

## **Schriftlicher Bericht**

### **Bericht des Bundes „Stand der Maßnahmen hinsichtlich der sog. russischen Schattenflotte“**

Berichtersteller: Bund

Die UMK hat unter TOP 29 der 103. Sitzung die Bitte an den Bund formuliert, zur 104. UMK über den Stand und die Möglichkeiten der besseren Durchsetzung allgemein anerkannter internationaler Regeln und Normen betreffend Versicherungspflichten zur Bergung von Schiffen und zur Schadensbeseitigung nach Havarien sowie der Umsetzung der Sanktionen und Embargos gegenüber Russland zu berichten. Dabei sollen auch Aktivitäten des Bundes in Kooperation mit den europäischen Nachbarstaaten einbezogen werden. Zudem sollten nach Möglichkeit konkrete Regelungsvorschläge unter Berücksichtigung der Vereinbarungen des Seerechtsübereinkommens unterbreitet werden.

### **Einleitung**

Die Ostsee gehört zu den Seegebieten mit der höchsten Verkehrsdichte weltweit, dies mit kontinuierlich steigendem Transportaufkommen. Zudem kommt es, als Konsequenz des völkerrechtswidrigen Angriffskriegs Russlands auf die Ukraine, zu einer weiteren Zunahme von Öl-, Chemikalien- und Gastransporten.

Die Zunahme dieses Schiffsverkehrs in den deutschen Meeren birgt zunehmend das Risiko, dass es zu Havarien und potentiell zu Ölkatastrophen kommt. Dieses Szenario könnte eine massive zusätzliche Belastung für das ohnehin schon durch stoffliche Einträge (insbesondere Nährstoffe aus Landwirtschaft und Abwasserbehandlungsanlagen), industriell bedingte Einträge sowie Übernutzung in einem schlechten Zustand befindliche Ökosystem Ostsee bedeuten.

Die Minimierung der Risiken für und Auswirkungen von Havarien ist eine wichtige Aufgabe für Bund und Länder.

Für die sog. russischen Schattenflotte gibt es keine rechtsverbindliche allgemeingültige Definition. In der IMO Resolution A. 1192(33) werden allerdings Kriterien, die ein Schiff als zur Schattenflotte gehörig definieren, festgelegt. Auch DEU beruft sich regelmäßig auf die in der IMO-Resolution A.1192(33) festgelegten Kriterien. Aus deutscher Perspektive handelt es sich um Schiffe, die teilweise im Verdacht stehen, in einem schlechten Zustand zu sein, alt und/oder ohne ausreichenden Versicherungsschutz sind. Sie werden überwiegend zum Transport russischen Öls in Drittstaaten eingesetzt und passieren dabei in internationalen Gewässern Küstenlinien zahlreicher EU-Länder. Teilweise werden jedoch auch Schiffe, die etwa Waffen für den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine oder gestohlenes ukrainisches Getreide transportieren, zur Schattenflotte hinzugezählt. Auch mit Blick auf die Umweltgefahren liegt der Fokus des Bundes auf Schiffen, die russisches Öl transportieren.

### **Rolle des EU-Sanktionsrechts**

Wesentliche Grundlage zum Umgang mit Schiffen der sog. Schattenflotte sind die auf EU-Ebene beschlossenen Sanktionspakete gegen Russland.

Mit dem 14. Sanktionspaket (Juni 2024) wurde das sogenannte Schiffslistungs-instrument eingeführt und damit zunächst 27 Schiffe dem EU-Sanktionsrecht unterworfen. In Bezug auf gelistete Schiffe gelten umfassende Verkehrs- und Transaktionsverbote. So ist ihnen der Zugang zu Häfen, Ankerzonen und Schleusen in der EU grundsätzlich verwehrt. Zudem ist das Erbringen einer Vielzahl für den Schiffsbetrieb notwendiger Dienstleistungen für diese Schiffe grundsätzlich verboten; Artikel 3s Absatz 1 der einschlägigen Verordnung (EU) Nr. 833/2014 enthält alle untersagten Dienstleistungen und weitere Verbote.

Mit dem 15. und zuletzt dem 16. Sanktionspaket der EU gegen Russland, das am 24. Februar 2025 durch den Rat der Europäischen Union beschlossen worden ist, wurden weitere 74 Schiffe ergänzt, so dass die Sanktionsliste nun 153 Einträge enthält. Dazu zählt auch die bis heute in der Ostsee vor Sassnitz liegende EVENTIN.

Darüber hinaus besteht der sogenannte Ölpreisdeckel, ein Instrument, das im Rahmen der Ölpreiskoalition – eines Zusammenschlusses von G7+-Staaten – beschlossen wurde. Der Ölpreisdeckel sieht vor, dass natürliche und juristische Personen, Organisationen und Einrichtungen unter der Jurisdiktion der G7+Staaten

nur dann am Handel mit russischem Öl beteiligt sein dürfen, wenn sichergestellt ist, dass der Ölpreisdeckel eingehalten wird. Dieser beträgt derzeit 60,00 USD.- / Barrel Rohöl. Das Verbot umfasst auch Finanzierungs- oder Versicherungsleistungen mit Bezug zu Handel von russischem Öl.

## **Konkrete Maßnahmen in/durch Deutschland**

### **(Bessere Überwachung der) Versicherungspflicht in deutschen Gewässern**

Vom Betrieb eines Schiffes gehen zahlreiche Risiken aus, und die finanzielle Kompensation eines möglichen Schadens kann die finanzielle Leistungsfähigkeit des Verantwortlichen übersteigen. Vor diesem Hintergrund hat der deutsche Gesetzgeber — unabhängig von der aktuellen Bedrohung durch die russische Schattenflotte – auf der Grundlage völkerrechtlicher Vorgaben für bestimmte Bereiche Versicherungspflichten bereits umfassend vorgesehen. So existieren derzeit Versicherungspflichten u.a. für Schäden durch Ölverschmutzungen und für die Beseitigung von Wracks (vgl. dazu das Internationale Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden und das Internationale Übereinkommen von Nairobi von 2007 über die Beseitigung von Wracks). Zukünftig werden Versicherungspflichten auch für Schadensszenarien bei der Beförderung weiterer gefährlicher und schädlicher Stoffe nach dem HNS-Übereinkommen hinzukommen. Das HNS-Übereinkommen ist noch nicht ratifiziert; dies ist jedoch für Ende 2025/Anfang 2026 vorgesehen und würde bei Vorliegen aller völkerrechtlichen Vorgaben 18 Monate später auch für Deutschland (Hoheitsgebiet inkl. Küstenmeer sowie innerhalb der AWZ) rechtsverbindlich in Kraft treten.

In der nationalen Gesetzgebung haben diese internationalen Vorgaben ihren Niederschlag im Gesetz über die Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden durch Seeschiffe und im Gesetz über bestimmte Versicherungsnachweise in der Seeschifffahrt gefunden. Danach bedürfen Schiffe, die die Bundesflagge führen, oder Schiffe, die die Flagge eines Nicht-Vertragsstaates der jeweiligen Übereinkommen führen, einer Öl-Pflichtversicherungsbescheinigung bzw. einer Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigung; diese sind beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) zu beantragen. Insoweit ist ein Schutz der deutschen Territorialgewässer gewährleistet.

Vor dem Hintergrund der Wettbewerbsfähigkeit ist zu berücksichtigen, dass etwaige ergänzende Versicherungspflichten im internationalen Kontext zu erarbeiten wären, um Wettbewerbsnachteile für die maritime Wirtschaft in Deutschland zu verhindern.

Soweit eine entsprechende Versicherungspflicht für Schiffe unter ausländischer Flagge in deutschen Gewässern in Rede steht, könnte diese nur dann und nur insoweit eingeführt oder ggf. kontrolliert werden, wenn damit allgemein anerkannten internationalen Regeln oder Normen Wirksamkeit verliehen wird (Art. 21 Abs. 2, 23 und 24 SRÜ). Der Küstenstaat, in dem Falle Deutschland, hat keine Kompetenz, insoweit eigenmächtig Versicherungspflichten einzuführen, solange die Schiffe keine deutschen Häfen oder Binnengewässer anlaufen.

Die Bundesregierung betreibt jedoch – in Abstimmung mit EU-Bemühungen – „Outreach“ zu Staaten, unter deren Flagge Schiffe der Schattenflotte vermehrt fahren.

Die Bundesregierung arbeitet zudem mit anderen Staaten im Bereich der freiwilligen Abfrage von Versicherungszertifikaten von Schiffen im Transit zusammen.

### **Bemühungen europäischer und internationale Abstimmungen**

Die Bundesregierung begleitet die Bemühungen, der russischen Schattenflotte entgegenzutreten, intensiv. Hierzu zählen insbesondere die enge Abstimmung im Kreis der Nord- und Ostseeanrainer (NB8+), die Koordinierung deutscher Vorschläge für Schiffslistungen sowie der Outreach ggü. Flaggenstaaten, deren Flagge besonders häufig von Schiffen der Schattenflotte geführt werden. Deutsche Auslandsvertretungen nahmen das Thema erstmalig im Sommer 2024 ggü. Drittstaaten auf. Es ist geplant, im Sommer 2025 einen weiteren Outreach vorzunehmen. Ziel der Outreaches ist, für (u.a. gelistete) Öltanker die Möglichkeiten des beliebigen Wechsels in andere Flaggenregister zu reduzieren und bei den Flaggenstaaten für die gewissenhafte Kontrolle der Versicherungsanforderungen und schiffssicherheitsrechtlichen Vorschriften von Schiffen unter ihrer Flagge zu werben.

### **Der Fall EVENTIN:**

Am 09. Januar 2025 erlitt der Öltanker MV EVENTIN (Flagge: Panama) vor Rügen einen kompletten Systemausfall mit der Folge vollständiger Manövrierunfähigkeit. Der Tanker wurde daraufhin auf eine Position in der Nähe der Reede Sassnitz verbracht, wo er sich zum Zeitpunkt der Berichtserstellung (15.04.2025) noch immer befindet.

Soweit Themen des Meeres, und Meeresnaturschutzes betroffen sind, d.h. im konkreten Fall insbesondere der Schutz bestehender Schutzgebiete in der Ostsee vor

Ölverschmutzungen, wird BMUV an den fachlichen Überlegungen und Entscheidungen zum weiteren Umgang mit dem Tanker beteiligt.

**Wertung:**

Aus Sicht der Bundesregierung werden die bestehenden (engen) internationalen Spielräume genutzt, um die Gefahren durch Schiffe der Schattenflotte einzudämmen. Dabei stellen die EU-Sanktionspakete einschließlich der Sanktionslisten von Schattentankern die aktuell wesentlichen – auch rechtlichen – Anknüpfungspunkte dar. Die Bundesregierung wird daher auch weiterhin substantiell zu neuen Schiffslistungen auf EU-Ebene beitragen.

Die Notwendigkeit für eine Ausweitung anderer rechtlicher Vorgaben wird derzeit auf nationaler Ebene nicht gesehen. Ungeachtet dessen wird in jedem Falle die Abstimmung mit den europäischen Küstenstaaten fortgeführt und im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation auch mit internationalen Partnern vorangebracht.