

Rapport d'activité 2021

Volume 4

Commissariat aux affaires maritimes





TABLE DES MATIERES

1.		Les affaires maritimes en 2021	p. 5
	1.1.	Le secteur du transport maritime en temps de COVID-19	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. 8
	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. 10
	2.5.	BENELUX	p. 12
3.		Les entreprises maritimes à Luxembourg	p. 12
4.		Le registre public maritime luxembourgeois	p. 13
	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. 15
	4.4.	La gestion des équipages	p. 18
5.		Politique qualité du CAM et Norme ISO 9001: 2015	p. 19
6.		Gestion séparée	p. 20
7.		Personnel et formations	p. 20
8.		La navigation de plaisance	p. 20
9.		Les autres activités	p. 21
	9.1.	Visites auprès des sociétés de classification	p. 21
	9.2.	Divers	p. 22
Ab	révia	tions et acronymes usuels	p. 23





1. Les affaires maritimes en 2021

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

Ces dernières années les tensions commerciales entre les Etats-Unis, la Chine et la Russie ont freiné la croissance du secteur maritime mondial. Celles-ci ont durablement impacté le secteur jusqu'en 2021.

A ceci est venu s'ajouter la pandémie de COVID-19 entrainant une problématique accrue dans de nombreux ports concernant les changements d'équipages (interdiction de voyage ou d'entrée sur le territoire, quarantaine obligatoire,...)

La pandémie a également provoqué une onde de choc sur les chaînes d'approvisionnement, les réseaux de transport maritime et les ports, entraînant une chute des volumes du fret, compromettant les perspectives de croissance. Selon la CNUCED, les perspectives à court terme du commerce maritime restent plutôt sombres et il est difficile, voire impossible de prévoir l'impact à long terme de la pandémie, à fortiori la date et le niveau de reprise du secteur.

En revanche les taux de fret internationaux ont continué leur hausse entamée au deuxième semestre 2020. La demande de transport de marchandises conteneurisées a dépassé les prévisions, tandis que la capacité d'expédition a été amoindrie par des obstacles logistiques, des goulets d'étranglement ainsi que des pénuries d'équipements d'expédition de conteneurs. Le manque de fiabilité des horaires et l'encombrement des ports ont poussé les surfrets à la hausse, en particulier les frais de surestaries et de détention.

Après une forte croissance de l'index (Baltic Dry Index) du transport du vrac (+ 300% sur les 3 premiers trimestres), celui-ci a connu une chute spectaculaire au dernier trimestre pour revenir à un niveau légèrement supérieur à celui du début d'année (cf. graphique ci-dessous).

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

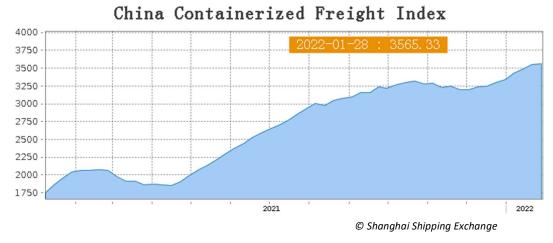


© tradingeconomics.com : OTC



Cette forte croissance du prix de transport du vrac explique notamment les difficultés d'approvisionnement et les flambées des prix de certaines matières comme les matériaux de construction.

En ce qui concerne les conteneurs, l'indice CCFI 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 relève, après un premier trimestre relativement stable, une croissance continue au cours du reste de l'année pour terminer pratiquement au double du début de 2021. Ces prix et les capacités réduites en raison du nombre important de navires mis à la casse sont à la base des difficultés rencontrées dans les chaines d'approvisionnement pour de nombreux produits.



1.2. La piraterie maritime

2021, diminution de la piraterie maritime mais subsistance de nombreuses menaces.

La piraterie maritime en 2021 est à son plus bas niveau depuis 1994, alors que de nombreux incidents ne répondant pas à la définition de la piraterie maritime de l'UNCLOS y sont comptabilisés.

Ainsi, 90 incidents de piraterie ont été signalés en Asie alors qu'ils se sont produits à moins de 6 milles nautiques de la côte (près de la moitié au mouillage) et plus de la moitié (49) dans le détroit de Singapour. Les voleurs en mer étaient surtout armés de couteaux mais parfois aussi d'armes à feu, faisant usage de violence ou de coercition lors des actes de brigandage, ce qui constitue une évolution inquiétante pour cette région.

Quant à l'océan indien, la piraterie maritime y a quasiment disparu. Un seul événement près des côtes somaliennes a été classé comme "acte de piraterie maritime". Il faut cependant noter plusieurs cas de terrorisme maritime dans le nord de l'océan Indien où des pétroliers ont été attaqués par des drones aériens ou maritimes au large d'Oman, dans l'entrée du golfe Persique, le long des côtes yéménites et à l'entrée de la mer Rouge.

En Amérique du Sud, deux cas de piraterie ont été signalés contre un yacht et une plateforme pétrolière dans le golfe du Mexique. Les autres cas sont concentrés dans les zones de mouillage de Callao au Pérou et de Guayaquil en Equateur. Il convient également de noter deux cas de navires attaqués à Port Aux Princes en Haïti, par des hommes lourdement armés.

Aucun cas de piraterie n'a été signalé en Méditerranée mais plusieurs navires, dont des pétroliers ont été arrêtés par les garde-côtes libyens alors qu'ils transitaient par des zones "non autorisées". La migration maritime illégale reste élevée avec plusieurs cas d'équipages menacés par des migrants qu'ils venaient de secourir.

Enfin, le golfe de Guinée. Malgré la baisse drastique des actes de piraterie (34 cas en 2021 contre 81 en 2020) il reste le point chaud de la piraterie maritime mondiale. A côté des braquages récurrents de navires au mouillage, l'enlèvement de membres d'équipage reste l'objectif principal des pirates : sur 7 attaques, 57 marins ont été victimes d'enlèvements en mer.

Attaques de pirates et vols à mains armés en 2021

© ICC Commercial Crime Services



2. <u>Les activités au sein des organisations internationales</u>

2.1. L'Union Européenne

Sur fond de crise sanitaire, les agents du CAM ont suivi l'essentiel des travaux du groupe transports maritimes et des différents comités techniques relatifs au secteur par le biais de vidéo-conférences. Au cours de l'année, certaines réunions ont toutefois pu avoir lieu en présentiel.

La Commission européenne a finalement introduit la Proposition de Règlement du Parlement Européen et du conseil relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime, modifiant la Directive 2009/16/CE. D'âpres négociations ont déjà eu lieu et se poursuivront avant de pouvoir espérer arriver à un compromis courant 2022. Le groupe a également validé un certain nombre de soumissions destinées à divers sous-comités et comités de l'OMI.

Les agents du CAM ont également couvert toutes les réunions des comités COSS et MARSEC qui ont eu lieu par vidéo-conférences.

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 2021, le Conseil d'administration s'est réuni à trois reprises. En mars et en juin les réunions ont eu lieu via vidéo-conférence, la réunion de novembre a pu avoir lieu en présentiel.

Des agents du CAM ont également assisté 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 se sont déroulées par le biais de vidéo-conférences.

Les agents du CAM ont assisté aux réunions virtuelles suivantes :

- Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW) 7,
 du 15 au 19 février 2021; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
 https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/HTW-7-meeting-summary.aspx
- Maritime Safety Committee (MSC) 103,
 du 5 au 14 mai 2021; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant :
 https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-103rd-session.aspx
- Marine Environment Protection Committee (MEPC) 76,
 du 10 au 17 juin 2021; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant :
 https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MEPC76meetingsummary.aspx
- **Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III) 7**, du 12 au 16 Juillet 2021; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant :



https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/III-7th-Session.aspx

- Legal Committee (LEG) 108,
 du 26 au 30 juillet 2021; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant :
 https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/LEG-108th-.aspx
- Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships (ISWG-GHG) 9, du 15 au 17 septembre 2021; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant: https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/ISWG-GHG-9.aspx
- Maritime Safety Committee (MSC) 104,
 du 4 au 8 octobre 2021; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant :
 https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-104th-session.aspx
- Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships (ISWG-GHG) 10, du 18 au 22 octobre 2021; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant: https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/ISWG-GHG-10.aspx
- 43rd Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Convention and the 16th Meeting of Contracting Parties to the London Protocol (LC 43/LP 16), du 25 au 29 Octobre 2021; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant: https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/LC-43-LP-16.aspx
- Marine Environment Protection Committee (MEPC) 77,
 du 22 au 26 novembre 2021; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant :
 https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MEPC77.aspx
- Assembly (A) 32,
 du 6 au 15 décembre 2021; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
 https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/A32Outcome.aspx



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

Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006)

Fin 2021, 98 pays représentant plus de 91% de la flotte marchande dans le monde ont ratifiés la MLC, 2006. Plus de 1,65 millions de gens de mer travaillent aujourd'hui sur 60 000 navires de marine marchande. Chaque mois environ 150 000 changements d'équipages ont lieu pour l'embarquement et/ou le rapatriement des marins vers leurs pays d'origine.

La pandémie de COVID-19 a eu une incidence majeure sur le transport maritime international qui achemine 90% des marchandises circulant dans le monde, ainsi que sur les conditions de travail de plus d'un million et demi de gens de mer et les a plongé dans des situations sans précédent, souvent désespérées. Début 2021 plus de 400 000 marins ont été bloqués sur des navires en attendant d'être rapatriés. Un nombre similaire a été contraint d'attendre chez eux de rejoindre les navires pour gagner leur vie.

Suite à une décision du Conseil d'administration à sa 340ème session, la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale a été divisée en deux parties.

La première partie a eu lieu sous format virtuel du lundi 19 au vendredi 23 avril 2021 réunissant plus d'une centaine de gouvernements, gens de mer et armateurs dans le but de passer en revue les conséquences du COVID-19 sur le secteur maritime.

L'OIT y a incité une nouvelle fois les gouvernements à désigner les gens de mer comme des travailleurs essentiels et à coopérer afin qu'ils puissent accéder au vaccin sans délais pour leur permettre de travailler normalement et ne plus être bloqués aux frontières.

Ces appels ont été actés dans deux résolutions adoptées lors de la tenue de la Commission tripartite spéciale :

- Résolution concernant la mise en œuvre et l'application pratique de la MLC, 2006, pendant la pandémie de COVID-19 ;
- Résolution sur la vaccination contre le COVID-19 pour les gens de mer.

La 1ère résolution renouvelle les appels lancés aux Etats pour qu'ils désignent les gens de mer comme des travailleurs essentiels et qu'ils les considèrent comme tels. Ainsi les Etats devraient-ils prendre toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que les gens de mer puissent circuler entre leur pays ou lieu de résidence et leur lieu de travail et afin de disposer de permissions et soins médicaux à terre.

Les Etats ont été invités à prendre toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que les gens de mer ne soient pas obligés de rester à bord d'un navire sans leur consentement au-delà de la durée spécifiée dans leur contrat d'engagement maritime et, en aucun cas, au-delà de la durée maximale de la période d'embarquement spécifiée dans la MLC, 2006.

La résolution sur la vaccination contre le COVID-19 pour les gens de mer requiert des gouvernements, en accord avec leurs programmes nationaux de vaccination, de mettre à leur disposition, à bord des navires faisant escale dans les ports de leur territoire, des vaccins appropriés. Elle appelle également



les gouvernements à envisager la création, pour les gens de mer, de centres de vaccination dans les ports.

Ce texte encourage les Etats à accepter les vaccins administrés par d'autres Etats et à envisager la création d'un programme international pour les gens de mer qui facilitera l'accès à la vaccination à terre.

La Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime a également décidé différentes actions en vue de restaurer le plein respect des droits des gens de mer conformément à la MLC, 2006 et a appelé à la tenue d'un groupe de travail inter-institutions des Nations Unies chargé d'examiner la mise en œuvre et l'application pratique de la convention pendant la pandémie.

Recommandations adoptées :

- Recommandations concernant l'examen des instruments relatifs au secteur maritime.

La commission a émis des recommandations à propos du statut de plus d'une trentaine de normes maritimes du travail concernant les gens de mer, dont beaucoup d'entre elles ont été révisées par la MLC, 2006. D'ici 2030, la majorité de ces normes devraient être abrogées par la Conférence internationale du Travail.

La deuxième partie de la Commission tripartite spéciale est prévue du lundi 25 au vendredi 29 avril 2022 au BIT.

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

Suite aux événements du 11 septembre 2001, la convention n° 185 a été adoptée en 2003 au moyen d'une procédure accélérée pour remplacer la convention n° 108, adoptée en 1958, sur les pièces d'identité des gens de mer.

Après des discussions initiales à l'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 CIT en sa 91^e session en 2003.

La convention a été amendée par la CIT lors de sa 105e session en 2016 et s'aligne dorénavant sur les dernières normes adoptées par l'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 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 terrestres sont des éléments essentiels pour le bienêtre 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, veiller à la facilitation efficace de cette permission et du transit qui en découle.

La convention n° 185 a entre-temps été ratifiée par 35 Etats Membres.



2.5. BENELUX

La sous-commission Affaires maritimes "OIT" s'est réunie le 26 octobre 2021.

Les débats ont porté sur la reconnaissance des certificats des navires dans le contexte de « *near coastal voyages* » et les propositions d'amendements de la MLC, 2006. Les participants ont également partagé leurs expériences face au nombre croissant de plaintes de marins introduites dans le cadre de la pandémie et sur les conséquences du *Brexit*.

De prochains travaux devraient porter sur la rédaction de lignes directrices en cas d'abandon des gens de mer.

3. <u>Les entreprises maritimes à Luxembourg</u>

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 2021, 10 nouvelles entreprises maritimes ont été agréées contre 22 retirées. Pendant la même période 1 nouveau dirigeant maritime a été agréé et 4 autres ont vu leur agrément renouvelé pour une période de 5 ans. Cinq agréments de dirigeant ont été retirés.

La situation au 31 décembre 2021 se présentait donc comme suit:

Entreprises maritimes agréées	213		
Dirigeants d'entreprises maritimes agréés	Personnes physiques	Personnes morales	
	43	13	

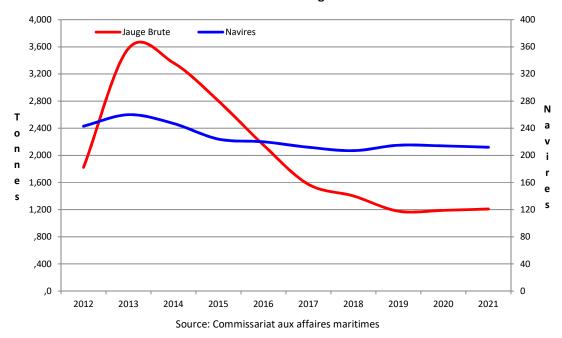
Source: Commissariat aux affaires maritimes

4. Le registre public maritime luxembourgeois

Fin décembre 2021, le registre public maritime luxembourgeois comptait un total de 212 navires (214 en 2020) représentant un tonnage brut de 1,2 millions de tonnes. Pendant l'année 2021, 18 nouvelles unités ont été immatriculées (16 en 2020) et 21 navires ont été radiés (17 en 2020).



Évolution de la flotte luxembourgeoise: 2012-2021



Le nombre total de navires est donc resté stable avec un tonnage qui a légèrement progressé (+ 1,62%) par rapport à l'année précédente et ceci malgré un environnement difficile pour le secteur maritime.

Au cours de l'année 2021, le montant des taxes versées à l'occasion de premières immatriculations ou de renouvellements a représenté 648.267 Euros (748.167 Euros en 2020).

4.1. Composition de la flotte

Nombre de navires enregistrés au 31.12.2021

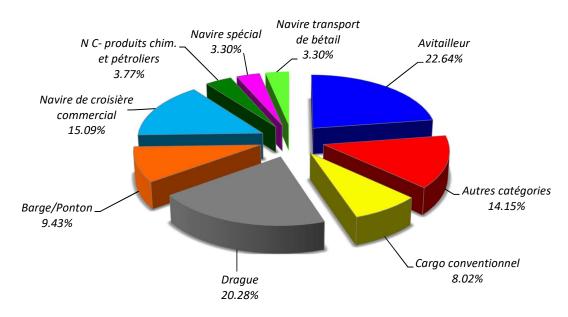
Régime d'immatriculation	Unités	Jauge brute
Pleine immatriculation	184	1.064.499
Frètement coque nue	4	13.270
Affrètement coque nue	24	131.487
TOTAL	212	1.209.256

Au 31 décembre 2021, l'âge moyen de la flotte était de 12,4 ans alors qu'en 2020 il était de 11,8 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 la moitié des navires immatriculés au Grand-Duché. Par ailleurs on constate une baisse du nombre de navires-citernes (3,77% contre 7,51% en 2020) et une croissance du nombre de navires de cargo conventionnel (8,02% contre 4,23% en 2020)



Répartition par catégorie de navire



Source: Commissariat aux affaires maritimes

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

Le réseau d'inspection a été profondément bouleversé en 2021.

Le CAM a été privé d'une grande partie de son réseau d'inspecteurs hors Europe suite à la résiliation du contrat avec SEANET et s'est donc recentré sur des contrats existants avec d'autres entreprises d'inspection. Par ailleurs, un contrat a été signé avec une nouvelle société et certains contrats existants ont vu leur zone géographique élargie. Au final, le bilan de ces changements se révèle positif car nous avons constaté une amélioration des contacts avec nos inspecteurs et une consolidation de nos collaborations, tout ceci cumulé donnant lieu à une nette progression de la qualité de nos inspections.

En 2021, 138 navires ont fait l'objet d'une inspection de l'Etat de pavillon (111 en 2020). 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 dans des régions inaccessibles à cause des restrictions liées à la pandémie du COVID-19. Pour ces navires en "lay-up" leur visite a été reportée en attendant leur remise en service. Un programme d'inspections à distance a été lancé pour inspecter les navires inaccessibles.

Navires marchands

Année	Inspections (*)	Inspections avec déficiences	Détentions	Détention %	Inspections avec déficiences %
2021	112	101	0	0.00	90.17

Navires de croisière commerciaux (Méga-Yachts)

Année	Inspections (*)	Inspections avec déficiences	Détentions	Détention %	Inspections avec déficiences %
2021	26	23	1	3.84	88.46

(*) Le nombre total d'inspections comprend à la fois les inspections physiques effectuées par les inspecteurs de l'État du pavillon à bord et les inspections effectuées à distance par l'administration.

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). Le CAM publiera un rapport annuel spécifique courant 2022, conformément aux dispositions de la MLC, 2006.

Les déficiences les plus souvent constatées par les inspecteurs en 2021 concernent:

- la documentation navire / équipage (28.12%);
- 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 13.42% des inspections);
- la sécurité contre les incendies protection, détection et extinction (11.95%);
- les systèmes de sauvetage (7.29%);
- les conditions de vie à bord, logement et nourriture (5.07%);
- les systèmes de navigation (4.65%);
- le management de sécurité à bord ISM (4.33%)

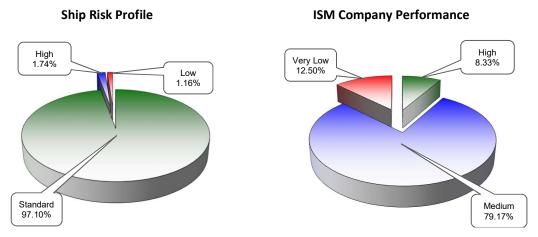
Un système d'inspection à distance mis en place en 2020 par le CAM en coopération avec la société de classification RINA a continué à être utilisé pour inspecter des navires dans des ports inaccessibles et/ou en cas d'urgence. Il a toutefois été relevé que les inspections à distance ne permettaient pas d'atteindre le même niveau de qualité et que le nombre de non-conformités constatées lors de ces inspections était significativement inférieur aux résultats des inspections physiques. Au cours de l'année, 22 inspections à distance ont néanmoins été effectuées (14 en 2020). La fin des restrictions de voyage amènera certainement une réduction du nombre d'inspections à distance mais le CAM continuera de coopérer avec RINA dans le développement et l'amélioration du système qui restera utile dans certains cas et permet d'ajouter un niveau de flexibilité non négligeable au système de nos inspections.

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 établies. Fin 2021, la situation pour le Luxembourg était la suivante:



Source: Commissariat aux affaires maritimes

Les derniers rapports disponibles du Paris MoU publient les chiffres suivants pour les navires sous pavillon luxembourgeois (voir tableau ci-dessous). Les données officielles définitives de 2021 n'ont pas encore été publiées mais la base de données « THETIS » de l'EMSA nous permet d'ores et déjà d'inclure des résultats préliminaires pour 2021.

Année	Inspections	Inspections avec déficiences	Détentions	Détentions %	Inspections avec déficiences %
2017	67	34	1	1.49	50.75
2018	65	25	0	0.00	38.46
2019	75	37	2	2.67	49.33
2020	61	24	1	1.64	39.34
2021P	74	39	2	2.70	52.70

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

Malgré la crise sanitaire, 74 visites ont eu lieu en 2021. Si le nombre des inspections avec déficiences a augmenté par rapport à l'année précédente, le ratio nombre/moyen de déficiences par navire inspecté reste en ligne avec les résultats enregistrés pendant les années précédentes. Ceci démontre aussi un certain « retour à la normale » des opérations de contrôle au Paris MOU.

Le Grand-Duché du Luxembourg figure sur la liste blanche du Paris MoU depuis 1999. Sa position dans la classification des pays membres de l'Union Européenne reste stable suite aux bons résultats affichés par la flotte au cour des dernières années, malgré cinq détentions enregistrées pendant les trois dernières années 2019-2021.



- 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 %
2017	32	23	0	0.00	71.87
2018	20	6	0	0.00	30.00
2019	54	35	1	1.85	64.81
2020	14	8	0	0.00	57.14
2021P	16	13	0	0.00	81.25

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

L'année dernière la quantité des inspections a légèrement augmenté par rapport à 2020. Étant donné le nombre réduit d'escales de navires sous pavillon luxembourgeois dans la région, une seule détention enregistrée en 2019 a suffit pour que le pavillon luxembourgeois se retrouve sur la liste grise du Tokyo MoU.

- United States Coast Guard

Le rapport annuel officiel pour 2021 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 du port, est systématiquement analysée. En cas de besoin, une enquête est diligentée par le CAM. Celle—ci comprend l'audition des différents acteurs: armateurs, sociétés de classification, etc... et devrait permettre d'améliorer les procédures de gestion des différents partenaires et d'éviter de futurs 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 documentation navire / équipage (23.08%);
- la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale des gens de mer (12.55%);
- la sécurité contre les incendies protection, détection et extinction (11.34%);
- les systèmes de secours (6.48%);
- sécurité de navigation (6.07%);
- systèmes d'urgence (5.26%)



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 2021, 3.102 nouveaux livrets de marin ont été délivrés aux gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon luxembourgeois représentant une augmentation de 34,23% par rapport à 2020.

- La vérification des qualifications professionnelles.

En 2021, 2.738 visas ont été émis par le bureau « équipages » du CAM, correspondant à une augmentation de 36,56% par rapport à 2020.

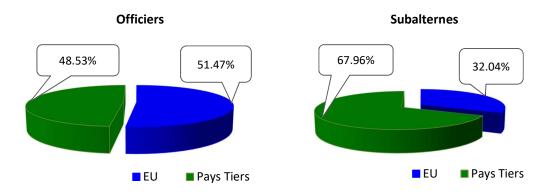
Avec un total de 5.840 livrets et visas STCW, le nombre de documents produits par le bureau d'équipage est donc revenu à un niveau d'avant-pandémie!

Émission des documents pour les gens de mer: 2012-2021 5,000 500 Navires Livrets de Marin Visas STCW 4,500 450 4,000 400 D 3,500 350 С 3,000 300 2.500 250 m 2,000 200 n 150 1,500 1,000 100 ,500 50 ,0 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021

Fin décembre 2021, un total de 13.478 marins actifs étaient répertoriés dans la base de données du CAM. Le pourcentage des marins européens a légèrement augmenté au cours de cette année : 51,47% des officiers et 31,64% des subalternes employés à bord des navires battant pavillon luxembourgeois étaient des ressortissants européens. En 2020 ces chiffres avaient été de 51,08%, respectivement 32,04%.

Source: Commissariat aux affaires maritimes





Source: Commissariat aux affaires maritimes

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

Pays	Officiers	% Officiers	Subalternes	% Subalternes	Total	% Total
Philippines	603	10,28%	1.775	23,32%	2.378	17,64%
Belgique	632	10,77%	798	10,48%	1.430	10,61%
Ukraine	792	13,50%	412	5,41%	1.204	8,93%
Inde	738	13,11%	356	4,66%	1.094	8,24%
Croatie	803	13,69%	146	1,92%	949	7,04%
Pays-Bas	483	8,23%	191	2,51%	674	5,00%

Source: Commissariat aux affaires maritimes

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

Le rapport annuel de 2020 ayant été reporté pour cause de pandémie COVID-19, a finalement été réalisé par la société TÜVRheinland (France) au mois de mars 2021.

Puis, suite à l'audit de renouvellement effectué par la même société en octobre 2021, le CAM a reçu son nouveau certificat ISO selon la version de 2015 de la norme (N° ID° 011 000 7001).

Le certificat, valable jusqu'au 16 décembre 2024, couvre 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;
- Navigation de plaisance telle que définie par la loi du 23 septembre 1997.



6. <u>Gestion séparée</u>

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 476.492.- 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 621.807.- Euros. Si les recettes sont au même niveau qu'au cours de l'année précédente, on constate que les dépenses ont nettement diminué. Ceci s'explique par un changement de consultant technique et une reprise partielle des missions effectuées par le consultant par des agents internes au CAM.

Les dépenses comprennent les frais de fonctionnement de l'administration, les frais liés aux missions à l'étranger, les contrats avec 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, auxquelles 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, générée directement ou indirectement par le secteur maritime sous forme de taxes d'immatriculation, d'impôts, etc... n'est pas comptabilisées par le CAM.

7. <u>Personnel et formations</u>

En date du 31 décembre 2021, le CAM comptait 22 agents dont 21 sous contrat CDI et un sous CDD. Trois employés travaillent à 75%, un à 70% et un à 50%.

Un employé ayant fait valoir son droit à la retraite au 1^{er} mars 2022 a pu être remplacé anticipativement dès octobre 2021, permettant la création d'un poste Responsable Ressources humaines. Le poste d'un consultant a fait l'objet d'une régularisation en poste d'employé.

Comme pour les années précédentes, la plupart des agents ont participé 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.

On peut noter aussi que 3 agents ont participé à la formation spéciale de l'Administration gouvernementale pour le groupe de traitement A1 et un agent a participé à la même formation pour le groupe de traitement B1.

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 de la navigation de plaisance.

En 2021, la commission s'est officiellement réunie deux fois (ces réunions ont été tenues sous respect des mesures sanitaires 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, 873 personnes se sont vues délivrer un permis de navigation après avoir suivi les cours organisés par les organismes agrées et passé leurs examens ; 294 permis "fluvial", 11 permis "côtier", 469 permis "côtier plus" et 99 permis "mer" ont été émis et 278 permis de navigation ont été prolongés.

La gestion technique et administrative du registre de la navigation de plaisance est effectuée par le CAM qui a procédé à 164 nouvelles immatriculations, 33 nouvelles identifications ainsi que 426 renouvellements.

Les dossiers traités au cours de l'année 2021 par le CAM se subdivisent comme suit:

	Nombre de dossiers	Taxes (Euros)
Identifications	33	792,00
Identifications (renouvellements)	10	240,00
Immatriculations	164	11.422,06
Immatriculations (renouvellements)	416	81.585,67
Immatriculations/Identifications (duplicatas)	7	168,00
Nouveaux permis	817	39.216,00
Permis renouvelés	278	6.672,00
Permis (duplicatas)	28	672,00
Endossements de permis	77	2.772,00
Endossements de permis (duplicatas)	0	0,00
Total	1.830	243.539,73 €

Source: Commissariat aux affaires maritimes

9. Les autres activités du Commissariat aux affaires maritimes

9.1. 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 2021, en tant qu'observateurs, à des audits effectués par des sociétés de classification auprès d'armateurs et entreprises maritimes luxembourgeoises :

- Le 6 janvier 2021 Scaldis Salvage & Marine Contractors N.V. audité par Lloyd's Register
- Le 5 février 2021 BOURBON OFFSHORE GREENMAR LIMITED audité par Bureau Veritas
- Le 18 et 19 mars 2021 Livestock Express B.V. audité par DNV
- Le 22 mars 2021 MAKAR NAVIS d.o.o. audité par Croatian Shipping Register
- Le 7, 8 et 9 avril 2021 BOURBON OFFSHORE GREENMAR LIMITED audité par Bureau Veritas
- Le 9 avril 2021 ABC Maritime AG audité par Bureau Veritas
- Le 22 avril 2021 DEME Offshore LU S.A. audité par Lloyd's Register
- Le 10 mai 2021 MY LUCIA M MLC, 2006 Renewal Audit par RINA
- Le 10 mai 2021 MY CAROM MLC, 2006 Renewal Audit par RINA
- Le 18 et 19 mai 2021 Dredging Maritime Management S.A. audité par Bureau Veritas
- Le 28 mai 2021 MARFRET Marseille par DNV
- Le 23 et 24 juillet 2021 PT Tankers GmbH par Lloyd's Register
- Le 01 octobre 2021 INTRESCO Ltd. par RINA
- Le 01 décembre 2021 GEO@SEA Luxembourg par Bureau Veritas



Dans le cadre de la vérification des performances des RSO's suivant le Règlement EU/725/2004, un conseiller technique du CAM a effectué les audits suivants :

- 03 mai et 04 juin 2021 : audit de RINA (Vidéo conférence audit)
- 26 mai 2021 : audit du American Bureau of Shipping (ABS) dans les bureaux anversois de la société

En 2021, aucun représentant du CAM n'a pu participer à la réunion annuelle du Comité BENELUX du Bureau Veritas qui réunit les dirigeants de la société de classification et des représentants des administrations maritimes des trois pays du BENELUX et des armateurs et autres acteurs du secteur maritime.

9.2. Divers

Le Cluster Maritime Luxembourgeois a convié l'ensemble des acteurs du secteur à la 3e édition de son Gala des Armateurs qui a eu lieu au Novotel Kirchberg, le 26 octobre 2021. L'invité d'honneur était le Ministre des Finances. Plusieurs agents du CAM ont participé à cet évènement.



Abréviations et acronymes usuels

BIT Bureau International du Travail
CAM Commissariat aux affaires maritimes
CCFI China Containerized Freight Index
CIT Conférence Internationale du Travail

CNUCED Conférence des Nations Unies sur le Commerce Extérieur

COSS Committee on Safe Seas

EMSA Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)

ISM International Safety Management (Code)
ISO International Standards of Organisation

MARSEC Maritime Security (Committee)

MARPOL International Convention for the Prevention of Pollution from Ships

MEPC Marine Environment Protection Committee

MLC Maritime Labour Convention – Convention du Travail Maritime

OACI Organisation de l'Aviation Civile Internationale

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 UNCLOS United Nations Convention on the Law of the Sea