



Fachbereiche EU 6 und WD 7

Schattenflotte und Fahren unter falscher Schiffsflagge

Schattenflotte und Fahren unter falscher Schiffsflagge

Aktenzeichen: EU 6-30000-0007-0012, WD 7-30000-0001-0002
Abschluss der Arbeit: 28. August 2026
Fachbereiche: EU 6: Europa- und Völkerrecht, Auswärtiges und Sicherheit
WD 7: Zivil-, Straf- und Medienrecht, Bauen und Wohnen

Die Arbeiten des Fachbereichs Europa- und Völkerrecht, Auswärtiges und Sicherheit geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten des Fachbereichs geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegen, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab der Fachbereichsleitung anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Schattenflotte	4
2.1.	Begriff der Schattenflotte	4
2.2.	EU-sanktionsrechtlicher Rahmen	5
2.3.	Art. 3s VO 833/2014	7
2.3.1.	Aufnahmegründe in Anhang XLII VO 833/2014	7
2.3.2.	Verbote nach Art. 3s Abs. 1 VO 833/2014	8
2.3.3.	Ausnahmen und Befreiungen, Art. 3s Abs. 3 bis Abs. 4 VO 833/2014	9
2.4.	Völkerrechtliche Prämissen	10
2.5.	Zusammenfassung	11
3.	Fahren unter falscher Flagge	11
3.1.	Das Flaggenprinzip im deutschen Strafrecht	11
3.2.	Fahren unter falscher Schiffsflagge in deutschen Küstengewässern	13
3.3.	Regelungen in anderen Ländern	15
3.3.1.	Belgien	15
3.3.2.	Finnland	16
3.3.3.	Frankreich	17
3.3.4.	Großbritannien	18
3.3.5.	Schweden	18
3.4.	Fazit	19

1. Einleitung

Die Fachbereiche EU 6 und WD 7 wurden mit Fragen zur sog. „russischen Schattenflotte“ und zu unter falscher Flagge fahrenden Schiffen befasst. Auftragsgemäß werden in dieser Arbeit zunächst EU-sanktionsrechtliche Regelungen betreffend die Schattenflotte dargestellt (Ziff. 2.). Anschließend geht die Arbeit auf die Bewertung des Fahrens unter falscher Flagge nach deutschem Strafrecht sowie auf die Rechtslage hinsichtlich staatenloser oder unter falscher Flagge fahrender Schiffe in ausgewählten europäischen Staaten ein (Ziff. 3.).

2. Schattenflotte

Der folgende Abschnitt geht auf EU-sanktionsrechtliche Regelungen ein, die das Phänomen der russischen Schattenflotte adressieren.

2.1. Begriff der Schattenflotte

Als „Schattenflotte“ (*shadow fleet*, *dark fleet*) wird ein Verbund überwiegend alternder Tank-schiffe bezeichnet, die insbesondere russisches Rohöl oder aus russischem Rohöl hergestellte Erzeugnisse unter Umgehung der EU-Sanktionen und der Ölpreisobergrenze befördern.¹ Neben der Umgehung der Ölpreisobergrenze kann die russische Schattenflotte auch andere Güter wie sanktionierte militärische Ausrüstung oder gestohlenes ukrainisches Getreide transportieren. Ihre Tätigkeit ermöglicht es Russland, weiterhin Einnahmen für seine Kriegswirtschaft zu erzielen. Neben die Kriegsfinanzierung treten Umwelt- und Sicherheitsrisiken, insbesondere im Zusammenhang mit Kabel- und Infrastrukturschäden in der Ostsee sowie GPS-Störungen.² Typische Praktiken dieser Schiffe sind Flaggen-Hopping (*flags of convenience*),³ illegale Umladungen auf See (*Ship-to-Ship-Transfers*),⁴ das Abschalten oder Manipulieren des Schiffsortungssystems (*Automatic Identification System*, AIS) und die Verschleierung ihrer Identität, Herkunft und Ladung durch komplexe Eigentumsstrukturen.⁵

Die Schattenflotte umfasst nach Schätzungen von Analyseinstituten zwischen 900 und 1.500 Tankern mit einer Gesamtkapazität von rund 127 Millionen DWT (*Deadweight Tonnage*), was

-
- 1 Rat der EU, EU-Sanktionen gegen Russland: Fragen und Antworten, [Wie geht die EU gegen die russische Schattenflotte vor?](#).
 - 2 Vgl. Bundeswehr, [Ostsee: Sicherheitsrisiko Russische Schattenflotte](#), 31.01.2015; Pawlak, Maßnahmen gegen die „russische Schattenflotte“, [SWP-Aktuell](#) vom 24.05.2026; Ogryzko/Rizzi, Shallow seas and “shadow fleets”: Europe’s undersea infrastructure is dangerously vulnerable, [ECFR Commentary](#), 08.04.2025; Braw, The shadow fleet is undermining the maritime order more brazenly than ever, [Atlantic Council](#), 22.04.2026.
 - 3 Vgl. Brugmann/Pawlak/Pecher/von Gülich-Thurow, Von Sicherheitsmängeln zum Sicherheitsrisiko – Standard Vessels und die Bedrohungen für die maritime Sicherheit in der Ostsee, [GIDSstatement Nr. 9/2025](#), November 2025; zur seerechtlichen Bedeutung der Flagge vgl. Kolb/Neumann/Salomon, Die Entführung deutscher Seeschiffe: Flaggenrecht, Strafanwendungsrecht und diplomatischer Schutz, *ZaöRV* 2011, 191, 198 f.
 - 4 Vgl. [Center for Strategic & International Studies \(CSIS\)](#), Russian Oil Sanctions Demand Persistence, 14.01.2025.
 - 5 Vgl. International Maritime Organisation (IMO), [Entschließung A.1192\(33\)](#) der IMO-Generalversammlung vom 6. Dezember 2023; Rat der EU, EU-Sanktionen gegen Russland: Fragen und Antworten, [Wie geht die EU gegen die russische Schattenflotte vor?](#).

etwa 17 bis 18,5 % der globalen Öltankerflotte entsprechen soll.⁶ Die Flotte hat sich seit 2022 vervielfacht: von rund 100 Schiffen Anfang 2022 über 600 Ende 2022 auf über 1.100 Ende 2023. Russland investierte geschätzt über 10 Mrd. USD in den Aufbau dieser Parallelinfrastruktur. Die Schattenflotte transportierte im ersten Halbjahr 2025 rund 3,3 Mio. Barrel Öl pro Tag, davon 2,5 Mio. Barrel Rohöl.⁷ Ihr Anteil an den russischen seewärtigen Rohölexporten schwankte in den zurückliegenden Quartalen zwischen 60 und 80 % und lag im November 2025 bei rund 72 %.⁸

2.2. EU-sanktionsrechtlicher Rahmen

Die Verordnung (EU) Nr. 833/2014⁹ (VO 833/2014) bildet einen zentralen Bestandteil des EU-Sanktionsregimes gegen Russland und wurde nach Beginn der russischen Vollinvasion im Februar 2022 durch zahlreiche Änderungsverordnungen weiterentwickelt.¹⁰ Die zentralen Grundlagen für Maßnahmen gegen Schiffe der russischen Schattenflotte sind in Art. 3s sowie Anhang XLII VO 833/2014 verankert. Sie wurden im Jahr 2024 durch das 14. Sanktionspaket mit der Verordnung (EU) 2024/1745¹¹ eingefügt. Diese Regelungen verbieten den Zugang zu EU-Häfen und die Erbringung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Seeverkehr für zur russischen Schattenflotte zählende Schiffe. Mit dem 21. Sanktionspaket wurde der Anwendungsbereich auf Schiffe ausgeweitet, die die Schattenflotte durch Bunkerdienste und sonstige Dienste unterstützen (s. näher Ziff. 2.3.).

Die Regelungen zielen darauf ab, (1) die Energieeinnahmen Russlands zu senken und somit die Finanzierung des Angriffskrieges gegen die Ukraine zu erschweren, (2) der Umgehung bestehender Exportverbote, insbesondere des Ölpreisdeckels, entgegenzuwirken und (3) die Risiken für die maritime Sicherheit und die Umwelt zu reduzieren, die durch die maroden Tanker der Schattenflotte bestehen.¹²

6 Vgl. [S&P Global](#), FACTBOX: Shadow fleet expands to maintain sanctioned oil flows, 03.09.2025; KSE Institute, [Russian Shadow Fleet Tracker](#), Mai 2026.

7 [S&P Global](#), FACTBOX: Shadow fleet expands to maintain sanctioned oil flows, 03.09.2025.

8 [CREA](#), Monthly analysis of Russian fossil fuel exports and sanctions, November 2025.

9 Verordnung (EU) Nr. 833/2014 des Rates v. 31. Juli 2014 über restriktive Maßnahmen angesichts der Handlungen Russlands, die die Lage in der Ukraine destabilisieren, ABl. L 229 v. 31. Juli 2014, S. 1 ([aktuelle konsolidierte Fassung](#) v. 24. Juli 2026).

10 Vgl. im Überblick Kommission, [Sanctions adopted following Russia's military aggression against Ukraine](#), Stand: 23.07.2026.

11 Verordnung (EU) 2024/1745 des Rates vom 24. Juni 2024 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 über restriktive Maßnahmen angesichts der Handlungen Russlands, die die Lage in der Ukraine destabilisieren, [ABl. L, 2024/1745, 24.06.2024](#). Bereits mit dem 12. Sanktionspaket wurden Meldevorschriften für den Verkauf von Tankschiffen in Drittländer eingeführt, um deren Einsatz in der Schattenflotte zu verhindern, vgl. Kommission, [Pressemitteilung](#) v. 18.12.2023.

12 Vgl. Kommission, [Pressemitteilung](#) v. 24.06.2024; Entschließung des Europäischen Parlaments vom 14. November 2024 zu Maßnahmen der EU gegen russische Schattenflotten und der Sicherstellung einer vollständigen Durchsetzung der gegen Russland verhängten Sanktionen (2024/2885(RSP)), [P10_TA\(2024\)0036](#).

Mit dem 14. Sanktionspaket erfolgte die erste Listung von 27 Schiffen in Anhang XLII VO 833/2014. Zuletzt wurden mit dem im Juli 2026 beschlossenen 21. Sanktionspaket zusätzlich zu den 632 bereits sanktionierten Schiffen 41 weitere Schiffe in die Liste aufgenommen.¹³ Mit dem 20. Sanktionspaket wurden Sorgfaltspflichten für den Verkauf von Tankschiffen durch EU-Wirtschaftsteilnehmer eingeführt, um zu verhindern, dass diese in die Schattenflotte integriert werden oder sie unterstützen.¹⁴

Die die Schattenflotte unmittelbar betreffenden Regelungen werden flankiert von weiteren sanktionsrechtlichen Maßnahmen. Diese umfassen insbesondere den Ölpreisdeckel,¹⁵ das Öleinfuhrverbot aus Art. 3m VO 833/2014, das Verbot von Seetransportdienstleistungen aus Art. 3n VO 833/2014¹⁶ sowie Hafenzugangsverbote, die den Ölpreisdeckel und das Öleinfuhrverbot flankieren¹⁷. Mit Art. 3n Abs. 6 VO 833/2014 wurde durch das 20. Sanktionspaket eine Rechtsgrundlage für ein umfassendes Verbot maritimer Dienstleistungen für den Transport russischen Rohöls und russischer Erdölprodukte geschaffen, die in Abstimmung mit der G7 und der Preisobergrenze-Koalition umgesetzt werden soll.¹⁸ Bzgl. der Ladung wurden jedoch durch die VO 2026/1848 im Rahmen des 21. Sanktionspakets Ausnahmegenehmigungen in Art. 3m Abs. 11 und Art. 3nb

-
- 13 Anhang Nr. 5 Beschluss (GASP) 2026/1849 des Rates vom 23. Juli 2026 zur Änderung des Beschlusses 2014/512/GASP über restriktive Maßnahmen angesichts der Handlungen Russlands, die die Lage in der Ukraine destabilisieren, [ABl. L, 2026/1849, 23.07.2026](#); Anhang VI Verordnung (EU) 2026/1848 des Rates vom 23. Juli 2026 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 über restriktive Maßnahmen angesichts der Handlungen Russlands, die die Lage in der Ukraine destabilisieren, [ABl. L, 2026/1848, 23.07.2026](#), vgl. hierzu Kommission, [Pressemitteilung](#) v. 23.07.2026.
- 14 Erwägungsgrund (ErwG) 26, Art. 1 Nr. 12 Verordnung (EU) 2026/506 des Rates v. 23. April 2026 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 über restriktive Maßnahmen angesichts der Handlungen Russlands, die die Lage in der Ukraine destabilisieren, ABl. L, 2026/506, 23.04.2026.
- 15 Der auf G7-Ebene beschlossene Preisdeckelmechanismus wurde im Oktober 2022 mit dem 8. Sanktionspaket eingefügt. Gemäß Art. 3n VO 833/2014 verbietet die Erbringung von Dienstleistungen (Transport, Versicherung, Rückversicherung, Finanzierung) im Zusammenhang mit dem Seetransport russischen Rohöls und russischer Erdölerzeugnisse in Drittstaaten, sofern der Kaufpreis die festgelegte Obergrenze überschreitet.
- 16 Art. 3n Abs. 1 und Abs. 4 VO 833/2014 enthält das generelle Verbot der Erbringung von Seetransportdienstleistungen (Transport, Versicherung, Finanzierung) im Zusammenhang mit russischem Rohöl und Erdölerzeugnissen.
- 17 Art. 3ea VO 833/2014 umfasst das Verbot, Schiffen, die unter der Flagge Russlands registriert sind, nach dem 24. Februar 2022 ihre russische Flagge umgeflaggt oder ihre Registrierung geändert haben, den Zugang zu Häfen und Schleusen im Gebiet der Union zu gewähren. Art. 3eb VO 833/2014 normiert Hafenzugangsverbote für Schiffe, bei denen Anhaltspunkte für Verstöße gegen den Ölpreisdeckel oder das Öleinfuhrverbot bestehen. Art. 3ec VO 833/2014 normiert ein Hafenzugangsverbot für Schiffe, die russisches Rohöl oder Erdölerzeugnisse befördern, sofern vernünftiger Grund zur Annahme besteht, dass sie unter Verstoß gegen die SOLAS-Regel V/19 Abs. 2.4 AIS stören, abschalten oder auf andere Weise deaktivieren. Art. 3eb, Art. 3ec VO 833/2014 wurden durch das 11. Sanktionspaket eingefügt.
- 18 Vgl. Sachs/Glückle, Das 20. Sanktionspaket gegen Russland und Belarus, ZASA 2026, 334 ff.

Abs. 5 VO 833/2014 eingefügt, die eine nach nationalem Recht bereits erfolgte Beschlagnahme/Einziehung voraussetzen und die sanktionsrechtlichen Verbote für die anschließende Verwertung lockern.¹⁹

Das „Ökosystem“ hinter der Schattenflotte,²⁰ bspw. Reeder und Makler, wird im Rahmen der personenbezogenen Sanktionsverordnung (EU) Nr. 269/2014 (VO 269/2014)²¹ adressiert (s. unten Ziff. 2.3.2.).

2.3. Art. 3s VO 833/2014

2.3.1. Aufnahmegründe in Anhang XLII VO 833/2014

Im Unionsrecht wird der Begriff der Schattenflotte funktional definiert. Ein Schiff wird dann der Schattenflotte zugerechnet, wenn es eines der in Art. 3s Abs. 2 VO 833/2014 genannten Merkmale aufweist und entsprechend in Anhang XLII der Verordnung aufgenommen wird:

- lit. a): Beförderung von im Verteidigungs- und Sicherheitssektor verwendeten Gütern und Technologien von oder nach Russland, zur Verwendung in Russland oder für die Kriegsführung Russlands in der Ukraine;
- lit. b): Beförderung von Rohöl- oder Erdölerzeugnissen nach Anhang XXV oder Mineralprodukten mit Ursprung in oder Ausfuhr aus Russland sowie Anwendung irregulärer und mit hohem Risiko behafteter Transportpraktiken gemäß der Entschliebung A.1192(33) der Generalversammlung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation;²²
- lit. c): Betrieb derart, dass die Schiffe zu Maßnahmen oder Strategien zur Ausbeutung, zur Entwicklung oder zum Ausbau des Energiesektors in Russland, einschließlich der Energieinfrastruktur, beigetragen haben;
- lit. d): Untergraben oder Bedrohen der wirtschaftlichen Existenzgrundlage bzw. Ernährungssicherheit der Ukraine oder des ukrainischen Kulturerbes;

19 Vgl. ErwG 8 VO 2026/1848: „Es ist angezeigt, die zuständigen nationalen Behörden in die Lage zu versetzen, russische Ölladungen, die sie beschlagnahmen und einziehen, sicher zu entsorgen. Zu diesem Zweck werden mit dem Beschluss (GASP) 2026/1849 zwei Ausnahmeregelungen eingeführt, um einschlägige Operationen, wie Einfuhr, Verbringung, Lagerung, Verwaltung und Verkauf, zu ermöglichen.“ Zur Einziehung und Verwertung eines havarierten Öltankers der Schattenflotte BFH, Beschlüsse vom 26.11.2025, VII B 80/25, VII B 81/25, BFHE 290, 244 ff. sowie hierzu Morgenstern/Dell, Keine Einziehung und Verwertung eines havarierten Öltankers der „Schattenflotte“, IR 2026, 182 ff.

20 Vgl. KSE Institute, [Russian Shadow Fleet Tracker](#), Mai 2026, S. 7 ff.

21 Verordnung (EU) Nr. 269/2014 des Rates vom 17. März 2014 über restriktive Maßnahmen angesichts von Handlungen, die die territoriale Unversehrtheit, Souveränität und Unabhängigkeit der Ukraine untergraben oder bedrohen, ABL. L 78 vom 17.03.2014, S. 6 ([konsolidierte Fassung](#) v. 07.08.2026).

22 Über diesen Verweis werden AIS-Manipulationen und Identitätsverschleierungen erfasst.

-
- lit. e): Beförderung von in der Union gelisteten Gütern (Anhänge XI, XX, XXIII) bzw. aus Russland eingeführten Gütern (Anhang XXI);
 - lit. f): Betrieb derart, dass die VO 833/2014 bzw. die VO 269/2014, 692/2014 oder 2022/263 verletzt, umgangen oder wesentlich beeinträchtigt werden;
 - lit. g): Schiff, das im Eigentum einer in Anhang I VO 269/2014 aufgeführten natürlichen oder juristischen Person, Organisation oder Einrichtung steht, von einer solchen gechartert oder betrieben wird oder anderweitig unter dem Namen oder im Namen, in Verbindung mit oder zugunsten einer solchen Person verwendet wird;
 - lit. h): Erbringung von Unterstützungsdiensten (z. B. Bunkerung, Schleppdienste) für bereits nach den lit. a) bis g) gelisteten Schiffen;
 - lit. i): Durchführung von Ship-to-Ship-Transfers mit bereits nach den lit. a bis g) gelisteten Schiffen.

Aus den Kriterien des Art. 3s Abs. 2 VO 833/2014 folgt, dass das bloße Fahren unter einer falsch registrierten Flagge oder das Fahren unter fehlender Flagge (im völkerrechtlichen Sinne „staatenlos“) nicht sanktioniert ist. Vielmehr müssen bestimmte Modalitäten erfüllt sein. Zudem werden hybride Bedrohungen, Kabelschäden und GPS-Störungen als solche nicht von Art. 3s Abs. 2 VO 833/2014 erfasst.

2.3.2. Verbote nach Art. 3s Abs. 1 VO 833/2014

Für in Anhang XLII gelistete Schiffe statuiert Art. 3s Abs. 1 VO 833/2014 folgende Verbote²³:

- lit. a): Zugangsgewährung zu Häfen, Ankerzonen und Schleusen im Unionsgebiet zu gewähren bzw. für ein solches Schiff, diese anzulaufen (Hafenzugangsverbot);
- lit. b): Einführen, Erwerben, Verbringen gelisteter Schiffe in die Union (Einfuhr- und Ausfuhrverbot);
- lit. c): Verkaufen, Liefern, Verchartern oder Ausführen gelisteter Schiffe;
- lit. d): Betreiben oder Bemannen gelisteter Schiffe (Betriebs- und Bemannungsverbot);
- lit. e): Bereitstellen einer Flaggenregistrierung zugunsten eines solchen Schiffs;
- lit. f): Bereitstellen von Finanzmitteln und Finanzhilfe, einschließlich Versicherung und Rückversicherung, sowie Vermittlungsdienste einschließlich Schiffsmaklerdiensten;

23 Erfasst ist jeweils die unmittelbare oder mittelbare Zuwiderhandlung.

- lit. g): Erbringung technischer Hilfe und anderer Dienstleistungen einschließlich Bunkerung, Schiffsversorgung, Besatzungswechsel, Frachtverladung/-entladung, Befederung und Schleppdiensten;
- lit. h): Beteiligung an Ship-to-Ship-Transfers oder jeder andern Frachtübertragung mit einem solchen Schiff oder Inanspruchnahme von Dienstleistungen solcher Schiffe.

Die Aufnahme in Anhang XLII löst die sektoralen Beschränkungen des Art. 3s Abs. 1 VO 833/2014 aus. Damit ist kein Einfrieren von Geldern und wirtschaftlichen Ressourcen oder ein Bereitstellungsverbot verbunden. Diese Maßnahmen ergeben sich aus einer Listung des „Ökosystems der Schattenflotte“²⁴, d. h. der dahinterstehenden Personen bzw. Gesellschaften in Anhang I VO 269/2014. Die mit dem 16. Sanktionspaket²⁵ eingeführten Listungskriterien des Art. 3s Abs. 1 lit. k) VO 269/2014 erfassen ausdrücklich Eigentümer, Betreiber und Manager von Schiffen, die russisches Öl oder Mineralstofferzeugnisse unter irregulären, hochriskanten Praktiken i. S. d. IMO-Resolution A.1192(33) befördern.

2.3.3. Ausnahmen und Befreiungen, Art. 3s Abs. 3 bis Abs. 4 VO 833/2014

Die Verbote des Art. 3s Abs. 1 VO 833/2014 gelten nach Art. 3s Abs. 3 VO 833/2014 nicht, wenn ein Schiff Hilfe benötigt und einen Zufluchtsort (*place of refuge*) sucht, bei Nothafenanläufen aus Gründen der maritimen Sicherheit, zur Seenotrettung, für humanitäre Zwecke, zur dringenden Verhütung oder Minderung eines Ereignisses mit schwerwiegenden Folgen für Gesundheit, Sicherheit oder Umwelt, als Reaktion auf Naturkatastrophen oder zur Anerkennung bzw. Vollstreckung eines in einem Mitgliedstaat ergangenen Urteils oder Schiedsspruchs. Nach Art. 3s Abs. 3a VO 833/2014 können die Behörden zudem die Durchführung der in Art. 3s Abs. 1 lit. a) bis f) VO 833/2014 genannten Aktivitäten genehmigen, wenn sie festgestellt haben, dass das Schiff für das Recycling bestimmt ist und die betreffenden Tätigkeiten für die Fahrt des Schiffes zu der Recyclinganlage, für relevante Tätigkeiten der Recyclinganlage in Bezug auf das Schiff oder für Zahlungen im Zusammenhang mit dem Recycling erforderlich sind. Art. 3s Abs. 4 VO 833/2014 enthält einen Genehmigungstatbestand für (Insel-)Mitgliedstaaten zur Deckung von Grundbedürfnissen. Zuständig für die Genehmigungserteilung sind die nationalen Behörden, die die übrigen Mitgliedstaaten und die Kommission binnen zwei Wochen unterrichten, vgl. Art. 3s Abs. 5 VO 833/2014.

24 Kommission, [Pressemitteilung](#) v. 15.12.2025.

25 Verordnung (EU) 2025/390 des Rates vom 24. Februar 2025 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 269/2014 über restriktive Maßnahmen angesichts von Handlungen, die die territoriale Unversehrtheit, Souveränität und Unabhängigkeit der Ukraine untergraben oder bedrohen, [ABl. L. 2025/390, 24.02.2025](#); vgl. hierzu Kommission, [Pressemitteilung](#) v. 24.02.2025.

2.4. Völkerrechtliche Prämissen

Die einseitige Durchsetzung des EU-Sanktionsrechts gegenüber Drittstaatsflaggenschiffen muss unter Achtung des Völkerrechts und insbesondere des VN-Seerechtsübereinkommens (SRÜ)²⁶ erfolgen. Dies betrifft insbesondere das Recht der friedlichen Durchfahrt (Art. 17 ff. SRÜ), der Transitdurchfahrt durch Meerengen (Art. 37 ff. SRÜ), die Freiheit der Schifffahrt auf Hoher See (Art. 87, 90 SRÜ) und das Flaggenstaatsprinzip (Art. 92 SRÜ). In der ausschließlichen Wirtschaftszone und auf Hoher See ist die Küstenstaatsjurisdiktion stark begrenzt.

Art. 13 VO 833/2014 begründet unter den dort genannten Fällen eine extraterritoriale Reichweite des persönlichen Anwendungsbereichs der Sanktionsverordnung. Beispielsweise erfassen Art. 13 lit. b) und c) VO 833/2014 das Verhalten von Unionsangehörigen und EU-Gesellschaften auch außerhalb der Union.²⁷ Adressaten der Verbote des Art. 3s Abs. 1 VO 833/2014 sind dementsprechend EU-Versicherer, EU-Schiffsmakler oder EU-Hafenbetreiber. Das gelistete Schattenflottenschiff mit Drittstaatsflagge ist hingegen Regelungsgegenstand, nicht Normadressat, sofern keine unionsbezogenen Anknüpfungspunkte vorliegen.²⁸ Dies gilt auch für Schiffe mit „falscher Flagge“, die nach Art. 92 Abs. 2 SRÜ als staatenlos gelten können.

Zentraler Ansatzpunkt für die Rechtsdurchsetzung der EU auf See gegenüber Drittstaatsflaggenschiffen ist Art. 110 SRÜ. Dieser sieht eine Kontroll- und Feststellungsbefugnis vor, begründet nach überwiegender Auffassung jedoch keine allgemeine Anschlussjurisdiktion. Ein Schiff ohne gültige Flagge genießt weder friedliche Durchfahrt noch Transitdurchfahrt noch Freiheit der Schifffahrt und darf betreten werden,²⁹ unterliegt allein dadurch – ohne Vorliegen weiterer Anknüpfungspunkte gem. Art. 13 VO 833/2014 – nicht der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaates.³⁰ Die EU und ihre Mitgliedstaaten haben diesen Ansatz in der Erklärung des Rates vom 15.12.2025

26 Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen v. 10.12.1982 ([BGBl. 1994 II, S. 1798](#)); internationale Quelle: United Nations Convention on the Law of the Sea (concluded 10 December 1982, entered into force 16 November 1994) 1833 UNTS 3.

27 Vgl. Kommission, Consolidated version of the FAQs on sanctions against Russia and Belarus, [1. General Questions](#), Ziff. 14, Stand: 08.04.2022.

28 Vgl. die dementsprechende Klarstellung in ErwG 20 VO 2026/1848: „Diese Beschränkungen gelten gemäß Artikel 13 der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 und finden keine extraterritoriale Anwendung für Personen und Organisationen aus Drittländern. Diese Beschränkungen gelten daher unbeschadet der Flagge der Tankschiffe, und bringen für den betreffenden Flaggenstaat keinerlei Verantwortung für die Einhaltung der Vorschriften mit sich.“

29 Vgl. [BT-Drs. 18/6544](#), 15 f.

30 Vgl. Kühl, Anwendung der Russlandsanktionen auf havarierte Schiffe, ZASA 2025, 575 ff.

bekräftigt.³¹ Im Januar 2026 haben die Ostsee- und Nordsee-Anrainerstaaten eine Erklärung veröffentlicht, wonach ein Schiff ohne Nationalität weder freie Durchfahrt noch Transitdurchfahrt noch Schifffahrtswegfreiheit beanspruchen kann.³²

2.5. Zusammenfassung

Die schiffsbezogenen Sanktionsmaßnahmen der EU setzen primär auf Hafenzugangsverbote und den Entzug sonstiger maritimer Dienstleistungen, da die EU keine unmittelbare Jurisdiktion über Drittflaggenschiffe auf Hoher See besitzt. Art. 3s VO 833/2014 ist daher als abschreckendes Instrument konzipiert, das Drittlandsschiffe dem Risiko eines Dienstleistungsentzugs aussetzt. Hinzutreten personenbezogene restriktive Maßnahmen der EU, die in der Listung der dahinterstehenden Strukturen (natürliche und juristische Personen) bestehen.

3. Fahren unter falscher Flagge

In folgendem Abschnitt wird die Frage behandelt, ob das bloße Führen einer objektiv unzutreffenden ausländischen Nationalflagge durch ein ausländisches Seeschiff einen spezifischen Straftatbestand erfüllt. Diese Frage wird zunächst für Deutschland und anschließend für Belgien, Großbritannien, Finnland, Frankreich und Schweden betrachtet.

Eine „unzutreffende ausländische Flagge“ liegt vor, wenn ein Schiff weder die Flagge seines wirklichen Register- oder Flaggenstaats noch die Flagge des Küstenstaats zeigt, sondern ohne Berechtigung die Nationalflagge eines anderen ausländischen Staates führt.

Nicht untersucht werden die durch die Täuschung womöglich verwirklichten allgemeinen Delikte wie Betrug, Fälschungsdelikte, falsche Erklärungen gegenüber Behörden oder Sanktionsumgehung. Auch Zertifikats-, AIS-, Versicherungs-, Umwelt- und Sicherheitsverstöße bleiben als eigenständige Delikte außer Betracht.

3.1. Das Flaggenprinzip im deutschen Strafrecht

Gemäß dem in § 3 des Strafgesetzbuches (StGB) niedergelegten Territorialitätsprinzip erstreckt sich die Strafgewalt nur auf im Inland begangene Taten.³³ Zum Inland zählt auch das Küstenmeer, jedoch nicht die ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) oder die Hohe See,³⁴ die beide im strafenwendungsrechtlichen Sinne als Ausland gelten.³⁵ § 5 StGB erweitert die Geltung auf be-

31 Erklärung der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten zur umfassenden Nutzung des internationalen Seerechtsrahmens in Bezug auf Bedrohungen durch die „Schattenflotte“ und den Schutz kritischer Unterseeinfrastrukturen, Rats-Dok. [16719/25](#), 15.12.2025.

32 BMVE, [Offener Brief](#) der Anrainerstaaten der Ostsee und der Nordsee sowie Island an die internationale maritime Gemeinschaft zu den wachsenden Gefahren für die Sicherheit der Seeschifffahrt, 26.01.2026.

33 Böse, in: NK-StGB, 6. Aufl. 2023, StGB vor § 3 Rn. 16 ff.

34 Vgl. Engelstätter, Hybride Bedrohungen der nationalen Sicherheit, GSZ 2025, 257 (262).

35 Ambos, in: MüKoStGB, 5. Aufl. 2024, StGB § 3 Rn. 15.

stimmte im Ausland begangene Taten, darunter Landesverrat und Gefährdung der inneren Sicherheit (§ 5 Nr. 4) sowie bestimmte Umweltdelikte in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (§ 5 Nr. 11).³⁶

Während das Territorialitätsprinzip die Strafgewalt für sämtliche im Inland begangene Taten begründet, knüpft das aktive Personalitätsprinzip an die Staatsangehörigkeit des Täters und das passive Personalitätsprinzip an die des Opfers an.³⁷ Gemäß § 7 Abs. 1 StGB gestattet das passive Personalitätsprinzip die Verfolgung exterritorialer Straftaten zum Nachteil deutscher Staatsbürger,³⁸ beispielsweise bei der Beschädigung von Anlagen oder Kabeln, die einem deutschen Staatsbürger gehören.³⁹ Das aktive Personalitätsprinzip gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 1 StGB erfasst die Taten von Deutschen außerhalb der Staatsgrenze.⁴⁰

Im Völkerrecht hat sich für die Ausübung staatlicher Hoheitsgewalt auf Seeschiffen zudem das Flaggenprinzip herausgebildet. Diese fahren zumeist außerhalb des staatlichen Hoheitsgebiets auf hoher See oder in unterschiedlichen fremden Hoheitsgewässern.⁴¹ Gemäß Art. 91 SRÜ besitzen Schiffe die Staatszugehörigkeit des Staates, dessen Flagge sie führen dürfen. Jeder Staat kann selbst festlegen, unter welchen Bedingungen er dieses Recht einräumt. Nach Art. 91 Abs. 2 SRÜ stellt er den Schiffen, denen er dieses Recht einräumt, entsprechende Dokumente aus.

Das Flaggenprinzip findet auch im deutschen Strafrecht Anwendung. Es gilt gemäß § 4 StGB für auf einem Schiff oder einem Luftfahrzeug begangene Taten, unabhängig vom Recht des Tatorts.⁴² Diese Straftaten sind den im Inland begangenen Taten gleichgestellt.⁴³ Somit erstreckt sich die deutsche Strafgewalt auch auf Straftaten, die auf deutschen Schiffen außerhalb des deutschen Hoheitsgebiets begangen werden.⁴⁴ Befindet sich ein deutsches Schiff bei Begehung der Straftat in deutschen Küstengewässern und damit im räumlichen Anwendungsbereich des deutschen Strafrechts, dann folgt die Anwendbarkeit des deutschen Strafrechts aus § 3 StGB.⁴⁵ Auf hoher See lässt sich hingegen mangels Gebietshoheit keine Strafgewalt durch das Territorialitätsprinzip

36 Vgl. Kudlich, in: BeckOK StGB, 69. Ed. 01.05.2026, StGB § 5 Rn. 10.

37 Vgl. Böse, in: NK-StGB, 6. Aufl. 2023, StGB vor § 3 Rn. 16 ff.

38 KG, Beschluss vom 24.03.2006 - 4 Ws 52/06, NJW 2006, 3016 (3017).

39 Ehlers: Rechtlicher Schutz von Einrichtungen auf See, NordOER 2024, 49 (56); Engelstätter: Hybride Bedrohungen der nationalen Sicherheit, GSZ 2025, 257 (262).

40 BGH, Beschl. vom 8.3.2000 - 3 StR 437/99, NStZ-RR 2000, 208 ff.

41 Vgl. Ehlers, in: Nomos-Bundesrecht, Flaggenrechtsgesetz, 5. Aufl. 2022, FlRG vor § 1 Rn. 1.

42 Remmert, in: Dürig/Herzog/Scholz, GG-Kommentar, 109. EL Januar 2026, GG Art. 103 Abs. 2 Rn. 77- f.; Schulze-Fielitz, in: Dreier, GG-Kommentar, 3. Aufl. 2018, GG Art. 103 Abs. 2 Rn. 23; Kudlich, in: BeckOK StGB, 69. Ed. 01.05.2026, StGB § 4 Rn. 1.

43 Vgl. Böse, in: NK-StGB, 6. Aufl. 2023, StGB § 4 Rn. 2.

44 Ambos, in: MüKoStGB, 5. Aufl. 2024, StGB § 4 Rn. 19.

45 Schiffbauer/Tams, Flaggenrecht, in: Möllers/Heid (Hg.), Wörterbuch Polizei- und Sicherheitsrecht, 4. Aufl. 2025.

begründen. Stattdessen ermöglicht das Flaggenprinzip hier die Bestimmung der Strafgewalt und Vermeidung von Strafverfolgungslücken.

3.2. Fahren unter falscher Schiffsflagge in deutschen Küstengewässern

Eine Strafbarkeit setzt eine hinreichend bestimmte nationale Strafnorm voraus. Völkerrechtliche Regelungen über Schiffsnationalität und Flaggenführung können nicht ohne Weiteres eine unmittelbar gegen den Kapitän wirkende nationale Kriminalitätsstrafe begründen. Für Deutschland folgt dies aus § 1 StGB und Art. 103 Abs. 2 GG.⁴⁶

Eine auf einem Schiff im deutschen Küstenmeer begangene Tat gilt grundsätzlich als Inlandstat im Sinne von § 3 StGB.⁴⁷ Die Strafgerichtsbarkeit Deutschlands als Küstenstaat wird jedoch durch Art. 17 SRÜ und Art. 27 Abs. 2 SRÜ eingeschränkt. Neben dem Recht auf friedliche Durchfahrt gemäß Art. 17 SRÜ ist bei einem ausländischen Schiff zu beachten, dass der Küstenstaat eine Person nur ausnahmsweise festnehmen sowie Untersuchungshandlungen vornehmen darf, wenn eine besondere Beziehung zum Küstenstaat besteht (Art. 27 Abs. 1 SRÜ) oder das Schiff aus den inneren Gewässern des Küstenstaates kommt (Art. 27 Abs. 2 SRÜ).⁴⁸

Das Zeigen einer falschen ausländischen Drittstaatsflagge müsste zudem einen deutschen Straftatbestand erfüllen. Im deutschen Recht regelt das Flaggenrechtsgesetz (FlRG)⁴⁹ das Fahren unter falscher Flagge. Nach § 16 Nr. 1 FlRG wird mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft, wer als Führer eines Seeschiffes oder als sonst für das Seeschiff Verantwortlicher eine andere Nationalflagge als die Bundesflagge führt. Nach § 16 Nr. 2 FlRG wird ebenso bestraft, wer unbefugt die Bundesflagge oder eine Dienstflagge führt.

Damit stellt diese Vorschrift zwei Varianten unter Strafe:

- Führen einer anderen Nationalflagge als der Bundesflagge (§ 16 Nr. 1 FlRG):
Nach § 6 Nr. 1 FlRG dürfen Seeschiffe, die nach § 1 Abs. 1 FlRG zum Führen der Bundesflagge verpflichtet sind, keine andere Flagge als die Bundesflagge führen.
- Unbefugtes Führen der Bundesflagge oder einer Dienstflagge (§ 16 Nr. 2 FlRG):
Ebenso strafbar ist das unbefugte Führen der Bundesflagge oder einer Dienstflagge durch den Führer eines Seeschiffes oder den sonst Verantwortlichen. Dies wäre beispielsweise relevant, wenn ein Schiff unter deutscher Flagge in einen deutschen Hafen einläuft, das nicht berechtigt ist, die deutsche Flagge zu führen.

46 Kudlich, in: BeckOK StGB, 69. Ed. 01.05.2026, StGB § 1 Rn. 6 f.

47 Ambos, in: MüKoStGB, 5. Aufl. 2024, StGB § 3 Rn. 15. § 3 Rn. 11 f.

48 Ambos, in: MüKoStGB, 5. Aufl. 2024, StGB § 3 Rn. 13.

49 Flaggenrechtsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Oktober 1994 (BGBl. I S. 3140), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. Juni 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 184) geändert worden ist; <https://www.gesetze-im-internet.de/flagrg/>.

Die bestehenden Vorschriften des FIRG erfassen insbesondere Schiffe, die zur Führung der Bundesflagge verpflichtet sind. Das Fahren ohne Flagge oder unter falscher Flagge durch ausländische Schiffe in deutschen Gewässern ist – abgesehen vom unbefugten Führen der Bundesflagge – nicht ausdrücklich als Straftatbestand geregelt.⁵⁰

§ 17 FIRG enthält allerdings verschiedene Bußgeldtatbestände für Ordnungswidrigkeiten, beispielsweise das Nichtmitführen der vorgeschriebenen Unterlagen (Schiffszertifikat, Flaggenchein, Flaggenbescheinigung) während der Reise. Das reine Fahren ohne Flagge oder unter falscher Flagge ist somit nicht erfasst, sondern lediglich das Nichtmitführen der entsprechenden Nachweisdokumente.

Das bedeutet jedoch nicht, dass die Behörden ansonsten untätig bleiben müssen. Ein ungeklärter Flaggenstatus kann in Verbindung mit weiteren Handlungen im Einzelfall die Friedlichkeit der Durchfahrt berühren und Identitätskontrollen oder andere Sicherheitsmaßnahmen auslösen.⁵¹ Diese Rechtsfolgen stellen jedoch keine Bestrafung für das bloße Führen der falschen Flagge dar. Kann die Bundespolizei nachweisen, dass ein Schiff unter falscher Flagge fährt, gilt es völkerrechtlich als staatenlos. Die Rechtslage bezüglich des Rechts auf friedliche Durchfahrt bei ungeklärtem Flaggenstatus ist allerdings nicht eindeutig. Während die Finanzverwaltung der Auffassung ist, dass staatenlose Schiffe nicht unter Art. 17 SRÜ fallen, gehen die Gerichte davon aus, dass zumindest elementare völkerrechtliche Schutzrechte verbleiben könnten.⁵² Nach den seevölkerrechtlichen Prinzipien können ausländische Schiffe demnach Immunität vor den Sanktionsnormen des Küstenstaates genießen.⁵³

Mit dem Einlaufen in deutsche innere Gewässer oder in einen Hafen verdichtet sich die deutsche Hoheitsgewalt weiter. Dies ist beispielsweise bei der Prüfung der Verkehrs- und Betriebssicherheit oder der Verhütung von Meeresverschmutzung der Fall.⁵⁴ Diese Prüfungen richten sich unter anderem nach dem Schiffssicherheitsrecht und den unionsrechtlichen Regeln der Hafenstaatskontrolle.⁵⁵ Das Anlaufen oder Festmachen in einem Hafen ist dennoch kein tatbestandliches Merkmal des § 16 FIRG und erweitert auch nicht dessen persönlichen oder sachlichen Anwendungsbereich. Ein ausländisches Schiff, das eine unzutreffende ausländische Flagge führt, verwirklicht allein dadurch keinen spezifischen Tatbestand des deutschen Flaggenrechts.

Im Ergebnis ist das bloße Führen einer falschen ausländischen Drittstaatsflagge durch ein ausländisches Schiff nach § 16 Nr. 2 FIRG nicht strafbar. Durch das Einlaufen und Anlegen in einem

50 Ehlers, in: Nomos-Bundesrecht, Flaggenrechtsgesetz, 5. Aufl. 2022, FIRG § 15 Rn. 1.

51 Schaller, Spionage und Sabotage vor Europas Küsten – Kritische Infrastruktur im Fadenkreuz. Völkerrechtliche Spielräume für Abwehrmaßnahmen, SWP-Studie 8, Februar 2024, S. 9 ff.

52 BFH, Beschluss vom 26. November 2025 – VII B 81/25, RdTW 2026, 57 Rn. 44; BFH, Beschl. v. 26.11.2025 – VII B 80/25 (AdV), IStR 2026, 527 Rn. 51.

53 Kühl, Anwendung der Russlandsanktionen auf havarierte Schiffe, ZASA 2025, 575 (578).

54 Hakenberg, Hafenstaatskontrolle, in: Weber, Rechtswörterbuch, 35. Ed. 2026.

55 Maxian Rusche/Kullak, AEUV, in: Nettesheim, Das Recht der Europäischen Union, 88. EL April 2026, AEUV Art. 100 Rn. 84.

Hafen ändert sich daran nichts. Strafbar nach § 16 Nr. 2 FlRG wäre hingegen das unbefugte Führen der deutschen Bundesflagge. § 16 Nr. 1 FlRG betrifft deutsche bzw. dem deutschen Flaggenreime unterliegende Schiffe, die eine andere Flagge führen. Kontroll-, Festhalte- oder Zurückweisungsmaßnahmen bleiben möglich, sie sind aber von der Strafbarkeit zu trennen.

3.3. Regelungen in anderen Ländern

Die nationalen Flaggenrechte anderer Staaten enthalten ähnliche Regelungen wie das deutsche FlRG, insbesondere Strafvorschriften für das unbefugte Führen der Nationalflagge und Ordnungswidrigkeiten bei Verstößen gegen Flaggenführungspflichten. Die genaue Ausgestaltung kann variieren, die Regelungen folgen jedoch denselben völkerrechtlichen Grundsätzen nach dem SRÜ.

3.3.1. Belgien

Das [belgische Schifffahrtsgesetzbuch](#) (Belgisch Scheepvaartwetboek/Code belge de la Navigation)⁵⁶ regelt in den Artikeln 2.2.1.2 und 2.2.1.3 die Berechtigung zum Führen der belgischen Flagge. Diese darf grundsätzlich nur geführt werden, wenn eine wirksame Registrierung erfolgt ist, die jederzeit durch Vorlage der Registrierungsbescheinigung nachgewiesen werden kann. Diese Vorschriften stellen jedoch keinen allgemeinen Straftatbestand für ein ausländisches Schiff dar, das eine falsche ausländische Flagge im belgischen Küstenmeer zeigt. Ein ungeklärter Registerstatus kann dennoch Kontrollen und das Festhalten des Schiffes auslösen.

Gemäß Art. 7 § 3 [Königlicher Erlass vom 4. August 1981](#) (Arrêté royal portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge / Koninklijk besluit houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust)⁵⁷ ist jedes Schiff – mit Ausnahme von belgischen Fischereifahrzeugen – verpflichtet, bei Ein- und Ausfahrten in einen Hafen die eigene Nationalflagge zu hissen und sie auch sonst auf behördliche Aufforderung zu zeigen. Diese konkrete Hafenpflicht wird nicht erfüllt, wenn ein Schiff eine unzutreffende Drittstaatsflagge hisst. Eine strafrechtliche Sanktion ist in diesem Fall jedoch nicht vorgesehen.

Ein aktuelles Praxisbeispiel aus Belgien ist der Öltanker „Ethera“, der im Frühjahr 2026 die Nordsee vor Zeebrugge passierte und angab, unter der Flagge Guineas zu laufen.⁵⁸ Nach der Überprüfung durch die belgischen Behörden stellte sich heraus, dass die Registrierung in Guinea nie existiert hatte und das Schiff seit Monaten in keinem Register stand – es war völkerrechtlich staatenlos.⁵⁹ Zwar wurde kein Strafverfahren wegen des bloßen Tragens der falschen Flagge eröffnet, aber die belgische Schifffahrtsdirektion stellte 45 schwere Verstöße (u.a. gefälschte Zertifikate

56 Federale Overheidsdienst Justitie, <https://codex.vlaanderen.be/zoeken/Document.aspx?DID=1026738¶m=informatie>.

57 Flämischer Kodex, <https://codex.vlaanderen.be/zoeken/Document.aspx?DID=1026738¶m=informatie>.

58 Frankfurter Allgemeine, Öltanker beschlagnahmt, 02.03.2026, S. 4.

59 Frankfurter Allgemeine, Hohe Kaution für Öltanker, 05.03.2026, S. 5.

und Sicherheitsmängel) fest. Es wurde ein striktes Auslaufverbot erteilt und eine Kautions in Höhe von 10 Millionen Euro verhängt.⁶⁰

3.3.2. Finnland

Das finnische Strafgesetzbuch ([Rikoslaki](#) 39/1889)⁶¹ enthält keinen Tatbestand, der es unter Strafe stellt, wenn ein ausländisches Schiff eine andere ausländische Flagge hisst.

Das finnische Flagngengesetz ([Laki Suomen lipusta](#) 380/1978)⁶² und das finnische Seegesetz ([Merilaki](#) 674/1994, geändert 991/2018)⁶³ regeln primär das Führen der finnischen Flagge sowie die unbefugte Nutzung staatlicher Hoheitszeichen. Das Recht eines Schiffes, die Flagge eines bestimmten Staates zu führen, basiert auf seiner Nationalität und Registrierung. Die Nationalität von Schiffen ist in Kapitel 1, §§ 1 und 1a des Seegesetzes (674/1994) geregelt. Genehmigungen für das Führen der finnischen Flagge oder die Überführung des Schiffes werden von der finnischen Transport- und Kommunikationsbehörde (Traficom) erteilt.

Obwohl die finnische Gesetzgebung keine Bestimmungen über Strafen enthält, die sich direkt auf den Betrieb von Schiffen unter falscher Flagge beziehen, kommen die folgenden Bestimmungen des Seegesetzes dem am nächsten:

Kapitel 20 § 3 Verletzung der Pflichten bezüglich der Schiffsdokumente

Hat ein Kapitän seine Pflichten zur Sicherstellung, dass das Schiff über ein Staatsangehörigkeitszeugnis und andere Bescheinigungen und Schiffsdokumente verfügt, nicht erfüllt, wird er mit einer Geldstrafe belegt.

Kapitel 20 § 7 Missbrauch einer Vertrauensstellung in der Schifffahrt

Handelt ein Kapitän vorsätzlich unredlich gegenüber einem Schiffsbetreiber, Ladungseigentümer, Versicherer oder einer anderen Person, deren Rechte und Interessen er nach diesem Gesetz zu schützen hat, wird er, sofern nicht anderweitig gesetzlich eine strengere Strafe vorgesehen ist, mit Freiheitsstrafe von höchstens zwei Jahren bestraft.

Wurde eine in Absatz 1 genannte Straftat aus grober Fahrlässigkeit begangen, so wird der Täter mit einer Geldstrafe oder mit einer Freiheitsstrafe von höchstens einem Jahr bestraft.

60 Testerep magazine, Schaduwen op de Noordzee, 26.05.2026, <https://www.vliz.be/testerep/nl/2026-05-schaduwen-op-de-noordzee>.

61 Strafgesetzbuch, [Rikoslaki](#) 39/1889, <https://www.finlex.fi/en/legislation/translations/1889/eng/39-001>.

62 Gesetz über die finnische Flagge, 26.05.1978, 380/1978, <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/1978/380>.

63 Gesetz zur Änderung des Seerechtsgesetzes 991/2018, <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/1994/674?language=fin&highlightId=1150088&highlightParams=%7B%22type%22%3A%22BASIC%22%2C%22search%22%3A%22Merilaki%22%7D>.

§ 11 [Territorialüberwachungsgesetz](#) verlangt von staatlichen ausländischen Schiffen die Anzeige ihrer Nationalität durch die Nationalflagge.⁶⁴ Für gewöhnliche ausländische Handelsschiffe lässt sich daraus jedoch kein allgemeiner spezifischer Straftatbestand des falschen Gebrauchs von Drittstaatsflaggen ableiten.

Im Dezember 2024 wies die finnische Küstenwache den Tanker „Eagle S“ an, in finnische Gewässer einzufahren, um so die Durchführung von Ermittlungen nach finnischem Strafprozessrecht zu ermöglichen.⁶⁵ Der Tanker stand im Verdacht, durch seinen über mehrere Stunden hinweg hinter sich hergezogenen Anker mehrere Unterseekabel in der AWZ Finnlands beschädigt zu haben.⁶⁶ Im Oktober 2025 erklärte ein Strafgericht in Helsinki jedoch das finnische Strafrecht aufgrund der Vorrangigkeit des SRÜ für unanwendbar.⁶⁷ Aus dem SRÜ ergebe sich ein völkerrechtliches Verbot der Anwendung des finnischen Strafrechts, so das Gericht.⁶⁸ Dies zeigt die völkerrechtlichen Grenzen nationaler Strafgewalt gegenüber ausländischen Schiffen in der AWZ.

3.3.3. Frankreich

Die Artikel L1521-3, L1521-4 und L1521-5 [Verteidigungsgesetzbuch](#) (Code de la défense)⁶⁹ regeln in Frankreich die polizeilichen Befugnisse des Staates auf See. Artikel L1521-3 erlaubt die Durchführung einer Schiffserkennung, bei der der Kapitän aufgefordert wird, die Identität und Nationalität des Schiffes mitzuteilen. Artikel L1521-4 ermächtigt zur Entsendung eines Teams an Bord des zu kontrollierenden Schiffes, um die Schiffspapiere zu überprüfen und weitere Prüfungen gemäß internationalem Recht oder nationalen Gesetzen vorzunehmen. Artikel L1521-5 regelt das Recht, ein Schiff zu einem bestimmten Hafen oder Kurs umzuleiten.

Art. L5223-2 [Transportgesetzbuch](#) (Code des transports)⁷⁰ sanktioniert zudem den Kapitän eines Schiffes, wenn dieser bei einer staatlichen Kontrolle auf See die Nationalität seines Schiffes nicht nachweisen kann. Das Gesetz stellt das Fehlen oder den mangelhaften Nachweis einer rechtmäßigen Flagge (die sogenannte Apatridie de fait oder der Défait de pavillon) bei einer Kontrolle auf Basis des Verteidigungsgesetzbuchs unter Strafe.

64 Territorial Surveillance Act (755/2000, amendments up to 846/2006 included), <https://www.finlex.fi/api/media/statute-foreign-language-translation/688620/mainPdf/main.pdf?timestamp=2000-08-17T21%3A00%3A00.000Z>.

65 Engelstätter, Hybride Bedrohungen der nationalen Sicherheit, GSZ 2025, 257 (264).

66 Ipsen/Schatz, Jurisdiktionsfragen beim Schutz von Seekabeln in der AWZ: Die Eagle S-Entscheidung des Helsinki District Court vom 3. Oktober 2025, NordÖR 2026, 244 (245).

67 Helsinki District Court, Judgement v. 3.10.2025, R 706/2025/12270, Ruling No 1035 6447, S. 4, https://www.tuomioistuimet.fi/app/uploads/sites/12/2026/03/ratkaisutiedote_R_706-2025-12270_EN.pdf.

68 Ipsen/Schatz, Jurisdiktionsfragen beim Schutz von Seekabeln in der AWZ: Die Eagle S-Entscheidung des Helsinki District Court vom 3. Oktober 2025, NordÖR 2026, 244 (247).

69 Légifrance, Code de la défense, https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006071307/.

70 Légifrance, Code des transports, https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033555237.

Bei Missachtung der im Verteidigungsgesetzbuch vorgesehenen Maßnahmen drohen bis zu einem Jahr Gefängnisstrafe und eine Geldstrafe von bis zu 150.000 Euro. Diese Strafen können kumulativ, also auch gleichzeitig, verhängt werden. Darüber hinaus ist in diesem Fall die Einziehung des Schiffs möglich. Artikel L5223-2 Transportgesetzbuch verweist für die konkrete Umsetzung und Durchführung der Einziehung auf Artikel 131-21 [Strafgesetzbuch](#) (Code pénal)⁷¹.

Neben der optisch falschen Drittstaatenflagge muss hinzukommen, dass der Kapitän bei einer rechtmäßigen Kontrolle auf See keinen tragfähigen Nationalitätsnachweis erbringen kann. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn eine Registrierung behauptet wird, die der entsprechende Flaggenstaat auf Nachfrage nicht bestätigt.

3.3.4. Großbritannien

Nach britischem Seerecht (insbesondere dem [Merchant Shipping Act 1995](#))⁷² ist das Zeigen falscher Flaggen strafbar, wenn damit fälschlicherweise die britische Nationalität vorgetäuscht wird. Der Kapitän oder sonstige Mitglieder der Führung eines ausländischen Schiffes machen sich gemäß Section 3 Merchant Shipping Act 1995 strafbar, wenn sie Handlungen vornehmen, um den Anschein zu erwecken, dass es sich um ein britisches Schiff handelt. Es droht die Verurteilung zu einer Geldstrafe von bis zu 50.000 britischen Pfund, zu einer Freiheitsstrafe von bis zu zwei Jahren oder zu beidem. Ein Straftatbestand nach Section 4 Merchant Shipping Act 1995 liegt vor, wenn ein registriertes britisches Schiff ohne behördliche Erlaubnis („Warrant“) unzulässige Farben oder Abzeichen (wie die Flaggen der Royal Navy) hisst.

Diese spezifischen britischen Strafnormen greifen hingegen nicht, wenn ein ausländisches Schiff in britische Gewässer fährt und die Flagge eines anderen Staates hisst. Denn dann wird weder die britische Souveränität missbraucht, noch wird ein britisches Schiff falsch ausgestattet.

3.3.5. Schweden

Auch das schwedische Straf- und Seerecht kennt keinen spezifischen Straftatbestand, der allein durch das Hiszen einer falschen ausländischen Flagge auf einem ausländischen Schiff erfüllt wird. Das unberechtigte Führen der schwedischen Nationalflagge ist an sich straffrei.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für Schiffe, Nationalität und die Erlaubnis, die schwedische Flagge zu führen, sind im [schwedischen Seegesetz \(Sjölagen, SFS 1994:1009\)](#)⁷³ geregelt. In Kapitel 1 (1 kap. 1 §–1 f §) wird definiert, welche Schiffe als schwedisch gelten und wer die schwedische Flagge führen darf.

Schweden verzichtet ansonsten auf ein eigenständiges Flaggenstrafrecht. Das Führen einer unzutreffenden Flagge in schwedischen Gewässern wird in der Praxis stattdessen über das allgemeine

71 Légifrance, Code pénal, https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006070719/.

72 Legislation.gov.uk, [Merchant Shipping Act 1995](#).

73 Sveriges Riksdag, Sjölag (1994:1009), https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/sjolak-19941009_sfs-1994-1009/#K1.

Straf- und Seerecht sanktioniert.⁷⁴ Die schwedische Küstenwache stützt sich dabei auf den Straftatbestand der Urkundenfälschung und auf die entsprechenden Regelungen des Seegesetzes, was zur Verhaftung der Schiffsführung und zur Beschlagnahmung des Schiffes führen kann.

3.4. Fazit

Nach dem SRÜ fällt die rechtliche und disziplinarische Ahndung von Registrierungs- und Flaggenverstößen grundsätzlich in die Jurisdiktion des tatsächlichen Flaggenstaates oder des Staates, dessen Flagge missbraucht wurde.

Aus diesem Grund kennt Deutschland keinen spezifischen Straftatbestand für den isolierten Fall, dass ein ausländisches Schiff statt seiner richtigen ausländischen Flagge die Flagge eines anderen ausländischen Staates führt. Dies gilt sowohl im deutschen Küstenmeer als auch beim Einlaufen und Anlegen im Hafen. § 16 FlRG erfasst nur ein dem deutschen Flaggenreime unterliegendes Schiff, das eine andere Nationalflagge führt, sowie die unbefugte Führung der Bundesflagge.

Frankreich geht noch weiter: Kann ein Kapitän bei einer Kontrolle auf See die Schiffsnationalität nicht nachweisen, greift Art. L5223-2 Code des transports, wonach eine Freiheitsstrafe von einem Jahr und eine Geldstrafe von bis zu 150.000 Euro droht. Belgien, Finnland, Großbritannien und Schweden kennen kein allgemeines spezifisches Kriminaldelikt der falschen ausländischen Drittstaatsflagge. Belgien verpflichtet Schiffe allerdings beim Ein- und Auslaufen eines Küstenhafens zum Hissen der eigenen Nationalflagge. Ein Verstoß ist nur als Ordnungswidrigkeit sanktionierbar.

74 Kustbevakningen, Ytterligare ett ingripande mot falskflaggat fartyg, 12.03.2026, <https://www.kustbevakningen.se/nyheter/ytterligare-ett-ingripande-mot-falskflaggat-fartyg/>.