Weltpolitische Vorgänge mit persönlichen Geschichten vergleichen oder erklären zu wollen, geht gar nicht. Zu komplex ist das Ringen um Vorherrschaft im Weltmaßstab, als dass man es auf individuelle Erfahrungen herunterbrechen könnte. Ich probier's trotzdem. Es ist einfach zu verlockend. Von **Hannes Hofbauer**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/260709_Moderne_Seeraeuberei_Bruessels_Jagd_nach_russischem_Oel_auf_hoher_See_NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

Meine Großmutter hatte mir immer eingebläut, nur ja nicht im Geschäft gegenüber einzukaufen. „Der Händler hat Dreck am Stecken, deshalb darf man dort sein Geld nicht hintragen", meinte sie. „Du musst eine Gasse weiter gehen, um die Milch zu holen." Ich tat, wie mir geheißen, auch deshalb, weil mein geliebtes Brausepulver überall dasselbe war und gleich gut schmeckte. Als Großvater mir allerdings kurz darauf auftrug, meinen Klassenkameraden zu schlagen, weil dessen Familie beim Händler einkauft, der bei uns auf der schwarzen Liste steht, weigerte ich mich. Es schien mir unlogisch, meinen Freund für ein Verbot zu bestrafen, das zwar mir galt, aber ihn nicht betraf.

Womit wir mitten im Thema angelangt sind. Seit September 2025 kapern Marinestreitkräfte aus mittlerweile einem halben Dutzend EU-Staaten Tanker, die unter lateinamerikanischen, karibischen oder afrikanischen Flaggen fahren. Sie transportieren russisches Erdöl, um ihre Ladung in Indien, Ägypten, Israel oder sonst wo außerhalb der EU löschen zu lassen. Weil sich Schiffe aus Panama, den Marshallinseln, Kamerun oder Gabun nicht an Brüsseler Verbotslisten halten, werden sie unter meist fadenscheinigen Begründungen auf Hoher See militärisch aufgebracht, in EU-Häfen verschleppt und festgesetzt. Ihre aus aller Herren Länder stammenden Kapitäne werden verhaftet und die Crew schikaniert. Damit ist ein neues Zeitalter der Piraterie angebrochen, die im 18. Jahrhundert ihren Höhepunkt erreicht hatte.

Es begann mit Sekundärsanktionen

Mit dem 11. EU-Sanktionspaket gegen Russland, das am 24. Juni 2023 in Kraft trat,

setzte Brüssel Zwangsmaßnahmen in Kraft, die kurz zuvor von europäischen Politikern noch heftig abgelehnt worden waren. Die Rede ist von sogenannten Sekundärsanktionen, auch extraterritoriale Sanktionen genannt. Sie sollen alle Drittstaaten bzw. Unternehmen aus denselben treffen, die sich nicht an das gegen Russland gerichtete EU-Sanktionsregime halten und zu dessen Umgehung beitragen. Wer also von irgendwo in der Welt Waren nach Russland liefert, die auf schwarzen Listen der Europäischen Union stehen, dem drohen ab sofort das Einfrieren sämtlicher Vermögenswerte sowie ein Einreiseverbot in die EU.

Noch wenige Jahre zuvor sprachen sich Politikerinnen wie die deutsche Justizministerin Brigitte Zypries heftig gegen die US-Praxis der Sekundärsanktionen aus. 2017 hatte nämlich Präsident Trump in seiner ersten Amtszeit extraterritoriale Sanktionen gegen EU-Unternehmen verhängt, die mit Iran Handel trieben. Eine nationale Regierung, so die SPD-Ministerin, dürfe wohl eigene Unternehmen und Bürger sanktionieren, wenn sie sich nicht an Gesetze halten, nicht aber ausländische.[1] Damals legte Brüssel sogar noch einen Fonds auf, um jene Betriebe zu entschädigen, die wegen der US-Sanktionen Einbußen erlitten. Die USA ließen sich davon nicht beeindrucken, und die meisten europäischen Unternehmen gaben letztlich den Sekundärsanktionen nach.

Im Juni 2023 übernahm Brüssel also das neokolonial anmutende Zwangsregime, mit dem Bürgern und Unternehmen aus Nicht-EU-Staaten EU-Verordnungen übergestülpt werden. Unter Punkt 9 des 11. Sanktionspakets heißt es dazu in leicht verklausuliertem Beamtendeutsch: „Weitere Maßnahmen sollten rasch in Fällen ergriffen werden, in denen die Bemühungen der Union im Rahmen der bilateralen und multilateralen Zusammenarbeit nicht zu den beabsichtigten Ergebnissen führen, die Umgehung der restriktiven Maßnahmen, die die Union als Reaktion auf den Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine erlassen hat, durch Personen oder Organisationen in Drittländern zu verhindern.“[2]

Der Weg war frei, auch Erdöllieferungen Russlands ins Visier zu nehmen, die auf international beflaggten Tankern Kunden überall auf der Welt mit dem Rohstoff versorgen. Der Aktionsraum der EU-Sekundärsanktionen erweiterte sich schlagartig auf die Weltmeere.

Das UN-Seerechtsübereinkommen sichert seit 1994 allen Ländern eine freie Fahrt in internationalen Gewässern zu und gewährleistet das Recht auf friedliche Durchfahrt. In seinem Kampf gegen den Handel mit russischem Erdöl höhlt die EU-Kommission dieses Recht aus, indem sie Tanker, die verdächtigt werden, einen solchen Handel

zu betreiben, auf schwarze Listen setzt.

Die erste diesbezügliche Schiffslistung taucht im 14. EU-Paket vom 24. Juni 2024 auf. Den damals genannten 27 Tankern wird nicht wortwörtlich mit der Aufbringung auf hoher See gedroht. Es ist auch gar nicht notwendig, die Attacken direkt zu lancieren. Vorerst genügt es, im Punkt 13 des Pakets das Verbot von „Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Seeverkehr“ zu erlassen.[3] Im Klartext: Schiffen, die von der EU sanktionierte russische Waren transportieren, dürfen nicht mehr versichert werden. Alle großen im Westen angesiedelten Versicherungsgesellschaften halten sich an diese Sanktionsmaßnahme. In den kommenden Monaten wird dieser Passus als einer der Hauptgründe für die Kaperung von Tankern herhalten, indem ein möglicherweise fehlender Versicherungsschutz die militärische Aufbringung rechtfertigt, um die entsprechenden Papiere zu kontrollieren und die Sicherheit der Weltmeere zu garantieren.

Der Begriff der russischen „Schattenflotte“ findet sich erstmals im 17. Sanktionspaket vom 20. Mai 2025. Es heißt dort: „Um die Aktivität von Schiffen, die zur ‚Schattenflotte‘ von Öltankschiffen gehören oder zu den Energieeinnahmen Russlands beitragen, weiter einzuschränken, werden mit dem Beschluss (GASP) 2025/931 189 Schiffe in die Liste der Schiffe in Anhang XVI des Beschlusses 2014/512/GASP aufgenommen, denen der Zugang zu Häfen und Schleusen der Mitgliedstaaten sowie die Inanspruchnahme eines breiten Spektrums von Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Seeverkehr untersagt sind.“[4]

Als „Schattenflotte“ definiert die EU-Kommission jene Schiffe, die russische Waren, insbesondere aber nicht ausschließlich Erdöl, transportieren und nicht unter russischer Flagge fahren. Der Begriff soll wohl insinuieren, dass es sich um dunkle Geschäftemacherei handelt, die das Licht scheut. Tatsächlich kreuzen Schiffen unter einem bunten Sammelsurium von Staatsflaggen über die Weltmeere, wobei die Gründe für eine „billige“ Beflaggung in den meisten Fällen steuertechnischer, arbeitsrechtlicher, umweltgesetzlicher oder sonst wie für den Eigentümer vorteilhafter Natur sind. Es liegen also allerlei „Schatten“ über der hohen See. Bei russischem Öl und russischen Eignern kommen dann noch die Sanktionsmaßnahmen der EU und der USA hinzu, die ihre Geschäfte das Licht möglichst meiden lassen.

Die Europäische Union hat bis Sommer 2026 circa 550 Tanker auf die schwarze Sanktionsliste gesetzt und sie der russischen Schattenflotte zugeordnet.

Seit September 2025 wird gekapert

Als Anfang 2025 der unter der Flagge Panamas fahrende Tanker „Eventin“ nach Rügen geschleppt wurde, konnte von Kaperung noch keine Rede sein. Auf dem mit 100.000 Tonnen Schweröl beladenen, 270 Meter langen Schiff waren die elektronischen Systeme ausgefallen, es war manövrierunfähig. Im Hafen angelangt, beschlagnahmte der deutsche Zoll die „Eventin“ sogleich, weil darauf von Brüssel sanktionierte Waren transportiert wurden. Zusätzlich übernahm eine deutsche Besatzung die Kontrolle. Dass damit gleich mehrere internationale Bestimmungen und Gesetze gebrochen wurden, zeigte sich erst in den folgenden Monaten.

Zum einen setzte sich der deutsche Zoll über das Flaggenstaatsprinzip hinweg, laut dem auf dem jeweiligen Schiff das Recht des Flaggenstaates gilt – unabhängig vom sogenannten Territorialprinzip, das dem Hafenstaat die Gebietshoheit zuspricht. Schwerer wog allerdings die Tatsache, dass ein Schaden am Schiff als Notfall gewertet werden muss, der nicht von Sanktionsmaßnahmen ausgenützt werden darf. Sascha Lohmann von der deutschen „Stiftung für Wissenschaft und Politik“ warnte bereits frühzeitig vor der an der „Eventin“ vollzogenen Eskalation. Er bezweifelte, dass das Abschleppen eines havarierten Tankers als „Einfuhrvorgang“ bezeichnet werden kann, der dann in Folge der EU-Sanktionspolitik zur Beschlagnahmung führt.[5]

Ein Jahr nach der Beschlagnahmung der „Eventin“ entschied der deutsche Bundesfinanzhof, dass das beschlagnahmte Öl wegen „begründeter Zweifel an der Rechtmäßigkeit der Einziehungsmaßnahmen nicht verwertet werden darf.“[6] Zu Redaktionsschluss dieses Beitrags lag die „Eventin“ nach wie vor mit 100.000 Tonnen Schweröl – sehr zum Missfallen der Touristiker an der Küste Mecklenburg-Vorpommerns – auf der Nordperder Reede östlich der Insel Rügen. Auf dem Portal „Vesselfinder.com“ wird für die „Eventin“ als Flaggenstaat Deutschland ausgewiesen.

Am 27. September 2025 entert die französische Kriegsmarine den in neutralen Gewässern vor der Hafenstadt Saint-Nazaire liegenden Öltanker „Boracay“. Das unter der Flagge Benins fahrende Schiff befand sich auf dem Weg vom russischen Ostseehafen Primorsk nach Gujarat in Indien. Als vorgeschobene Gründe für die Kaperung konnte man in französischen Zeitungen lesen, dass die staatliche Zugehörigkeit des Tankers geklärt werden musste. Andere Medien wie *Le Figaro* berichteten davon, die „Boracay“ hätte in dänischen Gewässern unbemannte Drohnen aufsteigen lassen, weshalb eine Untersuchung erforderlich sei. Der Kapitän

und der erste Offizier wurden kurzzeitig festgenommen. Russische Journalisten wiederum mutmaßten, dass die Festsetzung des 244 Meter langen Öltransporters dazu gedient hätte, den Kreml zu einer unbedachten Handlung zu provozieren. Die „Boracay“ stand zum Zeitpunkt ihrer Kaperung auf der EU-Liste der russischen Schattenflotte. Nach zwei Wochen konnte sie ihre Fahrt nach Indien fortsetzen. Der chinesische Kapitän der „Boracay“ wurde wegen „Nichtbefolgung französischer Anweisungen der Seestreitkräfte“ zu einem Jahr Haft und 150.000 Euro Strafzahlung verurteilt.

Am 31. Dezember 2025 setzten finnische Marinemilitärs den Frachter „Fitburg“ fest. Unmittelbar nach Verlassen des Hafens von Sankt Petersburg wurde er ins finnische Kantvik geschleppt. Der unter der Flagge von St. Vincent und Grenadinen fahrende Tanker war mit Stahlprodukten beladen und sollte diese ins israelische Haifa bringen. Der Vorwurf der finnischen Küstenwache lautete diesmal: Beschädigung von Telekommunikationskabeln am Meeresgrund. Finnland verhaftete den russischen Schiffsführer und verhängte Ausreiseverbote für Besatzungsmitglieder. Der Frachter wird von Brüssel der russischen Schattenflotte zugerechnet und wurde deshalb beschlagnahmt.

Gleich mehrere Hubschrauber und Kriegsschiffe der französischen Marine – unterstützt von britischen Soldaten – waren im Einsatz, als am 1. Juni 2026 der madagassisch beflaggte Öltanker „Tagor“ gekapert wurde. Dies geschah auf hoher See 700 Kilometer westlich der bretonischen Stadt Brest. Dem Kapitän wurde vorgeworfen, das Schiff mehrmals umbeflaggt zu haben, weswegen nach Artikel 92 der UN-Seerechtskonvention das Entern eines „staatenlosen Schiffes“ erlaubt sei. Das war zu diesem Zeitpunkt bereits der vierte Öltanker der russischen Schattenflotte, den französische Marinesoldaten aufgebracht hatten.

Am frühen Morgen des 12. Juni 2026 stoppte das britische Militär den Tanker „Smyrtos“ im Ärmelkanal. Er war – unter der Flagge Kameruns fahrend – vom russischen Ostseehafen Ust-Luga ausgelaufen und sollte Öl nach Port Said/Ägypten liefern. Seine Kaperung dauerte sechs Stunden, bevor das Schiff und die Ladung beschlagnahmt wurden.

Dutzende Frachtschiffe, auf denen russisches Öl transportiert wird, sind in den vergangenen Monaten zwischen Ostsee und Atlantik gekapert worden. Damit kehrt die Piraterie in einer geopolitisch höchst gefährlichen Form auf die Weltmeere zurück. Für das Aufbringen der Riesentanker lassen sich die einzelnen EU-Staaten die unterschiedlichsten Gründe einfallen: So wird einzelnen Kapitänen bzw. Schiffen

der Start von russischen Aufklärungsdrohnen vorgeworfen, anderen die Zerstörung von Unterwasserkabeln, manche werden wegen technischer Mängel, andere wegen vermuteter und tatsächlicher unzureichender Versicherung geentert; und immer häufiger wird eine rasche, nicht nachvollziehbare Umflaggung als Rechtfertigung genannt, die eine Kontrolle auf hoher See notwendig macht.

Tatsächlich geht es den EU-Staaten darum, die eigenen anti-russischen Sanktionen allen Ländern dieser Welt aufzuzwingen. Die zahlreichen Beschlagnahmungen von mittlerweile Millionen Tonnen Rohöl sollen den Schiffs- und Öleignern zeigen, dass es sich wirtschaftlich nicht lohnt, russische Waren zu transportieren. Verhaftungen und Bestrafungen von Schiffskapitänen unter teils abenteuerlichen Vorwürfen haben den Zweck, diese Berufsgruppe einzuschüchtern. Zudem brauchen sich Mächte wie Frankreich nicht vor Gegenmaßnahmen zu fürchten, wenn ihre Kriegsmarine Tanker angreift, die unter den Flaggen kleiner und wirtschaftlich wie militärisch schwacher Staaten die Meere kreuzen. Solange Russland nicht massiv gegen die Beschlagnahme russischen Öls eingreift, kann sich die Kriegsmarine in verschiedenen EU-Staaten stark fühlen.

Von der Beschlagnahme russischen Öls zum Seekrieg

Parallel zum Kampf der EU um die Beschlagnahme von Schiffen der russischen Schattenflotte finden mehr und mehr direkte militärische Operationen gegen Schiffe statt, auch wenn diese unter russischer Flagge fahren. So sank die „Ursa Major“ am 23. Dezember 2024 nach Sprengungen vor der algerischen Küste. Das russisch immatrikulierte Schiff stand auf der US-Sanktionsliste, weil es jahrelang Güter und Waffen zwischen russischen und syrischen Häfen transportierte. Sein Untergang könnte einer geheimdienstlichen Operation westlicher Staaten geschuldet sein, wie deutsche Medien vermuten[7]; zwei Besatzungsmitglieder kamen bei der Sprengung ums Leben.

Weitere Anschläge auf Tanker, die russisches Öl oder Gas an Bord hatten, werden ukrainischen Militäraktionen zugeschrieben. So gingen im November und Dezember 2025 die beiden Schiffe „Kairos“ und „Virat“ nach Angriffen durch unbemannte Unterwasserdrohnen vor der türkischen Küste in Flammen auf. Mitte März 2026 wiederum explodierte der Gastanker „Arctic Metagaz“ in der Nähe der libyschen Küste, nachdem ihn Wasserdrohnen attackiert hatten. Ähnlichen Anschlägen fielen die beiden unter der Flagge der Marshallinseln fahrenden Tanker „Eco Wizard“ (Gas) und „Viamoura“ (Öl) zum Opfer.

Wie lange wird sich der Kreml die Beschlagnahmungen und Anschläge auf seinen Handel mit energetischen Rohstoffen – wie er über die angeblich freien Weltmeere stattfinden soll – noch gefallen lassen? Diese Frage taucht immer häufiger in russischen Medien auf. Erste Reaktionen sind bereits erkennbar. Sie deuten eine neue Eskalationsstufe in der Auseinandersetzung zwischen EU-Europa und Russland an, und zwar folgendermaßen: Am 14. Mai 2025 scheiterte die Kaperung des unter der Flagge Gabuns fahrenden Öltankers „Jaguar“. Die estnische Marine hatte mithilfe polnischer Kampfflugzeuge versucht, Truppen via Helikopter auf dem Schiff abzusetzen und es dann in estnische Gewässer zu schleppen; offensichtlich in der Absicht, es zu durchsuchen und zu beschlagnahmen. Als plötzlich ein russischer Su-35S-Kampfjet zur Unterstützung des Tankers auftauchte, brach die estnische Seite den Versuch zum Entern ab. Seither sind mehrere ähnliche Fälle in der Ostsee bekannt geworden, in denen die russische Luftwaffe, aber auch russische Militärs auf gefährdeten Schiffen die Handelsfahrten begleiten. Was im Fall der „Jaguar“ glimpflich verlaufen ist, kann allerdings demnächst – wenn auch nicht unbedingt vorsätzlich, sondern aus einer spontanen Fehlentscheidung heraus – in direkte Kriegshandlungen zwischen der NATO und Russland münden. Die Lunte ist gelegt, und die Ostsee dürfte das aktuell gefährlichste Pulverfass abgeben.

Von Hannes Hofbauer ist zuletzt erschienen: „Aller Rechte beraubt. Mit außergerichtlichen EU-Sanktionen zum autoritären Staat“ (Promedia Verlag, 2026)

Titelbild: Todor Stoyanov-Raveo / Shutterstock

[«1] *Handelsblatt* vom 3. August 2017

[«2] eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R1214&qid=1783252001065

[«3] eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401745&qid=1783059856567

[«4] eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202500932&qid=1783060361357

[«5] ndr.de/nachrichten/mecklenburg-vorpommern/Schattenflotte-Tanker-vor-Ruegen-Beschlagnahmung-ist-folgerichtig,eventin124.html

[«6] spiegel.de/wirtschaft/soziales/tanker-eventin-zoll-darf-vor-ruegen-havariertes-schiff-vorerst-nicht-einziehen-a-40430e08-0d41-4861-958c-e1e87bd498f5

[«7] focus.de/politik/ausland/von-zahlreichen-schiffen-umringt-hier-sinkt-die-ursa-major_6a562a0a-bacc-495d-9ef2-26f706befea4.html