



Kleine Länder unter sich

MARITIMER SEKTOR Wirtschaftsmission auf Kap Verde

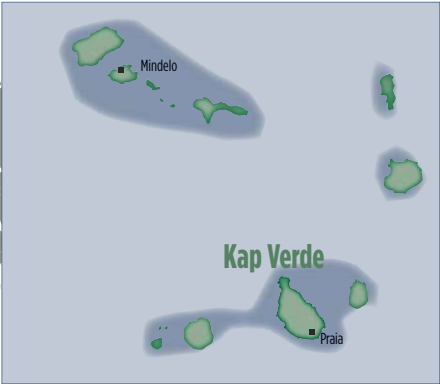
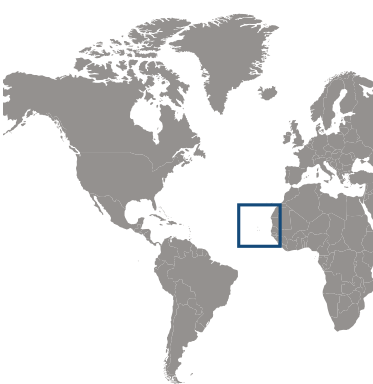


Christian Muller,
Mindelo, Kap Verde

Ein halbes Jahr nach der Staatsvisite von Großherzog Henri auf Kap Verde besuchte letzte Woche eine kleine Gruppe von Unternehmern aus Luxemburg den Inselstaat. Allesamt sind sie Vertreter der maritimen Wirtschaft und stellten sich auf der Messe Expomar vor.

„Wir arbeiten seit Mai 2014 mit Kap Verde zusammen“, so Paul Marceul, Manager des Luxemburger Cluster Maritime (CML). „Wir trafen uns mit der Regierung des Inselstaates, um bei einem Kongress über Cluster als Mittel zur wirtschaftlichen Entwicklung mitzumachen.“ Luxemburg setzt seit einigen Jahren auf diese Strategie der sektoriellen Netzwerke, um die Aktivitäten – über den Austausch von Ideen – auszubauen. Auch Kap Verde will diese Strategie nutzen, um seiner Wirtschaft zu mehr nachhaltigem Wachstum zu verhelfen. Gleich mehrere Cluster sind dabei, aufgebaut zu werden: Im Bereich Luftfahrt, erneuerbare Energien, Kunst und Kultur sowie im maritimen Sektor. Intensive Kontakte unterhält das CML logischerweise mit dem neu gegründeten Cluster do Mar. Mit der Finanzierung von Studien habe die Luxemburger Entwicklungshilfe bei der Gründung geholfen, so Paul Marceul.

Eine ganze Reihe interessanter Projekte versuche man nun gemeinsam umzusetzen, so der Manager. Mit dazu zählen der



Kampf gegen die illegale Fischerei, der Aufbau eines nationalen Schiffsregisters und möglicherweise auch Investitionen in eine Schiffswerft. „In den letzten anderthalb Jahren haben wir uns bereits 15 Mal getroffen“, unterstreicht Paul Marceul. In den nächsten Tagen wird das Tageblatt ausführlicher über die Projekte berichten.

Von den Projekten soll die Wirtschaft beider Länder profitieren. Es gebe viele Möglichkeiten zur Zusammenarbeit, so Marceul weiter. Beispielsweise verfüge Kap Verde über eine „école de la mer.“ Ein derartiges Werkzeug hat der luxemburgische Sektor nicht zu seiner Verfügung. Auch habe Kap Verde eine interessante geografische Lage, so Paul Marceul. „Das Land könnte die Rolle eines Brückenkopfes für Luxemburg in der Region spielen.“ Luxemburg seinerseits hat – in den 25 Jahren, seit das nationale Schiffsregister besteht – ein großes Knowhow im Bereich aufgebaut. Zudem ist es europaweit gut vernetzt – das Land soll zur Zentrale des ENMC (European Network of Maritime Clusters) werden. Hier hat Kap Verde nun Beobachterstatus.

„Auch für Luxemburgs Logistiker könnte sich Kap Verde zu einer Art Brückenkopf entwickeln“, ist Charles Gosselin, Vertreter des

Luxemburger Cluster for Logistics, überzeugt. „Noch sind die Volumen aber zu niedrig für uns. Dank dem durchschnittlichen Wachstum von sechs Prozent werden sie aber stark zulegen.“

Dass die Unternehmen gerade letzte Woche nach Mindelo auf Kap Verde reisten, liegt an der Fachmesse Expomar, die der Inselstaat zu einer möglichst großen internationalen Veranstaltung ausbauen will. Es handelt sich bereits um die vierte Ausgabe. Mit dabei waren: der „Commissaire maritime“ der Luxemburger Regierung, LuxSpace, Jan de Nul, Securitas Alerte Services, CAE Aviation, BIM, Deme und natürlich auch das CML.

Ein Brückenkopf für Luxemburg

Premierminister José Maria Neves kam zur Einweihung. „Für uns soll der maritime Sektor zu einem Katalysator für die Diversifizierung und für die nachhaltige Entwicklung werden“, erklärte er. Am Luxemburger Stand weilte er mehr als eine halbe Stunde. Die Messe drehte sich um alles, was mit der maritimen Wirtschaft zu tun hat: von Fischerei, Aquakultur, Wassersport und Tourismus bis hin zu For-

Steckbrief Cabo Verde

- Entdeckung im Jahr **1445**
- Bevölkerung: **538.000 Einwohner**
- BIP: **2,2 Milliarden US-Dollar**
- Durchschnittseinkommen: **340 US-Dollar/Monat**
- Höchster Punkt: Monte Fogo: **2.829 m**
- Klima: **trocken und warm, sporadische Niederschläge**
- Landwirtschaftl. genutzte Fläche: **11,7%**

(Quelle: The World Factbook)



Luxemburg ist ein unabhängiger Partner. Das Land verfolgt keine eigenen geopolitischen Interessen in der Region.

Paul Marceul, Cluster-Manager

zogtum 45 Millionen Euro investieren – mit den Zielen, den Arbeitsmarkt zu stärken, die Armut zu bekämpfen und die erneuerbaren Energien auszubauen. Auch Expomar wurde von Luxemburg aus gesponsert. Es gehe aber nicht mehr nur darum, nur Entwicklungshilfe zu leisten. Kap Verde wolle nachhaltige Geschäftsbeziehungen aufbauen, so Paul Marceul. In diesem Zusammenhang sei ihm der „Chargé d'affaires“ der Luxemburger Botschaft in Kap Verde, Marc de Bourcy, eine sehr wertvolle Hilfe bei der Herstellung von Kontakten gewesen.

Und nicht nur LuxairTours hat die Inseln in sein Programm aufgenommen. „Seit 2010 verfolgen wir die Entwicklung in Cabo Verde“, so David Luty vom Luxemburger Baggerschiff-Unternehmen Jan de Nul. „Wir interessieren uns für die Zielländer der luxemburgischen Entwicklungshilfe.“ Und besonders ein Land wie Kap Verde sei vom Großherzogtum aus gut zu bedienen – das Land habe ein gutes Image. Somit sei es ein Wettbewerbsvorteil, eine Firmenzentrale in Luxemburg zu haben.

Dem stimmt Patrick Delanghe von Securitas Alerte Services zu: „Ich war schon bei vielen Wirtschaftsmissionen dabei – aber ich gratuliere dem CML: Wer mit Luxemburg auf Mission geht, dem öffnen sich dreimal mehr Tore.“

Paul Marceul erklärt sich das so: „Im Gegensatz zu vielen großen Ländern ist Luxemburg ein unabhängiger Partner. Das Land verfolgt keine eigenen geopolitischen Interessen in der Region. Auch hat es keine Vergangenheit als Kolonisierer.“

Das „Cluster maritime“

Das „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 Schiffsmanager, sondern auch Banken, die Kredite vergeben wollen, oder Versicherer, die Schiffe versichern wollen. Hinzu kommen eine ganze Reihe kleiner Firmen, die beispielsweise das Schmutzwasser auf den Schiffen säubern oder die Abgase der Dampfer reduzieren wollen. Es redet jeder mit jedem und Informationen werden ausgetauscht. Das Cluster sieht sich als einen

Ort, an dem neue Kontakte, neue Ideen und schließlich 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 Schiffsfirmer aus dem Ausland, die sich über Luxemburg informieren wollen. Parallel unterstützt das Cluster Luxemburger Firmen, die international expandieren wollen. Insgesamt trage der Sektor pro Jahr mehr als 70 Millionen Euro zur Wertschöpfung in Luxemburg bei, schätzt das CML.



Fotos: Christian Müller

Freddy Bracke, Präsident des luxemburgischen Cluster Maritime, im Gespräch mit José Maria Neves (Premierminister von Kap Verde) und Marc de Bourcy, „Chargé d'affaires“ der Luxemburger Botschaft

Morgen im Tageblatt

Der Kampf gegen die illegale Fischerei



Fotos: Christian Muller

Die traditionellen Fischer müssen sich immer weiter von der Küste entfernen, um den notwendigen Erfolg bei ihrer Arbeit zu haben

Der Kampf gegen illegale Fischerei

MARITIM Überwachung des Seegebiets von Kap Verde mit Technologie aus Luxemburg



Christian Muller,
Mindelo, Kap Verde

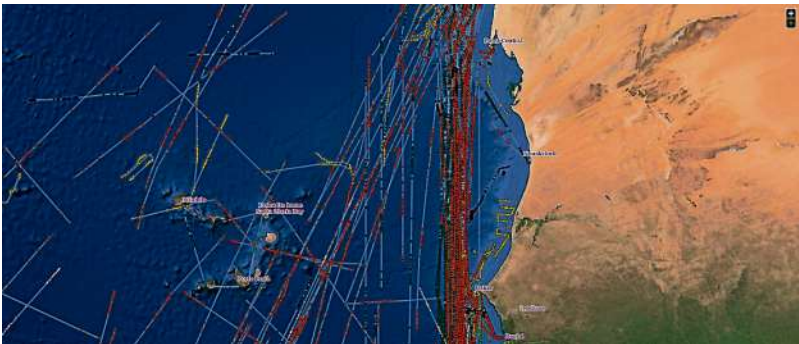
Die illegale Fischerei ist eine Katastrophe für Natur und Wirtschaft. Drei Unternehmen aus Luxemburg wollen Kap Verde nun dabei helfen, die Kontrolle über seine Hoheitsgewässer, die fast der Größe Frankreichs entsprechen, zurückzugewinnen.

„Wir haben kein Gold, keine Diamanten und kein Öl. Wir haben nur unsere Arbeitskraft“, erklärt ein Kapverdier, der in den USA Brücken anstreicht. Sein Bruder arbeitet in Diekirch in der Brauerei. Sie sind zwei der 700.000 Kapverdier, die das Land verlassen haben, um Arbeit zu finden. „Wir haben noch das Meer mit vielen guten Fischen. Die werden aber von illegalen chinesischen, koreanischen und russischen Fischerbooten ausgebeutet.“ Gut mit dabei seien jedoch auch französische und spanische Fischerboote, ist von mehreren Entwicklungshelfern aus Europa (die nicht zitiert werden wollen) zu hören.

Diese gedankenlose Ausbeutung der Meere will Luxemburg mithilfe von bekämpfen. Gleich drei Firmen aus der Luxemburger Delegation beschäftigen sich mit dem Thema. Es handelt sich um CAE Aviation, LuxSpace und Securitas. Auf der Messe Expomar in Kap Verde stellten sie ihre Lösungsvorschläge vor.

Glaubwürdigkeit

Die Unternehmen setzen darauf, dass sie als Luxemburger mehr Glaubwürdigkeit vermitteln als andere aus größeren Ländern. Hintergrund ist, dass Luxemburg seit Jahren Entwicklungs-Hilfsprojekte auf Cabo Verde finanziert. Auch eine Studie über illegale Fischerei in Westafrika wurde erstellt. Hinzu kommt, dass „es kein einziges Fischerboot im Luxemburger Schiffsregister gibt“, wie Robert Biwer, „Commissaire maritime“ der Luxemburger Regierung, erklärt.



Die Satelliten-Daten von LuxSpace zeichnen ein „maritimes Lagebild“



LuxSpace versucht „Dienstleistungen zu verkaufen, die in Luxemburg entwickelt wurden“, so Gerd Eiden. „Wir wollen die Behörden mit Satellitendaten versorgen, damit sie das Seegebiet besser überwachen können.“ Das Unternehmen aus Betzdorf ist Teil der OHB-Gruppe aus Bremen. LuxSpace beschäftigt 40 Personen – mehrheitlich Ingenieure. Letztes Jahr umrundete ein von dieser Firma gebauter Satellit den Mond. Insgesamt drei Satelliten hat sie bisher in Luxemburg gebaut.

LuxSpace kann auf ein noch wachsendes System von acht Satelliten (zwei wurden in Betzdorf gebaut) zurückgreifen, das weltweit die Positionsdaten von Schiffen empfängt. „Wir können alles sehen, was momentan auf dem Meer unterwegs ist.“ Diese Daten werden in einem Datacenter in Luxemburg gesammelt und ermöglichen die Erstellung eines sogenannten „maritimen Lagebildes.“ Mit dazu zählen Informationen wie: Handelt es sich um ein Cargo-Schiff, einen Öltanker oder ein Fischerboot? Wie schnell ist das Schiff unterwegs? Wo kommt es her und wo fährt es

hin? Steht es bereits auf einer roten oder schwarzen Liste? „Ohne unser System wäre es sehr mühsam, all diese Daten zusammenzutragen“, so Gerd Eiden.

Dieses System könne man auch gut mit dem Angebot des Luxemburger Unternehmens CAE Aviation verbinden, so Eiden weiter. LuxSpace könnte die Basisinformationen liefern, während CAE Aviation mit seinen Überwachungsflugzeugen feststellen könnte, welches Schiff sein AIS-System (die Daten, die die Satelliten empfangen) ausgeschaltet hat, um seine Position zu verheimlichen.

CAE Aviation zählt etwa 130 Mitarbeiter und 20 Flugzeuge. Sie alle wurden mit spezialisierter Technik ausgerüstet. Als Beitrag Luxemburgs an der NATO-Mission zur Bekämpfung der Piraterie vor Somalia überwachte das Unternehmen letztes Jahr die gefährliche Küste. Dank der Bilder konnten Frachter gewarnt, Kriegsschiffe orientiert und Piraten angeklagt werden. Heute fliegt das Unternehmen, als Beitrag Luxemburgs zu einer Frontex-Mission, über das Mittelmeer und sucht nach Flüchtlingsbooten.

Die illegale Fischerei

Die illegale Fischerei richtet weltweit gewaltigen Schaden an. Laut einem Bericht der Umweltorganisation WWF sind die globalen Fischbestände seit 1970 um die Hälfte geschrumpft. *World Ocean Review* schreibt, dass Fischbestände, die bereits durch die legale Fischerei überfischt sind, so weiter dezimiert werden. Selbst in Schutzgebieten, wo sich die Fischpopulationen erholen sollten, werde munter gefischt. Es wird geschätzt, dass zur legalen Fischerei weltweit noch einmal 15-33% Volumen hinzukommen. Besonders kritisch sei die Situation vor Westafrika, so die *World Ocean Review* weiter. Hier soll die illegale Fischerei

einen Anteil von 40 Prozent am Gesamtfang haben. Für die bereits stark ausgebeuteten Fischbestände sei das katastrophal. Dabei hätten die illegalen Fischer vor allem an jenen Arten Interesse, die bereits stark überfischt seien – hier sind die gebotenen Preise am höchsten. Dass gerade Westafrika so stark betroffen sei, liege daran, dass viele Staaten kaum Mittel – und oftmals auch keinen Willen – hätten, das zu bekämpfen. Die Bestände schrumpfen, haben keine Zeit, sich zu erholen – und den kleinen lokalen Fischern fehlt plötzlich die Lebensgrundlage. Eine Konsequenz: In der Region ist die Piraterie dabei, zuzunehmen.

ten. Daneben bietet CAE seinen Kunden geologische Vermessungen aus der Luft an und bildet auch Fallschirmspringer aus.

Überwachungsfieger

„Mit Kap Verde hatten wir in der Vergangenheit bereits zusammengearbeitet“, so Cedric Anciaux. „Und ich glaube, wir haben nun einen guten Vorschlag zu bieten.“ Man schlage vor, dauerhaft einen Flieger in dem Inselstaat zu stationieren.

Eine Luxemburger Tochtergesellschaft der Securitas-Gruppe, Securitas Alert Services, hat Lösungen für mehrere maritime Probleme im Angebot. Dazu zählen Systeme, um in einem Notfall die Kontakte mittels Telekommunikationsstationen entlang der Küste zu vereinfachen. Ein anderes System, wo Senegal bereits zu den Kunden zählt, ermöglicht es, die Position von Schiffen zu errechnen. Ein drittes System löst automatisch Alarm aus, wenn ein Schiff illegal in ein bestimmtes Meeresgebiet eindringt.

Bei Alert Services in Luxemburg arbeiten 40 Personen. Hier wird jedoch nicht nur an Technik für die Überwachung der Meere

gearbeitet. Auch beim Thema Sicherheit von Gebäuden will man innovieren. Alle Probleme, etwa die mangelnde Zusammenarbeit der Staaten in Westafrika, sind nicht allein mit Technik zu lösen. Auch was die Verfügbarkeit von militärischen Schiffen angeht, die die illegalen Fischerboote abfangen können, kann Luxemburg nur wenig tun.

Im Gegensatz zu anderen Staaten in Westafrika verfügt Kap Verde aber bereits heute über zwei Patrouillenboote. Mit den Daten aus Luxemburg sollen die in Zukunft gezielter eingesetzt werden können. Paul Marceul vom Luxemburger Cluster Maritime (Organisator der Wirtschaftsmission) ist zuversichtlich, dass der Plan klappen kann: „Die EU ist bereit, Finanzen zu liefern – Geld ist also da, wir müssen nur noch überzeugen. Wir haben gute Karten.“

Morgen im Tageblatt

Eine zweite Werft für Luxemburg?
Hilfestellung beim Aufbau eines Schiffsregisters

Eine zweite Werft für Luxemburg?

MARITIM Konsortium will Millionen in Kap Verde investieren



Christian Muller,
Mindelo, Kap Verde

Für viel Aufregung in Norddeutschland sorgte die Verlegung des Firmensitzes der Muttergesellschaft der deutschen Meyer-Werft nach Luxemburg. In naher Zukunft könnte nun noch eine weitere Werft von Luxemburg aus kontrolliert werden. Das dürfte aber für weniger Aufregung sorgen.

Die Werft in der Küstenstadt Mindelo, Kap Verde, hat natürlich nicht die gleiche Größe wie die Meyer-Werft. Bei der staatlichen Cabnabe-Werft sind gerade mal 100 Personen beschäftigt. Um dringend benötigte Investitionen anzuziehen, erwägt die Regierung eine Privatisierung der Betreibergesellschaft der Werft. „Und da gibt es belgisch-französische Investoren, die Interesse haben“, so Paul Marceul vom Cluster Maritime. Die planen, wegen der tatkräftigen Unterstützung aus Luxemburg, hierzulande ein spezielles Konsortium/Firma aufzubauen. Von hier aus würde dann ein Teil der Verwaltung organisiert werden.



Foto: Christian Muller

Die Werft in Mindelo: Ein idealer Ort zum Warten von Schiffen, die beispielsweise vor der Küste Nigerias arbeiten

„Wir sind dabei, uns zu positionieren“, so Paul Marceul weiter. Eine Offerte sei bereits eingereicht worden. Die Idee sei, die Werft zu einem Wirtschaftszentrum der Insel zu machen. Das Luxemburg Kon-

sortium wolle mehrere Millionen investieren. Die Arbeitsplätze sollen so gesichert werden. Ideen hat das Konsortium gleich mehrere: So sei etwa der geografische Standort Kap Verde ideal, um von hier aus die Versorgungs- und Arbeitsschiffe von den Ölplattformen in ganz Westafrika hier zu warten und zu reparieren. „Andernfalls müssten die Schiffe

bis nach Europa oder in die Türkei fahren, um gewartet zu werden.“

Weitere Ideen sind der Bau von kleinen Schiffen, oder die Nutzung der Hallen zum Bau von Windrädern. Immerhin zählt der Ausbau der erneuerbaren Energien zu den Top-Prioritäten der kapverdischen Regierung. In der Vergangenheit war das Land

total abhängig vom Import des teuren Rohstoffes Öl. Heute jedoch kommen bereits über 30 Prozent der nationalen Energieproduktion aus erneuerbaren Quellen.

Ob die Wahl der Regierung aus Kap Verde nun tatsächlich auf das Luxemburger Konsortium fallen wird, wird die Zukunft zeigen.

Ein neues Schiffsregister für Kap Verde

PROJEKT Ein Land will Arbeitsplätze auf Land und auf See schaffen

Christian Muller,
Mindelo, Kap Verde

Dass ein Inselstaat wie Kap Verde Unterstützung von einem Binnenland wie Luxemburg erhält, um ein eigenes Schiffsregister aufzubauen, mag auf den ersten Blick Verwunderung auslösen. Aber nur auf den ersten Blick.

Hinter dem Projekt steckt das Luxemburger Unternehmen „Bureau international maritime“ (BIM), Tochtergesellschaft der belgischen Ahlers-Gruppe. BIM wurde 1998 in Luxemburg gegründet und beschäftigt fünf Personen. Dieses Büro kann aber auf das Fachwissen der Ahlers-Gruppe zurückgreifen, die weltweit rund 1.000 Mitarbeiter zählt.

Die Gruppe betreibt maritime Ausbildungszentren, etwa in Frankreich und im Kongo. Hinzu kommen Aufgaben wie „maritime Beratung“ oder „maritime Zertifizierungen.“



„Vor rund einem Jahr hat das Luxemburger Cluster Maritime erste Kontakte zwischen uns und Kap Verde hergestellt“, so Babs Carpentier von BIM. „Auch bei der Staatsvisite waren wir dabei.“ Überaus dankbar sei man für die tatkräftige Unterstützung durch den „chargé d'affaires“ der Luxemburger Botschaft in Kap Verde, Marc de Bourcy.

„Unser Ziel ist der Aufbau eines neuen Schiffsregisters für Kap Verde“, so Carpentier. Der Insel-

staat habe zwar bereits ein Register – dieses zähle derzeit aber gerade mal vier Schiffe. Babs Carpentier ist zuversichtlich, dass das Projekt zu einem guten Abschluss kommt. Es sei jedoch mit Verzögerungen zu rechnen, da es auf Kap Verde in 2016 Wahlen gibt.

„Momentan ist das Projekt noch in der Studienphase“, so Babs Carpentier weiter. Dazu zähle eine Bestandsaufnahme auf Kap Verde. Welche Regeln gibt

es? Wie sieht es mit der Besteuerung aus? Was unternehmen potenzielle Konkurrenten? „Dannach werden wir dann Vorschläge einreichen“, so Babs Carpentier. Ein Vorschlag liege dabei bereits auf der Hand: „Die Gesetzgebung muss in englischer Sprache existieren“, so die gebürtige Flämin. „Das ist nun mal die maritime Sprache.“

Luxemburg hilft mit bei der Finanzierung der Studie. Mit impliziert sind auch KPMG Luxembourg und die Anwaltskanzlei OPF Partners aus Luxemburg.

Morgen im Tageblatt

Interview mit Luxemburgs „Commissaire aux affaires maritimes“

Die Handelsflotten der Welt nach dwt*

*Tragfähigkeit / maximales Gewicht, welches die Schiffe transportieren können

1	Griechenland
2	Japan
3	China
4	Deutschland
5	Singapur
8	Vereinigte Staaten
9	Vereinigtes Königreich
14	Frankreich
19	Belgien
22	Schweiz
24	Niederlande
42	Luxemburg
45	Polen
51	Spanien

Quelle: UNCTAD

Technische Hilfe

Die Idee des Schiffsregisters für Kap Verde gehe auf eine Initiative der ehemaligen Ministerin Marie-Josée Jacobs zurück, erzählt Robert Biwer, „Commissaire maritime“ der Luxemburger Regierung. Heute sei sie wieder aktuell. Das „Commissariat maritime“, das das Luxemburger Schiffsregister verwaltet, wolle technische Hilfe bieten – möglicherweise auch Praktika für Leute aus Kap Verde. Immerhin gehe es um ein Zielland der Luxemburger Entwicklungshilfe. „Der maritime Sektor ist wichtig für sie. Das Meer ist ihre wichtigste Ressource.“

Und da gibt es Möglichkeiten zur Zusammenarbeit“, so Biwer. Jedes Schiffsregister sei zwar eine Art Wettbewerber, so Babs Carpentier weiter. „Wir werden aber kein EU-Styl-Schiffsregister aufbauen. Es wird also kein direkter Konkurrent.“ Es werde ein „offenes internationales Register“ werden – es solle auf Qualität gesetzt werden. „Zudem wollen wir sicherstellen, dass jeweils mindestens ein Mitarbeiter der Reeder hier vertreten ist. Keine Briefkastenfirmen.“ „Wir wollen dem Inselstaat helfen, rund um das Schiffsregister neue Ar-

beitsplätze – auf Land und auf See – zu schaffen“, so der gebürtige Portugiese Antonio Maia von Ahlers Maritime, der speziell für diese Luxemburger Mission von Angola nach Kap Verde kam. Das sei ein Ziel der Regierung aus Kap Verde. „Da gibt es sehr viel Potenzial.“ Hinzu komme, dass es auf Kap Verde eine Universität gibt, so Carpentier weiter. „Auch da gibt es Möglichkeiten zur Zusammenarbeit.“ Das alles könne Kap Verde helfen, sich zu einem „maritimen Hub“ zu entwickeln. Dabei habe das Land vor allem Westafrika im Visier.

Ein Zentrum für Rohstoffe

Auch außerhalb der maritimen Wirtschaft entwickeln sich die Geschäftsbeziehungen zwischen Luxemburg und Kap Verde. So finanziert der Luxemburger Staat derzeit eine Studie über den Aufbau eines Ressource-Zentrums.

Ziel der geplanten Anlage ist es, die „größtmögliche Wertschöpfung mit den Hausabfällen (auf der Hauptinsel) zu erreichen“, so Jean Schummer, Geschäftsführer des mit implizierten Planungsbüros Lee aus Junglinster. So sollen beispielsweise Menschen einen offiziellen Job als Sortierer erhalten, die derzeit ihren Lebensunterhalt mit dem Sammeln von Rohstoffen auf Müllkippen verdienen. Gesammeltes Glas, Metall oder Plastik sollen dann

verkauft und recycelt werden. Aus organischen Abfällen könnte Biogas oder Strom erzeugt werden. Die restlichen organischen Stoffe könnten dann als veredelter Dünger verkauft werden. Der Abfall der Insel würden so deutlich verringert werden.

Welche Form und Struktur das Projekt später annehmen wird, ist heute noch nicht entschieden. Lee aber hat jedenfalls Interesse, es mit lokalen Akteuren umzusetzen. Derzeit wird nach weiteren Investoren gesucht und über mögliche Businesspläne diskutiert. Nächstes Jahr, so hofft Jean Schummer, könnte man dann mit der echten Planung beginnen. Das Projekt soll rund zehn Millionen Euro kosten.

Der Herr der Schiffe

MARITIM Ein Gespräch mit Robert Biwer, Luxemburger „Commissaire maritime“



Christian Müller
Mindelo, Kap Verde

Seit 25 Jahren gibt es ein Luxemburger Schiffsregister. Heute kreuzen mehr als 200 Schiffe mit Luxemburger Flagge über die Weltmeere. Ein Gespräch mit Robert Biwer, seit Mai 2008 „Commissaire maritime“ der Luxemburger Regierung.

Tageblatt: Sie sind seit einigen Jahren Luxemburgs „Commissaire aux affaires maritimes.“ Worin besteht Ihre Arbeit?

Robert Biwer: Das „Commissariat aux affaires maritimes“ ist die staatliche Verwaltung, die für das Luxemburger Meeresschiffsregister zuständig ist. Die Arbeit ist in drei Bereiche unterteilt: Verwaltung, Schiffe (unterteilt in Technik und Verwaltung) und Seeleute (Mannschaften). Ehe ein Schiff bei uns angemeldet wird, kontrollieren wir beispielsweise die technische Dokumentation und andere Dokumente im Dossier, etwa die Besitzverhältnisse des Schiffes. Zudem schicken wir jedes Jahr mindestens einmal einen Inspektor auf jedes einzelne Schiff, um die Technik und die Mannschaft zu überprüfen. Sie kontrollieren, ob Sicherheitsvorschriften eingehalten werden, oder ob die Matrosen ihre Gehälter wirklich erhalten. Hierzu haben wir auf ein weltweites Netzwerk von etwa 50 Spezialisten aufgebaut, die bei uns eine Ausbildung erhalten haben und pro Job bezahlt werden. Letztendlich wird die Rechnung aber vom Reeder bezahlt. Wir schicken die Rechnung weiter – mit einer kleinen Kommission für uns.

Und was die Matrosen angeht?

Jeder Matrose, der auf einem Luxemburger Schiff arbeitet, braucht ein Luxemburger Seefahrerbuch – damit wir wissen, wer auf den Schiffen ist. Zudem validieren wir die Ausbildungszertifikate der Mannschaft, von den Matrosen, den Offizieren bis hin zum Kapitän. Diese Validierung kommt nicht automatisch. Alle Angaben werden von uns genau überprüft, um sicherzustellen, dass die Ausbildungen auch wirklich gemacht wurden. Auf Luxemburger Schiffen arbeiten derzeit rund 4.000 Matrosen.

Mit welchen Problemen haben Sie zu kämpfen?

Vor allem mit der internationalen Anerkennung eines Luxemburger Registers – ein Land ohne

Meereszugang. Wobei die Anerkennung aber vor allem in Luxemburg fehlt. Unterstützt wird hier die Arbeit des Netzwerks „Cluster maritime luxembourgeois“. Oftmals fehlt die Anerkennung auch im Ausland – aber nicht im maritimen Milieu. Nachdem wir vor einigen Jahren den Reedern erlaubten, vor Somalia Mitarbeiter von Sicherheitsfirmen an Bord zu haben – als Schutz vor Piraten – kam beispielsweise Belgien zu uns, um zu erfahren, wie wir das handhaben. Ein anderes Problem ist die ungleiche Behandlung in Europa. So gibt es beispielsweise die sogenannte Leuchtturm-Steuer, die beim Einlaufen in einen brasilianischen Hafen zu zahlen ist. Einige müssen zahlen – andere aber nicht, da sie bilaterale Abkommen haben. Das können wir nicht bieten, da wir keinen Meereshafen haben. Unser Register

uns registrierten. Das Problem ist heute aber gelöst. Wir respektieren alle EU-Direktiven. In der Europäischen Union gibt es Schiffsregister, die teuer und andere, die billiger sind als in Luxemburg. Wir setzen nicht auf die Preise, um Kunden anzuziehen. Wir setzen auf flexible Dienstleistungen und individuelle Lösungen. Im Gegensatz zu Deutschland oder Frankreich fordern wir beispielsweise keinen Prozentsatz von Luxemburgern auf den Schiffen.

Warum sind Sie mit dem „Cluster maritime“ nach Kap Verde gereist?

Das geht zurück auf eine Initiative von Marie-Josée Jacobs. Luxemburg sollte dem Kap Verde helfen, ein eigenes Schiffsregister aufzubauen. Das ist heute wieder aktuell. (Red.: siehe Artikel von gestern)

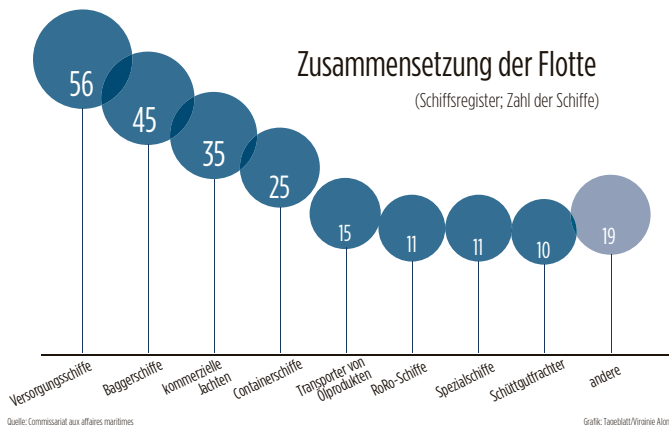
gab es eine gute und konstante Entwicklung. Es gibt aber natürlich Schwankungen. So hat in den letzten zwei Jahren die Zahl der Schiffe wieder leicht abgenommen. Das liegt einerseits an der brasilianischen Leuchtturm-Steuer und andererseits am niedrigen Ölpreis. Letzterer hat dazu geführt, dass einige Versorgungsschiffe von Ölplattformen – um Kosten zu sparen – eingemottet wurden. Sie dürfen somit nicht mehr fahren. Wenn der Preis wieder steigt, können sie aber schnell wieder angemeldet werden.

Luxemburg hat ein Schiffsregister für Handelsschiffe und eins für Binnenschiffe. Warum wird das erste vom Wirtschaftsministerium und das zweite vom Transportministerium aus geleitet?

Da bin ich der falsche, um zu

Zusammensetzung der Flotte

(Schiffsregister; Zahl der Schiffe)



Freizeitschiffe und -boote eintragen können. Dort sind etwa 1.000 Einheiten (Segelboote, Motorschiffe, Jetskis usw.) eingetragen. Dieses wird auch vom „Commissariat maritime“ verwaltet.

Ein beeindruckendes Erlebnis ...

Ich habe einige Schiffstauen miterlebt. Es ist schon beeindruckend, wenn ein 250 Meter langes Baggerschiff ins Wasser gelassen wird – und dabei die „Heemecht“ gespielt wird.

Gibt es Arten von Schiffen, etwa Öltanker, die Sie im Schiffsregister nicht wollen?

Anfangs waren einige Tanker bei uns angemeldet. Die sind aber 2002/03 nach Belgien zurückgekehrt. Heute haben wir nur noch einige kleinere Schiffe, die Ölprodukte transportieren. Das von ihnen transportierte Volumen entspricht in etwa der Treibstoff-tanks eines großen Cargo-Schiffs. Große Öltanker wollen wir nicht mehr – das war eine politische Entscheidung, die nach dem Unfall der Erika und der Prestige getroffen wurde. Fischereischiffe haben wir auch keine. Wir wollen nicht, dass unsere Schiffe in den Gewässern anderer Länder fischen. Zudem wäre es ein ganz anderes Register, für das andere Regeln und andere EU-Direktiven zählen. Auch große Passagierschiffe, etwa Kreuzfahrtschiffe, wollen wir momentan nicht. Da arbeiten bis zu 3.000 Personen auf einem Schiff, was einen zu großen Arbeitsaufwand bedeutet. Das Thema Passagierschiffe könnte in Zukunft aber wieder auf den Tisch kommen.

Zahlt es sich finanziell für Luxemburg aus, ein Schiffsregister zu unterhalten?

Die Verwaltung zählt direkte 13 Mitarbeiter. Die Zahl der direkten Arbeitsplätze im maritimen Sektor beläuft sich auf 300 bis 400. Geschätzte 2.500 Arbeitsplätze haben von Zeit zu Zeit mit dem maritimen Sektor zu tun. Im Luxemburger Versicherungssektor ist die Schifffahrt die zweitwichtigste Prämien-Einnahmequelle – nach dem Geschäft mit den Lebensversicherungen. Also, auch wenn es keine genauen statistischen Angaben gibt, so ist doch sicher, dass der Sektor mehr einbringt, als er kostet. Die Kosten der Verwaltung (Gehälter, Büros) sind allein durch die Anmeldegebühren bereits praktisch abgedeckt.

Übermorgen im Tageblatt

Wie Luxemburg zu einer Nation der Seefahrer wurde



Robert Biwer, „Commissaire maritime“ der Luxemburger Regierung

hat dadurch bereits einige Schiffe verloren. Bei einem mittelgroßen Containerschiff können diese leicht 100.000 Euro im Jahr betragen – das ist zwei- bis dreimal mehr als die Anmeldekosten.

Ist Luxemburg eine Billigflagge?

Nein. Ganz sicher nicht. Von der ITWF (International Transport Workers Federation) aus London wurden wir eine Zeit lang als Billigflagge („pavillon de complaisance“) eingestuft. Hintergrund war, dass wir Schiffe von ausländischen Reedern bei

Machen Sie als „Commissariat maritime“ keine eigene Promotion im Ausland für den Standort Luxemburg?

Das machen wir nur sehr wenig. Wir wollen nicht in anderen Ländern zu aggressiv werben (einige könnten sagen „wildern“ gehen). Wenn aber jemand zu uns kommt, dann sind wir gern bereit, ihn zu informieren.

Wie sehen Sie die Zukunft des nunmehr 25 Jahre alten Luxemburger Schiffsregisters?

Ganz positiv. In den 25 Jahren

antworten. Es handelt sich aber eigentlich um unterschiedliche Aktivitäten – mit einigen Überschneidungen. Der ehemalige Minister Jeannot Krecké wollte das Commissariat im Wirtschaftsministerium haben – um die Wirtschaft zu diversifizieren. Bei der Binnenschifffahrt handelt es sich dabei mehr um eine Transportaktivität, wo Schiffe auch Luxemburg anlaufen. Kaum ein unserer Schiffe hingegen wird je nach Luxemburg kommen. Es gibt aber auch noch ein „Registre de plaisance“, wo Leute, die in Luxemburg wohnen, ihre eigenen

Foto: Jean-Claude Ernst

Eine Nation der Seefahrer

MARITIM Gespräch mit dem Gründer des Luxemburger Schiffsregisters



Christian Müller

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 FNCTFEL 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 zu dem 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 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 zählt 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?

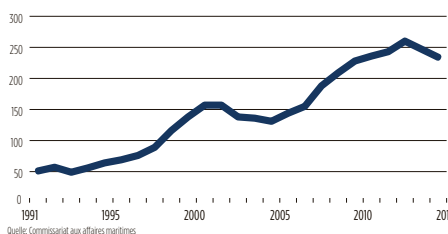
Das war ein unglaublicher Glücksfall. Als ich Transportminister war, wurde ich von meinem belgischen Amtskollegen Jean-Luc Dehaene (späterer Premierminister) kontaktiert. Er fragte, ob es möglich sei, die gesamte belgische Flotte ins Luxemburger Schiffsregister einzubringen. Es



Foto: Editpress / Alberto Piccinato

„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 glücklicher 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 Baingenieurwesen 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.“