



**CLUSTER
MARITIME**
Luxembourgeois

Luxembourg plateforme maritime et logistique



SOMMAIRE

ÉDITORIAL	(FR)	5
LES 20 ANS DU REGISTRE MARITIME LUXEMBOURGEOIS	(FR)	6
TÉMOIGNAGE À L'OCCASION DU 20 ^{ÈME} ANNIVERSAIRE DU COMMISSARIAT AUX AFFAIRES MARITIMES	(FR)	8
ENTRETIENS	(FR)	10
LE PAVILLON MARITIME LUXEMBOURGEOIS, UN LABEL DE QUALITÉ	(FR)	13
TROIS ANS DE CLUSTER MARITIME EN QUELQUES ACTIONS-PHARE	(FR)	14
KEY-ACTIONS IN THE YEARS 2009 - 2010 - 2011	(EN)	15
LOGISTICS MANAGEMENT FORUM	(FR)	20
LE LUXEMBOURG, UNE TERRE D'OPPORTUNITÉS	(FR) (DE) (EN)	22
LES DERNIÈRES INITIATIVES EUROPÉENNES EN MATIÈRE MARITIME ET LOGISTIQUE	(FR)	34
LES PROFESSIONNELS DU SECTEUR MARITIME AU LUXEMBOURG	(FR)	37

*Par Freddy Bracke,
Président du Cluster maritime luxembourgeois*

Nous avons le plaisir de vous présenter cette nouvelle publication du Cluster maritime luxembourgeois réalisée à l'occasion du vingtième anniversaire du Registre maritime du Grand-Duché.

Ce registre mérite qu'on le fête puisqu'il a permis la naissance d'un véritable secteur maritime au Luxembourg. Les armateurs qui ont, au fil des années, élu domicile au Grand-Duché ont créé et offert de nouvelles opportunités aux différents secteurs de l'économie locale. Parmi les membres du Cluster maritime luxembourgeois, de nombreuses entreprises ont développé une activité maritime connexe.

Les secteurs de l'assurance et de la finance profitent particulièrement de cette dynamique. Dans le secteur de l'assurance, les primes versées pour le secteur maritime se placent en deuxième position juste derrière celles de l'assurance-vie. Bien que l'implantation au Luxembourg de clubs PGI (mutuelles d'armateurs) soit antérieure à l'existence du registre maritime, sa création a engendré un gain de légitimité et un surplus d'activité pour le secteur. Les banques et services financiers luxembourgeois génèrent un important chiffre d'affaires grâce aux activités que le transport maritime entraîne dans son sillage.

Le Cluster maritime entend bien contribuer à l'émergence, au Luxembourg, d'activités et d'emplois liés au fait maritime qui s'est constitué comme un secteur à part entière et intégré dans le tissu économique local. Aussi, nous nous efforcerons de renforcer les liens avec tous les acteurs intéressés.

Les membres du Cluster maritime se sont impliqués fortement dans la réalisation de cette première brochure sur le fait maritime luxembourgeois. Vous retrouverez également des interviews de M. Jeannot Krecké, Ministre de l'Économie et du Commerce extérieur, de M. Robert Biwer, Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes et de Mme Cléopatra Doumbia Henry, Directrice du Département des normes internationales au Bureau international du Travail. Me Marc Glodt témoignera également sur l'histoire mouvementée du registre maritime.

Près de deux cents convives du monde économique et institutionnel luxembourgeois s'étaient donné rendez-vous pour fêter les deux décennies du registre maritime luxembourgeois le 6 janvier dernier. Le pavillon maritime luxembourgeois jouit aujourd'hui d'une excellente réputation. En retraçant les étapes importantes de l'aventure maritime luxembourgeoise, M. Robert Biwer, Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes, n'a pas manqué de mentionner les mers agitées qu'il a fallu traverser. Tout en rendant hommage à l'équipe du commissariat qui a fait un travail de pionnier et au sérieux du travail effectué, le commissaire a salué la démarche qualité entreprise sous son prédécesseur et qui a mené à une certification ISO de l'administration et ainsi à l'acceptation de cette initiative tant au plan national qu'international.

La séance académique a été marquée par la présence de Mme Cléopatra Doumbia-Henry, Directrice du Département des normes internationales au Bureau international du Travail, qui s'est exprimée sur la convention du travail maritime de 2006. Ce corpus législatif consolide et modernise un ensemble de 37 conventions en faveur du personnel navigant et améliore ainsi sensiblement leurs conditions de travail. La Convention est unique en son genre puisqu'elle met en place dans chaque Etat un système de certification de la conformité avec les standards de la Convention.

Le Luxembourg a fait de gros efforts pour permettre une ratification de la Convention en 2011 comme l'a souligné Mme Doumbia-Henry. Depuis son adhésion à l'Organisation internationale du travail le Luxembourg a ratifié un total de 98 conditions dont pas moins de 19 concernant le secteur maritime.

Dans son discours, Son Exc. M. Krecké, Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur, a insisté sur la qualité du pavillon et le prestige dont il jouit à l'international. Les navires battant pavillon luxembourgeois bénéficient donc de procédures de contrôle simplifiées dans les ports du monde.

*Cléopatra Doumbia-Henry,
Directrice du Département des normes internationales
au Bureau international du Travail
et Jeannot Krecké,
Ministre de l'Économie et du Commerce extérieur*

Selon M. Richard Schifferli, Directeur du Mémoire d'Accord de Paris, la plupart des navires des registres de qualité ne devraient pas faire l'objet d'inspection dans les ports en 2011. Le nouveau système mis en place récemment les exempterait de contrôle portuaire sur des périodes de trois ans. Les navires battant un pavillon de moindre qualité doivent, quant à eux, s'attendre à une inspection tous les six mois. Le fait de battre pavillon luxembourgeois constitue donc un gain de temps considérable pour les armateurs.



© Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur

*Par Me Marc Glodt,
Commissaire du Gouvernement aux Affaires maritimes honoraire
Vice-président du Cluster maritime Luxembourg
Avocat-avoué*



C'est une satisfaction toute particulière d'apporter ce témoignage sur les vingt années du programme maritime luxembourgeois dans cette publication du Cluster maritime luxembourgeois précisément. Ayant eu la charge du dossier maritime de 1988 à 2008 sous les gouvernements successifs, la création et surtout le développement du Cluster maritime il y a trois ans maintenant, constitue dans ma perception une forme d'aboutissement, un événement heureux, sinon une étape importante de l'odyssée maritime luxembourgeoise.

Aujourd'hui ce Cluster regroupe des entreprises de tout premier plan qui ne sont pas exclusivement actives dans le secteur maritime, mais contribuent toutes à l'économie maritime. En effet, ce voyage maritime de près de 20 ans a été marqué par la traversée d'une mer agitée à bien des moments. Les efforts fournis pour garder le navire à flot avec un équipage en sous effectif dépassaient sans doute le raisonnable par moments, mais la petite équipe du Commissariat avait conscience de vivre une expérience extraordinaire, ce qui constituait une motivation forte.

L'idée d'un pavillon maritime luxembourgeois a germé au Ministère des Affaires étrangères et du Commerce extérieur au milieu des années 1980. Cette initiative s'inscrivait dans la politique de diversification du pays. Le dossier maritime devait faire l'objet par la suite d'une contestation exceptionnelle et inattendue au plan politique. Le parti libéral dans l'opposition à l'époque devait même quitter le Parlement en guise de protestation lors du vote de la loi pour ne citer que cet incident de parcours. Ce démarrage malheureux d'une initiative qui s'annonçait prometteuse devait marquer la suite de l'histoire pendant de longues années. Les soutiens se faisaient rares, et les efforts pour développer ce créneau étaient circonscrits par des moyens assez symboliques. Mais l'activité maritime s'est tout de même développée au fil des années. Limité à l'immatriculation des navires d'origine belge durant les premières années, le registre luxembourgeois était même estampillé registre belge bis par le syndicat international des transports. Dans une optique luxembourgeoise cela rendait difficile le développement vers l'international. Lorsque le pavillon au lion rouge fut déclaré pavillon de complaisance par le syndicat international des transports à la demande des syndicats belges dans le contexte d'un conflit social entre armateurs et syndicats belges, la classe politique luxembourgeoise y a vu une certaine capacité de nuisance supplémentaire du dossier maritime en termes d'image de marque du pays, à côté des craintes liées à une hypothétique pollution par un navire luxembourgeois. Il y avait sans doute assez de pressions sur le Luxembourg sur d'autres plans pour ne pas vouloir en rajouter.

L'appellation de complaisance vécue comme infamante et particulièrement injustifiée fut levée à travers l'intervention talentueuse du ministre des transports de l'époque M. Henri Grethen. Une partie importante des navires d'origine belge devait quitter le pavillon luxembourgeois à la même époque, mais devait en même temps le libérer de l'estampille belge et ouvrir la voie à d'autres développements.

Le volet politique national de l'aventure maritime a été important, mais ne constitue qu'un aspect de l'histoire. La mer avec ses multiples dimensions peut exercer une fascination extraordinaire sur les gens et j'en fais sans doute partie. Le secteur du transport maritime avec ses multiples facettes au plan économique, juridique et technique a été le premier secteur mondialisé bien avant que le mot ne soit à la mode. Tel un phare, le Commissariat a été un observatoire pour beaucoup de ces évolutions. Le cadre réglementaire et partant le fonctionnement du secteur a fortement changé sur les vingt dernières années. Ces changements au plan international, qu'il fallait gérer au plan réglementaire national et au plan de la mise en œuvre, constituaient des défis majeurs pour une petite administration.

Les obligations de l'État en matière maritime résultent essentiellement du droit international. Dès les années 90, l'Organisation maritime internationale commençait à s'intéresser à la façon dont les États s'acquittaient de leurs obligations internationales. A la même époque nous avons vu émerger une politique maritime européenne avec un projet fort symbolique de registre européen. Je comprenais assez rapidement qu'un petit État, nouveau venu sur la scène maritime, sans accès à la mer, n'aurait pas droit à l'erreur et plus particulièrement dans le domaine de la sécurité maritime. Je me suis attelé avec une équipe motivée, mais trop petite au vu de l'immensité de la tâche, à mettre en place une administration maritime moderne travaillant sur des standards de qualité. Ces efforts furent récompensés par une certification ISO dix ans plus tard, une première au plan national et une innovation remarquée au plan européen. Je pense sincèrement que cette démarche qualité a conféré davantage de crédibilité au programme maritime luxembourgeois. Au plan international, nous étions invités à participer à des conférences pour parler de cette expérience, nous avons participé à des missions de la Commission européenne lors de l'adhésion de nouveaux États membres et puis l'administration luxembourgeoise s'est portée volontaire lors des premiers audits lancés par l'Organisation maritime internationale. Fait remarquable, en 2000 le Luxembourg fut un des dix premiers États retenus dans le programme de qualité américain appelé QUALSHIP 21. Au plan luxembourgeois, le Commissariat a été primé à deux reprises au Prix luxembourgeois de la qualité. En regardant en arrière à l'occasion de ce 20^e anniversaire et dans le contexte de cette odyssée qui a eu des airs de traversée de déserts maritimes, ma fierté est bien celle de la réalisation de l'architecture d'une administration maritime moderne. C'est le travail d'une équipe et le fruit d'un engagement exceptionnel de quelques-uns contre vents et marées.

Le ministre Krecké a donné une nouvelle orientation politique au dossier maritime en travaillant sur son ancrage dans l'économie nationale dont les effets bénéfiques commencent à se voir au plan économique. J'ai quitté mes fonctions au sein de l'administration au moment le plus faste de son histoire pour me consacrer à des projets personnels. Mon engagement au sein du Cluster maritime comme membre fondateur a eu pour moi une signification toute particulière, terminer un travail entamé, en agissant sur d'autres plans et avec des moyens dont ne dispose pas l'administration. Avec le Cluster maritime, le secteur dispose aujourd'hui d'une voix à Luxembourg et à l'étranger. Il a gagné en visibilité grâce à l'engagement de ses membres représentant de nombreuses compétences de l'industrie maritime. En cette année 2011, la célébration du vingtième anniversaire du Commissariat aux affaires maritimes concorde avec la fin du premier mandat du conseil d'administration du Cluster maritime. La communication entre ces deux entités a été exemplaire. Ayant eu le privilège de cumuler les fonctions de Cluster manager et de Vice-président du Conseil du Cluster, je termine ce voyage avec la satisfaction d'une mission accomplie. Le navire est arrivé à bon port après une longue odyssée. Il y aura d'autres voyages.



© Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur

Et si l'essentiel pour votre
entreprise, c'était un banquier de
terrain à votre écoute ?

Pour avancer, votre entreprise a besoin d'un partenaire financier de confiance qui la connaît et qui l'accompagne à chacune des étapes de sa vie. Chez Dexia BIL, nous prenons le temps de bien comprendre vos besoins, c'est comme cela que nous pouvons vous aider à choisir parmi les différentes formes de financements, en fonction de vos projets. Afin que votre entreprise puisse évoluer, innover, prospérer et assurer des performances durables.

C'est cela avancer avec vous.

ensemble, à l'essentiel

DEXIA

DÉSENCLAVEMENT ET DIVERSIFICATION : LE COUPLE MARITIME ET LOGISTIQUE

*Par Son Exc. M. Jeannot Krecké
Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur*

CML : En prenant les fonctions de ministre de l'Economie et du Commerce extérieur en 2004, vous avez pris également la responsabilité du dossier maritime qui était rattaché au département des transports depuis 1991. Qu'est-ce qui a motivé ce changement et quels sont les faits marquants de la nouvelle politique maritime ?

Il faut dire qu'au Luxembourg, pays sans littoral, le secteur maritime constitue plus une activité économique qu'une activité de transport proprement dite. En effet, même si les navires n'arrivent jamais au Luxembourg, le secteur y a trouvé sa place, bien au-delà de la réassurance et des services et une véritable activité économique est née. Aujourd'hui le secteur fait partie intégrante du paysage économique national avec d'importantes interactions multisectorielles. Plusieurs entreprises étrangères ont ainsi choisi le Luxembourg pour y installer une partie de leurs activités avec de nombreux emplois à la clé.

J'ai fait procéder, notamment suite à une demande du secteur, à une modernisation du cadre législatif et réglementaire en place dès 2004. Les modifications ont certes porté sur le régime fiscal, mais également sur la sécurité et la sûreté maritimes. Par ailleurs, le Commissariat aux affaires maritimes s'est vu conférer en 2005 le statut de service de l'Etat à gestion séparée (SEGS), entraînant une certaine flexibilité, mais aussi la responsabilité dans l'exécution de son budget et ce, tant au niveau des recettes que des dépenses. Egalement en 2005, un réseau d'inspection à couverture mondiale des navires sous pavillon luxembourgeois a été mis en place.

Plus récemment, la Chambre des Députés vient d'adopter le projet de loi 6258 portant ratification des conventions de C 185 (pièces d'identités des gens de mer) et MLC 2006 (convention du travail maritime). Au regard de l'ampleur et de la nature du projet MLC, et en particulier en ce qui concerne la certification dans le domaine social des navires,

nous avons travaillé en partenariat avec l'Université du Luxembourg. En outre, le projet a bénéficié du soutien actif du Bureau international du Travail et les travaux préparatoires ainsi que les négociations avec les syndicats ont commencé dès 2007.

D'ici à quelques mois, le Luxembourg se dotera également de nouvelles règles techniques applicables aux navires de croisière à usage commercial (Méga-Yachts), la réglementation actuelle datant de 1993-1994. Fin 2009, un règlement semblable a vu le jour dans le domaine de la navigation de plaisance.

Les membres du Cluster maritime m'ont remis il y a quelques mois une liste de doléances, qu'il conviendra d'analyser et de mettre en musique, le cas échéant. Le concept du «Green Shipping» visant le soutien et le développement des technologies vertes semble particulièrement intéressant.

CML : quelles synergies voyez-vous entre le secteur logistique et le secteur maritime dans l'intérêt du développement économique du pays ?

Notre secteur logistique est en plein développement et le volet maritime était longtemps absent dans la chaîne logistique entre le producteur et le consommateur final d'un bien. Aujourd'hui de plus en plus d'interactions mutuellement bénéfiques ne cessent de se créer entre les différents secteurs de la logistique traditionnelle et du maritime. Vu l'existence d'un registre maritime et la présence de bon nombre d'armateurs, le Luxembourg profite, via ces entreprises, d'un accès privilégié aux ports maritimes, surtout en mer du Nord, et par là, aux différents acteurs économiques qui y sont localisés.

LE COMMISSARIAT AUX AFFAIRES MARITIMES: QUELS DÉFIS ET QUELLES STRATÉGIES ?

*Par M. Robert Biwer
Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes*

CML : Vous venez de célébrer le 20e anniversaire du Commissariat aux affaires maritimes dont vous avez pris la direction il y a trois ans maintenant. Quels sont les défis aujourd'hui d'une administration maritime qui est l'autorité de surveillance pour les navires opérant à une échelle mondiale ?

D'un côté, tenant compte de la taille de notre pays et du fait que nous ne disposons pas d'accès direct à la mer, le Commissariat aux affaires maritime reste une administration disposant de moyens et d'effectifs réduits. D'un autre côté, le nombre de navires immatriculés au registre a constamment augmenté ces dernières années et avec 237 unités actuellement, cette flotte constitue la plus grande en nombre et en tonnage pour un pays enclavé en Europe sinon dans le monde.

Garantir un suivi efficace des entreprises maritimes, des navires et des marins n'est par conséquent pas tâche facile et la qualité du travail et la productivité deviennent des questions de pérennité.

N'étant pas un pays maritime traditionnel, la crédibilité du registre maritime luxembourgeois continue à être mise en cause de temps en temps et cela tant à l'étranger qu'au Luxembourg.

Dans ce contexte, il faut se féliciter du travail d'information et d'éducation effectué par le Cluster maritime luxembourgeois qui, rien que par la liste de ses membres, démontre que l'intérêt économique du secteur maritime dépasse considérablement le seul registre maritime.

Nous sommes fiers de montrer le «Roude Leiw» lors de compétitions sportives comme le Tour de France ou lors des matchs de nos différentes sélections nationales. Je pense que nous ne devons pas avoir honte de le voir flotter sur les océans du monde entier.

CML : quels sont les projets d'avenir de votre administration ?

Ces dernières années le registre maritime luxembourgeois n'a cessé de se développer. La responsabilité de soutenir et d'accompagner, ce développement dans la qualité et la continuité revient au Commissariat aux affaires maritimes.

En même temps, nous nous devons de faire évoluer nos outils de travail et nos procédures dans l'intérêt d'une meilleure productivité et de la simplification administrative, et cela dans l'intérêt de nos clients. Deux projets importants sont sur le point d'être finalisés, l'un concernant la gestion électronique des documents et l'autre, qui y est lié, mettant en œuvre un guichet unique électronique dans un premier temps au profit des acteurs du registre public commercial, plus tard un système similaire sera mis en place au profit du registre de plaisance.

Dans les années à venir le Commissariat aux affaires maritimes continuera à suivre les différents projets législatifs liés au secteur maritime (conventions internationales et directives européennes notamment) et à accompagner leur mise en œuvre au Luxembourg.

*Cleopatra Doumbia-Henry,
Directrice du Département des normes internationales au Bureau international du Travail*

CML : Vous avez été l'invitée d'honneur à la commémoration du vingtième anniversaire du Commissariat aux affaires maritimes et votre exposé a porté sur la convention du travail maritime, 2006. Quelles sont aujourd'hui les perspectives de ratification et d'entrée en vigueur de cette convention ?

A mon avis les vents qui nous poussent vers l'entrée en vigueur sont toujours puissants. Cependant je dois constater que la plupart des pays membres de l'Union européenne n'ont pas pu pleinement donner suite à l'appel du Conseil européen – dans sa décision du 7 juin 2007 de « s'efforcer de prendre les mesures nécessaires pour déposer le plus tôt possible et de préférence avant le 30 décembre 2010 » leurs instruments de ratification de la Convention du travail maritime, 2006. Je sais que plusieurs pays, comme le Luxembourg, en Europe et ailleurs dans diverses régions sont très proches de la ratification. Il n'est pas possible de prévoir le temps qui est nécessaire pour l'examen de cette Convention par chacun des Parlements des pays en question. Certains de ces pays, toutefois, ont déjà reçu l'autorisation parlementaire de compléter les procédures nécessaires de déposer leur instrument de ratification au BIT¹. Comme vous le savez, pour que la Convention entre en vigueur (douze mois après), il nous faudra encore la ratification de 18 pays, pour arriver au niveau requis par l'article VIII de la Convention, à savoir 30 Membres de l'Organisation internationale du Travail, représentant au total au moins 33 % de la jauge brute de la flotte marchande mondiale. La condition des 33 % a été largement dépassée, les 12 pays qui ont déjà ratifiés réunissant 48 % de la jauge brute mondiale.² J'avais estimé que le nombre de ratifications nécessaire pour l'entrée en vigueur soit atteint cette année encore, pour que la Convention entre en vigueur avant la fin de 2012. C'est toujours possible, mais il serait plus réaliste d'envisager cette entrée en vigueur en 2013. Parmi les facteurs qui pourraient favoriser la ratification dans un proche avenir pour nombreux pays figurent les modifications de juin 2010 de la Convention STCW de l'OMI, qui

tiennent compte d'un nombre de dispositions clé de la MLC, 2006. Ces modifications entreront en vigueur en janvier 2012.

CML : Pourquoi le Luxembourg devrait-il ratifier rapidement cette convention ?

Pour répondre à cette question je citerai en premier lieu la motivation dans la décision du Conseil européen de juin 2007, qui constate que la Convention apporte une contribution essentielle au secteur maritime à l'échelle internationale en promouvant des conditions de vie et de travail décentes pour les gens de mer et des conditions de concurrence plus équitables pour les armateurs. « Il convient donc » - et je cite le texte de la décision, « Il convient donc d'appliquer ses dispositions au plus tôt ». Travail décent pour tous les gens de mer et conditions de concurrence équitables pour tous les états de pavillon qui, comme le Luxembourg, se préoccupent des conditions de vie et de travail des gens de mer. Sur le plan des conditions de concurrence équitables, on peut constater un progrès important puisque les pays ayant ratifié réunissent déjà presque la moitié de la jauge brute mondiale.

Pour les états de pavillon, je pense qu'il y a deux considérations qui militent en faveur d'une ratification de la Convention au plus tôt.

La première est d'ordre pratique : si un pays n'a pas ratifié et la Convention entre en vigueur, les navires qui battent son pavillon seront désavantagés pour les inspections dans les ports puisque le pays de pavillon n'aura pu leur délivrer le Certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime. La deuxième considération se fonde sur le prestige. Etre parmi les premiers à ratifier la Convention de travail maritime accorde sans doute une marque de prestige pour le pays en question, indiquant que son pavillon vise ce qu'on appelle « *quality shipping* » - le transport maritime de qualité.

¹ Antigua et Barbuda, Benin, Gabon, Latvia et Singapour.

² Voir le site web pour la CTM, 2006 : <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--fr/index.htm>

LES ARMATEURS LUXEMBOURGEOIS FIERES D'ARBORER LE ROUE LÉIW

Les armateurs et le Ministère de l'Économie et du Commerce extérieur luxembourgeois, dont dépend le Commissariat aux affaires maritimes, ont de quoi se féliciter. Deux autorités indépendantes internationales, le Mémoire d'Entente de Paris sur le Contrôle des Navires par l'État du Port (MoU de Paris) et le Corps des garde-côtes des États-Unis (USCG), ont reconnu une nouvelle fois le sérieux et la qualité du pavillon luxembourgeois.

Premièrement, le Luxembourg figure toujours en bonne place sur la liste blanche des pavillons maritimes du MoU de Paris. Le Mémoire fournit le cadre à 24 000 inspections annuelles dont les résultats jaugent de la qualité des registres. Ceux-ci sont ensuite classés dans la liste blanche, grise ou noire en fonction de leurs performances, c'est-à-dire du ratio nombre d'inspections de navires / détentions (pour cause de « manquements »).

Deuxièmement, l'USCG a tenu à distinguer l'engagement vers l'excellence de l'administration maritime luxembourgeoise dans son dernier rapport annuel. Celle-ci serait éligible au prestigieux label QualShip21 si les navires luxembourgeois s'arrêtaient plus fréquemment dans les ports états-unis.

Les deux autorités poursuivent sensiblement les mêmes buts : la mise hors-circuit des navires ne se conformant pas aux normes internationales de sécurité, de prévention de la pollution et de conditions de vie et de travail du personnel de bord. Cependant, leurs structures diffèrent : le Mémoire est un accord signé entre les autorités maritimes de 27 pays y compris la Russie et le Canada tandis que l'USCG est un organisme militaire qui assure les missions régaliennes des États-Unis en mer.

Grâce aux efforts tous azimuts du secteur maritime luxembourgeois et des administrations concernées, le pavillon a maintenu son rang de label de qualité. Cette reconnaissance internationale est un précieux sésame puisqu'elle assure à la flotte luxembourgeoise un accueil très favorable dans tous les ports du monde.



Communication vers le grand public

- Cycle des Journées européennes de la Mer:
 - Grande manifestation place d'Armes avec une douzaine d'exposants, réception, concours photo et quizz
 - Semaine d'exposition au centre commercial Belle Etoile à Bertrange et voyage d'affaires à Anvers
 - Conférence du Professeur Van De Voorde sur la compétitivité des ports
- Set de timbres reprenant des navires-types battant pavillon du Luxembourg et estampillés Cluster maritime.

Réflexions stratégiques

- Remise d'un document de stratégie au Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur par le groupe de travail « Examen du cadre réglementaire ». Le rapport revendique notamment un soutien accru aux initiatives vertes dans le transport maritime.
- Rapprochements avec le monde universitaire et de la recherche au Luxembourg et à l'étranger
- Mise en place de groupes de travail

Networking européen

- Suivi des réunions de l'European Network of Maritime Clusters depuis 2008
- Participation au lancement d'une plateforme des clusters maritimes européens des pays enclavés

Networking national

- Deux à trois « Pots du Cluster » chaque année avec à chaque fois une centaine de participants et un orateur qui, ensemble, enrichissent les débats de l'association.
- Lancement du Cluster for Logistics Luxembourg en tant que membre fondateur
- Rencontres régulières avec la classe politique, le monde institutionnel et économique luxembourgeois

Développement commercial

- Exposition universelle de Shanghai. Les experts maritimes du pays ont pu présenter les avantages d'une implantation luxembourgeoise aux participants chinois
- Renforcement des liens avec les communautés portuaires anversoise et zeebruggeoise
- Participation au Logistics Management Forum
- Participation à l'initiative BioMarine



Set de timbres reprenant des navires-types battant pavillon du Luxembourg et estampillés Cluster maritime.

POURQUOI REJOINDRE LE CLUSTER MARITIME ?

- > Accès à un réseau actif de 41 entreprises et institutions
- > Accès au réseau européen des clusters maritimes
- > Participation à des Initiatives ciblées et à des voyages d'affaires sur mesure
- > Le porte-parole de toutes les activités maritimes du Luxembourg

Since June 2008 Luxembourg's maritime industries have set up an advocacy group and brought to the fore Luxembourg Maritime Cluster. Forty-one firms and organizations already take part in the project, whether from the maritime sector in the stricter sense or from its linked activities, such as logistics or service providing.

Work Groups on Promoting the Maritime Activities and the Improvement of Luxembourg's Legal Framework

The work group discussed communications strategies and participated in the development of all major events and communication activities of the Cluster in 2010. During several meetings and informal consultations, the working group elaborated a strategy paper to be presented to the Ministry of Economy and Foreign Trade. This document is a catalog of proposals to improve and maintain the competitiveness of the Luxembourg legal framework. Several working groups will be launched in the coming autumn, dealing with matters like piracy, lobbying or taxes.

Networking-events : « Pots du Cluster »

Three times a year, nearly a hundred guests make it to the meanwhile well-known "Pot du Cluster". The reception is usually opened by several short speeches on maritime topics. Visitors could attend interesting seminars broaching e.g. the subjects of piracy with risk management experts or maritime law with Dr. Helmut Türk, Vice-President ITLOS.

World Expo Shanghai – "Maritime and Logistic Day"

Along with the Chamber of Commerce and the Ministry of Economy and Foreign Trade, the Luxembourg Maritime Cluster presented its services related to the maritime and logistic industries on the occasion of the World Expo.

Development of business relationships with ports

The maritime cluster has organized two road shows to the ports of Zeebruges and Antwerp. The goal is to identify common opportunities, especially in association with the container terminal Bettembourg (L). A Luxembourg academic delegation also visited the Transport Department of the University of Antwerp to pave the way for possible partnerships.

Public relations: European Maritime Day 2009, 2010 and 2011

The maritime cluster designed and implemented two exhibitions on the Link between Luxembourg and the Sea. According to statistics, not less than 100,000 visitors altogether wandered through the panels, models and displays assembled by the maritime cluster. Newspapers and television have taken over the events, both in 2009 and 2010. The Maritime

Cluster also organized photography and knowledge contests to arouse people's interest on maritime related topics. Two Luxembourg scientists delivered lectures on Oceanography, Marine Environment and the Arctic Sea. In 2011, together with BGL BNP Paribas, the Maritime Cluster invited Prof. Van de Voorde to express himself on the port competition in the eyes of hinterland connections.

Online Communications and Luxembourg Maritime Stamps

Luxembourg Maritime Cluster set up a website dedicated to maritime and shipping industry in Luxembourg. Only nine months after its implementation, the website already matched all expectations in terms of number of visits. On December 7th, 2010, the very first shipping-related stamps have been issued in Luxembourg. This initiative grew out of several meetings with the Luxembourg Post Office and allows global advertising for maritime activities in the Grand-Duchy.

Participation to Logistics Management Forum 2009, 2010 and 2011

The Luxembourg Maritime Cluster participated for the third time in this cross-border leading event. The Maritime Cluster sponsored a workshop on Marco Polo projects, gathering a panel of one EU-Representative and professionals of maritime and logistic industry. This year, the Luxembourg Maritime Cluster was sharing a booth with the Port Authority of Zeebrugge and the Association of the Port Interests. Representative of the Port presented matters dealing with offshore wind energy and hinterland connections.

Media-Monitoring and press relations

Luxembourg Maritime Cluster works closely with Luxembourg press and runs regional press campaigns. For example, the weekly newspaper Le Jeudi reported the whole summer about the most important and astonishing facets of maritime Luxembourg. Regular newsletters gather all the intelligence collected by the cluster and its members in order to provide decision-makers with relevant, analyzed information. In some of the publications, we also offer advertisement opportunities but for members only.



TROISIÈME ÉDITION DE LA JOURNÉE EUROPÉENNE DE LA MER À LUXEMBOURG

Organisée par le Cluster maritime luxembourgeois et BGL BNP Paribas

*En partenariat avec le Commissariat aux affaires maritimes
et la représentation de la Commission européenne au Luxembourg*

*Par Paul Marceul,
Manager Cluster maritime*

Tous les 20 mai, la Commission européenne invite les Européens à célébrer la Journée européenne de la Mer. Qu'ils habitent une région côtière ou bien un territoire sans accès direct à la mer, la thématique concerne chacun sans exception. Sachant que 90% du commerce extérieur de l'Union européenne transitent par la mer, nous sommes tous indirectement des usagers de la mer. L'esprit de cette journée se résume à sensibiliser l'opinion sur les aspects économiques et environnementaux de l'espace marin.

Le Cluster maritime luxembourgeois et la banque BGL BNP Paribas qui soutient une chaire Ports et Logistique à l'Université d'Anvers ont joint leurs efforts pour proposer une conférence le 23 mai dernier sur le parallèle entre la concurrence entre les ports et les liens qui l'unissent à l'arrière pays.

Devant un parterre international, le Professeur Eddy van de Voorde s'est penché sur un changement de paradigme dans la concurrence entre les ports : ce n'est plus tant la nature des ports qui fait la différence, mais plutôt leur capacité à convaincre un ensemble hétéroclite de décideurs aux priorités différentes. L'une des clés du succès réside donc dans le fait d'être inclus dans une chaîne logistique efficace au cœur des flux majeurs de transport de marchandises.

Le débat avec l'assistance s'est porté sur la place du Luxembourg comme centre logistique. Au plan mondial, le Professeur décèle une réelle opportunité de mise en avant du Luxembourg grâce au fleuron Cargolux. Selon lui, le Luxembourg devrait mettre l'accent sur le transport aérien de marchandises à haute valeur ajoutée s'il veut s'insérer dans un flux mondial d'envergure.

Cependant, il est ressorti de la discussion que le Luxembourg est avant tout un hub à vocation européenne. Le Grand Duché dispose de plusieurs atouts pertinents : le terminal de conteneurs de Bettembourg, l'autoroute ferroviaire la plus longue en Europe reliant Bettembourg à la frontière espagnole, les

liaisons intermodales au départ et à destination des ports et centres industriels d'Europe. Les membres du Cluster maritime travaillent avec les communautés portuaires d'Anvers et de Zeebruges pour offrir des flux encore plus efficaces avec le Luxembourg. La présence d'armateurs et l'offre de services financiers, juridiques et de conseil font du Luxembourg une plateforme de prédilection pour les secteurs maritimes et logistiques.

Compte tenu de l'internalisation progressive des coûts externes du transport (usure des infrastructures, congestion, pollution...), le segment de marché européen occupé par le Luxembourg peut se révéler comme un avantage : les modèles mis en place par l'équipe de recherche du Professeur Eddy Van de Voorde prévoient une augmentation exponentielle du coût du transport avec comme conséquence prévisible une tendance à repenser les flux et la consommation à une échelle plus locale.



Nous, soussignés,

Dénomination sociale :

Adresse complète / le cas échéant adresse postale :

Téléphone :

Nom et fonction de la personne à contacter :

Téléphone : Téléphone portable :

Fax : E-mail :

Veillez inclure également les adresses e-mail suivantes lors de vos envois :

1.
2.
3.

Après avoir pris connaissance des statuts de l'asbl Cluster maritime luxembourgeois, Souhaitons rejoindre le Cluster maritime luxembourgeois en qualité de (Merci de cocher) :

- ☐ membre effectif – Sont visées les entreprises qui souhaitent contribuer activement aux initiatives de l'Association et à la poursuite de son objet social. Les membres effectifs disposent d'un droit de vote. La cotisation annuelle est fixée à 3000 EUR.
- ☐ membre adhérent – Sont visées les entreprises faisant valoir un intérêt légitime pour les activités de l'Association et la poursuite de son objet social. La cotisation annuelle est fixée à 1000 EUR.

Conformément aux statuts, le Conseil d'Administration statuera provisoirement sur votre demande d'adhésion en attendant la décision définitive de l'Assemblée générale. C'est alors que vous pourrez jouir pleinement des droits associés à votre qualité de membre. La cotisation sera levée annuellement au mois de janvier. Les sociétés qui nous rejoignent après le 1er juillet d'une année ne sont redevables que de la moitié de la cotisation de l'année en question.

Date et signature

Veillez joindre un bref descriptif de votre entreprise (par ex. prospectus) à toute demande d'adhésion.



BGL BNP PARIBAS S.A. (50, avenue J.F. Kennedy, L-2951 Luxembourg, R.C.S. Luxembourg : B 6481) Communication Marketing Octobre 2011

D'UNE ENTREPRISE LOCALE À UN LEADER EUROPÉEN

BNP PARIBAS VOUS ACCOMPAGNE DANS VOTRE DÉVELOPPEMENT.



Avec nos solutions de financement pour les entreprises, élargissez votre présence en Europe.

Avec les solutions BGL BNP Paribas pour les entreprises, vous bénéficiez du réseau intégré le plus complet du marché. Nos experts sont à votre disposition pour répondre à tous vos besoins : cash management, solutions de financements, trade finance, couverture de risques, conseil et marchés de capitaux. Pour plus d'informations, contactez votre chargé d'affaires BGL BNP Paribas au (+352) 42 42 - 20 08.



**BGL
BNP PARIBAS**

La banque d'un monde qui change

www.bnpparibas.com/acrosseurope

CLUSTER MARITIME ET PORT DE ZEEBRUGES FONT CAUSE COMMUNE

Dans le cas d'un pays enclavé, l'accès à la mer est vital pour participer au commerce international. La présence d'activités maritimes au Luxembourg et le renforcement des liens qu'elles entretiennent avec le secteur logistique et les autres modes de transport hissent le Luxembourg au rang de hub logistique majeur.

Conscient de cette opportunité, le Cluster maritime luxembourgeois (CML) a fait de l'accès privilégié aux ports de la Mer du Nord un de ses axes de développement. En 2010 des délégations emmenées par le Cluster maritime et soutenues par le Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur se sont rendues dans les ports d'Anvers et de Zeebruges.

Témoin du succès de ces missions, le Port de Zeebruges a répondu à l'invitation du Cluster maritime luxembourgeois de faire cause commune au Logistics Management Forum. L'Autorité portuaire, l'Association des intérêts du Port de Zeebruges (APZI) et le Cluster maritime y ont animé un stand en commun pour présenter au public leurs complémentarités ainsi que l'importance du secteur

maritime luxembourgeois. M. Vincent De Saedeleer, Vice-président de l'Autorité portuaire de Zeebruges, a présenté la plateforme co-modale qu'est le port. M. Coenen, CEO de la société Belwind en charge de l'exploitation du parc éolien de Zeebruges a expliqué comment il était possible d'alimenter les plateformes logistiques en énergie verte.

Toujours à la recherche de canaux pour écouler les marchandises dans l'hinterland, le Port de Zeebruges s'intéresse de près au terminal de conteneurs de Bettembourg. Une délégation s'y est rendue le 11 février. Le Luxembourg peut servir de point d'entrée des marchandises en provenance de Zeebruges et à destination de la Grande Région.

Compte tenu de son rang de leader mondial de la manutention des voitures neuves avec 2.2 millions de voitures neuves traitées en 2009, le Port de Zeebruges offre aussi de belles perspectives pour l'industrie automobile luxembourgeoise. Les rapprochements que le Cluster maritime initie profitent donc à un cercle bien plus large que celui de ses membres.



Le port de Zeebruges

The Port of Mertert



Located on the municipalities of Mertert and Grevenmacher on the left bank of the Moselle, the Port of Mertert has a total area of 65 hectares. Both docks along the port basin, on which are installed 10 rolling cranes with a lifting force of 12 to 35 tons, have a total length of 1,600 meters. The transshipped products are mainly steel products upon arrival and departure of Arcelor-Mittal plants installed in Luxembourg, petroleum products, coal, agricultural products and construction materials.

During all the years of its existence the Port of Mertert has made the economy of Luxembourg benefit from competitive transshipping prices and proper service. It also managed to defend the interests of inland water transport whose qualities do not need to be praised (environmental protection, reliability, safety, etc.).

Inland water transport ensures a high degree of safety, especially for the transport of dangerous goods. Finally, it contributes to disburden overloaded road networks in areas with high density.

In front of the backdrop of the ideal strategic location of the Port of Mertert representing a unique site in Luxembourg comprising the three transportation modes and allowing a transshipment from river, rail and road, the company of the port with the support of the Ministry of Sustainable Development and Infrastructure, together with their handlers, expends every means at its disposal to ensure the sustainability of the Port of Mertert. Thus, it is particularly foreseen to expand the tracks of arrival and departure of 4 railroads, increasing to 8 the number of available tracks. In parallel the connection of the shunting tracks with the tracks of arrival and departure will be achieved through double tracks. In a nutshell,

"The Port of Mertert is designed to meet the needs of the development of the economy of Luxembourg. Connections by river, rail and road contribute to its proper insertion in the trans-European transport networks."



SOCIETE DU PORT DE MERTERT
Société anonyme

Direction du Port

L-6688 Mertert - Tél. 74 04 64 - Fax. 74 04 64 30
info@portmertert.lu
www.portmertert.lu



Luxport S.A.

Société de manutention portuaire
Port de Mertert
Tél. 74 96 10-1 - www.luxport.lu



TANKLUX S.A.

Transbordement, stockage et transport
de produits pétroliers
Port de Mertert
Tél. 74 05 81 - 74 06 81 Fax. 74 90 35

INTELLIGENTE LÖSUNGEN GEFORDERT

Effizienzsteigerung und Emissionsreduktion in der Schifffahrt stehen auch in diesem Jahr wieder ganz oben auf der Agenda.

Der weltweite Klimaschutz ist für die Seeschifffahrt zu einem beherrschenden Thema geworden. In den nächsten Jahren wird die Branche nicht zuletzt aufgrund internationaler Abkommen und staatlicher Auflagen ihre Emissionen weiter verringern müssen. Trotz der im Vergleich zu allen anderen Verkehrsträgern unübertroffenen Energieeffizienz und ihres geringen Anteils am weltweiten Gesamtausstoß von Kohlendioxid von nur knapp 3 Prozent wird die Seeschifffahrt durch besseren Kraftstoff und energieeffiziente Schiffe ihre Umweltbilanz Schritt für Schritt nachhaltig verbessern müssen. Nicht zuletzt der zu erwartende Preisanstieg bei Schiffskraftstoff wird einen weiteren Innovationsschub im modernen Schiffbau auslösen. Zwar ist die Kopenhagener UN-Klimakonferenz im Dezember 2009 ohne handfeste Ergebnisse zu Ende gegangen. Dennoch bleibt das Thema Klimaschutz auf der Agenda. Sowohl die Weltschifffahrtsorganisation IMO als auch einzelne Nationalstaaten und die EU arbeiten weiter an einer Vereinbarung verbindlicher Reduktionsziele für CO₂-Emissionen der Schifffahrt. Danach fordert die EU von der Schifffahrt gemessen am Jahr 2005 eine 20-prozentige Reduktion der absoluten CO₂-Emissionen. Die Minderung soll bis 2020 erreicht werden. Die EU-Kommission unterstreicht damit ihren Anspruch, bei Maßnahmen gegen den Klimawandel eine globale Führungsrolle einzunehmen. Bisher ist die Schifffahrt nicht Teil des Kyoto-Protokolls. In Kopenhagen wurde über ein Nachfolgeabkommen für das Kyoto-Protokoll beraten, das 2012 ausläuft. Bis dahin soll die IMO nach dem Willen der EU entsprechende Abkommen für die

Schifffahrt erarbeiten und in Kraft setzen. Ansonsten sollen auf europäischer Ebene Maßnahmen ergriffen werden.

Der Germanische Lloyd forscht seit Jahren in den Themenfeldern Kraftstoffverbrauch und Emissionsminderung und hat bereits verschiedene Lösungsmodelle zur Reduktion des Kraftstoffverbrauchs und zur Optimierung des Schiffdesigns vorgestellt. Auch alternative Antriebe und Kraftstoffe gewinnen in diesem Zusammenhang zunehmend an Bedeutung, wie das Beispiel Gas zeigt.

Angesichts der Preise für Marinekraftstoffe werden umweltverträglichere Kraftstoffe zu einer realistischen Option, und die ökonomischen und ökologischen Vorteile von LNG zeichnen sich bereits heute deutlich ab. Im Vergleich zu Öl hat Erdgas zwei entscheidende Vorteile: hohe Leistungsfähigkeit und weniger schädliche Umwelteinflüsse. Minderwertige Schweröle verursachen Motorenprobleme und -schäden.

Anfang Juni 2009 hob der IMO-Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr (MSC) mit der Resolution MSC 285(86) – „Interim Guidelines on Safety for Natural Gas-Fuelled Engine Installations in Ships“ – das Verbot von Erdgas als Schiffstreibstoff auf. Die von der IMO-Unterarbeitsgruppe „Bulk Liquid and Gases“ (BLG) mit Unterstützung des GL in den letzten Jahren entwickelten Interimsrichtlinien sind ein erster Schritt zu allgemeinen Regeln für Schiffsantriebe mit Gas – dem sogenannten IGF-Code –, der gegenwärtig bei der IMO entwickelt wird und gemeinsam mit der Neuregelung von SOLAS 2014 in Kraft treten soll.

Media contact:

GL Group Corporate Communications
Germanischer Lloyd | FutureShip | GL Maritime Software
GL Noble Denton
GL Garrad Hassan | GL Renewables Certification
Tel. +49 (0)40-36149-4509, Fax +49 (0)40-36149-250, pr@gl-group.com
Your contacts are Dr. Olaf Mager and Stefanie Normann-Birkholz.
www.gl-group.com

LA SERBIE SOUHAITE SE DÔTER D'UN REGISTRE MARITIME: L'EXPERTISE LUXEMBOURGEOISE MISE À L'HONNEUR

La Commission européenne avait contacté le Cluster maritime luxembourgeois en vue d'organiser un séminaire à Belgrade qui s'est déroulé les 3 et 4 mars. Il portait sur les aspects légaux et pratiques de l'immatriculation des navires de haute mer. Ce séminaire faisait suite à une demande de la Serbie qui souhaitait connaître les modalités de création d'un registre maritime ainsi que ses bénéfices potentiels pour un Etat sans accès à la mer. La Serbie, qui est devenue un pays enclavé depuis l'accession à

l'indépendance du Monténégro en 2006, cherche en effet à développer son secteur maritime qui repose actuellement sur l'industrie des chantiers navals. Aux yeux de la Commission européenne, l'expérience luxembourgeoise peut inspirer la Serbie puisque le Grand-Duché a su développer un registre de qualité. M. Freddy Bracke était invité à présenter sa vision du Luxembourg en tant que représentant d'une société armatoriale. Des rapprochements sont également en cours avec un futur cluster maritime serbe.



**Congratulations Luxembourg
on 20 years of Flag State status!**

With 24 ships classed by Germanischer Lloyd and flying the Luxembourg flag, we celebrate a strong partnership and look forward to the next 20 years.

Wishing all the best!

Germanischer Lloyd SE · Phone: +49 40 36149-0 · headoffice@gl-group.com · www.gl-group.com

AND IF TWO WORLDS WOULD MEET IN LUXEMBOURG: ISLAMIC FINANCE AND SHIPPING

Par Cédric Rath

Partner REFERENCE CORPORATE SERVICES

Stormy times

Shipping companies are facing difficulties to get bank financing as the credit crisis has drastically reduced the appetite of conventional banks. Historically, ship finance was undertaken by banks based in Hamburg (Germany), and these banks have been hit so hard that a few of them were close to bankruptcy. Considering the massive drop in tonnage prices, the credit committees of most banks have drastically reconsidered their lending strategy.

Vessels being by nature Sharia compliant investments, this is an excellent opportunity for Islamic banks to step into the financing gap left by the conventional banks and to become a viable alternative.

Involvement of Luxembourg in Islamic finance

Despite being a non-Muslim country, Luxembourg has a long-lasting experience in Islamic finance. First steps were already undertaken well before the maritime register initiative.

In 1978, Luxembourg was the first western country that hosted an Islamic finance institution. In 1983, the first Sharia compliant insurance company in Europe was established in Luxembourg and in 2002 Luxembourg was the first European stock exchange to list a Sukuk.

In 2009, the Luxembourg Central Bank became the first non-Muslim organization member of the Islamic Financial Services Board (IFSB). On January 2010, the Luxembourg Tax Authorities released a circular clarifying the tax treatment applicable to instruments of Islamic finance. On June, 2010, the Luxembourg VAT administration released a circular clarifying the treatment of Murabaha purchases and Ijara leases for Luxembourg VAT and registration duty purposes. The circular confirmed that SPVs incorporated in Luxembourg and created under Murabaha or Ijara agreements should qualify as taxpayers for VAT purposes.

Islamic Finance Regatta

As per Professor N. Khalid from the MIMA¹, "in the last two decades or so, Sharia financing has grown in prominence in facilitating the growth in the shipping sector. Over the years, several high profile ship financing deals have been transacted using Sharia principles. They involved marquee names both on

the lending/arranging side and the borrowing side.

The increasing popularity of Sharia financing in ship financing stands testimony to its viability as a worthy, if not more attractive, alternative to its conventional counterpart. The framework of Islamic banking, financing, insurance, tax and other finance-related areas have been strengthened to such an extent where Sharia financing has emerged as a lucrative industry on its own with its own high financing, accounting and ethical standards which are highly regarded even by conventional financing practitioners.

Sharia financing has already developed a decent track record for itself as an alternative means of raising financing in shipping. While much of the financing raised in shipping is still interest-based, there is huge potential for Sharia financing, with all its attractions and strengths, to grab a bigger slice of the ship financing pie.

As more Sharia financing deals are successfully transacted in shipping, there will be growing confidence among shipowners and operators of the viability of 'going Islamic'. Islamic bankers and financial dealmakers have proved to be skillful and adapt at developing attractive financial structures and engineering innovative solutions in meeting the funding needs of their clients in the shipping markets.

Sharia financing, which features highly transparent, no-surprises, pre-agreed financing structures and costs and known risks offers the opposite end of its conventional counterpart.

The emergence of innovative and attractive financing structures based on Sharia principles in shipping in recent years augurs well for its continued contribution to the growth of global shipping and hence global trade and economy. When applied and structured judiciously and creatively, Sharia financing can no doubt stand shoulder to shoulder, if not taller, than conventional financing in raising adequate and competitive financing in shipping."

Ijara's structure for shipping

The shipowner selects the vessel which will meet his needs. The Islamic bank sets up an accredited maritime company in Luxembourg which buys a vessel, then leases it to its customer, the shipowner. The accredited maritime company (lessor) applies for

a bareboat chartered out registration of the vessel in Luxembourg and the customer (lessee) applies for a bareboat chartered in registration in the country of his choice. The lessor is the sole owner of the vessel (he retains the legal title on the vessel) until the end of the lease, the customer makes a series of lease payments until the end of the term of the Ijara agreement and the customer can eventually exercise an option to buy the vessel (in case of an Ijara-wa-Iqtina).

Under certain conditions, the lessor benefits from the favourable Luxembourg tax framework reserved to the accredited maritime companies and its profits can be repatriated via the Islamic bank at competitive conditions.

In practice, an accredited maritime company is set up per vessel acquired.

The structure could be developed further by adding a Luxembourg Fund vehicle on the top in order to hold all accredited maritime companies. The Islamic bank would then be able to distribute Fund units to its clients and benefits from Luxembourg' confirmed reputation and expertise in the Funds industry. As such, Luxembourg is where nobody expected it to be, one of the largest inland maritime registries and one of the largest non-Muslim Islamic finance hubs in the world.

Reference Corporate Services

cedric.raths@reference.lu

Tel.: (+352) 27 48 98 27

¹ Maritime Institute of Malaysia



BONIFICATION D'IMPÔT POUR INVESTISSEMENT: UNE DÉCISION RÉCENTE DE LA COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPÉENNE ÉTEND SON CHAMP D'APPLICATION

*Par Anne Murrath, Associée, et Julien Lamotte,
Manager au sein de PwC Luxembourg*

La Cour de Justice de l'Union européenne (« CJUE ») a rendu une décision le 22 décembre 2010 qui est susceptible d'accroître l'attractivité de la place luxembourgeoise pour toute société active dans le domaine logistique en même temps qu'elle renforce la position des entreprises maritimes¹.

*Le champ d'application de la bonification
pour investissement en question*

Selon les dispositions de l'article 152bis de la Loi sur l'Impôt sur le revenu (« LIR »), une bonification d'impôt pour investissement (« bonification ») est accordée aux contribuables luxembourgeois qui investissent dans certains actifs éligibles répondant notamment aux conditions suivantes:

- Investissements effectués dans le cadre d'une entreprise commerciale luxembourgeoise et destinés à y rester de façon permanente,
- Investissements mis en œuvre physiquement à Luxembourg (hormis en cas d'application de la Loi du 9 novembre 1990 (modifiée par la Loi du 17 juin 1994) concernant la création du registre public maritime luxembourgeois).

En l'espèce, l'Administration fiscale luxembourgeoise a refusé le droit à la bonification à une société luxembourgeoise détenant des bateaux utilisés dans les ports d'Anvers et d'Amsterdam au seul motif qu'ils ne faisaient pas l'objet d'une utilisation sur le territoire luxembourgeois. Le Tribunal administratif de Luxembourg a saisi la CJUE d'une question préjudicielle le 10 juin 2010 afin de savoir si cette condition était contraire à la liberté de prestation de services (article 56 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, « TFUE ») ou à la liberté d'établissement (article 65 TFUE).

Selon la CJUE, le champ d'application actuel de la bonification est contraire à la liberté de prestation de services

Dans sa décision du 22 décembre 2010, la CJUE a considéré que « l'article 56 TFUE doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une disposition d'un État membre en vertu de laquelle le bénéfice d'une bonification d'impôt pour investissement est refusé à une entreprise qui est établie uniquement dans cet État membre, au seul motif que le bien d'investissement, au titre duquel cette bonification est revendiquée, est mis en œuvre physiquement sur le territoire d'un autre État membre ».

Par conséquent, la condition de l'article 152bis LIR visant à n'octroyer la bonification qu'aux actifs mis en œuvre physiquement à Luxembourg est contraire à la liberté de prestation de services et devrait être étendue à tout État membre (« EM ») de l'Union européenne (« UE »).

*La jurisprudence Tankreederei ouvre
de nouveaux horizons pour le Luxembourg*

La décision de la CJUE est un élément clé pour l'attractivité du Luxembourg dans le secteur logistique. Désormais, toute entreprise détenant des actifs éligibles (tout moyen de transport mais également autres actifs) pourra donc en principe bénéficier de la bonification, même si ces actifs ne sont pas physiquement sur le territoire luxembourgeois, du moment qu'ils sont utilisés au sein de l'UE. L'Administration fiscale luxembourgeoise a pris acte de cette décision dans la circulaire LIR n°152bis/3 du 31 mars 2011 et entend l'appliquer dès maintenant sans attendre la modification législative à venir.

Cette décision, couplée à l'augmentation du taux de la bonification à près de 16% du coût d'acquisition d'un bien éligible à compter du 1er janvier 2011, renforce nettement l'intérêt pour la place luxembourgeoise.

¹ Décision C-287/10, Tankreederei / SA
v. Directeur de l'Administration des Contributions Directes
(ci-après « Tankreederei »)

CFL Multimodal développe ses liaisons avec les ports et les centres industriels européens

CFL Multimodal a démarré le 11 avril dernier un nouveau service de transport par rail de conteneurs, de caisses mobiles et de semi-remorques entre le terminal de Bettembourg au Grand - Duché de Luxembourg et le Skandinavienkai au Port de Lübeck en Allemagne. Le service comprend 3 allers-retours par semaine au démarrage avec un objectif à terme de 5 rotations par semaine. La continuité des acheminements vers le Sud et le Nord de l'Europe est assurée à partir de Bettembourg et de Lübeck.

Un nouveau service relie également Bettembourg à Hendaye, situé à la frontière espagnole du côté de

l'Atlantique. Il a été lancé en février 2011 et offre 5 allers-retours par semaine. CFL Multimodal vend à ses clients des capacités de transport dans ces trains qui circulent sous régie SNCF.

Dans le domaine de l'entrepôt, de la distribution et de la messagerie, CFL Multimodal a également renforcé sa position par la reprise récente des activités de Lentz Logistics et de Lentz Express.

Avec une hausse de 55% des manutentions sur les 3 dernières années, CFL Multimodal a enregistré une forte croissance de ses activités terminalistiques. A cela s'ajoute le développement des activités en relation avec l'autoroute ferroviaire et le fait que le groupe CFL Multimodal est, depuis janvier 2011,



Services logistiques



Transport combiné



ECO logistics for our future

Container Terminal Bettembourg
Zi Schéleck 2
L-3225 Bettembourg
Tél : +352 51 98 10 - 1

info@cfl-mm.lu
www.cfl-mm.lu



Autoroute ferroviaire



Container Terminal Bettembourg



opérateur de transport combiné avec sa filiale Eco Logistics Operator (ELO s.a.).

A terme, l'objectif est d'assurer la connexion de Luxembourg par transport combiné aux ports de la Mer du Nord, de la Baltique et de la Méditerranée, ainsi qu'aux principaux centres industriels européens, dans l'intérêt de l'économie nationale et régionale. CFL Multimodal oeuvre également pour le renforcement du positionnement de Bettembourg au centre d'un réseau d'autoroutes ferroviaires européen en création.

Ces ambitions de développement reposent sur l'extension et le renforcement des liaisons ferroviaires existantes ainsi que sur la création de services

vers de nouvelles destinations. Afin d'assurer le meilleur service au client – notamment à l'industrie manufacturière nationale et de la Grande Région - CFL Multimodal attache une importance fondamentale à son degré de contrôle des prestations, en cherchant à gérer ces services en autonomie commerciale et en régie propre, ou en s'assurant d'une influence notable dans les partenariats développés.

Le volume des activités en cours et en perspective dépassera largement la capacité des moyens de production actuels de la plateforme de Bettembourg. Afin de préparer l'avenir, un avant-projet de nouveau terminal a été élaboré, afin de créer les conditions indispensables à l'exploitation de l'ensemble des services.



Le réseau des liaisons de transport combiné de CFL Multimodal

CLdN



SOCATRA / INTERSHIPPING

SOCATRA is a leading provider of international seaborne transportation services, and is active in three businesses:

- Seaborne oil transportation and customized shipping services
- On-shore oil storage
- Leisure cruise on the Seine River in Paris

SOCATRA tanker fleet is primarily contracted in Time Charters by major oil companies in various zones: Mediterranean, Atlantic Ocean and Northern Europe, Indian and Pacific Oceans, and French West Indies. The frequently renewed tanker fleet is currently composed of 16 modern double-hull tankers (ten 37,000 to 45,000 DWT tankers and 6 smaller 7,500 DWT product carriers), with an average age of 4 years. The fleet will be supplemented by 7 vessels under construction (two 37,000 DWT tankers, one 50,000 DWT and four smaller 7,500 DWT vessels).

The Group is represented in Luxembourg through his affiliate company Intershipping SA which managed part of the fleet described above.

SOCATRA operates two ro-ro barges on the Garonne River for the transportation of oversized elements of the Airbus A 380.

Oil Storage Facilities

Created in 1992, the subsidiary SPD is specialized in the storage of oil products. The five facilities owned by the Company in France are mainly located on the French Atlantic Coast and have a total storage capacity of 400,000 m³.

Leisure Cruises on the Seine River

With the acquisition of «Vedettes de Paris» in 2006 and «Compagnie des Bateaux à Roue» in 2008, SOCATRA has become one of the major players in the leisure cruise business on the Seine River in Paris.

Position and contact:

President and CEO – Fernand BOZZONI

Email: management@socatra.com

Website: www.socatra.com

Phone: + 33 5 56 00 00 56

Address: 9 allées de Tourny

33000 bordeaux - FRANCE

Director – Fabrice MAIRE

Email: admin@intershipping.lu

Website: www.socatra.com

Phone: + 352 46 66 92

Address: 14A rue des Bains

L-1212 Luxembourg



Transport maritime pétrolier
Transports sensibles
Stockage d'hydrocarbures
Transport fluvial de passagers

SOCIETE
PETROLIERE
DE DEPOTS

VEDETTES
DE PARIS

Membre du Cluster Maritime Luxembourgeois



Membre du Cluster Maritime Français



9 allées de Tourny – 33064 Bordeaux Cedex France
Tel. +33 (0)5 56 00 00 56 – Fax +33 (0)5 40 16 02 31
management@socatra.com – www.socatra.com

LE LUXEMBOURG A SIGNÉ LES RÈGLES DE ROTTERDAM

Par Me Marc Glodt
Avocat à la Cour

Historique

Les mutations affectant le transport maritime de marchandises et la multiplicité de conventions internationales en matière de transport maritime, ferroviaire, routier et aérien nécessitent une démarche d'harmonisation des dites conventions prenant en compte le contexte de la mondialisation.

L'unification du droit en matière de contrats de transport internationaux de marchandises, aussi bien pour les transports effectués entièrement par voie maritime que pour les transports comprenant une phase maritime et une phase terrestre ou aérienne, répond à une nécessité du commerce international.

Le 11 décembre 2008, après sept ans de négociations intergouvernementales, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, ce qui constitue une avancée importante en ce sens.

Cette Convention en 96 articles, aussi appelée « Règles de Rotterdam » régit les droits et obligations des parties liées par un contrat de transport de marchandises de porte à porte comprenant une étape maritime internationale (chargeurs, transporteurs et destinataires).

Les Règles de Rotterdam ont vocation à remplacer les Règles de la Haye de 1924 (Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance), ses protocoles (Les Règles de La Haye-Visby) et les Règles de Hambourg de 1978 (Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer) lorsqu'elles entreront en vigueur. Le Luxembourg a ratifié les Règles de La Haye-Visby, qui régissent près de 90% des contrats de transport maritime. Les règles de Hambourg qui constituent certes une avancée importante n'a pas rencontré de succès et ne régit guère que 5% du transport multimodal mondial.

Contexte et champ d'application

Les règles de Rotterdam tiennent compte des nouvelles réalités du transport maritime, qu'elles soient d'ordre technologiques ou commerciales.

La Convention a pour objectif d'harmoniser davantage le transport international de marchandises comportant une partie maritime et à prendre en compte les pratiques de transport modernes, dont la conteneurisation, le transport de porte-à-porte et l'utilisation de documents de transport électroniques.

Par ailleurs, les Règles de Rotterdam entendent uniformiser les règles relatives aux contrats de transport international effectué entièrement ou partiellement par mer en vue de renforcer la certitude juridique et améliorer l'efficacité de ce type de transport.

Enfin, elles visent à instaurer, pour les chargeurs et les transporteurs, un régime universel contraignant à l'appui de l'exécution de contrats de transport multimodaux. Présentées comme le droit du transport du XXI^e siècle, elles ne manquent cependant pas de soulever certaines critiques ou interrogations et certains pays importants en termes d'échanges commerciaux adoptent une position d'attente. Les objectifs de simplification ne sont pas totalement atteints et les conventions régissant les autres modes de transports peuvent encore trouver application alors même qu'une partie du transport est effectué par mer. Comme toutes les conventions à vocation mondiale les nombreux compris sont le prix à payer pour arriver à un consensus.

En approuvant les Règles de Rotterdam, le Luxembourg devra clarifier certaines modalités d'application de la Convention en droit interne.

LUXEMBOURG: IMPLEMENTATION OF NEW VAT SUSPENSION REGIMES

By Anne Murrath, Associée,
and Karin Finné, Senior Adviser au sein de PwC Luxembourg

Luxembourg, already known for its advantageous fiscal environment, has implemented the VAT suspension regimes provided in the VAT directive in a bid to increase its position as a preferred logistics centre. The new law in force since 1st October 2011 introduces the possibility to avoid VAT pre-financing or VAT compliance obligations especially for traders non established in Luxembourg.

The new Law introduces regimes under which a VAT suspension can be operated. These include VAT warehouses and a free zone that the government intends to put in place in Findel.

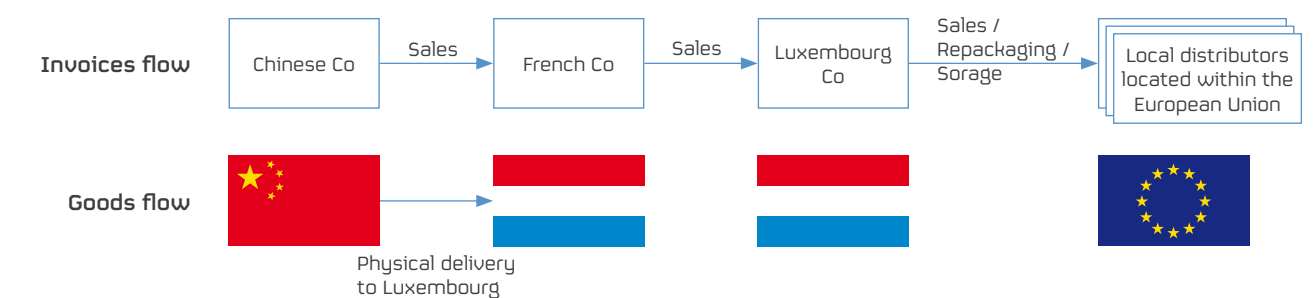
Under these new regimes operations such as the entry of the goods under the regime, storage and packaging but also the sales of the goods whilst under the regime, are VAT exempt. VAT will apply according to normal VAT rules where goods exit the regime upon sale. Where goods exit the regime without being sold, prior exemptions will be adjusted.

Although the list of goods that can enter VAT warehouses is limited (inter alia) to oils, metals (gold excluded), chemicals in bulk and basic food products, the Law does not dictate limitations regards the nature of the goods which will be able to enter the free zone.

The new VAT suspension regimes illustrated

The practical advantages of VAT suspension regimes are illustrated in the following example.

A French company buys goods from a Chinese company. The goods are resold by the French company to a Luxembourg whole trader, which has them repacked before reselling them to local distributors. The goods are delivered in Luxembourg by the first supplier (the Chinese company), where they are imported and customs cleared by the French company and re-sold to be repacked and stored by the Luxembourg company in Luxembourg before their supply to local distributors. The Luxembourg company is the only company VAT registered in Luxembourg.



In principle, the import by the French company and all subsequent transactions, are deemed to be located in Luxembourg. Luxembourg VAT therefore normally applies on each transaction as long as the goods remain in Luxembourg. Also, normally, the French company has to register for VAT in Luxembourg. It has to charge Luxembourg VAT on each sale and file VAT returns in Luxembourg.

However, with the introduction of the new VAT suspension regimes, all these transactions can be VAT exempt as long as the goods are kept within one of the suspension regimes. In such case, VAT only becomes due when the goods exit the regime and, in this example, the Luxembourg company is the only one required to be VAT registered.

TRANSPORT AND LOGISTICS SECTORS UNDER INCREASING COMPETITION LAW SCRUTINY

*By Philippe-Emmanuel Partsch, Partner
and Marc Sunnen, Partner
EU Competition & Financial Law Arendt & Medernach*

Many recent decisions in the transport and logistics sector should be perceived as a warning sign that these sectors are under scrutiny by competition authorities across the world.

Recent and ongoing cases

On 14 February 2006, the Commission began unannounced investigations at the premises of a number of providers of airfreight services in and outside the EU. On 9 November 2010, the Commission fined 11 air cargo carriers a total of close to €800 million for operating a worldwide cartel in which they coordinated their action on surcharges for fuel and security without discounts over a six year period. In parallel, the US Department of Justice fined 18 air carriers following its own inspections on the airfreight cartel.

Investigations into freight forwarding companies began as early as October 2007 with a number of raids taking place worldwide at logistics companies' offices. In February 2010, these investigations led the Commission to send statements of objections to some of the biggest names in global logistics.

In 2009, the logistics sector was subject to investigations by the Italian Competition Authority. DHL, Agility and Schenker were among 20 logistics companies named in complaints.

In February 2011, the Commission looked into the field of code sharing agreements. The Commission has thus started formal antitrust investigations in order to determine the effects on competition of free-flow, parallel, hub-to-hub code share agreements between carriers.

On 8 March 2011 Commission officials undertook dawn raids at the premises of companies active in the rail freight sector and related product industry in Baltic countries, suspecting the existence of a cartel. Three weeks later, the Commission began investigating Deutsche Bahn, suspecting an abuse of dominant position.

What's next?

After the air and rail freight transport sectors, the shipping sector might be the next target for further European Commission antitrust investigations. In 2008, the adoption of the Commission Guidelines on the application of Article 81 of the EC Treaty to maritime transport services marked a significant step towards better enforcement of competition law in the maritime sector. The Commission in fact already took interest in this sector in January 2010 as it opened an investigation concerning the « Baltic Max Feeder » project, whereby European ship owners were to collectively agree to cover the costs of removing feeder vessels from service.

Enhanced and more efficient cooperation between Competition Authorities in Europe and the world, illustrated by an increasing number of cooperation agreements, lead to believe that fewer and fewer sectors may escape scrutiny.

In light of the increasing number and stringency of measures taken by EU and national competition authorities, all public or private actors involved in the logistics and transport chain should adopt a cautious behaviour and be best prepared to the possibility of competition law proceedings directed against them.

LIVRE BLANC : FEUILLE DE ROUTE POUR UN ESPACE EUROPÉEN UNIQUE DES TRANSPORTS – VERS UN SYSTÈME DE TRANSPORT COMPÉTITIF ET ÉCONOME EN RESSOURCES – QUELLES IMPLICATIONS POUR LE SECTEUR MARITIME?

*Par Paul Marceul,
Manager Cluster maritime*

Grands principes

A l'heure actuelle, l'industrie des transports représente directement 5% du PIB européen et emploie quelque dix millions de personnes. Dans son livre blanc du 28 mars 2011, la Commission européenne a dévoilé des objectifs pour 2050 et les initiatives à mettre en œuvre pour en arriver à une Europe interconnectée et intermodale. La démarche est à la fois économique, sociale et environnementale puisque la Commission propose à la fois des initiatives en vue de réduire la dépendance à l'égard du pétrole et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre, mais aussi des pistes d'amélioration des conditions de travail des gens de mer. La Commission insiste entre autres sur la mise en œuvre des mesures indiquées dans l'Agenda social maritime et le renforcement de l'application de la convention de travail maritime de l'Organisation internationale du travail. Le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne doivent encore se prononcer sur le livre blanc.

Les navires du futur pour un transport maritime de plus en plus propre

D'ici à 2030, l'objectif serait de réduire de 20% les rejets de l'industrie des transports par rapport au niveau de 2008. En 2050 les émissions devraient être réduites de 60% malgré une croissance attendue du secteur des transports. Pour le secteur du transport maritime, les émissions de l'Union européenne provenant des combustibles de soute devront être réduites de 40% et si possible de 50% par rapport au niveau de 2005. Les recommandations destinées au secteur maritime concernent en premier lieu la conception des navires. Sachant que ceux-ci ont une durée de vie s'étendant sur plusieurs décennies, il faut dès à présent tenir compte des objectifs de la stratégie, et miser d'autant plus sur la recherche et l'innovation. Les prix devront être restructurés pour refléter le coût réel du transport, c'est-à-dire internaliser les coûts environnementaux. La Commission demande

à l'Organisation maritime internationale de se prononcer incessamment sur un instrument international applicable au transport maritime et qui internaliserait les coûts du changement climatique.

Encouragement du report modal et « ceinture bleue »

La Commission estime que les expéditions de fret sur des distances inférieures à 300 kilomètres continueront majoritairement à s'effectuer par la route. Le Luxembourg situé à moins de 300 kilomètres des côtes fait figure de bon élève en promouvant le transport ferroviaire et fluvial à destination des ports. Pour les distances supérieures à 300 kilomètres, l'objectif est d'ici à 2030 de faire passer 30 % du fret routier vers d'autres modes et 50% d'ici à 2050. Pour faciliter ce report modal, la Commission européenne se penche sur un système européen d'information, de gestion et de paiement pour le transport multimodal qui sera opérationnel en 2020. La Commission européenne met en avant l'idée d'un document de transport électronique et d'un guichet administratif uniques. Les entraves techniques, juridiques et administratives sont dans le collimateur de la Commission. Le livre blanc lance le concept d'une « ceinture bleue » dans les mers européennes avec pour but de simplifier radicalement les formalités pour les navires circulant entre les ports de l'Union européenne. Ceux-ci sont en effet encore astreints aux mêmes formalités que les navires venant d'Asie par exemple. Cette mesure conditionne le succès croissant des autoroutes de la mer.

Néanmoins et toujours selon le livre blanc, la Commission compte examiner des propositions pour harmoniser les différentes composantes de la taxation des transports. Pour le secteur maritime, l'exonération de la taxe sur la valeur ajoutée et de la taxe maritime sont dans sa ligne de mire.

Des ambitions portuaires

L'accès facilité aux marchés portuaires et le réexamen des restrictions à la prestation des services portuaires feront également partie des priorités en vue de l'achèvement de l'espace unique des transports. La Commission appuie sa stratégie sur le rôle prépondérant des ports comme centres logistiques. Elle souligne la nécessité de multiplier les points d'entrée sur les côtes et d'améliorer les connexions avec l'intérieur des terres. Le Luxembourg a assurément une carte à jouer puisque sa situation géographique et ses infrastructures (rail, route et le port de Mertert sur la Moselle) lui confèrent la qualité d'hinterland naturel des grands ports de la mer du Nord.

Un pavillon maritime européen en 2050?

D'ici à 2050, la faisabilité d'un registre et d'un pavillon maritimes européens sera également étudiée. A l'instar du pavillon maritime luxembourgeois, le pavillon européen sera un gage de sécurité, de sûreté, de qualité environnementale ainsi que de qualification professionnelle du personnel navigant.



People and vessels

In a nutshell, that is the driving force behind Jan De Nul Group. Thanks to the more than 5,600 employees and its ultramodern fleet, today the group ranks at the top of the international dredging and marine related industry. Also with regard to civil engineering and environmental works, the group is one of the largest contractors.

The supporting services of the dredging, civil and environmental division enable Jan De Nul Group to perform large-scale projects to its clients' satisfaction, whether this concerns a Palm Island in Dubai, a new port facility in Australia or the construction of the new locks in the Panama Canal.



Jan De Nul
GROUP

OFFICE LUXEMBOURG
DREDGING AND MARITIME MANAGEMENT SA
34-36, Parc d'Activités Capellen
8308 Capellen | Grand Duchy of Luxembourg
T +352 39 89 11 | F +352 39 96 43
info@dmmlux.com | www.jandenul.com

MARINE MARCHANDE

CLdN Cobelfret
3-7, rue Schiller
L-2519 Luxembourg
freddy.brache@cldn.com

Intershipping
14A, rue des Bains
L-1212 Luxembourg
admin@intershipping.lu

Stena International
26b, boulevard Royal
L-2449 Luxembourg
frederic.petre@stena.com

DRAGAGE

Dredging International (Luxembourg) S.A.
11 route des Trois Cantons
L-8399 Windhof
van.der.haegen.bart@deme.be

Groupe Jan de Nul
34-36 Parc d'Activités Capellen
L-8308 Capellen
johan.vanboxstael@dmmlux.com
david.lutty@dmmlux.com

Gestion de navires
Luxembourg Marine Services S.A
61-63, rue de Merl
L-2015 Luxembourg
vanherck.raymond@telenet.be

Navilux S.A.
2a, rue des Capucins
L-1313 Luxembourg
rflorent@navilux.net

OFFSHORE

SAIPEM MARITIME ASSET MANAGEMENT LUXEMBOURG S.à.r.l
19 Route d'Arlon
L-8009 Strassen
roberto.stranieri@saipe.com

ASSURANCE

ASCOMA Luxembourg
1, rue du Fort Rheinsheim
L-2419 Luxembourg
philippe.varin@ascoma.com

Chartis Insurance SA
10B, rue des Mérovingiens
L-8070 Bertrange
philippe.goutiere@chartisinsurance.com

Interlux
7, rue de la Chapelle
L-1325 Luxembourg
interlux@interlux.lu

Marsh Management Services
74, rue de Merl
L-2146 Luxembourg
frederick.gabriel@marsh.com

Vanbreda & Lang
2-4, rue du Château d'Eau
L-3364 Leudelange
raymond.lang@vanbredalang.lu

AVOCATS

Arendt & Medernach
14, rue Erasme
L-1468 Luxembourg
m.sunnen@arendt-medernach.com

Etude André Harpes
1, Place du Théâtre
L-1023 Luxembourg
andre.harpes@hfa.lu

Etude Marc Glodt
70 Grand Rue
L-1660 Luxembourg
mglodt@pt.lu

FINANCE

BGL BNP Paribas
50 avenue J-F Kennedy
L-1855 Luxembourg
karin.schintgen@bgl.lu

Dexia BIL
69, route d'Esch
L-2953 Luxembourg
charles.gosselin@dexia.com

ING
52, route d'Esch
L-2965 Luxembourg
raphael.xiol@ing.lu

Thalocéa Capital Partners
14, boulevard Royal
L-2449 Luxembourg
aline@finantin.com

CLASSIFICATION

Germanischer Lloyd
26, place de la Gare
1616 Luxembourg
eric-georges.mille@gl-group.com

Société nationale de certification et d'homologation
11, rue de Luxembourg
L-5230 Sandweiler
claudeliesch@snch.lu

CONSEIL

Alter-Domus
Aerogolf Center-1B Heienhaff
L-1736 Senningerberg
frederic.salvadore@alterdomus.lu

Atoz
Aerogolf Center-1B Heienhaff
L-1736 Senningerberg
paul.chambers@atoz.lu

Deloitte
560 rue de Neudorf
L-2220 Luxembourg
ddewitte@deloitte.lu
hprijot@deloitte.lu

Ernst & Young
7, parc d'activité Syrdall
L-5365 Munsbach
thomas.fahl@u.ey.com

KPMG
10, rue Antoine Jans
L-1820 Luxembourg
francois.petit@kpmg.lu

Reference Corporate Services
13, Avenue de la Gare
L-1611 Luxembourg
cedric.raths@reference.lu

PricewaterhouseCoopers
400, route d'Esch
L-1014 Luxembourg
a.murrath@lu.pwc.com
julien.lamotte@lu.pwc.com

INSTITUTIONS

Chambre de Commerce
7, rue Alcide de Gasperi
L-1615 Luxembourg
direction@cc.lu
marie-helene.trouillez@cc.lu

Luxinnovation GIE
7, rue Alcide de Gasperi
L-1615 Luxembourg
Cresswell@luxinnovation.lu

LOGISTIQUE - TRANSPORT VERS ET EN PARTANCE DES PORTS - INTERMODAL

CFL Cargo
11, boulevard Kennedy
L-4170 Esch-sur Alzette
fernand.rippinger@cflcargo.lu

CFL Multimodal
Container Terminal
ZI Schéleck II
L-3225 Bettembourg
fraenz.benoy@cfl-mm.lu

DHL Global Forwarding Luxembourg
Room 2036-2039, Building F New Cargo Center
L-1360 Luxembourg Airport
steve.schanet@dhl.com

Inland Navigation Luxembourg
Route du Vin 7
L-5401 Ahn
wim@macleanen.eu

Luxport S.A.
L-6688 Mertert
roswitha.schmitt-lonien@luxport.lu

Pegasus Shipping s.à.r.l.
12, route du Vin
L-6794 Grevenmacher
info@pegasus-shipping.lu

Port de Mertert
Port de Mertert
L-6688 Mertert
Jeannot.Poeker@tr.etat.lu

Transalliance Europe SA
EUROHUB SUD-Site WSA
L-3487 DUDELANGE
Alain.KRECKE@transalliance.fr

SURVEILLANCE MARITIME - HYDROGRAPHIE

CAE Aviation
Aéroport
L-1110 Luxembourg
bernard.zeler@cae-aviation.com

FORMATION

Bureau International Maritime S.A.
9b, Boulevard du Prince Henri
L-1724 Luxembourg
info@bimv.com

RETROUVEZ-NOUS Désormais au
7, RUE ALCIDE DE GASPERI À LUXEMBOURG
DANS LES LOCAUX DE LA CHAMBRE DE COMMERCE.



CONTACT :

Paul Marceul, Manager
Téléphone: 00352 26 38 90 27
Portable : 00352 661 580 001
contact@cluster-maritime.lu
<http://www.cluster-maritime.lu>

Freddy Bracke, Président
Karin Schintgen, Vice-présidente
David Luty, Vice-président
Charles Gosselin, Trésorier
Cédric Rath, Secrétaire

Les informations et avis communiqués dans la présente publication n'engagent que leurs auteurs et non l'asbl Cluster maritime luxembourgeois.

