

Neue Zürcher Zeitung

Wie die MV «Rhosus» zur schwimmenden Bombe für Beirut wurde

Das schwere Explosionsunglück in der libanesischen Hauptstadt hat in erster Linie die inkompetente Regierung zu verantworten. Es ruft aber auch nach einer Verbesserung der internationalen Regeln im Zusammenhang mit dem Verlassen von Problemschiffen.

Mark Pieth, Kathrin Betz

19.08.2020, 05.30 Uhr



Die Flagge von Panama gehört bei Handelsschiffen zu den meistgenutzten für die Registrierung.

Sam Shere / Getty

Zu Recht ist in der bisherigen Berichterstattung über die verheerende Explosion in Beirut vom 4. August 2020 ein direkter Bezug zur Inkompetenz und Korruption von Regierung und Verwaltung hergestellt worden. Libanon ist ein «failing state», der von mindestens acht religiösen Fraktionen kontrolliert wird. Allerdings gibt es eine Vorgeschichte zur Explosion, die noch wenig erörtert worden ist: Wie kommen die 2750 Tonnen hochkonzentriertes und -explosives Ammoniumnitrat überhaupt in den Hafen von Beirut? Die Antwort ist: in einem Schiff, der MV «Rhosus», das von den Behörden festgesetzt worden ist.

Problematische Schiffsregistrierung

Schiffe haben bekanntlich eine Nationalität, eine Flagge, die den Eintrag in einem nationalen Schiffsregister widerspiegelt. Geht man etwas in der Geschichte zurück, stösst man auf das Phänomen der «flags of convenience»: Insbesondere amerikanische Schiffseigner wollten der Prohibition ausweichen, vor allem aber Arbeitsschutzbestimmungen und Steuern vermeiden. Sie flaggten ihre Schiffe häufig nach Panama aus. Inzwischen ist fast die Hälfte der Handelsmarine und der Kreuzfahrtschiffe in Panama, Liberia oder auf den Marshallinseln registriert.

Um den negativen Konsequenzen des Ausflaggens zu begegnen, schlossen Hafenstaaten der entwickelten Länder (erst Europa im «Paris Memorandum of Understanding», dann andere Weltregionen) Abkommen, die es ihnen ermöglichen sollten, Schiffe, die ihre Häfen anliefen, einer Kontrolle zu unterziehen. Sie gaben sich das Recht, nicht seetaugliche Schiffe oder Schiffe, die in anderer Weise gegen internationale Abkommen verstiessen (z. B. arbeitsrechtliche Schutzbestimmungen), bis zur Behebung der Defizite im Hafen festzuhalten. Die Protokolle dieser Prüfungen können im Internet abgerufen werden.

Sogenannte Problemflaggen, deren Schiffe besonders häufig verarrestiert werden müssen, geraten auf graue oder gar schwarze Listen. Die Konsequenz ist, dass ihre Schiffe besonders häufig kontrolliert werden. Das System funktioniert recht gut, und es motiviert gerade auch die ehemaligen Problemstaaten, ihre Kontrollpflichten wahrzunehmen. Das Schicksal der «Rhosus» zeigt allerdings auch Schwächen des Kontrollschemas.

In erster Linie werden Schiffe von Klassifikationsgesellschaften regelmässig auf ihre Seetauglichkeit inspiziert und zertifiziert. Im Falle der «Rhosus» war das die Maritime Lloyd Georgia, die im gegenwärtigen Ranking des «Paris Memorandum of Understanding» zu den «low performers» gehört und nicht zu den von der EU anerkannten Gesellschaften zählt. Das 1986 in Japan gebaute Schiff lief unter der Flagge der Republik Moldau, welche als notorisch unzuverlässig gilt. Es war offenbar von der Teto Shipping, einer auf den Marshallinseln registrierten Gesellschaft, des russischen Geschäftsmannes Igor Gretschuschkin gechartert. Als Schiffsmanagerin ist die bulgarische Interfleet Shipmanagement EOOD eingetragen. Die Besatzung bestand aus dem russischen Kapitän Boris Prokoschew und einer ukrainischen Crew.

Als Eigentümerin des Schiffes ist im Register die panamaische Gesellschaft Briarwood Corp. eingetragen. Hier endet der Pfad der Rückverfolgbarkeit, da das Schiffsregister in Panama den wirtschaftlich Berechtigten nicht nennt. Auch das dortige Handelsregister hilft nicht weiter. Briarwood ist gemäss Register eine One-Ship-Company, und die «Rhosus» war ihr einziges Schiff. One-Ship-Companies dienen unter anderem dazu, Steuern zu minimieren und zu verhindern, dass Gläubiger auf weitere Schiffe derselben Gesellschaft Zugriff haben.

Die «Rhosus» verliess den Hafen von Batumi (Georgien) im September 2013, beladen mit 2750 Tonnen hochkonzentriertem Ammoniumnitrat, die sie nach

Beira in Moçambique hätte bringen sollen. Laut Frachtbrief wurde das Gut von der Herstellerin Rustawi Asot verschifft, Abnehmerin war die Fabrica de Explosivos in Moçambique. Der Wert der Fracht belief sich auf rund 700 000 Dollar. Unklar ist, ob Schiff und Fracht versichert waren, wie es international vorgeschrieben ist. Das Schiff weist eine Geschichte häufiger Kontrollen und früherer Festsetzungen auf. Am 28. Juli 2013 wurde es in Sevilla aufgrund von 14 schweren Defekten für 13 Tage festgehalten. Korrosionsprobleme an Deck und an der Schiffshülle wurden in Sevilla und in früheren Kontrollen festgestellt.

Auf ihrem Weg von Georgien nach Moçambique musste die «Rhosus» am 21. November 2013 ausserplanmässig in Beirut einlaufen, weil sie leck war. Die dortigen Hafenbehörden setzten das Schiff aber gleich – aufgrund seiner Defekte und auch, weil es die Hafengebühr nicht bezahlen konnte – fest. Der Charterer versuchte, durch Zuladung von weiterer Fracht Geld aufzutreiben, doch erwies sich das Schiff dafür als nicht tragfähig genug. Daraufhin gaben Charterer, Eigentümer und Frachteigner Schiff und Ladung auf.

Schwächen des Seerechts

Die Besatzung wurde ihrem Schicksal überlassen. Die Hafenbehörde behielt den Kapitän und einen Teil der Crew sozusagen in Geiselhaft auf dem Schiff, bis ein Richter ihre Freilassung und das Abladen der Fracht anordnete. Auf diesem Weg gelangte das hochexplosive Ammoniumnitrat in den Hafenschuppen Nummer 12. Das Schiff ist seither im Hafen gesunken, und die Justizbehörden weigerten sich während sechs Jahren, das Ammoniumnitrat zu versteigern, obwohl die Hafen- und Zollbehörden auf die Risiken der unsachgemässen Lagerung hinwiesen.

Auch wenn die libanesischen Behörden die Hauptverantwortung für die verheerende Explosion tragen, deutet die Geschichte der «Rhosus» auf einige

entscheidende Schwächen des internationalen Seerechts hin. Im System der «offenen Schiffsregister» ist Transparenz nicht gewährleistet. Anders als etwa im Finanzsektor müssen wirtschaftlich Berechtigte nicht eruiert und schon gar nicht öffentlich ausgewiesen werden. Geschieht ein Unfall oder wird ein Schiff derelinquiert, wird man nur mit grosser Mühe die Verantwortlichen eruieren. Mit diesem Problem war man konfrontiert, als am 12. Dezember 1999 das in Malta registrierte Schiff «Erika», das für TotalFinaElf Öl transportierte, vor der bretonischen Küste in zwei Teile brach. Lange blieb unklar, wer Eigentümer war. Nach zehnjährigem Rechtsstreit wurde die Total SA zum Tragen der Kosten verurteilt.

Tatsächlich kommt es nicht selten vor, dass Schiff und Besatzung verlassen werden. Internationale und zivilgesellschaftliche Organisationen weisen immer wieder auf die damit verbundenen Risiken hin. Die Katastrophe von Beirut zwingt die Staatengemeinschaft, weitergehende Regeln im Umgang mit dem Verlassen von Problemschiffen zu verfassen. Dazu gehören zweifellos aussagekräftige, öffentlich zugängliche Schiffs- und Gesellschaftsregister. Sodann müssen die Verpflichtungen der Hafenbehörden klarer gefasst werden. Schliesslich besteht auch bei den Zertifizierungsunternehmen Erklärungsbedarf. Bei aller Regulierung bleibt aber die Tatsache, dass in Beirut die Behörden dramatisch versagt haben.

Mark Pieth ist emeritierter Professor für Strafrecht an der Universität Basel. **Kathrin Betz** ist Lehrbeauftragte für Strafrecht ebendort.