

Eine schwimmende Bombe

Das Explosionsunglück in Beirut ruft nach einer Verbesserung der internationalen Regeln im Zusammenhang mit Problemschiffen

MARK PIETH, KATHRIN BETZ

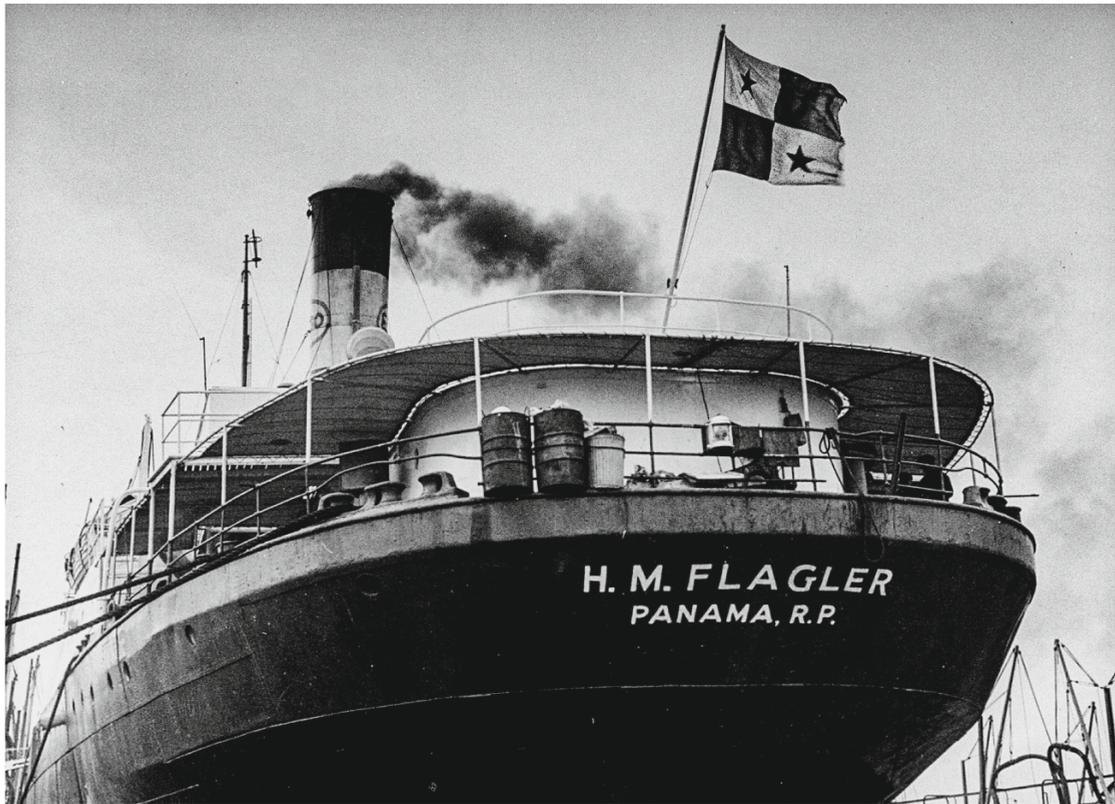
Zu Recht ist in der bisherigen Berichtserstattung über die verheerende Explosion in Beirut vom 4. August 2020 ein direkter Bezug zur Inkompetenz und Korruption von Regierung und Verwaltung hergestellt worden. Libanon ist ein «failing state», der von mindestens acht religiösen Fraktionen kontrolliert 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.

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.

Undurchsichtiges Ausflaggen

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 anliefern, 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



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

SAM SHERE / LIFE / GETTY

Schicksal der «Rhosus» zeigt allerdings auch Schwächen des Kontrollsystems.

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 Gretsuschkin 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. Un-

klar 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 Frachteiniger Schiff und Ladung auf.

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.

Die Schwächen des Seerechts

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 TotalFina-Elf 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.

Thailands Demokratie-Aktivist*innen brechen ein Tabu

Trotz einem strikten Gesetz gegen Majestätsbeleidigung machen die Protestierenden in Bangkok die Rolle der Monarchie zum Thema

MATHIAS PEER, BANGKOK

Der grösste Protest gegen die thailändische Regierung seit dem Militärputsch vor sechs Jahren wird von einem Abwesenden überschattet. Überlebensgrosse und goldfarbene eingerahmte Porträts von Thailands König Maha Vajiralongkorn säumen die Prachtstrasse Ratchadamnoen in Bangkoks Norden. Normalerweise ist sie die direkte Verbindung zwischen zwei der wichtigsten Paläste des Königreichs. Am vergangenen Sonntag war die symbolträchtige Verkehrsader aber zumindest für ein paar Stunden unterbrochen.

Mehr als 10 000 Demonstranten blockierten die Strasse, die rund um Bangkoks Demokratiedenkmal führt. Auf der Grosskundgebung forderten sie den Rückzug der militärnahen Regierung und eine demokratischere Verfassung. Viele von ihnen waren aber auch gekommen, um über den Mann an der Spitze des Königreichs zu sprechen, der den Grossteil seiner Zeit in Europa verbringt. Die offene Debatte über Vajiralongkorn und die Rolle der Monarchie ist in Thailand, wo für die Beleidigung des Königs pro Vergehen bis zu fünfzehn Jahre Gefängnis drohen, ein Tabubruch.

Junge Aktivist*innen wollen aber dennoch nicht länger schweigen.

Eine von ihnen ist Piengdao Osathapiratana. Sie ist achtzehn Jahre alt und hat gerade mit dem Studium an der Bangkokker Thammasat-Universität begonnen. Mit mehreren Kommilitonen steht sie am Sonntag in der thailändischen Nachmittagshitze und bereitet sich auf einen langen Tag vor. Bis zum späten Abend will sie bleiben, um für einen grundlegenden Wandel in Thailands politischem System zu demonstrieren. «Ich stimme zu, dass wir dabei auch über die Monarchie sprechen müssen», sagt sie. «Es geht uns nicht darum, die Monarchie abzuschaffen. Aber wir wollen ein System, in dem der König nicht über der Politik steht.»

Zwei wichtige Machtpole

Offiziell ist Thailand seit 1932 eine konstitutionelle Monarchie, in der dem Staatsoberhaupt primär repräsentative Aufgaben zukommen. Doch das Königshaus hatte sich unter Vajiralongkorns Vorgänger – seinem 2016 verstorbenen Vater Bhumibol – zu einem wichtigen Machtzentrum entwickelt. Das lag an Bhumibols grosser Beliebtheit in der

Bevölkerung, hing aber auch mit den erheblichen finanziellen Ressourcen des Palastes und engen Kontakten zum Militär, einem weiteren wichtigen Machtpol in der thailändischen Politik, zusammen.

Die Symbiose zeigte sich regelmässig nach Machtübernahmen des Militärs. Insgesamt zwölfmal putschte es sich seit 1932 an die Regierung, und am Ende bekamen die Putschisten stets den Segen des Königshauses; wie auch 2014, als der gegenwärtige Regierungschef Prayuth Chan-ocha eine demokratisch legitimierte Regierung aus dem Amt beförderte. Nach Wahlen im vergangenen Jahr, die laut Beobachtern weder frei noch fair verliefen, konnte sich Prayuth knapp an der Regierungsspitze halten – auch mithilfe der Stimmen aus dem Senat, der komplett vom Militär besetzt wurde.

Der Frust von Demokratiebefürwortern ist seither immer grösser geworden. Er kochte Anfang des Jahres über, als eine progressive Oppositionspartei, die zur Hoffnungsträgerin vieler junger Wähler geworden war, verboten wurde, angeblich wegen Verstössen gegen die Regeln der Wahlkampffinanzierung.

Der Zorn über das Vorgehen gegen Regierungsgegner führte nach dem Ende der Corona-Beschränkungen

jüngst landesweit zu Dutzenden Protesten, die von Studenten und Jugendgruppen organisiert wurden. In einer vielbeachteten Rede auf einer der Kundgebungen startete der Menschenrechtsanwalt Arnon Nampa den Tabubruch, indem er forderte, auch über die Rolle der Monarchie zu debattieren. Studentenvertreter wurden vergangene Woche noch deutlicher und veröffentlichten mit Blick auf Thailands höchste Institution eine Liste von zehn Reformforderungen. Sie verlangten unter anderem eine Abschaffung des Majestätsbeleidigungsparagraphen, geringere Ausgaben für die Monarchie aus dem Staatshaushalt und eine klare Unterscheidung zwischen privatem Vermögen des Königs und öffentlichem Eigentum.

König kontrolliert Vermögen

Die Aktivist*innen spielen damit darauf an, dass vor drei Jahren die Regeln betreffend das milliardenschwere Palastvermögen geändert wurden. Dieses unterstand früher zumindest formell dem Finanzministerium. Nun befindet es sich unter der persönlichen Kontrolle des Königs, was als Zeichen der zunehmenden Macht des Palastes gewertet

wird. Vajiralongkorn demonstrierte seinen Einfluss auch, als das Militär eine neue Verfassung vorlegte, die in einer Volksbefragung gutgeheissen wurde: Der König zeigte sich erst zur Unterschrift bereit, nachdem die Regierung von ihm gewünschten Änderungen zugestimmt hatte.

Diskutiert wurde über solche Entwicklungen in Thailand wegen drohender Strafen lange Zeit nur hinter vorgehaltener Hand. Diese Zurückhaltung scheint aber zumindest vorerst beendet.

Der Menschenrechtsanwalt Arnon Nampa erklärte während der Kundgebung, dass er weiter von einer konstitutionellen Monarchie träume. Er selbst hat aber bereits zu spüren bekommen, dass die neue Protestwelle auf Widerstand stösst. Seit Anfang August läuft gegen ihn ein Verfahren wegen des Vorwurfs der Aufwiegelung. Auch andere Aktivist*innen wurden bereits vorübergehend festgenommen. Ministerpräsident Prayuth sagte, die jungen Aktivist*innen hätten das Recht, ihre Meinung zu sagen, sie dürften sich aber nicht über herrschende Gesetze hinwegsetzen. Er kündigte an, Diskussionsforen einzurichten, auf denen er sich mit den Regierungsgegnern austauschen wolle.