

An aerial photograph of two large ships on the ocean. The top ship is a dark-hulled cargo vessel with a white superstructure and a green helicopter landing pad. The bottom ship is a white and red vessel, possibly a ferry or supply ship, with a prominent red funnel and a white superstructure. The water is a deep blue, and the sky is clear.

SEEFahrTsnATION SCHWEIZ

Vom Flaggenzwerg
zum Reedereiriesen

MARK PIETH & KATHRIN BETZ



salis 

MARK PIETH & KATHRIN BETZ

SEEFahrtsNation

SCHWEIZ

VOM FLAGGENZWERG ZUM REEDEREIRIESEN

INHALT //

Vorwort

Dank

01 // **EINFÜHRUNG**

Schweizer Riesenschiff verliert vor Friesland Hunderte von Containern

Die Schweizer Hochseeflagge - ein Trauerspiel

Die Anfänge

Transithandel

Versorgungsengpässe

Krisenvorsorge

Ein Hauch von Großmachtpolitik

Der Absturz

Strafverfahren

Waffentransporte in Kriegsgebiete?

Unterwegs auf die schwarze Liste

Braucht es noch eine Schweizer Hochseeflagge?

Die Schweiz als Reedereistandort

Reederei

Der Flaggenzwerg ist ein Reedereiriese

Das Beispiel Mediterranean Shipping Company (MSC)

Weshalb ist die Schweiz so attraktiv als Reedereistandort?

Geschichte

Clustertheorie

Rohstofffinanzierung

Logistikbranche

Versicherungen

Der Rohstoffhub

Die Beziehung zwischen Rohstoffhandelsplatz und Reedereistandort

02 // **DIE ÖKONOMIE DER SCHIFFFAHRT**

Schifffahrt und Weltwirtschaft

Die moderne Schifffahrtsindustrie

Frachtpreise und Kartelle

Charterverträge

Voyage Charter

Time Charter

Bare Boat Charter

Die Containerschifffahrt als Treiber der ökonomischen Globalisierung

Abhängigkeiten in der Lieferkette

03 // **SCHIFFBAU, FINANZIERUNG, BETRIEB UND EIGENTÜMERSCHAFT**

Schiffbau: Vom Handwerk zur Schwerindustrie

Handwerklicher Schiffbau

Industrieller Bau

Schiffsfinanzierung

Methoden zur Schiffsfinanzierung

Exportkreditagenturen

Leasing

Wer finanziert Neubauten?

Die Seefahrt, die diskreteste Branche der Welt

Wer betreibt und besitzt die Schiffe?

Global, aber geheim

Das Beispiel *MV Rhosus*

Wie verstecken sich die wahren Eigentümer von Schiffen?

Offshorism

Schweizer Berater

Offene Schiffsregister

Traditionelle Register

Wieso suchen Schiffseigner Diskretion bis hin zur Anonymität?

Was können die Seefahrtsnationen gegen übertriebene Diskretion unternehmen?

04 // **ARBEIT AUF SEE**

Von Hoffnung und Abhängigkeit

Der internationale Rechtsrahmen

Das Seearbeitsübereinkommen

Ausbildung und Fähigkeitsausweise für Seeleute
Spezialfall Meeresfischerei
Menschenrechte von Seefahrern

Wer ist der Arbeitgeber?

Aktuelle Probleme

Die Covid-19-Pandemie
Aufgabe der Besatzung
Gewalt, Schuldnechtschaft und Versklavung in der
Meeresfischerei

05 // ARBEIT IN DER FLUSSKREUZFAHRT

Wem gehören Flusskreuzfahrtschiffe unter Schweizer Flagge?

Wer führt Flusskreuzfahrten durch?

Vorwürfe ausbeuterischer Arbeitsbedingungen

Mehr Schiffe - mehr Havarien?

**Rechtlicher Rahmen für die Durchsetzung arbeitsrechtlicher
Ansprüche**

Kontrollen?

Fazit

06 // DIE SCHIFFFAHRT UND DIE UMWELT AUF KOLLISIONSKURS

Die *MV Wakashio* fährt auf das Korallenriff von Mauritius auf

Das Schiff

Der Unfall

Langsame Reaktion

Die Lehren des *Wakashio*-Unfalls

**Umweltschädigung durch den alltäglichen Betrieb von
kommerziellen Schiffen**

Dumping

Antifouling-Systeme

Ballastwasser-Management

Lärmverschmutzung

Schutz besonders sensibler Meeresgebiete

Schädliche Emissionen

Schwefeloxide

Internationales Gerede über Reduktion von Treibhausgasen

Alternative Antriebssysteme

Unambitiöse Alternativen

LNG

Experimentelle Technologien
Zurück zum Wind?
Elektrizität
»Grüner« Wasserstoff
Ammoniak

Schlussfolgerungen

07 // VIRTUELLER BESUCH BEI WÄRTSILÄ

Wer ist Wärtsilä?
Die Umrüstung bestehender Schiffe
Experimentelle Antriebe
Gesamteindruck

08 // DIE SEEFAHRT IST NOCH IMMER GEFÄHRLICH

Die Risiken des Meeres
Allgemeine Unfallursachen
Wetter
Konstruktionsmängel
Menschliches Versagen
Politische Risiken, Piraterie, Seenotrettung

Die Risiken der Containerschifffahrt
Verlust von Containern
Feuer
Transport illegaler Güter

Ölunfälle

09 // FÜR EINE SICHERE UND UMWELTSCHONENDE SEEFAHRT

Von Unfällen lernen

Internationale Regulierungen

Die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO)
UNCLOS
SOLAS
MARPOL
Loadlines, Tonnage
STCW
Der International Safety Management Code (ISM)

Die Rolle der Staaten

Die Verantwortung des Flaggenstaates

Offene Register und Billigflaggen
Klassifikationsgesellschaften
Hafenstaatkontrolle
Die Rechte des Küstenstaates

Die Verantwortung der Schifffahrtsindustrie

Anforderungen des ISM-Codes
Versicherungen
Beschränkte Haftung von Reedereien und Versicherungen
Bergungsunternehmen

10 // DAS LEBENSENDE

Abwracken

Beaching

Umweltprobleme
Menschliche Kosten
Die ökonomische Logik des Abwrackens
Wie verstecken sich die Reeder?

Beaching und das internationale Recht

Das Basler Übereinkommen
Die Hongkong-Konvention
Die EU-Schiffsrecycling-Verordnung

Staatliche Reaktionen auf illegales Abwracken

In direkt betroffenen Ländern
Die Niederlande
Norwegen
Belgien
Frankreich
Deutschland
Island
Großbritannien
Schweiz

Öffentliches Recht: Umweltrecht

Menschenrechte

Zivilrecht

Strafrecht

»Bessere Strände« oder etwas Besseres als Strände?

11 // WIESO GEHT DAS DIE SCHWEIZ ETWAS AN?

Für ein Alpenland ist die Schifffahrt kein Thema
Selektive Steuergeschenke an die Branche?

Wann machen Subventionen Sinn?

THE BIGGER PICTURE //

ANHANG //

Endnoten

Literatur

Materialien

Bilder

Abkürzungen

Die Autoren

VORWORT

Dass dieses Buch in ähnlicher Aufmachung und beim gleichen Verlag erscheint wie das Buch »Rohstoff« der Erklärung von Bern (Public Eye) und das Buch über »Goldwäsche« ist kein Zufall. Es geht bei allen drei Themen immer wieder um eine analoge Situation: Die Schweiz ist – mehr oder weniger offen – ein Weltzentrum des Rohstoffhandels, der Goldraffinerie oder auch der Reederei. Alle diese Wirtschaftszweige sind hoch riskant. Dabei ist es für die offizielle Schweiz typisch, dass sie die damit zusammenhängenden Probleme und Risiken nicht zur Kenntnis nehmen mag: Die Seefahrt ist mit der Umwelt auf Kollisionskurs, nach wie vor sehr gefährlich, und die Arbeitsbedingungen auf Schiffen sind vielfach menschenverachtend. Wenn es darum geht, sich mit Problemen auseinanderzusetzen, die von in der Schweiz niedergelassenen Reedereien mitverursacht werden, verstecken sich die Schweizer Behörden gerne hinter dem heimeligen Bild der Alpenrepublik fernab von den Weltmeeren. Allenfalls beteiligt man sich von der Schweiz aus am Verbergen des wahren Eigentümers von Schiffen hinter Briefkastenfirmen. Unsere Auffassung ist dezidiert, dass die Probleme, die wir in diesem Buch beschreiben, die Schweiz etwas angehen.

Mark Pieth // Kathrin Betz

14. Februar 2022

DANK

Vorab möchten wir Rebekka Gigon ganz herzlich für ihre intensive Mitarbeit an der Vorbereitung des Manuskripts danken. Unser Dank geht auch an André Gstettenhofer, Patrick Schär, Philipp Stolz und das Team vom Elster & Salis Verlag für ihr großes Engagement.

Weiter möchten wir den Gesprächspartnern danken, mit denen wir im Lauf der Ausarbeitung des Buches Kontakt hatten. Namentlich in *Basel*: Nick Bramley und Holger Schatz (Seefahrgewerkschaft Nautilus), Daniel Buchmüller (IG RiverCruise), Thomas Christ (vormals Goth, Panalpina, Danzas und DHL), Juhani Grossmann und Manuel Medina (Basel Institute on Governance), Daniel Haller (Journalist), Kapitän Joseph Müller, Alexandra Mungenast und Simon Oberbeck (Schweizerische Rheinhäfen), Ivana Pavlovic und Sandra Rigassi (Amt für Wirtschaft und Arbeit), Anna Petrig (Völkerrechtsprofessorin, Richterin am ISGH), Bianca Ravy (Grundbuch- und Vermessungsamt), Harald von Seydlitz (Reck & Co.) und Kapitän Roger Witschi (Leiter Schweizerisches Seeschiffahrtsamt); in *Bern*: der ehemaligen Nationalrätin Margret Kiener Nellen und der aktuellen Ständerätin Lisa Mazzone; in den *Niederlanden*: Roel van Eijk, Rob Gutteling, Susanne Nieuwdorp und Rob Slegtenhorst (Hafen von Rotterdam), Ewout van Galen (Stichting de Noordzee), Ineke van Gent (Bürgermeister von Schiermonnikoog), Staatsanwältin von Amsterdam Sylvia Kubicz, Ellen Kuipers (Waddenvereniging), Marco de Lange (Fernsehproduzent Zembra), Robin Meijerink und Rex

Toornvliet (Ministerium »Rijkswaterstaat«), Major Sebastiaan Postema (niederländische Luftwaffe), Manfred Santen (Greenpeace) und Jan Willem Zwart (Naturmonumenten); in *Kapstadt*: Coen Birkenstock (Transnet National Ports Authority), Pieter-Chris Blom (South African Maritime Safety Authority) und Lovell Fernandez (Professor an der University of the Western Cape); in *Mauritius*: Joanna Frivet (Juristin), den Barristers Anne-Sophie Jullienne und Sanjeev Teeluckdaree, Arne Fayd'herbe (Bridge Maritime), Brummell Laurent (Case Nautique), Alain Malherbes (Island Maritime Services), Sébastien Sauvage (Eco-Sud), David Sauvage und Stephan Gua (Rezistans ek Alternativ), Goro Yamashita und Damien Deruisseau (MOL). Unser Dank geht weiter an Stam Achilles, Andreas Carelli, Simone Greene, Johnny Kackur, Sari Luhanka, Sangram Kishore Nanda, Atte Palomäki und Mikael Wideskog (Wärtsilä), an Maria Bache Dahl (Økokrim), an Martyn Day (Leigh Day), an Kapitän John Guy, an Pastor Matthias Ristau (Seemannsmission Hamburg), an Antonios Trakakis (RINA) und an Ian Urbina (Investigativjournalist, The Outlaw Ocean Project).

EINFÜHRUNG //



01 //

SCHWEIZER RIESENSCHIFF VERLIERT VOR FRIESLAND HUNDERTE VON CONTAINERN



Container von der MSC Zoe

Am Morgen des 2. Januar 2019 traut die Bürgermeisterin der niederländischen Westfriesischen Insel Schiermonnikoog ihren Augen nicht¹. Der Strand des Naturschutzreservates, das zum UNESCO-Welterbe zählt, ist mit Tonnen von Schwemmgut aller Art übersät²: von Möbeln über Autoteile und Kinderspielzeug bis hin zu giftigen Chemikalien³ und Mikroplastik⁴. Eines der größten Containerschiffe, die von einer Schweizer Reederei betriebene *MSC Zoe*, hatte über Nacht im Sturm Alfrida 342 Container verloren⁵.

Weitere 1000 Container sollen an Bord aufgebrochen sein. Das Schiff, mit einer Kapazität von über 19 000 Containern⁶, mit einer Tragfähigkeit von gegen 200 000 Tonnen, weist eine Länge von 400 Metern und eine Breite von gegen 60 Metern auf. Trotz der beeindruckenden Größe gelang es den über fünf Meter hohen Wellen, das Schiff wie ein Ruderboot ins Schwanken zu bringen⁷. In Fachkreisen wird der Aufschaukelungsprozess, der auch größte Schiffe in Seenot bringen kann, als »parametrisches Rollen«⁸ bezeichnet. Zum Unglück beigetragen hat nach Ansicht des Unfalluntersuchungsberichts⁹ auch der beachtliche Tiefgang des Megaschiffs und die geringe Wassertiefe auf der Südroute im Wattenmeer, nahe bei den Inseln¹⁰. Entweder hatte das Schiff Bodenberührung, oder das Wasser unter dem Schiff konnte im Sturm nicht verdrängt werden.

Die Bürgermeisterin der autofreien Westfriesischen Insel Schiermonnikoog, Ineke van Gent, fand sich in erheblicher Not, auch wenn sofort Hunderte von freiwilligen Helfern zum Aufräumen eintrafen. Die ehemalige Grünen-Abgeordnete im niederländischen Parlament unternahm einen für sie ungewöhnlichen Schritt: Sie rief das Militär zu Hilfe. Mit Major Sebastiaan Postema bekam sie einen

idealen Partner. Der Logistikkoffizier der Luftwaffe erschien mit einer Hundertschaft Soldaten und schwerem Gerät, um den Dreck einzusammeln¹¹.

Ellen Kuipers von der NRO Waddenvereniging und Ewout van Galen von der Stichting De Noordzee¹² halten das angeschwemmte Mikroplastik für die riskanteste Unfallfolge. Tiere verwechseln die Millimeter kleinen Plastikpartikel mit Nahrung. So gerät das Mikroplastik in die Nahrungskette¹³.

Eine Vielzahl von Containern konnte trotz intensiver Bemühungen nicht geborgen werden. Einzelne treiben in der Nordsee, andere sanken auf den Meeresgrund und gefährden die Fischerei, da sich die Netze in ihnen verfangen und schlimmstenfalls das Schiff zum Kentern bringen können. Trotzdem wurden die Bergungsarbeiten etwa ein halbes Jahr nach dem Unfall eingestellt¹⁴. Die niederländischen Behörden¹⁵ mussten zwei Jahre mit der Reederei, der Mediterranean Shipping Company (MSC), und ihren Versicherungen verhandeln, um auch nur eine Minimalabfindung für die Aufräumarbeiten zu erhalten (3,4 Millionen Euro)¹⁶. Die Unfallverursacher weigerten sich etwa, die Beseitigung der Plastikpartikel zu bezahlen, die größtenteils noch immer im Strandgestrüpp feststecken¹⁷. Sie stellten infrage, dass sie von der *MSC Zoe* stammten. Die niederländische Post-Lotterie ist inzwischen in die Bresche gesprungen und hat der Waddenvereniging 1,9 Millionen Euro zur Beseitigung des Mikroplastiks zukommen lassen¹⁸.



Militär beim Aufräumen



Mikroplastik



... und die Folgen

Eine Lehre aus dem Unfall ist, dass übergroße Schiffe, selbst in Stürmen, wie sie häufig vorkommen, in akute Seenot geraten können. Zu Recht warnen Umweltorganisationen und Versicherer davor, dass größere Schiffe bisher nie gekannte Risiken mit sich bringen können¹⁹.

Ist es ein Zufall, dass der Unfall das Schiff einer Schweizer Reederei betraf? Natürlich gehen alle Reedereien Risiken ein. Was die Allgemeinheit aber nicht weiß, ist, dass MSC, ein in Genf ansässiges diskretes Familienunternehmen²⁰, das größte Containerschiffverkehrsunternehmen und das drittgrößte Kreuzfahrtunternehmen der Welt ist²¹. Und hier sind wir bei unserem Thema: Die kleine Alpenrepublik, fernab von

allen Weltmeeren, ist – als Reedereistandort – inzwischen zur viertgrößten Seefahrtsnation Europas und zum neuntgrößten Schifffahrtsland der Welt avanciert²². Wir werden allerdings sehen, dass Reeder nicht dasselbe sind wie Eigentümer. Typischerweise sind die Schiffe gechartert. Eigentümer ist regelmäßig eine Ein-Schiff-Gesellschaft («One-Ship Company»), häufig eine Sitzgesellschaft an einem Offshore-Ort (im Falle der *MSC Zoe* die Xiangxing International Ship Lease Company in Hongkong²³). Registriert sind die wenigsten Schiffe, die von der Schweiz aus betrieben werden, in der Schweiz. Zu 90 Prozent sind sie in ein Billigflaggenland ausgeflaggt. Die *MSC Zoe* ist in Panama registriert. Weder das Schiffs- noch das Handelsregister in Panama lässt aber erahnen, wer der eigentliche wirtschaftlich Berechtigte des Schiffes ist. Intransparenz ist ein weiteres Wesensmerkmal der Schifffahrt²⁴.

Doch wie wurde der Flaggenzwerg Schweiz zum Reedereiriesen?

DIE SCHWEIZER HOCHSEEFLAGGE - EIN TRAUERSPIEL

DIE ANFÄNGE

Transithandel

Bereits im 18. und 19. Jahrhundert spielten Schweizer Kaufleute und Handelshäuser weltweit eine erhebliche Rolle²⁵. Auf dem Atlantik beteiligten sie sich im 18. Jahrhundert am sogenannten Dreieckshandel, dem Export von Endfabrikaten (verarbeitete Textilien, Porzellan, Waffen usw.) nach Westafrika im Austausch gegen Sklaven, die nach Brasilien, in die Karibik oder nach Nordamerika verschifft wurden. Von dort wurden Kolonialwaren nach Europa gebracht²⁶. Auch nach der Abschaffung der Sklaverei waren Schweizer Kaufleute besonders aktiv am Indienhandel (mit Baumwolle) beteiligt²⁷. Handelshäuser wie Volkart oder die Basler Missionshandelsgesellschaft unterhielten eigene Segelschiffe, die sie allerdings im Ausland registrieren ließen²⁸. Allmählich gingen sie dazu über, Schiffe oder auch Frachtraum auf Schiffen zu chartern. Mit der Eröffnung des Suezkanals wurde der Einsatz von Dampfschiffen rentabel, obwohl diese damals noch erheblichen Frachtraum für Kohle beanspruchten. Sie waren vor allem im Indienverkehr nützlich, weil sie die typische Flaute im roten Meer überbrücken konnten²⁹. Mit der Einrichtung von regelmäßigen Frachtlinien wurde die Miete von Frachtraum sinnvoll³⁰. Die international tätigen Handelshäuser verfügten über lokale Niederlassungen

weltweit, die auch für die Reeder als Agenten interessant waren. So ergab sich eine Kooperation zwischen Schweizer Transithändlern und Reedereien der europäischen Seefahrtsnationen³¹. Eine Schweizer Seeflagge brauchten diese Handelshäuser aber nicht wirklich.

Versorgungsengpässe

Bereits im Deutsch-Französischen Krieg von 1870 musste die Schweiz erleben, wie leicht ihre Versorgung (hier über den Rhein) unterbrochen werden konnte³². Im Ersten Weltkrieg wurde die Lage noch viel akuter³³. Die Zentralstelle für auswärtige Transporte mietete Frachtraum auf neutralen Schiffen (bis zum Kriegseintritt der USA vor allem auf amerikanischen Schiffen). Ein Chartervertrag über 28 belgische Schiffe wurde gegen Kriegsende abgeschlossen, aber nicht mehr umgesetzt³⁴.

Obwohl die Barcelona-Konferenz von 1921 neutralen Staaten (auch solchen, die nicht über eine Marine zur Verteidigung ihrer eigenen Schiffe verfügten) gestattete, eine eigene Seeflagge zu führen³⁵, und obwohl die Bundesverfassung ab 1919 der Schweiz erlaubte, ihre eigene Flagge einzurichten³⁶, unternahm sie, im Vertrauen auf einen beständigen Frieden, vorerst nichts³⁷. Erst mitten im Zweiten Weltkrieg erkannte die Schweiz, dass sie handeln musste. Im April 1941 rief der Bundesrat mit Notrecht eine Schweizer Hochseeflagge ins Leben. Das Kriegstransportamt erwarb (zu kriegsbedingt hohen Preisen) vier Schiffe³⁸.



Schweizer Schiff Calanda 1941 in Lissabon

Weitere unter Schweizer Flagge fahrende Schiffe wurden von privaten Unternehmen betrieben (insgesamt 14)³⁹. Trotz deutlicher Markierung wurden einige der Schiffe von deutschen und von englischen Truppen versenkt⁴⁰. Immerhin gelang es dem Kapitän der *St. Cergue* (Fritz Gerber), über 300 Überlebende von torpedierten Schiffen zu retten und einen brennenden portugiesischen Dampfer in den nächsten Hafen (Pernambuco) zu schleppen⁴¹.

Krisenvorsorge

Nach dem Zweiten Weltkrieg verkaufte die Eidgenossenschaft zwar ihre Schiffe an Private, allerdings gewährte sie Schweizer Reedern vorerst (von 1948 bis

1953) zinsgünstige Darlehen zum Erwerb von Schiffen mit der Auflage, sie in Krisenzeiten zwangschartern zu können⁴². Ab 1953 wurde ein ähnliches Ziel durch die Gewährung von (zunächst subsidiären⁴³) Bürgschaften erreicht. Das Seeschiffahrtsgesetz von 1953⁴⁴ war ganz auf die Krisenvorsorge ausgerichtet.

EIN HAUCH VON GROSSMACHTPOLITIK

Ab den 1980er-Jahren erlebte die Hochseeschiffahrt (mit kleineren Schwankungen) insgesamt eine Hochkonjunktur. Sie steigerte sich in den 1990er- und 2000er-Jahren zu einer regelrechten Blase⁴⁵. Getragen von diesem Hochgefühl wechselte die offizielle Schweiz ihr Paradigma. Die Hochseeflotte sollte nun nicht bloß der Krisenvorsorge, sondern der günstigen Versorgung ihrer Industrie überhaupt dienen. Die Bürgschaften verfolgten nunmehr ein wettbewerbspolitisches Ziel⁴⁶. Entsprechend wurden sie aufgestockt. 1992 wurden aus den Ausfallbürgschaften zur Steigerung der Attraktivität der Investition Solidarbürgschaften⁴⁷. Zugleich wurde der Finanzrahmen für Schiffsbürgschaften vom Parlament 1992 auf 500 Millionen Franken und 2008 nochmals auf insgesamt 1,1 Milliarden Franken angehoben⁴⁸. Typisch für diese Phase war das Votum von Bundesrätin Doris Leuthard im Nationalrat, wo sie erklärte, das Risiko sei minimal⁴⁹, seit 1948 sei der Bund noch nie zu Schaden gekommen⁵⁰.

Wie wenig das Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung (BWL) und das damalige Eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement (EVD) von Seeschiffahrt verstanden, sollte sich aber auch darin zeigen, wie

bedenkenlos und ohne ernsthafte Finanzprüfungen Bürgschaften vergeben wurden⁵¹.

DER ABSTURZ

Mit der Finanzkrise von 2008 platzte auch die Finanzblase in der Schifffahrt. Mit einer Verzögerung von zwei Jahren brachen die Frachtpreise dramatisch ein⁵², der Wert der Frachtschiffe auf dem Secondhand-Markt («Sale & Purchase Market») halbierte sich in kürzester Zeit⁵³. Die Branche erholte sich nur sehr langsam. Die Schweizer Reeder, die praktisch ohne Eigenkapital, gestützt auf Bundessubventionen, unterwegs waren, gerieten schon bald in arge Liquiditätsengpässe. Als Erste erwischte es die Reedereien Swiss Cargo Line (SCL) und Swiss Chemical Tankers (SCT). Beide bestanden trotz einer Vielzahl von Ein-Schiff-Gesellschaften und weiteren Beteiligungen aus je einer Holdinggesellschaft, die beide von derselben Person, Hansjörg Grunder, kontrolliert wurden⁵⁴. Nicht abbrechende Liquiditätskrisen ab 2015 führten zum Notverkauf von 12 seiner Schiffe bis 2017⁵⁵. Das Debakel führte zur Ziehung von Solidarbürgschaften in der Höhe von 215 Millionen Franken und zur Liquidation der betreffenden Gesellschaften⁵⁶.

Wenig später geriet eine weitere Schweizer Reederei in Schieflage. 8 Schiffe der Massoel Shipping mussten notfallmäßig verkauft werden. Erneut wurden Bürgschaften in der Höhe von 129 Millionen Franken fällig⁵⁷.

Nach Medienberichten ist die Schweizer Flagge von stolzen 50 Schiffen in den 1980er-Jahren auf ganze 17 zusammengeschmolzen. Dabei sind für 16 Schiffe Bundes-Solidarbürgschaften noch ausstehend. Bei einem

Totalverlust könnte das die Steuerzahler weitere 314 Millionen Franken kosten⁵⁸. Es ist zu hoffen, dass die gegenwärtige Corona-Hausse die Demontage verlangsamt. Der Rahmenkredit wurde nicht mehr erneuert, da eine eigene Flotte nach aktueller Ansicht des Bundesrats »kaum einen entscheidenden Mehrwert zur Versorgung der Schweiz« leiste⁵⁹.

STRAFVERFAHREN

Bekanntlich ist unternehmerische Inkompetenz nicht strafbar⁶⁰. Man ist versucht beizufügen, dass auch für inkompetente Politiker oder Beamte andere Sanktionen als das Strafrecht bereitstehen. Für die fehlenden Kenntnisse von der Volatilität der Märkte im Seehandel – ein Risiko, das im Binnenland Schweiz naheliegt – werden nun allerdings die Steuerzahler zur Kasse gebeten. Das Know-how der alten Handelshäuser ist längst verloren gegangen. An die Stelle von professionellen Reedern, die unter Schweizer Flagge operieren, sind – infolge verfehelter Anreize⁶¹ – vielfach Abenteurer getreten, die weder über Wissen noch Kapital verfügen.

Allerdings hat sich im SCL/SCT-Debakel ein zusätzliches Problem gezeigt: Gemäß der Anklageschrift⁶², die vom Berner Wirtschaftsstrafgericht zum Urteil erhoben wurde⁶³, soll Herr Grunder beim Kauf von vier Mehrzweckfrachtern die japanische Kyokuyo-Werft darum gebeten haben, den Kaufpreis künstlich um 20 Prozent anzuheben. 20 Prozent, die dem Bund in Rechnung gestellt worden sind und die über eine Grunder-Gesellschaft in Hongkong abgeführt worden seien. Was Beobachter »kreative Beschaffung von Eigenkapital«⁶⁴ oder »Beluga-

Methode«⁶⁵ nennen, haben Staatsanwaltschaft und Gericht als Betrug, ungetreue Geschäftsbesorgung und Urkundenfälschung eingestuft. Herr Grunder ist erstinstanzlich vom Wirtschaftsstrafgericht zu fünf Jahren Freiheitsstrafe verurteilt worden.

Herr Grunders Gegenüber im BWL wurde von der Eidgenössischen Finanzkontrolle (EFK) 2016 bei der Bundesanwaltschaft angezeigt⁶⁶. In einem schwer verständlichen Hin und Her wurde das Verfahren von der Bundesanwaltschaft zunächst (mit Verfügung vom 28.10.2016) mangels Tatbestands gar nicht erst an die Hand genommen⁶⁷, dann am 21.11.2017 wieder aufgenommen, um es im Juni 2020 ganz einzustellen. Trotz Indizien⁶⁸ für Geschenkeannahme (von Grunder bezahlte Reisen nach China) und Beschäftigung des ehemaligen Stabschefs des BWL in der Reederei Grunders nach seiner Pensionierung (obwohl der Beamte damals noch im Auftragsverhältnis für das BWL weiter tätig gewesen sei) wurden keine Beweise für Bestechungsdelikte gefunden⁶⁹.

WAFFENTRANSPORTE IN KRIEGSGEBIETE?

Die *Thorco Basilisk* gehörte 2019 zu den von Massoel bereederten Schiffen⁷⁰. Der Schiffsbeobachter Yoruk Isik und die NRO Arms Watch werteten die Protokolle aus, die bei der Durchfahrt durch den Bosphorus in Istanbul abgegeben werden müssen. Die vom bulgarischen Schwarzmeerhafen Burgas kommende *Thorco Basilisk* gab an, »Patronen für Waffen und Sprengvorrichtungen« zu transportieren. Sie setzte ihre Fahrt nach Dschidda, Saudi-Arabien, fort, wo eine Ladung von Tausenden Mörsergranaten einer serbischen Waffenfabrik erwartet wurde⁷¹. Schweizer Medien sehen überdies eine

Verbindung zur CIA (über den US-Waffenhändler Helmut Mertins⁷²). Dass das Schiff Waffen transportierte, die für den Krieg in Jemen bestimmt waren⁷³, wurde nicht in Abrede gestellt. Auf eine Frage von Nationalrätin Mattea Meyer⁷⁴ antwortete der Bundesrat aber schriftlich, die Sache gehe die Schweiz (als Flaggenstaat!) nichts an. Die Lieferung sei Gegenstand eines privatrechtlichen Vertrags. Auf Anfrage der Medien⁷⁵ erklärte das Schweizerische Seeschiffahrtsamt (SSA), sein Mandat erschöpfe sich in der Durchsetzung von Sicherheits- und Umweltbestimmungen.

Dass Waffenlieferungen in Kriegsgebiete von Schweizer Territorium aus (Flaggenprinzip)⁷⁶ tatsächlich die Schweiz nichts angingen, war eine kühne Behauptung des Bundesrats - zumal zu einem Zeitpunkt, zu dem sowieso niemand mehr an die Fähigkeit der Schweiz zur Kontrolle ihrer Schiffe glaubte. Zu einem Zeitpunkt auch, zu dem die Steuerzahler für die Bürgschaft der *Thorco Basilisk* geradestehen mussten.



Thorco Basilisk

UNTERWEGS AUF DIE SCHWARZE LISTE

Das Kapitel Massoel sollte aber noch um eine Dimension reicher werden: Seit den 1920er-Jahren weichen Reeder, die die strikte Kontrolle ihres Heimatlandes fürchten, auf Billigflaggen («Flags of Convenience») aus. Dies erlaubt es ihnen, nicht nur das Arbeitsrecht ihres Standortlandes, sondern auch nationale und internationale Umweltbestimmungen zu umgehen. Schließlich ist das Ausflaggen an eine Billigflagge ein Königsweg, um die eigentliche Kontrolle über ein Schiff mithilfe von Sitzgesellschaften (Briefkastenfirmen) zu verschleiern. Die erste Billigflagge offerierte Panama, bald folgten Liberia, die Marshallinseln und weitere Staaten⁷⁷ [KAP. 9.](#)

Staaten, die auf der Einhaltung des internationalen Seerechts insistieren wollten, griffen nach dem Instrument der Hafenstaatkontrolle («Port State Control») ⁷⁸: Als erste Staatengruppe taten sich die Europäer im Paris MoU zusammen ⁷⁹. Es folgten zehn weitere regionale Zusammenschlüsse ⁸⁰.

Nach den Memoranda geben sich die Hafenstaaten das Recht, anliegende Schiffe zu inspizieren. Sollten sie den Anforderungen an Sicherheits-, Arbeits- und Umweltbestimmungen nicht genügen – insbesondere, wenn sie nicht seetüchtig sind –, werden sie bis zur Reparatur im Hafen festgehalten («detained»). Das Recht dazu nehmen sich die Hafenstaaten, da die Schiffe freiwillig in den Hafen einlaufen. Somit wird nicht gegen die Freiheit der Schifffahrt verstoßen. Häufen sich die Probleme mit bestimmten Flaggen, rutschen diese von einer weißen auf eine graue Liste ab. Im Fall extremer Häufigkeit von Verstößen wird die Flagge auf eine schwarze Liste gesetzt und ihren Schiffen das Anlegen in den Häfen der betreffenden Region erheblich erschwert oder überhaupt verwehrt ⁸¹.

Die Resultate der Inspektionen sind im Internet einsehbar, auch die der Inspektionen auf Schweizer Schiffen. Dabei fallen die Massmariner-/ Massoel-Schiffe durch besonders viele Defizite und Festhaltungen auf ⁸².

Die Befürchtung der Schweizer Kapitäne und Reeder ⁸³, aber auch der Eidgenössischen Finanzkontrolle ⁸⁴ und des Schweizerischen Seeschiffahrtsamts ⁸⁵, dass die Schweizer Flagge von der grauen Liste, auf der sie sich gegenwärtig befindet, auf die schwarze Liste gesetzt werden könnte, ist sehr real. Dies käme einem Todesurteil für die restliche Schweizer Flagge gleich. Auf der schwarzen Liste sind