



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

Rapport d'activité 2024

Volume 4

Commissariat aux affaires maritimes

Février 2025



1.	Le secteur du transport maritime en 2024	p. 3
2.	Les activités au sein des organisations internationales	p. 4
2.1.	L'Union européenne	p. 4
2.2.	Les activités au sein de l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM)	p. 6
2.3.	Les activités au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI)	p. 6
2.4.	Travaux au sein de l'Organisation Internationale du Travail (OIT)	p. 7
2.5.	BENELUX	p. 10
3.	Les entreprises maritimes à Luxembourg	p. 10
3.1.	Travaux législatifs et réglementaires	p. 11
3.2.	Autre	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. 13
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 / ISO 2001 : 2015	p. 19
6.	Gestion séparée	p. 20
7.	Personnel et formations	p. 20
8.	Le service IT	p. 21
9.	La navigation de plaisance	p. 21
10.	Les autres activités du Commissariat aux affaires maritimes	p. 22
10.1.	Visites auprès des sociétés de classification	p. 22
10.2.	Divers	p. 23
	Abréviations et acronymes usuels	p. 24



1. Le secteur du transport maritime en 2024

Malgré les crises mondiales persistantes en 2024, le transport maritime a continué à croître de 2,4 %. Cette croissance est tirée par la demande accrue de marchandises en vrac, comme la bauxite, le charbon, les marchandises conteneurisées, les céréales, le minerai de fer et le pétrole. Les investissements dans les infrastructures, les progrès technologiques et la transition vers des carburants plus propres devraient également soutenir la croissance du commerce maritime.

Cependant, des risques importants pourraient encore entraver une reprise durable du commerce maritime. Les tensions géopolitiques (Mer Rouge, Ukraine et Taïwan) et la gravité et la fréquence croissantes des phénomènes météorologiques extrêmes viennent s'ajouter aux menaces sous-jacentes et aux vulnérabilités qui pourraient perdurer en 2025 et au-delà. À cela s'ajoutent le risque de guerres commerciales envisagées par la nouvelle administration américaine, première puissance économique mondiale, et le ralentissement économique de la Chine. En Europe, l'année 2024 a été marquée par le renforcement de la réglementation environnementale et par des actes de sabotage à répétition de la flotte fantôme russe.

Nonobstant tous ces éléments perturbateurs, le transport maritime reste la colonne vertébrale du commerce mondial, assurant près de 90 % du transport de fret mondial et près de 75 % du commerce extérieur de l'Union européenne.



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 (Organisation maritime internationale), les travaux du groupe se sont principalement concentrés sur les textes suivants :

- **Directive (UE) 2024/3017 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2024 modifiant la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et abrogeant le règlement (UE) n° 1286/2011 de la Commission (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

Date du document: 27/11/2024; date de signature

Date de prise d'effet: 26/12/2024 ; entrée en vigueur date de publication +20

Date de transposition: 27/06/2027

Le groupe "Transports maritimes" a examiné la proposition lors de plusieurs réunions depuis juin 2023. Un alignement avec le code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents s'est en effet avéré nécessaire. Les modifications du Conseil visent à garantir l'indépendance des organismes chargés des enquêtes sur les accidents, ainsi que la confidentialité des conclusions.

Toutes les délégations ont exprimé leur soutien aux objectifs de la Directive en vue d'améliorer la sécurité maritime et de protéger le milieu marin.

- **Directive (UE) 2024/3100 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2024 modifiant la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

Date du document: 27/11/2024; date de signature

Date de prise d'effet: 05/01/2025; entrée en vigueur date de publication +20

Date de transposition: 06/07/2027

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.

- **Directive (UE) 2024/3099 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2024 modifiant la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

Date du document: 27/11/2024; date de signature

Date de prise d'effet: 05/01/2025; entrée en vigueur date de publication +20

Date de transposition: 06/07/2027

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.

- **Directive (UE) 2024/3101 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2024 modifiant la directive 2005/35/CE en ce qui concerne la pollution causée par les navires et l'introduction de sanctions administratives en cas d'infractions (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

Date du document: 27/11/2024; date de signature

Date de prise d'effet: 05/01/2025; entrée en vigueur date de publication +20

Date de transposition: 06/07/2027

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 relatif 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.

- **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 2023 et a été 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.

Le premier trilogue a eu lieu le 19 novembre 2024 et les négociations interinstitutionnelles vont se poursuivre sous la présidence polonaise en 2025.

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 titulaire et un suppléant. En 2024, le Conseil d'administration s'est réuni à trois reprises (mars, juin et novembre) via vidéo-conférence et en présentiel à Lisbonne.

Plusieurs agents du CAM ont également pu assister à des séminaires et formations dans différents domaines liés au secteur maritime organisés par l'agence.

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

En 2024, différents agents du CAM ont assisté aux réunions suivantes :

- Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW) 10,

du 5 au 9 février 2024 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:

<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/HTW-10th-session.aspx>

- Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships (ISWG-GHG) 16,

du 11 au 15 mars 2024 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:

[https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/Intersessional-Working-Group-on-Reduction-of-GHG-Emissions-from-Ships-\(ISWG-GHG-16\),-11-15-March-2024.aspx](https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/Intersessional-Working-Group-on-Reduction-of-GHG-Emissions-from-Ships-(ISWG-GHG-16),-11-15-March-2024.aspx)

- Marine Environment Protection Committee (MEPC) 81,

du 18 au 22 mars 2024 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:

<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MEPC-81.aspx>

- Legal Committee (LEG) 111,

du 22 au 26 avril 2024 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:

<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/LEG-111th-session.aspx>

- Maritime Safety Committee (MSC) 108,

du 15 au 24 mai 2024 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:

<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-108th-session.aspx>

- Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III) 10,

4

du 22 au 26 juillet 2024; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant:

<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/III-10th-session.aspx>



- **Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships (ISWG-GHG) 17**, du 23 au 27 septembre 2024; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/ISWG-GHG-17-Meeting-Summary.aspx>

- **Marine Environment Protection Committee (MEPC) 82**, du 30 septembre au 4 octobre 2024 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MEPC-82nd-session.aspx>

- **Maritime Safety Committee (MSC) 109**, du 2 au 6 décembre 2024 ; le rapport de la réunion est disponible via le lien suivant: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-109th-session.aspx>

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

Du 8 au 22 novembre 2024, un conseiller technique du CAM et Auditeur Leader de l'équipe de l'OMI a conduit un audit IMSAS auprès des administrations maritimes au Maroc 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 2024, 108 pays représentant plus de 96,6% de la jauge brute de la flotte marchande mondiale ont ratifié la MLC, 2006. Plus de 1,5 million de gens de mer travaillent et vivent à bord des navires impliqués dans le commerce international, dont 2% sont des femmes.

Les amendements de 2022 à la MLC, 2006, adoptés lors de la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale sont entrés en vigueur le 23 décembre 2024. Ils visent notamment à améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer dans les domaines suivants :

- Recrutement et placement (Règle 1.4) ;
- Rapatriement (Règle 2.5) ;
- Bien être des gens de mer (Règles 2.5, annexe 2.5, 3.1 et 3.2, Normes A4.1 et A4.3, dont en particulier le droit des gens de mer à la connectivité sociale (internet), qui représente une avancée majeure, en vue de permettre aux gens de mer de rester en contact avec leur famille et leurs amis pendant les longues périodes passées à bord.

Il faut également mentionner la création d'un registre mondial recensant l'ensemble des décès de gens de mer. Ce registre permettra au BIT de rassembler des statistiques fiables sur ces situations dramatiques et de contribuer à l'adoption de mesures correctives sans délai.

Cette session était particulière, dans la mesure où elle intervenait après la pandémie de Covid-19, période exceptionnelle qui, en 2020 et 2021, a révélé les limites de la Convention, notamment lorsque



les frontières ont été fermées par les États, rendant la relève d'équipage impossible ou très difficile, et imposant de longues périodes d'embarquement, sans aucune possibilité de descente à terre en escale.

La prochaine réunion de la Commission tripartite spéciale aura lieu à Genève du 7 au 11 avril 2025. 16 propositions d'amendement au code de la convention du travail maritime ont été reçues par le Bureau international du travail conformément à l'article XV de la convention.

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 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 39 États Membres.

Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI chargé d'identifier et de traiter les questions concernant les gens de mer et l'élément humain

Deux réunions de ce groupe de travail ont été organisées en 2024, l'une du 27 au 29 février 2024 à Londres, et l'autre du 26 au 28 novembre 2024 à Genève.

La réunion qui s'est tenue à Londres visait à répondre à la demande formulée dans la résolution sur le harcèlement et l'intimidation, y compris les agressions sexuelles et le harcèlement sexuel, dans le secteur maritime, adoptée lors de la quatrième réunion (partie II) de la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime dans le but de garantir un lieu de travail sûr et inclusif aux gens de mer.

Parmi les recommandations formulées lors de cette réunion, il faut souligner les points suivants :

- Définition et interdiction de la violence et du harcèlement à bord des navires, y compris le harcèlement sexuel, avec une attention particulière portée à la confidentialité des données des personnes concernées ;
- Renforcement de la coopération entre les États du pavillon, les États du port et les États fournisseurs de main-d'œuvre sur ces questions ;
- Amender la Convention du travail maritime (MLC, 2006) pour y inclure des dispositions contre la violence et le harcèlement dans le secteur maritime, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles.

L'objet de la réunion de Genève était d'examiner et d'adopter des lignes directrices sur le traitement équitable des gens de mer détenus pour des infractions maritimes présumées.

Parmi les points abordés, il y convient de mentionner en particulier :



- L'adoption des directives sur le traitement équitable des gens de mer détenus pour des infractions présumées, en mettant l'accent sur la nécessité d'assurer des conditions de détention humaines et conformes aux normes internationales ;
- L'analyse des directives sectorielles existantes afin de les aligner le cas échéant (de l'ITF et de l'ICS) afin de les aligner le cas échéant sur les mesures prises par les organes de l'OMI et de l'OIT suite aux recommandations formulées par le Groupe de travail tripartite mixte ;
- Les discussions sur la mise en place de mécanismes de signalement et de lutte contre les actes d'intimidation et de harcèlement, y compris les agressions sexuelles et le harcèlement sexuel, dans le secteur maritime. Il a recommandé au MSC de l'OMI et au Conseil d'administration du BIT de coordonner le lancement d'une campagne de sensibilisation à la violence et au harcèlement dans le secteur maritime, en encourageant les gouvernements, les gens de mer, les armateurs et l'ensemble des parties prenantes à réfléchir collectivement aux moyens de collecter des données de manière globale.

Travaux de la Commission d'experts pour l'application des conventions et des recommandations

La CEACR réitère sa préoccupation quant à l'impact de situations telles que la pandémie de COVID-19 et le conflit en Ukraine sur la protection des droits des gens de mer consacrés dans la convention du travail maritime, et invite de nouveau les gouvernements à reconnaître les gens de mer comme des travailleurs essentiels, en prenant acte du rôle crucial qu'ils jouent dans le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement.

Ce point a également été souligné par le Conseil des droits de l'homme de l'Organisation des Nations unies dans sa résolution de juillet 2024 sur la question de la promotion et de la protection de l'exercice des droits humains par les gens de mer, qui notamment :

- Exhorte tous les États membres de l'Organisation des Nations Unies à désigner les gens de mer et les autres personnels maritimes comme travailleurs essentiels, conformément à la résolution 75/17 de l'Assemblée générale, du 1er décembre 2020, relative à la coopération internationale face aux difficultés rencontrées par les gens de mer à cause de la pandémie de COVID-19 et en soutien aux chaînes d'approvisionnement mondiales ;
- Constate que les États parties à la Convention de 2006 du travail maritime modifiée ont l'obligation de coopérer entre eux afin d'assurer l'application et le respect effectifs de la Convention;
- Demande aux États parties, aux représentants des propriétaires de navires et aux représentants des gens de mer de renforcer l'application de la Convention de 2006 du travail maritime afin de garantir à tous les gens de mer des conditions de vie et de travail sûres et décentes;
- Demande aux États et aux autres parties prenantes du secteur des transports maritimes de promouvoir et de protéger efficacement l'exercice, par les gens de mer, des droits humains et des libertés fondamentales, notamment le droit à la vie, le droit de bénéficier de conditions de travail justes et favorables, notamment de conditions de travail sûres et saines, et le droit de jouir du meilleur état de santé physique et mentale possible.

Accord pour protéger la vie humaine et promouvoir le travail décent

L'Organisation internationale du Travail (OIT) et l'Autorité internationale des fonds marins (AIFM) ont signé un accord visant à promouvoir le travail décent, y compris l'amélioration et la préservation de la sécurité et de la santé au travail, pour les travailleurs exerçant des activités liées aux fonds marins.



Alors que l'intérêt mondial pour les ressources des fonds marins ne cesse de croître, cet accord formalise la collaboration entre les deux organisations et souligne leur engagement commun à faire en sorte que les droits des travailleurs restent une priorité. Il contribue également à la poursuite d'une transition juste pour l'instauration d'un nouveau contrat social dans l'industrie maritime.

Signé le 19 décembre 2024, ce partenariat souligne la nécessité de pratiques responsables et durables, dans le respect des normes internationales du travail, et engage l'OIT et l' AIS à travailler ensemble pour défendre ces valeurs.

2.5. BENELUX

La sous-commission Affaires maritimes "OIT" s'est réunie le 10 mars 2024 et le 13 septembre 2024 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 mutuelle des certificats de sécurité des navires dans le contexte des voyages côtiers, (near coastal voyages), sur les amendements de 2022 à la convention du travail maritime, sur l'audit des États de pavillon par l'Agence européenne pour la sécurité maritime, sur les stages pendant la formation en navigation maritime et l'utilisation de simulateurs, sur le Code de l'OMI relatif au personnel industriel et sur les navires autonomes (IMO IP Code).

Concernant la reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité des navires non couverts par des conventions internationales et opérant dans les zones côtières, il a été décidé de créer un groupe de travail spécifique pour traiter les aspects techniques de cette question. L'objectif est de vérifier s'il est possible d'aligner les différentes réglementations nationales auxquelles ces navires sont soumis, à l'instar de ce qui a été fait pour les équipages.

La prochaine réunion a été fixée au 21 mars 2025.

3. 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 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 2024, 4 nouvelles entreprises maritimes ont été agréées et 12 agréments ont été retirés et 12 entreprises maritimes ont cessé leurs activités. Pendant la même période 1 nouveau dirigeant maritime a été agréé et 9 autres ont vu leur agrément renouvelé pour une période de 5 ans. 4 agréments ont été retirés.



La situation au 31 décembre 2024 se présentait donc comme suit :

Entreprises maritimes agréées	177
-------------------------------	-----

Dirigeants d'entreprises maritimes agréés	Personnes physiques	Personnes morales
	39	16

3.1. Travaux législatifs et réglementaires

En 2024, ont été adoptés les lois et les règlements grand-ducaux suivants :

- Loi du 20 décembre 2024 portant modification :
 1. de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;
 2. du Code de la consommation ;
 3. de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine
 4. de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ;
 5. de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.
- Loi du 20 décembre 2024 relative à l'amélioration de la sûreté des navires
- Loi du 20 décembre 2024 portant certaines modalités d'application et sanctions du règlement (UE) n° 1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime
- Règlement grand-ducal du 20 décembre 2024 portant modification du règlement grand-ducal du 17 mars 2016 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes et portant
 1. modification du règlement grand-ducal du 8 janvier 2015 transposant la directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE ;
 2. abrogation du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes.
- Règlement grand-ducal du 20 décembre 2024 sur la garantie financière en cas d'abandon et sur la garantie financière des créances contractuelles.



A été déposé auprès de la Chambre des députés le projet de loi 8419 portant modification 1° de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, 2° de la loi modifiée du 10 août 2018 portant organisation de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA.

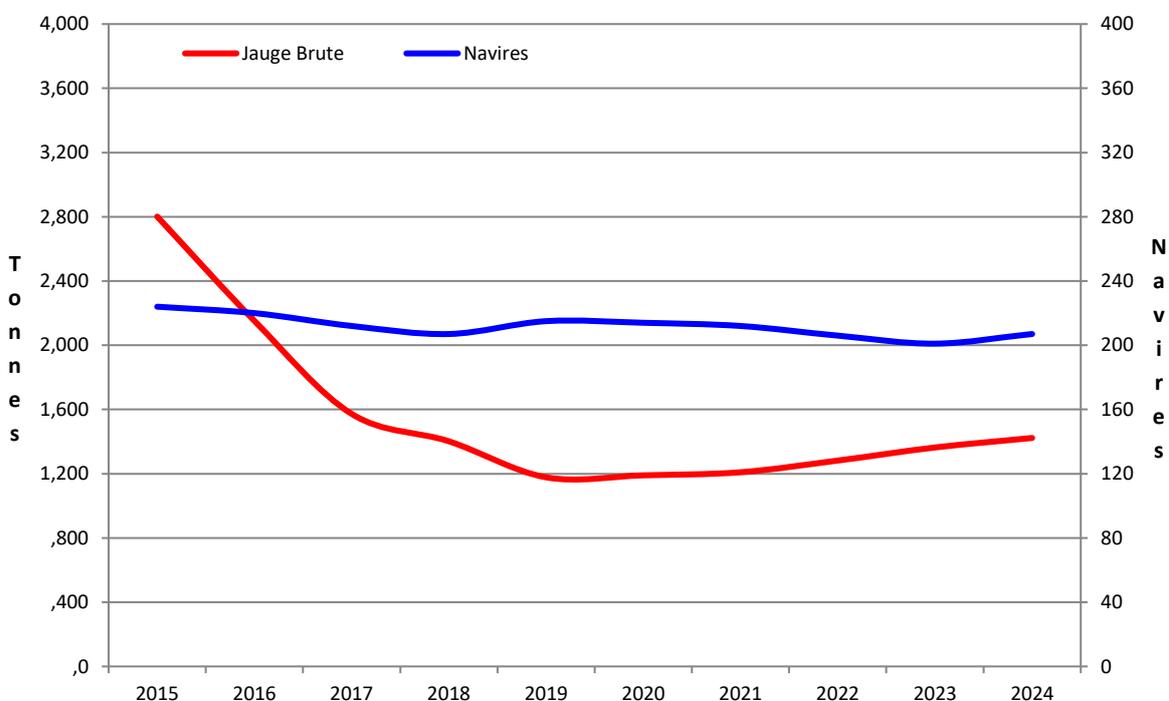
3.2. Autre

Défense des droits du Luxembourg en tant qu'État du pavillon : En juin 2024, le Luxembourg, par l'intermédiaire du CAM en collaboration avec le Ministère des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et du Commerce extérieur, a saisi le Tribunal international du droit de la mer, pour défendre ses droits en tant qu'État du pavillon dans le cadre de la saisie et l'expropriation d'un navire battant pavillon luxembourgeois, prononcées par le Mexique à son profit. L'affaire est pendante devant le Tribunal international du droit de la mer.

4. Le registre public maritime luxembourgeois

Fin décembre 2024, le registre public maritime luxembourgeois comptait un total de 207 navires (201 en 2023) représentant un tonnage brut d'un peu plus que 1,422 millions de tonnes. Pendant l'année de 2024, 11 nouvelles unités ont été immatriculées (11 en 2023) et 5 navires ont été radiés (17 en 2023).

Évolution de la flotte luxembourgeoise : 2015-2024



Source: Commissariat aux affaires maritimes

Le tonnage a progressé légèrement (4,35%) par rapport à l'année précédente et ceci malgré un contexte difficile pour le secteur maritime. Au cours de l'année 2024, le montant des taxes versées à



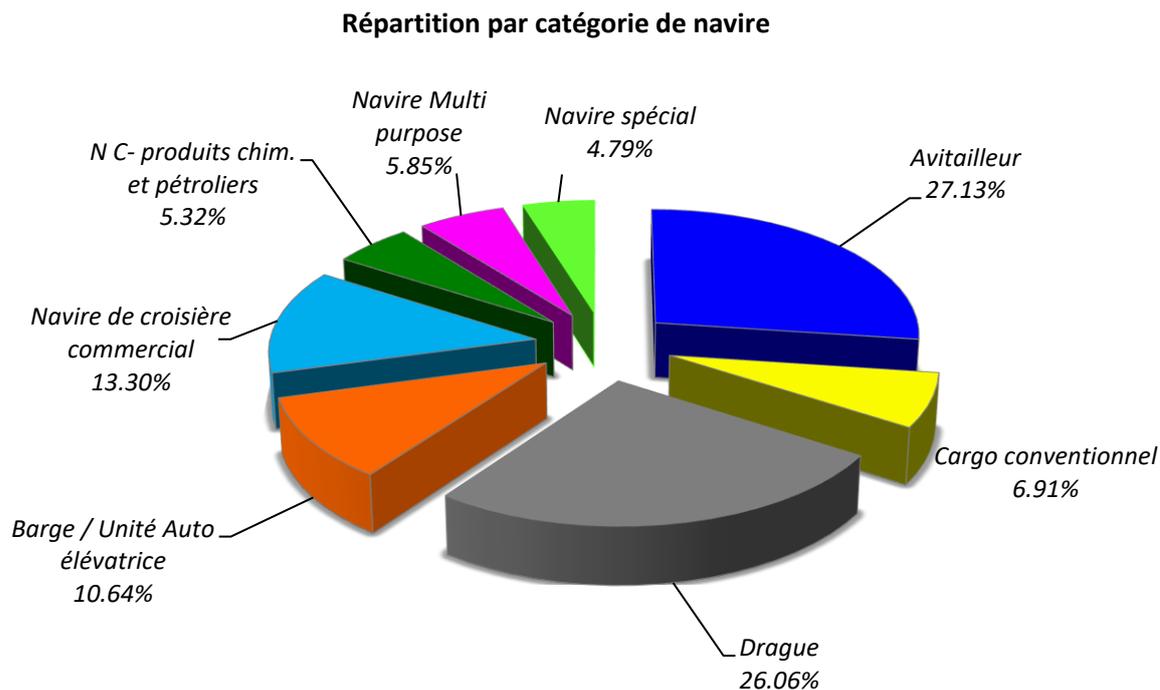
l'occasion de premières immatriculations ou de renouvellements a représenté 723.895,60 Euros (692.056 Euros en 2023).

4.1. Composition de la flotte

Nombre de navires enregistrés au 31.12.2024

Régime d'immatriculation	Unités	Jauge brute
Pleine immatriculation	183	1.277.292
Frètement coque nue	3	28.836
Affrètement coque nue	21	116.668
TOTAL	207	1.422.796

Au 31 décembre 2024, l'âge moyen de la flotte était de 13,8 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 2024, 108 inspections de navires marchands ont été réalisées par l'État du pavillon (114 en 2023). 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 taux d'inspections avec déficiences a légèrement diminué de 5% par rapport à 2023. Le nombre total de déficiences et le nombre de déficiences par inspection ont également diminué par rapport à 2023. Le nombre total de déficiences a diminué de 11.35% et le nombre de déficiences par inspection a diminué de 6.47%. Quatre navires ont été immobilisés par l'administration en 2024.

Navires marchands

	Année 2023	Année 2024	Différence
Inspections	114	108	-6
Déficiences	846	750	-96
Déficiences par inspection	7.42	6.94	-0.48
Inspections avec déficiences	104	93	-11
Inspections avec déficiences %	91%	86%	-5%
Inspections sans déficiences	10	15	+5
Inspections sans déficiences %	9%	14%	+5%
Détention par l'État de pavillon	1	4	+3

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 2025 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 2024 concernent:

- la documentation navire / équipage (28.80%);
- la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale des gens de mer (11.47%);
- la sécurité contre les incendies - protection, détection et extinction (9.87%);
- les systèmes de sauvetage (8.53%);
- les systèmes de navigation (6.93%);
- le système international de gestion de la sécurité (4.80%)
- la propulsion et machine auxiliaires (3.60%) ;
- les conditions de vie à bord, accommodation, nourriture à bord (3.60%).

En 2024, 21 inspections de l'État du pavillon ont été effectuées à bord de yachts commerciaux (22 en 2023), dont 17 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 par l'État de pavillon	Déficiences par inspection	Inspections avec déficiences %
2024	21	17	0	4.67	80.95%

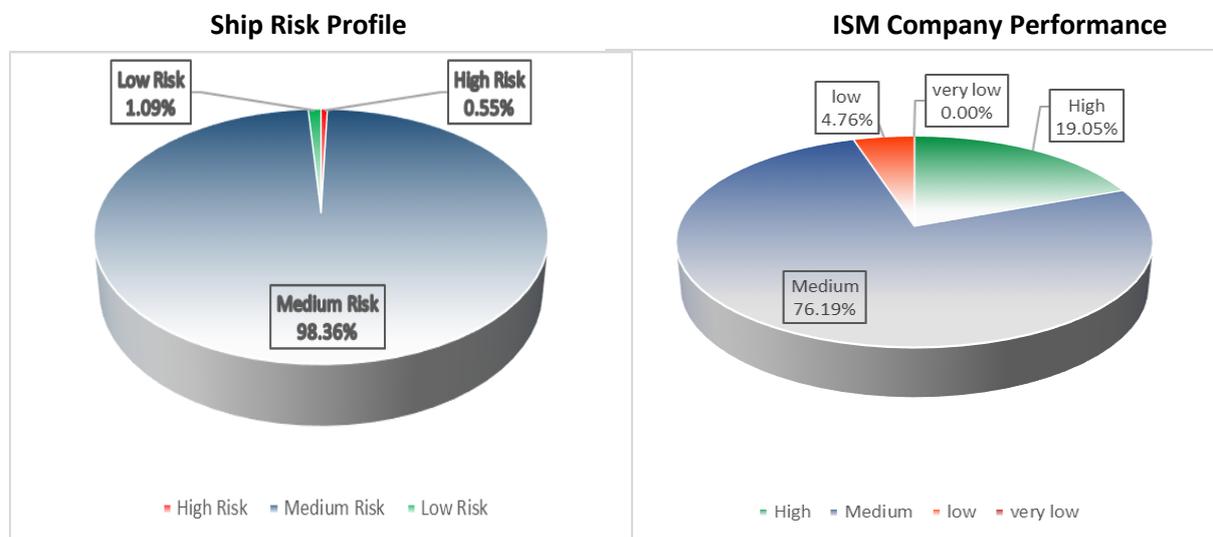
Source: Commissariat aux affaires maritimes

4.3. Le contrôle par l'État du port

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

- Mémorandum de Paris

Depuis 2011, le régime de "Paris Memorandum of Understanding on Port State Control", prévoit trois échelons de risque pour le classement des navires: 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 2024, 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 2024 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 01/01/2024 jusqu'au 31/12/2024.



Année	Inspections ¹	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
2022	88	34	1	1.14	38.64
2023	77	44	1	1.30	57.14
2024P	70	38	0	0.00	54.29

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

En 2024, 70 inspections ont eu lieu et aucun navire n'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. Par rapport à l'année dernière, le Luxembourg a progressé sur la liste blanche du MoU de Paris, passant de la 21^{ème} à la 19^{ème} place.

- 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
2022	14	5	0	0.00	35.71
2023	18	9	1	5.56	50
2024P	19	7	0	0.00	37

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

Le nombre d'inspections est resté au même niveau que l'année précédente. Aucun navire n'a été immobilisé par le contrôle par l'État du port dans le cadre du protocole d'accord de Toyko en 2024, mais en raison d'une seule immobilisation en 2023, le Luxembourg est tombé sur la liste grise.

- United States Coast Guard

Le rapport annuel 2024 des gardes côtes américains n'est pas encore officiellement disponible, mais onze 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 2024.

- Évaluation des inspections du contrôle portuaire

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



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'État du port concernent:

- la sécurité contre les incendies - protection, détection et extinction (14.49%);
- la documentation navire / équipage (13.41%);
- les systèmes de secours (10.14%);
- sécurité de navigation (9.06%);
- la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale des gens de mer (8.70%) ;
- systèmes d'urgence (6.88%);

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.

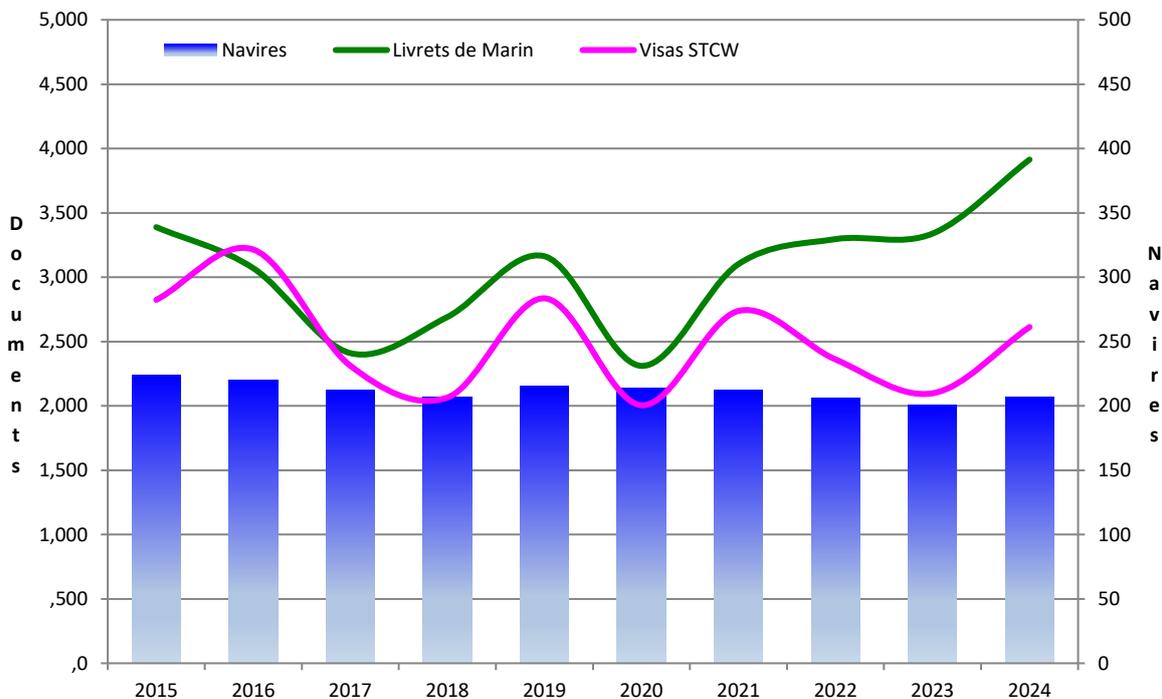
Au cours de l'année 2024, 3.914 nouveaux livrets de marin (augmentation de 17,22% par rapport à 2023) ont été délivrés aux gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

- La vérification des qualifications professionnelles.

Au cours de l'année 2024, un total de 2.613 visas a été émis par le service gens de mer, équipages et affaires sociales, soit une progression de 24,55% par rapport à l'année précédente. La production de nouveaux visas a été fortement impactée à cause de la non-prolongation de la date de validité des titres STCW accordée par l'Ukraine.



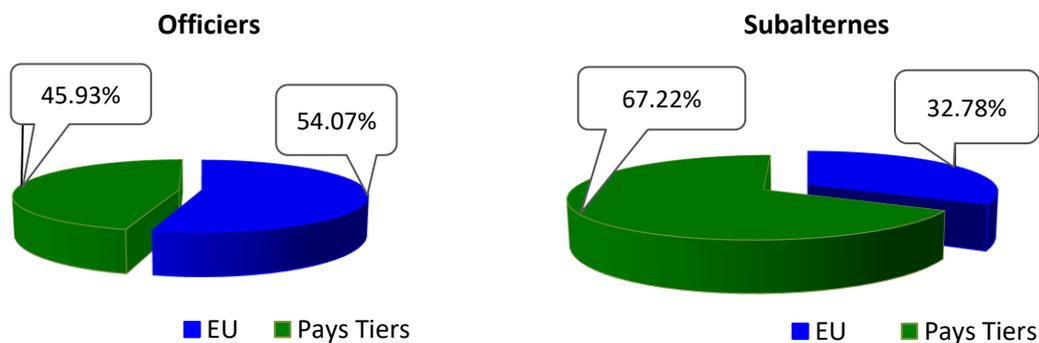
Émission des documents pour les gens de mer : 2015-2024



Source: Commissariat aux affaires maritimes

Avec un total de 6.527 livrets et visas STCW, le nombre de documents émis par le service Gens de Mer est définitivement revenu au niveau d'avant-pandémie et pour la première fois le ratio nombre de documents / total de navires affiche un nouveau record.

Fin décembre 2024, un total de 15.314 marins actifs était répertorié dans la base de données du CAM. Le pourcentage des marins européens a continué de progresser au cours de cette année : 54,07% des officiers et 32,78% des subalternes employés à bord des navires battant pavillon luxembourgeois étaient des ressortissants européens. En 2023 ces chiffres étaient de 51,93%, respectivement 30,12%.



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 2024, tandis qu'un marin sur dix a actuellement la nationalité belge ou indienne. D'autre part l'Ukraine continue de perdre du poids et ceci par la deuxième année consécutive.

Pays	Officiers	% Officiers	Subalternes	% Subalternes	Total	% Total
Philippines	483	7,67%	1730	19,18%	2305	15,48%
Belgique	609	9,68%	842	9,33%	1437	9,65%
Inde	402	6,39%	994	11,02%	1388	9,32%
Ukraine	859	13,65%	496	5,50%	1285	8,63%
Croatie	1043	16,57%	241	2,67%	1227	8,24%
Indonésie	157	2,49%	742	8,23%	838	5,63%

Source: Commissariat aux affaires maritimes

5. 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 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 14 novembre 2024, 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 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, 5 remarques ont été formulées. En outre l'équipe d'audit a également identifié 6 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.



- **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 ans 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 et le panel des personnes compétentes désignées par le Secrétaire général de l'OMI a dès lors confirmé que le Luxembourg gardera bien sa position dans la liste blanche STCW de l'OMI, au moins jusqu'en août de 2029.

6. 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 768.487,67 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 769.443,45 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 2024, le CAM comptait 23 agents sous contrats CDI, dont quatre employés sont à 80%, deux employés sont à 75%, un fonctionnaire à 60% et un employé à 50%.

Vu la surcharge du travail il y a eu moins de participations à des formations que les années précédentes (2 formations à l'étranger, 3 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. Certaines formations ont eu lieu sous forme de webinaire.

8. Le service IT

Le service IT a lancé et/ou accompagné, entre autres, plusieurs projets significatifs pendant l'année 2024 :

- Mise en production de l'application de gestion opérationnelle pour le Registre de plaisance.
- Mise en production de l'application de prise de RDV pour les examens des candidats au permis de la navigation de plaisance.
- Mise en production du permis sous format carte de crédit en extension de l'application plaisance à l'aide d'une imprimante spécialisée.
- Finalisation des étapes préparatoires de la migration du parc PC et utilisateurs vers le domaine GOUV pour profiter des services mutualisés que le CTIE propose pour une exécution au premier trimestre 2025.
- Lancement du projet de refonte de GESTCAM et de la partie analyse détaillée qui s'achèvera en 2025 et aboutira à un appel de marché public.
- Lancement d'un appel à solution spécifique pour l'application d'analyse de risque en matière d'inspection portuaire des navires.
- Préparation d'un appel à solution avec le GovTechLab pour une application de reconnaissance de texte intelligente en utilisant des technologies de machine learning et IA.

9. 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 de la navigation de plaisance.

En 2024, 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, 553 personnes se sont vus délivrer un permis de navigation en 2024.

248 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.

137 nouvelles immatriculations et 30 nouvelles identifications ont été effectuées.



464 dossiers ont été renouvelés.

Les dossiers traités au cours de l'année 2024 par le CAM se subdivisent comme suit :

	Nombre de dossiers	Taxes (Euros)
Identifications	30	720.-
Identifications (renouvellements)	32	768.-
Immatriculations	137	62.870,47.-
Immatriculations (renouvellements)	432	99.560,68.-
Immatriculations/Identifications (duplicatas)	16	384.-
Nouveaux permis	553	26.544.-
Permis renouvelés	248	5.904.-
Permis (duplicatas)	37	888.-
Endossements de permis	55	1.980.-
Endossements de permis (duplicatas)	1	24.-
Total	1.541	199.643,15 €

Source : Service Plaisance CAM

10. Les autres activités du Commissariat aux affaires maritimes

10.1. 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 2024, en tant qu'observateurs, à des audits effectués par des sociétés de classifications auprès d'entreprises maritimes luxembourgeoises :

- Le 19 et 20 février 2024, Livestock Express BV audité par Lloyd's Register (LR)
- Le 07 mars 2024, BRITOIL OFFSHORE Services SRL audité par Registro Italiano Navale (RINA)
- Le 26 mars 2024, DEME Offshore LU S.A. audité par Lloyd's Register (LR)
- Le 26 et 27 mars 2024, Dredging Maritime Management S.A. audité par Bureau Veritas (BV)
- Le 25 avril 2024, Jan De Nul Dredging Ltd Abu Dhabi Branch audité par Bureau Veritas (BV)
- Le 15 mai 2024, Vertom Bereederungs GmbH & Co. KG audité par Det Norske Veritas (DNV)
- Le 05 et 06 juin 2024, BOURBON OFFSHORE GREENMAR LIMITED audité par Bureau Veritas (BV)
- Le 05 et 06 juin 2024, BOURBON OFFSHORE SURF audité par Bureau Veritas (BV)
- Le 18 décembre 2024, 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 :

- du 27 au 31 mai 2024 participation à l'inspection de l'EMSA et de la Commission européenne de Det Norske Veritas (DNV) siège social dans les bureaux d'Oslo, Norvège ;
- du 26 au 29 novembre 2024 participation à l'inspection de l'EMSA et de la Commission européenne de Bureau Veritas (BV) siège social dans les bureaux de Paris, France

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 :



- 27 mai 2024 un audit de Det Norske Veritas (DNV) siège social dans les bureaux d'Oslo, Norvège ;
- 13 juin 2024 un audit de Registro Italiano Navale (RINA) dans les bureaux de Rotterdam, Pays-Bas ;
- 27 novembre 2024 un audit Bureau Veritas (BV) siège social dans les bureaux de Paris, France.

10.2. Divers

Le 18 juin 2024, le Cluster Maritime Luxembourgeois (CML) a organisé la septième édition de son Gala des Armateurs, un événement traditionnel qui a rassemblé plus de 140 participants. Avec plus de 140 participants, cet événement a été un franc succès qui a de nouveau permis de mettre en lumière la croissance et l'intérêt pour le secteur maritime luxembourgeois.

M. Charles Gosselin (trésorier du CML) a ouvert l'événement, puis M. le ministre Lex Delles, en charge des affaires maritimes, a pris la parole. Ce dernier a notamment présenté un avant-projet de loi visant à simplifier la procédure d'immatriculation des navires et l'inscription des hypothèques maritimes, tout en promouvant une navigation plus écologique grâce à une réduction des droits d'immatriculation pour les navires utilisant des carburants renouvelables, à faible émission de carbone ou des sources d'énergie alternatives.

Puis, M. Patrick Reyntjens, PDG de GEOxyz, a présenté son entreprise, fondée en 1998 et agréée comme entreprise maritime au Luxembourg en mars 2014. La société s'est imposée comme l'un des principaux fournisseurs européens de prestations hydrographiques, géophysiques et géotechniques, ainsi que de support aux entreprises du secteur des énergies renouvelables et de l'offshore.

Fabrice Maire, président du CML et du Réseau européen des clusters maritimes (ENMC), a prononcé le discours de clôture. Il a évoqué les activités passées et les événements planifiés par le CML, puis a annoncé sa candidature au renouvellement de son mandat de président de l'ENMC pour un nouveau mandat (2025-2027).

Cette année, la collecte de fonds a été réalisée au profit de l'association luxembourgeoise ALAN, qui soutient les personnes atteintes de maladies rares. Mme Anja Di Bartolomeo, présidente du conseil d'administration d'ALAN, a présenté l'action essentielle de l'association et son impact. La somme de 5000 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>