

ITALIENISCHE KOMPLIZENSCAFT UND ÖKOLOGISCHE RISIKEN BEI VERSTÖSSEN GEGEN DAS ÖLEMBARGO

Thomas Simon Mattia und das Investigativteam von Greenpeace Italien
März 2025

Inhalt

- Zusammenfassung
- Einleitung
- Die russische Schattenflotte vor der Küste von Augusta
- Das ökologische Risiko
- Spionage, Sabotage und sanktionierte Schiffe
- Italienische Beteiligung an den Aktivitäten der Schattenflotte
 - Die italienische Schiffsklassifikationsgesellschaft RINA S.p.A.
 - Die in der Schattenflotte angeheuerten italienischen Schiffe
 - Die sanktionierten Schiffe legen in Italien an
- Die Rolle Libyens
- Der alte Hafen von Bengasi
- Die MV Nobel und die „Speicherschiffe“
- Fazit
- Anhang

- Die STS-Transfers vor Augusta bergen ein erhebliches Umweltrisiko: 36 Prozent des Öls und der Derivate wurden von alten Schiffen umgeschlagen, die über keinen ausreichenden Versicherungsschutz gegen besondere Schadensfälle wie Ölavarien verfügten;
- Die Aktivitäten der Schattenflotte vor Augusta gefährden nicht nur die Umwelt, sondern auch die Sicherheit der Schifffahrt und die nationale Sicherheit Italiens. Vor Augusta verlaufen mehrere Untersee-Telekommunikationskabel. Auch eines von drei Arsenalen der italienischen Marine liegt dort. Das Schiff EAGLE S., das Ende Dezember 2024 von Finnland beschlagnahmt wurde, weil es verdächtigt wird, Unterseekabel zu sabotieren, und das Berichten zufolge die NATO-Flotte ausspionierte, kreiste zuvor einen Monat lang im Golf von Augusta.
- Bis auf Ausnahmefälle ist es Schiffen, die nach dem 24. Februar 2022 von der russischen Flagge auf die eines anderen Staates gewechselt haben, untersagt, EU-Häfen anzulaufen. Dennoch haben zwei solcher Schiffe in einem italienischen Hafen angelegt und offenbar entladen, während zwei anderen Schiffen die Erlaubnis zum Anlegen erteilt wurde, obwohl sie zuvor Transfers mit Schiffen durchgeführt hatten, die im Verdacht stehen, Sanktionen zu umgehen. In allen vier Fällen wurden die Schiffe von den italienischen Behörden offenbar nicht den entsprechenden Kontrollen unterzogen, die nach europäischen und internationalen Vorschriften vorgeschrieben sind.
- Eine Reihe italienischer Unternehmen, die im Seeverkehr tätig sind, handeln zugunsten der

Zusammenfassung

- Seit Mitte 2024 finden viele Ship-to-Ship-Transfers (STS-Transfers) der russischen Schattenflotte vor der Küste von Augusta, Sizilien statt. „Ship-to-Ship“ bedeutet, dass Schiffe auf offener See Ladung austauschen. Die russische Schattenflotte macht STS-Transfers, um Sanktionen zu umgehen.

russischen Schattenflotte: Die Schiffsklassifikationsgesellschaft RINA S.p.A. bietet weiterhin Dienstleistungen für die Schiffe der Schattenflotte an, von denen einige bis vor kurzem noch italienischen Reedereien gehörten. Bei der Erbringung von Dienstleistungen im Bereich der technischen Hilfe oder dem Verkauf von Schiffen an Unternehmen, die mit der russischen Schattenflotte verbunden sind, handelt es sich um Tätigkeiten, die nach den europäischen Vorschriften verboten sind;

- Der Schmuggel von Kraftstoff in Libyen ist umfangreicher als bisher berichtet und steht in Zusammenhang mit dem Handel mit sanktioniertem russischen Öl und Derivaten. Schiffe, die vor der nordafrikanischen Küste – in Gegenden, in denen der libysche Schmuggel stattfindet – ihr Ortungssystem (AIS) ausschalteten, entluden später in italienischen Häfen, ohne von den Hafenbehörden kontrolliert zu werden. Dies verstößt gegen internationale Vorschriften, welche Inspektionen von Schiffen vorsehen, die ihr Ortungssystem für längere Zeit deaktiviert haben.

Einleitung

Als Reaktion auf westliche Sanktionen gegen russisches Öl sucht Moskau nach alternativen Märkten und nutzt eine „Schattenflotte“, um Beschränkungen zu umgehen. Diese Flotte erlaubt es Russland, das Ölembargo und die von G7/EU festgelegte Ölpreisobergrenze zu unterlaufen und so den Krieg in der Ukraine zu finanzieren. Die Aktivitäten der russischen Schattenflotte erhöhen das Risiko von Unfällen, die eine Umweltkatastrophe mit enormen wirtschaftlichen Kosten für betroffene Küstenländer auslösen könnten, wie Greenpeace am Beispiel der deutschen Ostseeküste bereits aufgezeigt hat.¹ In den letzten zwei Jahren ist das Volumen des von der Schattenflotte transportierten russischen Rohöls stark gestiegen und deckt nun 70 Prozent der russischen See-Exporte ab. Laut dem Centre for Research on Energy and Clean Air (CREA) verlassen täglich drei Tanker der Schattenflotte russische Häfen.²

Ausgangspunkt dieser Recherche ist die Frage, welche Rolle Italien im Hinblick auf die Aktivitäten der russischen Schattenflotte vor der eigenen Küste einnimmt und ob es zu Versäumnissen, Beteiligungen oder Verstößen der Regierung³, Hafenbehörden oder privater Akteure kommt. Im Fokus stehen die STS-Aktivitäten im Golf von Augusta: Greenpeace hat Schiffsbewegungsdaten und Satellitenbilder ausgewertet, um

„Ship-to-Ship transfers“ im Golf von Augusta zu identifizieren, an denen Schiffe der Schattenflotte beteiligt waren. Bei einem Schiff-zu-Schiff-Transfer wird Fracht zwischen zwei nebeneinander liegenden Schiffen auf See umgeladen. Diese Praxis dient zunehmend dazu, die von der EU und den G7 gegen Russland verhängten Sanktionen zu umgehen.⁴ So verschleiert man den tatsächlichen Ursprung der Ware, da sie auf dem Weg „von Schiff zu Schiff“ schwieriger zurückzuverfolgen ist.

Die westlichen Sanktionen umfassen ein vollständiges Embargo für russisches Öl, das auf dem Seeweg transportiert wird. Sie verbieten es den Ländern der EU, der G7 und Australiens, Öl und viele seiner Derivate einzuführen, wenn sie russischen Ursprungs sind. Zudem dürfen diese Länder keine technische Hilfe, Vermittlung oder finanzielle Unterstützung für Unternehmen leisten, die am Transport von russischem Öl auf dem Seeweg beteiligt sind, es sei denn, das Öl wurde unterhalb einer festgelegten Obergrenze (60 Dollar pro Barrel im Falle von Rohöl) gekauft.⁵ Schließlich ist es untersagt, sich wissentlich an Aktivitäten zu beteiligen, mit denen die verhängten Sanktionen umgangen werden sollen, darunter auch STS-Vorgänge, die darauf abzielen, russisches Öl zu „waschen“, oder einer Ladung, die von einem sanktionierten Schiff stammt, die Weiterfahrt zu ermöglichen.⁶ So wollen die sanktionierenden Länder verhindern, dass die russische Regierung Ölennahmen erhält, die den Krieg in der Ukraine unterstützen.

Die Begriffe „russische Schattenflotte“ oder „Russian Dark Fleet“ bezeichnen jene Schiffe, die systematisch eingesetzt werden, um die gegen Russland verhängten Sanktionen zu umgehen. Da sich westliche Reedereien und Schiffsversicherer aufgrund der Sanktionen nicht an russischen Ölexporten über einer Preisobergrenze beteiligen dürfen, werden hierzu andere Schiffe eingesetzt. Diese Schiffe sind oft alt und in schlechtem Zustand. Viele Tanker sind unzureichend versichert, sodass unklar bleibt, wer im Ernstfall für Schäden aufkommt. Sie fahren in der Regel unter den Flaggen von Staaten, die internationale Vorschriften unzureichend durchzusetzen.

Die International Maritime Organisation (IMO) zählt ein Schiff zur Schattenflotte, wenn es Sanktionen umgeht, riskante Manöver ohne Rücksicht auf Branchenstandards ausführt, Inspektionen von Hafen- und Flaggenbehörden meidet, ohne ausreichenden Versicherungsschutz fährt, von anonymen oder intransparenten Betreibern geführt wird, die weder Umwelt- noch Menschensicherheit garantieren, und seine Ortung durch Methoden wie AIS-Spoofing verschleiert.⁷

EU-Sanktionen

Die EU-Sanktionen gegen russisches Öl verbieten „den Erwerb, die Einfuhr und die Weiterleitung von Rohöl und bestimmten Erdölerzeugnissen auf dem Seeweg aus Russland in die EU“ und damit verbundene Dienstleistungen wie technische Hilfe, Vermittlung oder finanzielle Unterstützung. Es gibt eine befristete Ausnahmeregelung für Rohölimporte über Pipelines in EU-Mitgliedstaaten, die „die aufgrund ihrer geografischen Lage in besonderem Maße von Lieferungen aus Russland abhängig sind und über keinerlei tragfähige Alternativen verfügen“. Das Verbot betrifft laut Angaben der EU 90 Prozent der russischen Ölimporte in die EU.⁸ Das Verbot gilt nicht, wenn das Öl für Drittländer bestimmt ist und unterhalb einer Preisobergrenze von 60 US-Dollar pro Barrel Rohöl gehandelt wird.

Die Sanktionen verbieten ebenfalls den Verkauf von Schiffen an Akteure, die mit der russischen Schattenflotte in Verbindung stehen. Bis auf Ausnahmefälle, die von den nationalen

Behörden zu genehmigen sind, ist es Schiffen unter russischer Flagge nicht erlaubt, in europäischen Häfen anzulegen. Dies gilt auch für Schiffe, die zuvor unter russischer Flagge fuhren und nach dem 24. Februar 2022, dem Datum des russischen Eilmarsches in der Ukraine, umgeflaggt wurden.⁹

Der Europäische Rat hat auch Maßnahmen in Bezug auf bestimmte Schiffe eingeführt, die mit dem Krieg gegen die Ukraine in Verbindung stehen und für die ein Hafen- und Dienstleistungsverbot gilt. Die Schiffe können aus einer Vielzahl von Gründen ausgewählt werden und umfassen auch Schiffe der russischen Schattenflotte. Bislang hat die EU 153 Öltanker in die Liste aufgenommen, die nachweislich am Transport von russischem Öl und an gefährlichen und illegalen Praktiken beteiligt sind.¹⁰

Andere russische fossile Energieträger wie Gas oder Flüssigergas (LNG) unterliegen zwar bestimmten EU-Sanktionen, jedoch besteht kein Embargo.

Herkunft der Ölladungen

Die EU-Sanktionen beziehen sich auf Exporte russischen Öls, aber nicht automatisch auf alle Ölexporte aus russischen Häfen. Dies hängt mit der am jeweiligen Hafen verfügbaren Infrastruktur zusammen. Im russischen Hafen Noworossijsk betreiben beispielsweise die Unternehmen CPC und SOCAR zwei Terminals, an denen Kasachstan und Aserbaidschan beteiligt sind. Ein Schiff, das Rohöl vom CPC-Terminal in Noworossijsk lädt, kann seine Fracht in Europa entladen, da das Öl zwar über Russland exportiert wird, aber aus Kasachstan stammt. Andere russische Häfen teilen ihre Infrastruktur mit Drittstaaten, die nicht sanktioniert sind, oder verfügen über Umschlagterminals mit großen Tanks, um Fracht aus anderen Ländern zwischenzuparken, bis sie weiter exportiert wird (Transshipment).

Bei Ölexporten aus einigen russischen Häfen handelt es sich also nicht notwendigerweise um sanktioniertes russisches Öl, was die Erkennung tatsächlichen Schmuggels erschwert. Wenn jedoch Maßnahmen ergriffen werden, um die tatsächliche Herkunft der Ladung zu verschleiern, kann in der Tat ein Verdacht auf illegalen Handel angenommen werden. Insbesondere gilt dies für raffinierte Erdölerzeugnisse, die im Gegensatz zu Rohöl je nach geografischem Herkunftsland keine unterschiedliche chemische Struktur aufweisen, sondern synthetisch sind, so dass verschiedene Ladungen gemischt werden können, ohne dass die gesamte Qualität der Ladung beeinträchtigt wird. Aus diesem Grund ist es besonders leicht, ein rechtmäßiges Ursprungszeugnis, das nur für einen Teil der Ladung ausgestellt wurde, für die gesamte gelieferte Ladung an raffinierten Erdölerzeugnissen zu behaupten.

Die russische Schattenflotte vor der Küste von Augusta

Bis Mitte 2024 fanden viele Schiff-zu-Schiff-Transfers der russischen Schattenflotte im südlichen Mittelmeer statt, vor allem im Lakonischen Golf nahe der griechischen Hoheitsgewässer. Diese heiklen und risikanten Operationen erfordern windgeschützte Seegebiete mit stabilem Wetter.¹¹ Der Lakonische Golf liegt strategisch günstig: Er befindet sich zwischen den russischen Schwarzmeerhäfen und dem Suezkanal, bietet Schutz vor schlechtem Wetter und meist ruhige Gewässer. Deshalb nutzten ihn Schiffe häufig für Transfers, um die Herkunft von Öl zu verschleiern, das in russischen Häfen im Schwarzen Meer geladen wurde.¹²

Anfang Mai 2024 begann die griechische Marine eine Nachricht über das NAVTEX-System auszusenden (siehe Abbildung 1). NAVTEX ist ein System zur Übermittlung von Navigations- und Wetterwarnungen, aber auch für dringende Sicherheitsinformationen an Schiffe. In ihrer Meldung erklärte die Marine den Lakonischen Golf zum exklusiven Übungsgebiet und forderte alle anwesenden Schiffe auf, das Gebiet zu verlassen.¹³ Damit reagierte Griechenland auf den öffentlichen

Druck, der durch die Umweltgefahr der Schattenflotte im Lakonischen Golf entstanden war. Innerhalb kurzer Zeit fanden die Schiffe alternative Standorte für STS-Transfers, darunter auch die Gewässer vor dem Golf von Augusta vor Sizilien.¹⁴ Dieser bietet aufgrund seiner geografischen Lage ebenfalls gute Wind- und Wetterverhältnisse.

ZCZC QA64
081000 UTC MAG 24
STATION IRAKLION AR.MIN. 391/24
SÜDOST-PELOPONNES GOLF
VON LAKONIKOS
MARINEÜBUNGEN VON 091500 UTC BIS 191600
UTC 24. MAI IN EINEM GEBIET, DAS DURCH DIE
FOLGENDEN PUNKTE ABGEgrenzt IST:
36 40.70 B – 022 40.60 A
36 33.40 B – 022 48.90 A
36 23.10 B – 022 49.90 A
VERMEIDEN SIE ES, DEN OBEN ANGEgebenEN
BEREICH ZU ÜBERQUEREN
NACHRICHT ABGESAGT AM 24. MAI 191700 UTC
NNNN

Abb 1: Beispiel einer der von der griechischen Marine übermittelten NAVTEX-Meldungen.¹⁵

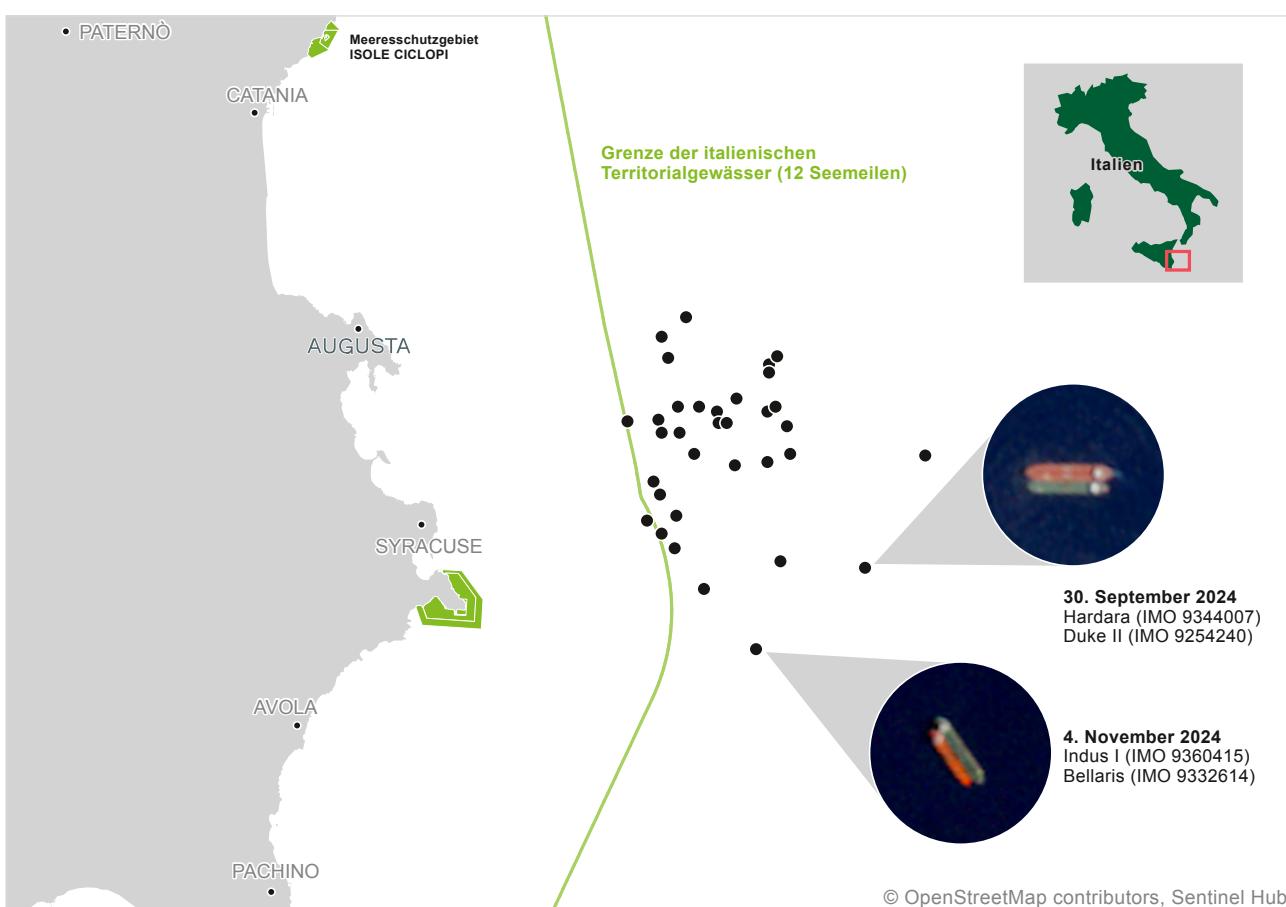


Abb 2: Die Karte zeigt die Standorte der STS-Transfers, die im Rahmen der Recherche identifiziert und untersucht wurden.

Diese Recherche beleuchtet die Aktivitäten der Schattenflotte vor Augusta im Jahr 2024. Um STS-Transfers vor Augusta zu identifizieren, wurden zunächst Satellitenbilder (Sentinel-2) von Januar bis November 2024 ausgewertet, die über Copernicus Hub abgerufen wurden. Über dieses Vorgehen konnte eine Stichprobe von 33 STS-Operationen identifiziert werden (siehe Abbildung 2).

Durch den Abgleich der Satellitenbilder mit AIS-Daten konnten die an den STS beteiligten Schiffe identifiziert werden (siehe detaillierte Liste im Anhang). Die insgesamt 52 Schiffe weisen einige Auffälligkeiten auf:

- Neun Schiffe (17 Prozent) sind nicht ausreichend gegen spezielle Schadensfälle wie Ölavarien versichert, da sie nicht in den Registern der „International Group of P&I Associations“ eingetragen sind – einer Gruppe, in der die großen P&I- Versicherungsgesellschaften zusammengeschlossen sind, welche zusammen 90 Prozent der weltweit operierenden Schiffe versichern.
- Viele der beteiligten Schiffe fahren unter Flaggen, die für die schlechte Durchsetzung internationaler Sicherheitsstandards bekannt sind. Fünf (9 Prozent) der an den STS-Operationen beteiligten Schiffe fahren unter Flaggen, die auf der „schwarzen Liste“ von Tokyo MoU stehen – einer internationalen Organisation für Hafenstaatkontrolle, die regelmäßig eine Bewertung von Flaggenstaaten vornimmt. Auf der schwarzen Liste werden Flaggenstaaten mit sehr schlechter Performance gelistet, die von Schiffen mit besonders schlechten Sicherheitsvorkehrungen am häufigsten geführt werden. Sechs Schiffe (11 Prozent), die an den STS-Operationen in Augusta beteiligt waren, fahren unter Flaggen, die auf der „grauen Liste“ derselben Organisation stehen, welche Flaggenstaaten mit schlechter Performance umfasst. Weitere zehn Schiffe (19 Prozent) fahren unter einer Flagge, die in der grauen Liste von Paris MoU, dem europäischen Pendant zu Tokyo MoU, aufgeführt ist.
- Die Besatzungen von 17 der untersuchten Schiffe (32 Prozent) genießen nach den Aufzeichnungen der International Transport Workers' Federation keinen angemessenen gewerkschaftlichen Schutz.
- Außerdem sind acht (15 Prozent) der untersuchten Schiffe über 20 Jahre alt, während 23 (44 Prozent) zwischen 15 und 20 Jahre alt sind. Das Durchschnittsalter der ermittelten Schiffe liegt bei 15 Jahren - zwei Jahre älter als das Durchschnittsalter

der weltweiten Flotte.¹⁶ Nach 21 Jahren treten Öltankschiffe in eine Phase der Überalterung ein, in der die Wahrscheinlichkeit von Leckagen aufgrund von Verschleiß, veralteter Ausrüstung und mechanischen Problemen zunimmt. Nach 22 Jahren wird ein Öltanker in der Regel abgewrackt.¹⁷

- 11 Schiffe (21 Prozent) gehören wahrscheinlich oder sicher zur russischen Schattenflotte (siehe Tabelle im Anhang)

Die riskanten STS-Operationen der teilweise alten und schlecht versicherten Schiffe finden zwar in internationalen Gewässern statt, doch diese sind nicht weit von der italienischen Küste entfernt. Beispielsweise fand der STS-Transfer zwischen den Schiffen ROCK (IMO 9288356) – die als Teil der russischen Schattenflotte identifiziert wurde – und FLAMENCO (IMO 9411991) am 04. November 2024 nur 300 Meter von der 12-Seemeilen-Grenze vor der italienischen Küste entfernt statt. Zwei Tage zuvor fand ein weiterer Transfer zwischen der ROCK und dem Schiff IBLEA (IMO 9244441) in einer Entfernung von 400 Metern von derselben Grenze statt. Unter den beobachteten Fällen wurde am 8. Februar 2024 ein STS-Transfer zwischen den Schiffen DING HENG 45 (IMO 9330795) und EVA GOLD (IMO 9888132) innerhalb der italienischen Hoheitsgewässer festgestellt.

Das ökologische Risiko

Öltransfers von Schiff zu Schiff auf offenem Meer bergen erhebliche Umweltgefahren, da das Risiko eines Unfalls oder Ölaustritts hierbei besonders hoch ist. Die katastrophalen Folgen einer Ölavarie sind hinlänglich bekannt¹⁸ – ebenso wie die empfindliche Natur des maritimen Ökosystems. Ein Unfall vor der Küste des Golfs von Augusta hätte schwerwiegende Auswirkungen, womöglich auch auf Brutstätten zahlreicher Meeresvögel, sowie auf nahegelegene Meeresschutzgebiete wie Plemmirio oder die Isole Ciclopi (siehe Abbildung 2).

Da Schiffe der russischen Schattenflotte nur eingeschränkten Zugang zu Versicherungsleistungen haben, handelt es sich oft um Frachter mit geringem wirtschaftlichem Wert. Dadurch minimieren die Eigener ihr finanzielles Risiko.¹⁹ Die betroffenen Schiffe sind in der Regel alt, in schlechtem Zustand und werden unzureichend instand gehalten.²⁰ Es ist daher kaum verwunderlich, dass viele von ihnen versuchen, die in internationalen Regelwerken vorgeschriebenen Inspektionen zu umgehen – ein Punkt, auf den wir später noch näher eingehen werden.

Bei der von Greenpeace analysierten Stichprobe von STS-Transfers vor Augusta wurden schätzungsweise insgesamt bis zu 5,24 Millionen Tonnen Öl und Öldeivate gehandelt²¹, davon 24 Prozent (1,26 Millionen Tonnen) zwischen Schiffspaaren, von denen mindestens eines als Teil der russischen Schattenflotte identifiziert wurde, und 36 Prozent (1,9 Millionen Tonnen) zwischen Schiffspaaren, von denen mindestens eines nicht ordnungsgemäß versichert ist^[20].²²

Das Umweltrisiko durch den sanktionierte Ölhandel und die russische Schattenflotte ist längst Realität. Bislang hatte man Glück: Bei Unfällen trat keine nennenswerte Menge Öl aus. Im März 2023 explodierte beispielsweise die PABLO (IMO 9133587), vermutlich Teil der russischen Schattenflotte, vor Malaysia.²³ Nur wenige Tage zuvor hatte sie in China sanktionierte Öl entladen. Das Schiff war nicht versichert. Wäre es zum Zeitpunkt der Explosion noch beladen gewesen, hätten 700.000 Barrel Öl auslaufen können – eine Umweltkatastrophe, für deren Folgen keine Versicherung gezahlt hätte.

Im März 2024 rammte ein Schiff der russischen Schattenflotte vor der Küste Dänemarks ein anderes Schiff. Die ANDROMEDA STAR (IMO 9402471) war mit Ballast unterwegs, was bedeutet, dass sie keine Fracht geladen hatte, aber Wasser, um die Stabilität zu sichern.²⁴ Die wachsende Zahl von Öltankern in den stark befahrenen Ostsee-Meerengen erhöht das Risiko solcher Kollisionen.²⁵ Die Gefahr einer Umweltkatastrophe blieb in diesem Fall aus, weil das Schiff beim Zusammenstoß weder Rohöl noch Derivate geladen hatte.

Auch der Fall der EVENTIN (IMO 9308065) bezeugt den schlechten Zustand der russischen Schattenflotte. Am 10. Januar 2025 gab es einen Stromausfall an Bord, der dazu führte, dass das Schiff manövrierunfähig nördlich der deutschen Ostseeinsel Rügen trieb. Das Schiff, das mittlerweile von der EU sanktioniert wurde²⁶, war unter extremen Wetterbedingungen unterwegs, sodass ein deutsches Rettungsteam eingreifen musste, um es abzuschleppen (siehe Abbildung 3). Nach mehreren Stunden konnte die EVENTIN schließlich gesichert werden – zur Erleichterung Deutschlands, das angesichts der unzureichenden Versicherungsdeckung des Schiffes andernfalls wohl die Kosten für eine mögliche Ölkatstrophe hätte tragen müssen.²⁷ Einem Briefing des Europäischen Parlaments zufolge gab es bereits mehr als 50 Unfälle, an denen die russische Schattenflotte beteiligt war.²⁸

Spionage, Sabotage und sanktionierte Schiffe

Die im Rahmen dieser Recherche untersuchten STS-Transfers vor der Küste von Augusta bergen nicht nur ein Umweltrisiko, sondern womöglich auch Risiken für die nationale Sicherheit. Der Fall der EAGLE S (IMO 9329760) verdeutlicht dies: Am 13. Februar 2024 nahm das Schiff an einem STS-Transfer vor Augusta teil. Nur einige Monate zuvor war die EAGLE S. in Ghana festgehalten worden, nachdem bei einer Inspektion mehrere Sicherheitsmängel festgestellt worden waren. Die Hafenbehörden in Tema bemängelten unter Anderem

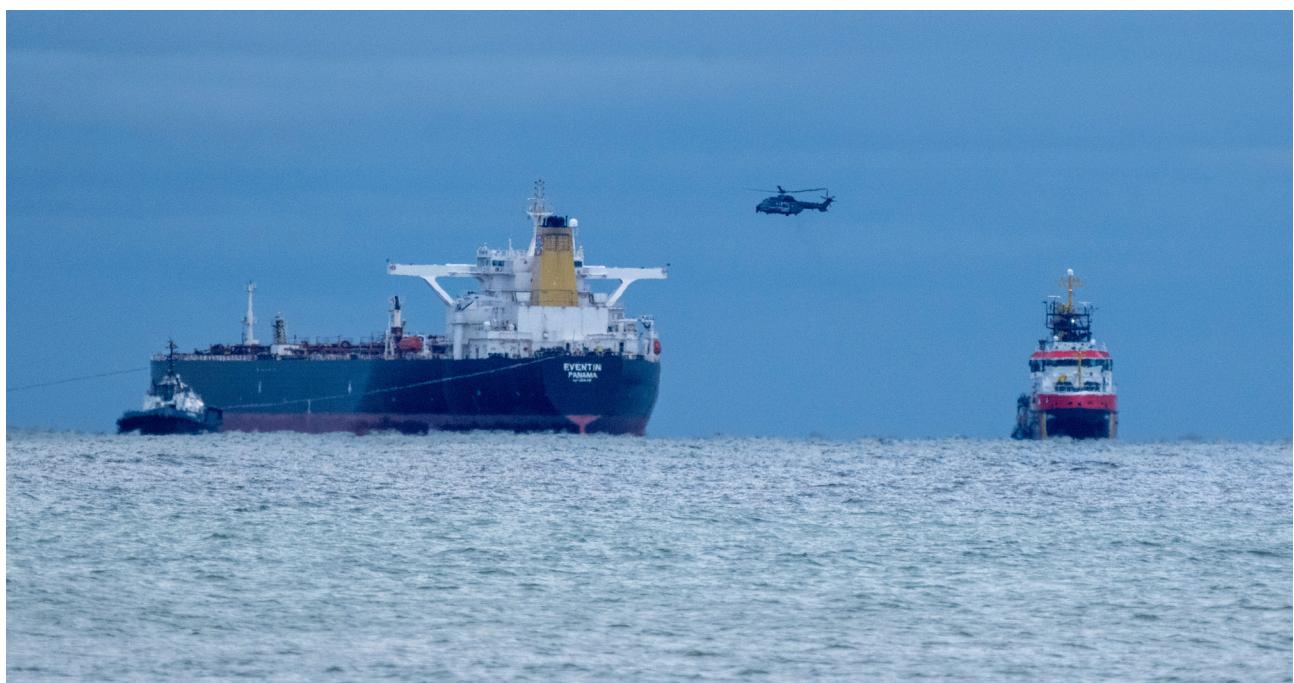


Abbildung 3: Die EVENTIN bei der Schleppoperation vor Rügen im Januar 2025

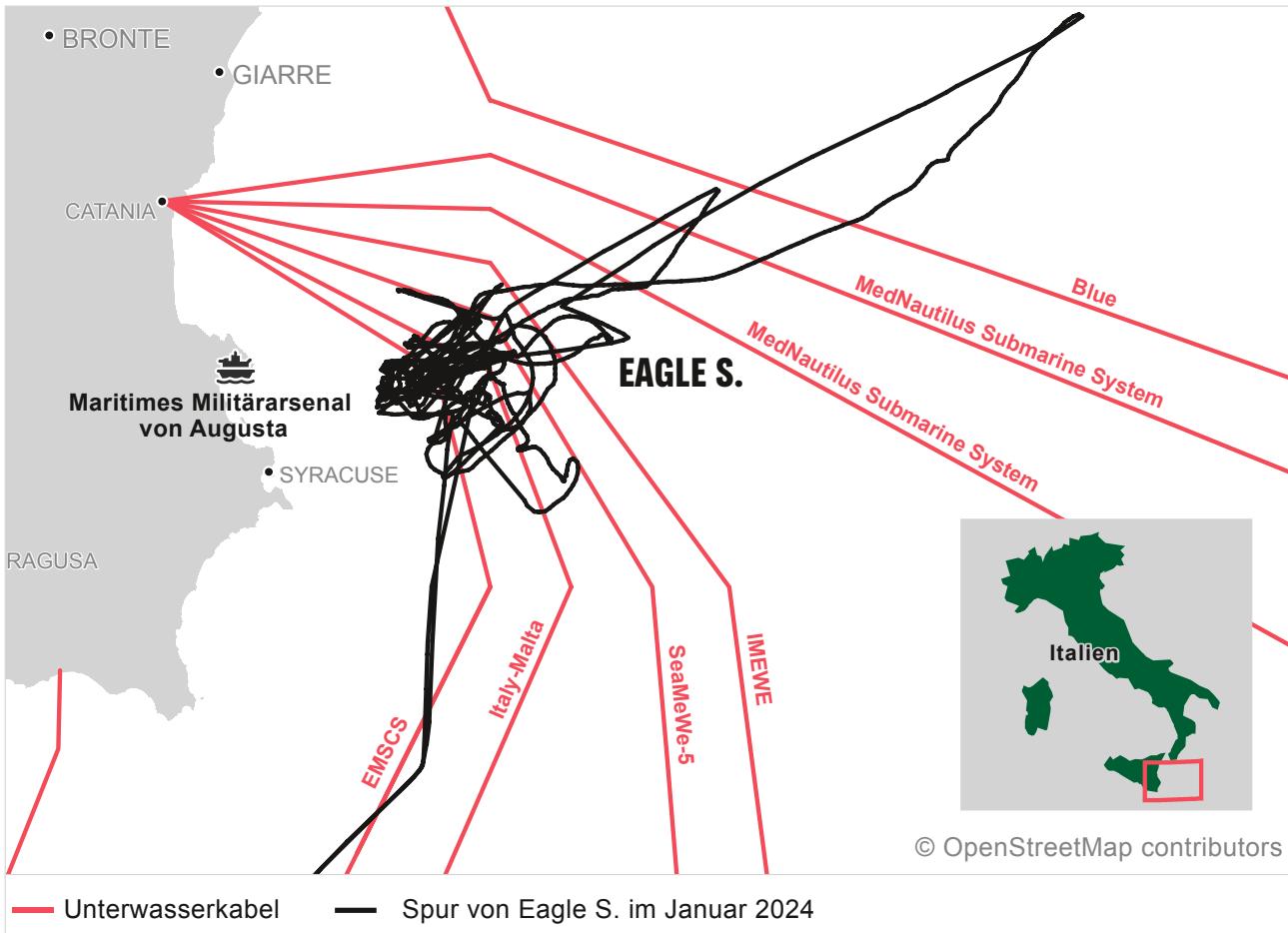


Abbildung 4: Fahrverlauf der EAGLE S. im Januar 2024

Öllecks an den Hilfsgeneratoren, nicht funktionierende Feuermelder und Pumpen, sowie Sanitäranlagen in „bedauernswertem Zustand“.²⁹ Die Inspektion zeigte klar, dass die EAGLE S zahlreiche Umweltvorschriften des „Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe“ missachtete.

Seit der Inspektion in Ghana wurde die EAGLE S nicht erneut inspiziert, da sie Inspektionen gezielt umging: Im Juli 2024 wurde während einer laufenden Fahrt die Klassifikationsgesellschaft des Schiffs gewechselt – von der American Bureau of Shipping zur Indian Register of Shipping. Die Klassifikationsgesellschaft ist für Sicherheits- und technische Standards eines Schiffes verantwortlich. Der Wechsel war ein ungewöhnlicher Schritt, der es möglich machte, eine außerordentliche Inspektion zu vermeiden.³⁰ Kurz zuvor war an Bord des Schiffes Spionageausrüstung gefunden worden, die offensichtlich russischen und türkischen Ursprungs war.³¹ Am 26. Dezember 2024 wurde die EAGLE S von den finnischen Behörden wegen des Verdachts der Sabotage des Hochspannungsseekabels EstLink 2 beschlagnahmt.³² Das 18 Jahre alte Schiff fährt unter der Flagge der Cookinseln, die

auf der schwarzen Liste der Tokyo MoU und auf der grauen Liste der Paris MoU stehen. Es wurde seit September 2023³³ nicht mehr inspiziert und ist nicht ausreichend versichert³⁴.

Unsere Recherchen legen nahe, dass die EAGLE S auch in italienischen Gewässern spioniert haben könnte. Vom 14. Januar bis 13. Februar 2024 kreiste das Schiff offenbar ohne Ladung vor Augusta, wo sich ein Arsenal der italienischen Marine³⁵ und sechs Untersee-Telekommunikationskabel³⁶ befinden (siehe Abbildung 4). Nachdem die EAGLE S einen Monat lang vor der Küste von Augusta umhergefahren war, führte sie einen STS-Transfer mit dem Schiff MINERVA PISCES (IMO 9410179) durch.

Ein anderes Schiff, das im vergangenen Jahr in den Gewässern vor Augusta in einen STS-Transfers involviert war, ist die Ji Xiang (IMO 9384459). Am 28. Mai 2024 führte sie einen STS-Transfer mit dem Schiff MARTA 1 (IMO 9323974) durch. Die Ji Xiang gehörte zum Zeitpunkt des Transfers dem Unternehmen Acheon Akti Naviagation. Diesem Unternehmen gehörte auch der Frachter RHOSUS (IMO 8630344), als er wegen seiner Rolle bei der verheerenden Explosion im Hafen von Beirut im Jahr

2020 in die Schlagzeilen geriet.³⁷ Zum Zeitpunkt des Transfers war die JI XIANG nicht angemessen versichert³⁸, wurde seit August 2022 nicht mehr inspiziert³⁹. Die JI XIANG hatte zuvor Verbindungen zu Sovcomflot, Rosneft und Gatik⁴⁰, allesamt Gesellschaften, die eine Schlüsselrolle im sanktionierten russischen Ölhandel spielen⁴¹. Heute liegt die gesetzliche Klassifizierung und Zertifizierung des Schiffes in den Händen des russischen Schiffsregisters, was es nach europäischem Recht zu einem sanktionierten Schiff macht.⁴²

Italienische Beteiligung an den Aktivitäten der Schattenflotte

Die italienische Schiffsklassifikationsgesellschaft RINA S.p.A.

Unsere Recherchen legen nahe, dass die private italienische Schiffsklassifikationsgesellschaft RINA S.p.A. (zu 70 % im Besitz des Registro Italiano Navale, in dessen Verwaltungsrat zwei Mitglieder des italienischen Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr⁴³ sitzen) in einigen Fällen keine angemessene Due-Diligence-Prüfung durchführt, wenn es um Schiffe geht, die möglicherweise zur russischen Schattenflotte gehören. Wie bereits erwähnt, verbieten die geltenden EU-Sanktionen europäischen Unternehmen, technische Unterstützungsdiene für Schiffe zu leisten, die im Verdacht stehen, durch Ship-to-Ship-Transfers (STS) Sanktionen zu umgehen.⁴⁴ Im Einklang mit diesem Verbot haben andere Klassifizierungs- und Zertifizierungsgesellschaften wie Det Norske Veritas (DNV), das American Bureau of Shipping und Lloyd's Register haben angekündigt, die Erbringung von Dienstleistungen für verdächtige Schiffe einzustellen, und ihre Zertifikate entzogen.⁴⁵ Die RINA S.p.A., die für die Sicherheitsüberprüfung der Schiffe ihrer Kunden zuständig ist und optional weitere Dienstleistungen für deren Eigner anbietet, erbringt hingegen weiterhin Dienstleistungen für einige Schiffe, die zur russischen Schattenflotte gehören.

Zu den Schiffen, die Dienstleistungen von RINA S.p.A. in Anspruch nehmen, gehört das Schiff MARTA 1 (IMO 9323974).⁴⁶ Durch unsere Recherchen konnten wir erstmals die zentrale Rolle aufdecken, die das Schiff im letzten Jahr im illegalen Handel mit russischem Öl und Derivaten vor Augusta spielte: Das Schiff ist 18 Jahre alt, nicht ordnungsgemäß versichert⁴⁷ und fährt unter panamaischer Flagge, die auf der grauen Liste der Paris MoU steht. Unsere Recherchen zeigen, dass das Schiff als eine Art „Lagerschiff“ diente, das die meiste Zeit vor Malta vor Anker liegt und auf STS-Transfers

wartet. Laut AIS-Daten hat das Schiff im Jahr 2024 keinen einzigen Hafen angelauft und wurde in diesem Zeitraum auch nie inspiziert⁴⁸. Das Schiff lud und enttud Rohöl – oder wahrscheinlicher Ölerzeugnisse⁴⁹ – von Schiffen der russischen Schattenflotte. Am 28. Mai führte die MARTA 1 zum Beispiel einen STS-Transfer mit der bereits erwähnten JI XIANG durch. Nach europäischem Recht gerät ein Schiff, das an einem STS mit einem verdächtigen Schiff teilnimmt, automatisch selbst unter Verdacht. Es darf dann nicht in EU-Häfen einlaufen, bevor es die verdächtige Ladung anderswo entladen hat. Durch den Transfer mit der sanktionierten JI XIANG, gelten die EU-Sanktionen auch für die MARTA 1.⁵⁰ Laut Daten von MarineTraffic hat MARTA 1 von Januar bis November 2024 115 STS durchgeführt, davon 26 vor Augusta. Es wurden 14 STS mit Schiffen durchgeführt, die aus russischen Häfen gekommen waren, die Hälfte davon aus St. Petersburg.⁵¹

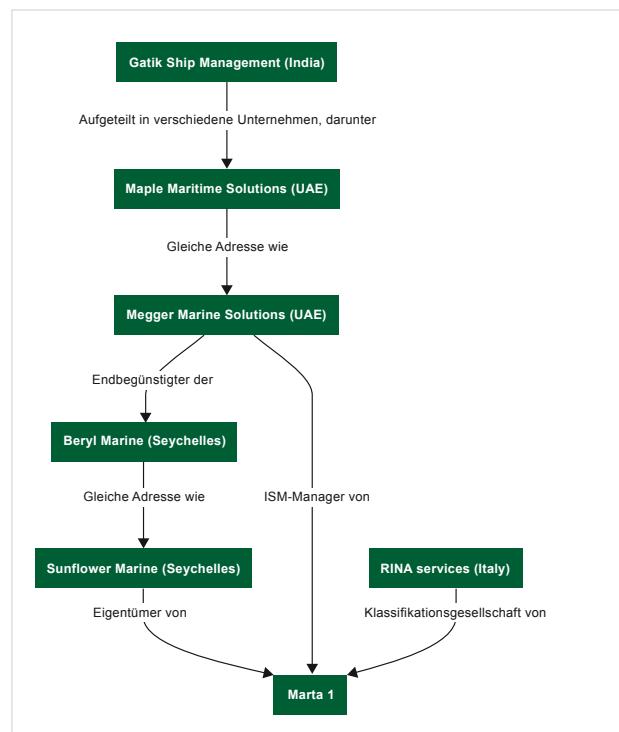


Abbildung 5: Darstellung der von Greenpeace rekonstruierten Eigentums- und Managementverhältnisse des Schiffs MARTA 1

Unsere Recherchen zeigen, dass die Marta 1 eng mit der russischen Schattenflotte verbunden ist (vgl. Abbildung 5). Das Schiff ist im Besitz einer auf den Seychellen⁵² eingetragenen Gesellschaft mit beschränkter Haftung, die dieselbe Adresse hat – identisch bis hin zu Stockwerk und Zimmernummer – wie das Unternehmen Beryl Marine Inc. Letzteres ist ein Subunternehmen von Megger Marine Solutions FZE, einer Aktiengesellschaft, die in den Vereinigten Arabischen Emiraten eingetragen ist. Megger Marine Solutions FZE hat dieselbe Adresse – identisch bis zur Büronummer – wie die Ge-

sellschaft Maple Maritime Solutions FZE, die von Lloyd's List Intelligence als eine der Gesellschaften identifiziert wurde, die die Flotte von Gatik Shipmanagement übernommen hat.⁵³ Gatik Shipmanagement ist eine indische Gesellschaft, deren Aktivitäten umstrukturiert wurden, nachdem aufgedeckt wurde, dass sie etwa 53 Schiffe besaß, die alle ausschließlich für den sanktionierte russischen Ölhandel eingesetzt wurden.⁵⁴

Neben der MARTA 1 nimmt auch die HORAI (IMO 9290517) Dienstleistungen von RINA S.p.A. in Anspruch.⁵⁵ Dieses Schiff führte am 4. April einen Ship-to-Ship-Transfer (STS) mit der MARTA 1 durch, nachdem es zuvor Ladung in Sankt Petersburg aufgenommen hatte. Die HORAI ist 19 Jahre alt, fährt unter der Flagge von Gabun – die auf der Schwarzen Liste des Tokyo MoU steht – und wurde direkt von Gatik Ship Management sowie Caishan Ship Management betrieben.⁵⁶ Die Operationen von Caishan Ship Management ähneln denen von Maple Maritime Solutions FZE. Seit Bekanntwerden der Aktivitäten von Gatik Shipmanagement führen diese beiden Unternehmen offenbar die Aktivitäten von Gatik fort.⁵⁷ Am 27. Juli 2024 führte die HORAI einen STS-Transfer vor Augusta mit dem Schiff EPIK (IMO 9273832) durch.

Die in der Schattenflotte angeheuerten italienischen Schiffe

Laut Greenpeace-Recherchen haben Schlüsselfiguren der russischen Schattenflotte Schiffe erworben, die bis vor Kurzem noch im Besitz der italienischen Reederfamilie Brullo waren. Die Brullos gerieten bereits in der Vergangenheit in die Schlagzeilen, insbesondere wegen ihrer Verwicklung in den umstrittenen Untergang der NUOVA ISIDE, einem Fischereischiff, das im Mai 2020 vor der Küste Siziliens sank, nachdem es mit dem Tankschiff VULCANELLO kollidiert war, das von einem Unternehmen der Familie Brullo betrieben wurde.⁵⁸ Das Schiff LISCA BIANCA M (IMO 9290517), das früher den Brullos gehörte, trägt heute den Namen HORAI und ist, wie bereits beschrieben, Teil der russischen Schattenflotte. Bis zum 16. Februar 2023 war die Firma Augusta Due, ein Unternehmen der Brullo-Familie, für das Sicherheitsmanagement des Schiffes verantwortlich. An diesem Tag wurde das Schiff von Gatik Ship Management übernommen. Der Verkauf erfolgte, obwohl EU-Sanktionen den Verkauf eines Schiffs an sanktionierte Unternehmen oder Personen verbieten.⁵⁹

Unsere Recherchen zu den STS-Aktivitäten vor Augusta zeigen, dass ein weiteres ehemaliges Schiff der Brullo-Familie, die FILICUDI M (IMO 9298595), am 14. Juli 2024, einen Ship-to-Ship-Transfer (STS) mit der MARA-

BELLA SUN (IMO 9323376) durchführte. Die MARABELLA SUN wird von der Peninsular Maritime India Private Limited betrieben – derselben Gesellschaft, die auch für die EAGLE S verantwortlich ist. Am 17. Dezember 2024 wurde die MARABELLA SUN von der EU auf die Liste der sanktionierten Schiffe gesetzt, da sie Teil der russischen Schattenflotte ist.⁶⁰ Trotz dieses Transfers mit der MARABELLA SUN erhielt die FILICUDI M anschließend Zugang zum sardischen Hafen Sarroch. Dabei betreffen die EU-Sanktionen nicht nur Schiffe der Schattenflotte selbst, sondern auch all jene, die an STS-Transfers mit ihnen beteiligt waren.⁶¹

Mittlerweile gehört das Schiff FILICUDI M nicht mehr der Brullo-Familie, ist aber jetzt in den sanktionierten Handel mit russischem Öl involviert. Im März 2024 kündigte die italienische Küstenwache an, dass die FILICUDI M nicht mehr unter italienischer Flagge fahren werde. Der damalige Eigentümer, Augusta Due, hatte beschlossen, das Schiff zu verkaufen.⁶² Nach der erfolgten Ausflaggung wurde im Juni 2024 in Panama die Gesellschaft Reef Marine Group Corp gegründet. Im November 2024 übernahm dieses Unternehmen die FILICUDI M als neuen Eigentümer.⁶³

Die erwerbende Gesellschaft ist auf den Namen eines Strohmanns registriert – Mikheil Gamkrelidze, ein Anglo-Georgier mit Wohnsitz in Togo.⁶⁴ Gamkrelidze gründete einige Monate vor dem Erwerb der FILICUDI M durch Reef Marine Group eine weitere Firma: Lionheart Trading Co. in Lomé. Dieses Unternehmen ist im internationalen Handel mit Erdölzeugnissen tätig.⁶⁵ Laut Recherchen von Africa Intelligence empfängt Gamkrelidze an seinem Wohnort in Lomé regelmäßig Besuch von Ilya Kaganer, einem amerikanischen Staatsbürger russischer Herkunft.⁶⁶ Kaganer arbeitet im Auftrag von Mikhail Mezhentsev, dem ehemaligen Direktor des russischen Staatsunternehmens Transnefteproduct und heutigen Eigentümer von Demex, einem der weltweit größten privaten Käufer russischen Rohöls.⁶⁷

Unsere Recherchen deuten darauf hin, dass Demex selbst der eigentliche Nutznießer des Verkaufs der FILICUDI M ist. Dass die erste Fahrt unter dem neuen Eigentümer zwischen Novorossiysk (Russland) und Dakar (Senegal), dem beliebtesten Zielhafen des Unternehmens des ehemaligen russischen Staatschefs Mezhentsev^[66] stattfand, bestätigt diesen Eindruck. Die FILICUDI M scheint folglich in das Geschäft eines der wichtigsten Unternehmen für den Handel mit Erdöl und Erdölprodukten russischer Herkunft eingebunden zu sein. Dieses Geschäft hat einen noch größeren Umfang als die bisher größten Erdölkäufer Moskaus wie Trafigura, Vitol und Guvnor.⁶⁸

Seit Anfang Dezember 2024 tauchen im russischen Internet Anzeigen auf: Arod LLC-FZ, das Unternehmen, das für das Sicherheitsmanagement der FILICUDI M verantwortlich ist - ebenfalls im Mai 2024 anonym in den Vereinigten Arabischen Emiraten gegründet - sucht Besatzungsmitglieder für ein Schiff.⁶⁹ Zwar enthält die Anzeige nicht den Namen oder die IMO-Nummer des betreffenden Schiffes, doch die Beschreibung entspricht in jeder Hinsicht der FILICUDI M (die im Übrigen das einzige Schiff ist, das die AROD verwaltet): Es hat die gleiche Kapazität, gleiche Motoren, die gleiche Flagge, und das gleiche Baudatum. Die Arod spricht von einem „kürzlich erfolgten Kauf des Schiffes“ und gibt an, dass nur Seeleute russischer Staatsangehörigkeit gesucht werden, die in die Besatzung des „für die internationale Schifffahrt“ eingesetzten Schiffes aufgenommen werden sollen. Während der norwegische Versicherer den Versicherungsschutz für die FILICUDI M kündigte, ist es weiterhin bei der italienischen Klassifikationsgesellschaft RINA S.p.A. registriert.⁷⁰

All das deutet darauf hin, dass der Verkauf der FILICUDI M einen Verstoß gegen die gegen Russland verhängten Sanktionen darstellt. Nach den Sanktionen ist es „juristischen Personen, Organisationen oder Einrichtungen, die in der Union gegründet wurden [...] untersagt, Tankschiffe zur Beförderung von Rohöl oder Erdölzeugnissen [...] unmittelbar oder mittelbar natürlichen oder juristischen Personen, Organisationen oder Einrichtungen in Russland oder zur Verwendung in Russland zu verkaufen oder anderweitig das Eigentum daran zu übertragen“.⁷¹ Dieser Verstoß wurde auch durch die italienischen Behörden ermöglicht. Diese sollen nach EU-Recht „keine Genehmigung für Verkäufe oder Eigentumsübertragungen an natürliche oder juristische Personen, Organisationen oder Einrichtungen in Russland oder zur Verwendung in Russland [erteilen], wenn sie hinreichende Gründe zu der Annahme haben, dass die Tankschiffe zur Beförderung von Rohöl oder Erdölzeugnissen [...], die ihren Ursprung in Russland haben oder [...] aus Russland zur Einfuhr in die Union ausgeführt wurden, verwendet oder zu diesem Zweck wiederausgeführt würden oder zur Beförderung an Drittländer zu einem Einkaufspreis per Barrel, der über dem [...] festgelegten Preis liegt.“⁷² Um dem entgegenzuwirken, beabsichtigt die EU den Verkauf von Öltankern, insbesondere von Schiffen aus zweiter Hand, transparent zu machen.⁷³ Diese könnten ansonsten dazu genutzt werden, das Einfuhrverbot für russisches Rohöl oder Ölerzeugnisse und die Obergrenze für den Ölpreis der G7+ nach einem Eigentümerwechsel zu umgehen.

Die sanktionierten Schiffe legen in Italien an

Neben der FILICUDI M identifizierte Greenpeace noch drei weitere Schiffe, die entgegen der EU-Sanktionen in italienischen Häfen anlegen konnten. Am 22. Februar 2024 legte der Tanker PLANEO (IMO 9711248) am Terminal PIR 279 im Hafen von Ravenna an, unterstützt von den Schleppern EDUARDO PRIMO (IMO 9225160) und GATTO (IMO 9764324) unterstützt und entlud die von ihm beförderte Ladung von Erdölzeugnissen⁷⁴ im Hafen, was ihre Tiefgangsänderungen belegen⁷⁵. Laut öffentlichen Quellen fuhr die PLANEO noch bis September 2022 unter russischer Flagge. Beim Anlegemanöver in Ravenna fuhr sie unter panamaischer Flagge.⁷⁶ Am 19. April 2024 empfing dasselbe Terminal in Ravenna das Schwesterschiff der PLANEO, die CAMINERO (IMO 9718923), die in den ersten Monaten nach der russischen Invasion in der Ukraine ebenfalls noch unter russischer Flagge fuhr.⁷⁷ Gemäß Artikel 3e(a)(2) der EU-Verordnung 2022/576 ist Schiffen, die nach dem 24. Februar 2022 von der russischen auf die Flagge eines anderen Staates umgeflaggt haben, die Einfahrt in EU-Häfen zu verwehren.⁷⁸

Auf der Grundlage eben dieser Verordnung hinderten spanische Behörden 2023 das Schiff MAERSK MAGELLAN (IMO 9447732) daran, in Tarragona zu entladen, da es seine Ladung von der MS ELEPHANT (IMO 9374868) übernommen hatte. Die MS ELEPHANT hatte ihre Ladung von der MS NOBEL (IMO 9105114) erhalten, die bis Juli 2022 noch unter russischer Flagge fuhr.⁷⁹

Dies deutet darauf hin, dass die PLANEO und die CAMINERO ihre Ladung trotz der EU-Sanktionen im Hafen von Ravenna entladen konnten, und dass die Petrolifera Italo Rumena SpA (Konzessionär des PIR-Terminals) und die Società Esercizio Rimorchi e Salvataggi - SERS SRL (Eigentümerin der daran beteiligten Schlepper)⁸⁰ am 22. Februar und 19. April an diesem Sanktionsbruch beteiligt waren.

Schließlich entlud die ATLAS STAR (IMO 9376828) am 15. Oktober 2024 im Terminal SILONE von Triest raffinierte Erdölzeugnisse.⁸¹ Während des Aufenthalts im Hafen verringerte sich der Tiefgang von 11 auf 7,5 Meter, was bestätigt, dass das Schiff seine Ladung gelöscht hatte.⁸² Kurz zuvor hatte die ATLAS STAR einen STS-Transfer mit der zuvor erwähnten MARTA 1 (IMO 9323974), mit der HORAI (IMO 9290517) und der ROUTE (IMO 9281853) durchgeführt. Die letzten beiden werden von Unternehmen geführt, die auf der Liste der Kriegskomplizen des ukrainischen Geheimdienstes stehen.⁸³

Nicht nur Öltanker

Neben Öltankern haben in letzter Zeit auch Frachtschiffe in italienischen Häfen angelegt, die ihre russische Flagge nach dem 22. Februar 2022 wechselten. Greenpeace hat folgende Schiffe identifiziert, deren die Einfahrt in italienische Häfen laut EU-Sanktionen hätte verweigert werden müssen:

- das Schiff SMART (IMO 8943428), das am 22. Januar 2025 im Hafen von Brindisi lag
- die Schiffe ELLA (IMO 9894105) und UGAH CONFIDENCE (IMO 9892963), die am 12. März bzw. am 02. und 24. April 2024 im Hafen von Ravenna anlegten,
- die Schiffe ATAMEKEN (IMO 9686390) und UGAH DISCOVERY (IMO 9823871), die am 31. Juli bzw. 31. März 2024 im Hafen von Chioggia anlegten

MACISTONE, LIONE e GRIFONE sind die drei Schlepper, die regelmäßig an den für die STS-Transfers vor Augusta erforderlichen Manövern beteiligt sind und auch die wichtigen Fender zur Verfügung stellen, ohne die solche Operationen nicht möglich wären.⁸⁴ Die drei Schlepper sind identisch, führen die italienische Flagge und werden direkt von ihrem Eigner, TEC.MA, TECNOLOGIE MARITTIME SRL betrieben.⁸⁵ Im Jahr 2023 wurde die MACISTONE in Griechenland nach einer Inspektion für zwei Wochen festgehalten. Bei der Inspektion wurden verschiedene Mängel an den Sicherheitssystemen festgestellt.⁸⁶ Bei der GRIFONE sind ebenfalls Inspektionen überfällig.⁸⁷

Die Rolle Libyens

Einige der per Ship-to-Ship-Transfer (STS) vor Augusta umgeladenen Ladungen gelangen nach Libyen. Libyen verfügt über die größten Ölreserven Afrikas.⁸⁸ Offiziell importiert das Land raffinierte Erdölprodukte, um die begrenzten Kapazitäten seiner Raffinerien auszugleichen. Doch in den letzten Jahren hat sich der Verdacht erhärtet, dass ein Großteil dieser Importe auf un durchsichtige Weise weitergeleitet wird.⁸⁹

Ein von Bloomberg recherchierter Fall macht dies besonders deutlich: Im September 2022 beschlagnahmten die albanischen Behörden das Tankschiff QUEEN MAJEDA (IMO 9117806) und deckten dabei ein Ölschmuggelsystem im Milliardenwert auf. Die QUEEN MAJEDA, ein kleines und über 30 Jahre altes Tankschiff, wurde für den Ölschmuggel genutzt und unterlief dabei die libyschen Behörden. Dies hatte zur Folge, dass dem Land und seinen Bürgern finanzielle Mittel entzogen wurden, die eigentlich zur Linderung der Energiearmut infolge jahrzehntelanger Konflikte vorgesehen waren. Eine Untersuchung von Bloomberg enthüllte die komplexen Strukturen dieses Schmuggels. Demnach wurden mehrere kleine Schiffe eingesetzt, um Treibstoff – oft russischer Herkunft – im Wert von mehreren Milliarden Euro bis nach Europa zu transportieren.⁹⁰

Im Mai desselben Jahres wurde die QUEEN MAJEDA von der Guardia di Finanza und der Italienischen Küstenwache beschlagnahmt, während sie eine Ladung Öl ohne hinreichende Dokumentation transportierte. Das Schiff wurde jedoch im Juni aufgrund einer positiven Bewertung der Frachtsicherheit wieder freigegeben.⁹¹ Trotz der fehlenden Unterlagen über die Ladung der QUEEN MAJEDA haben die italienischen Behörden offenbar keine Ermittlungen über mögliche Schmuggelaktivitäten durchgeführt. Greenpeace-Recherchen zeigen, dass die QUEEN MAJEDA nach ihrer Freisetzung ihren AIS-Sender deaktiviert, sodass sie nicht mehr geortet werden konnte.

Wie Bloomberg berichtet, hat der Schmuggel raffinierter Erdölprodukte aus Libyen heraus mittlerweile ein völlig neues Ausmaß erreicht. Statt von einigen wenigen Kriminellen wird er nun zunehmend von organisierten Verbrechergruppen und korrupten Behörden kontrolliert. Früher konzentrierte sich der Schmuggel vor allem auf die Häfen im Westen Libyens. Doch seit die von den Vereinten Nationen unterstützte Regierung in Tripolis strengere Maßnahmen dagegen ergriffen hat, hat sich die Aktivität in die Region Kyrenaika verlagert. Dort herrscht General Khalifa Haftar, ein enger Verbündeter Putins.⁹²

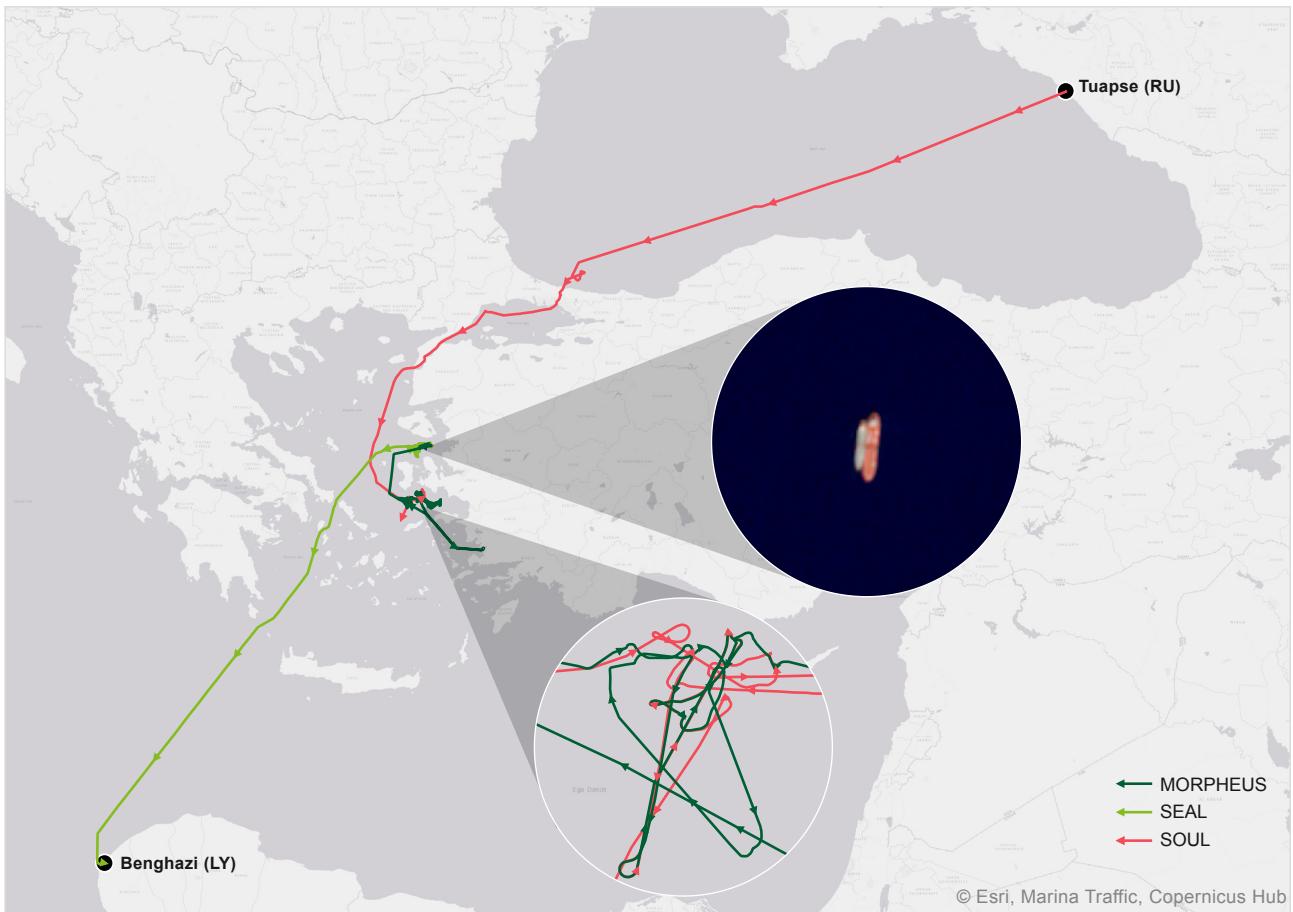


Abbildung 6: Eine von Greenpeace zurückverfolgte Kette von STS-Transfers, über die im August 2024 Öl von Russland nach Libyen gelang

Die russische Herkunft vieler der mutmaßlich geschmuggelten Ladungen wird durch unsere Recherchen bestätigt: Greenpeace hat zwei „Ketten“ von STS-Transfers dokumentiert, bei denen Treibstoffladungen russischer Herkunft – wahrscheinlich Heizöl oder Diesel – im Hafen von Bengasi, der größten Stadt der Kyrenaika, ankamen. Den Rekonstruktionen⁹³ zufolge, begann eine dieser Ketten, als das Schiff SOUL (IMO 9263203) – das wahrscheinlich der russischen Schattenflotte angehört⁹⁴ – am 05. August 2024 eine Treibstoffladung im russischen Hafen Tuapse aufnahm und sie am 13. August an die MORPHEUS (IMO 9247443) weitergab. Am 29. August transferierte die MORPHEUS ihre Dieselladung an die SEAL (IMO 9263186) – ebenfalls wahrscheinlich Teil der Schattenflotte⁹⁵ –, die sie am 06. September nach Bengasi lieferte. Dies ist nur ein Fall, den Greenpeace rekonstruierten konnte, der einen Einblick in ein wahrscheinlich umfangreiches Netz von Austauschvorgängen gewährt, an denen die russische Schattenflotte beteiligt war.

Der alte Hafen von Bengasi

Bengasi verfügt weder über Raffinerien noch Verbindungen zu libyschen Ölquellen.⁹⁶ Die Einwohner der Stadt werden auf dem Seeweg mit Treibstoff versorgt. Für die Treibstoff-Lieferungen gibt es nur eine einzige geeignete Anlegestelle am Hafen, die oft überlastet ist. Der importierte Treibstoff wird von der libyschen Regierung systematisch zu einem Preis verkauft, der größtenteils aus staatlichen Mitteln subventioniert wird. Der Ölschmuggel über Libyen nutzt diese staatlichen Subventionen aus: Ein Teil des importierten Treibstoffs kommt nicht bei den libyschen Familien an, sondern wird auf große Tanklastwagen geladen, die ihn, nur wenige Meter weiter entfernt, auf kleinere und ältere Tankschiffe verladen, welche im alten Hafen lauern. Die kleineren Tankschiffe verlassen dann den Hafen mit gefälschten Herkunfts-nachweisen und ausgeschalteten AIS-Sendern, um den subventionierten Treibstoff zum Marktpreis weiterzuverkaufen.⁹⁷ Auf diese Weise kassieren die Schmuggler die Differenz aus subventioniertem Preis und Marktpreis. Diese besteht im Wesentlichen aus der staatlichen Förderung, die eigentlich für die libyschen Verbraucher:innen bestimmt ist.

Beobachtet man den alten Hafen auf Satellitenbildern, fallen jedoch noch andere Tankschiffe auf, die viel größer sind als die kleineren von den Lastern beladenen Tankschiffe, die von den Schmugglern verwendet werden. Sie haben ihr Ortungssystem deaktiviert und ihre Beteiligung am Ölschmuggel war bisher nicht bekannt.⁹⁸ Greenpeace enthüllt heute zum ersten Mal die Identität dieser Tanker und liefert bisher unbekannte Details im Hinblick auf ihre Rolle im libyschen Schmuggel und im illegalen Handel mit russischem Öl.

Die MV Nobel und die „Speicherschiffe“

Mittels OSINT-Recherchen konnte Greenpeace einige Schiffe identifizieren, deren Beteiligung am libyschen Ölschmuggel bisher nicht bekannt war. Dazu wurden touristische Fotos ausgewertet, die am Hafen von Bengasi aufgenommen wurden und auf verschiedenen Social-Media-Plattformen veröffentlicht wurden. Einige Fotos zeigen große Tanker im alten Hafen von Bengasi. Durch die öffentlich verfügbaren Bilder und zusätzliche Messungen auf Satellitenbildern konnte Greenpeace einige der anwesenden Tanker zweifelsfrei identifizieren, obwohl sie ihr AIS-System deaktiviert hatten.

Das Schiff, das sich im vergangenen Jahr über einen besonders langen Zeitraum im Hafen von Bengasi aufhielt, aber sein AIS-System deaktiviert hatte, konnte als MV NOBEL (IMO 9105114) identifiziert werden (siehe Abbildung 7). Das Schiff hatte sein AIS-Ortungssystem am 12. Juli 2024 ausgeschaltet, als es sich in westlicher Fahrt vor der libyschen Stadt Tobruk, östlich von Bengasi, befand.⁹⁹ Bis Juli 2022 trug das Schiff den Namen Neatis, fuhr unter russischer Flagge und gehörte dem in Moskau ansässigen Unternehmen Rusprimeexport LLC. In der Zwischenzeit ging es in den Besitz einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung auf den Seychellen über und fuhr unter kamerunischer Flagge.¹⁰⁰ Da das Schiff seit Beginn des Krieges in der Ukraine fünf Monate lang unter russischer Flagge fuhr, wurde es von der EU mit Sanktionen belegt und darf nun keine Fracht mehr in EU-Gewässer liefern.¹⁰¹

Bevor die MV NOBEL vom Radar verschwand und in Bengasi auftauchte, hatte es einen unangemeldeten STS-Transfer mit der MV ELEPHANT durchgeführt, einem Tanker unter vietnamesischer Flagge. Dafür wurde von den spanischen Behörden eine Geldstrafe von 120.000 EUR verhängt. Zudem wurden weitere Unregelmäßigkeiten festgestellt. Die bereits genannte MA-

ERSK MAGELLAN, welche die Dieselladung von der MV ELEPHANT übernommen hatte (die sie wiederum von der MV NOBEL erhalten hatte), wurde am Löschen in spanischen Häfen gehindert, weil das Verkehrsministerium vermutete, dass dies ein Versuch war, die gegen Russland verhängten Sanktionen zu umgehen. Das Ministerium stufte den STS-Transfer zwischen der MV ELEPHANT und der MV NOBEL als verdächtig ein und erinnerte die Anbieter von Seeverkehrsdienstleistungen an die rechtlichen Risiken, die sie eingehen, wenn sie sich an russischen Öltransfers wenige Meilen vor den europäischen Küsten beteiligen.¹⁰² Nach dem Ereignis kontaktierte die Hafenbehörde Ceuta die Unternehmen, die die Fender für den Transfer vor ihrer Küste geliefert hatten. Sie wies darauf hin, dass diese Firmen gemäß den Sanktionsvorschriften als „Vermittler“ des illegalen Handels gelten könnten und rechtliche Konsequenzen drohen.¹⁰³

Während des Aufenthalts im alten Hafen von Bengasi führte die MS NOBEL zwischen Dezember 2023 und März 2024 einen STS-Transfer mit der MS DELONIX (IMO 9298387) durch, wie ein Video auf der Plattform Tiktok zeigt (Link zum Video, Link zum Originalpost). Die DELONIX fuhr dann weiter nach Piräus, Griechenland. Angesichts der Bemühungen der DELONIX, ihre Spuren zu verwischen, kann Greenpeace nicht bestätigen, dass das Unternehmen sanktionierte Produkte in Griechenland entladen hat. Einer der ehemaligen Manager der DELONIX, DYNAMIC SHIPMANAGEMENT SA-LIB, hat allerdings eine Reihe von Schiffen an mehrere anonyme Reeder verkauft, die daraufhin Teil der russischen Schattenflotte wurden.¹⁰⁴ Im 2024 führte die NOBEL einen weiteren STS-Transfer mit einem von der EU als Teil der russischen Schattenflotte sanktionierten Schiff durch. Es handelte sich dabei um die bereits erwähnte MARABELLA SUN.

Zu den anderen Schiffen, die vor Libyen ihre Ortungssysteme ausgeschaltet hatten, gehört auch die FLAMENCO (IMO 9411991), die im Oktober 2024 18 Stunden lang ohne AIS unterwegs war, bevor sie Bengasi ansteuerte. Unmittelbar danach war das Schiff am 04. November 2024 in einen STS-Transfer vor der Küste von Augusta mit der ROCK (IMO 9288356) – wahrscheinlich ein Mitglied der russischen Schattenflotte – verwickelt.¹⁰⁵ Anschließend fuhr die FLAMENCO wieder in Richtung Libyen.

Am 24. August 2024 entlud die SEALEO (IMO 9473066) Rohöl, das anscheinend aus Kasachstan stammte, am ISAB-Südterminal in Santa Panagia.¹⁰⁶ Vor der Ankunft hatte sie ihr AIS-Ortungssystem 84 Stunden lang ausgeschaltet, während sie die Ostküste Nordafrikas passierte. Gemäß den EU-Verordnungen deutet

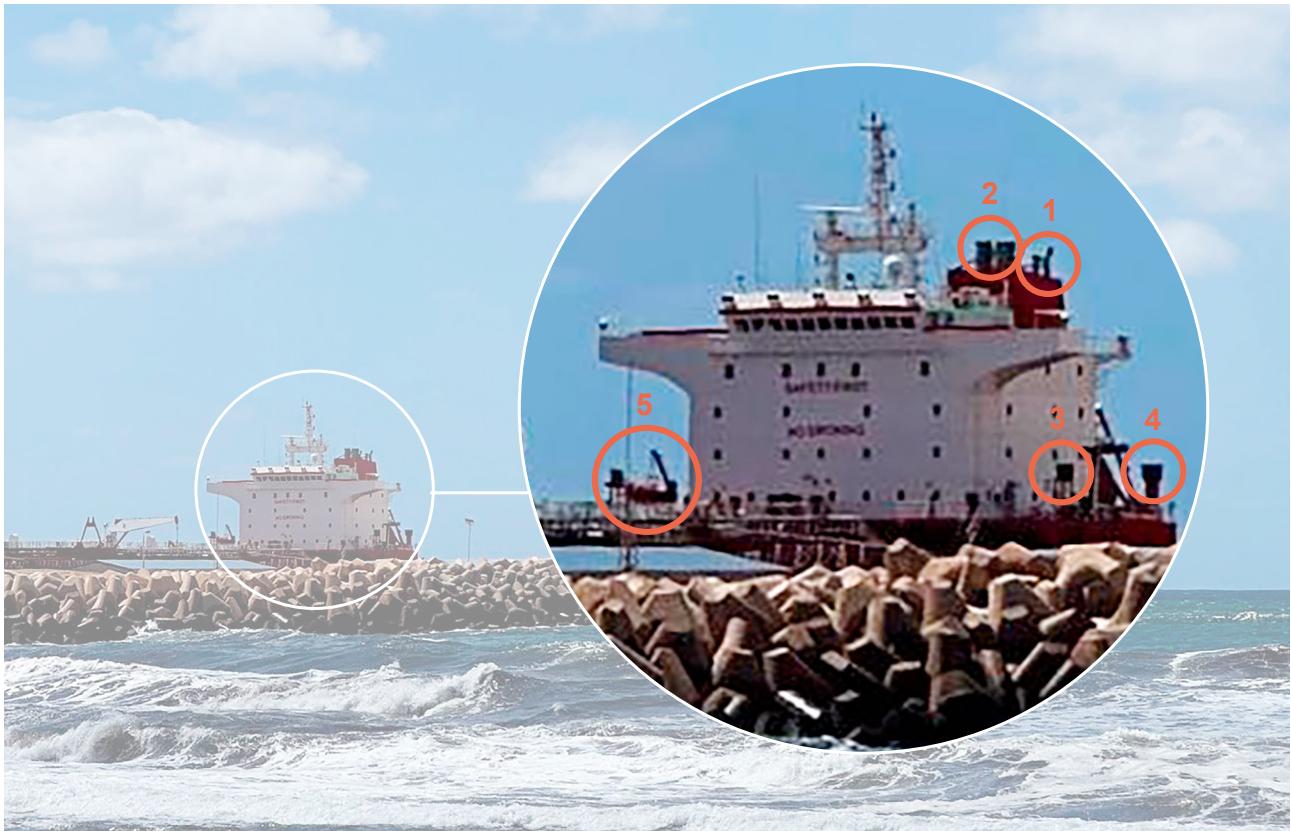


Abbildung 7: Das obere Foto zeigt die MV NOBEL im Jahr 2019, aufgenommen von einem Shipspotter. Das untere Foto zeigt eine Aufnahme des unbekannten Schiffs, veröffentlicht im Mai 2024 auf dem Instagram-Kanal @benghazi.city. Hervorgehoben sind die Details, mit denen Greenpeace die Übereinstimmung zwischen den beiden Schiffen nachgewiesen hat. Auch Abmessungen des Schiffs auf Satellitenbildern bestätigen die Übereinstimmung.

„die Deaktivierung des AIS über einen längeren Zeitraum darauf hin, dass verdächtige Aktivitäten stattfinden“.¹⁰⁷ Daher müssen die zuständigen Behörden bei der Risikoanalyse von Verstößen gegen relevante Verbote öffentlich verfügbare Informationen über illegale Aktivitäten in der Region berücksichtigen, in der das AIS deaktiviert wurde: in diesem Fall die nordöstliche Küste Afrikas, einem bekannten Hotspot für Olschmuggel. Aus öffentlichen Quellen geht jedoch nicht hervor, dass die italienischen Behörden an Bord der SEALEO Kontrollen durchgeführt haben, obwohl die IMO empfiehlt, dass Hafenbehörden Schiffe, die bewusst Maßnahmen ergreifen, um sich der Entdeckung zu entziehen, gründlich zu kontrollieren sind.¹⁰⁸

Auch die GHIBLI (IMO 9417799) schaltete am 28. August 2024 auf der Fahrt vor der libyschen Küste ihren AIS-Sender für 74 Stunden aus. Nachdem sie im libyschen Hafen As Sidrah Ladung aufgenommen hatte, steuerte sie anschließend den Hafen von Augusta an, wo sie Rohöl an dem von Sonatrach betriebenen Terminal löschte.¹⁰⁹ Die GHIBLI wurde nicht von den italienischen Behörden überprüft, obwohl sie 74 Stunden lang aus dem AIS-System verschwunden war, kurz bevor sie eine Ladung Rohöl an einen italienischen Hafen lieferte. Das Schiff wurde vielmehr im darauf folgenden Monat von den griechischen Behörden inspiziert, die das Fehlen einer Bescheinigung über eine Haftpflichtversicherung für Schäden durch Ölverschmutzung feststellten: eines der sechs Elemente, die laut IMO ein Schiff als Teil der Schattenflotte qualifizie-

ren können.¹¹⁰ Es sei auch darauf hingewiesen, dass es sich bei dem Unternehmen, das für die Sicherheit der GHIBLI verantwortlich ist, um ein italienisches Unternehmen handelt, die Marwave Shipmanagement Srl.

Greenpeace gelang es nicht, zu rekonstruieren, was in den Stunden geschah, in denen die Positionen dieser Schiffe nicht zu orten waren, und kann auch nicht bestätigen, dass sie an illegalen Aktivitäten beteiligt waren. Es sollte jedoch darauf hingewiesen werden, dass die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) das absichtliche Ergreifen von Maßnahmen „zur Vermeidung der Entdeckung des Schiffes, wie das Ausschalten von AIS- oder LRIT-Sendern oder das Verbergen der wahren Identität des Schiffes, wenn es keine ausreichenden rechtmäßigen Sicherheitsgründe gibt, die ein solches Vorgehen rechtfertigen“ zu den Elementen zählt, die ein Schiff als Teil der russischen Schattenflotte qualifizieren können.

Neben der GHIBLI und der SEALEO hat Greenpeace weitere Tankschiffe identifiziert, die in italienischen Häfen entladen haben, nachdem sie lange Zeit mit ausgeschalteten AIS-Sendern unterwegs waren: die VALFOGLIA (IMO 9417309, Entladung am 02. Dezember 2024 in Augusta nach 25 Stunden ohne AIS) und die KRITI LEGEND (IMO 9398266, Entladung am 27. November 2024 in Triest nach 30 Stunden ohne AIS), von denen keines der beiden im Jahr 2024 von den italienischen Behörden inspiziert wurde.¹¹¹

Fazit

Diese Recherche zeigt, dass die zuständigen italienischen Behörden – von der Regierung bis zu den Hafenbehörden¹¹² – die Aktivitäten der Schattenflotte nur unzureichend überwachen. Dadurch konnten einige Schiffe die EU-Sanktionen und das Ölembargo umgehen, in unmittelbarer Nähe italienischer Hoheitsgewässer und teils direkt in italienischen Häfen.¹¹³

Letztlich trug dies zur Finanzierung von Putins Kriegsmaschinerie bei. Etwa jeder dritte Rubel, der in die russische Staatskasse fließt, geht in Militärausgaben. Laut Angaben des russischen Finanzministeriums sollten diese im vergangenen Jahr rund 29,4 Prozent der öffentlichen Ausgaben Russlands erreichen.¹¹⁴ Trotz westlicher Sanktionen bleibt der fossile Brennstoffsektor die wichtigste Einnahmequelle Russlands. Er macht allein etwa 32 Prozent des Haushalts der Föderation aus (Stand 2023), wenn auch weniger als die zuvor erreichten 42 Prozent im Jahr 2022, dem Jahr der russischen Invasion der Ukraine.¹¹⁵

Doch nicht nur Moskaus Strategien zur Sanktionsumgehung und die unzureichende Durchsetzung der Sanktionen seitens der EU-Mitgliedstaaten ermöglichen, dass Öl und Gas weiterhin Putins Kriegskasse füttern. Auch die Weigerung der EU, auf fossile Brennstoffe zu verzichten und konsequent auf erneuerbare Energien umzusteigen, spielt eine Rolle. Nach dem Einmarsch in die Ukraine beschränkte sich die EU darauf, russisches Öl zu sanktionieren, das per Schiff transportiert wird. Ein Embargo für Gas- und Flüssiggasimporte (LNG) blieb aus. Zudem erlaubte Brüssel westlichen Firmen, sich an russischen Rohölexporten unter der Preisobergrenze von 60 Dollar pro Barrel zu beteiligen. Damit wollte die EU einen weltweiten Preisanstieg und einen Versorgungsschock verhindern, der bei einer vollständigen Blockade russischen Öls drohte. Ähnlich lax geht der Westen mit der Kontrolle von Erdölprodukten aus Drittländern um. Oft bleibt unklar, ob sie aus russischen Quellen stammen – ein Versäumnis, das Moskau weiterhin Einnahmen sichert.

Der fehlende Mut der EU und die europäische Abhängigkeit von Öl und Gas finanzieren weiterhin Putins Kriegsmaschinerie. Der EU-Ausstieg aus russischen fossilen Brennstoffen ist erst für 2027 geplant, also zu einem Zeitpunkt, an dem Moskau hoffentlich bereits aufgehört hat, die Ukraine zu bombardieren. Das ist zu spät sowohl für die Zivilist:innen, die seit drei Jahren unter russischem Beschuss stehen, als auch für den durch den Klimawandel erschütterten Planeten.

Greenpeace fordert daher Italien und die Europäische Union auf:

- Russische fossile Brennstoffe wie LNG und Pipeline-Gas, die bisher nicht einem vollständigen Embargo unterliegen, zu verbieten;
- Die Tanker der Schattenflotte zu identifizieren und diese Tanker und ihre Eigentümer in die Sanktionspakete aufzunehmen, um ihren Handel mit russischem Öl zu unterbinden. Die Aktivitäten der Schattenflotte ermöglichen es Moskau nicht nur, die Sanktionen gegen russisches Öl zu umgehen, sondern stellen auch ein ernsthaftes ökologisches und finanzielles Risiko für die Küstenstaaten entlang der Ölexport-Routen dar. Weitere damit verbundene Risiken betreffen die Sicherheit der Schifffahrt und die nationale Sicherheit;
- Sanktionsverstöße besser zu überwachen und zu kontrollieren, sowie Strafen für Verantwortliche zu verschärfen;
- Den Import russischer fossiler Brennstoffe vor 2027 zu unterbinden, alle neuen fossilen Infrastrukturen in der EU zu verbieten, den Verbrauch von fossilen Brennstoffen in der EU schnell zu reduzieren und sich zum Ausstieg aus fossilem Gas bis 2035 zu verpflichten.

Anhang – Merkmale der Schiffe in der von Greenpeace analysierten Stichprobe

Name	Ermittelte STS	IMO	Baujahr	Tonnage	Flagge	Versicherungsstatus	Verdächtige Elemente
YELLOW TRADER	Am 19.11.2024 mit dem Schiff SEAFRIEND (IMO 9629574) und am 14.01.2024 mit dem Schiff MINERVA ANNA (IMO 9298507)	9292840	2004 (20 Jahre)	158609	Marshall Islands (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
INDUS 1	Am 04.11.2024 mit dem Schiff BELLARIS (IMO 9332614)	9360415	2007 (17 Jahre)	39981	Panama (Tokyo MoU White list, Paris MoU Grey list)	Nicht ausreichend versichert	Wurde von Gatik Ship Management und Caisman Ship Management verwaltet. Wechsel des Managements, als die Sanktionen verhängt wurden. Beteiligung an Tätigkeiten, die mit den in der IMO-Resolution A.1192(33) beschriebenen Tätigkeiten vereinbar sind
ROCK	A, 14.11.2024-11-04 mit dem Schiff FLAMENCO (IMO 9411991) und am 02.11.2024 mit dem Schiff IBELA (IMO 9244441)	9288356	2005 (19 Jahre)	70753	Barbados (Tokyo MoU Grey list, Paris MoU White list)	Versichert	Wurde von Beks Tanker Isletmeciliği und Sand Gemi Isletmeciliği verwaltet.. Wechsel des Managements, als die Sanktionen verhängt wurden. Beteiligung an Tätigkeiten, die mit den in der IMO-Resolution A.1192(33) beschriebenen Tätigkeiten vereinbar sind
MARTA 1	Am 04.11.2024 mit dem Schiff FOTOU (IMO 9293959), am 27.10.2024 mit dem Schiff DUKE II (IMO 9254240), am 25.10.2024 mit dem Schiff MYTHOS (IMO 9314894), am 14.08.2024 mit dem Schiff SILVERLIGHT (IMO 9577111), am 27.07.2024 mit dem Schiff NOUNOU (IMO 9960980) und am 28.05.2024-05-28 mit dem Schiff JI XIANG (IMO 9384459)	9323974	2006 (18 Jahre)	105445	Panama (Tokyo MoU White list, Paris MoU Grey list)	Nicht ausreichend versichert	Ihr wirtschaftlicher Eigentümer ist Maple Maritime Solutions FZE, Wechsel des Managements, als die Sanktionen verhängt wurden. Beteiligung an Tätigkeiten, die mit den in der IMO-Resolution A.1192(33) beschriebenen Tätigkeiten vereinbar sind
LADY RINA	Am 05.10.2024 mit dem Schiff MARITEA (IMO 9210919)	9631383	2012 (12 Jahre)	39310	Italy (Tokyo MoU Grey list, Paris MoU White list)	Versichert	
HARDRADA	Am 30.09.2024 mit dem Schiff DUKE II (IMO 9254240)	9344007	2007 (17 Jahre)	45983	Liberia (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
NOONOU	Am 30.09.2024 mit dem Schiff MARALTA (IMO 9324320), am 08.08.2024 mit dem Schiff ELECTRA (IMO 9307815) und am 31.08.2024 mit dem Schiff CHIBA (IMO 9960980)	9960980	2023 (1 Jahr)	115322	Malta (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
SW CAP FERRAT I	Am 30.09.2024 mit dem Schiff MOUNT OLYMPUS (IMO 9260081)	9231614	2002 (22 Jahre)	36031	Panama (Tokyo MoU White list, Paris MoU Grey list)	Versichert	
HELGA	Am 31.08.2024 mit dem Schiff E PIONEER (IMO 9278686)	9419151	2010 (14 Jahre)	112795	Palau (Republic of) (Tokyo MoU Black list, Paris MoU Black list)	Nicht ausreichend versichert	Wurde von Gatik Ship Management, Caishan Ship Management und Unic Tanker Gemi Isletmeciliği verwaltet. Beteiligung an Tätigkeiten, die mit den in der IMO-Resolution A.1192(33) beschriebenen Tätigkeiten vereinbar sind. STS mit sanktionierten Schiffen.
TG TAURUS	Am 31.08.2024 mit dem Schiff EASTERLY AS OLIVIA (IMO 9340489) und am 27.07.2024 mit dem Schiff MED ATLANTIC (IMO 9410533)	9523835	2011 (13 Jahre)	26199	Liberia (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	

MERONAS	Am 16.08.2024 mit dem Schiff KIZOMBA (IMO 9433901)	9934905	2022 (2 Jahre)	49990	Greece (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
KIZOMBA	Am 14.08.2024 mit dem Schiff CONGA (IMO 9412000)	9433901	2009 (15 Jahre)	51747	Liberia (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
CHRYSTAL SKY	Am 11.08.2024 mit dem Schiff ZEFIREA (IMO 9607643)	9334569	2008 (16 Jahre)	73956	Marshall Islands (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
HORAI	Am 27.07.2024 mit dem Schiff EPIK (IMO 9273832)	9290517	2005 (19 Jahre)	40000	Gabon (Tokyo MoU Black list, Paris MoU White list)	Nicht ausreichend versichert	Wurde von Gatik Ship Management und Caisuhan Ship Management verwaltet. Wechsel des Managements, als die Sanktionen verhängt wurden. Beteiligung an Tätigkeiten, die mit den in der IMO-Resolution A.1192(33) beschriebenen Tätigkeiten vereinbar sind
ADVANTAGE SUGAR	Am 12.07.2024 mit dem Schiff MINERVA TYCHI (IMO 9723291)	9410973	2011 (13 Jahre)	156516	Marshall Islands (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
SAN SEBASTIAN	Am 11.05.2024 mit dem Schiff SEAFRIEND (IMO 9629574)	9314856	2007 (17 Jahre)	37258	Malta (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
NISSOS SIKINOS	Am 18.04.2024 mit dem Schiff DHT OSPREY (IMO 9734111) und am 14.03.2024-03-14 mit dem Schiff EAGLE VICTORIA (IMO 9739513)	9884033	2020 (4 Jahre)	157447	Marshall Islands (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
SEAWAYS DIAMOND HEAD	Am 13.04.2024 mit dem Schiff MINERVA SYMPHONY (IMO 9304605)	9727039	2016 (8 Jahre)	299989	Marshall Islands (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
EVA HONG-KONG	Am 03.04.2024 mit dem Schiff SPRING (IMO 9416812)	9800001	2017 (7 Jahre)	19861	Philippines (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
EAGLE VICTORIA	Am 14.03.2024 mit dem Schiff NISSOS SIKINOS (IMO 9884033)	9739513	2016 (8 Jahre)	299392	Singapore (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
JOYCE	Am 13.02.2024 mit dem Schiff AMFITRION (IMO 9724623)	9338814	2007 (17 Jahre)	47344	Marshall Islands (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
MINERVA PISCES	Am 13.02.2024 mit dem Schiff EAGLE S (IMO 9329760)	9410179	2008 (16 Jahre)	105475	Malta (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
DING HENG 45	Am 08.02.2024 mit dem Schiff EVA GOLD (IMO 9888132)	9330795	2007 (17 Jahre)	19951	Hong Kong, China (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
SEAFRIEND	Am 19.11.2024 mit dem Schiff YELLOW TRADER (IMO 9292840) und am 11.05.2024 mit dem Schiff SAN SEBASTIAN (IMO 9314856)	9629574	2013 (11 Jahre)	50660	Malta (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
BELLARIS	Am 04.11.2024 mit dem Schiff INDUS 1 (IMO 9360415)	9332614	2008 (16 Jahre)	74996	Panama (Tokyo MoU White list, Paris MoU Grey list)	Versichert	Wurde von Macario Shipping und von Fractal Marine verwaltet, unter Sanktionen der UK.
FLAMENCO	Am 04.11.2024 mit dem Schiff ROCK (IMO 9288356)	9411991	2009 (15 Jahre)	37873	Liberia (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
FOTUO	Am 04.11.2024 mit dem Schiff MARTA 1 (IMO 9323974)	9293959	2006 (18 Jahre)	40158	Liberia (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Nicht ausreichend versichert	
IBLEA	Am 02.11.2024 mit dem Schiff ROCK (IMO 9288356)	9244441	2003 (21 Jahre)	35676	Italy (Tokyo MoU Grey list, Paris MoU White list)	Versichert	
MYTHOS	Am 25.10.2024 mit dem Schiff MARTA 1 (IMO 9323974)	9314894	2006 (18 Jahre)	39378	Gabon (Tokyo MoU Black list, Paris MoU White list)	Nicht ausreichend versichert	Die Kyiv School of Economics berichtet, dass das Schiff Teil der Schattenflotte war
MARITEA	Am 05.10.2024 mit dem Schiff LADY RINA (IMO 9631383)	9210919	2002 (22 Jahre)	35795	Italy (Tokyo MoU Grey list, Paris MoU White list)	Versichert	
DUKE II	Am 27.10.2024 mit dem Schiff MARTA 1 (IMO 9323974) und am 30.09.2024 mit dem Schiff HARDRADA (IMO 9344007)	9254240	2003 (21 Jahre)	47024	Panama (Tokyo MoU White list, Paris MoU Grey list)	Versichert	

MARALTA	Am 30.09.2024 mit dem Schiff NOUNOU (IMO 9960980)	9324320	2007 (17 Jahre)	76580	Antigua and Barbuda (Tokyo MoU Grey list, Paris MoU White list)	Versichert	
MOUNT OLYMPUS	Am 30.09.2024 mit dem Schiff SW CAP FERRAT I (IMO 9231614)	9260081	2003 (21 Jahre)	39816	Marshall Islands (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
ELECTRA	Am 08.09.2024 mit dem Schiff NOUNOU (IMO 9960980)	9307815	2005 (19 Jahre)	50921	Gabon (Tokyo MoU Black list, Paris MoU White list)	Nicht ausreichend versichert	Wurde von Gatik Ship Management und Galena Ship Management verwaltet. 2 Wochen beschlagnahmt wegen Mängeln am Sicherheitssystem. Beteiligung an Tätigkeiten, die mit den in der IMO-Resolution A.1192(33) beschriebenen Tätigkeiten vereinbar sind.
CHIBA	Am 31.08.2024 mit dem Schiff NOUNOU (IMO 9960980)	9349631	2007 (17 Jahre)	45975	Panama (Tokyo MoU White list, Paris MoU Grey list)	Versichert	
E PIONEER	Am 31.08.2024 mit dem Schiff HELGA (IMO 9419151)	9278686	2003 (21 Jahre)	45985	Liberia (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
EASTERLY AS OLIVIA	Am 31.08.2024 mit dem Schiff TG TAURUS (IMO 9523835)	9340489	2007 (17 Jahre)	19981	Marshall Islands (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
CONGA	Am 14.08.2024 mit dem Schiff KIZOMBA (IMO 9433901)	9412000	2010 (14 Jahre)	37874	Marshall Islands (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
SILVER-LIGHT	Am 14.08.2024 mit dem Schiff MARTA 1 (IMO 9323974)	9577111	2012 (12 Jahre)	74588	Marshall Islands (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	Wurde von Sovcomflot verwaltet
CLEAN JUSTICE	Am 11.08.2024 mit dem Schiff KIZOMBA (IMO 9433901)	9473717	2011 (13 Jahre)	45998	Liberia (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
ZEFIREA	Am 11.08.2024 mit dem Schiff CHRYSTAL SKY (IMO 9334569)	9607643	2012 (12 Jahre)	40023	Italy (Tokyo MoU Grey list, Paris MoU White list)	Versichert	
EPIK	Am 27.07.2024 mit dem Schiff HORAI (IMO 9290517)	9273832	2004 (20 Jahre)	46719	Panama (Tokyo MoU White list, Paris MoU Grey list)	Versichert	
MED ATLANTIC	Am 27.07.2024 mit dem Schiff TG TAURUS (IMO 9523835)	9410533	2011 (13 Jahre)	26234	Malta (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
MINERVA TYCHI	Am 12.07.2024 mit dem Schiff ADVANTAGE SUGAR (IMO 9410973)	9723291	2016 (8 Jahre)	39070	Greece (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
JI XIANG	Am 28.05.2024 mit dem Schiff MARTA 1 (IMO 9323974)	9384459	2010 (14 Jahre)	30720	Panama (Tokyo MoU White list, Paris MoU Grey list)	Nicht ausreichend versichert	Wurde von Sun Ship Management verwaltet, die mit Sovcomflot verbunden ist und von der EU sanktioniert wurde.
DHT OSPREY	Am 18.04.2024 mit dem Schiff NISSOS SIKINOS (IMO 9884033)	9734111	2016 (8 Jahre)	299999	Hong Kong, China (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
MINERVA SYMPHONY	Am 13.04.2024 mit dem Schiff SEAWAYS DIAMOND HEAD (IMO 9727039)	9304605	2006 (18 Jahre)	159450	Greece (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
SPRING	Am 03.04.2024 mit dem Schiff EVA HONGKONG (IMO 9800001)	9416812	2009 (15 Jahre)	13022	Marshall Islands (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
AMFITRION	Am 13.02.2024 mit dem Schiff JOYCE (IMO 9338814)	9724623	2017 (7 Jahre)	50102	Liberia (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	
EAGLE S	Am 13.02.2024 mit dem Schiff MINERVA PISCES (IMO 9410179)	9329760	2006 (18 Jahre)	74035	Cook Islands (Tokyo MoU Black list, Paris MoU Grey list)	Nicht ausreichend versichert	Lloyd's List weist es als Teil der Schattenflotte aus. Im Dezember 2024 in Finnland wegen des Verdachts auf Sabotage der U-Boot-Infrastruktur festgenommen.
EVA GOLD	Am 08.02.2024 mit dem Schiff DING HENG 45 (IMO 9330795)	9888132	2022 (2 Jahre)	19894	Panama (Tokyo MoU White list, Paris MoU Grey list)	Versichert	
MINERVA ANNA	Am 14.01.2024 mit dem Schiff YELLOW TRADER (IMO 9292840)	9298507	2005 (19 Jahre)	50922	Liberia (Tokyo MoU White list, Paris MoU White list)	Versichert	

Quellenverweise

- 1 Greenpeace (September 2024), Analysis of Russian shadow fleet data. Risk of oil disaster off the German coast .
<https://www.greenpeace.de/publikationen/analysis-of-russian-shadow-fleet-data>
- 2 European Parliament (November 2024), Russia's 'shadow fleet': Bringing the threat to light
[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2024/766242/EPRI\(2024\)766242_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2024/766242/EPRI(2024)766242_EN.pdf)
- 3 European Commission, National competent authorities for the implementation of EU restrictive measures (sanctions),
[https://finance.ec.europa.eu/document/download/803d74d5-84a0-4bf4-a735-30f1fe5ae6dd_en? \[...\] onal-competent-authorities-sanctions-implementation_en.pdf](https://finance.ec.europa.eu/document/download/803d74d5-84a0-4bf4-a735-30f1fe5ae6dd_en? [...] onal-competent-authorities-sanctions-implementation_en.pdf)
- 4 The Maritime Executive (23. Juni, 2024) Russia's Shadow Fleet Tactics Exposed.
<https://maritime-executive.com/editorials/russia-s-shadow-fleet-tactics-exposed>
- 5 Rat der Europäischen Union. EU sanctions against Russia explained.
<https://www.consilium.europa.eu/en/policies/sanctions-against-russia-explained/>
- 6 Council Regulation 833/2014 Frequently Asked Questions.
https://finance.ec.europa.eu/system/files/2023-07/faqs-sanctions-russia-eu-ports_en.pdf
- 7 International Maritime Organisation General Assembly resolution A.1192(33).
[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1192\(33\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1192(33).pdf)
- 8 Europäischer Rat, Erläuterung der EU-Sanktionen gegen Russland.
<https://www.consilium.europa.eu/it/policies/sanctions-against-russia-explained/#oilban>
- 9 Dire (April 2022), L'Italia chiude i porti alle navi russe: divieto di attracco.
<https://www.dire.it/16-04-2022/725121-da-domani-vietato-laccesso-alle-navi-russe-ai-porti-italiani/>
- 10 European Commission (Feb. 24, 2025), EU adopts 16th sanctions package against Russia.
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_25_585
- 11 Maritime Mutual Insurance Association (NZ) Limited (30. Juni, 2023) Maritime Mutual Risk Bulletin No. 71. <https://maritime-mutual.com/risk-bulletins/tanker-and-dry-cargo-sts-operations-high-levels-of-risk-demand-high-levels-of-awareness-and-precautions/>
- 12 Geollect Intel (6. Juni, 2023) The Laconian Gulf and Russian Oil: A new hotspot for Ship to Ship (STS) transfers of Russian oil emerges.
<https://storymaps.arcgis.com/stories/9e7530f88e5b4a3f81d94e23858c4044>
- 13 MarineTraffic (22. Mai, 2024) Greece Tightens Grip on Laconian Gulf: Naval Exclusion Zone Disrupts Russian Oil Transfers.
<https://www.marinetraffic.com/en/maritime-news/34/risk-and%20compliance/2024/11229/greece-tightens-grip-on-laconian-gulf-na-val-exclusion-zone-d>
- 14 MarineTraffic (6. August, 2024) Ship-to-Ship Transfers of Russian Oil: Shifting from Greece to New Hotspots. <https://www.marinetraffic.com/en/maritime-news/34/risk-and%20compliance/2024/11393/ship-to-ship-transfers-of-russian-oil-shifting-from-greece-t>
- 15 Radio Vera (9. Mai, 2024) Η NAVTEX του Πολεμικού Ναυτικού «καθάρισε» το Λακωνικό Κόλπο από το ρωσικό πετρέλαιο. <https://www.radiovera.gr/2024/05/09/i-navtex-tou-polemikou-naftikou-katharise-to-lakoniko-kolpo-apo-to-rosiko-petrelaio/>
- 16 Riviera Maritime Media (26. August, 2024) Tanker fleet renewal challenging amid ageing vessels and tight shipyard capacity. <https://www.rivieramm.com/news-content-hub/news-content-hub/tanker-fleet-renewal-challenging-amid-aging-vessels-and-tight-shipyard-capacity-82056>
- 17 Follow The Money (23. Oktober, 2024) Russian 'shadow fleet' of ramshackle oil tankers threaten Europe with environmental disaster.
<https://www.ftm.eu/articles/-shadow-fleet-of-rusty-russian-oil-tankers-are-an-environmental-disaster-waiting-to-happen?share=fy-PiwDHRdGSXTElk5iMPSBleuBpyYrbNrMwAKJdsee2jNfuooFVcCrP%2BtnvR%2B6M%3D>
- 18 Greenpeace (September 2024), Analysis of Russian shadow fleet data. Risk of oil disaster off the German coast.
<https://www.greenpeace.de/publikationen/analysis-of-russian-shadow-fleet-data>
- 19 Bloomberg Investigates (6. Dezember, 2023) The Shadow Fleet Fueling Russia's War. <https://www.youtube.com/watch?v=Azm4yKKlqE>
- 20 Greenpeace (24. September, 2024) Analysis of Russian Shadow Fleet Data Reveals Risk Of Oil Disaster Off German Coast.
https://www.greenpeace.de/publikationen/2409_Greenpeace_Invigation_Shadow_Fleet.pdf
- 21 Berechnet als die Summe der Bruttotragfähigkeit der beteiligten Schiffe; vgl. Anhang
- 22 IGP&I Datenbank. <https://www.igpandi.org/vessel-search/>
- 23 Offshore Energy (8. Mai, 2023) Devastating Pablo tanker explosion exposes dangers of growing shadow fleet.
<https://www.offshore-energy.biz/pablo-tanker-explosion-exposes-dangers-of-growing-shadow-fleet/>
- 24 Maritime Executive (19. März, 2024) Report: Dark Fleet Tanker Had a Collision off Denmark.
<https://maritime-executive.com/article/report-dark-fleet-tanker-had-a-collision-off-denmark>
- 25 Greenpeace (24. September, 2024) Analysis of Russian Shadow Fleet Data Reveals Risk Of Oil Disaster Off German Coast. https://www.greenpeace.de/publikationen/2409_Greenpeace_Invigation_Shadow_Fleet.pdf
- 26 Ostsee Zeitung (22. Februar, 2025) EU setzt Tanker vor Rügen auf Sanktionsliste: Wie geht es weiter mit der „Eventin“?. <https://www.ostsee-zeitung.de/lokales/vorpommern-ruegen/ruegen/eu-setzt-tanker-vor-ruegen-auf-sanktionsliste-wie-geht-es-weiter-mit-der-eventin-2TER45WL35CXHOAHN7P6MH44PE.html>

- 27 Deutsche Welle (12. Januar, 2025) Russian 'shadow fleet' oil tanker towed to German port.
<https://www.dw.com/en/russian-shadow-fleet-oil-tanker-towed-to-german-port/a-71276417>
- 28 European Parliament (November 2024), Russia's 'shadow fleet': Bringing the threat to light
[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2024/766242/EPRI\(BRI\(2024\)766242_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2024/766242/EPRI(BRI(2024)766242_EN.pdf)
- 29 Abuja MoU Inspection Database. <https://abujamou.org/en/inspection-database/>
- 30 Lloyd's List (18. July, 2024) 'High-risk' dark fleet tanker leaves ABS class as unscheduled survey into condition looms.
<https://www.lloydslist.com/LL1149947/High-risk-dark-fleet-tanker-leaves-ABS-class-as-unscheduled-survey-into-condition-looms>
- 31 Lloyd's List (27. December, 2024) Russia-linked cable-cutting tanker seized by Finland 'was loaded with spying equipment'.
<https://www.lloydslist.com/LL1151955/Russia-linked-cable-cutting-tanker-seized-by-Finland-was-loaded-with-spying-equipment>
- 32 YLE News (26. Dezember 2024) Estlink cable disruption: Finnish Border Guard detains tanker linked to Russia's 'dark fleet'.
<https://yle.fi/a/74-20133516>
- 33 Equasis Datenbank. <https://www.equasis.org/>
- 34 IGP&I Datenbank. <https://www.igpandi.org/vessel-search/>
- 35 Ministero della Difesa - Marina Militare. Marinarsen Augusta - Generalità e Struttura. https://www.marina.difesa.it/noi-siamo-la-maria-na/organizzazione/comandi-basi-enti/arsenali/marinarsen_augusta/Pagine/generalita_struttura.aspx
- 36 TeleGeography. Submarine Cable Map. <https://www.submarinecablemap.com>
- 37 Business and Human Rights Resource Centre (August 5, 2020) Moldova-Flagged Ship Suspected of Carrying Beirut Blast Chemicals.
<https://www.business-humanrights.org/it/ultime-notizie/moldova-flagged-ship-suspected-of-carrying-beirut-blast-chemicals/>
- 38 IGP&I Datenbank. <https://www.igpandi.org/vessel-search/>
- 39 Equasis Datenbank. <https://www.equasis.org/>
- 40 Ibid.
- 41 Financial Times (4. Mai, 2023) The unknown Indian company shipping millions of barrels of Russian oil.
<https://www.ft.com/content/6f81585c-321a-41fb-bcde-579e93381671>
- 42 EU COUNCIL REGULATION 833/2014 Article 3ea (1a).
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02014R0833-20241029&qid=1735904907311>
- 43 Senato della Repubblica (Dezember 2021), atto di Sindacato Ispettivo n° 3-02989.
<https://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/frame.jsp?tipodoc=Sindisp&leg=18&id=1328961>
- 44 Rat der Europäischen Union. EU sanctions against Russia explained.
<https://www.consilium.europa.eu/en/policies/sanctions-against-russia-explained/>
- 45 Trade Winds (7. April, 2022) Sanctions force DNV to cut classification of around 90 Sovcomflot ships.
<https://www.tradewindsnews.com/tankers/sanctions-force-dnv-to-cut-classification-of-around-90-sovcomflot-ships/2-1-1197119>
- 46 Equasis Datenbank. <https://www.equasis.org/>
- 47 IGP&I Datenbank. <https://www.igpandi.org/vessel-search/>
- 48 Equasis Datenbank. <https://www.equasis.org/>
- 49 Tankschiffe dürfen Rohöl nur dann transportieren, wenn ihre Tanks zuvor nicht mit raffinierten Produkten beladen waren – es sei denn, sie wurden gründlich gereinigt. Dasselbe gilt in umgekehrter Richtung. Deshalb hat Greenpeace, sobald ausreichend Hinweise darauf vorlagen, dass ein Schiff entweder saubere oder schmutzige Ladung beförderte, diese Annahme auch auf andere Schiffe ausgeweitet, mit denen es einen STS-Transfer durchgeführt hatte – es sei denn, es gab stichhaltige Beweise für eine vorherige Reinigung der Tanks.
- 50 Related Provision: Article 3ea of Council Regulation 833/2014 - Frequently Asked Questions.
https://finance.ec.europa.eu/system/files/2024-01/faqs-sanctions-russia-consolidated_en.pdf
- 51 Analyse basierend auf Daten von MarineTraffic
- 52 Equasis database. <https://www.equasis.org/>
- 53 Lloyd's List Intelligence (24. August, 2024) Evolving geopolitical risk, sanctions, the 'dark' fleet, and deceptive shipping practices.
<https://www.mlasa.co.za/wp-content/uploads/2024/11/dark-fleet-presentation-august-24-2024.pdf>
- 54 Financial Times (4. Mai, 2023) The unknown Indian company shipping millions of barrels of Russian oil. <https://www.ft.com/content/6f81585c-321a-41fb-bcde-579e93381671>
- 55 Equasis Datenbank. <https://www.equasis.org/>
- 56 Ibid.
- 57 Lloyd's List Intelligence (August 24, 2024) Evolving geopolitical risk, sanctions, the 'dark' fleet, and deceptive shipping practices.
<https://www.mlasa.co.za/wp-content/uploads/2024/11/dark-fleet-presentation-august-24-2024.pdf>
- 58 Shipping Italy (4. März, 2021) L'armatore Raffaele Brullo torna in libertà; annullati gli arresti domiciliari.
<https://www.shippingitaly.it/2021/03/04/larmatore-raffaele-brullo-torna-in-libertà-annullati-gli-arresti-domiciliari/>
- 59 Shipping Italy (14. März, 2023) Arrivata in Russia la nave ex Lisca Bianca M di Brullo entrata a far parte della flotta Gatik.
<https://www.shippingitaly.it/2023/03/14/arrivata-in-russia-la-nave-ex-lisca-bianca-m-entrata-a-far-parte-della-flotta-gatik/>

- 60 Anhang XVI, Artikel 4 des Beschlusses des Rates 2014/512/GASP.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02014D0512-20241029&qid=1735907681195>
- 61 Related Provision: Article 3ea of Council Regulation 833/2014 - Frequently Asked Questions. https://finance.ec.europa.eu/system/files/2024-01/faqs-sanctions-russia-consolidated_en.pdf
- 62 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Capitaneria Di Porto – Guardia Costiera Catania. Avviso del 26 marzo 2024. https://www.guardiacostiera.gov.it/catania/Documents/AVVISO%20DI%20DISMISSIONE%20FILICUDI%20M_Firmato.pdf
- 63 Equasis Datenbank. <https://www.equasis.org/>
- 64 Panadata. Officers and directors database. <https://www.panadata.net/personas/5509751>
- 65 Chambre de Commerce et d'Industrie du Togo. <https://www.cfetogo.tg/annonces-legales/details-annonce-14162.html>
- 66 Africa Intelligence (2. September, 2024). The secrets of Demex, the trader selling Russian oil in West Africa. <https://www.africaintelligence.com/west-africa/2024/09/02/the-secrets-of-demex-the-trader-selling-russian-oil-in-west-africa110281522-ge0>
- 67 Ibid.
- 68 Public Eye (21. November, 2023). Russian oil trade: Dubai pulls out all the stops to edge out Switzerland.
<https://www.publiceye.ch/en/topics/commodities-trading/russian-oil-trade-dubai-pulls-out-all-the-stops-to-edge-out-switzerland>
- 69 Post von Crewservices auf der russischen Plattform VK. https://vk.com/wall-79280167_33243
- 70 Equasis Datenbank. <https://www.equasis.org/>
- 71 VERORDNUNG (EU) Nr. 833/2014 DES RATES Article 3q.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:02014R0833-20241029>
- 72 Ibid.
- 73 European Commission (Juni 2022). Consolidated FAQs on the implementation of Council Regulation No 833/2014, Council Regulation No 269/2014, Council Regulation (EU) No 692/2014 and Council Regulation (EU) 2022/263. https://finance.ec.europa.eu/document/download/66e8fd7d-8057-4b9b-96c2-5e54bf573cd1_en?filename=faqs-sanctions-russia-consolidated_en.pdf
- 74 Das Schiff hatte im Hafen von Kulevi geladen, der ausschließlich Öl und Ölderivate umschlägt. <https://www.kulevioilterminal.com/services>
- 75 Analyse basierend auf Daten von MarineTraffic.
- 76 Equasis Datenbank. <https://www.equasis.org/>
- 77 Ibid.
- 78 REGOLAMENTO (UE) 2022/576 DEL CONSIGLIO <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32022R0576>
- 79 TradeWinds (30. Mai, 2023) Spain fines Elephant owner over ship-to-ship secrecy.
<https://www.tradewindsnews.com/tankers/spain-fines-elephant-owner-over-ship-to-ship-secrecy/2-1-1458140>
- 80 Ibid.
- 81 G. Tarabochia & C. Caratteristiche del terminal SILONE. <https://tarabochia.com/operations/terminals/terminal-prodotti-petroliferi-aquilonia/>
- 82 Analyse basierend auf Daten von MarineTraffic.
- 83 OpenSanctions Datenbank. <https://www.opensanctions.org/>
- 84 Basierend auf fotografischen Beweisen, die Greenpeace im Internet identifiziert hat, anonymen Zeugenaussagen und vertraulichen Dokumenten, die Report (Rai 3; italienischer Fernsehsender) vorliegen
- 85 Equasis Datenbank. <https://www.equasis.org/>
- 86 Paris MoU Inspections Datenbank. <https://parismou.org/inspection-Database/inspection-search>
- 87 RINA Leonardoinfo Datenbank. <https://www.leonardoinfo.com/home/shipSearch>
- 88 World 'O Meter. Oil Reserves by Country. <https://www.worldometers.info/oil/oil-reserves-by-country/>
- 89 Bloomberg (7. Februar, 2024) The Odyssey of the Queen Majeda. <https://www.bloomberg.com/features/2024-libya-russia-oil-smuggling/>
- 90 Ibid.
- 91 INA Media (Dezember 15, 2022) La Corte ha stabilito: Petrolio contrabbandato da un gruppo di persone che hanno violato l'embargo delle Nazioni Unite, ma davanti alla giustizia solo i trasportatori. <https://ina.media/it/2022/12/15/gjykata-vendosi-nafta-kontrabandengra-grup-personash-qe-shkelen-embargon-e-kombeve-te-bashkuara-por-perpara-drejtesise-jane-vetem-transportuesit/>
- 92 Nigrizia (Dezember 2024), "Libia: la rapida espansione russa in tre basi militari del paese". <https://www.nigrizia.it/notizia/libia-espansione-basi-russia-haftar>; Med-Or Italian Foundation (March 14, 2024) "La Libia e la strategia russa per l'Africa". <https://www.med-or.org/news/la-libia-e-la-strategia-russa-per-lafrica>
- 93 Analyse basierend auf Daten von MarineTraffic.
- 94 Sie wird von der Gesellschaft Sand Gemi Isletmeciliği AS betrieben, die laut Lloyd's List einen Teil der Flotte von Gatik Ship Management übernommen hat. Siehe: Lloyd's List Intelligence (August 24, 2024) Evolving geopolitical risk, sanctions, the 'dark' fleet, and deceptive shipping practices. <https://www.mlasa.co.za/wp-content/uploads/2024/11/dark-fleet-presentation-august-24-2024.pdf>
- 95 Sie wird von der Gesellschaft Sand Gemi Isletmeciliği AS betrieben, die laut Lloyd's List einen Teil der Flotte von Gatik Ship Management übernommen hat. Siehe: Lloyd's List Intelligence (August 24, 2024) Evolving geopolitical risk, sanctions, the 'dark' fleet, and deceptive shipping practices. <https://www.mlasa.co.za/wp-content/uploads/2024/11/dark-fleet-presentation-august-24-2024.pdf>

- 96 African Energy (23. Oktober, 2024) Libya: Oil and gas infrastructure map and production data.
<https://www.africa-energy.com/map/libya-oil-and-gas-infrastructure-map-and-production-data>
- 97 Bloomberg (7. Februar, 2024) The Odyssey of the Queen Majeda. <https://www.bloomberg.com/features/2024-libya-russia-oil-smuggling/>
- 98 Lloyd's List (21. Oktober, 2024) Libya's lucrative fuel smuggling operations sustained by small tanker network.
<https://www.lloydslist.com/LL1151054/Libya%e2%80%99s-lucrative-fuel-smuggling-operations-sustained-by-small-tanker-network>
- 99 Analyse basierend auf Daten von MarineTraffic.
- 100 Equasis Datenbank. <https://www.equasis.org/>
- 101 Rat der Europäischen Union. EU sanctions against Russia explained.
<https://www.consilium.europa.eu/en/policies/sanctions-against-russia-explained/>
- 102 TradeWinds (30. Mai, 2023) Spain fines Elephant owner over ship-to-ship secrecy.
<https://www.tradewindsnews.com/tankers/spain-fines-elephant-owner-over-ship-to-ship-secrecy/2-1-1458140>
- 103 El Faro de Ceuta (8. Februar, 2023) Capitanía advierte de sanciones a las empresas que medien con petróleo ruso.
<https://elfarodeceuta.es/capitania-advierte-sanciones-empresas-medien-petroleo-ruso/>
- 104 KSE Institute (August 2024) The Core of Russia's Shadow Fleet: Identifying Targets for Future Tanker Designations.
https://sanctions.kse.ua/wp-content/uploads/2024/08/KSE_core_shadow_fleet.pdf
- 105 Qualitative Bewertung auf der Grundlage der offiziellen IMO-Richtlinien.
- 106 Basierend auf fotografischen Beweisen, die Greenpeace im Web identifiziert hat, anonymen Zeugenaussagen und vertraulichen Dokumenten, die von Report (Rai 3; italienischer Fernsehsender) erhalten wurden.
- 107 European Commission, Chapter 3 paragraph 25. https://finance.ec.europa.eu/document/download/66e8fd7d-8057-4b9b-96c2-5e54bf573cd1_en?filename=faqs-sanctions-russia-consolidated_en.pdf
- 108 International Maritime Organisation General Assembly resolution A.1192(33).
[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1192\(33\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1192(33).pdf)
- 109 Basierend auf vertraulichen Dokumenten, die Report (Rai 3; italienischer Fernsehsender) vorliegen.
- 110 International Maritime Organisation General Assembly resolution A.1192(33).
[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1192\(33\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1192(33).pdf)
- 111 Equasis database. <https://www.equasis.org/>
- 112 European Commission, National competent authorities for the implementation of EU restrictive measures (sanctions).
https://finance.ec.europa.eu/document/download/803d74d5-84a0-4bf4-a735-30f1fe5ae6dd_en?...onal-competent-authorities-sanctions-implementation_en.pdf
- 113 Zu den Veröffentlichungen, welche die „Mittäterschaft“ von Hafenbehörden und Schiffseignern beim Betrieb der Schattenflotte hervorgehoben haben, gehören der Atlantic Council (Dec. 2024), The threats posed by the global shadow fleet—and how to stop it. <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/report/the-threats-posed-by-the-global-shadow-fleet-and-how-to-stop-it/#problem-states>
 Insbesondere folgender Auszug zeigt dies: „This insufficient adherence to maritime standards makes such port states complicit in the shadow fleet's operations, and these countries thus contribute to the harm caused by the shadow vessels. [...] The situation today is that the shadow fleet exists and keeps growing, and that it's surrounded by an ecosystem of willing helpers ranging from flag states to port authorities to owners“.
- 114 Reuters (Okt. 2023), 'Everything for the front': Russia allots a third of 2024 spending to defence.
<https://www.reuters.com/world/europe/everything-front-russia-allots-third-2024-spending-defence-2023-10-02/>
- 115 European Commission (Feb. 24, 2025), EU adopts 16th sanctions package against Russia.
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es_ip_25_585



UMWELTSTIFTUNG
GREENPEACE

Diese Studie wurde mit Unterstützung der
 Greenpeace Umweltstiftung durchgeführt.

Impressum: Greenpeace e.V., Hongkongstraße 10, 20457 Hamburg, T 040 30618-0 V.i.S.d.P: Nils Jansen; Text / Redaktion: Thomas Simon Mattia; Grafiken: Thomas Simon Mattia, Wiebke Denkena, Carla Brobst; Foto Header: [M]: Greenpeace basierend auf Copernicus Sentinel Data 2024; Foto Abb 3: Stefan Sauer/dpa/picture-alliance; Foto Abb 7 oben: Hans Rosenkranz; Foto Abb 7 unten: <https://www.instagram.com/benghazi.city/>; Layout: Carla Brobst

Greenpeace arbeitet international, ist überparteilich und völlig unabhängig von Politik und Wirtschaft. Mit gewaltfreien Aktionen kämpft Greenpeace für den Schutz der Lebensgrundlagen. Rund 620.000 Fördermitglieder in Deutschland spenden an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt, der Völkerverständigung und des Friedens.