Geisterflotte der Mongolei

Wo bitte geht's zum Strand? – Die Geisterflotte der Mongolei

Es ist ein „running gag": In einem für weit über 100 Sprachen erhältlichen interaktiven standardisierten Sprachkurs findet sich auch in der Ausgabe für mongolisch die überaus wichtige Frage: „Wo bitte geht's zum Strand?". Die Antwort wäre: „1500 Kilometer nach Südosten".

Kaum ein anderer Fleck dieser Erde ist so weit von einer Küste entfernt wie die Hauptstadt der Mongolei. Und kaum jemand würde auf die Idee kommen, dass die Mongolei in den letzten Jahren zu den Aufsteigern unter den Schifffahrt treibenden Staaten dieser Erde gehört. Das 2006 im Khuvsghul-See gesunkene 300-Tonnen-Schiff Dybowski aus sozialistischer Zeit und die zumindest 2001 noch in Hatgal in eben diesem See vor Anker liegende dahin rostende Sukhbaatar bildeten nie eine Flotte. Da hatte die kaiserliche österreichische Kriegsmarine bis zum ersten Weltkrieg weit mehr zu bieten.

Wenn überhaupt etwas von mongolischen Seeabenteuern bekannt ist, dann die beiden vergeblichen Versuche der Invasion Japans in den Jahren 1274 und 1281, die beide in einem völligen Fiasko für die Invasoren endeten. Damals sollen es einige tausend kleine Boote gewesen sein.

Heute sollen es ungefähr 400 Schiffe sein, die unter dieser Flagge unterwegs sind. Und die Wachstumsraten im mongolischen Schifffahrtsregister sind enorm. Dubiose Geschäftsleute und Seelenverkäufer tummeln sich seit einigen Jahren hier, wobei die Schiffe oft nur zur Verschleierung ihrer Identität irgendwo auf der Welt umlackiert, verkauft und umgetauft werden, um zum nächsten dubiosen Einsatz auszulaufen.

Die Affäre der „Dawn Light"

Anfang August 2016 beschloss die neu gewählte mongolische Regierung, die UN-Resolution 2270 umzusetzen, die gegen Nordkorea und sein Atomprogramm gerichtet

ist. Die 14 nordkoreanischen Schiffe, die unter mongolischen Flagge auf den Weltmeeren fahren, sollen nun nicht mehr länger in der Mongolei registriert sein.

Hintergrund dieses Beschlusses ist die bekanntgewordene Tatsache, dass der Frachter „Dawn Light" unter mongolischer Flagge fuhr. Dieser Frachter steht unter dem Verdacht, mit dem Atombombenprogramm Nordkoreas in Verbindung zu stehen. Dazu hat der Österreichische Rundfunk eine längere Sendung gebracht:

http://orf.at/stories/2325531/2325533/

Angeblich sei die „Dawn Light" zwar schon im Herbst 2015 aus dem mongolischen Schifffahrtsregister gelöscht worden, fahre aber dennoch immer noch unter mongolischer Flagge. Sie hat mehrfach in China und Singapur im Hafen gelegen, und sei mehrfach in nordkoreanischen Gewässern unterwegs gewesen. Dort aber sei eine Ortung sehr schwierig und die „Dawn Light" steht in dem Verdacht, das eigentlich internationale vorgeschriebene AIS-System zur Schiffsortung nur sehr lückenhaft mit Daten zu versorgen. Die verfügbaren Positionsdaten der „Dawn Light" zeigen, dass das Schiff nach einiger Zeit in den nordkoreanischen Gewässern wieder kehrt gemacht habe, ohne einen Hafen anzulaufen. Ob hier auf hoher See „umgeladen" wurde oder aber die Positionsdaten aus einem anderen Schiff gesendet wurden, bleibt der Phantasie des Lesers überlassen. Genauso dubios sind die Eigentumsverhältnisse der „Dawn Light". Die angegebene Reederei „Bene Star" scheint ein Phantom zu sein, das seine Identität bisher gut verschleiern konnte. Mit beigetragen zum Entzug der mongolischen Flagge für die „Dawn Light" hat dabei wohl auch die in der Washington Post im Februar 2016 offen ausgesprochene Drohung, die „Dawn Light" zu versenken, da sie ein feindliches nordkoreanisches Schiff unter „falscher Flagge" sei

Seit dem 7. August 2016 fährt die „Dawn Light" nun unter Tansanischer Flagge und wurde in „First Gleam" umgetauft. Aus dem „Licht des frühen Morgens" wurde also der „Erste Schimmer". Die Süddeutsche Zeitung berichtete im Oktober 2016, dass mittlerweile alle 14 Schiffe die mongolische Registrierung entzogen bekommen haben. Insgesamt seien insgesamt 50 Schiffe beim „Tansania Sansibar Register" gemeldet worden – was die Regierung in Daressalam natürlich wortreich dementiert.

Anfang 2015 teilte das Mongolische Ministerium für Wege und Verkehr mit, dass insgesamt 493 Schiffe aus 30 Ländern unter mongolischer Flagge führen. Insgesamt bedeutete dies eine Einnahme von 274,4 Millionen Tugrik. Dies entspricht etwa 120.000 Euro, also ca. 250 Euro pro Schiff. Billiger geht's nimmer.

Billigflagge Mongolei

Die internationale Transportarbeiter Föderation zählt die Mongolei zu den Billigflaggen.

http://www.itfglobal.org/de/transport-sectors/seafarers/in-focus/flags-of-convenience-campaign/

Die „Dawn Light" ist nur das aktuellste Beispiel, wie die Mongolei sich als „sicherer Hafen" für dubiose, vielleicht aber auch sehr „seriöse" Akteure der Schifffahrt anbietet. Bekannt wurde aber beispielsweise, dass illegaler Fischfang auch in der Antarktis teilweise unter mongolischer Flagge betrieben wird. Die Internetseite „Sea-Shepherd" berichtet folgendes:

Geisterflotte der Mongolei

Illegaler Fischfang

„Das mit Vidal Armadores in Verbindung gebrachte Schiff „Nihewan", früher auch unter dem Namen „Paloma V" geführt, ist ebenfalls kein Unbekannter für Sea Shepherd. Während der Antarktis-Kampagne 2009/2010, beschlagnahmte Sea Shepherd ein illegales, von der „Paloma V" ausgebrachtes Stellnetz.

Als die „Paloma V" später in Auckland, Neuseeland, festmachte, fanden Fischerei-Ermittler erdrückende Beweise, die belegten, dass das Schiff in ein kriminelles Netzwerk eingebunden war, das den Umschlag von Lieferungen zwischen legalen und illegalen Betreibern der Antarktis-Dorsch-Fischerei ermöglichte. Das schließt Beweise mit ein, die belegen, dass Lieferungen von der „Paloma V" auf die „Chilbo San 33" – ein ehemaliges unter der Flagge Nordkoreas fahrendes und auf schwarzen Listen geführtes Fischereischiff – umgeschlagen wurden. Obwohl die „Paloma V" schließlich aus Sorge vor den hohen Kosten eines langwierigen Verfahrens aus der amtlichen Verwahrung entlassen wurde, ist es danach weiterhin unter verschiedenen Namen und Flaggen in der Antarktis gesichtet worden – darunter unter sogenannten Billigflaggen, wie der der Mongolei, Belizes und Kambodschas."
https://sea-shepherd.de/icefish/about-the-campaign/who-is-killing-toothfish.html

Unbekannt ist, wie viele weitere dieser Geisterschiffe, die für derartige Machenschaften genutzt werden, zumindest zeitweise auch unter mongolischer Flagge gefahren sind. Permanente Umbenennungen und Umflaggungen sollen ja die Nutznießer dieser Methoden verschleiern helfen. Dass die Mongolei hier zunehmend als Registrierungsland Bedeutung gewinnt, stellte Greenpeace schon 2006 fest:
https://www.greenpeace.de/themen/meere/piratenfischer-auf-las-palmas

Auch die Webseite „Suedwind" wies darauf hin:
http://www.suedwind-magazin.at/raubzuege-in-fremden-gewaessern.

Das weltgrößte Fischfang- und Fabrik-Schiff, die Lafayette, heute Damanzaihao fuhr zumindest 2014 zeitweise unter mongolischer Flagge. Das Schiff, ein umgebauter Tanker von annähernd 50.000 Tonnen, wurde von Greenpeace auf die „schwarze Liste" des illegalen Fischfangs gesetzt. Es gilt als „Mutterschiff" für Fischtrawler im Südpazifik zwischen Peru und Neuseeland, die dort auf Makrelen gehen.

Das ständige Umtaufen und Umflaggen der illegalen Fischereischiffe wird auch an diesem Beispiel deutlich: So änderte die ursprünglich unter maltesischer Fagge fahrende Pion ihren Namen in Octopus-1 unter mongolischer Flagge.

Eine der spektakulärsten Aktionen gegen die illegale Fischerei war die110 Tage dauernde Jagd eines Schiffs der „Sea Shepherds" auf das illegale Ischfangschiff „The Thunder", die im April 2015 vor der Küsten Guineas endete. Das Schiff sank, die Mannschaft wurde von den „Sea Shepherds" gerettet. Vermutlich hat sich das Schiff selbst versenkt, um Spuren zu verwischen. Die Jagd auf die „Thunder" war Monate zuvor in der Antarktis aufgenommen worden, wo die Thunder illegal Seehecht fischte. Das von einem zweiten Sea Shepherd Bott sichergestellte Treibnetz enthielt einen Fang im Wert von drei Millionen USD. Die Thunder war im Dezember 2013 von Interpol mit einer „Purple Notice" versehen worden (Aufruf, Informationen zusammenzutragen über Tatvorgehen, Gegenstände, Apparate und geheime Verstecke und Methoden, die Kriminelle anwenden).

Geisterflotte der Mongolei

Die sinkende Thunder

In dieser „Purple Notice" wurde gesagt, dass das Schiff mehrmals seinen Namen, Registrierung und andere Merkmale geändert habe, um die Entdeckung seiner illegalen Fischereiaktivitäten zu vermeiden. Es sei unter den Namen „Wuhan N 4" and „Kuko," und unter den Flaggen von Nigeria und der Mongolei gefahren.

Seelenverkäufer

Ein Beispiel für einen echten Seelenverkäufer unter mongolischer Flagge ist die Geschichte des Rote-Kreuz-Schiffs Flora:

„Das Schiff wurde 1966 für die Reederei DG „Neptun" von der Schiffbau-Gesellschaft Unterweser AG in Bremerhaven als Flora gebaut. Der Stapellauf des Schiffes fand am 16. Juni 1966 statt.1974 ging es im Rahmen einer Fusion an die Sloman Neptun Schiffahrts AG in Bremen. Im Jahr 1979 wurde die Flora durch das Deutsche Rote Kreuz für 5,7 Millionen Deutsche Mark erworben und in der Siegholdwerft Bremerhaven umgebaut. Es wurde bis 1984 als Hilfsschiff eingesetzt.

1985 wurde das Schiff an Prakla-Seismos verkauft und als Flachwasser-Messschiff eingesetzt. 1987 wurde das Schiff erneut umgebaut und an Damacar Shipping, Curaçao, verkauft. 1990 schließlich erfolgte der Rückbau zum Frachtschiff, ein Jahr später dann der Verkauf an Seismic Shipping, Panama. Das Schiff wurde nun in Flora I umbenannt.
Im Jahr 1995 wurde das Schiff nach Singapur an Panfoong Shipping verkauft und in Sun Flora umbenannt. Seit 2001 hieß das Schiff Hati Baik. 2006 schließlich wurde das nun unter der Flagge der Mongolei fahrende Schiff zum Preis von 208.000 US-Dollar nach Bangladesch zur Verschrottung verkauft."
https://de.wikipedia.org/wiki/Flora_Schiff

2009 nennt das Hamburger Abendblatt die unter mongolischer Flagge fahrenden Schiffe diejenigen mit den niedrigsten Standards in der internationalen Seefahrt.

Geisterflotte der Mongolei

http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article106743419/Deutscher-Reeder-fremde-Flagge.html

2014 sank ein unter mongolischer Flagge fahrender Eisenerzfrachter auf dem Weg von Nordkorea nach China.

Wie diese Seelenverkäufer firmieren, macht das 1983 gebaute Schiff „Shipinco I" deutlich, das unter mongolischer Flagge fuhr, als sie am 2. Juni 2011 von Piraten überfallen wurde und Offiziere wie Mannschaft ausgeraubt wurden. Gebaut 1983 hat es eine bewegte Geschichte hinter sich:
http://maritime-connector.com/ship/shipinco-i-7433270/

So führte es folgende Namen:
RODRIGO bis 1984
NACIONAL RIO bis 1996
LIBRA RIO bis Februar 1999
SAINT ANTONIOS bis September 1999
ORIENTAL CROWN bis September 2000
EXPRESS ORIENT bis August 2001
ORIENTAL PEACE bis Januar 2005
VEESHAM bis September 2005
VINASHIN PRIDE bis 2008
SHANGHAI PRIDE bis Februar 2008
VINASHIN PRIDE bis Oktober 2008

Mittlerweile fährt die „Shipinco I"unter panamesischer Flagge.

Und noch ein zweites Schiff unter mongolischer Flagge, aber einer vietnamesischen Reederei, die HOANG SON SUN wurde vor Somalia gekapert und 2011 wieder gegen Lösegeld freigekauft.

Im August 2015 brachte die indonesische Marine die unter mongolischer Flagge fahrende „Mascot II" auf, die illegalen Treibstoff von Vietnam aus an Bord hatte.

Bewaffnete Söldner gegen Piraten?

In einer Studie über den Schutz der internationalen Schiffahrt vor Piraterie (http://www.academia.edu/1532272/Bewaffnete_Sicherheitsdienste_auf_Handelsschiffen_unter_deutscher_Flagge_Teil_1_WIK_2012_1) wird zum Thema Ausflaggung und Mongolei folgendes ausgeführt:

„In der Praxis hat sich vor allem der Einsatz privater Dienste ‚an Bord' der zu schützenden Handelsschiffe durchgesetzt. Teils bieten Sicherheitsteams jedoch auch auf eigenen Booten Geleitschutz an. Dies hat den fragwürdigen Vorteil, dass diese Boote mit der selbständigen Wahl eines Flaggenregisters, beispielsweise der Mongolei, flaggenrechtliche Beschränkungen jeder Art umgehen können und den Reedern und Kapitänen Haftungsrisiken abgenommen werden."
http://www.academia.edu/1532272/Bewaffnete_Sicherheitsdienste_auf_Handelsschiffen_unter_deutscher_Flagge_Teil_1_WIK_2012_1

Geisterflotte der Mongolei

Die britische BBC wurde da genauer:

In einer Reportage vom 18.12.2014 wurde über „schwimmenden Waffenarsenale" berichtet, die vor der Küste Somalias und im Golf von Oman kreuzen. Auf diesen Schiffen können private Sicherheitsfirmen ihre Waffen einlagern und - außerhalb von Hoheitsgewässern - für ihre bewaffneten Söldnertruppen auf den Handelsschiffen an Bord nehmen. Das britische „Remote Control Project", das diese Praxis untersuchte, kam zu dem Ergebnis, dass „floating armouries" in gesetzlichen Grauzonen operierten, in den skrupellose Gesellschaften ungestraft agieren könnten. In zwöf dieser Schiffe, die als schwimmende Waffenlager von britischen Waffen dienten, unter Flagggen führen, die auf einer schwarzen Liste ovn Staaten stünden, wie die Mongolei, die Komoren oder Sierra Leone. in diesen Ländern gebe es keine ordentlichen Sicherheitsbestimmungen.
http://www.bbc.com/news/world-africa-30512185

Mongolische Flaggen – eine lohnende Maßnahme

Diese Politik der Mongolei, sich für die internationale Schifffahrt als Billigflagge anzudienen, wurde noch bis Herbst 2016 in einem „Investitionsführer" der Botschaft der Mongolei in Berlin aus dem Jahr 2011 angeboten.

Dort hieß es:

„Von praktischer Bedeutung ist auch der Beitritt zum Internationalen Schiffsvermessungsübereinkommen vom 23.06.1969. Derzeit sind über 120 Schiffe unter mongolischer Flagge

registriert. Mit den Übereinkommen zur Haftung beim Transport auf See, zur zivilrechtlichen Haftung für durch Tanker verursachte Schäden sowie zur Kennzeichnung der Beladungsfähigkeit hat die Mongolei drei weitere internationale Konventionen zum Schiffsverkehr ratifiziert."

In den Grußworten von Staatssekretären aus den Bundesministerien für wirtschaftliche Zusammenarbeit, für Wirtschaft und Technolgie sowie dem Auswärtigen Amt wird dann betont:

„Die Chancen für wirtschaftliches Engagement in der Mongolei sind groß. Kooperationspotenziale gerade auch für die deutsche Wirtschaft bestehen in vielfältiger Weise. Der Investitionsführer hilft, Informationslücken zu schließen und so den Einstieg in die Zusammenarbeit mit der Mongolei zu erleichtern. Er ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einer florierenden und nachhaltigen Wirtschaftspartnerschaft."

Viel deutlicher kann eine Einladung zur Aus- und Umflaggung von Schiffen für deutsche Schifffahrtsunternehmen kaum ausgesprochen werden.

Mittlerweile ist die Webseite der mongolischen Botschaft einem umfassenden Relaunch unterworfen worden und dieser „Investitionsführer" nicht mehr verfügbar.

Die Regierung der Mongolei unterhält ein Schifffahrtsregister mit Sitz in Singagapur:
http://www.mngship.org/

Bis 2010 konnte dort nahezu jedes Schiff registriert werden: „Any vessel used in navigation, including non-propelled vessels, fishing vessels and pleasure yachts may be registered under the Mongolia flag.".

Als besonderen Service bietet MSR die kurzzeitige Registrierung sowie die sogenannte Bareboat Charter. Dies ist eine der wesentlichen Methoden der Ausflaggung:

„Short Term Registration. Vessels may be registered for a short term periods. You can find here the procedures.
Bareboat Carter Registration. Foreign vessels may be registered under Mongolia as a second flag (Charter In) under the terms of a bareboat charter party, provided that the underlying registry grants its consent in writing"

Bewaffnete Söldner auf Handelsschiffen?

Der Seeweg um Singapur gilt heute neben der Küste Somalias als einer der gefährlichsten der Welt. Und es ist wohl kein Zufall, dass eine europäische Dependence des MSR, eine Poseidon Group in Athen nicht nur einfache Ausflaggungsdienste anbietet.
http://www.poseidongroup.eu

Auf der Facebookseite dieser „Poseidon Group" findet sich dann eine Verbindung zu einer „Poseidonmarsec" (Poseidon maritime Security). Deren Webseite ist zwar nicht mehr erreichbar, aber dafür auf ihrem Eintrag in „LinkedIn". Ihre Services werden dort – wie schon oben in diesem Rundbrief als „Bewaffnete_Sicherheitsdienste_auf_Handelsschiffen" beschrieben – u.a. so angepriesen:

Geisterflotte der Mongolei

„Full Armed Maritime Security & Anti Piracy Services"

Söldner sind auf Handelsschiffen gang und gäbe. Schiffe gelten als Hoheitsgebiet des Landes, unter dessen Flagge sie fahren. Seit 2013 können auch deutsche Sicherheitsunternehmen dafür ihre Dienste anbieten. Der Spiegel schrieb am 10.5.2012:
http://www.spiegel.de/panorama/piraten-vor-somalia-deutsche-reeder-setzen-immer-haeufiger-soeldner-ein-a-832337.html

„Ab 2013 werden wohl auch deutsche Sicherheitsunternehmen den Einsatz an Bord andienen. Anfang des kommenden Jahres will die Bundesregierung ein entsprechendes Verfahren starten. Für die Zulassung der Anbieter, von denen es in Deutschland laut Regierung nur sechs gibt, wird eine Antragsgebühr fällig. Mit der Zertifizierung will die Regierung den Einsatz von Bewaffneten auf den Handelsschiffen in kontrollierte Bahnen lenken und schießwütige Rambos an Bord verhindern. Ursprünglich hatten sich die Reeder vom Staat Schutz der Schiffe durch Soldaten gewünscht."

Diese Regelung trat dann Ende 2013 in Kraft. Dazu heißt es:

„Denn die Neuregelung ist eine typisch deutsche: Bis ins Detail durchdiskutiert, langwierig umgesetzt – und betrifft dann doch nur ein paar hundert Schiffe deutscher Reeder, die den größten Teil ihrer Flotte ausgeflaggt und aus Steuer- und Heuergründen in anderen Ländern registriert haben. Und auf diesen Schiffen deutscher Reedereien sind schon lange private bewaffnete Teams der Private Armed Security Companies (PASC) unterwegs. Nur eben nicht auf denen unter deutscher Flagge – obwohl das auch vor Inkrafttreten der Neuregelung nicht verboten war, wenn auch in einer Grauzone. Und wo die Unternehmen im Bereich der Seeschifffahrtsbewachungsverordnung und des deutschen Waffenrechts unterwegs sind, dürfen ohnehin automatische Waffen, die dem Kriegswaffenkontrollgesetz unterliegen, nicht eingesetzt werden. Was auf Schiffen unter etlichen anderen Flaggen wohl schon ganz anders aussieht."

http://augengeradeaus.net/2013/11/erste-private-armed-security-zur-schutz-vor-piraten-fur-deutsche-schiffe-zugelassen/

Es wäre interessant zu wissen, welche europäischen und damit auch deutschen Handelsschiffe diesen Ausflaggungs- und Söldnerservice der Mongolei nutzen bzw. genutzt haben.

Wer profitiert vom Mongolischen Flaggenregister?

Eine nähere Untersuchung dieses „mongolische Flaggenregisters" führt unweigerlich zu dem ehemaligen und 2012 zu einer vierjährigen Gefängnisstrafe verurteilten Enkhbayar Nambar, der als der „Godfather of Corruption" (Pate der Korruption) angesehen wird. Er war von 2005 bis 2009 Präsident der Mongolei und gehörte der MRVP an.

2012 stellte die Mongolei einen Antrag an Interpol, eine ominöse Madame „Eegii" zur Fahndung auszuschreiben, hinter der sich niemand anderes als die Schwester von Enkhbayar Nambar verbarg, Enkhtuya Namber. Sie war die Chefin des MSR in Singapur und tauchte unter, als ihr Bruder „in Schwierigkeiten" geriet.

Geisterflotte der Mongolei

Die Familie Nambar geriet in Erklärungsnot, woher sie das Geld für alle ihre Besitztümer hatte: Drei luxuriöse und schicke Häuser in den USA, elegante und teure Anwesen in Moskau, Peking und London, ein Feriendomizil am Baikalsee (offiziell gehört es der Mutter), Heilbäder mit Mineralquellen (offiziell Besitz des Vaters), eine Investition von 200 Millionen USD in einen Wolkenkratzer In Ulaanbaatar, Konten in Milliardenhöhe in Singapur und Hongkong.

2014 wurde der stellvertretende Justizminister der Mongolei, E. Erdenejamyan, seines Postens enthoben, weil er Interpol aufgefordert hatte, die Fahndung nach Enkhtuya Namber einzustellen.

Doch die Geisterschiffe der Mongolei fahren auch nach der „Affäre Enkhbayar" weiter. Die jetzige Ankündigung, keine nordkoreanischen Schiffe mehr unter mongolischer Flagge fahren zu lassen, ist erst im Sommer 2016 auf internationalen Druck durch eine UN-Resolution erfolgt. Interessant wäre zu wissen, wer nun in die Fußstapfen der Familie Nambar getreten ist. Den irgendjemand wird sich an den Einnahmen des mongolischen Schiffahrtsregisters seitdem eine goldene Nase verdient haben. Die 250 Euro pro Schiff und Jahr für den mongolischen Staat werden ja nicht die ganze Summe sein, die da geflossen ist.

März 2017
Eike Seidel