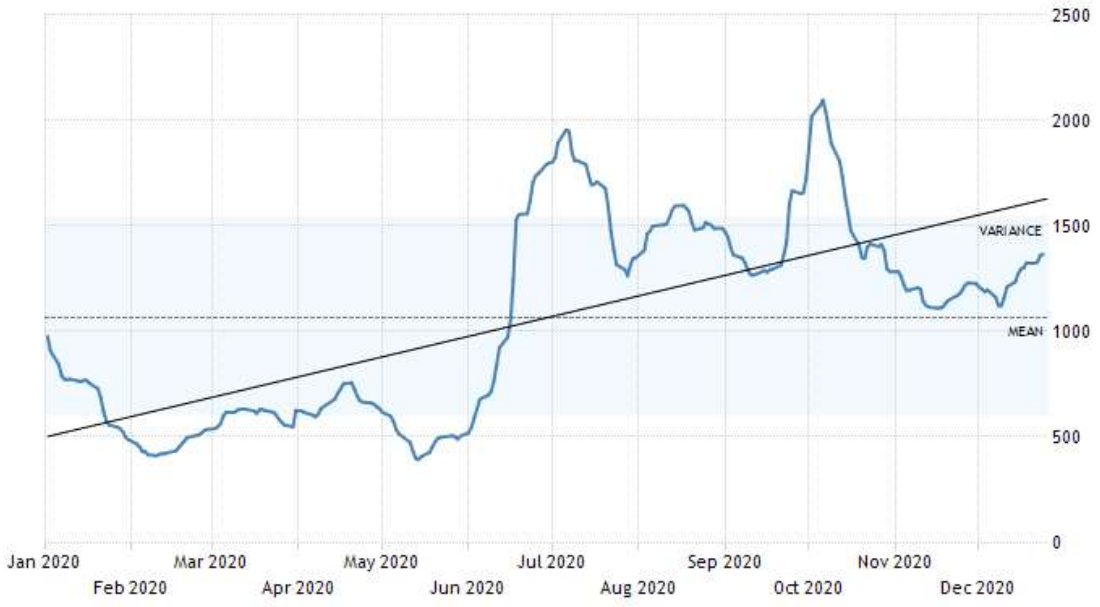
Navires de croisière *© EMSA*



Navires porte-conteneurs *© EMSA*

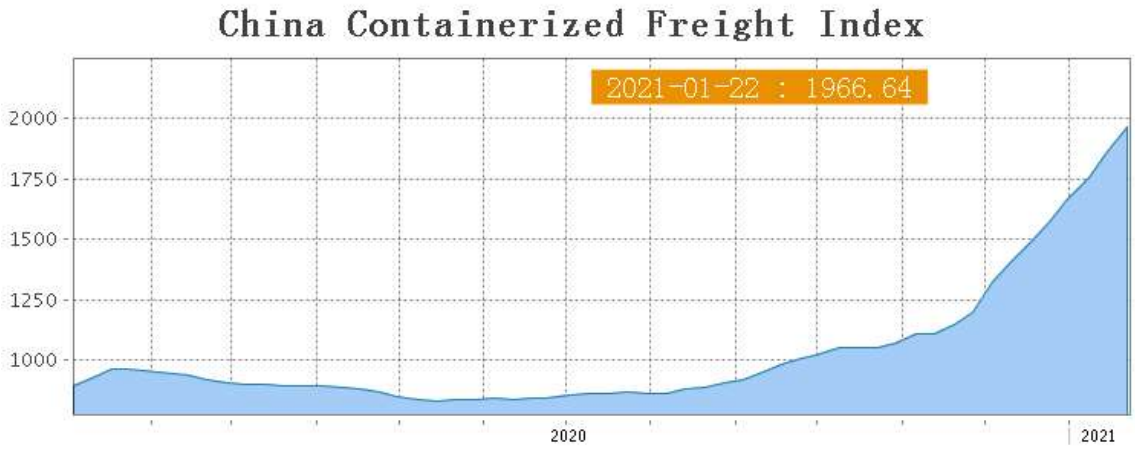
Après un début d'année en baisse par rapport à 2019, l'index pour le transport de vrac (Baltic Dry Index) a connu un deuxième semestre nettement plus favorable pour le secteur (cf. graphique ci-dessous).

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) 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. Le CCFI a connu après un premier semestre en demi-teinte une croissance spectaculaire au deuxième semestre ce qui indique bien une reprise de l'activité économique en Asie et des transports avec les autres régions du globe.



© Shanghai Shipping Exchange

1.2. La piraterie maritime

La piraterie maritime en hausse malgré la crise sanitaire

Malgré la baisse du trafic maritime en raison de la pandémie de coronavirus, les actes de piraterie et de vol à mains armés en mer n'ont pas diminué en 2020. Au courant de l'année, Les autorités françaises en ont dénombré 375, contre 360 l'année précédente. Ce chiffre reste cependant largement inférieur aux sommets atteints en 2011, au plus fort des attaques au large de la Somalie, avec 669 événements.

Avec 114 événements (111 en 2019) Le golfe de Guinée reste de loin la zone la plus dangereuse au monde. Les actes de piraterie s'y étendent désormais du large du Ghana jusqu'au large de la Guinée équatoriale. Au total, 142 marins ont été enlevés dans cette zone en 2020 (146 en 2019) avec une durée moyenne de détention de 30 jours.

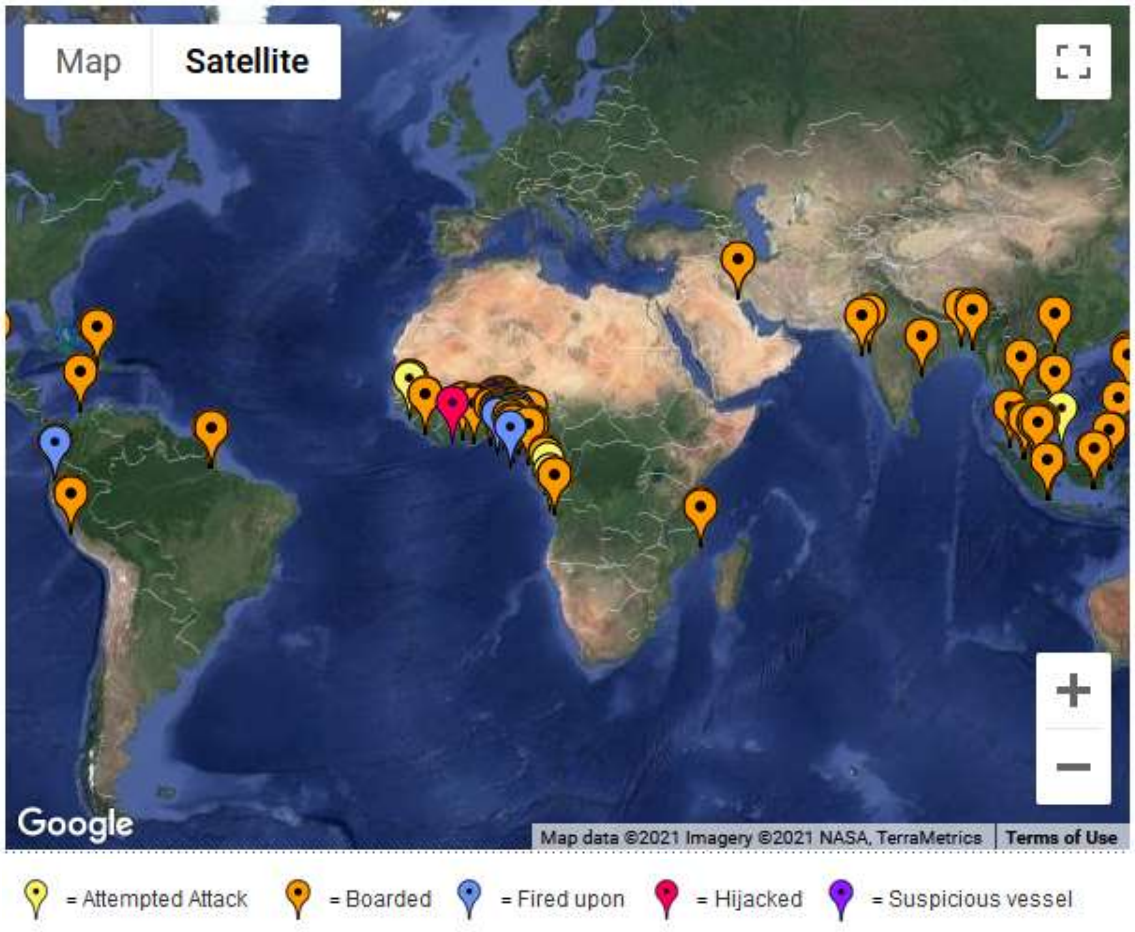
Dans l'océan Indien, le nombre d'événements (55 en 2020 contre 25 un an plus tôt), bien que relativement faible, augmente essentiellement en raison d'une hausse des vols au mouillage dans le golfe du Bengale.

En Asie du Sud-Est, le brigandage progresse, notamment dans les détroits de Singapour et de Malacca, qui font partie des routes maritimes les plus fréquentées au monde. En 2020, 50 événements y ont été recensés, il s'agît essentiellement de groupes de voleurs qui abordent les navires pour voler du matériel et l'argent et objets de valeur des équipages.

En Amérique latine, le nombre d'actes de brigandage reste élevé avec 109 actes (135 en 2019) à l'encontre du commerce maritime et de la navigation de plaisance, en particulier dans l'arc antillais.

Il faut noter aussi, l'absence totale d'actes de piraterie en 2020 au large de la Somalie (golfe d'Aden), zone particulièrement sensible pendant les dernières années. Cette évolution remarquable est due essentiellement à la mise en place de mesures sécuritaires (ardes armés à bord des navires, missions internationales OTAN, EU et autres)

Attaques de pirates et vols à mains armés en 2020



© ICC Commercial Crime Services

2. Les activités au sein des organisations internationales

2.1. L'Union Européenne

Jusqu'au début de la crise sanitaire, des agents du Commissariat ont suivi de façon régulière les travaux du groupe transports maritimes et des différents comités techniques relatifs au secteur qui ont eu lieu à Bruxelles. A partir du mois de mars, les réunions ont été suivies par le biais de vidéo-conférences.

Aucune nouvelle proposition législative en matière maritime n'a été proposée par la Commission européenne en 2020. Le groupe a cependant validé un certain nombre de soumissions destinées à divers sous-comités et comités de l'OMI.

Les agents du Commissariat ont également couvert toutes les réunions des comités COSS et MARSEC (physiques et virtuelles).

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 2020, le Conseil d'administration s'est réuni à trois reprises (mars, juin et novembre) via vidéo-conférence en raison des restrictions de voyage dues à la pandémie du COVID-19

Des agents du CAM ont également pu assister à des séminaires et formations dans différents domaines liés au secteur maritime organisés par l'agence via vidéo-conférences ou webinaires.

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

En raison de la crise sanitaire, les réunions des comités et sous-comités auxquelles les agents du CAM participent habituellement se sont déroulées par le biais de vidéo-conférences. Certaines réunions prévues pour 2020 ont été reportées en 2021.

Les réunions virtuelles suivantes ont été suivies par des agents du CAM :

- **Extraordinary session of all Commitees (ALCOM)** du 16 au 18 septembre 2020; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/ALCOM-2020.aspx
- **Facilitation Committee (FAL 44)** du 28 septembre au 2 octobre 2020 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/FAL-44th-Session.aspx
- **Maritime Safety Committee (MSC 102)** du 4 au 11 novembre 2020 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-102nd-session.aspx
- **Marine Environment Protection Committee (MEPC 75)** du 16 au 20 novembre 2020 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MEPC-75th-session.aspx
- **Legal Committee (LEG 107)** du 27 novembre au 1 décembre 2020 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/LEG-107th-session.aspx

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

Convention du travail maritime, 2006

Fin 2020, 97 pays représentant 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.

La pandémie de COVID-19 a eu une incidence majeure sur le transport maritime international, qui achemine 90 pour cent des marchandises qui circulent dans le monde, et sur les conditions de travail de près de deux millions de gens de mer.

Dès le 31 mars 2020, les membres de la commission maritime tripartite spéciale de l'Organisation internationale du Travail (OIT), qui représente les gens de mer, les armateurs et les gouvernements, a rappelé à tous les acteurs concernés que les gens de mer devraient être traités comme des travailleurs essentiels et n' être soumis à aucune restriction de voyage durant la pandémie de COVID-19.

Une déclaration conjointe publiée par les membres de la Commission tripartite spéciale précitée a également demandé aux Etats Membres de l'OIT de "faire tout leur possible pour faciliter l'acheminement à bord des navires de fournitures médicales essentielles, de carburant, d'eau, de pièces détachées et de vivres".

La commission d'experts pour l'application des conventions et des recommandations (CEACR) a adopté à sa 91ème session (novembre – décembre 2020) une observation générale sur des questions découlant de l'application de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée pendant la pandémie de COVID-19.

La commission d'experts constate notamment que la pandémie de COVID-19 a mis à rude épreuve le cadre juridique énoncé dans la MLC, 2006, en vue de protéger les conditions de travail et de vie décentes des gens de mer. Cette pandémie a révélé de façon significative le rôle essentiel des gens de mer et la très grande importance du secteur maritime dans l'économie mondiale.
La question de l'impact du COVID-19 sur le secteur maritime a d'ailleurs été inscrite à l'ordre du jour de la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006, qui se tiendra à Genève du 19 au 23 avril 2021.

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 91e session en 2003.

Elle a été amendée par la Conférence internationale du Travail lors de sa 105e 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.

La convention n° 185 a entretemps été ratifiée par 35 Etats Membres.

2.5. BENELUX

La Sous-commission Affaires maritimes "OIT" ne s'est pas réunie en 2020 vu la situation liée à la pandémie.

Les décisions suivantes du Comité de Ministres Benelux, qui avaient été préparées en 2019, ont cependant été adoptées 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).

Par ailleurs, le Commissaire a eu une réunion avec informelle avec le Secrétaire Général du BENELUX de passage à Luxembourg le 12 octobre 2020.

3. Les entreprises maritimes à Luxembourg

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."
Par ailleurs cette entreprise doit, par convention, s'attacher les services d'une personne physique ou morale qu'elle désignera aux fonctions de dirigeant maritime. Le dirigeant est également agréé par le ministre de l'Économie.

Au cours de l'année 2020, 12 nouvelles entreprises maritimes ont été agréées et 15 agréments ont été retirés. Pendant la même période un nouveau dirigeant maritime a été agréé et 4 autres ont vu leurs agréments renouvelés pour une période de 5 ans. Un agrément a été retiré à la demande du dirigeant.

La situation au 31 décembre 2020 se présentait donc comme suit:

Entreprises maritimes agréées	220

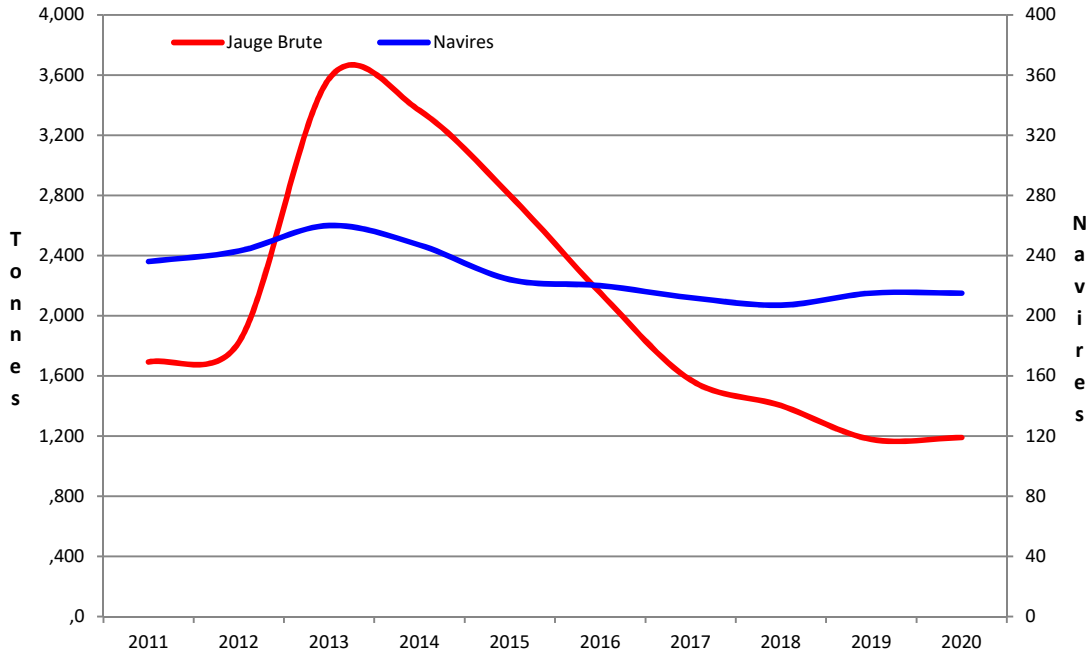
Dirigeants d'entreprises maritimes agréés	Personnes physiques	Personnes morales
	44	14

Source: Commissariat aux affaires maritimes

4. Le registre public maritime luxembourgeois

Fin décembre 2020, le registre public maritime luxembourgeois comptait un total de 214 navires (215 en 2019) représentant un tonnage brut de presque 1,2 millions de tonnes. Pendant l'année de 2020, 16 nouvelles unités ont été immatriculées (28 en 2019) et 17 navires ont été radiés (23 en 2019).

Évolution de la flotte luxembourgeoise: 2011-2020



Source: Commissariat aux affaires maritimes

Le nombre total de navires est donc resté stable avec une unité en moins mais un tonnage qui a augmenté d'un pourcent par rapport à 2019 et ceci dans un environnement économique très tendu en raison de la pandémie du COVID-19.

Au cours de l'année 2020, le montant des taxes versées à l'occasion de premières immatriculations ou de renouvellements s'est élevé à 748.167 Euros (665.192 Euros en 2019).

4.1. Composition de la flotte

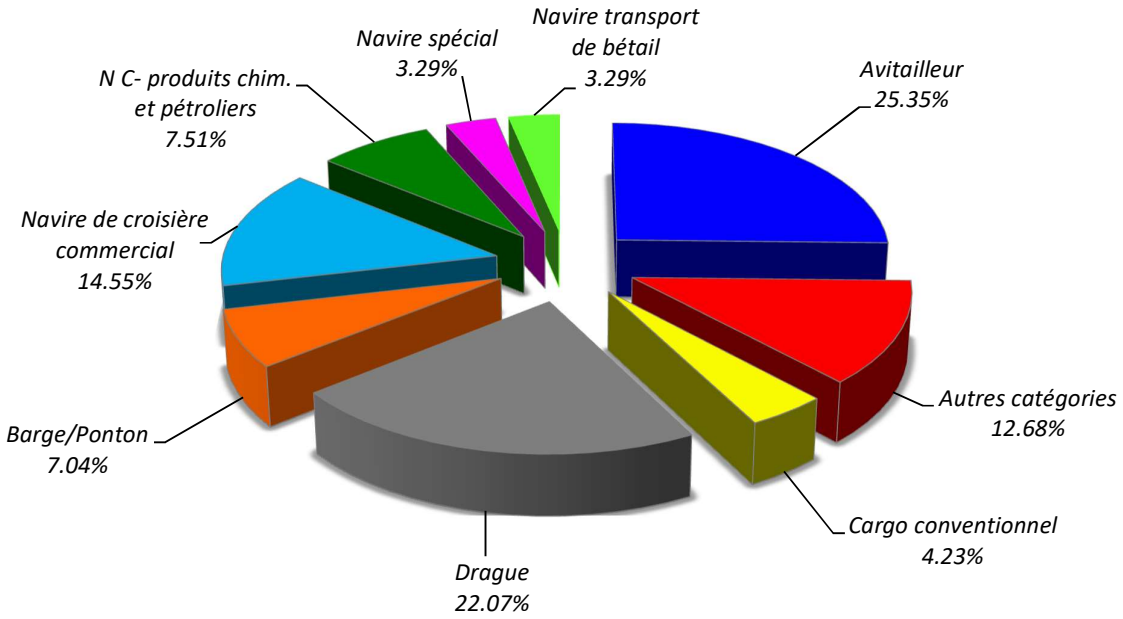
Nombre de navires enregistrés au 31.12.2020

Régime d'immatriculation	Unités	Jauge brute
Pleine immatriculation	193	1.086.954
Frètement coque nue	5	49.256
Affrètement coque nue	16	53.763
TOTAL	**214**	**1.189.973**

Au 31 décembre 2020, l'âge moyen de la flotte était de 11,8 ans alors qu'en 2019 il était de 11,3 ans.

En ce qui concerne la répartition de la flotte luxembourgeoise, il se confirme que les secteurs du dragage et de l'offshore continuent de représenter plus de la moitié des navires immatriculés au Grand-Duché.

Répartition par catégorie de navire



Source: Commissariat aux affaires maritimes

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

En 2020, 111 navires ont fait l'objet d'une inspection de l'Etat de pavillon (170 en 2019). En ce qui concerne les unités non inspectées, il s'agit soit de navires "offshore" qui, en raison de la crise du secteur pétrolier, se trouvent toujours en régime de "lay-up", soit de navires opérant en région inaccessible à cause des restrictions liées à la pandémie du COVID-19.

Les inspections des navires en "lay-up" reportées en attendant leur remise en service et le CAM a lancé un programme d'inspections à distance afin de permettre d'indpecter les navires inaccessibles.

Navires marchands

Année	Inspections	Inspections avec déficiences	Détentions	Détention %	Inspections avec déficiences %
2020	85	51	0	0.00	59.30

Navires de croisière commerciaux (Méga-Yachts)

Année	Inspections	Inspections avec déficiences	Détentions	Détention %	Inspections avec déficiences %
2020	26	25	0	0.00	93.15

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 2020 concernent:

- la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale des gens de mer (constatées lors de 23,53% des inspections);
- la documentation navire / équipage (20,59%);
- la sécurité contre les incendies - protection, détection et extinction (11,27%);
- les systèmes de sauvetage (6.37%);
- les systèmes de navigation (6.37%);
- les systèmes de secours (4.41%);
- les conditions structurelles du navire (2,94%)

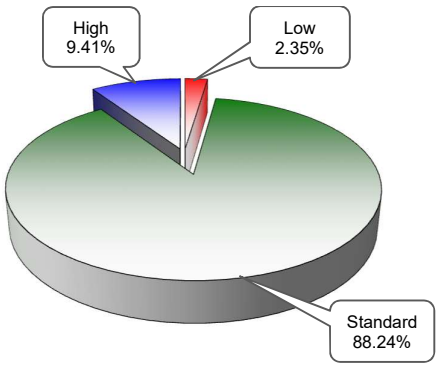
4.3. Le contrôle par l'Etat du port

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

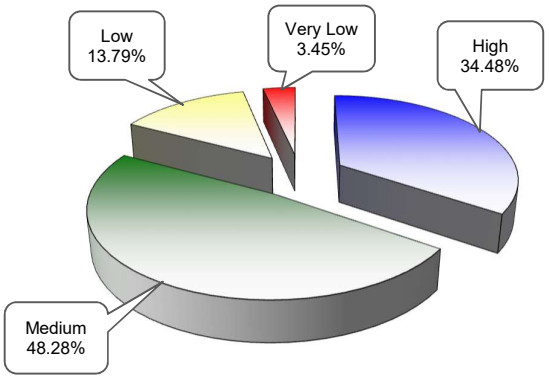
- Mémorandum de Paris

Depuis 2011, le régime de "Paris Memorandum of Understanding on Port State Control", prévoit trois échelons de risque pour le classement des navires: High Risk Ships (HRS), Standard Risk Ships (SRS) et 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. Fin 2020, la situation pour le Luxembourg était la suivante:

Ship Risk Profile



ISM Company Performance



Source: Commissariat aux affaires maritimes

Les derniers rapports disponibles du Paris MoU publient les chiffres suivants pour les navires sous pavillon luxembourgeois. Les données officielles définitives de 2020 n'ont pas encore été publiées, mais le la base de données « THETIS » de l'EMSA nous permet d'ores et déjà d'avancer ces résultats ce qui nous permet de donner les chiffres suivants pour la période du 1er janvier 2016 au 31 décembre 2020.

Année	Inspections	Inspections avec déficiences	Détentions	Détentions %	Inspections avec déficiences %
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	75	37	2	2.67	49.33
2020P	*61*	*24*	*1*	*1.64*	*39.34*

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

En 2020, 61 visites ont ainsi eu lieu et on peut noter une diminution du nombre d'inspections avec déficiences par rapport à 2019. En même temps, le ratio de déficiences par navire inspecté est de 1,47, ce qui constitue une amélioration nette par rapport à la valeur de 2,39 en 2019.

Le Grand-Duché du Luxembourg figure sur la liste blanche du Paris MoU depuis 1999. Sa position dans le ranking des pays membres de l'Union Européenne reste stable suite aux bons résultats affichés par la flotte au cour des dernières années. Il faut toutefois noter que trois détentions ont été enregistrées pendant les trois dernières années 2018-2020.

- 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 %
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	54	35	1	1.85	64.81
2020P	*14*	*8*	*0*	*0*	*57.14*

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

En 2020, le nombre d'inspections a fortement diminué par rapport à l'année précédente. D'une part, plusieurs navires opérant presque exclusivement dans cette région du monde ont quitté le registre maritime luxembourgeois. D'autre part, les restrictions liées à la pandémie du virus COVID-19 ont amené les inspecteurs des États de Port à considérablement limiter leurs visites à bord. Malgré une détention enregistrée en 2019, la position du pavillon luxembourgeois sur la liste blanche du Tokyo MoU reste assurée.

- United States Coast Guard

Le rapport annuel officiel pour 2020 des gardes côtes américains n'est pas encore disponible, mais aucune détention n'a été rapportée au cours de l'année écoulée.

- 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 sera diligentée par le CAM et elle comprendra l'audition des différents acteurs : armateurs, sociétés de classification, etc. … afin d'améliorer les procédures de gestion des différents partenaires et d'éviter de futures problèmes pour des raisons similaires.

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

- la sécurité incendie - protection, détection et extinction (19,38%);
- la protection santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale des gens de mer (14,72%)
- le code ISM (10,85%);
- les systèmes de secours (10,08%)
- la documentation navire / équipage (10,08%) et
- les machines et systèmes de propulsion (6,21%)

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 :

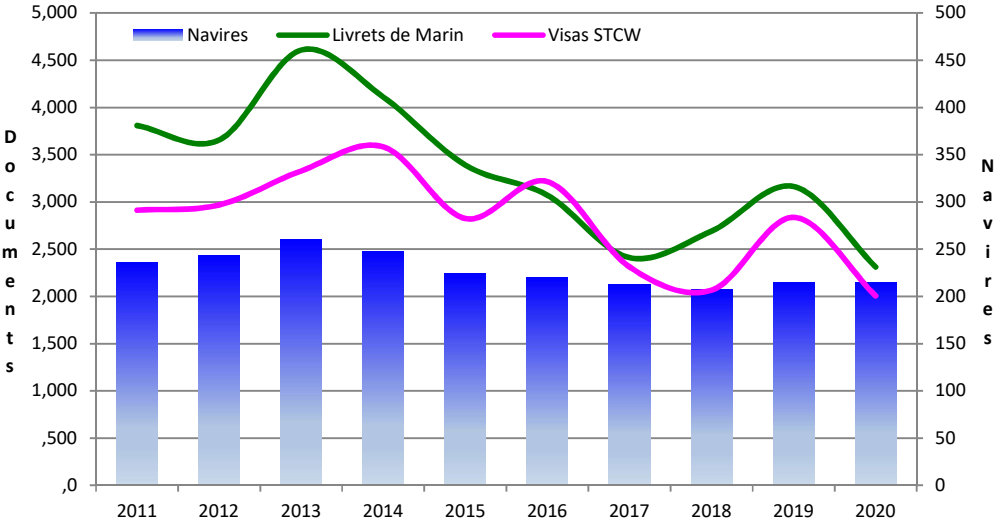
- L'identification du marin.

Au cours de l'année 2020, 2.311 nouveaux livrets de marin ont été délivrés aux gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon luxembourgeois (diminution de 26,94% par rapport à 2019).

- La vérification des qualifications professionnelles.

En 2020, 2.005 visas ont été émis par le bureau « équipages » du CAM (diminution de 29,30% par rapport à 2019).

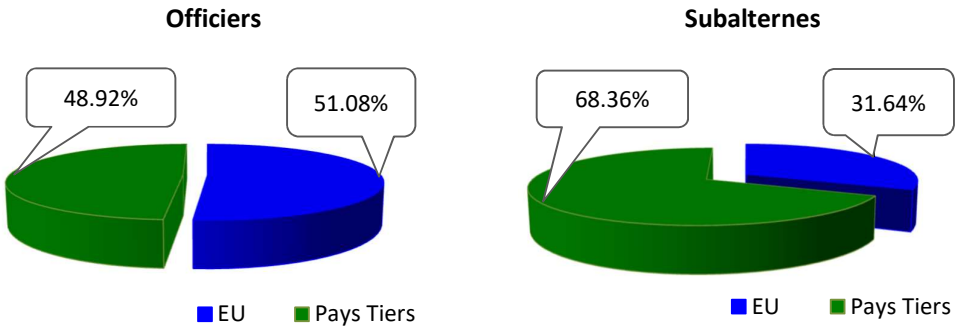
Émission des documents pour les gens de mer: 2011-2020



Source: Commissariat aux affaires maritimes

La production des documents par le bureau d'équipage a fortement diminué au cours de l'année 2020. Le nombre de livrets de marins et visas STCW émis est passée de 5.999 en 2019 à 4.316 unités en 2020, alors que le nombre total de navires immatriculés n'a diminué que d'une seule unité.

Fin décembre 2020, un total de 13.274 marins actifs étaient répertoriés dans la base de données du CAM. A noter que le pourcentage des marins européens a augmenté au cours de cette année. Ainsi, 51,08% des officiers (47,58% en 2018) et 31,64% des subalternes employés à bord des navires battant pavillon luxembourgeois sont des ressortissants européens. En 2019 ces chiffres avaient été de 45,52%, respectivement 26,75%.



Source: Commissariat aux affaires maritimes

En ce qui concerne les nationalités des marins à bord de navires battant pavillon luxembourgeois, on note qu'un marin sur cinq reste philippin. Suivent la Belgique, l'Inde, l'Ukraine, la Croatie et les Pays-Bas.

Pays	Officiers	% Officiers	Subalternes	% Subalternes	Total	% Total
Philippines	664	11,80%	1.829	23,92%	2.493	18,78%
Belgique	633	11,25%	795	10,40%	1.428	10,76%
Inde	293	5,21%	815	10,66%	1.108	8,35%
Ukraine	738	13,11%	356	4,66%	1.094	8,24%
Croatie	674	11,97%	126	1,65%	800	6,03%
Pays-Bas	449	7,98%	208	2,72%	657	4,95%

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), valable jusqu'au 16 décembre 2021 et couvrant les domaines suivants :

- 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.

Vu la situation liée à la pandémie, il a été décidé dans l'intérêt de toutes les parties concernées, de reporter l'audit de suivi, initialement prévue pour le 22 Octobre 2020, au 22 mars 2021.

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 766.806.- 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 614.944.- Euros. Les dépenses et, en moindre mesure, les recettes ont diminué par rapport à 2019, ceci essentiellement en raison de la pandémie du COVID-19.

Les dépenses comprennent les frais de fonctionnement de l'administration avec les frais liés aux missions à l'étranger, des consultants externes, du matériel et des services divers. Les recettes proviennent essentiellement de la délivrance de certificats et 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.

Il faut noter que la partie la plus importante des recettes de l'Etat 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 2020, le CAM comptait 18 agents sous contrat CDI dont trois sont employés à 75% un à 70% et un à 50%.

Un conseiller technique qui a fait valoir son droit à la retraite au 31 décembre 2020 a pu être remplacé par son successeur dès septembre ce qui a permis un transfert de connaissances entre les deux agents. Un autre conseiller technique gravement malade a également fait l'objet d'un remplacement anticipé.

Comme pour les années précédentes, la plupart des agents ont participé cette année encore à des formations. En raison de la pandémie du COVID-19 ces formations organisées par des agences à Luxembourg ou à l'étranger ont eu lieu sous forme de webinaires.

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 2020, la commission s'est officiellement réunie deux fois (ces réunions ont été tenues sous forme de vidéo conférence pour cause des mesures de sécurité COVID 19). 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 ou 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 agrées et passé leurs examens. Ainsi ont été émis 140 permis "fluvial", 21 permis "côtier", 231 permis "côtier plus" et 59 permis "mer". Sur demande des titulaires, 268 permis de navigation ont été prolongés.

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 2020 par le CAM se subdivisent comme suit:

	Nombre de dossiers	Taxes (Euros)
Identifications	27	648,00
Identifications (renouvellements)	10	240,00
Immatriculations	145	86.911,84
Immatriculations (renouvellements)	441	98.530,35
Immatriculations/Identifications (duplicatas)	6	144,00
Nouveaux permis	431	20.696,00
Permis renouvelés	268	6.432,00
Permis (duplicatas)	23	552,00
Endossements de permis	40	1.440,00
Endossements de permis (duplicatas)	0	0,00
Total	1391	**215.594,19 €**

Source: Commissariat aux affaires maritimes

9. Les autres activités du Commissariat aux affaires maritimes

9.1. Accord de reconnaissance avec la société CCS (China Classification Society)

En octobre 2020, un accord a été signé entre le CAM et la société de classification chinoise CCS autorisant cette dernière à dorénavant certifier les navires battant pavillon luxembourgeois au nom de l'administration luxembourgeoise.

En raison des restrictions de voyage dues à la pandémie du COVID-19, la signature de l'accord s'est faite à distance par un échange de courrier, les documents ont été signés par M. Robert Biwer, Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes, le 14 octobre à Luxembourg et par M. MO Jianhui, Président de CCS, le 22 octobre à Beijing. L'accord a été validé par un arrêté ministériel le 23 octobre 2020.

9.2. 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 2020, en tant qu'observateurs, à des audits effectués par des sociétés de classifications auprès d'entreprises maritimes luxembourgeoises :

- Le 15 janvier 2020 - ATOMAR DENIZCILIK VE TASIMACILIK A.S. (Bureau Veritas) ;
- Le 16 juin 2020 - DEME Offshore LU S.A. (Lloyd's Register) ;
- Les 18 et 19 août 2020 - DMM S.A. (Bureau Veritas) ;
- Du 21 au 24 septembre 2020 - Livestock Express B.V. (DNV-GL) ;
- Le 8 octobre 2020 - Scaldis Salvage & Marine Contractors N.V. (Lloyd's Register) ;
- Le 5 novembre 2020 - ASM Maritime B.V. (ClassNK).

Compte tenu de la situation persistante de la COVID-19, il n'y a pas eu de vérification des performances des RSO's suivant le Règlement EU/725/2004.

En 2020, la réunion annuelle du Comité BENELUX du Bureau Veritas entre les responsables de la société de classification et les représentants des administrations maritimes des trois pays du BENELUX et des armateurs et autres acteurs du secteur maritime a dû être annulée en raison de la pandémie.

9.3. Divers :

Le 21 octobre 2020, le Cluster Maritime Luxembourgeois avait invité à la 3e édition de son Gala des Armateurs à l'hôtel NOVOTEL au Kirchberg. En présence du Ministre de l'Économie le 30e anniversaire de l'Acte maritime de 1990 fut également célébré à cette même occasion et plusieurs agents du CAM y ont participés.

Abréviations et acronymes usuels	
CAM	*Commissariat aux affaires maritimes*
EMSA	*Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)*
ISO	*International Standards of Organisation*
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*
RO	*Recognized Organisation – organismes reconnus*
RSO	*Recognized Security Organisation – organismes de sureté reconnus*
SEGS	*Service de l'Etat à gestion séparée*
STCW	*Standards of Training, Certification and Watchkeeping*