

Piraterie in der Ostsee (III)

Bundesregierung erhöht Druck auf russische Öltanker und bricht mit der Beschlagnahmung eines Schiffes wohl das Recht. Estnischer Oberst erklärt sich häufige Haftminenanschläge auf russische Öltanker zur neuen Kriegstaktik.

Von German-Foreign-Policy.com

15.7.2025

<https://www.german-foreign-policy.com/news/detail/10056>

BERLIN/MOSKAU (Eigener Bericht) – Die Bundesregierung sucht den Druck auf russische Öltanker („Schattenflotte“) zu erhöhen und hat mit der Kontrolle der Versicherungspapiere vorbeifahrender Tankschiffe bei Fehmarn begonnen. Damit schließt sich Deutschland anderen Ost- und Nordseeanrainern von Estland über Finnland bis Großbritannien an, die bereits seit längerer Zeit derlei Kontrollen vornehmen. Schiffe, deren Besatzung nicht kooperiert, können auf westliche Sanktionslisten gesetzt werden. Die Maßnahme wird von Fachleuten quasi als öffentliche Spionage eingestuft. Mit dem internationalen Seerecht begründen lässt sie sich nicht. Gleichzeitig werden Berichte bekannt, denen zufolge allein dieses Jahr sechs Anschläge mit Seeminen auf russische Öltanker verübt wurden. Ein estnischer Oberst erklärt, dies könne sich zur neuen Kriegstaktik gegen Russland entwickeln. Die Bundesregierung ist ihrerseits bestrebt, ihren Handlungsspielraum beim Vorgehen gegen russische Tanker auszuweiten, und hält weiterhin an der Beschlagnahmung des Öltankers Eventin fest, obwohl ein Gericht die Aussetzung der Maßnahme angeordnet hat. Beim Versuch, ein Exempel zu statuieren, breche Berlin wohl das internationale Recht, urteilen Experten.

„Im Graubereich“

Der unter der Flagge Panamas fahrende Öltanker Eventin war im Januar auf dem Weg aus dem russischen Ust-Luga nach Ägypten auf der Ostsee wegen eines Stromausfalls havariert, anschließend manövriertunfähig in deutsche Hoheitsgewässer getrieben und dort von einem deutschen Schlepper vor die Küste von Rügen gezogen worden. Dort wurde er repariert. Die deutschen Behörden verweigerten ihm anschließend jedoch die Weiterreise – dies mit der Begründung, er habe 100.000 Tonnen russischen Erdöls geladen, die aufgrund der Russland-Sanktionen nicht in die EU importiert werden dürften. Ende März ließ der Zoll den Tanker wegen angeblichen Verstoßes gegen das Sanktionsrecht beschlagnahmen und zum Eigentum der Bundesrepublik erklären; das Öl – Marktwert: 40 Millionen Euro – solle verkauft, der Tanker selbst ebenfalls verwertet werden (german-foreign-policy.com berichtete [1]). Die Eigentümer

zogen dagegen vor Gericht. Experten äußerten sich bereits damals recht kritisch gegenüber dem Vorgehen der Bundesrepublik. Es sei „überraschend“, dass Berlin auf der Grundlage einer „nicht ganz klare[n] Rechtslage“ operiere, hieß es bei der Berliner Stiftung Wissenschaft und Politik (SWP).[2] Die Direktorin des Instituts für Energie-, Umwelt- und Seerecht an der Universität Greifswald, Sabine Schlacke, warnte, Berlin bewege sich „im Graubereich des internationalen Seerechts“.[3]

„Sehr fragwürdig“

Inzwischen werden warnende Stimmen immer lauter. Im Mai entschied das Finanzgericht Mecklenburg-Vorpommern, die Beschlagnahmung des Tankers Eventin und seiner Fracht sei auszusetzen, bis eine gerichtliche Entscheidung gefallen sei. Ein Bericht der Frankfurter Allgemeinen Zeitung, die Einsicht in den Gerichtsbeschluss hatte, weist darauf hin, dass im internationalen Seerecht ein Nothafenrecht gilt. Dieses gestattet es in Not geratenen Schiffen, in einen Hafen einzufahren und ihn anschließend auch wieder zu verlassen.[4] „Das gilt gemäß Artikel 3s der EU-Sanktionsverordnung 833/2014 auch für sanktionierte Schiffe“, hält die FAZ fest. Der Zoll behauptet nun, die Eventin sei erst nach ihrer Havarie auf die EU-Sanktionsliste gesetzt worden; die Eigentümer könnten sich also nicht auf Artikel 3s berufen. Das sei „spitzfindig und im Ergebnis nicht tragfähig“, wird Valentin Schatz, Seerechtsexperte an der Leuphana Universität Lüneburg, zitiert.[5] Die FAZ weist darauf hin, dass über der festgesetzten Eventin weiterhin die deutsche Flagge weht, obwohl das zuständige Gericht die Aussetzung der Beschlagnahmung verordnet hatte. „Das Vorgehen der Bundesrepublik, mit dem offenbar ein Exempel statuiert werden sollte, ist rechtlich sehr fragwürdig“, stellt die Zeitung fest: „Eventuell haben sich die deutschen Behörden ... verkalkuliert.“

Versicherungskontrollen

Unabhängig davon sucht die Bundesregierung den Druck auf russische Öltanker zu erhöhen, indem sie Kontrollpraktiken anderer Ost- und Nordseeanrainer übernimmt. Dabei fordern die Behörden des jeweiligen Anrainerstaates vorbeifahrende Schiffe – meist russische Tanker – auf, ihre Versicherungsdokumente vorzulegen. Laut Angaben des Fachportals Lloyd's List kommen über 90 Prozent der passierenden Schiffe dem Ansinnen nach.[6] Estland etwa hat laut eigenen Angaben seit dem 19. Juni 2024 1.033 Schiffe zur Übermittlung solcher Papiere aufgefordert; 957 von ihnen hätten Folge geleistet, heißt es. Finnland habe später begonnen und seit dem 11. Dezember 2024 1.200 Schiffe auf ihre Versicherungsdokumente überprüft – in rund 95 Prozent mit Erfolg, wie berichtet wird.[7] Großbritannien wiederum hat von Oktober 2024 bis Juni 2025 insgesamt 343 Schiffe im Ärmelkanal überprüft.[8] Wieviele der Schiffe, deren Besatzungen kooperiert hätten, anerkannte Versicherungspapiere gehabt hätten, teilten die kontrollierenden Staaten nicht mit. Über Möglichkeiten, Strafen zu verhängen, verfügen sie ohnehin nicht – auf dem Meer gilt die Freiheit der Seefahrt. Gültige

Maßnahmen gegen Schiffe könnten lediglich die Vereinten Nationen mit entsprechender Zustimmung des UN-Sicherheitsrats einführen.

Öffentliche Spionage

In Ermangelung der Möglichkeit, gegen missliebige Schiffe einzuschreiten, setzt etwa die britische Regierung sie auf ihre Sanktionsliste; damit fallen sie für Geschäfte mit westlichen Unternehmen aus. Der Erfolg dieser Maßnahme ist allerdings offenbar ebenfalls beschränkt. So steht es den Eigentümern sanktionierter Schiffe völlig frei, einfach weiterhin mit dem Transport russischen Erdöls Geld zu verdienen. Derlei Fälle sind, wie Lloyd's List berichtet, sorgfältig dokumentiert; so ist ein Tanker, der unter der Flagge Gambias fährt, inzwischen von Großbritannien sanktioniert worden, transportiert in diesen Tagen aber wie gewohnt Öl, diesmal aus dem russischen Hafen Primorsk nach Indien.[9] Entsprechend konstatiert das Fachportal, bei den Maßnahmen handle es sich „weitgehend um eine Operation zur Sammlung von Informationen“ – mehr oder weniger eine Form öffentlicher Spionage. Dem schließt sich nun auch Deutschland an, dessen Behörden seit dem 1. Juli vorbeifahrende Öltanker bei Fehmarn „nach ihrem Versicherungsschutz gegen Ölverschmutzung“ befragen, wie das Bundesverkehrsministerium mitteilt.[10] Wie Verkehrsminister Patrick Schnieder erläutert, fügt Berlin „mit der Abfrage des Versicherungsstatus ... unserem Lagebild ein weiteres Puzzlestück hinzu“.

Die Freiheit der Seefahrt

Mit den Dokumentenkontrollen begibt sich die Bundesregierung ein weiteres Stück auf eine gefährliche Bahn. Würden zum Beispiel China oder Iran ihrerseits beginnen, Handelsschiffe zu kontrollieren, die durch das Südchinesische Meer oder durch den Persischen Golf fahren, könnte sie nichts einwenden. Wie sich die Spannungen erhöhten, würden Beijing oder Teheran ein deutsches Handelsschiff vermutlich rechtswidrig festsetzen, lässt sich ausmalen. Dies umso mehr, als Kriegsschiffe der USA und anderer westlicher Staaten regelmäßig im Südchinesischen Meer und sogar in der Taiwanstraße kreuzen, um angeblich die Freiheit der Seefahrt durchzusetzen. Ebenjene Freiheit schränken Deutschland sowie weitere Ost- und Nordseeanrainer nun systematisch ein.

Neue Kriegstaktik

Unterdessen wird von einer wachsenden Zahl an Attacken auf russische Öltanker berichtet. Demnach sind seit Jahresbeginn mindestens sechs Öltanker, die entweder in russischen Häfen ankerten oder von dort aus Öl transportierten, durch Anschläge beschädigt worden.[11] Wie der Direktor des Militärischen Geheimdienstzentrums der estnischen Streitkräfte, Oberst Ants Kivilg, annimmt, wurden die Anschläge mutmaßlich mit Haftminen verübt, die von außen an die Öltanker angebracht wurden. Dabei würden die Schiffe meistens bloß beschädigt, nicht versenkt; Letzteres könne jedoch nicht ausgeschlossen werden,

erklärt Kivisalg.[12] Würden die Attacken fortgesetzt, könnte dies auf lange Sicht die Funktionsfähigkeit der sogenannten russischen Schattenflotte erheblich beschädigen. Zwar hat niemand die Verantwortung für die Anschläge übernommen; doch liegt es nahe, dass sie bei NATO-Mitgliedern oder bei einem ihrer engsten Verbündeten zu suchen ist – ähnlich dem Anschlag auf die Nord Stream-Erdgaspipelines.[13] Trifft dies zu, dann gehen die westlichen Mächte inzwischen zu offenem Terror gegen zivile Ziele über. Die Minenangriffe auf die Erdöltanker, wird Oberst Kivisalg zitiert, könnten sich zur neuen Kriegstaktik gegen Russland entwickeln.

Mehr zum Thema: [Piraterie in der Ostsee](#) und [Piraterie in der Ostsee \(II\)](#).

[1] S. dazu [Piraterie in der Ostsee \(II\)](#).

[2] Henning Strüber, Martin Möller: „Eventin“ vor Rügen beschlagnahmt: Experte sieht „erhebliche Eskalation“. [ndr.de](#) 29.03.205.

[3] Sabine Schlacke: Rechte der Küstenstaaten sind begrenzt. [Ito.de](#) 06.06.2025.

[4], [5] Julian Staib: Wem gehört dieses Schiff? [Frankfurter Allgemeine Zeitung](#) 04.07.2025.

[6], [7] Richard Meade: More than 90% of shadow fleet ships are producing insurance certificates when challenged. [lloydslist.com](#) 11.07.2025.

[8] Robert Wright, Chris Cook: UK challenges more than 40 ‘shadow fleet’ ships a month. [ft.com](#) 08.07.2025.

[9] Richard Meade: More than 90% of shadow fleet ships are producing insurance certificates when challenged. [lloydslist.com](#) 11.07.2025.

[10] Deutschland startet weitere Maßnahme zur Bekämpfung der Schattenflotte. [bmv.de](#) 01.07.2025.

[11] Tom Sharpe: Putin’s ‘shadow fleet’ is being hit by mystery explosions: Lessons for the Royal Navy. [telegraph.co.uk](#) 09.07.2025.

[12] EDF colonel: Attacking Russia’s shadow fleet could become a new war tactic. [news.err.ee](#) 11.07.2025.

[13] S. dazu [Die Bilanz der Nord Stream-Sprengung](#) und [„Ein legitimes Ziel“](#).