

109 - Herabstufung der Schweizer Seeflagge

Im Jahr 2016 zählte die Schweizer Handelsmarineflotte noch rund fünfzig Schiffe für sechs Reeder. In weniger als vier Jahren sind es jetzt nur noch etwa zwanzig für drei Reeder. Was ist passiert?

Die Flotte unter Schweizer Flagge hat in den letzten Jahren aufgrund der weltweiten Schifffahrtsflaute Millionenverluste erlitten. Darüber hinaus ist ein deutschsprachiger Reeder in große wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten. Da seine Schiffe vom Bund garantiert wurden, musste dieser sein Dutzend Schiffe beschlagnahmen und zu einem niedrigen Preis zum Verkauf anbieten. Der Verlust belief sich auf mehr als 200 Millionen Schweizer Franken. Der betreffende Reeder wurde zu fünf Jahren Gefängnis verurteilt, nachdem ihn das Gericht des Kantons Bern des Betrugs und der unlauteren Geschäftsführung für schuldig befunden hatte. Aber der Bund trägt (ungern, verständlicherweise) den Verlust.

Es sollte beachtet werden, dass der Kauf eines Hochseeschiffes eine teure und komplexe Angelegenheit ist, die finanziell viele Millionen ausmacht. In der Schweiz ermöglicht eine Staatsgarantie den Schiffseignern, Kredite zu einem um 1 bis 2 % niedrigeren Zinssatz als auf dem Finanzmarkt aufzunehmen. Dies geschieht als Ausgleich für die mögliche Requirierung von Schiffen in Krisen- oder Kriegszeiten.

Aber es gibt auch die Steuerung von Schiffen. Die International Maritime Organisation (IMO) ist weltweit für die Sicherheit im Seeverkehr zuständig. Allerdings sorgen nicht alle Staaten für die Einhaltung dieser internationalen Regeln. Daraufhin haben dieselben Staaten mit der Einführung eines koordinierten Kontrollsystems für ausländische Schiffe, die ihre Häfen anlaufen, reagiert. So kann zum Beispiel ein Schiff unter Schweizer Flagge in jedem europäischen Hafen inspiziert werden. Diese regionalen Vereinbarungen werden als MoUs (Memorandum of Understanding on Port State Control) bezeichnet.

Auf seiner 52. Sitzung legte der Pariser MoU-Ausschuss seine Klassifizierung nach weißen, grauen oder schwarzen Listen von Schiffen unter 73 Flaggen entsprechend den 53.307 Überprüfungen vor, die zwischen 2016 und 2018 von den Verwaltungen der Unterzeichnerstaaten, d. h. 25 europäischen Ländern sowie Kanada und den Vereinigten Staaten, durchgeführt wurden.

Die weiße Liste umfasst 41 Staaten (vorher 40). Auf der "grauen" Liste stehen 18 Staaten (gegenüber 20 im Jahr 2017), darunter die Schweiz und die USA, die damit zum Beispiel mit Libyen und dem Iran buhlen. Die "schwarze" Liste umfasst 14 Flaggen (13 im Jahr 2017), eingestuft von mittlerem bis sehr hohem Risiko. Die Komoren, Togo und Kongo bleiben am Ende der Liste.

Diese Situation ist auf die zu geringe Anzahl von Überprüfungen zurückzuführen, die in den angegebenen Jahren auf Schiffen unter Schweizer Flagge durchgeführt wurden. Infolgedessen wurde die Weißkreuzflagge auf die graue Liste der IMO gesetzt und ist davon bedroht, auf die schwarze Liste der Hochrisikoflaggen gesetzt zu werden. Um den Schaden zu begrenzen, hat Bern eine noch nie dagewesene Maßnahme ergriffen: den Reedern zu erlauben, ihre Flagge vorübergehend auf eine

weniger exponierte Farbe zu ändern. Diese Bundesverordnung ist am 01.11.2020 in Kraft getreten und kann im Internet eingesehen werden.

So haben die letzten beiden Schiffe der Swiss-Atlantique sehr schweizerische Namen (General Guisan und Nyon), sind aber in Majuro, Marshall Islands, registriert.

Aber es gibt auch die Frage der Kontrolle über die Schiffe selbst. Es ist nicht zu übersehen, dass solche Geldnöte auch dazu führen können, dass die Investitionen in Bezug auf die Instandhaltung der Schiffe zurückgehen.

Angesichts dieser heiklen Situation hat die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) des Bundes ein Audit über die Gewährung und Begleitung der Registrierung der Handelsflotte unter Schweizer Flagge in Auftrag gegeben. Dieses Dokument kann auf der Webseite des Bundes eingesehen werden (CDF-16384 / prises de position incluses / 28 février 2017 / DéFin S2/2017).

Die EFK prüfte nicht nur, ob die Registrierung von Schiffen den gesetzlichen Grundlagen entspricht, sondern auch, wie gut das SSA funktioniert. Wie aus dem Text dieser Prüfung hervorgeht, sind die Ergebnisse geteilt und es werden Verbesserungen in verschiedenen Bereichen angeregt.

Die EFK stellt fest, dass dieses Amt im Durchschnitt drei Inspektionen pro Jahr durchführt. Bei 49 Schiffen im damaligen Register bedeutete dies, dass ein Schiff theoretisch nur alle 15 Jahre inspiziert wurde, während die Lebensdauer eines Frachters zwischen 20 und 25 Jahren liegt.

Die vom SSA durchgeführten Inspektionen zielen auf technische und rechtliche Aspekte ab, insbesondere auf die Einhaltung der IMO-Normen. Alle Kosten für die Kontrollen werden vom Amt getragen.

Bei den vom BFA durchgeführten Inspektionen geht es in erster Linie um die Werterhaltung des Schiffes angesichts der vom Staat gewährten Bürgschaft. In diesen Fällen sind die Kosten vollständig vom Eigentümer zu tragen.

Die Schlussfolgerungen des von der EFK erstellten Berichts sind eher gemischt. Es werden insbesondere die folgenden Punkte hervorgehoben:

- Es fehlt ein gemeinsames Aufsichtskonzept des SSA und des BWL, um die vom Bund übernommenen Reputations- und Finanzrisiken abzudecken.
- Die eingerichteten Aufsichtsmechanismen sind nicht wirklich wirksam.
- Bei der Dokumentation und der Nachvollziehbarkeit der vom SSA durchgeführten Kontrollen sollten Anstrengungen unternommen werden.
- Der Bericht der EFK stellt fest, dass die Personen, die auf Bundesebene für das Management der Schweizer Seeflotte zuständig sind, einen Ansatz verfolgen, der im Widerspruch zu den gesetzlich verankerten Aufsichtspflichten stehen könnte. Sie sollten alle erhaltenen Dokumente kritischer beurteilen.

Im Prüfungstext werden verschiedene Lösungen vorgeschlagen, um die Situation zu verbessern und zu versuchen, das Image unserer Handelsflotte und ihrer Seeflagge zu heben.

Der Schweizerische Reeder Verband mit Sitz in Genf hat seinerseits im Mai 2020 ein Weißbuch veröffentlicht, wie die Schweizer Flotte auf hoher See geschützt werden kann. Es sollte nicht vergessen werden, dass die Seeverkehrsindustrie auf hoher See mehr als 2000 direkte Arbeitsplätze darstellt, wie in der Pressemitteilung des besagten Verbandes angegeben. Dort finden sich Argumente wie:

- Aufgrund einer lückenlosen Überwachung und Wartung der Flotte unter Schweizer Flagge haben die Betreiber vermieden, Schiffe zu halten, die kürzlich Gegenstand von Inspektionen waren.

- Es sei auch daran erinnert, dass eine Seeflagge für alle Staaten schon immer ein Vektor der Kommunikation und des diplomatischen Einflusses war. Viele von ihnen (Frankreich, Großbritannien, Singapur...) verfolgen eine Politik, die auf die Entwicklung der Nationalflagge abzielt, da sie diese als Instrument zur nationalen Förderung und zur Verteidigung der Werte, denen sie sich verpflichtet fühlen, betrachten.

Wir sehen hier, dass die Swiss Shipowners Association eine ehrgeizige maritime Strategie befürwortet, die über die reinen nationalen Wirtschaftsinteressen hinausgeht und es der Schweiz ermöglicht, ihren Einfluss in der Welt zu stärken, insbesondere bei internationalen Organisationen wie der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation. Die wirtschaftlichen Ziele würden durch Ziele ergänzt, die darauf abzielen, die Intervention und den Einfluss der Schweiz in globalen Debatten zu stärken, die unter anderem die Umwelt und den Schutz der Menschenrechte betreffen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Lösung darin besteht, die Schweizer Seeflotte zu vergrößern, anstatt sie zu zerstören, wie manche es gerne hätten. Mit anderen Worten: Wollen Sie eine teure Gans mit goldenen Eiern bewahren oder den Hund erschießen, weil er angeblich Tollwut hat?

Sie haben die Wahl!

P.-A. Reymond <navigare-necesse-est.ch> 28-05-2021 / rev. 29-01-2023

Kredits:

- Verschiedene Artikel in der Schweizer Presse der letzten Jahre, insbesondere von Hervé Deiss und Olivier Grivat

- Verordnung 62833 über die Bindung von Finanzkrediten für Schweizer Seeschiffe.

- Schweizerischer Schiffseigner Verband < www.shipowners.ch >

- CDF-16384 / Positionspapiere inbegriffen / 28. Februar 2017 / DelFin S2/2017.

- Weissbuch über Seeverkehr 08-05-2020 DE clear.pdf