Unter falscher Flagge

Sie befördern russisches Öl, gefährden die Umwelt und stehen nun sogar unter Sabotageverdacht: Eine Armada alter ausrangierter Tanker macht als Putins Schattenflotte die Ostsee unsicher. Eine internationale Recherche zeigt, welches Risiko die Schiffe darstellen, woher sie kommen – und wie auch deutsche Firmen daran verdienen.

Von Ben Heubl, Mauritius Much und Jörg Schmitt, Süddeutsche Zeitung, 4. Februar 2025

Am ersten Weihnachtsfeiertag des vergangenen Jahres grüßt in der Ostsee das Murmeltier. Schon wieder ein Zwischenfall am Meeresgrund, schon wieder ein zerrissenes Kabel, schon wieder höchstwahrscheinlich: Sabotage. Es ist der 25. Dezember, 12.26 Uhr Ortszeit, als mutmaßlich der Anker des Rohöltankers Eagle S ein Stromkabel zwischen Estland und Finnland kappt, die Estlink 2. Seit Frühjahr 2014 war die 170 Kilometer lange Stromverbindung zwischen den beiden Ostseeanrainern in Betrieb, 320 Millionen Euro hatte das Projekt verschlungen, knapp drei Jahre war daran gebaut worden. Zerstört wurde sie im Handstreich.

Die Ähnlichkeit mit zwei anderen Vorgängen in der Ostsee ist frappierend. Im November vergangenen Jahres hatte der chinesische Frachter Yi Peng 3 mutmaßlich zwei Telekommunikationskabel zwischen Finnland und Deutschland beziehungsweise zwischen Litauen und Schweden zerstört, ein Jahr zuvor, im Oktober 2023, hatte das in Hongkong registrierte Frachtschiff Newnew Polar Bear eine Pipeline überfahren, durch die Gas von Estland nach Finnland und umgekehrt strömte. Danach hatte sie ein Leck. Und nun also Estlink 2 und die unter der Flagge der Cookinseln fahrende Eagle S.

Auf Aufnahmen ist deutlich zu erkennen, dass ein Anker der Eagle S fehlt, den sie offenbar bei der Zerstörung des Kabels verloren hat.

Mit der Nachricht von dem möglichen Sabotageakt verbreitete sich in der Stille der Feiertage schnell eine beunruhigende Zusatzinformation: Anders als bei den anderen mutmaßlich absichtlich herbeigeführten Havarien auf der Ostsee, in denen eine mögliche Beteiligung russischer Kräfte auf eher kriminalistische Weise herbeirecherchiert werden musste, war die 229 Meter lange Eagle S schnell der sogenannten russischen Schattenflotte zuzurechnen. Diese Flotte transportiert im Auftrag Russlands, aber unter anderen Flaggen Rohöl oder andere Ölprodukte um die Welt, die aufgrund von Sanktionen offiziell nicht in den Westen geliefert und international nur bis zu einem bestimmten Preisdeckel gehandelt werden dürfen.

Dass ein solches Schiff neben Sanktionsbrüchen auch noch für einen Sabotageakt gegen kritische westliche Infrastruktur genutzt wird, wäre ein neues Kapitel in Moskaus hybridem Krieg gegen den Westen, um den der Kreml seinen Angriffskrieg gegen die Ukraine längst ergänzt hat. Die Hemmungen, den erklärten Systemfeinden und Kiew-Unterstützern recht unverblümt zu schaden, nehmen offenbar ab, die Provokationen zu.

Süddeutsche Zeitung, NDR und WDR haben sich in einer gemeinsamen Recherche mit dem niederländischen Medium Follow the Money, der britischen Investigativredaktion Source Material und weiteren internationalen Partnern diese Schiffe nun genauer angesehen: Wo kommen sie her, wer betreibt sie, wer arbeitet dort, wie funktioniert das System, welche Gefahren gehen von ihnen aus? Die gemeinsame Recherche unter dem Namen „Shadow Fleet Secrets“ legt offen, dass westliche und auch deutsche Eigentümer wie Reedereien – wissentlich oder unwissentlich – Hunderte Tanker in diese Schattenflotte verkauft haben, die das russische Ölgeschäft am Laufen hält – und damit indirekt auch die Kriegskasse des Kreml füllt. Diese Flotte, sagt Alexander Proelß, Professor für internationales Seerecht an der Uni Hamburg, sei „der

Versuch Russlands, die Sanktionen gegen die eigenen, unter russischer Fahne fahrenden Schiffe zu umgehen“.

Die Tanker sind oft alt und in erbärmlichem Zustand, ihre neuen Eigner meist Briefkastenfirmen aus Steueroasen oder anderen Jurisdiktionen mit biegsamem Recht. Die tatsächlichen Eigentümer der Schiffe lassen sich auf diese Weise wunderbar verschleiern. So gehört die Eagle S offiziell einer undurchsichtigen Firma in den Vereinigten Arabischen Emiraten. Deren Geschäftsadresse: ein Fünf-Sterne-Hotel mit luxuriösen Zimmern, Ausblick auf eine Pferderennbahn und Infinity-Pool auf der Dachterrasse. Ordentliche Reedereien sehen gemeinhin anders aus.

Was Putins Schattenflotte darüber hinaus zu einer Gefahr auf See macht: Die Schiffe – in schlechtem Zustand, mit dem Gefahrgut Öl beladen und oft von einer Crew unter prekären Bedingungen bewirtschaftet – stellen nicht nur ein Risiko für die Sicherheit und für die Umwelt dar. Sie seien zudem „nicht mehr bei westlichen Anbietern oder gar nicht mehr versichert“, sagt der Sanktionsexperte Benjamin Hilgenstock von der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik, der auch an der Kyiv School of Economics forscht: „Die Tanker der Schattenflotte dürfen keine Verbindung zu EU- beziehungsweise den sieben führenden Industrienationen (G 7) haben.“ Auch nicht über eine Versicherung.

Russland ist nicht das einzige Land, das solche Schattenflotten betreibt, um Handelssanktionen zu umgehen. Auch Ölembargos zum Beispiel gegen Iran und Venezuela werden auf diese Art unter falscher Flagge umschifft. Die globale Schattenflotte umfasst mehr als 1000 Tanker. Mehr als 650 Schiffe sind Russland zuzurechnen, das mit ihrer Hilfe unter anderem die von der EU und den G-7-Staaten festgelegten Preisdeckel von 60 Dollar pro Fass russischen Rohöls umgeht. Westliche Reeder dürfen nur russisches Öl transportieren, das bis zu dieser Preisgrenze gehandelt wird, das soll einerseits die russische Wirtschaft treffen, andererseits aber dem Weltmarkt nicht so viel russisches Öl entziehen, dass es zu einem internationalen

Preisschock kommt. Sanktionsexperte Hilgenstock schätzt, dass die russischen Ölförderer allein durch das Aushebeln des Preisdeckels für Rohöl 15 Milliarden Dollar eingenommen haben. Geld, das auch für den Krieg gegen die Ukraine eingesetzt wird.

In den allermeisten Fällen stammen die Eigentümer der Schattenflottentanker nicht aus Russland, sondern bleiben in einem Netz aus Briefkastenfirmen und Offshore-Strukturen verborgen. „Wenn Milliarden von Dollar für den Kauf der Schiffe ausgegeben werden, kann man davon ausgehen, dass russische Interessen hinter den Unternehmen stehen“, sagt Benjamin Hilgenstock. Nicht selten sind es sogar russische Ölkonzerne, die die Transporte der Schattenflotte steuern. Diese Schiffe fahren dann nicht selten unter der Flagge der Cookinseln, Marshallinseln oder Gabuns. In diesen Ländern können Schiffe schnell ohne strenge Kontrollen registriert werden, was maritime Analysefirmen wie die britische Lloyd’s List als starkes Warnsignal für illegale Aktivitäten betrachten. Um wirklich etwas zu bewegen, sagt Alexander Proelß von der Uni Hamburg, müssten Sanktionen oder strengere Vorgaben bezüglich der Registrierung von den Staaten kommen, unter deren Flaggen die Schiffe fahren: „Aber die haben daran natürlich keinerlei Interesse, weil sie damit Geld verdienen.“

Zumal es auch sonst kaum eine Handhabe gegen die ölbeladenen Seelenverkäufer gibt. Die EU-Sanktionen verbieten den Schiffen nur, einen Hafen eines der Mitgliedstaaten anzulaufen – und westlichen Dienstleistern aus EU-Ländern, für sie zu arbeiten. Doch in EU-Häfen legen die Tanker oft ohnehin nicht an, viele fahren von Russland aus über die Ostsee, weiter ins Mittelmeer, nach Ägypten oder in asiatische Länder wie Indien oder China. Und auf hoher See sind die Sanktionsbrecher nicht zu stoppen. Ob dies auch gilt, wenn sie dort Kabel oder Pipelines sabotieren, ist umstritten. „Hier helfen die Sanktionen nicht weiter“, sagt Seerechtsprofessor Proelß. „Für Maßnahmen gegen die russische Schattenflotte bieten sie, soweit die Schiffe nicht die Häfen der EU anlaufen, nicht wirklich eine Handhabe.“

Viele dieser Schiffe verschleiern die wahre Herkunft ihrer Fracht etwa durch Ship-to-ship-Transfers in internationalen Gewässern. Bei dieser Praxis wird Öl auf hoher See von einem Schiff auf ein anderes gepumpt. So lud der ehemals deutsche Tanker Aston Marine im vergangenen Dezember und Januar zweimal Öl in den russischen Schwarzmeerhäfen Tuapse und Noworossijsk, fuhr damit in die Nähe der Insel Lesbos und den lakonischen Golf vor Griechenland. Dort, in den typischen Gebieten für Schiff-zu-Schiff-Transfers, ankerte die Aston Marine in unmittelbarer Nähe zu einem größeren Tanker – offenbar, um das russische Rohöl umzuladen.

Die russische Schattenflotte steht exemplarisch für die Anpassungsfähigkeit globaler Handelsnetzwerke, die trotz strenger Sanktionen Lücken im System nutzen, um weiter Geschäfte zu machen – und die Meere der Welt sind ein idealer Raum dafür. „Das Recht auf See ist nach wie vor sehr liberal“, sagt Seerechtsexperte Proelß, „dort draußen ist wenig konkret geregelt. Vor allem sind die Eingriffsbefugnisse gegenüber fremden Schiffen die klare Ausnahme.“ Darin spiegele sich das Bedürfnis nach globalem und freiem Waren- und Handelsverkehr wider.

In Friedenszeiten ist das ein Ideal, in Krisenzeiten aber nicht nur ein geopolitisches Problem. „Diese Tanker stellen ein erhebliches Umwelt- und Sicherheitsrisiko dar. Oft handelt es sich um alte Schiffe ohne umfassende Versicherung“, sagt Schattenflottenexperte Isaac Levi vom Centre for Research on Energy and Clean Air (Crea). „Sollte es zu einer Ölkatastrophe kommen, müssten wohl die Küstenstaaten die Kosten tragen – mit schweren Folgen für die Umwelt.“

Ein solches Szenario ist gar nicht abwegig, wie der Fall des Tankers Eventin Mitte Januar zeigt. Vor der Insel Rügen havarierte das mit 99 000 Tonnen Öl beladende Schiff der russischen Schattenflotte, weil alle Systeme ausfielen. Die Eventin trieb mehrere Stunden vor der Küste, deren Kreidefelsen den Maler Caspar David Friedrich inspirierten und deren Buchenurwälder zum Unesco-Welterbe zählen. Öl trat glücklicherweise nicht aus, deutsche Boote schleppten den Tanker vor den Hafen von

Sassnitz. „Mit dem ruchlosen Einsatz einer Flotte von rostigen Tankern umgeht Putin nicht nur die Sanktionen, sondern nimmt auch billigend in Kauf, dass der Tourismus an der Ostsee zum Erliegen kommt – sei es im Baltikum, in Polen oder bei uns“, kommentierte die deutsche Außenministerin Annalena Baerbock (Grüne) den Vorfall.

Doch so glimpflich enden Havarien von Schattenflottentankern nicht immer. Laut einem Bericht des Versicherers Allianz sind die alten Schiffe bereits in mindestens 50 Vorfälle verwickelt gewesen, darunter Brände, Motorausfälle, Kollisionen, der Verlust der Steuerfähigkeit und Ölverschmutzungen von Gewässern und Küsten. Anfang Mai 2023 gab es eine Explosion an Bord des Tankers Pablo vor der Küste Malaysias, drei Seeleute aus Indien und der Ukraine starben.

Mit der Eagle S kommt nun eine neue Dimension hinzu: Erstmals wurde ein Schiff dieser Flotte offenbar gezielt für Sabotage eingesetzt. Außerdem mehren sich die Hinweise bei westlichen Sicherheitsbehörden, wonach Tanker der Schattenflotte zu Spionagezwecken genutzt werden.

So berichten auch die britischen Schiffsanalysten von Lloyd’s List, dass die Eagle S zumindest einmal Spionageausrüstung an Bord gehabt habe, mutmaßlich um Nato-Bewegungen aufzuzeichnen. Nach Ansicht von Dr. Sebastian Bruns vom Institut für Sicherheitspolitik an der Universität Kiel geht es bei solchen Aktionen vor allem um die Provokation, darum, die Reaktion des Westens zu testen. Solch ein Frachter sei „nur der Bauer im Schachspiel zwischen Nato und Russland“.

Wo aber kommen all die Tanker her? Die Betreiber der Schattenflotten bedienen sich offenbar einer Schattenseite der globalisierten Schifffahrtsindustrie. 665 namentlich bekannte Tanker rechnet die Kyiv School of Economics im Dezember 2024 der illegalen russischen Armada zu, mehr als ein Drittel stammen von Firmen aus Europa oder den USA. Durch den Verkauf ihrer alten Tanker, 230 Schiffe, nahmen die

westlichen Vorbesitzer nach Berechnungen der Recherchepartner mehr als sechs Milliarden US-Dollar ein. Auch aus Deutschland landeten so elf Schiffe in der russischen Schattenflotte. Am Verkauf dürften deutsche Eigentümer und deren Investoren insgesamt gut 190 Millionen Dollar verdient haben, umgerechnet mehr als 180 Millionen Euro. Im Schnitt sind die elf ehemaligen deutschen Tanker 19 Jahre alt und wechselten seit 2022 statistisch jeweils 2,6-mal die Flagge – auch ein Kennzeichen für Schattenflottenschiffe.

Bereits wenige Wochen nach Beginn der russischen Invasion in die Ukraine war Russland dazu übergegangen, über Strohleute oder Mittelsmänner eine solche Armada an Tankern aufzubauen. „Die Russen haben gemerkt, dass sie Probleme bekommen würden, ihr Öl zu exportieren“, erklärt Craig Kennedy vom Davis Center für Russland- und Eurasienstudien an der Harvard University. Als im Dezember 2022 beziehungsweise Februar 2023 EU und G 7 ihre Ölembargos und Preisdeckel beschlossen, war Russland schon vorbereitet. „So baute Russland in 18 Monaten eine Flotte von etwa 300 bis 350 Tankern auf, von denen die meisten auf dem Gebrauchtmarkt zu geschätzten Kosten von zehn Milliarden Dollar erworben wurden“, sagt Kennedy. Dadurch hätten sich Preise für alte Tanker zum Teil verdoppelt.

Von dieser erhöhten Nachfrage profitierten offenbar auch deutsche Schiffseigentümer. Gewöhnliche Reeder müssten ihre Flotten durch den Verkauf alternder Tanker ohnehin routinemäßig erneuern, sagt Kennedy. Anstatt einen niedrigen Preis von den Abwrackwerften zu erhalten, ließen sich mit den abgehalfterten Schiffen gute Gewinne machen.

Schon im April und Juni 2022 verkaufte die Salamon AG (Dortmund) ihren Rohöltanker Iblea, wobei sie laut Informationen von SZ, NDR und WDR einen um bis zu zwei Millionen Euro höheren Preis als erwartet erzielte. Im Juni 2022 und Ende Dezember 2022 folgten dann die Hamburger Reedereien Schulte-Gruppe und Thomas Schulte mit den Schiffen Angelica Schulte und Chemtrans Oceanic, die offenbar für

19,5 und 21 Millionen Dollar veräußert wurden – knapp zwei beziehungsweise sogar sechs Millionen über dem damals geschätzten Wert. Im Februar 2023 trennte sich dann die in Mönchengladbach ansässige Beteiligungsgesellschaft Gebab von der Baltic Wind und der Baltic Wave – beide Schiffe wurden danach von einer Firma gemanagt, die zum russischen Erdölunternehmen Lukoil gehört.

Auf Anfrage ließ die Salamon AG wissen, man habe die Verhandlungen mit dem Käufer bereits im Januar 2022 begonnen und das Schiff im April 2022 verkauft – nach entsprechender Geldwäsche- und Sanktionsprüfung, bei der es keinerlei Beanstandungen gegeben habe. Auch die Schulte-Gruppe gibt auf Nachfrage an, vor dem Verkauf ihres Schiffes „genaue Sanktions-Due-Diligence-Prüfungen bezüglich potenzieller Käufer“ veranlasst und keine Auffälligkeiten festgestellt zu haben. Bereits im Jahr 2021 sei es zu ersten Verkaufsgesprächen gekommen. Zum damaligen Wert und zum tatsächlichen Verkaufspreis wollten sich beide Firmen nicht äußern. Die Reederei Thomas Schulte und die Gebab beantworteten Anfragen nicht. Lukoil ließ verlauten, man betreibe seine Geschäfte in völliger Übereinstimmung mit den Gesetzen der jeweiligen Länder.

Die Chemikalien Seetransport GmbH (CST), hinter der die Hamburger Reederfamilie Krämer steht, und die Comfort Treuhand GmbH aus Haren an der Ems veräußerten seit Anfang 2023 vier Tanker an dubiose Firmen – die CST sogar noch einen mehr. Vier der fünf Schiffe hatten die beiden deutschen Miteigentümer selbst erst nach Beginn der Ukraine-Invasion erworben. Wetteten sie auf steigende Preise für die gebrauchten Schiffe, getrieben durch den Hunger der russischen Schattenflotte? Darauf antworteten sie nicht. Beide Firmen sagten aber auf Anfrage, sie hätten die Käufer umfangreich überprüft. Es habe keine Auffälligkeiten gegeben. Zusätzlich betonte die Chemikalien Seetransport, dass man zu jeder Zeit im Einklang mit internationalen Gesetzen und Vorschriften agiere und Sanktionen einhalte.

Der Verband Deutscher Reeder sieht die Entwicklung auf dem Tanker-Markt kritisch. Auf Anfrage teilt der Verband mit, dass wirtschaftlicher Gewinn bei Tankerverkäufen „nicht auf Kosten von Sicherheit, Compliance oder ethischen Grundsätzen erzielt“ werden solle: „Die Tatsache, dass Schiffe, die zuvor Teil der deutschen Handelsflotte waren, Teil der sogenannten russischen Schattenflotte wurden, ist eine besorgniserregende Entwicklung.“ Reeder, Broker, Banken und Treuhänder müssten ihre Sorgfaltspflichten ernst nehmen und Transaktionen auf potenzielle Risiken überprüfen.

Einmal verkauft, entwickeln die ausrangierten Tanker ein zweites Leben.

Auf der Karte zeigen acht Tanker, die zuvor deutschen Eigentümern zuzuordnen waren und später in die russische Schattenflotte übergingen, deutliche Routenveränderungen. Vor 2022 operierten die Schiffe global, sie steuerten Nord- und Südamerika an.

Nach 2022 konzentrierten sich ihre Fahrten seit Kriegsbeginn zunehmend auf russische Ölhäfen.

Das Schwarze Meer entwickelt sich immer mehr zum Drehkreuz für die Tanker der Schattenflotte. Sie steuern russische Häfen wie Noworossijsk oder Tuapse an und nehmen dort Rohöl oder Ölprodukte wie Diesel auf.

Voll beladen steuern sie dann oft die griechische Küste an, einem Hotspot für Schiff-zu-Schiff-Transfers, bei denen Öl umgeladen wird, um seine Herkunft zu verschleiern.

Über den Suezkanal geht es dann meist weiter in Richtung Vereinigte Arabische Emirate, Indien oder China. Beispielsweise in indischen Raffinerien wird dann Rohöl zu Diesel oder Benzin verarbeitet und landet von dort wieder im Westen.

Eines dieser acht Tanker ist die Cup. Anfang Januar wurde sie von den USA sanktioniert – identifiziert als Teil der russischen Schattenflotte. Ehemalige deutsche Kommanditisten, die über eine Schiffsbeteiligung in den Tanker investiert hatten, bedauerten im Gespräch mit SZ, NDR und WDR, dass ihr ehemaliges Schiff heute dazu diene, westliche Sanktionen zu unterlaufen.

Die Cup passierte im Dezember 2024 den Bosporus und wurde dabei vom Seefahrexperten Yörük Işık fotografiert.

Ihr aktueller Name – der dritte in noch nicht einmal drei Jahren, zuvor hieß sie Iblea, danach Lea – ist lieblos und unordentlich auf den rostigen Rumpf gepinselt.

„Wir sehen hier immer das gleiche Muster“, sagt Işık. „Nachdem die Schiffe in die Schattenflotte verkauft wurden, werden sie schnell und billig übermalt.“

Seit 2022 hat die heutige Cup mehr als fünf Millionen Barrel Rohöl aus russischen Häfen transportiert. Das zeigen Daten des Branchendienstes Marine Traffic, die SZ, NDR und WDR ausgewertet haben. Im vergangenen Jahr hat sich die transportierte Menge von russischem Rohöl und russischen Ölprodukten bei allen ehemaligen deutschen Tankern im Vergleich zum Jahr 2023 um durchschnittlich knapp 50 Prozent gesteigert, bei einzelnen bis zu knapp 600 Prozent.

Und das Problem könnte sich in den kommenden Jahren noch vergrößern: Laut einer Auswertung des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik sind 89 derzeit

noch deutsche Tanker älter als 15 Jahre, werden von westlichen Ölkonzernen kaum noch gechartert und sind deswegen Verkaufskandidaten auf einem weiter boomenden Gebrauchtmarkt. Das Risiko, trotz der obligatorischen „Know your customer“-Checks den Käufer doch nicht genau genug zu kennen, bleibt hoch. Angesicht der Intransparenz vieler Käufer, sagt Michelle Wiese Bockmann, Analystin bei Lloyd’s List, „lässt sich schwer kontrollieren, ob nicht doch bewusste Entscheidungen für den Verkauf an problematische Akteure getroffen wurden“. Oder wie es ein Schiffsbroker ausdrückt: „Ein Investor ist nur an einer Sache interessiert, und das ist Geld. Die ethische Grenze ist sehr dünn.“

Auch deshalb hat die EU im Dezember 2023 direkte Verkäufe von Schiffen an russische Firmen verboten, seitdem müssten europäische Eigner jeden Verkauf eines Tankers an nationale Behörden melden, sagt der EU-Sanktionsbeauftragte David O’Sullivan. „Die Verkäufer müssen beweisen, dass sie überprüft haben, dass das Schiff keine Sanktionen oder den Preisdeckel unterläuft.“ Der Verkauf an anonyme Briefkastenfirmen in Steuerparadiesen ist allerdings nicht untersagt. Die Recherche zeigt, dass europäische Eigner auch nach dieser Verschärfung der Regeln mindestens 30 Tanker in die Schattenflotte verkauften – darunter auch ein deutsches Schiff. Die Preise sind einfach zu attraktiv: War ein Schiff von der Größe der Cup im Januar 2022, vor Beginn der Ukraine-Invasion, etwa 18 Millionen Euro wert, so sind es drei Jahre später 37 Millionen.

Mittlerweile sind westliche Staaten dazu übergegangen, Schiffe der Schattenflotte direkt zu sanktionieren. Neben der Cup haben die USA Anfang Januar auch die ursprünglich aus Deutschland stammende Sagitta Anfang Januar auf ihre Sanktionsliste gesetzt. Insgesamt haben die USA, die EU oder das Vereinigte Königreich bisher 78 der 230 Tanker, die von westlichen Besitzern verkauft worden waren, mit Sanktionen belegt. Allein das 15. Sanktionspaket der EU vom vergangenen Dezember führt 52 Schiffsnamen auf. Die Listungen von einzelnen Schiffen seien wirkungsvoll, sagt Experte Isaac Levi, gebannte Tanker würden 60 bis zu 90 Prozent weniger russisches Öl befördern können als vorher.

Das Problembewusstsein für die Risiken durch die Schattenflotte ist offenbar gestiegen. Dänemark, Polen, Schweden, Finnland und Estland wollen in Zukunft einen Versicherungsnachweis etwa für den Fall von Ölverschmutzungen verlangen, wenn Schiffe den Großen Belt, den Öresund oder den Finnischen Meerbusen passieren möchten. Kommen die Kapitäne dem nicht nach, könnten die Schiffe schon deshalb sanktioniert werden. Deutschland ist bisher nicht dabei, prüft laut Bundesverkehrsministerium aber ähnliche Maßnahmen.

Und die Alarmbereitschaft an der Ostsee ist hoch. Anders als noch nach den mutmaßlichen Sabotageakten der chinesischen Schiffe Newnew Polar Bear und Yi Peng 3, die ihre Fahrten ungestört fortsetzen konnten, war die finnische Küstenwache im Fall des zerstörten Estlink-2-Stromkabels schnell am Ort des Geschehens und brachte den Kapitän der Eagle S dazu, sein Schiff in finnische Küstengewässer zu navigieren, wo die Polizei den Tanker beschlagnahmte. Gegen neun Mitglieder der 24-köpfigen Besatzung, die aus Georgien und Indien stammt, erteilten die Behörden Ausreiseverbote. Ein Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts der schweren Sabotage läuft.

Die Eagle S ankert derweil vor der finnischen Küste östlich von Helsinki. Sie gilt als seeuntauglich.

16 Monate Hölle auf See

Eine riesige Armada oft abgewirtschafteter Tanker steht nicht nur im Verdacht, internationale Handelsembargos zu umgehen oder Sabotage für Russland zu betreiben. Ihre Crews arbeiten nicht selten auch unter menschenunwürdigen Bedingungen. Einblicke in die Kajüten der Schattenflotte..

Von Ben Heubl und Mauritius Much, Süddeutsche Zeitung, 4. Februar 2025

Die Zustände an Bord der Orion, erinnert sich Dmytro, seien die Hölle gewesen. Dort gab es nur abgelaufene Medikamente. Die Crew musste sich selbst versorgen. Das Schiff, auf dem der Mechaniker arbeitete, war „in einem miserablen Zustand“, und Reparaturen, die eigentlich von den Hafenbehörden gemacht werden sollten, wurden der Besatzung überlassen, erzählt Dmytro, dessen Name aus Schutzgründen geändert wurde. Der Ukrainer, Mitte zwanzig, war als Seemann auf einem Schiff unterwegs, das einer globalen Schattenflotte zugerechnet wird, einer Armada aus oft altersschwachen Tankern und Frachtern, die unter der Flagge von Steueroasen Güter über die Weltmeere schippern, die gar nicht gehandelt werden dürften. Öl aus Iran zum Beispiel. Diese Tanker entziehen sich westlichen Kontrollen und Standards, sind oft gar nicht oder unzureichend versichert, ihre Crews arbeiten unter unwürdigen Bedingungen. Wie Dmytro einst auf der Orion, einem 28 Jahre alten Kahn, der damals venezolanisches Öl trotz bestehender Sanktionen transportierte. Inzwischen konzentrieren sich die Betreiber auf den Transport von russischem Rohöl.

Er habe den Job auf der Orion zunächst gar nicht annehmen wollen, erzählt er in Chats den Reportern von SZ, NDR, WDR und der britischen Investigativredaktion Source Material, aber er habe das Geld gebraucht. Sein Großvater war schon Seemann, an dessen Vorbild orientierte sich der Enkel. Zusammen mit dem niederländischem Medium Follow the Money und weiteren internationalen Partnern hat das Rechercheteam nachverfolgt, wie die Schattenflotte entstanden ist, wer daran verdient und welche Risiken sie für die Schifffahrt und für Küsten darstellt, an denen die bisweilen kaum mehr seetauglichen Kähne voll beladen und unterversichert vorbeifahren. Die Ergebnisse werden unter dem Titel „Shadow Fleet Secrets“ in mehreren Ländern veröffentlicht.

Und das Team hat Dmytro gefunden, der von seinen Erfahrungen mit dem Schrott zur See erzählt. „Ich dachte damals, ich arbeite für eine ukrainische Crewing-Agentur“,

schreibt Dmytro auf Telegram der Süddeutschen Zeitung. „Während meiner Zeit an Bord haben wir nie eigene Operationen gestartet. Wir waren eine Art ‚Treibstoff-Fass' auf See, andere Schiffe kamen, um Öl zu laden oder zu entladen." Was Dmytro hier beschreibt, sind offenkundig sogenannte Ship-to-ship-Transfers, um die Herkunft der Ware zu verschleiern und Sanktionen zu umgehen.

Dmytro wusste, dass die Strukturen der Firma, die ihn angeheuert hatte, weit über die Ukraine hinausreichen: „Das Büro war in der Ukraine, aber es gab auch Niederlassungen in Russland und Georgien." Er selbst wurde von der Agentur Novomar in die Schattenflotte vermittelt, die nicht einmal eine eigene Website hat, sondern ihre Stellenanzeigen hauptsächlich über Social Media verbreitet oder in Bewertungsportalen für Seefahrer auftaucht. Ansonsten: eine Art Geisterfirma.

Tatsächlich ist Novomar mit russlandnahen oder russischen Unternehmen verbunden, etwa der Zolos Shipping, die laut dem russischen Oppositionsmedium Wjorstka als Inbegriff der Schattenflotte gilt. Viele Seeleute haben von ihr gehört, doch kaum jemand weiß, wer dahintersteckt, wo sie sitzt oder was genau sie macht. Recherchen zeigen, dass Zolos ein zentrales Element eines Netzwerks ist, das sich um den Geschäftsmann Viktor Baransky aus Odessa formiert hat. Baransky verlor wegen seiner Russlandnähe und dem Schmuggel venezolanischen Öls 2023 die ukrainische Staatsbürgerschaft.

Auf Anfragen zu den Anschuldigungen haben die Unternehmen Novomar und Zolos nicht reagiert. Wie weitere 17 Firmen stammt die Arbeitsvermittlungsagentur Novomar aus der Ukraine. Das ist brisant und eine der grotesk anmutenden Seiten dieses Krieges: Ukrainische Firmen vermitteln ukrainische Landsleute auf Tanker unbekannter Besitzer, die mutmaßlich auch russisches Öl transportieren, mit dessen Erlös Russland den Krieg gegen die Ukraine finanziert – und sie riskieren dabei offenbar sogar ihr Leben. Die Recherchen haben zudem mindestens 46 Schiffe der

Schattenflotte ausfindig gemacht, deren Besatzungen von Unternehmen stammen, die ihren Sitz in Ländern haben, die sich an den Sanktionen gegen Russland beteiligen.

Zurück an Bord der Orion. Dort seien das saubere Wasser knapp und Lebensmittel nicht selten verdorben gewesen, berichtet Dmytro. In den Vorratskammern habe es von Kakerlaken gewimmelt. Innerhalb von fünf Monaten an Bord habe er zwölf Kilo abgenommen. „Wir halfen uns gegenseitig mit abgelaufenen Medikamenten an Bord oder denen, die wir von zu Hause mitgenommen hatten." Er hätte alles getan, um von dem Tanker runterzukommen, „ich habe sogar an Suizid gedacht". Rückenprobleme hätten schließlich dazu geführt, dass er seinen Vertrag vorzeitig habe kündigen können, die Kosten für die medizinische Behandlung musste er selbst bezahlen.

„Wenn ein Seemann einen Unfall hat", sagt Dmytro, „versucht die Firma, Entschädigungen an die Familien zu vermeiden." Er erinnert sich an einen Vorfall während seiner Zeit auf der Orion in venezolanischen Gewässern: „Wir bekamen eine Nachricht zu einem Toten auf einem anderen Schiff. Ein Boot brachte den Leichnam in einer Holzkiste zu uns an Bord, seine persönlichen Sachen lagen in einer Tasche." Die Crew habe den Körper einige Tage an Bord behalten müssen, bis ein weiteres Schiff kam, um ihn zu übernehmen. „Es war der Chefkoch eines anderen Tankers. Ich habe gehört, er hatte einen Herzinfarkt." Er glaube nicht, dass dessen Frau irgendeine Entschädigung erhalten habe. Mitunter war auch die Crew der Orion selbst betroffen. Bei einer Motorexplosion erlitt ein Ingenieur schwere Verbrennungen.

Insgesamt könnten den Recherchen zufolge auf den rund 600 verschieden großen Tankern der russischen Schattenflotte geschätzt 10 000 bis 13 000 Seeleute arbeiten. Ukrainer bekleiden demnach eher die höheren Posten an Bord, knapp ein Drittel der Crews stammen von den Philippinen. Mindestens sieben Crewing-Agenturen der Schattenflotte haben ihren Sitz in der EU. Mit der Vermittlung für Personal an mehr als ein Dutzend Schattenflottentanker verdienen diese Firmen weiterhin prächtig. Die

Unternehmen haben ihren Sitz in Zypern, Lettland und auch Deutschland – wie die Berliner Uvis GmbH.

Uvis hat laut ukrainischen Handelsregisterdaten seine Wurzeln an der ukrainischen Schwarzmeerküste, wurde ursprünglich von der Uvis Ukraine LLC aus Mykolajiw gegründet. Die deutsche Firma ist nun für den Großteil des Geschäfts verantwortlich, die deutsche Adresse offiziell auf der Website aufgeführt. Die internationale Recherche legt nun nahe, dass Uvis Verbindungen zur Schattenflotte hatte.

Uvis bestätigte der SZ, einen Kapitän an den 30 Jahre alten Tanker Heritage vermittelt zu haben, der dort von Ende Oktober 2023 bis Mitte Februar 2024 das Kommando gehabt habe. Im Mai 2024 entzog Panama dem Tanker das Recht, weiter unter panamaischer Flagge zu fahren, nachdem die Heritage in Verdacht geraten war, als Teil der globalen Schattenflotte Sanktionen gegen Iran zu unterlaufen. Seitdem ist das Schiff unter der Flagge Palaus unterwegs, eines ozeanischen Inselstaats mit kaum 20 000 Einwohnern – aber mit, Stand 2024, fast 1000 registrierten internationalen Schiffen. Mehr als 240 davon transportieren Öl und chemische Güter.

Die Praxis ist Experten wohlbekannt und ein Grund, warum die Schattenflotte so schwer zu sanktionieren ist. So sagt der Seerechtler Alexander Proelß von der Uni Hamburg: „Man kann natürlich versuchen, auf einige dieser Flaggenstaaten politischen Druck auszuüben, aber wir sehen ja jetzt schon, dass Russland auf immer kleinere Staaten ausweicht.“ Wie die Heritage von Panama auf Palau.

Uvis behauptet, dass die Heritage kein Öl geschmuggelt habe oder sonst in Aktivitäten einer Schattenflotte verwickelt gewesen sei, während der von ihr vermittelte Kapitän dort auf der Brücke gestanden habe. „Es ist klar, dass wir den Kontakt mit dem

Eigner abgebrochen haben“, teilt Uvis mit. Allerdings könne man nie garantieren, dass ein Schiffseigentümer sich immer an das Gesetz halte.

Ein weiteres Problem auf den Tankern der Schattenflotte ist der fehlende Versicherungsschutz – ein Umstand, der auf vielen dieser Schiffe üblich ist und auch die Crew in Mitleidenschaft ziehen könnte. Die Schiffsversicherung sei oft nicht vollständig vom Versicherungsschutz der Mannschaft trennbar, erklären Versicherungsexperten. „Fällt eine westliche Versicherung weg, sei es durch Sanktionen oder einen Eintrag in eine Schattenflottenliste, ist oft der Schutz der Crew gefährdet“, so Justus Heinrich von Allianz Commercial.

Auf welchen Seelenverkäufern die Crews teilweise arbeiten müssen, zeigt auch der Fall des fast 20 Jahre alten Tankers Arina 1, den die Hafenaufsicht Kiel im Herbst 2023 für drei Monate an der Förde festsetzte. Bis 2018 hatte das Schiff einem deutschen Besitzer gehört, inzwischen ist es Eigentum einer Firma in den Vereinigten Arabischen Emiraten. Die Arina 1 hatte im Nordostseekanal, auf dem Weg in den russischen Ostseehafen Ust-Luga, einen Maschinenschaden. Die Kieler Behörde stellte nun 35 Mängel an Bord fest – schon zehn seien außergewöhnlich, sagt Markus Wichmann, Gewerkschafter der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF).

Wichmann besuchte das Schiff und sprach mit der Besatzung. „Die Offiziere hatten Schweißperlen auf der Stirn“, erinnert er sich. „Viele der Unterlagen waren gefälscht. Teilweise standen Gehälter zwei Monate aus. Einige Seeleute waren mindestens 16 Monate an Bord“, ein halbes Jahr länger, als sie dürfen. Solche Zustände wie auf der Arina 1 habe er noch nie erlebt, sagt der Gewerkschaftler. Er habe der Crew T-Shirts mitgebacht, von denen sich manche Seeleute gleich vier übereinander angezogen hätten.

Nach drei Monaten legte das Schiff wieder ab und nahm Kurs auf Dubai, allerdings nicht ohne weiteren Zwischenfall. Eine schwer bewaffnete Spezialeinheit der griechischen Küstenwache enterte den Tanker im östlichen Mittelmeer und nahm den Kapitän fest, der Vorwurf: Entführung von drei Personen. Die Arina 1 hatte von Kiel aus einen türkischen Hafen angesteuert, in dem Fachleute das Schiff für einen möglichen Käufer inspizieren sollten. Doch anstatt ihnen die Arina 1 vorzuführen, legte der Kapitän mit Kurs Richtung Griechenland ab – und nahm die drei Männer, zwei Philippiner und einen Griechen, einfach mit.

Mittlerweile steht auch die Arina 1 unter Schattenflotten-Verdacht: Israel hat angeordnet, den kaum noch seetauglichen Kahn zu beschlagnahmen, weil er das Ölembargo gegen Iran umgangen und so indirekt Militäraktionen der iranischen Revolutionsgarden beziehungsweise der libanesischen Hisbollah finanziert haben soll.

Mehrere Länder führen inzwischen lange Listen mit den Namen direkt sanktionierter Schiffe, denen sie das Anlaufen ihrer Häfen untersagen. Auch dürfen Bürger beziehungsweise Firmen aus Ländern, welche die Sanktionen verhängen, diese Schiffe nicht be- und entladen oder mit Crews ausstatten. Für den Hamburger Seerechtler Alexander Proelß helfen die EU-Sanktionen, die in ihren Häfen zu vollstrecken wären, allerdings nicht weiter, da diese Schiffe „da gar nicht hin wollen“.

Direkte Maßnahmen gegen jene Agenturen, die die Schattenflotte mit Personal versorgen, sind offenbar noch komplizierter. Prinzipiell sei die Bereitstellung von Besatzungen für sanktionierte Schiffe der Schattenflotte in der EU verboten, doch die Durchsetzung sei schwach, und die Reichweite der Sorgfaltspflichten für nicht sanktionierte Schiffe ist oft eine Grauzone, sagt der maritime Sicherheitsexperte Gonzalo Saiz des britischen Thinktanks Royal Services Institute. „Crewing-Agenturen können immer argumentieren, sie hätten nichts von der Eigentümerschaft des Schiffs oder dessen Verbindungen zu Russland gewusst.“

Auch in Deutschland seien die Anforderungen für private Vermittler von Seeleuten vergleichsweise gering, sagt Christian Bubenzer, Experte für Seearbeitsrecht bei der Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehr: „Eine Vermittlung von Seeleuten auf Schiffe der russischen Schattenflotte verstößt zwar gegen EU-Recht, lässt sich aber mit den Mitteln des Seearbeitsrechts allein kaum verhindern.“ Nur bei einem nachgewiesenen Verstoß gegen faire Arbeitsbedingungen für Seeleute dürfe man eingreifen.

Dmytro, der Seemann von der Orion, hat seine Konsequenzen aus der Höllenfahrt jedenfalls gezogen. „Ich würde nie wieder für so eine Scheißagentur arbeiten“, sagt er und fährt weiter zur See – allerdings auf Schiffen, auf denen die Zustände viel besser seien.

Milliardengeschäft für westliche Reeder

Mehr als 200 ehemals westliche Tanker fahren in der russischen Schattenflotte. Den Eigentümern der Schiffe brachte der Verkauf Milliarden ein. Auch deutsche Reeder profitierten davon, wie ein internationales Rechercheprojekt zeigt..

Von Lennart Banholzer, Alexa Höber, Antonius Kempmann, Benedikt Strunz (NDR), Petra Blum, Jana Heck, WDR, tagessschau.de 4. Februar 2025

Mitte Januar 2025 trat genau das Szenario ein, vor dem Experten lange Zeit gewarnt hatten: Ein Tanker, 18 Jahre alt, havarierte in der Ostsee, genau vor der Küste Mecklenburg-Vorpommerns. Das Schiff wird der russischen Schattenflotte zugerechnet. In schwerem Sturm versuchten Schlepper, den manövrierunfähigen Tanker "Eventin" zu stabilisieren.

An Bord der "Eventin" befanden sich zu diesem Zeitpunkt 99.000 Tonnen Rohöl aus Russland. Die deutsche Außenministerin Annalena Baerbock fand für den Vorfall klare Worte: "Mit dem ruchlosen Einsatz einer Flotte von rostigen Tankern umgeht Putin nicht nur die Sanktionen, sondern nimmt auch billigend in Kauf, dass der Tourismus an der Ostsee zum Erliegen kommt."

Seither sind die Tanker der russischen Schattenflotte im Fokus der öffentlichen Aufmerksamkeit. Auch, weil ein anderes der Schiffe im Verdacht steht, Ende 2024 absichtlich das Unterseekabel Estlink 2 im Finnischen Meerbusen beschädigt zu haben. Militär, Nachrichtendienste und auch Politiker betrachten die Schiffe inzwischen als eklatantes Sicherheitsrisiko.

Nun zeigt das internationale Rechercheprojekt ShadowFleetSecrets, dass das Problem der russischen Schattenflotte zu einem guten Teil selbst gemacht ist. Die Recherchen wurden von der Journalistenorganisation Follow The Money geleitet. In Deutschland waren NDR, WDR und Süddeutsche Zeitung beteiligt.

So zeigt eine umfassende Datenauswertung, dass 230 Tanker der insgesamt mehr als 650 Schiffe von US-amerikanischen und von europäischen Reedern in die Schattenflotte verkauft wurden - offenbar zu sehr hohen Preisen. Dies entspricht etwa einem Drittel aller Schiffe, die der ukrainische Think Tank Kyiv School of Economics Institute der russischen Schattenflotte zurechnet.

Alle Schiffe wurden nach Beginn des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine verkauft - und damit zu einem Zeitpunkt, als die Preise für gebrauchte Tankschiffe sich im Vergleich zum Vorkriegsjahr teilweise verdoppelt hatten. Den Recherchen zufolge verdienten auch mehrere deutsche Reedereien und Schiffseigner an den umstrittenen Geschäften.

Insgesamt wurden den Recherchen nach zwischen 2022 und 2024 elf Tanker aus der deutschen Handelsflotte verkauft, die heute in der russischen Schattenflotte fahren. Die Reeder und Eigner der Schiffe dürften mit den Geschäften etwa 200 Millionen Euro eingenommen haben.

Die Nachfrage nach alten Tankern stieg nach Beginn des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine rasant an und ließ den Markt für alte in die Jahre gekommene Tanker heiß laufen. Michelle Bockmann vom Branchendienst Lloyds List Intelligence geht davon aus, dass allen Verkäufern klar gewesen sein muss, wohin ihre Schiffe letztlich gingen. Der Verkauf der Tanker in die Schattenflotte ist nicht illegal.

In Deutschland gingen den Recherchen nach unter anderem Schiffe aus der Flotte der beiden Traditionshäuser Schulte, der Chemikalien Seetransport GmbH aus Hamburg und der Reederei Salamon AG aus Dortmund in die Schattenflotte. Die Reedereien haben die Schiffe zu diesem Zeitpunkt gemanagt und waren Miteigentümer - gemeinsam mit Investorengesellschaften.

Der Rohöltanker "Cup" aus der Flotte der Salamon AG ging den Recherchen zufolge im April 2022 an eine türkische Firma. Einige Monate später, im Juni 2022 verkaufte die Hamburger Schulte-Gruppe - gemeinsam mit den Miteignern des Schiffes - den Rohöltanker "Angelica Schulte" an eine Firma aus Hongkong. Beide Schiffe wurden zweieinhalb Jahre nach dem Verkauf von den USA auf eine Sanktionsliste gesetzt, weil sie Teil der russischen Schattenflotte sein sollen.

Beide Reedereien erklärten, dass die Verkaufsverhandlungen für die Schiffe bereits vor dem Krieg begonnen hätten, und dass die Überprüfung der Käuferseite keine Auffälligkeiten gezeigt habe. Die Salamon AG führte außerdem an, sie habe an eine griechische Firma, nicht an eine türkische Firma verkauft.

Die Chemikalien Seetransport GmbH gehört zu der Hamburger Reederfamilie Krämer. Das Unternehmen ist nicht zuletzt für sein gemeinnütziges Engagement bekannt. Den Recherchen zufolge gingen gleich fünf Schiffe der Krämer-Flotte in die russische Schattenflotte. Die Chemikalien Seetransport GmbH managte die Schiffe und war auch finanziell an ihnen beteiligt.

Auffällig ist, dass vier der Tankschiffe erst nach Beginn des russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine Teil der Krämer-Flotte wurden, um dann nach kurzer Haltedauer wieder verkauft zu werden. So wurde beispielsweise das Tankschiff "Chemtrans Carolina" im Oktober 2022 Teil der Krämer-Flotte. Mehrheitseigner des Schiffes war zu diesem Zeitpunkt eine norwegische Investmentgesellschaft. Reeder Christian Krämer war einer der Geschäftsführer.

Im Januar 2024 wurde das Schiff dann an ein chinesisches Unternehmen verkauft, das laut öffentlich einsehbarer Unterlagen erst zwei Monate zuvor gegründet worden war. Bis heute besitzt das chinesische Unternehmen offenbar lediglich ein Schiff, nämlich den ehemaligen Krämer-Tanker, der heute "Sino Prosperity" heißt und vor allem russische Häfen ansteuert.

Nach Ansicht von Experten von Lloyds List Intelligence sind dies gleich mehrere Warnsignale, die schon damals darauf hingedeutet haben, dass der Tanker nach dem Verkauf als Teil russischen Schattenflotte fahren könnte. Heute kategorisiert Lloyds List die "Sino Prosperity" als Teil der russischen Schattenflotte.

Die Reederei Chemikalien Seetransport wollte nicht auf die Frage antworten, ob man bereits beim Erwerb der Schiffe auf steigende Preise in Folge des russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine spekulierte. Vom Unternehmen hieß es, dass alle Käufer zuvor geprüft worden seien, es hätten sich allerdings "keine Auffälligkeiten" gezeigt.

Insgesamt lege man Wert darauf, dass die Chemikalien Seetransport Reederei "ihre weltweiten Aktivitäten zu jeder Zeit im Einklang mit internationalen Gesetzen und Vorschriften durchgeführt hat, durchführt und auch weiterhin durchführen wird."

Der Verband deutscher Reeder (VDR) erklärte, dass ehemalige Schiffe der deutschen Handelsflotte inzwischen Teil der Schattenflotte seien, sei "eine besorgniserregende Entwicklung". Gerade auch im Kontext geopolitischer Spannungen müssten Schiffsverkäufe verantwortungsvoll gestaltet werden. Der Verband erkenne an, dass "wirtschaftlicher Gewinn im Falle eines Verkaufs von Tankern nicht auf Kosten von Sicherheit, Compliance oder ethischen Grundsätzen erzielt werden" soll.

Die deutlichen Worte des VDR können dabei auch als Mahnung für künftige Verkäufe angesehen werden. Derzeit sind 89 Tankschiffe Teil der deutschen Handelsflotte, die 15 Jahre und älter sind. Dies geht aus Daten des Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) hervor. In diesem Alter werden Tanker häufig abverkauft. Seit Dezember 2023 besteht zwar europaweit eine Meldepflicht für den Verkauf von Tankschiffen an Drittländer. Zudem ist ein Verkauf von Tankern nach Russland oder zur Verwendung in Russland seither untersagt. Doch die Bestimmungen der EU sind vage.

Aus Regierungskreisen heißt es, dass das Sanktionsregime gegen Russland "regelmäßig überprüft und wenn nötig angepasst" werde. So sei derzeit beispielsweise die direkte Sanktionierung weiterer Tankschiffe in Vorbereitung.