

Eine Nation der Seefahrer

MARITIM Gespräch mit dem Gründer des Luxemburger Schiffsregisters



Christian Muller

Vor 25 Jahren wurde in Luxemburg ein besonderes Gesetz vom Parlament gestimmt. Um die Wirtschaft zu diversifizieren, wurde ein Schiffsregister gegründet. Doch wie kam es dazu? Gespräch mit dem ehemaligen Transportminister Robert Goebbels.

Wie kommt es, dass Luxemburg ein Schiffsregister hat?

Robert Goebbels: Ich glaube, das ist meiner Hartnäckigkeit zu verdanken. In den Jahren 1984 bis '89 war ich Staatssekretär für den Bereich Außenhandel. Da habe ich im Rahmen einer Promotionsreise festgestellt, dass bis zu 90 Prozent des Welthandels über das Meer laufen – und Luxemburg keinen Anteil daran hat. Dabei wusste ich, dass die Weltmeere – laut den Vereinten Nationen – der gesamten Menschheit gehören. Auch Länder ohne eigenen Meereszugang haben ein Recht auf ein eigenes Schiffsregister. Beispielsweise auch die Schweiz und Österreich haben eins. Dann hatte ich dem Regierungsrat einen Vorschlag gemacht.

Was waren die Hintergründe?

Die Luxemburger Wirtschaft setzte immer mehr auf Dienstleistungen. Ich dachte, ein maritimer Sektor wäre ein guter Zusatz für den Finanz- und Versicherungs-

platz. Schiffe müssen ja auch finanziert und versichert werden.

Wie war das praktisch abgelaufen?

Gemeinsam bin ich mit René Bleser von der FNCTTFEL nach London zur ITWF (International Transport Workers Federation) gereist, um uns über deren Reaktion zu informieren. Mit offenen Armen wurden wir nicht empfangen. Man drohte gleich, uns auf die Schwarze Liste zu setzen. Mit meinem damaligen Mitarbeiter Pierre Gramegna (damals Attaché im Außenministerium – heute Finanzminister) redigierten wir ein erstes „Avant-projet de loi“. In den Jahren '87/'88 haben wir dann den Gesetzesvorschlag im Parlament deponiert.

Und da gab es nicht nur Zustimmung ...

Es gab eine große Opposition zum Projekt. Nicht nur im Parlament, auch im Staatsrat. Wir stimmten dann einer ganzen Reihe Umformulierungen zu. Dazu zählt der Antrag von Emile Krieps (DP), wie beim Militär auch bei den Schiffen den „Rouden Léiw“ als Flagge zu nehmen. Heute zählt die Flagge zu den meistgestohlenen Flaggen in den Häfen. Sie sieht eben gut aus. Nach viel Hin und Her stimmte das Parlament dem Projekt dann zu. DP, KP und ADR stimmten nicht zu. Aber die Debatte im Parlament – das war geradezu „homerisch.“ DP und KP entwickelten Horrorszenerien: Was würde im Falle eines Unfalls mit einem Öltanker wie der Exxon Valdez passieren? Dabei lag die Antwort auf der Hand. Im Falle eines Unfalls zahlt nie das Land, sondern die Versicherung der Reederei.

Und Marc Glodt wurde erster „Commissaire maritime“ ...

Ich hatte Pierre Gramegna den Job als ersten „Commissaire maritime“ angeboten – er wollte aber lieber seinen Traum verfolgen und Botschafter werden. Auf Pierre Gramegnas Ratschlag hin wurde dann Marc Glodt (damals Attaché im Arbeitsministerium) für den Job ausgewählt. Er war eine gute Wahl. Er hat eine gute und effiziente ISO-zertifizierte Verwaltung aufgebaut.

Welche Rolle hat Belgien gespielt?

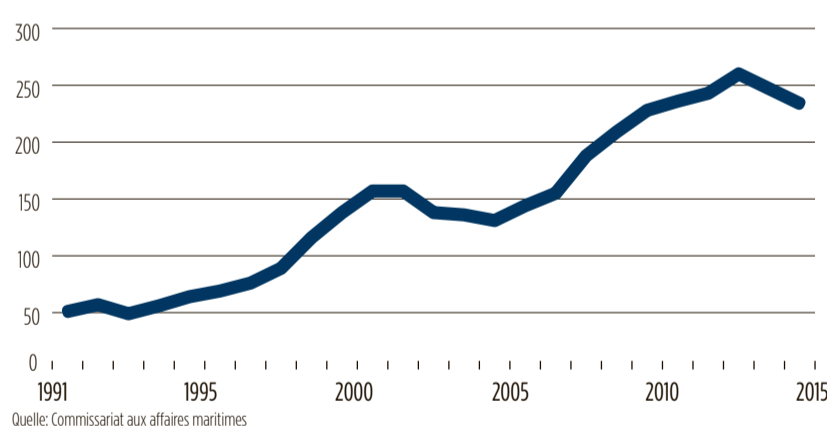
Das war ein unglaublicher Glücksfall. Als ich Transportminister war, wurde ich von meinem belgischen Amtskollegen Jean-Luc Dehaene (späterer Premierminister) kontaktiert. Er fragte, ob es möglich sei, die gesamte belgische Flotte ins Luxemburger Schiffsregister einzubringen. Es



Foto: Editpress/Fabrizio Pizzolante

„Dank meiner Hartnäckigkeit haben wir heute ein Schiffsregister“

Entwicklung der Flotte (1991-2015)



war eine typische „histoire belge.“ Die belgische Gesetzgebung zum Schiffsregister war veraltet. Die gesamte Flotte flämisch. Eine politische Einigung war nicht möglich. Dehaene versuchte – über

den Umweg Luxemburg – Bewegung ins Dossier zu bringen.

Auf einen Schlag kamen so mehrere Dutzend Schiffe aller Arten ins Luxemburger Schiffsregister. Luxemburg wurde sicht-

bar auf der Weltkarte. Das brauchte Glaubwürdigkeit und Respekt. Das „Pavillon“ hat sich international eingebürgert.

Ist Luxemburg eine Billigflagge?

Auf keinen Fall. Luxemburg ist kein Panama oder Liberia. Auch wegen der hohen sozialen Standards und eines guten garantierten Mindestlohns. Wir wollten keine maximale Ausbeutung der Matrosen – wir wollten Qualität und soziale Standards. Schnell wurde Luxemburg danach auch von der ITWF (International Transport Workers Federation) akzeptiert. Anfangs stand Luxemburg aber auf der Schwarzen Liste. Die Organisation wollte keinen „newcomer.“ Die sind immer verdächtig.

Damit waren die politischen Probleme in Luxemburg gelöst?

In ihrem Wahlprogramm (1999) versprach die DP, das „Pavillon“ wieder abzuschaffen. Als Henri Grethen dann Wirtschaftsminister wurde, war er aber intelligent genug, dies nicht zu tun.

Und die Belgier gingen wieder heim?

Das passierte in den Jahren 2003/04. Die Belgier hatten ihre Gesetzgebung erneuert. Die meisten gingen zurück. Aber nicht alle. Der Betreiber von Baggerschiffen Jan de Nul und die Familie Zigrand (ein Reeder aus Antwerpen mit Luxemburger Ursprüngen) blieben. Heute beschäftigt allein Jan de Nul mehr als 200 Personen in Luxemburg und hat eine Firmenzentrale hierzulande aufgebaut.

Auf Henri Grethen folgte dann der begeisterte Segler Jeannot Krecké ...

Gemeinsam mit Marc Glodt hat er das Schiffsregister ausgebaut. Nun konnten sich auch große Yachten im Register anmelden. Zudem unterstützte er die Gründung des Netzes „Cluster maritime luxembourgeois“.

Sind Sie zufrieden mit der Entwicklung?

Mein ursprüngliches Ziel, den Banken mehr Geschäft zu bringen, ist nur bedingt erreicht worden. Die Versicherungen sind aber massiv eingestiegen. Mit großer Zufriedenheit sehe ich, dass der Sektor dem Land Jahr für Jahr mehr einbringt, als die Verwaltung kostet. Ein kleiner, aber sehr dynamischer Sektor hat sich entwickelt. Nun wird ja selbst ein großer Deutscher Schiffsbauer hinzukommen. Es ist ein geglückter Versuch der wirtschaftlichen Diversifizierung.



Heute zählt die Flagge (der „Roude Léiw“) zu den meistgestohlenen Flaggen in den Häfen. Sie sieht eben gut aus.

Robert Goebbels



Foto: Susana Gonzalez/Bloomberg

SERIE

Im Rahmen dieser Serie sind erschienen:

- Kleine Länder unter sich
- Der Kampf gegen die illegale Fischerei
- Eine zweite Schiffswerft für Luxemburg
- Ein neues Schiffsregister für Kap Verde
- Interview mit Luxemburgs „Commissaire aux Affaires maritimes“.

Jan de Nul baut Standort Luxemburg aus

Das Baggerschiff-Unternehmen Jan de Nul, das hierzulande durch den Bau der Palmeninseln vor Dubai bekannt wurde, baut seine Aktivitäten am Standort Luxemburg weiter aus. „Seit 2015 haben wir eine neue Abteilung in Luxemburg angesiedelt“, erklärt David Luty. Es handelt sich dabei um das sogenannte „Offshore department.“ Hier arbeiten 20 Ingenieure und eine Verwaltung von zehn Personen. Sie sind dafür zuständig, Offerten für Offshore-Projekte (etwa den Bau von Windrädern im Meer) auszuarbeiten. Insgesamt steigt somit die Anzahl der Mitarbeiter der Gruppe, die weltweit 6.000 Personen beschäftigt, in ihrer Luxemburger Firmenzentrale auf 500 Personen – 400 davon sind auf den Arbeitsschiffen beschäftigt.

Zudem hat die Gruppe über 2,5 Millionen Euro in einen hochspezialisierten Simulator investiert, wo die Ingenieure der Gruppe in Capellen trainieren können, wie man beispielsweise eine Unterwasserpipeline schützt, indem man sie mittels eines Roboters mit Steinen bedeckt. Gleichzeitig wurde Jan de Nul nun auch erstmals in Luxemburg im Bereich Bauingenieurwesen aktiv. Das Unternehmen wird die neue Brücke bei Clerf („Transversale de Clervaux“) bauen. „Auch da werden wir weiter einstellen“, erklärt David Luty. Des Weiteren hat das Familienunternehmen sich selbst ein Investitionsprogramm von 500 Millionen Euro für die nächsten fünf Jahre auferlegt. Investiert wird in neue Schiffe. „Und die werden alle in Luxemburg registriert werden.“