



Foto: Cluster Maritime

Die „Simon Stevin“ (Jan-de-Nul-Gruppe) wird in Bilbao zu Wasser gelassen

Zentrum der europäischen Seefahrt

LUXEMBURG Hauptsitz der maritimen Interessenvertretung kommt ins Großherzogtum

Christian Müller

Luxemburg soll Hauptsitz des ENMC („European Cluster of Maritime Networks“) werden. Das haben die Mitglieder des Verbandes vor rund einer Woche im Rahmen ihrer Jahreshauptversammlung in Madrid entschieden. Der ENMC vertritt die Interessen von mehreren Tausend europäischen Firmen aus dem maritimen Sektor.

Wie ist das möglich? Luxemburg ist Hinterland, hat keine Küste und wird dennoch zum Sitz von Europas maritimem Verband.

Die Geschichte begann im Jahr 2008. Damals war Jeannot Krecké Wirtschaftsminister. Marc Glodt war der zuständige Beamte („commissaire maritime“) für das Luxemburger Schiffsregister. Er leitete das Register (Abteilung im Wirtschaftsministerium, bei der Schiffe unter luxemburgischer Flagge registriert werden kön-

nen) seit der Gründung im Jahr 1990.

Doch nun suchte Marc Glodt eine neue Herausforderung. „Eigentlich wollte ich mich schon immer selbstständig machen“, erklärte der studierte Anwalt damals gegenüber dem *Tageblatt*. Sein Vorgesetzter, Wirtschaftsminister Krecké, legte ihm keine Steine in den Weg – im Gegenteil.

Neben seiner neuen Arbeit als Anwalt entschied sich Marc Glodt, ein kleines Luxemburger Netzwerk von Firmen aus dem maritimen Sektor zu gründen.

Bescheidene Anfänge

Zu seiner Unterstützung stellte er Paul Marceul als Assistenten ein. Wirtschaftsminister Krecké erkannte, dass dies eine weitere Möglichkeit sei, um Luxemburgs Wirtschaft weiter zu diversifizieren. Der „Cluster maritime lu-

Die Ziele des ENMC

Der ENMC („European Cluster of Maritime Networks“) ist ein Netzwerk von 17 nationalen maritimen Clustern (Netzwerken). Er vertritt somit mehrere tausend Unternehmen, die im maritimen Bereich tätig sind. Insgesamt setzt sich der ENMC für die Förderung der „blauen Wirtschaft“ ein.

Dazu zählt alles vom Warentransport über das Meer bis hin zur Produktion von Wellenenergie oder dem Abbau von Mineralien in den Ozeanen. Themen wie der Austausch von Informationen, die Ausbildung von Fachkräften und die ge-

meinsame Vermarktung Europas werden diskutiert. Des Weiteren setzt sich der ENMC für den Schutz der Meere ein. Schlussendlich will man ja auch noch in Zukunft mit dem Meer Geld verdienen können. So weist das Netzwerk etwa mit einer gewissen Regelmäßigkeit darauf hin, dass die Ozeane (als CO₂-Speicher) eigentlich im Mittelpunkt der Klimadiskussion stehen müssten – sonst seien alle Besprechungen sinnlos. Europas Firmen hätten bereits große Anstrengungen unternommen. Um sein hohes Ziel zu errei-

chen, hat sich der ENMC zwei großen kurzfristigen Herausforderungen gestellt. So will das Netzwerk die EU-Kommission überzeugen, eine harmonisierte Datenbasis über den maritimen Sektor zu erstellen. Erst wenn man die Fakten kennt, kann man sich auch wirklich verbessern, so die Überlegung. In diesem Punkt hatte der ENMC auch bereits Erfolg. Die EU-Kommission hat nun ein Budget von 400.000 Euro freigestellt und ein Ausschreibungsverfahren gestartet. Das zweite große Ziel ist eine Stärkung des ENMC (siehe Hauptartikel).



Cobelfret im Hafen von Seebrügge

xembourgeois“ war geboren. Die Anfänge waren bescheiden. Gerade 16 Mitglieder zählte der „Cluster maritime luxembourgeois“ in 2008. Dazu gehörten Anwälte, Berater, Juristen, Banker, Logistiker und andere.

Von Anfang an waren aber zwei Firmen mit dabei, die eine „maritime Substanz“ einbrachten und die maritimen Aktivitäten in Luxemburg aktiv förderten. Es handelt sich um das Baggerschiff-Unternehmen Jan de Nul (vertreten durch Johann Van Boxtael, den Finanzchef der Luxemburger Tochtergesellschaft) und Cobelfret.

Das zweite Unternehmen wurde mittlerweile in „Companie luxembourgeoise de navigation“ umbenannt. Es betreibt Transportschiffe für Rohmaterialien

und Spezialschiffe für den Automobiltransport. Der damalige Geschäftsführer von Cobelfret, Freddy Bracke, wurde zum Präsidenten des Clusters ernannt.

Der Cluster wuchs und wuchs

Auch das CFL-Tochterunternehmen CFL Multimodal ist von Anfang an mit dabei. Es ist auf der Suche nach Transportwegen, um Container aus den großen Häfen nach Bettemburg zu transportieren, sie hier zu verarbeiten und weiter zu verschicken.

Seit den Anfängen ist der Cluster deutlich gewachsen. Heute zählt er 56 Mitglieder. Der Belgier Freddy Bracke ist weiterhin

Präsident – der in Trier lebende Franzose Paul Marceul wurde mittlerweile zum Cluster-Manager ernannt.

Das nächste Stichdatum für die Organisation war Ende 2011. Damals wurde der langjährige Präsident des französischen maritimen Clusters, Francis Valla, zum Präsidenten des ENMC gewählt. Die Vize-Präsidentschaft übernahm Fabrice Maire, Direktor der Luxemburger Firma Inter-shipment, die zur Socrata-Gruppe aus Bordeaux gehört.

Gegenüber dem *Tageblatt* erklärte der gebürtige Franzose Fabrice Maire damals: „Das ENMC ist eine Vereinigung von nationalen Schifffahrtsverbänden – eine Art informelles Netzwerk, in dem die Mitglieder sich untereinander austauschen können. Es zählt



Foto: Fabrizio Pizzolante

Paul Marceul, Manager des Luxemburger Clusters

derzeit 15 Mitglieder, darunter Großbritannien, Belgien und Italien. (...) Zusammen mit unserem Präsidenten, Francis Vallat, haben wir das Ziel, das Netzwerk zu dynamisieren. Es könnte in Zukunft zu einer Interessenvertretung werden.“

Luxemburg hat jedoch nicht nur die Vizepräsidentschaft der Vereinigung übernommen, sondern kümmert sich ebenfalls – in der Person von Cluster-Manager Paul Marceul – um das Generalsekretariat des ENMC.

Der ENMC wurde bereits 2005 von Frankreich und den Niederlanden gegründet. Der Luxemburger Cluster ist seit 2008 Mitglied.

Jetzt, im Jahr 2015, stehen die Vertreter der Luxemburger Schifffahrt kurz vor der Verwirklichung ihres europäischen Traumes. Am elften September bei der Jahreshauptversammlung in Madrid haben die Vertreter von 15 Mitgliedstaaten des ENMC grünes Licht gegeben, um das Netzwerk in eine echte Organisation mit Sitz in Luxemburg zu verwandeln. Zudem ist ein kleines Büro in Brüssel geplant, um näher an den EU-Institutionen zu sein.

Nun muss nur noch die Geschichte mit der Finanzierung klappen. Hilfe erhofft man sich von der Europäischen Kommission. Diese wünscht sich nämlich einen Ansprechpartner, der den

europäischen maritimen Sektor in seiner Gesamtheit darstellt. In den kommenden Wochen wird diesbezüglich ein Treffen zwischen dem ENMC und der EU-Kommission stattfinden.



Der ENMC ist eine Vereinigung von nationalen Verbänden der Schifffahrt – eine Art informelles Netzwerk, in dem die Mitglieder sich untereinander austauschen können

Fabrice Maire
Direktor von Intershipping

Die CML-Mitglieder

Folgende Mitglieder gehören zur Vereinigung: AIG, Apateq, ArcelorMittal Flat Carbon Europe, Arendt & Medernach, Ascoma Luxembourg, BGL BNP Paribas, BIL, Bourbon Services Luxembourg, BRS International, Bureau International Maritime, Bureau Veritas Marine Belgium and Luxembourg, CAE Aviation, CFL Multimodal, Chambre de Commerce, CLdN Cobelfret, CldN Ro-Ro, CPPE - Carbon Process & Plant Engineering, Deloitte Tax & Consulting, DHL Global Forwarding Luxembourg, Digitalia International, DNV - GL, Dredging International (Luxembourg), Engelwood Global Services, Etude André Harpes, EuroFlag Services, EY

Luxembourg, GDF Suez LNG Supply, Geoxyz, Groupe Jan de Nul, ICS, ING, Inland Navigation Luxembourg, Intershipping, KPMG Luxembourg, Loyens & Loeff Luxembourg, Luxinnovation, Luxport, LuxSpace, Marsh, MSC Luxembourg, Olivier Cachard, OPF Partners, Pegasus Shipping, Port de Mertert, PwC, Reference Corporate Services, Saipem Maritime Management, Seanet Maritime Services, Société nationale de certification et d'homologation, Stena International, Thalocsea, The Shipowners' Club, The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg), TIL Group, Vanbreda & Lang, Wildgen.

Die Ziele des CML

Der „Cluster maritime luxembourgeois“ ist ein Netzwerk von über 50 Luxemburger Unternehmen, die sich für den maritimen Sektor interessieren. Mitglieder sind demnach nicht nur Reedereien und Schiffsmanger, sondern auch Banken, die Kredite vergeben wollen oder Versicherer, die Schiffe versichern wollen. Hinzu kommen eine ganze Reihe kleiner Firmen, die beispielsweise das Dreckwasser auf den Schiffen säubern oder die Abgabe der Dampfer reduzieren wollen. Es redet jeder mit jedem und Informationen werden ausgetauscht. Der Cluster sieht sich demnach als einen Ort, an dem neue Kontakte, neue Ideen und schlussendlich auch neue innovative

Geschäftsmodelle entstehen können. Zudem werden moderne Wege der Kooperation ausgelotet und Diskussionen über ein gemeinsames Marketing im Ausland geführt. Auch sieht sich das Netzwerk als Anlaufstelle für Schiffsfirmen aus dem Ausland, die sich über den Standort Luxemburg informieren wollen. Parallel unterstützt der Cluster die Luxemburger Firmen, die international expandieren wollen. Die allererste Aufgabe, die das Netzwerk jedoch zu bewältigen hatte, war, zu erklären, dass auch Luxemburg eine Seefahrernation ist – selbst wenn es keine Küste hat. Da insgesamt 90 Prozent aller Waren über das Meer transportiert werden, ist auch die Luxemburger Wirtschaft von maritimen Veränderungen betroffen, argumentiert der CML. Noch zu erwähnen ist, dass die Vereinigung sich ausschließlich durch die Beiträge ihrer Mitglieder finanziert. Der Cluster-Initiative der Regierung wollte sich die Vereinigung – trotz finanzieller Vorteile – nicht unterstellen. Man wolle nicht an Flexibilität verlieren, so die Erklärung. Gegen eine tiefere, projektbezogene Unterstützung durch den Luxemburger Staat hätte man jedoch nichts einzuwenden. Insgesamt trage der Sektor pro Jahr mehr als 70 Millionen Euro zur Wertschöpfung in Luxemburg bei, schätzt der „Cluster maritime luxembourgeois“.

Etwas Geschichte

Obwohl Luxemburg keine Küste hat, können die maritimen Geschäftsaktivitäten bereits auf eine Geschichte von mehreren Jahrzehnten zurückblicken. Angefangen hatte alles in den 70er-Jahren. Damals zog es mehrere große Reedereien nach Luxemburg, um hier gemeinschaftliche Schiffsversicherungen abzuschließen. Bei diesen Versicherungen gibt es aber keine Prämien im klassischen Sinne. Stattdessen treffen sich die Vertreter der Reedereien jeweils zu Anfang des Jahres in Luxemburg und fragen, wie hoch der Schaden im vergangenen Jahr war. Dann wird 80 Prozent dieser Schadenssumme eingezahlt und im Bedarfsfall

das Defizit geregelt. Am Ende des Jahres findet dann ein Ausgleich statt und die Reedereien müssen entweder etwas nachzahlen oder bekommen Geld zurück. Es geht um gewaltige Summen: Die vier maritimen Versicherungen machen heute jährlich rund 30 Prozent des gesamten Prämienaufkommens des Luxemburger Versicherungssektors (Prämien für Lebensversicherungen nicht einberechnet) aus. Nächste Etappe war die Gründung des offiziellen Luxemburger Schiffsregisters vor 25 Jahren. Im Januar 1991 wurde das erste Schiff angemeldet. Heute sind es etwas mehr als 250.

Damals wurde Luxemburg von Belgien gefragt, ein eigenes, unkompliziertes Schiffsregister aufzubauen. Die großen Länder hatten mit dem Abzug ihrer Firmen in „Billigflaggen“-Registern wie Panama oder Liberia zu kämpfen. Einige Jahre später, nach einigen größeren Schiffs-Unfällen, begann man sich in Luxemburg die Frage zu stellen, ob man so ein Register überhaupt haben sollte. Schlussendlich entschied man sich dennoch für dieses. Es wurde mit Erfolg daran gearbeitet, um von internationalen grauen Listen zu verschwinden. Seit der Geburt des Clusters erlebt die Branche nun einen neuen Boom.



Freddy Bracke, Präsident des Luxemburger Clusters (l.), und Francis Vallat, Präsident des ENMC (r.), mit Jeannot Krecké, Ehrenpräsident der Luxemburger Vereinigung