

Luxemburgs maritime Wirtschaft

Das Großherzogtum ist politisch und wirtschaftlich stabil; es hat kurze politische Wege, trifft schnelle Entscheidungen und setzt diese zügig um. Es gilt als innovativ und sehr flexibel. Die Bevölkerung ist multilingual. Es ist ein international anerkanntes solides Finanzzentrum und zweitgrößtes Investment-Fonds-Center der Welt nach den USA.

Um ein Schifffahrtsregister zu betreiben, bedarf es nicht der geographischen Lage eines Landes an einem Meer. Jeder Staat, der keinen Zugang zu einem Meer hat, besitzt das Recht, Schifffahrt unter seiner Flagge zu betreiben gem. Abkommen von Barcelona, 1921; SRÜ Art. 90 (See-Recht-Übereinkommen). So hat die Schweiz seit 1923 ein schweizerisches Seeschifffahrtsamt, SSA, mit Sitz in Basel, das dem Eidgenössischen Department für Auswärtige Angelegenheiten unterstellt ist. Österreich hat nach vielen Jahrzehnten des Rückgangs geflaggter Seeschiffe erst 2012 sein Seeschifffahrtsrecht quasi „abgeschafft“, indem eine Zulassung für ein österreichisches Kauffahrteischiff nicht mehr zulässig ist. Unter den europäischen Binnenländern ohne Küste hat Tschechien die „grösste Flotte“ nach Zahl der Seeschiffe und Tonnage. Und wie sieht es mit Luxembourg aus?

1. Luxemburg, einige statistische Zahlen

Luxembourg ist von der Grösse her vergleichbar mit dem Saarland. Seit Beginn der Diversifizierungspolitik, die das Ziel hat, die Dominanz des Finanz- und Bankenplatzes zu reduzieren und F&E in IT/Kommunikation, Biotechnologie, erneuerbare Energien und Logistik zu erhöhen, tragen die heute 143 internationalen Banken (davon 6 chinesische, 5 Japanische, 4 brasilianische, jeweils 3 aus Katar und Israel und 2 aus Russland) „nur noch“ ca. 37 % zum Bruttosozialprodukt bei. Von den ca. 570 Tsd. Einwohnern in Luxembourg sind ca. 47 % Ausländer, davon etwa 100 Tsd. Portugiesen, 40 Tsd. Italiener, jeweils etwa 20 Tsd. Franzosen und Belgier und 13 Tsd. Deutsche. Die Zahl der Kapverdianer liegt bei 2.500, die aber mit in Luxemburg geborenen Kindern auf 11.000 geschätzt wird. Standard ist die Mehrsprachigkeit, L, F, D, GB, zusätzlich auch P, I und E. Etwa 45 % der Arbeitsplätze sind mit über 150 Tsd. Grenzgängern besetzt.

Ausserdem ist Luxembourg ein Standort der EU-Institutionen Parlament (Generalsekretariat), Kommission, Gerichtshof, Rechnungshof, der Investitionsbank und des Statistischen Amtes. Das kleine Land stellt 6 EU-Abgeordnete sowie nochmals 12 Mitglieder zweier Komitees sowie weitere permanente Repräsentanten in der EU.

2. Das Luxemburger Schifffahrtsregister

Mit dem Maritime Act vom 29. Nov. 1990 verabschiedete die Luxemburger Regierung die Einrichtung eines Schifffahrtsregisters. Die zuständige Behörde heisst Commissariat aux Affaires Maritimes, CAM. Anfangs nutzten belgische Reeder die Luxemburger See-Flagge, den „**Roude Léiw**“, den Roten Löwen, auf blau-weiss gestreiften Hintergrund. Die Flagge mit der Kennung LX tragen am Heck auch

die NATO-AWACS-Flugzeuge. Mit einer Modifikation des Gesetzes von 1994 entwickelte sich ein stetiger positiver Aufstieg bis heute, wobei im Laufe des 25-jährigen Bestehens ein grosses Know-How aufgebaut wurde. In der Schifffahrt verantwortlich tätige Manager benötigen ein ministerielles Agrément als Dirigeant d'Entreprise Maritime, DEMA; Schifffahrtsgesellschaften das ministerielle Agrément als Entreprise Maritime Agréé, EMA. Das CAM wurde bereits nach 10 Jahren nach DIN ISO 9001 zertifiziert. Von den über 300 vor Ort ansässigen maritimen Gesellschaften sind derzeit 230 Schiffe im Luxemburger Register eingetragen. Es gibt keine Spezialisierung auf bestimmte Schiffstypen oder –größen. Die Priorität wird auf **Qualität** und eine Nischenpolitik gelegt. Luxembourg möchte kein Konkurrenzregister zu anderen europäischen Flaggenstaaten sein, insbesondere Malta, Zypern, Madeira oder Gibraltar. Auffallend stark vertreten sind Bohrinseln und Versorgungsschiffe, letztere auch speziell für die Offshore-Windkraftindustrie. Z.B. hat die auf Wasserbau und Unterwasser-Ingenieurstechnik spezialisierte Reederei Jan de Nul mit ihren Baggerschiffen, die vor Jahren die künstlichen Inseln vor Dubai gebaut hat, hier Ihren Unternehmenssitz. Diese Reederei unterhält und nutzt in ihrer Zentrale in Luxembourg, in der 500 Mitarbeiter beschäftigt sind, davon 400 an Bord, einen speziellen „Simulator“, in dem die Offiziere und Ingenieure trainieren, wie man Unterwasserpipelines baut.

Man schätzt die Zahl der direkten Arbeitsplätze im maritimen Sektor im Lande auf 300 bis 400 und in diesem Zusammenhang, erweitert mit Versicherungen, Banken, Steuerberatern/Wirtschaftsprüfern, Rechtsanwälten u.a., auf 2.500. Auf mit Luxemburger Flagge fahrenden Schiffen arbeiten derzeit rund 4.000 Seeleute. Der maritime Sektor trägt mit ca. 70 Mio. Euro zur Wertschöpfung des Landes bei.

3. Luxemburgs maritime Industrie

Da die Zahl der maritimen Gesellschaften höher ist als die Zahl der im Register eingetragenen Schiffe ergibt sich zwangsläufig der Hinweis darauf, dass weitere, zusätzliche Tätigkeiten ausser der Immatrikulation von Schiffen ins örtliche Register ausgeführt werden. So könnte dies zwar auch eine bareboat out registration in einem anderen Land sein. Aber an erster Stelle ist der Schiffs-Versicherungssektor zu nennen. Nach Lebensversicherungen liegen die Versicherungsprämien in der Schifffahrt an zweiter Stelle. Es sind aber auch industrielle Dienstleister wie z.B. die C.A.E. Aviation S.à r.l., die Luxspace S.à r.l. oder Securitas S.A./Securitas Alert Service involviert.

4. Frontex, maritime Lagebilder und AIS-Sicherheit

Die C.A.E. Aviation S.à r.l. ist ein Tochterunternehmen der OHB System AG aus Bremen. Es ist eine der bedeutenden Kräfte in der europäischen Raumfahrt. „Wir entwickeln und fertigen bedeutende Projekte unserer Zeit wie die Galileo-Navigationssatelliten, das Aufklärungssystem SARah, die MTG-Wettersatelliten, den Umweltsatelliten EnMAP, den Technologieerprobungsträger TET-1 oder auch die Telekommunikationssatelliten Hispasat, ELECTRA und EDRS-C.“ Die C.A.E. Aviation hat ihren Sitz am Standort der SES S.A., die vor einigen Jahren im Auftrag des IT-AmtBw den Auftrag für

SATCOMBw, Stufe 2 erhalten hat, 2 Kommunikations-Satelliten für die Bundeswehr zu betreiben. Das Unternehmen hat 130 Mitarbeiter/innen und betreibt 20 Flugzeuge, die mit spezieller Technik ausgestattet sind. Damit leistet Luxemburg einen Beitrag zur NATO-Mission zur Bekämpfung der Piraterie vor der Küste Somalias im Golf von Aden und im Indischen Ozean. Derzeit liegt der Schwerpunkt der Einsätze als Beitrag Luxemburgs in der Ausführung von Aufträgen zur Frontex-Mission über dem Mittelmeer mit der Suche nach Flüchtlingsbooten.

Die LuxSpace S.à r.l. liefert AIS-Daten für maritime Lagebilder. Mit 40 Mitarbeiter/innen in Luxemburg, fast ausschliesslich Ingenieure, erstellt Satellitendaten zur Seeraumüberwachung für Ämter und Behörden. Mit derzeit 8 Satelliten und weiteren im Aufbau kann das Unternehmen weltweit die Positionsdaten von Schiffen empfangen. Mit diesen Daten erfolgt in einem „Center“ die Erstellung eines maritimen Lagebildes.

Die Securitas Alert Service, Tochterunternehmen der Securitas S.A., ein Sicherheitsunternehmen, bietet Systeme für See-Notfälle an. Maritime Informations- und Kommunikationsstrukturen sollen optimiert werden. Dazu gehört auch das Plotten von Schiffpositionen ohne AIS oder Alarm auslösende Systeme, wenn ein Schiff von seiner geplanten Route abweicht oder wenn es sich einem bestimmten Seegebiet annähert.

5. Die Kapverdischen Inseln – als Brückenkopf

Seit Jahrzehnten gehört Luxemburg zu den Top-Zählern für Entwicklungshilfe. Seit 1993 sind die Kapverden bevorzugtes Partnerland. Letztes Jahr hat Luxemburg mit den Kapverden vereinbart, 45 Mio. Euro in den Jahren 2016 bis 2020 zu investieren. Aufgrund der geographischen Lage 300 sm vor der Küste Senegals könnte man sie als Brückenkopf ansehen. Die Hoheitsgewässer der Kapverden umfassen eine Fläche der Grösse Frankreichs. Das Meer ist die wichtigste Ressource der Kapverden. Deshalb werden Studien betreffend der Entwicklung des maritimen Sektors in Auftrag gegeben, um Zukunftspotentiale zu eruieren. Auf den Kapverden gibt es zwar eine „école de la mer“, aber nur ein „Patrouillenboot“. So können die Kapverden ihr Seegebiet selbst gar nicht überwachen und schützen. Luxemburg besitzt die technischen Überwachungsmöglichkeiten. Im Luxemburger Schifffahrtsregister ist kein Fischereischiff eingetragen, so dass es keine Interessenskonflikte gibt. Insofern bietet es sich förmlich an, dass Luxemburg und die Kapverden betreffend des maritimen Sektors kooperieren. Diesbezüglich finanziert unter anderem Luxemburg Studien betreffend

- **des Kampfes gegen illegale Fischerei,**
- **den Investitionsmöglichkeiten in eine Kapverdische Schiffswerft und**
- **dem Ausbau eines nationalen Kapverdischen Registers.**

Nach Angaben von World Ocean Review ist die Situation der Überfischung durch illegale Fischerei vor Westafrika besonders kritisch und mit einem Anteil von 40 % am Gesamtfang als katastrophal zu bezeichnen.

Die staatliche Cabnabe-Werft könnte privatisiert werden. Der geographische Standort ist ideal, um Versorgungs- und Arbeitsschiffe von Ölplattformen vor der gesamten westafrikanischen Küste zu

warten und zu reparieren. Ansonsten müssten Werften in Europa oder der Türkei angefahren werden.

Studien betreibt auch die Reederei Ahlers, die bereits Ausbildungszentren in Frankreich und Kongo betreibt, betreffend des Ausbaus des Kapverdischen Registers zu einem internationalen, offenen Registers. Im nationalen Register sind derzeit nur 4 Schiffe eingetragen.

6. Zusammenfassung:

Mit den genannten Unternehmen verfügt Luxemburg im maritimen Sektor über eine hervorragend strategische Perspektive. Die Themen der genannten Studien sind sehr Erfolg versprechend, denn sie bieten sowohl für die Kapverden als auch Luxemburg Synergien, die Wirtschaft zukunftsgerichtet auszubauen und höherem Wohlstand, besseren Beschäftigungszahlen sowie höheren Umweltstandards beizutragen. Für die Wirtschaft beider Staaten scheint dies also sehr lukrativ zu sein. Die eingangs genannten politischen kurzen Entscheidungswege, die Flexibilität und Innovationsfreude Luxemburgs bieten Gewähr dafür, dass der maritime Sektor im Wege seiner Diversifizierungspolitik weiter ausgebaut wird.

Dip.-Kfm. Heinz D. Merz
FKpt d.R., Crew 7/78
2003 das ministerielle Agrément als DEMA,
Dirigeant d'Entreprise Maritime
merz@pt.lu