



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

Rapport d'activité 2025

Volume 4

Commissariat aux affaires maritimes

Février 2026



Le secteur du transport maritime en 2025	p. 3
1. Les activités au sein des organisations internationales	p. 4
1.1. L'Union européenne	p. 4
1.2. Les activités au sein de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)	p. 5
1.3. Les activités au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI)	p. 5
1.4. Travaux au sein de l'Organisation internationale du travail (OIT)	p. 6
1.5. BENELUX	p. 7
2. Les entreprises maritimes à Luxembourg	p. 7
2.1. Travaux législatifs et réglementaires	p. 8
2.2. Autre	p. 8
3. Le registre public maritime luxembourgeois	p. 8
3.1. Composition de la flotte	p. 9
3.2. L'inspection des navires par l'administration (réseau d'inspection)	p. 10
3.3. Le contrôle par l'État du port	p. 11
3.4. Performance du navire et performance de l'entreprise	p. 14
3.5. La gestion des équipages	p. 15
4. Système de management de la qualité / ISO 2001 : 2015	p. 16
5. Le Budget	p. 17
6. Personnel et formations	p. 18
7. Le service IT	p. 18
8. La navigation de plaisance	p. 18
9. Les autres activités du Commissariat aux affaires maritimes	p. 19
9.1. Visites auprès des sociétés de classification	p. 19
9.2. Divers	p. 20
Abréviations et acronymes usuels	p. 22



Le secteur du transport maritime en 2025

En 2025, le secteur du transport maritime est plus que jamais en pleine mutation, confronté à des impératifs climatiques, économiques et technologiques. Confronté à la décarbonation, à la digitalisation des chaînes logistiques et aux recompositions géopolitiques, il doit se réinventer tout en préservant sa compétitivité.

La mise en œuvre progressive des objectifs de décarbonation fixés tant au niveau de l'Union européenne, qu'au niveau de l'Organisation maritime internationale (OMI), visant à accélérer l'adoption de carburants alternatifs comme le méthanol, l'ammoniac et le gaz naturel liquéfié (GNL), est pour l'instant freinée par la décision du Comité pour la protection de l'environnement marin (MEPC) de l'OMI, prise lors d'une session extraordinaire à Londres mi-octobre 2025, de reporter d'un an l'adoption du Net-Zero Framework, qui devait être intégré à une version amendée de la convention MARPOL Annexe VI.

La pression exercée par certains pays lors de cette session a en effet conduit au report d'un an de l'adoption de ce cadre mondial de décarbonation du transport maritime, malgré un accord de principe obtenu en avril 2025. Ce report crée une incertitude réglementaire majeure et retarde l'ensemble des jalons du Net Zero Framework, qui était initialement prévu pour entrer en vigueur en 2027. Il maintient le secteur dans le statu quo, ce qui entraîne une poursuite des niveaux élevés d'émissions et compromet les objectifs climatiques intermédiaires de l'OMI et de l'UE. Ce blocage accentue également les tensions géopolitiques, notamment entre les pays producteurs de pétrole et les États favorables à une transition énergétique rapide.

Malgré ces bouleversements et les tensions qui affectent régulièrement les routes maritimes stratégiques, le transport maritime reste la colonne vertébrale du commerce mondial. Il assure près de 90 % du transport de fret à l'échelle internationale, d'après les chiffres de la CNUCED, et représente environ 75 % du commerce extérieur de l'Union européenne. Sa résilience et sa capacité d'adaptation en font un pilier incontournable de la mondialisation contemporaine, appelé à jouer un rôle central dans la transition vers une économie plus durable.

Les grands groupes renforcent leurs stratégies de transition énergétique, tout en développant la digitalisation des opérations portuaires et logistiques. La consolidation du secteur se poursuit à travers des alliances stratégiques et des investissements dans la logistique intégrée, reflétant une volonté des armateurs de contrôler l'ensemble de la chaîne de valeur.

Par ailleurs, la réorganisation des routes commerciales mondiales, influencée notamment par les tensions en mer Rouge et les ajustements des chaînes d'approvisionnement post-pandémie, continue d'impacter les coûts et les délais de transport. Les principaux ports investissent massivement dans l'automatisation et l'intelligence artificielle afin d'améliorer la fluidité et la résilience des flux.



1. Les activités au sein des organisations internationales

1.1. L'Union européenne

Les agents du Commissariat aux affaires maritimes (CAM) 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.

Un grand nombre de propositions de soumissions a été validé.

Ces propositions étaient destinées à divers sous-comités et comités de l'OMI (Organisation maritime internationale), notamment les suivants :

- IMO/MEPC 83
- IMO/ISWG-APEE 1
- IMO/MSC 110
- IMO/NCSR 12
- IMO/TC 75
- IMO/CCC 11
- IMO/ISWG-GHG 20
- IMO/HTW 12
- IMO/SDC 12
- IMO/PPR 13
- IMO/SSE 12
- IMO/FAL 50
- IMO/NCSR 13

Mis à part ces soumissions, les travaux du groupe se sont principalement concentrés sur le nouveau **Règlement (UE) 2025/2434 du Parlement européen et du Conseil du 26 novembre 2025 relatif à l'Agence européenne pour la sécurité maritime et abrogeant le règlement (CE) n° 1406/2002** qui a été adopté le 26 novembre 2025 et publié au JOUE le 29 décembre 2025.

Pour rappel, la proposition de la Commission avait été présenté au groupe "Transports maritimes" du Conseil fin de l'année 2023 et a été au cœur des discussions en 2024 et 2025.

Le Luxembourg a soutenu ce texte dont l'objectif est de réviser le règlement précédent datant de 2002 afin de renforcer la durabilité, décarboner le transport maritime et faciliter l'échange d'informations. Une clarification et un élargissement des missions de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) étaient nécessaire pour moderniser la législation maritime européenne et renforcer le rôle de AESM.

L'entrée en vigueur est prévue pour le 18 janvier 2026.



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

En 2025, plusieurs agents du CAM ont assisté à des séminaires et formations dans différents domaines liés au secteur maritime organisés par l'agence via vidéo-conférences ou webinaires ainsi qu'en présentiel à Lisbonne.

1.3. Les activités au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI)

En 2025, les agents du CAM ont assisté aux réunions suivantes :

- **Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW) 11**,
du 10 au 14 février 2025 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/htw-11th-session.aspx>
- **Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships (ISWG-GHG) 18**,
du 17 au 21 février 2025 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/iswg-ghg-18.aspx>
- **Legal Committee (LEG) 112**,
du 24 au 28 mars 2025 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/leg-112th-session.aspx>
- **Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships (ISWG-GHG) 19**,
Du 31 mars au 1 avril 2025 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/mepc-default.aspx>
- **Marine Environment Protection Committee (MEPC) 83**,
du 7 au 11 avril 2025 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/mepc-83rd-session.aspx>
- **Maritime Safety Committee (MSC) 110**,
du 18 au 27 juin 2025 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/msc-110th-session.aspx>
- **Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III) 11**,
du 21 au 25 juillet 2025; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/iii-11th-session.aspx>
- **Marine Environment Protection Committee (MEPC) 2nd extraordinary session**
du 14 au 17 octobre 2025 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/mepc-es-2.aspx>
- **Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships (ISWG-GHG) 20**,
du 20 au 24 octobre 2025; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/iswg-ghg-20-.aspx>
- **Assembly 34**,
du 24 novembre au 3 décembre 2025 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:
<https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/assembly-34th-session.aspx>



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

En juin et en novembre 2025, un conseiller technique du CAM et auditeur leader de l'équipe de l'OMI a mené des audits IMSAS auprès des administrations maritimes de la Tunisie et du Timor-Leste, notamment des autorités responsables de 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.

1.4. Travaux au sein de l'Organisation internationale du travail (OIT)

Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006)

Fin 2025, 111 pays représentant plus de 96,6% de la jauge brute de la flotte marchande mondiale ont ratifié la MLC, 2006. Plus de 1,8 million de gens de mer travaillent et vivent à bord des navires impliqués dans le commerce international, dont environ 1,2% sont des femmes.

La Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) a été adoptée le 23 février 2006 lors de la 94e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail à Genève. Cette convention regroupe en une seule convention la quasi-totalité des précédentes normes de l'OIT relatives aux gens de mer. La MLC, 2006, qui est entrée en vigueur le 20 août 2013, établit les normes minimales de travail et de vie qui s'appliquent à tous les gens de mer travaillant à bord de navires.

Les amendements de 2025 à la MLC, adoptés lors de la cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale ont été approuvés le 6 juin 2025 par une large majorité des délégués à la 113ème session de la Conférence internationale du Travail, devraient entrer en vigueur le 23 décembre 2027.

Sont visés notamment :

- La protection contre la violence et le harcèlement

Introduction de nouvelles normes pour prévenir la violence, le harcèlement et la discrimination à bord, y compris le harcèlement sexuel, le harcèlement et l'intimidation.

- La reconnaissance des gens de mer comme travailleurs "clés"

Les gens de mer sont officiellement reconnus comme des travailleurs essentiels (key workers), ce qui devrait sensiblement faciliter les déplacements, les changements d'équipage, le rapatriement et l'accès aux soins.

- L'amélioration des droits au congé à terre (shore leave)

Renforcement du droit des gens de mer à sortir à terre sans visas ou restrictions discriminatoires, ce qui corrige des difficultés constatées pendant la pandémie de Covid-19.

- Une clarification des obligations de rapatriement

Le rapatriement doit être assuré sans discrimination quelle que soit la nationalité ou le pavillon du navire, et précise ce que doivent couvrir les employeurs (transport, hébergement, bagages, soins médicaux nécessaires).

La Commission tripartite spéciale a également adopté les résolutions suivantes :



- Résolution sur la reconnaissance des gens de mer en tant que travailleurs clés, encourageant une mise en œuvre rapide des normes convenues ;
- Résolution visant à assurer la cohérence, dans la mesure du possible, entre la MLC, 2006 et la Convention FAL de 1965 de l'OMI en ce qui concerne les exigences en matière d'autorisation à terre ;
- Résolution sur la prorogation du mandat du groupe de travail tripartite conjoint OIT/OMI (JTWG) MI afin de poursuivre le travail sur les questions communes entre ces deux organisations ;
- Résolution appelant à une réunion spécifique du groupe JTWG pour examiner les normes relatives aux heures de travail et de repos des gens de mer.

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

À la suite des 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 sur les pièces d'identité des gens de mer (C 185) 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.

La convention n° 185 a entre-temps été ratifiée par 40 États Membres.

1.5. BENELUX

Les agents du Commissariat aux affaires maritimes ont participé à cinq réunions organisées par le Secrétariat général du Benelux en 2025.

2. Les entreprises maritimes à Luxembourg

La notion d'entreprise maritime est définie dans la loi modifiée 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 luxembourgeoises 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 2025, 10 nouvelles entreprises maritimes ont été agréées et aucun agrément n'a été retiré. Pendant la même période 4 nouveaux dirigeants d'entreprise maritime ont été agréés et 1 autre a vu son agrément renouvelé pour une période de 5 ans. 1 agrément a été retiré.

La situation au 31 décembre 2025 se présentait donc comme suit :

Entreprises maritimes agréées	187	
Dirigeants d'entreprises maritimes agréés	Personnes physiques	Personnes morales
	41	17

2.1. Travaux législatifs et réglementaires

En 2025, ont été présentés au Conseil du gouvernement les projets suivants :

1. Projet de loi modifiant 1. la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un Code disciplinaire et pénal de la marine, 2. le code pénal et 3. la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime
2. Projet de règlement grand-ducal fixant les modalités et les matières de l'examen de fin de stage sanctionnant la formation spéciale en vue de l'admission définitive ainsi que de l'examen de promotion des différentes catégories de traitement auprès du Commissariat aux affaires maritimes
3. Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 27 février 2011 relatif à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information (SCL : réf. : 62.341) ;

2.2. Autre

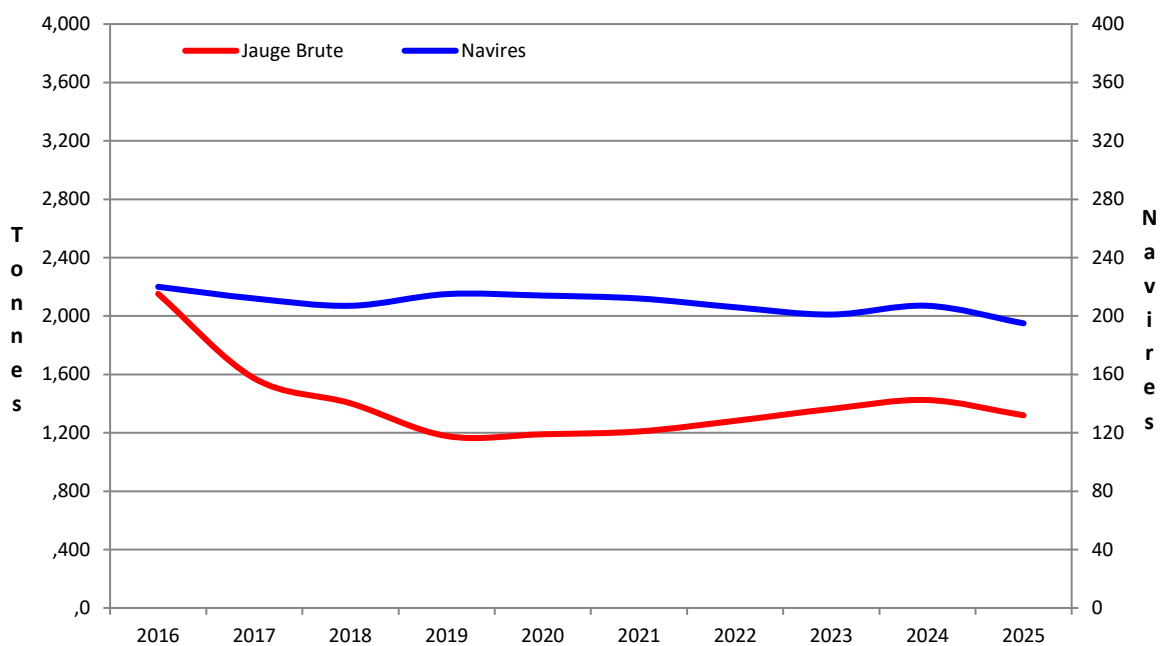
Le CAM continue de défendre les droits du Luxembourg en tant qu'État du pavillon : devant le Tribunal international du droit de la mer dans le cadre de la saisie et l'expropriation d'un navire battant pavillon luxembourgeois, prononcées par le Mexique à son profit. L'affaire au fond est pendante devant le Tribunal international du droit de la mer.

3. Le registre public maritime luxembourgeois

Fin décembre 2025, le registre public maritime luxembourgeois comptait un total de 195 navires (207 en 2024) représentant un tonnage brut d'un peu plus que 1,342 millions de tonnes. Pendant l'année de 2025, 14 nouvelles unités ont été immatriculées (11 en 2024) et 28 navires ont été radiés (5 en 2024).



Évolution de la flotte luxembourgeoise: 2016-2025



Source: Commissariat aux affaires maritimes

Le tonnage a diminué légèrement (4,35%) par rapport à l'année précédente et ceci malgré un contexte difficile pour le secteur maritime. Au cours de l'année 2025, le montant des taxes versées à l'occasion de premières immatriculations ou de renouvellements a représenté 662.496,11 Euros (723.895,60 Euros en 2024).

3.1. Composition de la flotte

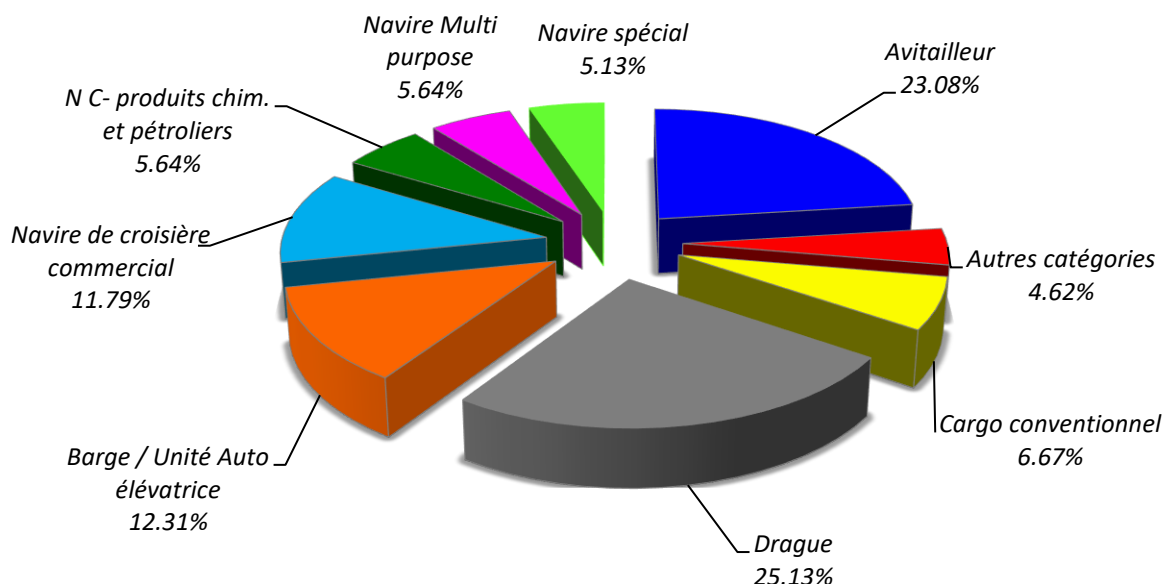
Nombre de navires enregistrés au 31.12.2025

Régime d'immatriculation	Unités	Jauge brute
Pleine immatriculation	186	1.244.577
Frètement coque nue	8	75.132
Affrètement coque nue	1	22.313
TOTAL	195	1.342.022

Au 31 décembre 2025, l'âge moyen de la flotte était de 14,3 ans. En ce qui concerne la répartition de la flotte luxembourgeoise par les différentes catégories de navires, on peut signaler une forte réduction du nombre de navires de cargo conventionnel (8), tandis que les avitailleurs et les dragues continuent de représenter à peu près la moitié de la flotte battant pavillon luxembourgeois.



Répartition par catégorie de navire



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

En 2025, 100 inspections de navires marchands ont été réalisées par l'Etat du pavillon (109 en 2024). Deux inspections ont été réalisées à distance grâce au logiciel KIBER, spécialement conçu pour les relevés à distance. 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, ou d'une mauvaise couverture internet. Pour les navires, en "lay-up" leur inspection a été reportée en attendant leur remise en service.

Le taux d'inspections avec déficiences a légèrement augmenté de 3 % par rapport à 2024. Cependant, le nombre total de déficiences et le nombre de déficiences par inspection (taux de déficiences) ont diminué par rapport à 2024. Le nombre total de déficiences a diminué de 27,6 % et le taux de déficiences a diminué de 21,7 %. Deux navires ont été détenus par le Commissariat aux affaires maritimes en 2025.

Navires marchands

	Année 2024	Année 2025	Différence
Inspections	109	100	-9
Déficiences	751	544	-207
Déficiences par inspection	6.9	5.4	-1.5
Inspections avec déficiences	94	89	-5
Inspections avec déficiences %	86%	89%	+3.00%
Inspections sans déficiences	15	11	-4
Inspections sans déficiences %	14%	11%	-3.00%
Détention par l'État de pavillon	4	2	-2

Source: Commissariat aux affaires maritimes



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 2026 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 2025 concernent :

- la documentation navire / équipage (32%);
- la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale des gens de mer (9.8%);
- la sécurité contre les incendies - protection, détection et extinction (8.8%);
- les systèmes de sauvetage (7.7%);
- les systèmes de navigation (6.4%);
- la propulsion et machine auxiliaires (4.2%) ;
- les conditions de vie à bord, accommodation, nourriture à bord (3.9%) ;
- le système international de gestion de la sécurité (2.6%).

En 2025, 21 inspections de l'État du pavillon ont été effectuées à bord de yachts commerciaux (également 21 en 2024), dont 19 ont donné lieu à des manquements. L'un des yachts a été détenu par l'État de pavillon.

Navires de croisière commerciaux (Méga-Yachts)

Année	Inspections	Inspections avec déficiences	Détentions par l'État de pavillon	Déficiences par inspection	Inspections avec déficiences %
2025	21	19	1	10.0	90.48%

Source: Commissariat aux affaires maritimes

3.3. Le contrôle par l'Etat du port

Les contrôles effectués par les autorités portuaires constituent un autre instrument de mesure des performances d'une flotte en termes de sécurité et de conformité aux réglementations applicables.

- Mémoire de Paris

Les derniers rapports disponibles du Paris MoU publient les chiffres suivants pour les navires sous pavillon luxembourgeois (voir tableau). Les données définitives de 2025 ne sont pas encore disponibles officiellement, mais le système Thetis et la base de données de l'administration permettent déjà d'avancer les résultats préliminaires pour la période du 01/01/2025 jusqu'au 31/12/2025.



Année	Inspections ¹	Inspections avec déficiences	Détentions	Détentions %	Inspections avec déficiences %
2021	74	39	2	2.70	52.70
2022	88	34	1	1.14	38.64
2023	77	44	1	1.30	57.14
2024	70	38	0	0.00	54.29
2025P	70	36	0	0.00	51.43

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

En 2025, 70 inspections ont eu lieu et aucun navire n'a été immobilisé. Le nombre d'inspections est resté inchangé par rapport à l'année précédente, mais le nombre de déficiences a diminué de moitié. Le Grand-Duché de Luxembourg figure sur la liste blanche du MoU de Paris depuis 1999. Par rapport à l'année dernière, le Luxembourg a progressé sur la liste blanche du MoU de Paris, passant de la 19^{ème} à la 9^{ème} place.

RANK	FLAG	INSPECTIONS 2022-2024	DETENTIONS 2022-2024	BLACK TO GREY LIMIT	GREY TO WHITE LIMIT	EXCESS FACTOR
WHITE LIST						
1	France	297	1	29	13	-1.78
2	Denmark	1,246	14	103	72	-1.75
3	Norway	1,824	23	146	109	-1.74
4	Netherlands	2,690	46	211	166	-1.61
5	Singapore	1,745	28	140	104	-1.61
6	Cayman Islands (UK)	318	3	30	14	-1.52
7	Finland	364	4	34	17	-1.50
8	Italy	846	14	72	47	-1.48
9	Luxembourg	235	2	23	10	-1.42
10	Japan	232	2	23	9	-1.41
11	Hong Kong (China)	1,596	34	129	94	-1.40
12	Sweden	317	4	30	14	-1.37
13	Germany	486	8	44	24	-1.35
14	China	265	3	26	11	-1.35
15	Greece	599	12	53	31	-1.25
16	Bahamas	1,758	45	141	105	-1.25
17	Portugal	2,050	54	163	124	-1.24
18	United Kingdom	729	16	63	39	-1.22
19	Cyprus	2,226	63	176	136	-1.17
20	Malta	3,747	113	288	236	-1.16

Liste Blanche du MoU de Paris, places 1 – 20, sur 40. Source: Rapport annuel Paris MOU

¹ Les inspection sur les navires de croisière commerciaux (Méga-Yachts) sont incluses.



- 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 %
2021	16	13	0	0.00	81.25
2022	14	5	0	0.00	35.71
2023	18	9	1	5.56	50
2024	19	7	0	0.00	37
2025P	12	6	0	0.00	50

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

Le nombre d'inspections a diminué de 36,84 % par rapport à l'année dernière, mais le nombre d'inspections avec déficiences est resté quasiment au même niveau. Aucun navire n'a été immobilisé par le contrôle par l'État du port dans le cadre du protocole d'accord de Tokyo en 2025, mais en raison d'une seule immobilisation en 2023, le Luxembourg est resté sur la liste des performances moyennes des pavillons (ancienne liste grise).

- United States Coast Guard

Le rapport annuel 2025 des gardes côtes américains n'est pas encore officiellement disponible, mais dix inspections ont été effectuées à bord de navires battant pavillon luxembourgeois aux États-Unis et aucune détention n'a été rapportée au cours de l'année 2025.

- 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 documentation navire / équipage (20.20%);
- la sécurité contre les incendies - protection, détection et extinction (12.20%);
- l'état structurel du navire (11.50%)
- les systèmes de secours (8.60%);
- sécurité de navigation (7.90%);
- la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale des gens de mer (5.80%) ;
- la propulsion et machine auxiliaires (5.80%).



3.4. Performance du navire et performance de l'entreprise

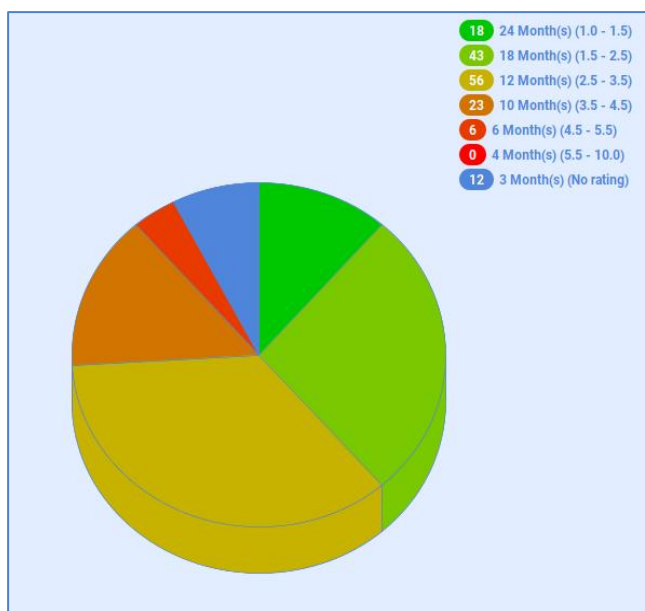
Le Luxembourg a mis en place son propre système d'évaluation des risques, partiellement automatisé, afin d'évaluer les performances des navires et des compagnies maritimes. À l'instar du système du Paris MoU, il comprend trois catégories de risque : élevé, moyen et faible. Les navires classés à faible risque (facteur de risque 1.0 – 2.5) bénéficient d'un intervalle d'inspection par l'État du pavillon prolongé, de 18 à 24 mois. Les navires à haut risque (facteur de risque 4.5 – 10.0) sont inspectés plus fréquemment et font l'objet d'une inspection de sécurité de l'État tous les 4 à 6 mois, tandis que les navires à risque moyen (facteur de risque 2.5 – 4.5) sont inspectés tous les 10 à 12 mois. Fin 2025, la situation pour le Luxembourg était la suivante :

Ship Risk Profile

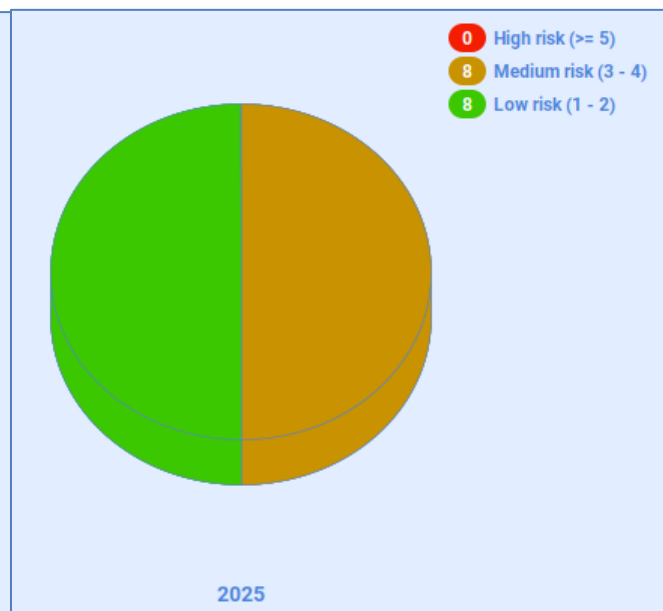
	2024	2025	2026
High Risk Ships (4.5 - 10.0)	15	6	6
Medium Risk Ships (2.5 - 4.5)	123	79	79
Low Risk Ships (1.0 - 2.5)	28	61	62

Source: Commissariat aux affaires maritimes

Ship Risk Profile



ISM Company Performance



Source: Commissariat aux affaires maritimes



3.5. 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 :

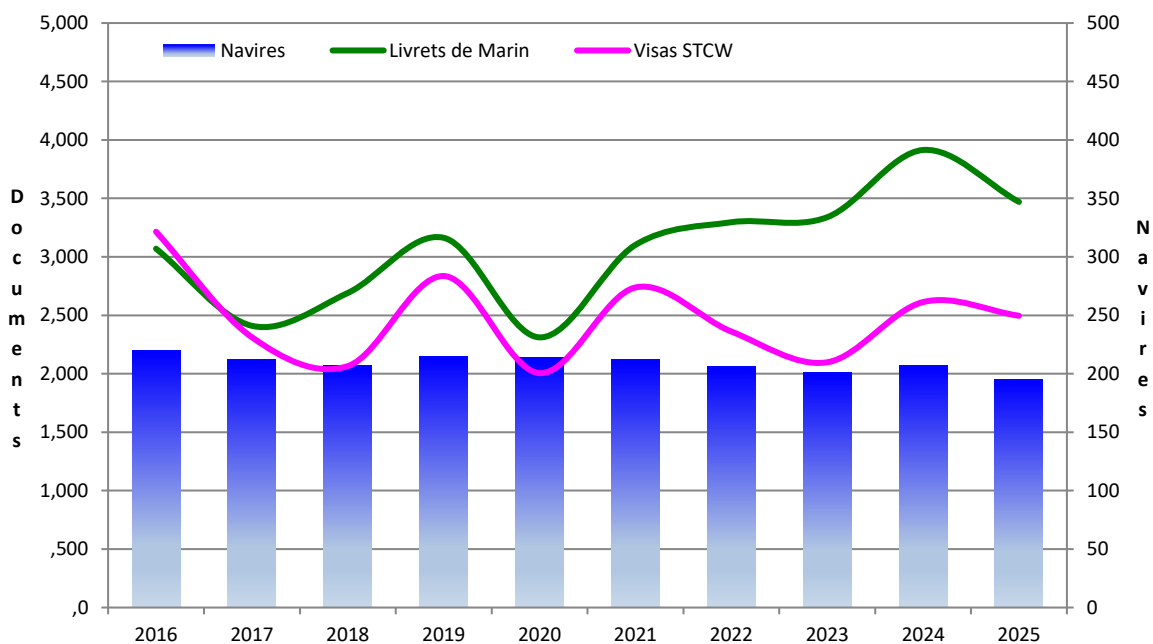
- L'identification du marin.

Au cours de l'année 2025, 3.470 nouveaux livrets de marin (diminution de 11,34% par rapport à 2023) 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 2025, un total de 2.496 visas fut émis par le service gens de mer, équipages et affaires sociales, soit une réduction de 4,48% par rapport à l'année précédente.

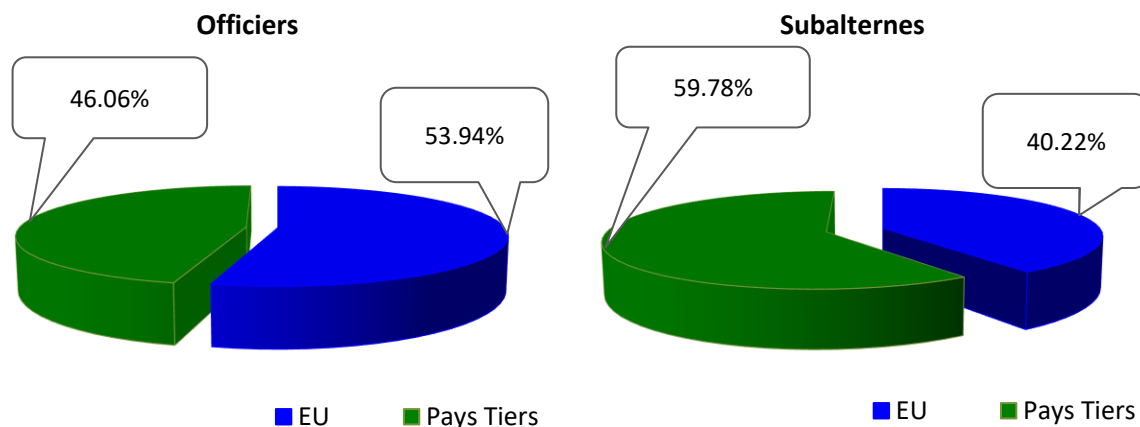
Émission des documents pour les gens de mer: 2016-2025



Source: Commissariat aux affaires maritimes

La production des documents par le service Gens de Mer a diminué au cours de l'année 2025 à cause du départ de plusieurs navires du registre luxembourgeois. Le total de de livrets de marin et visas STCW émis est passé de 6.527 en 2024 à 5.966 unités en 2025.

Fin décembre 2025, un total de 16.334 marins actifs était répertorié dans la base de données du CAM. Le pourcentage des marins européens au cours de cette année : 53,94% des officiers par rapport à 54,07% en 2024 et 40,22% des subalternes employés par rapport à 32,78% en 2024 à bord des navires battant pavillon luxembourgeois étaient des ressortissants européens.



Source: Commissariat aux affaires maritimes

En ce qui concerne les nationalités des marins servant à bord de navires battant pavillon luxembourgeois, les Philippines restent en tête en 2025, tandis qu'un marin sur dix a actuellement la nationalité indienne ou belge. D'autre part, l'Ukraine continue de perdre du poids dans ce classement pour la troisième année consécutive.

Pays	Officiers	% Officiers	Subalternes	% Subalternes	Total	% Total
Philippines	524	8,05%	1802	18,34%	2326	14,24%
Inde	466	7,16%	1063	10,82%	1529	9,36%
Belgique	601	9,23%	893	9,09%	1494	9,15%
Ukraine	144	2,21%	742	7,55%	1285	8,63%
Croatie	1066	16,37%	272	2,77%	1338	8,19%
Pologne	252	3,87%	688	7,00%	940	5,75%

Source: Commissariat aux affaires maritimes

4. Système de management de qualité/ISO 9001:2015

Le Commissariat a été la première administration luxembourgeoise à être certifiée ISO. En date du 5 avril 2000, le CAM a obtenu sa première 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 3 décembre 2025, le CAM a reçu son nouveau certificat ISO 9001 selon la version de 2015 de la norme (N° ID° 011 000 7001).

Ce certificat est valable jusqu'au 16 décembre 2027 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.

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, une remarque a été formulée. En outre l'équipe d'audit a également identifié 4 points forts du système de management qui permettent de dégager de 'bonnes pratiques' et peuvent être généralisés au sein du Commissariat pour renforcer son efficience.

- Audit IMSAS de l'OMI

Depuis le 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 IMSAS sont effectués tous les 7 ans 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.

Le CAM est actuellement en train de mettre en œuvre un plan d'actions correctives afin de pouvoir rectifier les 4 non-conformités et les 2 observations enregistrées par les auditeurs lors de leur visite au Luxembourg en avril de 2023.

- Liste blanche STCW de l'OMI

Depuis l'adoption des amendements de 1995 à la Convention STCW, les parties à la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer et la délivrance des brevets de veille ont l'obligation de préparer et communiquer à l'OMI tous les 5 des renseignements prouvant qu'elles donnent pleinement et entièrement effet aux dispositions pertinentes de la Convention de 1978, telle qu'amendée.

Le dernier rapport d'évaluation indépendante a été soumis par le CAM en 2024 au Secrétaire général de l'OMI. Par ailleurs, le Comité de la Sécurité Maritime a confirmé début de 2025 que le Luxembourg gardera bien sa position dans la liste blanche STCW de l'OMI, au moins jusqu'en août de 2029.

5. Budget

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 602.871,29 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 722.386,65 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'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.

6. Personnel et formations

En date du 31 décembre 2024, le CAM comptait 24 agents sous contrats CDI, 1 agent sous contrat CDD dont quatre employés sont à 80%, deux employés sont à 75%, un fonctionnaire à 60% et un employé à 50%.

Le nombre de participations à des formations a augmenté par rapport aux années précédentes (5 formations à l'étranger, 2 formations organisées par des organismes de formation au Luxembourg, 24 formations organisées notamment par l'Institut national d'administration publique et quelques formations internes). 1 fonctionnaire stagiaire a suivi la formation générale et le tronc commun de la formation générale ainsi que des formations spéciales au sein du ministère et du commissariat et un employé régularisé a aussi suivi le tronc commun.

7. Le service IT

Le service IT a lancé et/ou accompagné, entre autres, plusieurs projets significatifs au cours de l'année 2025 :

- Mise en œuvre de l'application FSMC, application de surveillance de la flotte et des intervenants sous mandat pour le pavillon luxembourgeois ;
- Exécution de la phase d'analyse détaillée du projet EC-RMC, qui a abouti à l'attribution d'un marché public et dont les développements débiteront au printemps 2026 ;
- Développement de la preuve de concept AI Reader dans le cadre du GovTechLab ;
- Finalisation du projet E-Certificates pour les certificats navires, dont la phase pilote débutera au début de l'année 2026 ;
- Migration de tous les comptes utilisateurs et des postes de travail vers le domaine GOUV du CTIE ;
- Remplacement de la solution de sauvegarde AVAMAR, décommissionnée par le CTIE, par une solution gérée par le service IT du CAM utilisant l'infrastructure du CTIE ;
- Recrutement d'un gestionnaire TIC à 50 % afin d'améliorer la redondance au sein du service IT.

8. La navigation de plaisance

La Commission de la navigation de plaisance, créée en 1997, est composée de représentants des associations et organismes nautiques agréés par le ministre ainsi que de représentants du Service Navigation intérieure et logistique et du Commissariat aux affaires maritimes. Cette commission a pour missions principales l'organisation des cours et des examens relatifs à la navigation de plaisance, ainsi que la formulation de propositions et de recommandations adressées au ministre dans ce domaine.



À la suite des formations organisées par les organismes agréés et de la réussite des examens requis, 547 permis de navigation ont été délivrés en 2025. En outre, 141 permis de navigation ont fait l'objet d'une prolongation sur demande des titulaires concernés.

En mai 2025, les titulaires d'un permis de navigation luxembourgeois ont été informés de la possibilité de procéder à la conversion de leur permis existant, délivré sous format papier, en un certificat international ICC au format carte de crédit. À la clôture de l'année, 4.400 permis ont été convertis.

En ce qui concerne l'immatriculation et l'identification des navires et bateaux de plaisance, la gestion technique et administrative du registre de la navigation de plaisance est aussi assurée par le CAM.

En 2025, 95 nouvelles immatriculations et 18 nouvelles identifications ont été effectuées. 449 dossiers ont été renouvelés.

Les dossiers traités au cours de l'année 2025 par le CAM se subdivisent comme suit :

	Nombre de dossiers	Taxes (Euros)
Identifications	18	432.-
Identifications (renouvellements)	28	672.-
Immatriculations	95	45.469,49
Immatriculations (renouvellements)	421	108.221,78
Immatriculations/Identifications (duplicatas)	8	192.-
Nouveaux permis	547	26.256.-
Permis renouvelés	141	3.384.-
Permis (duplicatas)	20	480.-
Endossements de permis	45	1.620.-
Endossements de permis (duplicatas)	0	0.-
Total	1.323	186.727,27 €

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 2025, en tant qu'observateurs, à des audits effectués par des sociétés de classifications auprès d'entreprises maritimes luxembourgeoises :

- Le 10 avril 2025, DEME Offshore LU S.A. audité par Lloyd's Register (LR)
- Le 28 avril et 29 avril 2025, Dredging Maritime Management S.A. audité par Bureau Veritas (BV)
- Le 29 avril 2025, Livestock Express BV audité par Lloyd's Register (LR)
- Le 13 mai 2025, Jan De Nul Dredging Ltd Abu Dhabi Branch audité par Bureau Veritas (BV)
- Du 19 au 21 mai 2025, Vertom Bereederungs GmbH & Co. KG audité par Det Norske Veritas (DNV)



- Le 22 mai 2025, BRITOIL OFFSHORE Services SRL audité par Registro Italiano Navale (RINA)
- Le 03 juin 2025, Marseille Fret S.A. audité par Det Norske Veritas (DNV)
- Du 04 au 05 juin 2025, BOURBON OFFSHORE SURF audité par Bureau Veritas (BV)
- Le 27 août 2025, 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 :

- Du 08 au 11 avril 2025 participation à l'inspection de l'EMSA et de la Commission européenne de RINA siège social dans les bureaux de Genova, en Italie.
- Du 29 septembre au 02 octobre 2025 participation à l'inspection de l'EMSA et de la Commission européenne de Lloyds Register (LR) siège social dans les bureaux de Southampton, au 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 l'audit suivant :

- Le 11 avril 2025 un audit de RINA Genova siège social de RINA à Gênes, dans les bureaux de Genova.

9.2. Divers

- « Green shipping » : introduction de la majoration de la bonification d'impôt pour soutenir l'investissement dans des navires écologiques

La majoration de la bonification d'impôt pour navires verts a été introduite par le biais de l'amortissement spécial (art.32bis de la loi concernant l'impôt sur le revenu L.I.R.). En effet, la loi afférente a été modifiée, et, le Commissariat aux affaires maritimes est depuis janvier 2025, compétent pour la livraison d'une attestation de conformité des immobilisations visées par l'article 32bis. Cela étant, il est revenu aux Commissariat de développer des critères objectifs permettant de déployer ce mécanisme de façon transparente et le taux maximal applicable aux navires verts est passé de 12% à 14%.

Alors que d'autres pays privilégient un système de taxe au tonnage, il est rappelé que le crédit d'impôt constitue actuellement le principal levier du secteur pour l'accompagner dans le financement des énormes investissements liés à la transition écologique.

- Organisation du Gala des armateurs par le Cluster maritime luxembourgeois

Le 25 juin 2025, le Cluster maritime luxembourgeois (LMC) a organisé la huitième édition de son Gala des armateurs, un événement traditionnel qui a rassemblé 150 participants. Organisé pour la première fois le 9 mai 2018, à l'occasion du 10e anniversaire du Cluster, cet événement a permis de célébrer cette année 17 ans de collaboration, de coopération et de partenariat autour d'un objectif commun : faire du Luxembourg un acteur maritime de premier plan au cœur de l'Europe.

L'événement a été ouvert par Fabrice Maire, président du LMC et du Réseau européen des clusters maritimes (ENMC), qui a notamment souligné : Nous sommes à un stade crucial pour notre secteur.



La communauté maritime contribue de manière significative à l'économie nationale en générant de la valeur, des emplois qualifiés et de l'innovation.

En effet, d'après une récente étude initiée par le LMC, les entreprises du secteur affichent une grande confiance dans l'avenir : 94 % d'entre elles anticipent une croissance durable, et plus de la moitié souhaitent renforcer leur présence au Luxembourg.

Comme chaque année, le Gala accueille un représentant éminent d'un de ses membres premium pour présenter son entreprise. Cette année, c'était au tour de Ron Gerlach, directeur technique chez Stena AB, de captiver les invités avec des informations fascinantes sur l'évolution de Stena Line, et d'expliquer la stratégie de l'entreprise résolument tournée vers l'avenir, en mettant en avant les navires du futur et la transition énergétique.

Cette année, la collecte de fonds a été réalisée au profit de l'association Autisme Luxembourg asbl.

Mme Sarah Melcher, responsable des relations publiques chez Autisme Luxembourg asbl, a présenté les actions essentielles de l'association et leur impact. La somme de 6 000 euros a été remise à l'association pour soutenir ses différentes actions.



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>