# DIVERSIFICATION

***Chaque mois, paperJam analyse les axes de diversification de la place financière.***

***Ce mois-ci : la finance maritime***

# La Place prend son pied marin

*L'activité du cluster maritime ne se limite pas à promouvoir le pavillon luxembourgeois. La structuration des investissements et la financiarisation du commerce maritime, via le Luxembourg, sont des pistes sur lesquelles travailler.*

Pierre Sorlut (texte), Julien Becker (photos)

Le développement d'une activité maritime n'a pas toujours fait l'unanimité au Grand-Duché. En 1991, lors de la création du registre, des partis politiques s'opposaient à l'image négative véhiculée par un pavillon de complaisance. En 2008, les activités économiques liant le Luxembourg à la mer étaient complètement assumées.

Certainement parce que le gouvernement avait su entre-temps lisser son image. Jeannot Krecké, ministre de l'Économie, poussait alors la création d'un cluster *ad hoc*, lié à celui de la logistique, secteur un peu plus tangible.

Or, c'est bien la place financière qui a, la première, tiré profit de recettes générées par l'activité maritime. Les P&I (*protection and indemnity*) clubs ont été les précurseurs. Ces mutuelles d'assurance, couvrant notamment la responsabilité civile de leurs membres, ont posé le pied sur la terre ferme luxembourgeoise, à la fin des années 1960.

Ils s'y sont établis à l'invitation du Premier ministre, Pierre Werner. « *Nous avons trouvé une solution avec lui*, indique Philippe Aspden, ancien directeur du P&I club West of England, *et avons adapté les statuts anglo-saxons à la forme luxembourgeoise, avec un arrangement fiscal neutre et un libre investissement dans les autres monnaies.* »

Les jalons étaient alors posés et le registre maritime émergeait grâce aux conseils des P&I clubs et sous l'impulsion des armateurs belges, poussés en dehors de leur Royaume. Il fallait une législation attractive avec des taxes d'enregistrement, des coûts d'équipage et des frais d'hypothèque moindres... ce qui a été décrié, puis toléré. On décida donc de ne pas trop communiquer sur le sujet et de laisser ce pan d'activité filer au gré du courant.

## Des ancrages différents

Mais Jeannot Krecké, lui-même passionné de voile, a revalorisé le secteur. Marc Glodt, ancien commissaire du gouvernement aux Affaires maritimes, se souvient : « *Nous avons regardé la législation et avons pris conscience que nombre de véhicules pouvaient servir au financement de navires.* »

Si le *shipping* est rarement logé dans la filiale luxembourgeoise, comme en atteste notamment Johan Van Boxstael, CFO du dragueur belge Jan De Nul, les prises de contact sont établies au Grand-Duché puis renvoyées à l'entité concernée. Nordea et Royal Bank of Scotland gèrent par exemple la *shipping finance* depuis Londres. La BIL et BGL-BNP Paribas, membres du cluster, assurent néanmoins des services aux sociétés maritimes à différents niveaux.

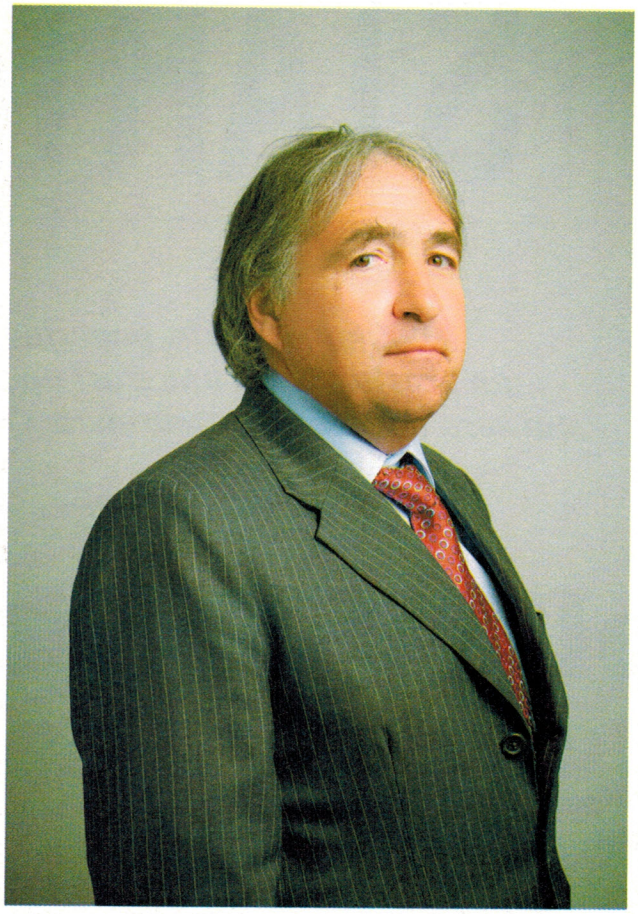
La BIL s'est engagée à l'invitation de Jeannot Krecké « *sans très bien savoir quelle était la dimension du secteur*, indique Charles Gosselin, représentant de ladite banque au sein du cluster. *Or, nous avons été agréablement surpris puisqu'il continue d'attirer les sièges de sociétés au Grand-Duché.* » La banque se place donc pour offrir tout ce dont une société de droit luxembourgeois, filiale d'un groupe international, peut avoir besoin.

Car les sociétés maritimes peuvent s'ancrer au Grand-Duché en suivant différents objectifs. D'abord, certaines entreprises internationales de premier plan choisissent d'y installer leurs bureaux, dans la droite ligne de la stratégie nationale de *headquartering*. CLdN (ancien Cobelfret) et Jan De Nul en font partie. Cette dernière société emploie aujourd'hui une cinquantaine de personnes en permanence au Grand-Duché. « *Parce que Jan De Nul croit en le Luxembourg* », souligne le CFO.

Mais le volet purement financier, quoique difficilement quantifiable, prend de plus en plus d'importance. D'abord dans l'assurance. Le total des primes versées pour le secteur maritime se place en deuxième position derrière celui de l'assurance-vie.

Ensuite, conformément à la loi régissant le secteur, d'autres sociétés passent par des dirigeants maritimes servant d'intermédiaire entre l'armateur et les autorités luxembourgeoises, le Commissariat aux affaires maritimes. Des sociétés

Cédric Raths *(Reference Corporate Services)*



Johan Van Boxstael *(Jan De Nul)*

comme Navilux ou Reference Corporate Services sont spécialisées en la matière, notamment pour la gestion de super yachts qui représentent une bonne partie de la flotte luxembourgeoise.

Olivier Cachard, doyen honoraire de la faculté de droit de Nancy et maritimiste, relève d'ailleurs «*un nombre relativement élevé de bateaux sous pavillon luxembourgeois* (236, ndlr.) *pour un pays sans littoral. C'est plus que le pavillon français classique.*» Mais le Luxembourg n'a selon lui pas vocation à devenir un grand registre, mais bien plus une possibilité pour les armateurs de diversifier l'appartenance de leurs flottes et de «*s'ancrer dans l'Union européenne*».

## Niche complémentaire

Enfin, les propriétaires de navires ne requièrent pas forcément de bureaux, ni même de pavillon, et peuvent utiliser les services de domiciliataires pour jouir des structures de financement de droit luxembourgeois, à l'instar d'OOCL, un des principaux armateurs.

Les sociétés maritimes luxembourgeoises tombent sous le régime fiscal commun applicable aux entreprises résidentes, mais certaines exceptions s'appliquent. Par exemple, elles peuvent être exonérées de la taxe municipale sur les entreprises, de la TVA sur des services effectués en haute mer, ou encore obtenir des bonifications d'impôts. Elles sont par ailleurs affranchies de taxe au tonnage et bénéficient de la possibilité d'amortir des navires plus rapidement.

Ainsi, selon M. Van Boxstael, leur présence au Grand-Duché tient surtout à un régime de taxation compétitif. Mais Philippe Aspden revient sur les autres ingrédients qui font que la bouillabaisse luxembourgeoise jouit d'un certain succès: la stabilité gouvernementale, le peu de démarches administratives, la proximité entre les acteurs. «*Quand des armateurs se présentent, souvent des individus fortunés, nous* (les P&I clubs, ndlr.) *leur expliquons qu'il y a d'autres choses à faire ici.*»

Paul Marceul, manager du cluster maritime, concède qu'il s'agit «*d'un secteur de niche*», mais il fait vivre «*des métiers connexes*»: banques, cabinets de conseils, avocats spécialisés et, donc, dirigeants maritimes.

Cédric Raths, l'un d'entre eux, évoque toute une panoplie de structurations menant à une financiarisation du commerce maritime via le Grand-Duché. Dans le cadre du *private equity*, l'armateur gère l'équipage et la technique, la société maritime détient le navire, se charge de la gestion administrative et de la distribution des dividendes. «*Si on veut attirer d'autres investisseurs, on peut concevoir un fonds d'investissement spécialisé comme tête de pont détenant un nombre indéfini de* Special Purpose Vehicles (SPV) *dont l'un ou l'autre détiendrait un bateau.*»

Selon l'avis des juristes, unanime, la possibilité, universelle, de détenir un seul actif par SPV – et donc de compartimenter les risques – se marie très bien avec les autres dispositions du droit des sociétés luxembourgeois, comme la constitution de holding, la limitation de la responsabilité si c'est une Sàrl, ainsi que la constitution de gages et de sûretés. «*Cela donne un bon niveau de sécurité quand on est un investisseur*», résume Olivier Cachard.

La finance islamique est un autre axe de développement possible. «*Le bateau, en tant que tel, est un investissement conforme à la charia. On peut très bien imaginer financer un navire avec des instruments de finance islamique*», explique Cédric Raths. Le financement par cotation en bourse, via des fonds communs de placement ou la conception de produits dérivés, sur les taux de fret par exemple, constituent autant de pistes sur lesquelles pourrait travailler la Place.

Le 11 juin, une réunion avec le ministre de l'Économie Étienne Schneider va permettre aux membres du cluster d'attirer son attention sur ces sujets et peut-être de connaître les intentions du gouvernement. Charles Gosselin et ses pairs du cluster sauront alors «*dans quel sens va le vent*». Et peut-être bénéficieront-ils d'un nouveau souffle. ●