



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

Rapport d'activité 2022

Volume 5

Commissariat aux affaires maritimes

Février 2023



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



TABLE DES MATIERES

1.	Le secteur du transport maritime en 2022	p. 5
2.	Les activités au sein des organisations internationales	p. 7
2.1.	L'Union européenne	p. 7
2.2.	Les activités au sein de l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (EMSA)	p. 7
2.3.	Les activités au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI)	p. 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. 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. 15
4.4.	La gestion des équipages	p. 17
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. 21
9.	Les autres activités du CAM	p. 22
9.1.	Visites auprès des sociétés de classification	p. 22
9.2.	Divers	p. 22
	Abréviations et acronymes usuels	p. 23



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



1. Le secteur du transport maritime en 2022

En tant que maillon central de la chaîne logistique mondiale, le Commerce maritime est responsable du transport de plus de 80% des marchandises globalement échangées. Après avoir rebondi en 2021, le niveau de croissance du secteur du transport maritime reste légèrement inférieur à son niveau d'avant Covid-19 : la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) table sur une croissance de l'ordre de 1,4% en 2022. Selon elle ce chiffre reste en-dessous de la croissance moyenne de l'ordre de 3,3%, atteinte par ce secteur au cours des trois dernières décennies.

En effet, les tensions géopolitiques, les effets de la guerre en Ukraine ainsi que la suite de la pandémie du Covid-19 ont pesé sur le marché maritime. La crise des chaînes d'approvisionnement a continué à perturber les réseaux de transport maritime pour une bonne partie de l'année 2022. Toutefois, la situation de congestion à laquelle de nombreux ports et entrepôts ont dû faire face en 2021, s'est atténuée au cours du dernier trimestre de 2022.

Il s'ensuit que le taux de fret maritime international a connu une volatilité importante en 2022. Le Baltic Dry Index (BDI : indicateur du transport en vrac de certaines matières premières sur les mers du globe) témoigne de cette tendance : après une croissance soutenue pendant les 2 premiers trimestres, celui-ci a fortement chuté pour finalement enregistrer une diminution annuelle d'environ 35% (cf. graphique ci-dessous).

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



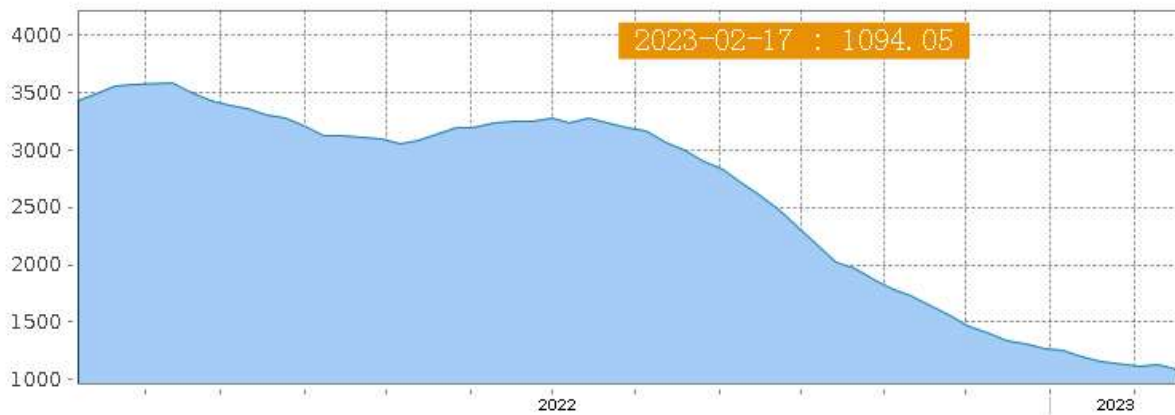
© tradingeconomics.com : OTC

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 23 transporteurs internationaux. En 2022, le CCFI est resté relativement stable au premier trimestre pour ensuite chuter considérablement et terminer l'année avec un taux d'environ 65% inférieur à celui relevé en début d'année.



Plusieurs ports ont été fermés par les autorités chinoises pour arriver à bout de l'épidémie Covid-19 ce qui a engendré un net recul des activités de commerce maritime en provenance de ce pays.

China Containerized Freight Index



- = Attempted Attack
- = Boarded
- = Fired upon
- = Hijacked
- = Suspicious vessel

© ICC Commercial Crime Services



2. Les activités au sein des organisations internationales

2.1. L'Union Européenne

Des agents du CAM ont suivi de façon régulière les travaux du groupe transports maritimes en présentiel à Bruxelles ainsi que différents comités techniques relatifs au secteur qui ont eu lieu le plus souvent par le biais de vidéo-conférences.

Outre un certain nombre de soumissions validées destinées à divers sous-comités et comités de l'OMI, les travaux du groupe se sont principalement concentrés sur les deux propositions suivantes :

- **Proposition de Directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/25/CE en ce qui concerne l'introduction de prescriptions de stabilité renforcées et leur harmonisation avec les prescriptions de stabilité définies par l'Organisation Maritime Internationale**

Faisant suite à la réunion informelle entre les représentants des trois institutions, un projet de compromis global a été approuvé le 21 décembre 2022 par le Comité des représentants permanents pour la proposition mentionnée ci-dessus.

L'objectif principal de la révision de la législation de l'UE relative à la sécurité des navires à passagers est d'améliorer le niveau global de sécurité en fournissant un cadre juridique clair, simple et actualisé qui soit plus facile à mettre en œuvre, à contrôler et à faire appliquer.

Un accord en première lecture devrait être trouvé avec le Parlement européen via procédure législative ordinaire (codécision) courant 2023.

- **Proposition de Règlement du Parlement Européen et du conseil relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la Directive 2009/16/CE**

Après maintes discussions au sein du Conseil et de ses instances préparatoires, une orientation générale a été trouvée sur ce dossier sensible. Les premières réunions techniques avec le Parlement ont pu débuter en vue d'approuver un compromis global entre les représentants des trois institutions dès 2023.

Une déclaration conjointe de la Belgique, du Danemark, de l'Allemagne, de l'Irlande, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suède demandant plus d'ambitions en matière de réduction des gaz à effet de serre a été présenté à l'ordre du jour du Conseil (Transports, Télécommunications et Énergie) du 2 juin 2022.

Les agents du Commissariat ont également couvert toutes les réunions des comités COSS (Committee on Safe Seas) et MARSEC/SAGMAS (Maritime Security/Stakeholders Advisory Group on Maritime Security).

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 2022, le Conseil d'administration s'est réuni à deux reprises. En mars la réunion a eu lieu via vidéo-conférence, celle de novembre par contre s'est tenue en présentiel.

Plusieurs agents du Commissariat ont assisté à des séminaires et formations dans différents domaines du 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 sur la plus grande partie de l'année. A partir du mois de septembre 2022, l'OMI a repris l'organisation des réunions en régime présentiel. Les agents du CAM ont assisté aux réunions suivantes :

- **Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW) 8**,
du 7 au 11 février 2022 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/HTW-8th-session.aspx>
- **Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships (ISWG-GHG) 11**,
du 14 au 18 mars 2022 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/ISWG-GHG-11.aspx>
- **Legal Committee (LEG) 109**,
du 21 au 25 mars 2022 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/LEG-109th-session.aspx>
- **Maritime Safety Committee (MSC) 105**,
du 20 au 29 avril 2022 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-105th-session.aspx>
- **Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships (ISWG-GHG) 12**,
du 16 au 20 mai 2022 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/ISWG-GHG-12.aspx>
- **Marine Environment Protection Committee (MEPC) 78**,
du 6 au 10 juin 2022 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MEPC-78th-session.aspx>
- **Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III) 8**,
du 25 au 29 Juillet 2022; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/III-8th-session.aspx>
- **44th Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Convention and the 17th Meeting of Contracting Parties to the London Protocol (LC 44/LP 17)**,
du 3 au 7 Octobre 2022 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/44th-Consultative-Meeting-of-Contracting-Parties-to-the-London-Convention-and-the-17th-Meeting-of-Contracting-Parties-to-th.aspx>
- **Maritime Safety Committee (MSC) 106**,
du 2 au 11 novembre 2022 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-106.aspx>
- **Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships (ISWG-GHG) 13**,
du 5 au 9 décembre 2022 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:



<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/ISWG-GHG-13.aspx>

- **Marine Environment Protection Committee (MEPC) 79,**

du 12 au 16 décembre 2022 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:

<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MEPC-79th-session.aspx>



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

Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006)

Fin 2022, 101 pays représentant plus de 96,6% de la jauge brute de la flotte marchande mondiale ont ratifiés la MLC, 2006. Plus de 1,65 millions de gens de mer travaillent 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 plongés dans des situations sans précédent, souvent désespérées.

Suite à une décision du Conseil d'administration à sa 340^{ème} session, la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale (CTS) 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. La deuxième partie a eu lieu en mode hybride, au siège de l'Organisation internationale du Travail (OIT) à Genève, du 5 au 13 mai 2022, et a rassemblé 158 représentants gouvernementaux, 15 représentants des armateurs et 15 représentants des gens de mer.

Tirant les leçons de la pandémie, les délégués ont adopté les amendements suivants afin d'améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer et visant à garantir que :

- les gens de mer disposent d'un équipement de protection individuelle de taille appropriée, notamment pour convenir au nombre croissant de femmes marins ;
- de l'eau potable de bonne qualité soit disponible gratuitement pour les gens de mer ;
- les États facilitent davantage le rapatriement rapide des gens de mer abandonnés ;
- les États fournissent des soins médicaux aux gens de mer qui ont besoin d'une assistance immédiate et facilitent le rapatriement des gens de mer décédés à bord ;
- les armateurs fournissent aux gens de mer une connectivité sociale appropriée et les États offrent un accès à Internet dans leurs ports ;
- les gens de mer soient informés de leurs droits relatifs à l'obligation des services de recrutement et de placement, d'indemniser les gens de mer pour les pertes monétaires ;
- tous les décès de gens de mer soient enregistrés et signalés annuellement à l'OIT et les données pertinentes publiées.

Les amendements adoptés par la STC ont été approuvés le 6 juin 2022 par une large majorité des délégués à la 110^e session de la Conférence internationale du Travail, et sont supposés entrer en vigueur le 23 décembre 2024.

En outre, la Commission tripartite spéciale a adopté les résolutions suivantes :

- résolution sur le harcèlement et l'intimidation, y compris les agressions sexuelles et le harcèlement sexuel, dans le secteur maritime ;
- résolution sur des voies de recours contractuelles pour les gens de mer ;
- résolution sur la garantie financière.



Abandon de gens de mer

Une première réunion du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI chargé d'identifier et de traiter les questions concernant les gens de mer et l'élément humain s'est tenue à Genève du 13 au 15 décembre 2022 et a adopté des directives sur la manière de traiter les cas d'abandon de gens de mer.

Ces directives s'adressent à tous les États mais surtout aux États du port, aux États du pavillon et aux États fournisseurs de main d'œuvre. Elles sont destinées à constituer un outil de référence sur les principes pouvant être pris en compte dans l'élaboration et la mise en œuvre de politiques, stratégies, programmes, lois, mesures administratives et mécanismes de dialogue social en matière de règlement des cas d'abandon de gens de mer.

Elles seront soumises au Conseil d'administration du BIT à sa 347^{ème} session (mars 2023) pour examen.

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^{ème} session en 2003.

La convention a été amendée par la CIT lors de sa 105^{ème} 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 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, de veiller à la facilitation efficace de cette permission et au transit des personnes qui en découle.

La convention n° 185 a entre-temps été ratifiée par 38 Etats Membres.



2.5. BENELUX

La sous-commission Affaires maritimes "OIT" s'est réunie le 21 octobre 2022.

Les débats ont notamment porté sur l'impact de la guerre en Ukraine sur le transport maritime, sur la reconnaissance des certificats de sécurité des navires dans le contexte de "*near coastal voyages*", sur les navires autonomes, sur les amendements de 2022 à la MLC, 2006 et sur les stages pendant la formation en navigation maritime et l'utilisation de simulateur.

La prochaine réunion a été fixée au 7 avril 2023.

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 2022, 10 nouvelles entreprises maritimes ont été agréées contre 21 retirées. Pendant la même période 5 nouveaux dirigeants maritimes ont été agréés et 6 autres ont vu leur agrément renouvelé pour une période de 5 ans. Trois agréments de dirigeant ont été retirés ou n'ont pas été renouvelés.

La situation au 31 décembre 2022 se présentait donc comme suit:

Entreprises maritimes agréées	204	
Dirigeants d'entreprises maritimes agréés	Personnes physiques	Personnes morales
	42	16

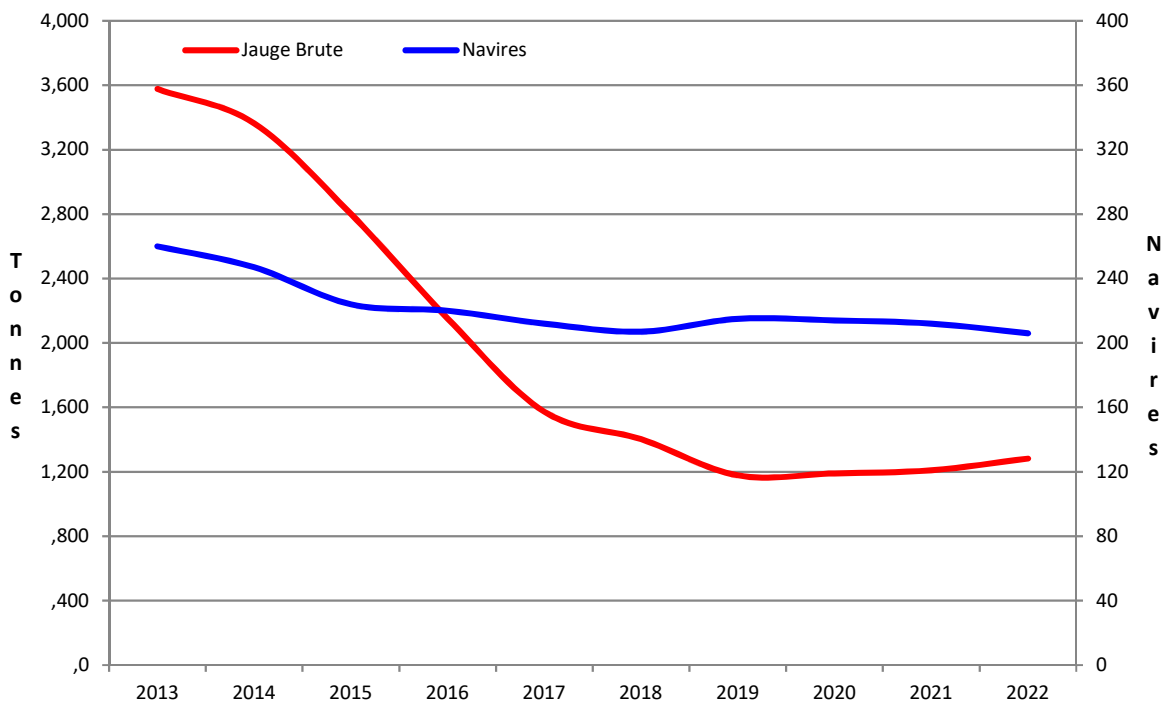
Source: Commissariat aux affaires maritimes

4. Le registre public maritime luxembourgeois

Fin décembre 2022, le registre public maritime luxembourgeois comptait un total de 206 navires (212 en 2021) représentant un tonnage brut d'un peu plus que 1,282 millions de tonnes. Pendant l'année 2022, 15 nouvelles unités ont été immatriculées (18 en 2021) et 21 navires ont été radiés (21 en 2021).



Évolution de la flotte luxembourgeoise: 2013-2022



Source: Commissariat aux affaires maritimes

Le nombre total de navires est donc resté stable avec un tonnage qui a légèrement progressé (1,06%) par rapport à l'année précédente et ceci malgré un environnement difficile pour le secteur maritime.

Au cours de l'année 2022, le montant des taxes versées à l'occasion de premières immatriculations ou de renouvellements a représenté 744.070 Euros (648.267 Euros en 2021).

4.1. Composition de la flotte

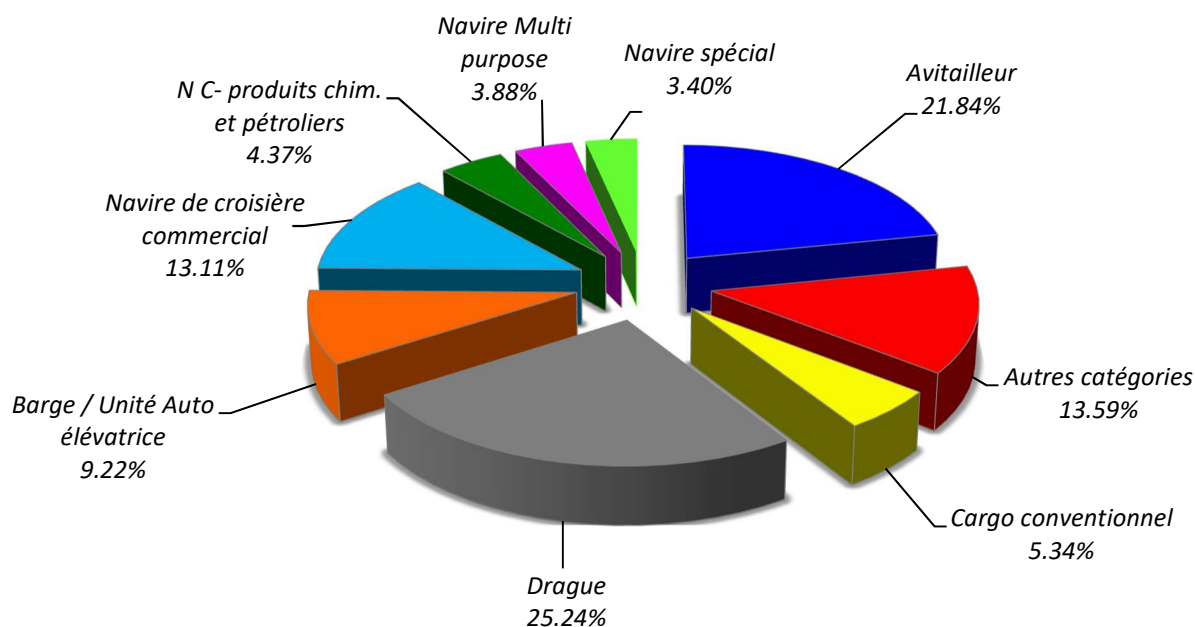
Nombre de navires enregistrés au 31.12.2022

Régime d'immatriculation	Unités	Jauge brute
Pleine immatriculation	180	1.109.484
Frètement coque nue	2	24.046
Affrètement coque nue	24	148.483
TOTAL	206	1.282.013

Au 31 décembre 2022, l'âge moyen de la flotte était de 12,7 ans alors qu'en 2021 il était de 12,4 ans. En ce qui concerne la répartition de la flotte luxembourgeoise par les différentes catégories de navires, on peut signaler le retrait progressif des navires transportant du bétail (2,43% contre 3,30% en 2021) compensé par une légère augmentation du nombre total des dragues.



Répartition par catégorie de navire



Source: Commissariat aux affaires maritimes

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

En 2022, 134 navires ont fait l'objet d'une inspection de l'Etat de pavillon (138 en 2021). 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 dû aux restrictions COVID. Pour les navires, en "lay-up" leur visite a été reportée en attendant leur remise en service.

Les nouvelles procédures adoptées en 2021 ont montré leur efficacité. Elles ont été mises à jour et légèrement améliorées au cours de l'année 2022. Le ratio d'inspection avec déficiences reste très similaire à celui de 2021. Cependant, le nombre de déficiences par inspection et de déficiences détectées au total a connu une baisse importante (+/- 15%). Cela est lié à la radiation de plusieurs navires du registre.

Navires marchands

Année	Inspections	Inspections avec déficiences	Détentions	Détention %	Inspections avec déficiences %
2022	110	97	0	0.00	88.18

Navires de croisière commerciaux (Méga-Yachts)

Année	Inspections (*)	Inspections avec déficiences	Détentions	Détention %	Inspections avec déficiences %
2022	24	23	0	0	95.83



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). Un rapport annuel spécifique sera publié par le CAM courant 2022 à ce sujet, conformément aux dispositions de la MLC, 2006.

Les déficiences les plus souvent constatées par les inspecteurs en 2022 concernent:

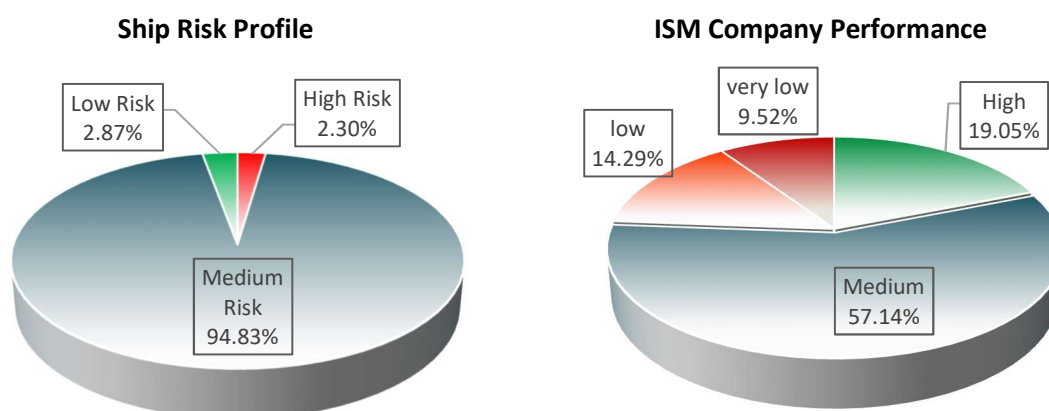
- la documentation navire / équipage (28.16%);
- la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale des gens de mer (12.78%);
- la sécurité contre les incendies - protection, détection et extinction (9.93%);
- les systèmes de sauvetage (7.20%);
- les systèmes de navigation (6.33%);
- la propulsion et machine auxiliaires - (5.58%) ;
- les conditions de vie à bord, accommodation, nourriture à bord (4.71%).

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.

- Mémoire 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: i) High Risk Ships (HRS); ii) Standard Risk Ships (SRS) et iii) Low Risk Ships (LRS), tandis qu'au niveau de la performance des compagnies ISM, quatre différentes catégories (High, Medium, Low et Very Low) ont été établis. Fin 2022, la situation pour le Luxembourg était la suivante :



Source: Commissariat aux affaires maritimes

Les derniers rapports disponibles du Paris MoU publient les chiffres suivants pour les navires sous pavillon luxembourgeois (voir tableau). Les données définitives de 2022 ne sont pas encore disponibles officiellement, mais le système Thetis nous permet déjà d'avancer les résultats préliminaires pour la période du 01/01/2022 jusqu'au 31/12/2022.



Année	Inspections	Inspections avec déficiences	Détentions	Détentions %	Inspections avec déficiences %
2018	65	25	0	0.00	38.46
2019	75	37	2	2.67	49.33
2020	61	24	1	1.64	39.34
2021	74	39	2	2.70	52.70
2022P	88	34	1	1.13	38.64

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

En 2022 un total de 88 visites, un nouveau record pour la flotte luxembourgeoise, ont eu lieu et 1 seul navire a fait l'objet d'une détention. Cependant, on peut aussi noter une diminution du nombre des inspections avec déficiences par rapport à l'année précédente. Le Grand-Duché du Luxembourg figure sur la liste blanche du Paris MoU depuis 1999. Sa position dans le classement de l'Union Européenne reste stable. Toutefois, quatre rétentions ont été enregistrées dans la période de 2019 à 2022.

- 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 %
2018	20	6	0	0.00	30.00
2019	54	35	1	1.85	64.81
2020	14	8	0	0.00	57.14
2021	16	13	0	0.00	81.25
2022P	14	5	0	0.00	35.71

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

Le total des visites en 2022 a légèrement diminué par rapport à l'année précédente. Étant donné que la détention enregistrée en 2019 ne sera plus pris en compte, le pavillon luxembourgeois se retrouve de nouveau sur la liste blanche.

- United States Coast Guard

Le rapport annuel 2022 des gardes côtes américains n'est pas encore officiellement disponible, mais aucune détention n'a été rapportée à ce jour, pour l'année 2022.

- Évaluation des inspections du contrôle portuaire

Toute détention ou même remarque ponctuelle résultant d'une inspection de l'État de port, sont systématiquement analysées. Si nécessaire, 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 (18.06%);
- la sécurité contre les incendies - protection, détection et extinction (14.84%);
- la sécurité de navigation (11.61%);
- la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale des gens de mer (10.32%);
- les systèmes de secours (6.45%) ;
- les conditions structurelle (6.45%) ;

4.4. La gestion des équipages

La matière est régie par le règlement grand-ducal modifié du 8 avril 1991 concernant le livret de marin et le règlement grand-ducal modifié 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.

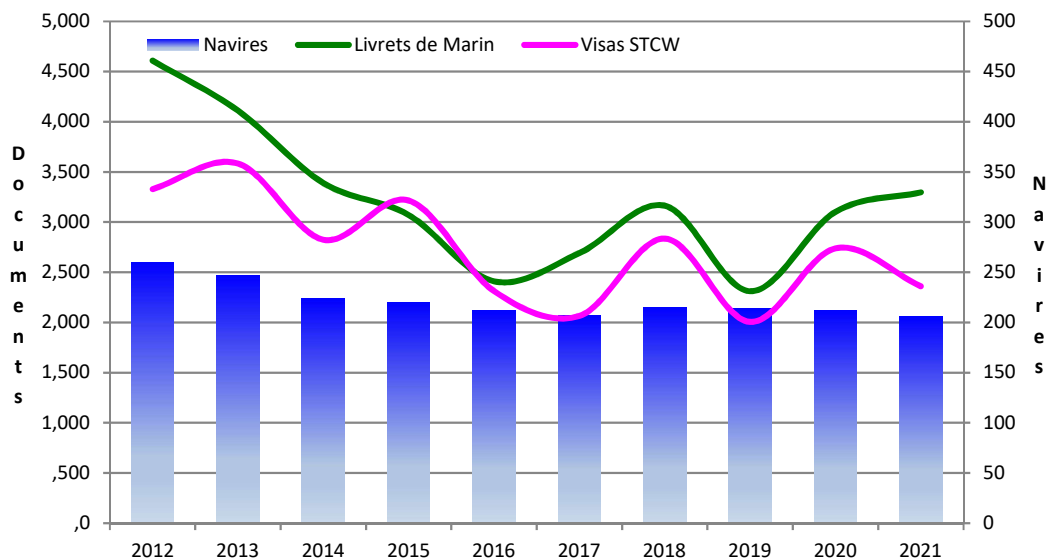
Au cours de l'année 2022, 3.296 nouveaux livrets de marin (augmentation de 6,25% par rapport à 2021) ont été délivrés aux gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

- La vérification des qualifications professionnelles.

Au cours de l'année 2022, un total de 2.361 visas fut émis par le bureau des équipages, soit une diminution de 13,83% par rapport à l'année précédente. La production de nouveaux visas a été fortement impactée à cause de la prolongation de la date de validité des titres STCW accordée par certains états membres de l'OMI.

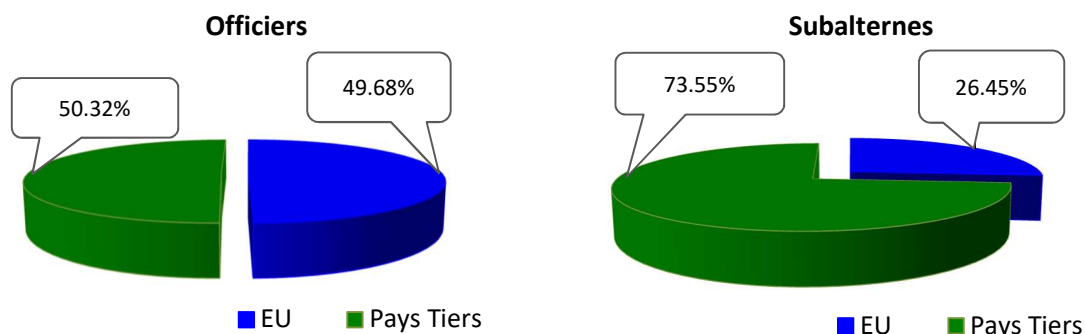


Émission des documents pour les gens de mer: 2013-2022



Source: Commissariat aux affaires maritimes

Avec un total de 5.657 livrets et visas STCW, le nombre de documents produits par le bureau d'équipage est donc revenu à un niveau d'avant-pandémie !



Source: Commissariat aux affaires maritimes

Fin décembre 2022, un total de 14.306 marins actifs était répertorié dans la base de données du CAM. Le pourcentage des marins européens a légèrement diminué au cours de cette année : 49,68% des officiers et 26,45% des subalternes employés à bord des navires battant pavillon luxembourgeois étaient des ressortissants européens. En 2021 ces chiffres étaient de 51,47%, respectivement 31,64%.

En ce qui concerne les nationalités des marins servant à bord de navires battant pavillon luxembourgeois, on note qu'environ un marin sur cinq est de nationalité philippine. Suivent la Belgique, l'Ukraine, l'Inde, la Croatie et l'Indonésie.



Pays	Officiers	% Officiers	Subalternes	% Subalternes	Total	% Total
Philippines	558	9,07%	1.784	21,88%	2.342	16,37%
Belgique	631	10,25%	785	9,63%	1.416	9,90%
Ukraine	866	14,07%	461	5,66%	1.327	9,28%
Inde	355	5,77%	888	10,89%	1.243	8,69%
Croatie	948	15,40%	197	2,42%	1.145	8,00%
Indonésie	137	2,23%	585	7,18%	722	5,05%

Source: Commissariat aux affaires maritimes

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

Suite à l'audit de renouvellement effectué par TÜV Rheinland (France) le 21 et 22 octobre 2022, le CAM a reçu son nouveau certificat ISO selon la version de 2015 de la norme (N° ID° 011 000 7001).

Ce certificat est valable jusqu'au 16 décembre 2024 et 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.

L'audit de surveillance a été mené par l'organisme de certification précité en date du 06 octobre 2022. 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 de la qualité. Ceci a été fait par sondage, en questionnant et en prenant connaissance des documents de travail correspondants. Le respect de toutes les exigences des référentiels audités a été complètement vérifié.

Même si aucune non-conformité n'a été constatée durant cet audit, plusieurs remarques ont été formulées. En outre l'équipe d'audit a également identifié des points forts du système de management qui permettent de dégager de 'bonnes pratiques' et peuvent être généralisés au sein du Commissariat pour renforcer l'efficacité.



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 580.230,- 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 757.231,- Euros.

Les dépenses comprennent les frais de fonctionnement de l'administration ainsi que ceux liés aux missions à l'étranger, les contrats avec des consultants externes, le matériel et 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.

Une dotation financière n'a pas été demandée à l'administration gouvernementale car les dépenses ont nettement diminué dû à un changement de consultant technique dont les missions ont été partiellement reprises par des agents internes au CAM.

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 comptabilisée par le CAM.

7. Personnel et formations

En date du 31 décembre 2022, le CAM comptait 23 agents dont 20 sous contrat CDI et 3 sous CDD. Trois employés travaillent à 75%, un à 65% et deux à 50%.

André Hansen remplace Robert Biver au poste de commissaire du gouvernement aux affaires maritimes en date du 1^{er} mai 2022.

Comme pour les années précédentes, la plupart des agents ont participé à des formations (17 formations à l'étranger et 19 formations organisées notamment par Institut national d'administration publique). En raison de la pandémie certaines formations 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 Département de la mobilité et des transports et du CAM ainsi que de représentants des associations et organismes nautiques agréés 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 2022, la commission s'est officiellement réunie deux fois. Les examens pour les permis fluvial, côtier et mer ayant été automatisés, il n'est plus nécessaire de se réunir pour en valider les résultats. Par ailleurs, des contacts avec les membres de la commission ont également eu lieu de façon informelle, soit de vive voix ou par courriel.

Suite aux cours organisés par les organismes agréés et après avoir réussi leur examen, 552 personnes se sont vus délivrer un permis de navigation en 2022 :

133 permis "fluvial", 2 permis "côtier", 337 permis "côtier plus" et 80 permis "mer".

249 permis de navigation ont été prolongés sur demande des titulaires.

La gestion technique et administrative du registre de la navigation de plaisance est effectuée par le Commissariat aux affaires maritimes.

123 nouvelles immatriculations et 29 nouvelles identifications ont été effectuées.

4511 dossiers ont été renouvelés.

Les dossiers traités au cours de l'année 2022 par le CAM se subdivisent comme suit:

	Nombre de dossiers	Taxes (Euros)
Identifications	29	696,00
Identifications (renouvellements)	18	432,00
Immatriculations	123	84.349,44
Immatriculations (renouvellements)	493	122.640,15
Immatriculations/Identifications (duplicatas)	7	168,00
Nouveaux permis	552	26.496,00
Permis renouvelés	249	5.976,00
Permis (duplicatas)	28	672,00
Endossements de permis	42	1.512,00
Endossements de permis (duplicatas)	1	24,00
Total	1.542	242.965,59 €

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 organismes agréés (ROs) suivant le Règlement EU/336/2006, des conseillers techniques du CAM ont participé en 2022, en tant qu'observateurs, à des audits effectués par des sociétés de classifications auprès d'entreprises maritimes luxembourgeoises :

- Le 24 et 25 mars 2022, Inyanga Maritime Ltd. audité par American Bureau of Shipping (ABS)
- Le 28 et 29 mars 2022, BOURBON OFFSHORE GREENMAR LIMITED audité par Bureau Veritas (BV)
- Le 30 mars 2022, Makar Navis d.o.o. audité par Croatian Register of Shipping (CRS)
- Le 13 mai 2022, DEME Offshore LU S.A. audité par Lloyd's Register (LR)
- Le 17 et 18 mai 2022, Dredging Maritime Management S.A. audité par Bureau Veritas (BV)
- Le 24 mai 2022, Vroon Offshore Services audité par Registro Italiano Navale (RINA)
- Le 04 au 06 octobre 2022, V.Ships Limited audité par Lloyd's Register (LR)
- Le 24 octobre 2022, PT Tankers GmbH audité par Lloyd's Register (LR)
- Le 24 et 25 octobre 2022, Hellsport Ship Management GmbH & Co. KG Armateur audité par American Bureau of Shipping (ABS)
- Le 25 et 26 novembre 2022, GEO@SEA audité par Bureau Veritas (BV)

Dans le cadre de la vérification des performances des organismes agréés (ROs) suivant l'article 8 du Règlement (CE) N° 391/2009, un conseiller technique du CAM a participé aux inspections suivantes :

- 17 au 19 mai 2022 participation à l'inspection de l'EMSA et de la Commission européenne de Bureau Veritas dans les bureaux anversois de la société
- 22 au 25 novembre 2022 participation à l'inspection de l'EMSA et de la Commission européenne de Bureau Veritas siège social dans les bureaux parisiens de la société

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 :

- 20 mai 2022 un audit de Bureau Veritas dans les bureaux anversois de la société
- 14 octobre 2022 un audit de Bureau Veritas (audit en vidéo-conférence)
- 12 décembre 2022 une réunion avec les représentants de Bureau Veritas au siège social à Paris et Bureau Veritas Anvers dans les bureaux du CAM

9.2. Divers

Le Cluster Maritime Luxembourgeois a convié l'ensemble des acteurs du secteur à la 5^{ème} édition de son Gala des Armateurs qui a eu lieu à l'Hôtel Royal Luxembourg, le 25 octobre 2022. L'invité d'honneur était M. Claude Turmes, Ministre de l'Énergie et de l'Aménagement du territoire. Plusieurs agents du CAM ont également participé à cet évènement.



Abréviations et acronymes usuels

<i>BIT</i>	<i>Bureau International du Travail</i>
<i>CAM</i>	<i>Commissariat aux affaires maritimes</i>
<i>CCFI</i>	<i>China Containerized Freight Index</i>
<i>CIT</i>	<i>Conférence Internationale du Travail</i>
<i>CNUCED</i>	<i>Conférence des Nations Unies sur le Commerce Extérieur</i>
<i>COSS</i>	<i>Committee on Safe Seas</i>
<i>EMSA</i>	<i>Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)</i>
<i>ISM</i>	<i>International Safety Management (Code)</i>
<i>ISO</i>	<i>International Standards of Organisation</i>
<i>MARSEC</i>	<i>Maritime Security (Committee)</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>OACI</i>	<i>Organisation de l'Aviation Civile Internationale</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>UNCLOS</i>	<i>United Nations Convention on the Law of the Sea</i>