



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

Rapport d'activité 2023

Volume 4

Commissariat aux affaires maritimes

Mars 2024



1.	Le secteur du transport maritime en 2023	p. 3
2.	Les activités au sein des organisations internationales	p. 5
2.1.	L'Union européenne	p. 5
2.2.	Les activités au sein de l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM)	p. 7
2.3.	Les activités au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI)	p. 7
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.	Système de management de la qualité	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



1. Le secteur du transport maritime en 2023

Même si le transport maritime brave encore une mer houleuse, agitée par les séquelles de la crise qui a touché les chaînes d'approvisionnement mondiales et vu les bouleversements géopolitiques qui perturbent le marché des transports maritimes de conteneurs, il constitue toujours la clef de voute du commerce mondial et assure près de 90% du transport mondial de fret, et près de 75 % du commerce extérieur de l'Union européenne.

Sont transportées notamment des marchandises aussi diversifiées que les vrac liquides (pétrole, gaz, produits chimiques), les vrac secs (céréales, minerais, produits semi-finis) et toutes sortes de produits manufacturés conditionnés en conteneurs.

Naviguer sur le terrain complexe de la concurrence mondiale et relever en parallèle les défis de la durabilité environnementale, de la décarbonation et de la transformation numérique tout en préservant la croissance économique constitue un formidable défi. Si le secteur maritime parvient à réaliser cette triple transformation, il sera à même de s'adapter aux évolutions en cours tout en continuant de satisfaire la demande mondiale.



2. Les activités au sein des organisations internationales

2.1. L'Union Européenne

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

Des agents du CAM ont également suivi de façon régulière les travaux du groupe "Transports maritimes" à Bruxelles ainsi que différents comités techniques relatifs au secteur. Outre un bon nombre de soumissions validées destinées à divers sous-comités et comités de l'OMI, les travaux du groupe se sont principalement concentrés sur les 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**

Un accord en première lecture a été trouvé avec le Parlement européen via procédure législative ordinaire (ex-procédure codécision).

L'acte final a été signé le 10 mai 2023 et publié au Journal officiel le 15 mai 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**

L'initiative connue sous le nom de «FuelEU Maritime» s'inscrit dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55» ("Fit for 55").

Présenté par la Commission européenne le 14 juillet 2021, ce paquet vise à permettre à l'UE de réduire ses émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990 et d'atteindre la neutralité climatique en 2050.

Le 2 juin 2022, le Conseil "Transports" a arrêté une orientation générale sur la proposition et, à la suite des négociations avec le Parlement européen, les deux colégislateurs sont parvenus à un accord provisoire sur le règlement le 23 mars 2023. L'acte final a été signé le 13 septembre 2023 et publié au Journal officiel le 22 septembre 2023.

- **Proposition de Directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes**

Le groupe "Transports maritimes" a examiné la proposition lors de plusieurs réunions, à partir de juin 2023. Toutes les délégations ont exprimé leur soutien général aux objectifs de la proposition de la Commission, en vue d'améliorer la sécurité maritime et de protéger le milieu marin. Un alignement avec le code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents est nécessaire. La position du Conseil élargit le champ d'application de la directive aux petits navires de pêche. Les modifications du Conseil visent également à garantir l'indépendance des organismes chargés des enquêtes sur les accidents, ainsi que la confidentialité des conclusions.



Lors de sa réunion du 22 novembre 2023, le Comité des représentants permanents a confirmé qu'il soutenait le dernier compromis et a recommandé au Conseil de dégager une orientation générale lors de la session du Conseil TTE (Transports) du 4 décembre 2023. Un accord devrait être trouvé avec le Parlement européen via procédure législative ordinaire (ex-procédure codécision) l'année prochaine.

- **Proposition de Directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon**

L'orientation générale sur la proposition susmentionnée a été adoptée par le Conseil lors de sa 3991e session, qui s'est tenue le 4 décembre 2023.

La directive a essentiellement pour double objectif de faire respecter les règles en matière de sécurité et de prévenir la pollution, ainsi que de veiller à ce que les États membres respectent les obligations qui leur incombent en tant qu'États du pavillon. Elle vise donc à garantir que les navires battant le pavillon de l'un des États membres de l'Union satisfont à toutes les exigences en matière de sécurité et de prévention de la pollution, et sont aptes à prendre la mer. La directive vise en outre à garantir que les États membres de l'Union disposent de ressources suffisantes pour pouvoir s'acquitter correctement, efficacement et systématiquement des obligations qui leur incombent en tant qu'États du pavillon. Il s'agit là de la première ligne de défense dans le domaine de la sécurité maritime.

Un accord devrait être trouvé avec le Parlement européen via procédure législative ordinaire (ex-procédure codécision) l'année prochaine.

- **Proposition de Directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port**

L'orientation générale sur la proposition susmentionnée a été adoptée par le Conseil lors de sa 3991e session, qui s'est tenue le 4 décembre 2023.

La position du Conseil sur la directive relative au contrôle par l'État du port vise principalement à faire en sorte que les règles soient alignées sur les procédures convenues dans le protocole d'entente de Paris et comprend des dispositions supplémentaires sur les conventions de l'OMI qui sont déjà en vigueur. Les règles relatives à la juste part d'inspections, au report des visites d'inspection, ainsi qu'au refus d'accès, y sont également abordées. Un régime volontaire de contrôle des grands navires de pêche a également été instauré. Le texte introduit également une modification du profil de risque, dans lequel le Conseil est convenu d'inclure un paramètre environnemental. Le profil de risque comprend aussi les anomalies liées aux aspects sociaux découlant de la mise en œuvre de la convention de l'OIT. Enfin, la position du Conseil fait également référence aux recours aux certificats électroniques en encourageant leur utilisation.

Un accord devrait être trouvé avec le Parlement européen via procédure législative ordinaire (ex-procédure codécision) l'année prochaine.

- **Proposition de Directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution**



L'orientation générale sur la proposition susmentionnée a été adoptée par le Conseil lors de sa 3991^e session, qui s'est tenue le 4 décembre 2023.

Les principaux objectifs de la révision de la directive relative à la pollution causée par les navires sont les suivants: étendre le champ d'application de la directive aux rejets illégaux de substances nuisibles transportées en colis, aux eaux usées, aux déchets et aux rejets d'eaux et de résidus ; mettre en place un cadre juridique renforcé pour les sanctions et leur application, permettant aux autorités nationales de prendre des mesures adéquates en cas de rejet illégal et d'imposer des sanctions administratives ; et séparer le régime de sanctions administratives du régime de sanctions pénales inscrit dans le nouveau projet de directive relative à la criminalité environnementale.

La position du Conseil aligne encore davantage le texte sur la convention MARPOL et permet aux États membres d'adapter le régime de sanctions administratives à leur législation nationale. Un accord devrait être trouvé avec le Parlement européen via procédure législative ordinaire (ex-procédure codécision) l'année prochaine.

- **Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'Agence européenne pour la sécurité maritime et abrogeant le règlement (CE) n° 1406/2002**

La proposition de la Commission a été présentée au groupe "Transports maritimes" du Conseil fin de l'année et sera au cœur des discussions en 2024.

L'objectif est d'actualiser le mandat de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) afin de mieux refléter le rôle croissant qu'elle joue dans de nombreux domaines du transport maritime et de la rendre plus efficace et plus réactive.

La nécessité d'intégrer et de refléter les nouvelles tâches de l'AESM dans les domaines de la sécurité maritime, de la durabilité, de la décarbonation, de la sécurité et de la cybersécurité, de la surveillance et de l'assistance à la gestion des crises, appelle un nouveau règlement de l'AESM pour remplacer son règlement fondateur.

2.2. Les activités au sein de l'agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)

Le Luxembourg est représenté au Conseil d'administration de l'EMSA par un membre titulaire et un suppléant. En 2023, le Conseil d'administration s'est réuni à trois reprises, soit via vidéo-conférence (mars), soit en présentiel à Lisbonne (juin et novembre).

Plus de détails concernant l'EMSA et son Conseil d'administration sont disponibles ici :

<https://emsa.europa.eu/conseil-d%E2%80%99administration.html>

Plusieurs agents du CAM ont également assisté courant 2023 à des séminaires et formations organisés par l'agence via vidéo-conférences ou webinaires ainsi qu'en présentiel.

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

Depuis la fin du mois de septembre de 2022, l'OMI a repris l'organisation des réunions des comités et sous-comités en régime présentiel. En 2023, les agents du CAM ont assisté aux réunions suivantes :



- **Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW) 9**,
du 6 au 10 février 2023 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/HTW-9th-session.aspx>

- **Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships (ISWG-GHG) 14**,
du 20 au 24 mars 2023 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/ISWG-GHG-14.aspx>

- **Legal Committee (LEG) 110**,
du 27 au 31 mars 2023 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/LEG-110th-session.aspx>

- **Maritime Safety Committee (MSC) 107**,
du 31 mai au 9 juin 2023 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-107th-session.aspx>

- **Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships (ISWG-GHG) 15**,
du 26 au 30 juin 2023 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/ISWG-GHG-15.aspx>

- **Marine Environment Protection Committee (MEPC) 80**,
du 3 au 7 juillet 2023 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MEPC-80th-session.aspx>

- **Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III) 9**,
du 31 juillet au 4 août 2023; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/III-9th-session.aspx>

- **45th Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Convention and the 18th Meeting of Contracting Parties to the London Protocol (LC 45/LP 18)**,
du 2 au 6 Octobre 2023 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/LC-45-LP-18.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>

- **IMO Assembly (A) 33**,
du 27 novembre au 6 décembre 2023 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/IMO-Assembly-33.aspx>

Participation à un audit (IMSAS) au Brésil et collaboration dans les groupes de travail par correspondance

Du 2 au 14 novembre 2023, un conseiller technique du CAM et Auditeur Leader de l'équipe de l'OMI a conduit un audit IMSAS auprès des administrations maritimes au Brésil et notamment des autorités responsables pour la sécurité des ports et de la protection de l'environnement maritime.



Ce même conseiller a par ailleurs participé au groupe de travail par correspondance sur le système d'audit IMSAS en vue de la standardisation et l'amélioration des méthodes de travail des auditeurs de l'OMI au niveau mondial et de la révision de la norme d'audit Code III.

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

Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006)

Fin 2023, 105 pays représentant plus de 96,6% de la jauge brute de la flotte marchande mondiale ont ratifiés la MLC, 2006. Plus de 1,5 million de gens de mer travaillent et vivent à bord des navires impliqués dans le commerce international.

Les amendements de 2022 à la MLC, 2006, adoptés par la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale, ont été approuvés le 6 juin 2022 par une large majorité des délégués à la 110^e session de la Conférence internationale du Travail. Ces amendements ont été notifiés aux États Membres le 23 juin 2022, conformément à l'Article XV, paragraphe 6 de la MLC, 2006. La période pour exprimer formellement son désaccord sera ouverte jusqu'au 23 juin 2024, et les amendements devraient entrer en vigueur le 23 décembre 2024.

La prochaine réunion de la Commission tripartite spéciale aura lieu à Genève du 7 au 11 avril 2025.

Une première conférence conjointe de haut niveau sur les gens de mer a été organisée le 13 novembre par l'Organisation internationale du Travail (OIT) et l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a reconnu le rôle essentiel joué par les gens de mer dans le développement mondial futur. Cette conférence s'est inscrite dans le cadre d'un travail coordonné des deux agences des Nations unies visant à reconnaître le rôle essentiel de la navigation maritime dans le développement mondial futur et à garantir une protection solide aux gens de mer, notamment au moment où l'industrie se prépare à un avenir numérisé et décarbonisé.

Les discussions ont porté sur les conditions de travail, l'abandon en mer, la gestion responsable des navires et le bien-être physique et psychologique des gens de mer.

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

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

La version amendée de la convention (C 185) sur les pièces d'identité des gens de mer est entrée en vigueur le 8 juin 2017 et intègre les dernières normes adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). La délivrance de la nouvelle pièce d'identité des gens (PIM), avec une technologie similaire à celle actuellement utilisée dans les passeports électroniques, devrait contribuer à faciliter la permission de descendre à terre, du transit et du transfert des gens de mer, tout en renforçant la sécurité dans les ports et les frontières grâce à l'utilisation d'un document d'identité sécurisé et internationalement reconnu.

Alors que la convention n° 185 a entre-temps été ratifiée par 38 États Membres, seuls les Philippines semblent pleinement satisfaire aux exigences minimales visées au paragraphe 1 de l'article 5 de la Convention, telle qu'amendée en 2016, et figurent sur la liste y relative publiée par l'OIT.



2.5. BENELUX

La sous-commission Affaires maritimes "OIT" s'est réunie le 07 avril 2023 et le 12 décembre 2023 au Secrétariat général du Benelux à Bruxelles.

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 amendements de 2022 à la MLC, 2006, sur l'audit des États de pavillon par l'Agence européenne pour la sécurité maritime et sur les stages pendant la formation en navigation maritime et l'utilisation de simulateur.

Vu la décision Benelux du 21 juin 2023 relative à la navigation dite estuaire, une solution permettant la navigation dans les estuaires entre la Belgique et les Pays-Bas a pu être trouvée après des années de négociations. 41% du transport fluvial est réalisé dans le Benelux et cette décision donne un nouvel élan à l'important secteur de la navigation fluviale au Benelux.

La prochaine réunion a été fixée au 22 mars 2024.

3. Les entreprises maritimes à Luxembourg

La notion d'entreprise maritime est définie dans la loi du 17 juin 1994 modifiant et complétant la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

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 2023, 7 nouvelles entreprises maritimes ont été agréées et 12 agréments ont été retirés. Pendant la même période 1 nouveau dirigeant maritime a été agréé et 5 autres ont vu leur agrément renouvelé pour une période de 5 ans. Un agrément a été retiré.

La situation au 31 décembre 2023 se présentait donc comme suit:

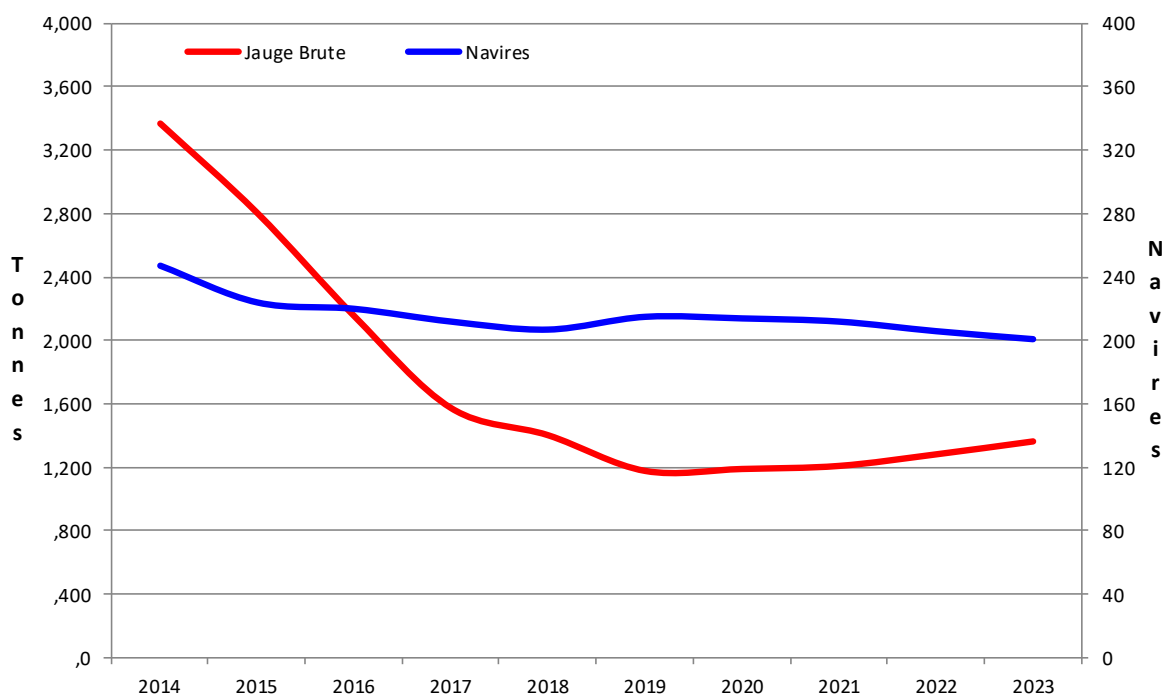
Entreprises maritimes agréées	199	
Dirigeants d'entreprises maritimes agréés	Personnes physiques	Personnes morales
	42	16



4. Le registre public maritime luxembourgeois

Fin décembre 2023, le registre public maritime luxembourgeois comptait un total de 201 navires (206 en 2022) représentant un tonnage brut d'un peu plus que 1,363 millions de tonnes. Pendant l'année de 2022, 11 nouvelles unités ont été immatriculées (15 en 2022) et 17 navires ont été radiés (21 en 2022).

Évolution de la flotte luxembourgeoise : 2014-2023



Source: Commissariat aux affaires maritimes

Malgré le recul du nombre total de navires, le tonnage a réussi à progresser légèrement (6,35%) par rapport à l'année précédente et ceci dans un contexte difficile pour le secteur maritime. Au cours de l'année 2023, le montant des taxes versées à l'occasion de premières immatriculations ou de renouvellements a représenté 692.056 Euros (744.070 Euros en 2022).

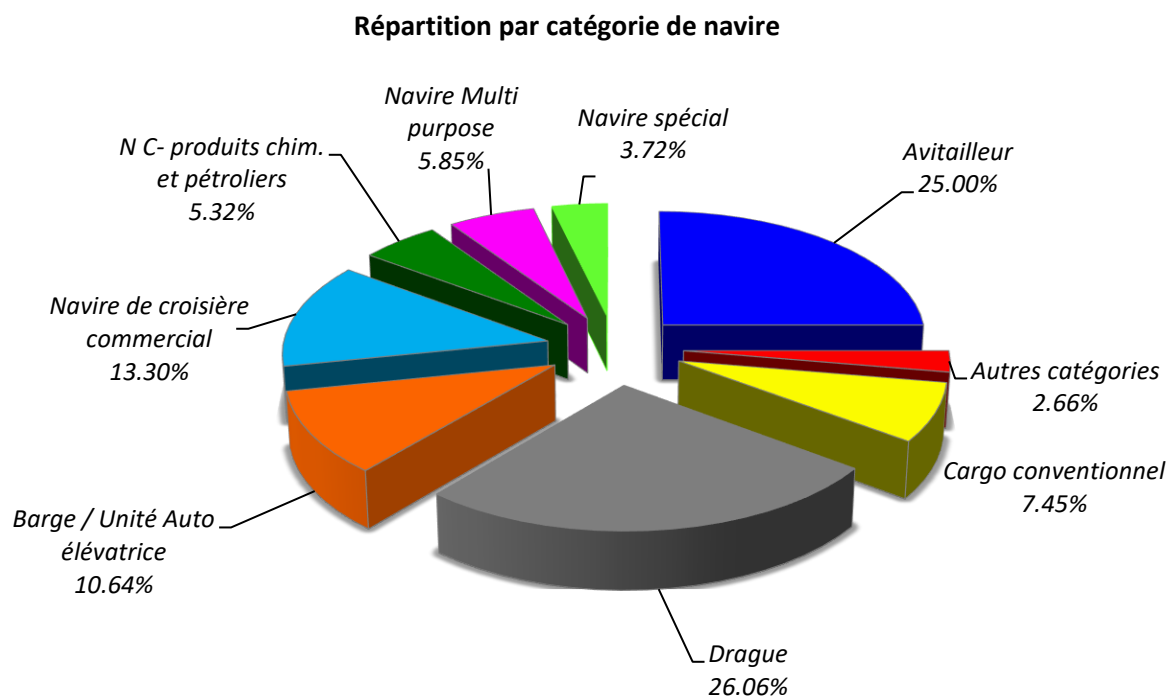
4.1. Composition de la flotte

Nombre de navires enregistrés au 31.12.2023

Régime d'immatriculation	Unités	Jauge brute
Pleine immatriculation	179	1.230.835
Frètement coque nue	2	24.046
Affrètement coque nue	20	108.596
TOTAL	201	1.363.477



Au 31 décembre 2023, l'âge moyen de la flotte était de 13,2 ans alors qu'en 2022 il était de 12,7 ans. En ce qui concerne la répartition de la flotte luxembourgeoise par les différentes catégories de navires, on peut signaler une légère augmentation à la fois du nombre de navires multipurposes (11) autre fois le total des navires de cargo conventionnel (14).



Source : Commissariat aux affaires maritimes

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

En 2023, 114 inspections de navires marchands ont été réalisées par l'Etat du pavillon (110 en 2022). 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 en raison de la couverture limitée du réseau d'inspecteurs. Pour les navires, en "lay-up" leur inspection a été reportée en attendant leur remise en service.

Le ratio d'inspections avec déficiences a légèrement augmenté de 7,22 % par rapport à 2022. Il en va de même pour le nombre de déficiences par inspection (taux de déficiences) et le nombre total de déficiences détectées lors de toutes les inspections. Dans les deux cas, nous avons observé une légère augmentation (de 1,09 % pour le taux de déficiences et de 4,84 % pour le nombre total de déficiences).

Navires marchands

Année	Inspections	Inspections avec déficiences	Détentions	Détention %	Inspections avec déficiences %
2023	114	104	1	0.88%	91%



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 courant 2023 à ce sujet par le CAM, conformément aux dispositions de la Convention du travail maritime, 2006.

Les déficiences les plus souvent constatées par les inspecteurs à bord des navires commerciaux en 2023 concernent:

- la documentation navire / équipage (26.63%);
- la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale des gens de mer (13.19%);
- la sécurité contre les incendies - protection, détection et extinction (12.78%);
- les systèmes de sauvetage (8.28%);
- les systèmes de navigation (6.04%);
- la propulsion et machine auxiliaires (4.26%) ;
- les conditions de vie à bord, accomodation, nourriture à bord (4.03%).

En 2023, 22 inspections de l'État du pavillon ont été effectuées à bord de yachts commerciaux (25 en 2022), dont 19 ont donné lieu à des manquements. Aucun des yachts n'a été détenu par l'État de pavillon.

Navires de croisière commerciaux (Méga-Yachts)

Année	Inspections (*)	Inspections avec déficiences	Détentions	Détention %	Inspections avec déficiences %
2023	22	19	0	0	86.36%

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 établies. Fin 2023, 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 2023 ne sont pas encore disponibles officiellement, mais le système Thétis nous permet déjà d'avancer les résultats préliminaires pour la période du 01/01/2023 jusqu'au 31/12/2023.

Année	Inspections	Inspections avec déficiences	Détentions	Détentions %	Inspections avec déficiences %
2019	75	37	2	2.67	49.33
2020	61	24	1	1.64	39.34
2021	74	39	2	2.70	52.70
2022	88	34	1	1.14	38.64
2023P	77	44	1	1.30	57.14

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

En 2023, 77 inspections ont eu lieu et un navire a été immobilisé. Le nombre d'inspections a diminué par rapport à l'année précédente, mais le nombre d'anomalies a légèrement augmenté. Le Grand-Duché de Luxembourg figure sur la liste blanche du MoU de Paris depuis 1999. Malgré les quatre immobilisations enregistrées au cours de la période 2021-2023, la position du Luxembourg dans le classement de l'Union européenne reste stable.

- 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 %
2019	54	35	1	1.85	64.81
2020	14	8	0	0.00	57.14
2021	16	13	0	0.00	81.25
2022	14	5	0	0.00	35.71
2023P	18	9	1	5.56	50.00

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

Le nombre total de visites en 2023 a légèrement augmenté par rapport à l'année précédente. Étant donné qu'un navire a été immobilisé en Australie au cours de l'année 2023, le pavillon luxembourgeois figurera sur la liste grise du classement du protocole d'accord de Tokyo.

- United States Coast Guard

Le rapport annuel 2023 des gardes côtes américains n'est pas encore officiellement disponible, mais aucune détention n'a été rapportée au cours de l'année 2023.

- Évaluation des inspections du contrôle portuaire

Toute détention ou même des remarques ponctuelles résultant d'une inspection de l'État de port, sont systématiquement analysées.



En cas de besoin, une enquête est diligentée par le CAM avec audition des différents acteurs : armateurs, sociétés de classification, etc. et cela 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 sécurité contre les incendies - protection, détection et extinction (16.67%);
- la documentation navire / équipage (16.15%);
- les systèmes de secours (10.94%);
- sécurité de navigation (9.38%);
- condition structurelle (8.85%);
- la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale des gens de mer (7.29%).

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.

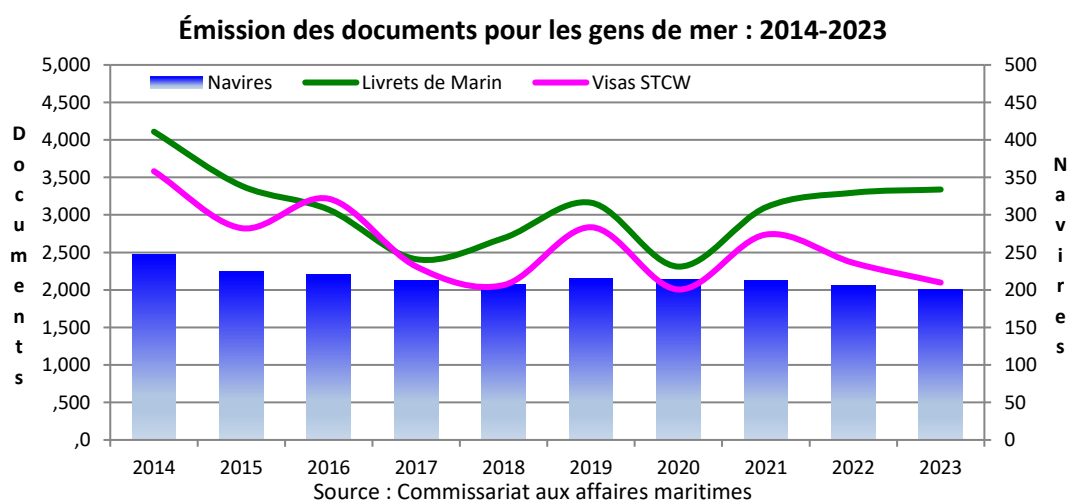
La gestion des dossiers équipages se divise en deux parties :

- L'identification du marin.

Au cours de l'année 2023, 3.339 nouveaux livrets de marin (augmentation de 1,30% par rapport à 2022) ont été délivrés aux gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

- La vérification des qualifications professionnelles.

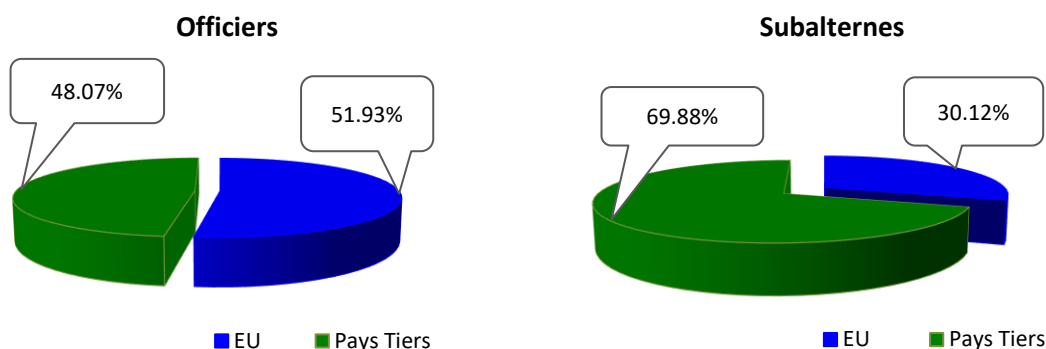
Au cours de l'année 2023, un total de 2.098 visas fut émis par le service gens de mer, équipages et affaires sociales, soit une diminution de 11,14% par rapport à l'année précédente. La production de nouveaux visas a été fortement impactée à cause de la prolongation de la date de validité des titres STCW accordée par certains états membres de l'OMI en vertu de la pandémie du COVID, mais surtout la guerre entre l'Ukraine et la Fédération de la Russie.





Avec un total de 5.437 livrets et visas STCW, le nombre de documents émis par le service Gens de Mer est définitivement revenu au niveau d'avant-pandémie, malgré le fait que le nombre total de navires affiche un recul de quelques unités par rapport à l'époque.

Fin décembre 2023, un total de 14.891 marins actifs était répertorié dans la base de données du CAM. Le pourcentage des marins européens a légèrement progressé au cours de cette année : 51,93% des officiers et 30,12% des subalternes employés à bord des navires battant pavillon luxembourgeois étaient des ressortissants européens. En 2022 ces chiffres étaient de 49,68%, respectivement 26,45%.



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 sept a la nationalité philippine. Suivent la Belgique, l'Ukraine, l'Inde, la Croatie et l'Indonésie.

Pays	Officiers	% Officiers	Subalternes	% Subalternes	Total	% Total
Philippines	528	8,44%	1.777	20,58%	2.305	15,48%
Belgique	629	10,06%	808	9,36%	1437	9,65%
Ukraine	889	14,21%	499	5,78%	1388	9,32%
Inde	374	5,98%	911	10,55%	1285	8,63%
Croatie	1005	16,07%	222	2,57%	1227	8,24%
Indonésie	162	2,59%	676	7,83%	838	5,63%

Source : Commissariat aux affaires maritimes

4. Système de management de la qualité

ISO 2001 :2015

Le Commissariat a été la première administration luxembourgeoise à être certifié ISO. En date du 5 avril 2000, le CAM a obtenu son premier certification ISO (9001-1994) délivrée à l'époque par l'organisme TÜV CERT. L'adaptation à la norme révisée ISO 9001-2000 a eu lieu en mai 2002.

Suite à l'audit de renouvellement effectué par TÜV Rheinland (France) le 21 et 22 octobre 2021, le CAM a reçu son nouveau certificat ISO 2001 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 2 a été mené par TÜV Rheinland (France) en date du 07 décembre 2023. 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, 4 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 son efficacité.

Code III de l'OMI

À partir du 1 janvier 2016 l'audit des États Membres de l'OMI est une obligation conventionnelle des Parties aux instruments pertinents de l'OMI. Les audits sont effectuées conformément au Document-cadre et Procédures pour l'audit des États Membres de l'OMI (résolution A.1067(28)) et en utilisant le CODE III (résolution A.1070(28)) en tant que norme d'audit.

Provisoirement programmé pour le mois d'avril en 2021, l'audit IMSAS du Luxembourg a dû être reporté au 17 au 21 avril 2023 à cause de la pandémie du Covid-19.

Le bilan provisoire dressé par l'équipe des auditeurs de l'OMI s'est traduit par 4 non-conformités et 2 observations, ce qui place le Luxembourg et, en particulier l'administration et le registre maritime, parmi les meilleurs élèves de la classe.

5. Gestion séparée

Le CAM fonctionne sous le statut de Service de l'État à gestion séparée (SEGS). Au cours de l'année sous revue, des factures pour un montant de 745.348.- 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 673.564.- 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.

Il faut noter que la partie la plus importante des recettes de l'État, 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 2023, le CAM comptait 23 agents sous contrats CDI, dont trois employés sont à 80%, deux employés sont à 75%, un fonctionnaire à 60% et deux employés à 50%.

Comme pour les années précédentes, la plupart des agents ont participé cette année à des formations (14 formations à l'étranger, 13 formations organisées notamment par l'Institut national d'administration publique). 2 employés stagiaires ont suivi le tronc commun de la formation générale et des formations spéciales au sein du ministère et du commissariat. Certaines formations ont eu lieu sous forme de webinaire.

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 2023, la commission s'est officiellement réunie une 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, 683 personnes se sont vus délivrer un permis de navigation en 2023 :

261 permis "fluvial", 4 permis "côtier", 346 permis "côtier plus" et 72 permis "mer".

235 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.

116 nouvelles immatriculations et 25 nouvelles identifications ont été effectuées.

458 dossiers ont été renouvelés.

Les dossiers traités au cours de l'année 2023 par le CAM se subdivisent comme suit :

	Nombre de dossiers	Taxes (Euros)
Identifications	25	600.-
Identifications (renouvellements)	10	240.-
Immatriculations	116	62.727,19.-



Immatriculations (renouvellements)	448	123.143,53.-
Immatriculations/Identifications (duplicatas)	5	120.-
Nouveaux permis	683	32.784.-
Permis renouvelés	235	5.616.-
Permis (duplicatas)	39	936.-
Endossements de permis	35	1.260.-
Endossements de permis (duplicatas)	1	24.-
Total	1.563	227.450,72 €

Source : Service Plaisance CAM

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 2023, en tant qu'observateurs, à des audits effectués par des sociétés de classifications auprès d'entreprises maritimes luxembourgeoises :

- Le 14 et 15 mars 2023, BOURBON OFFSHORE GREENMAR LIMITED audité par Bureau Veritas (BV)
- Le 29 et 30 mars 2023, Dredging Maritime Management S.A. audité par Bureau Veritas (BV)
- Le 13 avril 2023, DEME Offshore LU S.A. audité par Lloyd's Register (LR)
- Le 12 mai et 05 juin 2023, Livestock Express BV audité par Lloyd's Register (LR)
- Le 28 et 29 juin 2023, BOURBON OFFSHORE SURF audité par Bureau Veritas (BV)
- Le 17 août 2023, Vertom Bereederungs GmbH & Co. KG audité par Det Norske Veritas (DNV)
- Le 29 et 30 août 2023, Anglo-Eastern Ship Management (NL) BV audité par Det Norske Veritas (DNV)
- Le 31 octobre au 02 novembre 2023, V.Ships Limited audité par Lloyd's Register (LR)
- Le 18 décembre 2023, GEO@SEA audité par Bureau Veritas (BV)

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

- 07 au 10 mars 2023 participation à l'inspection de l'EMSA et de la Commission européenne de Lloyd's Register Group LTD (LR) siège social dans les bureaux de Southampton, Royaume-Uni

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 :

- 09 au 10 mars 2023 un audit de Lloyd's Register Group LTD (LR) siège social dans les bureaux de Southampton, Royaume-Uni
- 20 octobre 2023 un audit de RINA (en vidéo-conférence)
- 26 octobre 2023 un audit de Lloyd's Register dans les bureaux anversois de la société



9.2. Divers

Le 16 mai 2023, le Cluster Maritime Luxembourgeois a célébré son 15ème anniversaire lors du Gala des Armateurs, organisé à l'Hôtel Le Royal Luxembourg. Avec près de 140 participants, le Gala a été un événement plein de succès et a mis en lumière la croissance et les intérêts du secteur maritime luxembourgeois.

Fabrice Maire, Président du Cluster et du Réseau Européen des Clusters Maritimes (ENMC), a prononcé le discours d'ouverture. Les invités ont également eu l'honneur d'écouter un exposé de Salvatore d'Amico, directeur de la flotte chez d'Amico Società di Navigazione SpA, sur la sécurité de l'équipage et la décarbonisation. Ensuite, le Cluster a eu l'honneur de recevoir le Ministre Franz Fayot, Ministre de l'Economie, qui a parlé de la situation économique du Luxembourg et du secteur maritime.

Une collecte de fonds a été réalisée au profit de l'association luxembourgeoise Smileys Kids, qui vient en aide aux enfants du Cap-Vert. Le Cluster souhaitait mettre en avant le 30ème anniversaire des relations diplomatiques entre les deux pays et les collaborations passées du Cluster avec le Cap-Vert. Le montant de 5.000€ a été donné à l'association et contribuera à aider plus de 160 enfants dans le pays.



Abréviations et acronymes usuels

<i>BIT</i>	<i>Bureau International du Travail</i>
<i>CAM</i>	<i>Commissariat aux affaires maritimes</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>