

# Das Schweizer Unglücksschiff ist frei

Fast vier Jahre nach ihrer Festsetzung in Nigeria befindet sich die «San Padre Pio» wieder in internationalen Gewässern

RETO U. SCHNEIDER

Bis am 23. Januar 2018 hatte der Schweizer Tanker «San Padre Pio» eine unauffällige Karriere. Das 113 Meter lange Schiff durchpflügte die Weltmeere und belieferte Ölplattformen weit vor den Küsten mit Diesel für ihre Maschinen. Doch an diesem Dienstagmorgen erfuhr sein Schicksal sechzig Kilometer vor der Küste Nigerias eine verhängnisvolle Wendung. Ein Patrouillenboot der nigerianischen Marine näherte sich dem Tanker, und ein Offizier forderte dessen Kapitän auf, ihm in Richtung Küste zu folgen. Als Grund nannte der Offizier fehlende Bewilligungen für eine getätigte Diesellieferung.

## Erfolg für das EDA

Jetzt hat Nigeria das Schiff wieder freigegeben, fast vier Jahre nach der Festsetzung. Das Eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA) gab am Samstagvormittag bekannt, dass die «San Padre Pio» internationale Gewässer erreicht habe. Der Tanker sei aus der Wirtschaftzone Nigerias ausgelaufen und unterwegs



Der Schweizer Tanker «San Padre Pio» hat am Samstag von Nigeria aus Kurs auf Togo genommen.

ALBIN PINARD / ABCMARITIME

Geld soll laut dem Aussendepartement nicht geflossen sein. Die Schweiz habe auch keinen Schadenersatz von Nigeria gefordert.

nach Togo. «Die Abfahrt stellt einen Erfolg für die Schweizer Diplomatie dar», schreibt das EDA.

Es ist das Ende eines Dramas mit unzähligen Protagonisten: die ukrainische Mannschaft, der verschwiegene Schweizer Reeder ABC Maritime, die Richter am Internationalen Seegerichtshof in Hamburg, Bundesrat Ignazio Cassis, die Direktorin der Direktion für Völkerrecht des EDA, Corinne Cicéron Bühler, und ein paar Piraten.

Der Grund, weshalb es überhaupt Handelsschiffe unter Schweizer Flagge gibt, liegt weit zurück. Während des Zweiten Weltkriegs entschied die Schweizer Regierung, eine eigene Flotte aufzubauen, die im Krisenfall die Versorgung des Landes mit Lebensmitteln und Mineralöl sicherstellen sollte. Die Eidgenossenschaft wollte aber

nicht selber Eigentümerin der Schiffe werden, sondern überliess den Besitz in der Schweiz ansässigen Reedereien. Die Schweiz bürgte bloss für den Kredit, der nötig war, um ein Schiff zu kaufen. Im Falle der «San Padre Pio» bedeutete das, dass Bern der Reederei ABC Maritime mit Sitz in Nyon finanziell aushalf, als die San Padre Pio AG, formal die Besitzerin des Schiffs, durch die Ereignisse in Schiefelage geriet.

## Klage vor dem Seegerichtshof

Viele Politiker sehen diese Bürgschaften heute nicht mehr als zeitgemäss an. Für die Crew der «San Padre Pio» war es hingegen ein Glück, dass ihr Schiff unter Schweizer Flagge fuhr. Während sich Billigflaggenstaaten wie Panama oder Liberia kaum um Schiff und Mannschaft kümmern, wenn es Schwierigkeiten gibt, setzte die Schweiz eine Maschinerie aus diplomatischen Anfragen und rechtlichen Abklärungen in Gang, die am 6. Mai 2019 in einer Klage gegen Nigeria vor dem Internationalen Seegerichtshof in Hamburg gipfelte. Es war das erste Mal, dass dort ein Binnenland klagte.

Der Internationale Seegerichtshof ist für die grossen Fragen des Seerechts zuständig. Im Falle der «San Padre Pio» ging es vor allem darum, ob die nigerianische Marine überhaupt das Recht habe, das Schweizer Schiff 60 Kilometer vor der Küste anzuhalten.

Vor der Klage hatte man versucht, die Angelegenheit diplomatisch zu regeln. Doch obwohl die Eidgenossenschaft so ziemlich an jeden nigerianischen Offiziellen herantrat, den man ansprechen konnte, blieben ihre Anfragen unbeantwortet. Selbst die diplomatische Intervention von Aussenminister Ignazio Cassis am Weltwirtschaftsforum 2019 in Davos blieb ohne Erfolg.

## Kautio in Millionenhöhe

Die Crew war nach der Festnahme für kurze Zeit ins Gefängnis der Hafencity Port Harcourt gesteckt worden, danach stand sie unter Arrest und war auf der «San Padre Pio» zum Warten verurteilt. 12 der 16 Männer konnten nach einem halben Jahr zurückreisen. Die vier ranghöchsten Offiziere hingegen durften das Schiff immer noch

nicht verlassen. Zu allem Unglück wurden sie dort am 15. April 2019 auch noch von Piraten überfallen, blieben aber unverletzt. Weil ein Prozess vor dem Internationalen Seegerichtshof sehr lange dauern kann, beschloss das Gericht im Juli 2019 in einem Eilverfahren vorsorgliche Massnahmen: Crew und Schiff sollten gegen 14 Millionen Dollar Kautio freikommen. Wenn die Schweiz später die Bedingungen des Gerichts erfüllt, würde sie das Geld von Nigeria zurückbekommen.

Doch da tauchte das nächste Problem auf: Die Schweiz und Nigeria konnten sich nicht darüber einigen, wie die Kautio hinterlegt werden sollte. Die Schweizer Beamten mussten befürchten, dass sie die 14 Millionen selbst bei einem Entscheid zugunsten der Schweiz nicht zurückbekommen würden.

Die Frage, ob die Diesellieferung rechtens war, entschied ein lokales Gericht. Dieser Entscheid war unabhängig vom Fall am Internationalen Seegerichtshof. Das nigerianische Gericht sprach die Crew Ende November 2019 frei. Nach fast zwei Jahren – die meiste Zeit auf dem vor Anker liegen-

den Schiff – traten auch die verbliebenen vier Crewmitglieder die Heimreise an. Zurück blieben 7617 Tonnen schwimmender Stahl mit dem Heimathafen Basel.

Die Verhandlungen darüber, wie die 14 Millionen Dollar Kautio hinterlegt werden sollten, kamen nicht vom Fleck. Und so war zu befürchten, dass die «San Padre Pio» bis zum Abschluss des Prozesses am Internationalen Seegerichtshof in Nigeria vor sich hin rosten würde. Die Schweizer hatten am Seegerichtshof eine 946-seitige Klageschrift eingereicht, doch für eine Antwort liess Nigeria einen Termin nach dem andern. Zum Eilverfahren waren die Westafrikaner im Sommer 2019 in Hamburg noch mit siebzehn Beratern, Experten und Anwälten angetreten, die zum Teil aus Kanzleien in New York anreisten. Doch eine Replik auf die Schweizer Klage erreichte den Seegerichtshof trotz Aufschub bis am 6. April 2021 nie. Offenbar hatte Nigeria – aus was für Gründen auch immer – den Fall aufgegeben.

Die beiden Länder kamen schliesslich überein, dass die Schweiz ihre Klage zurückziehen würde, sobald die «San Padre Pio» freigegeben sei und internationale Gewässer erreicht habe. Geld soll laut dem Aussendepartement nicht geflossen sein. Die Schweiz habe auch keine Schadenersatzforderungen an Nigeria gestellt.

## Die Reederei schweigt weiterhin

Abgesehen von der menschlichen Tragödie, dass Teile der Crew für zwei Jahre festgehalten worden sind, ist auch der wirtschaftliche Schaden gross. Wie gross genau, lässt sich nur schätzen. Obwohl die Reederei ABC Maritime Bürgschaften geniesst, für die Schweizer Steuerzahler aufkommen, scheint sich das Unternehmen der Öffentlichkeit gegenüber nicht verpflichtet zu fühlen. Medienanfragen bleiben grundsätzlich unbeantwortet.

Aus den Gerichtsdokumenten lässt sich hochrechnen, dass sich allein die entgangene Reede auf über 17 Millionen Dollar beläuft. Hinzu kommen die Kosten für die verschiedenen Mannschaften, die das blockierte Boot unterhielten, und die Instandsetzung, die nach vier Jahren Stillstand folgen dürfte. Bei der Freigabe der «San Padre Pio» sagte ein Vertreter des nigerianischen Justizministeriums: «Leider hat die Schweizer Regierung wahrscheinlich nicht verstanden, wie das nigerianische System funktioniert, und deshalb ein Gerichtsverfahren eingeleitet.»

# Bundesratsflieger wird zum Pannenjet

Technische Probleme des Falcon 900 verhindern Dienstreisen von gleich zwei Magistraten – das Verteidigungsdepartement beschwichtigt

DAVID BINER

Fernost scheint unerreichbar für die Schweizer Landesregierung, zumindest wenn sie mit dem Bundesratsjet unterwegs ist. Im Sommer musste die Maschine mit dem Bundespräsidenten Guy Parmelin an Bord umkehren. Parmelin hat dadurch ein Treffen in Tokio mit dem japanischen Kaiser Naruhito sowie Aussenminister Toshiimitsu Motegi verpasst. Auch Ignazio Cassis kam nicht an seinem Ziel an. Statt am Flughafen Hangzhou/Xiaoshan landete der Tessiner Ende November in Moskau. Der wichtige Termin mit seinem chinesischen Amtskollegen Wang Yi platzte. Die beiden Aussenminister konnten im Nachgang zwar noch gemeinsam telefonieren. Aber die Diplomatie auf dieser Ebene lebt von Protokoll, Präsenz und vom direkten Austausch, Pandemie hin oder her.

Bei beiden Zwischenfällen hiess es, dass die Flugsicherheit und somit die Belegschaft zu keinem Zeitpunkt gefährdet gewesen sei. Beide Male waren die Regierungsmitglieder unterwegs

mit dem Falcon 900, dem Pannenjet der Schweizer Luftwaffe, wie in den Medien bereits insinuiert worden war.

## «Wir sind im <Blick>!»

«Die technischen Probleme der beiden Flüge mit dem Falcon 900 vom Juli und November dieses Jahres haben keinen Zusammenhang», schreibt das Verteidigungsdepartement (VBS) auf Anfrage. Bei Parmelin waren es Probleme an den Triebwerken. Bei Cassis haperte es im Bereich der Höhensteuertrimmung, eines Systems, das es dem Piloten auf langen Strecken erleichtert, die Maschine stabil und konstant auf der gleichen Flughöhe zu halten.

Laut VBS ist dieses Problem beim Falcon 900 zum ersten Mal aufgetreten. Mittlerweile sei das Flugzeug wieder normal einsatzfähig. Ein Sensor sei ausgewechselt worden, der bei sehr tiefen Temperaturen auch bei anderen typischen Flugzeugen Probleme bereitet haben soll. Die Panne machte sich demnach nach einem geplanten Tankstopp im sibirischen Nowosibirsk bemerkbar.

Der Falcon 900 hat Baujahr 2008 und stammt vom französischen Flugzeugbauer Dassault. In den vergangenen fünf Jahren, so heisst es beim VBS weiter, habe man insgesamt sieben technische Probleme bei dieser Maschine vermerkt. Zwei davon habe man unterwegs beheben können. Mit Verweis auf «Aussagen von Spezialisten» sei diese Zahl «unterdurchschnittlich» für ein solches Flugzeug.

Viel Pech also für Cassis, den zumindest bei dieser missglückten Mission wirklich keine Schuld trifft. Es sei nicht das erste Mal, dass der Aussenminister nicht wie geplant angekommen sei, wird seither im Bundeshaus gespottet. «Wir sind im <Blick>!», soll das Militär den Kollegen im Cockpit nach den ersten Schlagzeilen geschrieben haben. Schweizer Humor ist, wenn man es in den Boulevard schafft und trotzdem lacht. Man möchte meinen, ein Regierungsjet habe alles, um auch in den Glamour-Spalten zu landen. Beim Falcon 900 ist das anders. Das VBS hatte die Maschine 2012 zwar dem monegasischen Fürsten Albert II. für 35 Millio-

nen Franken abgekauft. Aber schon bei der Beschaffung legte der damalige Verteidigungsminister Ueli Maurer grossen Wert darauf, dem Occasion-Flugzeug jeglichen Prunk und Protz abzuspüren. Es war auch ein vergeblicher Versuch, die Gripen-Gegner gnädig zu stimmen.

## Zu wenig Komfort?

So gleicht der Bundesratsjet mehr einem fliegenden Wohnmobil. Mit Couches, die sich behelfsmässig in Liegemöglichkeiten umwandeln lassen, und mit einer Toilette für die Crewmitglieder, die im Garderobenbereich steht. Andere Länder, andere Transportmittel: Die neue deutsche Aussenministerin Annalena Baerbock, eine Grüne, flog bei ihrer ersten Reise von Berlin nach Paris in einem Airbus A319. Auch das Bundesratsflugzeug für die kürzeren Strecken, der PC-24 von Pilatus, schaffte es bereits mit seinem «Camping-WC» in die Schlagzeilen. Für die Bundesräte sei das jedoch kein Problem, heisst es bei der Luftwaffe hinter vorgehaltener Hand. Wenn Kom-

fort und Platzverhältnisse bemängelt würden, dann von jenen Kaderstufen der Bundesverwaltung, die gerade noch hoch genug seien, um manchmal mitfliegen zu dürfen.

Der Lufttransportdienst des Bundes steht nicht allein für die Landesregierung im Einsatz. Auch die Departemente und das Militär selbst können die Dienstleistungen in Anspruch nehmen. Diese Flüge gingen 2020 stark zurück. Insgesamt wurden im ersten Corona-Jahr 463 Stunden geflogen, das sind 217 Stunden weniger (minus 32 Prozent) als noch 2019. Im laufenden Jahr habe sich der Bedarf an Arbeitsreisen der Bundesverwaltung wieder «normalisiert», schreibt das VBS.

Die nächste Chance, es mit dem Falcon 900 doch noch bis nach Fernost zu schaffen, bietet sich schon bald. Im kommenden Februar finden in Peking die Olympischen Winterspiele statt. Ob der frisch gewählte Bundespräsident Cassis dann gemeinsam mit der Sport- und Verteidigungsministerin Viola Amherd hinfliegt? Das Verhältnis der beiden gilt als «wenig komfortabel».