

## **Im Sommer lief ein Tanker vor Mauritius auf Grund, zerbrach und verlor 1000 Tonnen Schweröl. Wie konnte es dazu kommen?**

Der verheerende Unfall in unmittelbarer Nähe zweier Naturreserveate wäre vermeidbar gewesen. Und er wirft ein Schlaglicht auf die tiefgreifenden Probleme der internationalen Seefahrt.

Mark Pieth

18.12.2020, 06.00 Uhr



Am 25. Juli 2020 fährt die MV «Wakashio» auf ein Korallenriff vor der Küste von Mauritius. Das Bild zeigt das Schiff am 11. August 2020.

Reuben Pillay / Reuters

Mauritius ist ein einzigartiges Naturparadies. Jedes Jahr kommen wegen der Lagunen, der tropischen Wälder und der phantastischen Unterwasserwelt über 1,3 Millionen Besucher auf die Insel im Indischen Ozean. Die Ostküste gilt als besonders artenreich. In der Lagunenlandschaft vor zwei

durch die Unesco geschützten Naturreservaten leben vierzig Korallen- und über siebzig Fischarten. Etliche Tierarten in diesem «Herzen der Biodiversität» sind vom Aussterben bedroht.

Ausgerechnet hier ereignet sich am 25. Juli 2020 ein grosses Unglück, das vermeidbar gewesen wäre: Ein 200 000 Tonnen schwerer japanischer Frachter, die MV «Wakashio», gerät in voller Fahrt in das Korallenriff vor der Küste, zerbricht und verliert 1000 Tonnen Schweröl. Wie konnte es zu dem verheerenden Unfall kommen?

### **Wer ist verantwortlich?**

Das Unheil nahm, wie die Zeitschrift «Forbes» aufgrund von Satellitenaufnahmen feststellen konnte, bereits seinen Anfang, als der Frachter von Singapur kommend in Richtung Brasilien in den Indischen Ozean einfuhr. Er war da bereits von seinem Kurs abgekommen. Eine abrupte Kurskorrektur vier Tage vor dem Unfall erwies sich schliesslich als verheerend: Statt auf die ursprüngliche Route zurückzukehren, ging das Schiff direkt auf Kollisionskurs mit Mauritius. Am Nachmittag des Unfalls reagierte niemand auf der Brücke auf verzweifelte Anrufe der mauritischen Küstenwache. Selbst in den letzten zwei Stunden vor der Kollision, die kurz nach 19 Uhr stattfand, korrigierte niemand den Kurs, obwohl man die Insel klar vor sich sehen musste.



Kartengrundlage: © Openstreetmap, © Maptiler

NZZ / urf.

Bei der Befragung nach dem Unfall sollen die Besatzungsmitglieder von einer Geburtstagsfeier gesprochen haben und vom Versuch, das Mobilfunknetzwerk der Insel zu erfassen. Falls tatsächlich niemand auf der Brücke gewesen ist, haben sich die Offiziere eines schweren Verbrechens schuldig gemacht.

Es ist denkbar, dass andere Gründe im Spiel waren: Das Schiff war stark unterbesetzt (mit einer Besatzung von 20 statt 24 Mann), und mehrere Besatzungsmitglieder waren wegen der Covid-19-Krise schon ein Jahr an Bord.

Von anderen Schiffsunfällen, bei denen schweres Verschulden der Besatzung eine wichtige Rolle gespielt hat (etwa dem Untergang der «Herald of Free Enterprise» 1987 in Zeebrugge oder dem Unglück der «Costa Concordia» vor Giglio im Jahr 2012), weiss man, dass auch die (unzureichende)

Sicherheitskultur des Schifffahrtsunternehmens eine Rolle spielen kann. Dafür gibt es auch hier Indizien. Der Schiffseigner ist eine Briefkastenfirma (Okiyo Maritime Corp.), die von einem Unternehmen beherrscht wird, das selbst wenig mehr als ein Briefkasten ist: Die Nagashiki Shipping Co. Ltd., die elf der weltgrössten Frachter besitzt, wird von einem Einfamilienhaus in einer japanischen Kleinstadt aus geleitet.

Die Reederei Mitsui O. S. K. Lines (MOL), die das Schiff gechartert haben will, gehört demgegenüber zu den weltgrössten Schifffahrtsgesellschaften. Wer der «operator» war, wer also die Besatzung gestellt hatte, ist allerdings unbekannt. MOL verfügt zwar über ein modernes Überwachungssystem. Allerdings hat dieses offenbar nicht bemerkt, dass der Riesenfrachter tagelang nicht mehr auf Kurs war. Die Leitstelle in Japan wusste, selbst Stunden nachdem ihr Schiff auf Grund gelaufen war, nichts vom Vorfall.

## **Untaugliche Rettungsbemühungen**

Die eigentliche Katastrophe trat allerdings im Anschluss an den Unfall durch das gravierende Versagen fast aller Beteiligten ein. Die Küstenwache, die schon vor dem Unfall nicht in der Lage gewesen war, rechtzeitig (zum Beispiel mit einem Helikopter) zu warnen, kreuzte erst nach vier Tagen ein erstes Mal bei der Unfallstelle auf. Die Schiffseigner und die lokalen Behörden blieben weitgehend untätig, bis elf Tage nach dem Unfall Öl austrat.

Auch konnten sie nicht verhindern, dass weitere neun Tage später das Schiff in zwei Teile zerbrach. Nach Beratungen mit

der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation der Uno (IMO) beschlossen die beiden Parteien anschliessend, den Vorderteil des Schiffes vom Riff wegzuziehen. Statt ihn ordentlich abzuwracken, wurde der anscheinend noch flotte Vorderteil (aus Kostengründen?) unweit der Insel versenkt.



Die Sicherheitskultur des Schiffahrtsunternehmens kann beim Unfall eine Rolle gespielt haben.

Mobilisation Nationale Wakashio / Reuters

Dass dabei etwas nicht mit rechten Dingen zugeht, mag man daran erkennen, dass in den darauffolgenden Tagen fast siebzig tote Delfine und Wale in Mauritius angetrieben wurden. Der Ort der Versenkung, das ist inzwischen bekannt, liegt in einem Gebiet, in dem sich die Meeresströmung direkt auf die Ostküste von Mauritius und die Nachbarinsel La Réunion zubewegt.

An der Aufklärung der Unfallursache sind neben Mauritius vor allem der Flaggenstaat Panama, unter Umständen Japan als Heimatstaat der Reederei und eventuell auch Frankreich als mitbetroffener Anrainerstaat (La Réunion) beteiligt. Beunruhigen muss, dass Panama in einer ersten Erklärung eine Reihe von merkwürdigen Feststellungen gemacht hat –

etwa dass das Wetter schlecht gewesen sei (nachweislich falsch) und dass sich der Kapitän und der erste Offizier zur Zeit des Unfalls auf der Brücke befunden hätten (unwahrscheinlich). Wenn es zutrifft – wie gewisse auf die Schifffahrt spezialisierte Medien behaupten –, dass der Voyage Data Recorder (die «Blackbox» der Frachter) verschwunden ist und das Logbuch der Küstenwache manipuliert wurde, wird die Aufklärung schwierig werden.

Ein weiteres Problem für Mauritius ist, dass die IMO in einer Konvention die Haftung für Drittschäden limitiert. Diese Konvention ist auch auf Ölkatastrophen durch Treibstoff (Bunker-Oil) anwendbar. Daher wird sich Mauritius wohl mit einigen Millionen von den Schadensverursachern und ihrer Versicherung zufriedengeben müssen.



Aus dem Schiff ist Öl ausgelaufen und hat die umliegenden Gewässer verschmutzt.

Laura Morosoli / EPA

**Forderungen nach grundsätzlicher Überarbeitung  
der Gouvernanz der globalen Schifffahrt**

Der Unfall weist auf ein noch viel grundsätzlicheres Problem hin. Die IMO hat zwar eine Vielzahl von Konventionen und Richtlinien geschaffen, durch die Unfälle und Umweltschäden vermieden werden sollen. Doch die IMO ist ein schwacher Regulator. Beim Erlass von Regeln braucht es die Einstimmigkeit der Länder. Dabei haben Staaten wie Panama, Liberia und die Marschallinseln, wo ein Grossteil der Schiffe registriert ist, Grossmachtstellung.

Gerade bei der Umsetzung sind diese Länder besonders wichtig. Zwar delegieren sie typischerweise ihre Kontrollaufgaben an externe Unternehmen, diese sind aber häufig von Interessenkonflikten betroffen. Einen gewissen Ausgleich schaffen die Kontrollen der Hafenstaaten, die anliegende Schiffe unter die Lupe nehmen können. Solche Kontrollen konzentrieren sich aber zumeist auf schwache Staaten und Unternehmen. Die Reederei MOL, die das vor Mauritius verunglückte Schiff charterte, gilt indes nicht als schwaches Unternehmen. Zudem ist das Unglücksschiff kurz vorher überprüft worden.

Der Unfall der MV «Wakashio» ist ein internationaler Weckruf. Das haben die Ocean Elders, eine Gruppe von Notabeln, der internationale Geschäftsleute, Wissenschaftler und Staatschefs angehören, klargestellt. Der britische Unternehmer Richard Branson etwa verlangt eine grundsätzliche Überarbeitung des globalen Seefahrtrechts: Zu stark seien Industrie und unsichere Flaggenstaaten in der IMO. Gerade wenn man die Bedeutung der Seefahrt, die 90 Prozent aller Güter transportiert, ernst nimmt, muss verhindert werden, dass sie die letzten Naturreservate der Erde in Gefahr bringt.

---

Prof. Mark Pieth war 30 Jahre lang als Regulator für verschiedene internationale Organisationen tätig. Gegenwärtig befasst er sich mit den Risiken und der Regulierung der weltweiten Handelsschifffahrt.

## Mehr zum Thema



### **Kommt nach der Umweltkatastrophe auf Mauritius die soziale Krise?**

Das Öl aus dem havarierten Frachter «Wakashio» ist fast vollständig abgepumpt. Nun kommen erste Rücktrittsforderungen an die Regierung, welche die Schutzmassnahmen zu spät angepackt haben soll.

Markus Spörndli 13.08.2020



### **Ein Paradies ist Mauritius nur für Touristen**

Im Wettkampf um Besucher setzt man in Mauritius auch aufs Kulinarische. In den Küchen der Luxusresorts werden die besten Zutaten aus aller Welt heiter fusioniert. Auch auf den Märkten wird tüchtig gekocht, die Geschichten allerdings sind hier etwas weniger fröhlich.

Samuel Herzog 13.01.2018



---

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG. Alle Rechte vorbehalten. Eine Weiterverarbeitung, Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von Neue Zürcher Zeitung ist nicht gestattet.



