

REGISTRE MARITIME

Un pavillon trop blanc?



Brume devant!
En avant, toute!

Après Grethen, c'est Castegnaro qui doute du bien-fondé du pavillon maritime luxembourgeois. Son avenir est menacé, même s'il se débarrasse de son image de pavillon de complaisance.

"L'affaire Kralowetz a mis en évidence les dangers de la politique de recherche de niches économiques: pour les salariés et pour la renommée du Luxembourg", a constaté John Castegnaro, président de l'OGB-L, mardi dernier. Il avait convoqué la presse pour s'exprimer sur le pavillon maritime luxembourgeois. L'OGB-L souhaite passer en revue toutes les niches accueillant des activités délocalisées, créées pour diversifier l'économie luxembourgeoise. Evidemment il ne peut passer à côté du pavillon maritime, alors que le seul rapport avec la mer qu'on trouve au Luxembourg sont des coquillages vieux de quelques millions d'années.

Kralo-vaisseaux?

John Castegnaro a rappelé que son syndicat s'était opposé à la création du pavillon. "Mais les syndicats belges nous ont couru après", a-t-il raconté. "Ils avaient peur que les armateurs belges ne délocalisent toutes leurs activités vers les Caraïbes." Les armateurs ont pu profiter des avantages fiscaux liés au passage sous pavillon luxembourgeois, mais se sont engagés à continuer de négocier les conventions collectives avec les syndicats belges. Un compromis qui, à l'époque, semblait arranger tout le monde.

Pour les syndicats c'était comme si la Belgique s'était dotée d'un "pavillon bis". C'est

ainsi qu'on appelle les registres maritimes créés avec des conditions favorables pour éviter la délocalisation complète des activités maritimes vers des pays peu exigeants en matière de fiscalité et de sécurité - appelés pavillons de complaisance. Mais aux yeux de l'initiateur du projet, le ministre socialiste Robert Goebbels, il s'agissait d'une entreprise de diversification économique - le nouveau registre devait donc être international, c'est-à-dire ouvert à tous.

En ce sens, dès sa création, le pavillon était un pavillon de complaisance "en puissance". Effectivement, en 1996, suite à un conflit entre armateurs et syndicats belges, l'ITF, la Fédération internationale des ouvriers du transport a déclaré qu'elle considèrerait le registre luxembourgeois comme pavillon de complaisance. Cela expose les navires à des actions de boycott dans le monde entier et noircit l'image de marque du pavillon luxembourgeois. En effet, cette appellation véhicule dans l'esprit de l'opinion publique l'image de navires mal entretenus avec des équipages en quasi-esclavage.

Le volet social

"Le pavillon maritime n'est pas Kralowetz", a estimé John Castegnaro. "Au contraire du transport routier, nous avons un Commissariat aux Affaires maritimes qui suit les armateurs et leurs navires à l'aide d'un système très performant." Contacté par le woxx, le commissaire Marc Glodt insiste: "Nous sommes la première administration à avoir obtenu une certification ISO." Quant aux aspects de qualité des équipages, il renvoie à la convention internationale STCW signée par le Luxembourg et qui assure des standards élevés: "Cela fonctionne: par exemple la semaine dernière, on a détecté un officier avec un faux brevet - il sera viré."

Alors, tout baigne pour le pavillon, à part qu'il y a les empêchements de tourner en rond de l'ITF? D'après une étude de PricewaterhouseCoopers, le secteur maritime injecte dans l'économie luxembourgeoise, directement ou indirectement, environ 250 millions d'euros par an. "En principe nous souhaitons que s'appliquent le droit social et du travail luxembour-

geois", a déclaré John Castegnaro. Son syndicat, aujourd'hui comme hier, ne souhaite pas voir partir les armateurs au profit de véritables pavillons de complaisance. "Mais si la Belgique propose des conditions pour faire revenir les armateurs chez eux, cela pourrait être une solution", a estimé le syndicaliste.

Pavillon bas

Or le ministre des transports luxembourgeois actuel, Henri Grethen, a déclaré à plusieurs reprises qu'il ne tenait pas à garder, voire à développer le pavillon maritime - d'ailleurs, en 1990, il s'était opposé à son introduction. Un des arguments en faveur de la création d'un secteur maritime avaient été ses synergies avec les activités financières. L'étude déjà mentionnée constate: "Les banques de la place financière sont très peu intéressées par le financement de navires considéré comme une activité à risque même avec prises d'hypothèques." Même si les rentrées du secteur couvrent largement les frais de l'administration en charge, au fonctionnement exemplaire de surcroît, il ne constitue pas une locomotive pour l'économie luxembourgeoise.

Et l'avenir s'annonce sombre. Une étude prospective belge voit dans la création du pavillon luxembourgeois une menace pour le secteur maritime belge. Il est vrai que depuis, le nombre de navires marchands battant le pavillon belge est tombé à zéro, partiellement au profit du pavillon luxembourgeois. L'étude propose un renouveau de la politique maritime, soit au moyen d'un "pavillon belge durable" - entendez bon marché - , soit grâce à une "synergie BENE". Cette dernière consiste à partager les frais d'une politique volontariste avec les Pays-Bas et semble oublier la syllabe "LUX". Et ce qui est dit sur le site de l'Union des armateurs belges n'est guère plus encourageant: "La délocalisation vers le Luxembourg, accompagnée par les pouvoirs publics, a permis aux armateurs de survivre et de revoir leurs stratégies. N'empêche que les difficultés (...) prouvent que la délocalisation n'est salubre que moyennant un caractère temporaire et de courte durée."

Le problème du pavillon maritime luxembourgeois, contrairement à ce qu'on pourrait croire, n'est pas d'être trop noir - entaché de craintes quant à la sécurité des navires ou la qualité des équipages. Serait-il trop blanc? L'étude PricewaterhouseCoopers, dont le ton est tout de même optimiste, propose une évolution du Commissariat aux Affaires maritimes vers une structure d'économie mixte. Cette privatisation se justifierait par "la plus grande confiance que les acteurs ont dans le secteur privé considéré comme beaucoup plus dynamique et réactif."

Cela nous fait penser au mode de fonctionnement "mixte" de l'encadrement étatique de la place financière: les avocats d'affaires écrivent les lois, le ministre signe. On n'attrape pas les mouches avec du vinaigre. On n'attrape pas les niches avec des administrations consciencieuses.

Raymond Klein

Stromliberalisierung: Kontrolliert und fair?

Im Vorfeld der zweiten Etappe der EU-Stromliberalisierung nahm das Europaparlament am vergangenen Mittwoch den Bericht des Luxemburger grünen Abgeordneten Claude Turmes an. In einem Pressecommuniqué spricht dieser von einem entscheidenden Durchbruch für einen kontrollierten und fairen europäischen Strommarkt. So würden den kleinen Verbrauchern und Produzenten mehr Rechte zugestanden. In puncto Nuklearenergie sollen die AKW-Betreiber ihre Rückstellungsfonds nicht mehr benutzen dürfen, um andere Unternehmen aufzukaufen. Der Import von Billig-Atomstrom aus Osteuropa wird zwar nicht verboten, aber streng überwacht.

Allerdings ist dies auch ein Votum für die Liberalisierung, denn die Märkte sollen jetzt schneller als ursprünglich geplant geöffnet werden. Die Informationspflicht gebe den Verbrauchern das Recht, selbst zu entscheiden, welche Energieträger sie unterstützen möchten, heißt es im Kommuniqué. Sollen nun also die VerbraucherInnen einspringen, weil die Politik es nicht geschafft hat, den erneuerbaren Energien zum Durchbruch zu verhelfen? "Liberalisierung bedeutet nicht das Ende jeder Energiepolitik", antwortet Claude Turmes gegenüber der woxx. "Nationale Fördermodelle für erneuerbare Energien können ausprobiert werden, und 2008 werden wir dann eine wirtschaftliche, soziale und ökologische Bilanz der Liberalisierung ziehen."

Mouvement in Bewegung

"Um die Ankündigungen und Aussagen dieser Regierung zu charakterisieren, müsste man sagen, sie spreche mit doppeltem Mund", so Théid Faber, Präsident des Mouvement Ecologique, in seiner Rede auf der Generalversammlung am vergangenen Samstag. Die Regierung sage und tue das eine wie auch sein Gegenteil, so Théid Faber weiter und verwies auf die zweigleisige Transportpolitik und das Gerangel um die Kyoto-Quote. In seiner Rede ging der Präsident auch auf die Rolle der Zivilgesellschaft ein. Den ONG komme, trotz eines Rückgangs an langfristigen ehrenamtlichen Engagements, eine wichtige Rolle in der neuen globalisierten Welt zu. Deshalb sei eine Professionalisierung der Strukturen des Mouvement notwendig, auch, um die ehrenamtliche Arbeit zu begleiten und zu fördern. In diesem Sinne lag dem Kongress eine Statutenänderung vor: Aufhebung des Verbots, gleichzeitig bezahlte MitarbeiterIn des Mouvement zu sein und ein PräsidentInnen- oder VizepräsidentInnen-Mandat anzunehmen. Nach unseren Informationen geht es nicht darum, den jetzigen Präsidenten Théid Faber fest einzustellen, sondern gegebenenfalls den/die nächsteN. Neben der Statutenänderung wurden die Resolutionen "Für eine Verkehrswende" und "Für einen Qualitätssprung in der Naturschutzpolitik" angenommen.

Tobin ist tot, es lebe Tobin

Am Montag verstarb der amerikanische Wirtschaftswissenschaftler und Nobelpreisträger James Tobin. Als einer der letzten Keynesianer hatte Tobin sich für eine Devisen-Spekulationssteuer eingesetzt. Diese "Tobin-tax" wurde in den letzten Jahren verstärkt von GlobalisierungsgegnerInnen eingefordert. Auch wenn Tobin sich nicht mit ihren Zielen identifizieren konnte, so war es doch diese Bewegung, die das Polit-Establishment überhaupt erst dazu zwang, Tobins Erfindung zu diskutieren. Erst vor wenigen Tagen räumte der deutsche Finanzwissenschaftler Bernd Spahn mit einigen Vorurteilen gegenüber der "Tobin-tax" auf. In einer Studie, die im Auftrag des deutschen Finanzministeriums erstellt wurde, beurteilte er die Devisenumsatzsteuer als "ökonomisch sinnvoll", "wünschenswert" und "technisch machbar". Außerdem widersprach er der These, dass die Taxe zeitgleich weltweit eingeführt werden müsste. Worauf warten die EU-Finanzminister also noch?

