

Les clés de la spectaculaire expansion de la flotte maritime battant pavillon luxembourgeois

Au milieu des années 1980, le Ministère des affaires étrangères et du Commerce extérieur émit l'idée, alors jugée farfelue, d'organiser un pavillon maritime luxembourgeois. L'accueil réservé à ce projet visionnaire fut pour le moins glacial. Outre des dissensions politiques internes, et cantonné à la seule immatriculation des navires belges, le syndicat international des transports déclara le pavillon au lion rouge pavillon de complaisance. Aujourd'hui, bien que toujours enclavé, sans accès à la mer, le Grand-duché du Luxembourg peut se targuer d'une flotte maritime conséquente.

Les raisons de ce succès résident dans la pugnacité des responsables aux affaires maritimes. Le pavillon luxembourgeois est dorénavant considéré comme la marque d'une flotte d'excellence, techniquement fiable et respectueuse tant en matière environnementale que sociale. L'immatriculation d'un navire au Luxembourg représente un investissement financier pérenne et la garantie d'une flotte performante dans un environnement juridique sécurisé.

Avec l'entrée en vigueur de la Loi du 9 novembre 1990 et la création du registre public maritime, les entreprises du secteur maritime disposent désormais d'une plateforme d'accueil attractive. Ce registre s'adresse désormais aux navires destinés au trafic international (commercial et industriel) ainsi qu'aux yachts. Pour accueillir les bâtiments de plaisance sur le registre maritime, le Commissariat aux Affaires Maritimes (CAM) a édité des règles techniques spécifiques aux moins ou plus de 24 mètres, permettant alors aux armateurs à la recherche du statut «marine marchande» de s'immatriculer au Luxembourg. La Loi accorde l'immatriculation des navires appartenant pour



plus de la moitié en propriété à des ressortissants de l'Union européenne ou des sociétés commerciales ayant leur siège social dans un Etat membre de l'Union européenne, les navires affrétés coque nue et les navires exploités par ces personnes, à condition que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg.

Il existe trois catégories d'immatriculation différentes au registre maritime luxembourgeois :

- la pleine immatriculation, lorsque les droits de propriété du navire et les droits réels le grevant sont inscrits au registre maritime luxembourgeois et que le navire est autorisé à battre pavillon luxembourgeois ;
- l'immatriculation coque nue, lorsque le navire a obtenu l'autorisation de battre pavillon luxembourgeois sur la base d'une chartre d'affrètement coque nue, alors les droits de propriété du navire et les droits réels le grevant sont inscrits dans le registre d'un autre état et que la législation dudit état permet l'abandon du pavillon national ;
- le frètement coque nue lorsque sur la base d'une chartre-partie de frètement coque nue, le navire est immatriculé dans un registre étranger avec le maintien au registre maritime luxembourgeois des inscriptions relatives aux droits de propriété du navire et des droits réels le grevant.

Pour un navire, battre pavillon luxembourgeois est un signe de qualité et de prestige reconnu à l'international. Cette reconnaissance permet à ces navires de bénéficier de procédures de contrôle simplifiées dans tous les ports du monde voire d'une exemption de contrôle portuaire sur une période de trois ans. Ces mesures constituent un gain de temps considérable pour l'armateur. Elles sont le fruit des normes techniques mises

en place par le Commissariat, première administration luxembourgeoise certifiée ISO 9001 pour la mise en œuvre d'un système de gestion de la qualité. L'immatriculation au registre maritime luxembourgeois revêt également des intérêts fiscaux et financiers. En effet, l'administration luxembourgeoise accorde une exemption totale de la taxe liée à l'impôt commercial, considérant que les activités commerciales du navire et des sociétés gestionnaires exploitant celui-ci ne sont pas exercées à l'intérieur du pays. En outre, les biens et services liés au transport maritime sont également exonérés du paiement de la TVA. Cette exonération concerne les navires marchands ainsi que les navires commerciaux de croisière. Enfin, d'autres dispositifs ont été mis en place à la faveur des activités maritimes.

Les règles d'amortissement applicables aux actifs, la déductibilité fiscale des provisions, le régime d'imposition des plus values en cas de cession ainsi que l'octroi de crédits d'impôts liés à l'investissement sont autant d'atouts pour l'armateur ou les investisseurs extérieurs. Ces avantages bénéficient dans la majorité des cas aux sociétés maritimes ayant leur siège social au Grand-duché du Luxembourg. Pour autant, leur flotte n'a pas obligation de battre le pavillon luxembourgeois. Toutes ces dispositions légales, financières et techniques donnent au pavillon maritime luxembourgeois une structure opérationnelle claire, lui permettant de prétendre à une place aux côtés des meilleurs pavillons européens.

Garantir la sécurité et la sûreté du secteur maritime nécessite un suivi efficace des navires et des gens de mer. La qualité du travail et la productivité liée sont également des questions de pérennité et le législateur luxembourgeois a ainsi ratifié les conventions C 185 portant sur les pièces d'identité des gens de mer, et plus récemment, adopté Loi MLC 2006 portant convention du travail maritime. Un régime dérogatoire a été instauré pour les gens de mer quant au paiement des gages du marin, son licenciement et sa protection sociale. Les améliorations récentes des conditions sociales des gens de mer sont directement intégrées dans le code de la sécurité sociale luxembourgeoise qui assimile à une activité au Grand-duché de Luxembourg, l'activité exercée en qualité de gens de mer sur un navire battant pavillon luxembourgeois par des ressortissants ou résidant luxembourgeois ou d'un pays avec lequel le Luxembourg est lié par un accord de sécurité sociale. Ces derniers bénéficient

automatiquement et obligatoirement de la sécurité sociale luxembourgeoise.

L'assurance accident couvre tout dommage causé aux gens de mer sur un navire battant pavillon luxembourgeois. Des critères minimaux de compétences sont exigés selon les types d'intervention. La mise en place d'une certification dans le domaine social finit de porter haut les couleurs du «Roude Leiw». Une fois obtenue, la certification peut à tout moment être retirée lors d'une procédure de contrôle. Il en est ainsi en cas d'incompétence, d'acte ou d'omission susceptible de menacer directement la sauvegarde de la vie humaine, la sécurité des biens en mer ou le milieu marin à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Le retrait du visa par le Commissaire aux affaires maritimes vaut interdiction de naviguer sous pavillon luxembourgeois pour la durée de validité du brevet. Le personnel naviguant d'un navire battant pavillon luxembourgeois, s'il n'est pas membre de l'espace Schengen, bien qu'il n'acquiert pas de droit d'entrée, de séjour et d'emploi sur le territoire luxembourgeois, bénéficient, en leur qualité de non-résidents, d'une imposition forfaitaire de 10% seulement. Toutes ces opportunités profitent tant à l'employé qu'à l'employeur qui tire de ces avantages sociaux la garantie de s'attacher un personnel hautement qualifié et motivé tout en diminuant les coûts liés à un important turnover dans cette profession.

En conclusion, un navire battant pavillon luxembourgeois concourt dans la catégorie «quality shipping». Le pavillon européen devrait voir le jour à l'horizon 2050. A l'instar du pavillon maritime luxembourgeois, celui-ci sera gage de sécurité, de sûreté, de qualité environnementale ainsi que de qualification professionnelle du personnel naviguant. D'ici là, le Grand-duché de Luxembourg aura peut-être choisi de relever un nouveau défi au regard de sa situation géographique et de ses infrastructures (rails, routes, couloirs aériens et ports fluviaux) qui le hissera à la qualité d'Hinterland naturel des grands ports de la mer du Nord. Toujours à vos côtés, nos avocats vous accompagnent dans vos projets et sauront vous faire bénéficier des opportunités du pavillon luxembourgeois.

Brigitte Louise POCHON
Partner POCHON LAWYERS & ASSOCIATES
brigitte.pochon@pla.lu
www.pla.lu

Le lion rouge et l'économie bleue:

Le Cluster maritime luxembourgeois souffle ses cinq bougies

Par Paul MARCEUL, Directeur du Cluster maritime luxembourgeois, Secrétaire général de l'European Network of Maritime Clusters

Le Cluster maritime luxembourgeois (CML) vient de fêter son premier lustre et a tiré un bilan très positif de son activité en compagnie d'une centaine de représentants du Tout-Luxembourg venus célébrer l'événement le 2 octobre dernier à Ciné-Utopia. Fondé par seize entreprises à l'initiative notamment de l'ancien Commissaire aux affaires maritimes Me Marc Glodt, le Cluster maritime a vu le nombre de ses membres tripler - signe de l'intérêt grandissant du Luxembourg pour les affaires maritimes - et ce malgré la crise économique qui continue de frapper durement des pans entiers de l'économie, au premier lieu desquels le secteur du transport maritime.

Le Cluster, comme beaucoup aiment à le nommer, a su s'établir rapidement en association professionnelle reconnue et consultée sur tous les sujets ayant trait à l'économie bleue. L'association est en effet présente sur tous les fronts et a développé une expertise en se saisissant de nombreuses problématiques: compétitivité du secteur, cadre légal et réglementaire, développement durable, intelligence économique ainsi que la sécurité et la sûreté maritime pour ne citer que les thèmes récurrents. Les efforts conjoints et sans relâche

du Cluster maritime et de ses membres ont été couronnés à plusieurs titres. Sur le plan de l'image, le CML a sorti de l'ombre un secteur qui souffrait d'une certaine méconnaissance et pour lequel la couverture médiatique ne se limitait qu'aux actes de piraterie. L'existence et l'activité du Cluster maritime ont en effet poussé un grand nombre de décideurs locaux à s'intéresser de près aux évolutions et aux perspectives du secteur.

La composition diversifiée des adhérents du CML illustre les retombées positives du transport maritime dans les secteurs traditionnels de croissance du Grand-Duché (audit, conseil, finance, assurance, droit...) et ses liens avec le secteur logistique via les sociétés CFL Cargo et CFL Multimodal qui ouvrent des accès vers les ports de haute mer.

Ce regain d'intérêt est tangible, chiffres à l'appui: l'économie maritime grand-ducale a fait l'objet de plus de 150 articles de presse, de reportages radio et télévisuels, des dizaines de milliers de visiteurs ont été attirés sur les sites du Cluster maritime (<http://www.cluster-maritime.lu>) et du Commissariat aux affaires maritimes (<http://www.maritime.lu>).

Fin 2010, la Poste luxembourgeoise a mis le secteur à l'honneur avec deux timbres tirés à 400.000 exemplaires et qui ravissent les philatélistes du monde entier. Chaque année le cluster organise cinq à six conférences suivies de rencontres informelles. Celles-ci renforcent l'échange d'informations et les liens entre les participants. C'est d'ailleurs sa capacité à sociabiliser ses membres qui explique en partie le succès du Cluster maritime luxembourgeois. En organisant des mani-

festations autour de la Journée européenne de la Mer, le secteur a pu se faire connaître auprès d'une bonne partie de la population luxembourgeoise qui découvre la réalité maritime luxembourgeoise avec un étonnement mêlé de fierté. Et il y a de quoi à considérer de près les titans des mers qui arborent fièrement le lion rouge. Ce pavillon jouit par ailleurs d'une excellente réputation grâce au travail et l'engagement exceptionnels, à tous les niveaux, du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur et plus spécialement du Commissariat aux affaires maritimes.

La Commission européenne n'a pas manqué de souligner l'importance du fait maritime et de ses répercussions jusque dans les pays enclavés. Ainsi, selon le document de référence de la stratégie communautaire «Croissance bleue» paru fin 2012, les activités liées à la mer généreraient dans toute l'Union européenne 5,4 millions d'emplois et une valeur ajoutée de près d'un demi-milliard d'euros. Même si ces données incluent aussi les chiffres du tourisme côtier et omettent les activités militaires, elles ont le mérite de montrer l'importance du fait maritime en Europe. De plus 75% du commerce extérieur de l'Union européenne et 37% du commerce intracommunautaire transitent par la voie maritime. Signalons également ici l'intérêt croissant de la Banque européenne d'Investissement pour le shipping.

Au Luxembourg, il y a de belles réussites à mettre en avant. Nous pensons notamment à l'installation de groupes comme CLdN, DEMA et Jan de Nul qui alignent à eux trois la moitié des 600 emplois purement maritimes du Luxembourg. Si le secteur continue d'être soutenu, il ne fait aucun doute qu'il passera du

statut de niche à celui d'une belle réussite de la politique gouvernementale de diversification de l'économie. Le potentiel de croissance est là - nous lançons d'ailleurs une étude à ce sujet dont les résultats seront dévoilés en mars 2014 - et le Cluster maritime se démène à l'étranger pour attirer de nouveaux investisseurs en faisant connaître l'environnement d'affaires exceptionnel qui caractérise le Luxembourg.

Le CML a aussi un bilan européen à défendre. En 2012, c'est toute la communauté maritime européenne qui a convergé à Schengen à l'invitation de notre Président Monsieur Freddy Bracke. Monsieur le Ministre Etienne Schneider a accueilli les représentants de dix-sept pays et souligné la diversité du secteur, notamment à l'exemple des satellites conçus au Luxembourg et utilisés pour la navigation en mer. Depuis fin 2011, M. Fabrice Maire, administrateur du Cluster maritime luxembourgeois, assure la Vice-présidence de l'European Network of Maritime Clusters et a pu à ce titre s'exprimer au nom du secteur maritime européen. Dernièrement il était à Varna pour appuyer les efforts bulgares de développement du secteur maritime en mer noire. Il a également participé à une table ronde sur les principaux clusters maritimes d'Europe et présenté la success story luxembourgeoise.

La mer est parfois agitée pour notre lion rouge, mais il garde le cap. Notre Cluster maritime est très confiant dans le développement du secteur au Grand-Duché, continuera à suivre l'actualité, à prendre position et à servir ses membres, les anciens et ceux qui affluent déjà. En attendant le prochain bilan, nous vous invitons à consulter notre site web qui regorge d'informations et d'actualités.

Deloitte Luxembourg annonce une hausse de 19% de son chiffre d'affaires

Deloitte Luxembourg enregistre de solides résultats financiers pour l'exercice clôturé le 31 mai 2013 avec des revenus bruts de 213,1 millions EUR, soit une croissance de 19% par rapport à l'année précédente. Ces résultats sont le reflet de l'évolution des trois principales fonctions de l'organisation - Audit, Tax et Advisory & Consulting - et font suite à deux années consécutives de croissance.

En 2011 et 2012, la société a respectivement affiché une croissance du chiffre d'affaires de 8% et 10%. Les objectifs stratégiques poursuivis par Deloitte au cours des dernières années, au niveau clients, talents, qualité et

innovation, ont joué un rôle clé dans cette réussite. «La forte croissance de notre chiffre d'affaires observée au cours du dernier exercice renforce notre confiance dans le modèle d'entreprise que nous déployons depuis plusieurs années. Elle témoigne, d'une part, de l'attention constante que nous accordons à la prestation de services de qualité et, d'autre part, de notre attachement aux véritables préoccupations de nos clients. Nos capacités à accompagner nos clients face à des défis cruciaux et à proposer une gamme de services répondant parfaitement à leurs besoins en constante évolution constituent des atouts distinctifs dans l'environnement de marché actuel» selon Yves Francis, Managing Partner de Deloitte Luxembourg.

Sur la même période, la société a poursuivi sa stratégie de recrutement et de développement de professionnels de talent afin de soutenir la croissance de ses activités. La firme luxembourgeoise a enregistré une augmen-

mentation d'effectif de près de 230 employés, soit une hausse nette de quelque 20% par rapport à la fin de l'exercice précédent. Avec plus de 1.550 employés, Deloitte Luxembourg est l'un des employeurs du pays les plus prisés, comme en témoigne l'arrivée de 150 jeunes diplômés qui ont entamé leur carrière professionnelle au sein de l'entreprise en septembre de cette année.

Raymond Krawczykowski, Partner et Talent Leader chez Deloitte Luxembourg, déclare: «La prestation de services de haute qualité à nos clients et l'offre de solutions innovantes sont au cœur de notre métier. Nous nous devons dès lors d'investir constamment dans la création d'un environnement d'apprentissage attrayant et d'élaborer des solutions de développement de pointe pour nos talents. Notre engagement à soutenir et promouvoir la création d'une université d'entreprise destinée à tous les professionnels de

Deloitte en Europe va clairement dans ce sens.»

A l'échelon mondial, Deloitte a affiché une croissance pour la quatrième année consécutive, les cabinets membres ayant enregistré un chiffre d'affaires total de USD 32,4 milliards pour l'exercice clôturé le 31 mai 2013, soit une croissance de 3,5%. Les cabinets membres du réseau Deloitte ont poursuivi leur essor dans les trois principales régions, à savoir la région Asie-Pacifique, l'Amérique et la région EMEA (Europe, Moyen-Orient et Afrique), ainsi que dans l'ensemble des métiers et secteurs, avec une croissance particulièrement forte des services de consulting et autres services advisory.

Le réseau a embauché 51.400 professionnels au cours de l'exercice précédent et compte désormais plus de 200.000 collaborateurs, ce qui représente un cap majeur pour l'organisation.