

Unterrichtung

durch die Präsidentin des Deutschen Bundestages

Beschluss der Deutsch-Französischen Parlamentarischen Versammlung vom 22. Juni 2026 zur russischen Schattenflotte

Die Deutsch-Französische Parlamentarische Versammlung hat in ihrer Sitzung am 22. Juni 2026 den dieser Unterrichtung als Anlage beigefügten Beschluss mit dem Titel „Effektive Bekämpfung der russischen Schattenflotte“ gefasst. Gemäß Artikel 7 Absatz 2 des Deutsch-Französischen Parlamentsabkommens befassen sich der Deutsche Bundestag und die Assemblée nationale im Rahmen ihrer jeweiligen Verfahren durch ihre Organe zeitnah mit den von der Versammlung gefassten Beschlüssen.

Berlin, den 29. Juli 2026

Julia Klöckner

Anlage



Dokument Nr. Document n°	2026/7
-------------------------------------	---------------

**Délibération
du 22 juin 2026****Lutte efficace contre la flotte fantôme russe**

I. La guerre d'agression russe en cours contre l'Ukraine est financée en grande partie par des recettes issues de l'exportation d'énergies fossiles et de matières premières. La Russie se situe au troisième rang mondial des producteurs de pétrole, sa production représentant de l'ordre de dix pour cent de la production mondiale de pétrole brut. Afin de contourner les sanctions internationales, la Russie utilise ce que l'on appelle la « flotte fantôme ». Cette flotte compterait, selon les estimations, entre 1 400 et 3 000 navires incluant des navires russes et des navires de pays sous sanctions comme l'Iran. Elle est active dans des zones maritimes stratégiques telles que la mer du Nord, la mer Baltique, la mer Méditerranée et la mer Noire. La France et l'Allemagne s'engagent au niveau de l'Union européenne pour assurer l'application effective des sanctions contre la Russie. Les deux États, en tant que pays riverains, sont directement concernés par les activités de cette flotte fantôme en mer du Nord, en mer Baltique et en mer Méditerranée occidentale.

La flotte fantôme ne constitue pas seulement un enjeu géopolitique, mais également un risque considérable en matière de sécurité et d'environnement. De nombreux pétroliers sont anciens, mal entretenus et ne respectent pas le droit de la mer ni les normes de l'Organisation maritime internationale (OMI), opérant souvent sans assurance adéquate. Cela accroît le risque de catastrophes environnementales majeures.

**Beschluss
vom 22. Juni 2026****Effektive Bekämpfung der russischen
Schattenflotte**

I. Der andauernde russische Angriffskrieg gegen die Ukraine wird in erheblichem Maße durch Einnahmen aus dem Export fossiler Energien und Rohstoffe finanziert. Russland ist mit rund zehn Prozent der weltweiten Rohölproduktion der drittgrößte Erdölproduzent der Welt. Um internationale Sanktionen zu umgehen, nutzt Russland die sogenannte Schattenflotte, welche je nach Schätzung zwischen 1.400 und 3.000 Schiffe umfasst, einschließlich russischen Schiffen und Schiffen aus Ländern, gegen die Sanktionen verhängt wurden, wie beispielsweise der Iran. Sie ist in strategisch wichtigen Seegebieten wie der Nord- und Ostsee, aber auch im Mittelmeer und im Schwarzen Meer aktiv. Frankreich und Deutschland engagieren sich auf EU-Ebene dafür, die Sanktionen gegen Russland effektiv durchzusetzen. Beide Staaten sind als Anrainer von den Aktivitäten der Schattenflotte in Nord- und Ostsee sowie im westlichen Mittelmeer betroffen.

Die Schattenflotte stellt nicht nur ein geopolitisches, sondern auch ein erhebliches Sicherheits- und Umweltrisiko dar. Viele der Tanker sind alt, schlecht gewartet, erfüllen nicht die Standards der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) und operieren häufig ohne ausreichende Versicherung. Dadurch steigt das Risiko schwerer Umweltkatastrophen.

En outre, des experts mettent régulièrement en garde contre le fait que certains navires sont également utilisés à des fins de sabotage ou d'espionnage. La mer du Nord et la mer Baltique revêtent une importance stratégique majeure pour la sécurité énergétique et des données en Europe. Ces deux espaces maritimes abritent des ports militaires essentiels à la défense de l'Europe. La flotte fantôme russe constitue ainsi un élément central de la guerre hybride menée par la Russie.

Au niveau européen, la lutte contre la flotte fantôme a progressivement attiré plus d'attention. Outre l'inscription de navires de la flotte fantôme dans les paquets de sanctions de l'UE, des acteurs de l'écosystème de cette flotte dans des pays tiers sont ciblés. Parallèlement, des travaux sont menés au niveau international pour renforcer les normes de sécurité maritime et environnementales. Sur le plan européen, les instruments de sanctions ont été progressivement durcis : de plus en plus de navires, de sociétés maritimes, d'assureurs, d'opérateurs et de structures de soutien de la flotte fantôme sont inscrits et sanctionnés avec des interdictions d'entrée au port, des interdictions de prestation de services et des mesures ciblées contre l'écosystème sous-jacent. Avec son 20^e paquet de sanctions, l'Union européenne a augmenté le nombre de navires inscrits à plus de 600. Par cela, elle a envoyé un signal clair que le contournement du plafonnement du prix du pétrole et le financement de la guerre d'agression russe ne peuvent pas être acceptés.

L'Allemagne et la France y contribuent également. Cependant, il existe encore des déficits considérables dans l'application du droit et des sanctions en vigueur. L'Allemagne a renforcé l'interrogation et les contrôles de certificats d'assurance des pétroliers passant dans la mer Baltique, notamment dans le Fehmarn Belt. En Méditerranée et dans l'Atlantique, la France a montré par des mesures maritimes concrètes contre des pétroliers suspects, que les sanctions doivent non seulement être adoptées, mais aussi mises en œuvre.

Malgré cela, il faut des contrôles renforcés et l'immobilisation de navires en cas d'infraction contre le droit en vigueur ainsi que des efforts diplomatiques supplémentaires vis-à-vis des États de pavillon de la flotte fantôme. Des transbordements discrets en mer, parfois illégaux, ont toujours lieu, des pavillons de complaisance sont utilisés et des montages juridiques complexes sont élaborés. Les dispositions juridiques existantes, qui interdisent le droit de passage inoffensif lorsque des pétroliers naviguent sans système d'identification activé (AIS), transportent du pétrole vendu à

Zudem warnen Experten immer wieder davor, dass einzelne Schiffe auch für Sabotage- oder Spionagezwecke genutzt werden. Nord- und Ostsee sind von maßgeblicher strategischer Bedeutung für die Energie- und Datensicherheit in Europa. Beide Gewässer beheimaten wichtige Militärhäfen, die für die Verteidigung Europas von essenzieller Bedeutung sind. Die russische Schattenflotte ist demnach auch ein zentrales Element der hybriden Kriegsführung Russlands.

Auf EU-Ebene hat die Bekämpfung der russischen Schattenflotte zunehmend mehr Aufmerksamkeit erhalten. Neben der Listung von Schiffen der Schattenflotte in EU-Sanktionspaketen werden auch gezielt Akteure entlang der Unterstützungsstrukturen in Drittstaaten mit Maßnahmen belegt. Parallel dazu wird auf internationaler Ebene an einer Verschärfung maritimer Sicherheits- und Umweltstandards gearbeitet. Auf europäischer Ebene wurden die Sanktionsinstrumente schrittweise geschärft: Immer mehr Schiffe, Reedereien, Versicherer, Betreiber und Unterstützungsstrukturen der Schattenflotte werden gelistet, zugleich werden Hafenanlauf- und Dienstleistungsverbote verhängt sowie gezielte Maßnahmen gegen die dahinterstehenden Strukturen unternommen. Mit dem 20. Sanktionspaket hat die EU die Zahl der gelisteten Schiffe auf über 600 erhöht und damit ein klares Signal gesetzt, dass die Umgehung des Ölpreisdeckels und die Finanzierung des russischen Angriffskrieges nicht hingenommen werden.

Auch Deutschland und Frankreich leisten hierzu Beiträge. Dennoch gibt es weiterhin erhebliche Defizite bei der Durchsetzung geltenden Rechts und verhängter Sanktionen. Deutschland hat in der Ostsee die Abfrage und Kontrolle von Versicherungsnachweisen passierender Tanker verschärft, insbesondere im Fehmarnbelt. Frankreich hat im Mittelmeer und Atlantik durch konkrete maritime Maßnahmen gegen verdächtige Tanker gezeigt, dass Sanktionen nicht nur beschlossen, sondern auch durchgesetzt werden müssen.

Dennoch braucht es verstärkte Kontrollen und die Festsetzung von Schiffen bei Verstößen gegen geltendes Recht sowie zusätzliche diplomatische Bemühungen gegenüber den Flaggenstaaten der Schattenflotte. Immer noch kommt es zu diskreten, teils illegalen Umladungen auf See, zur Nutzung von Billigflaggen sowie zu komplexen rechtlichen Konstruktionen. Bestehende rechtliche Regelungen, welche das Recht auf friedliche Durchfahrt untersagen, wenn Tanker ohne eingeschaltetes Identifikationssystem (AIS) fahren, Öl transportieren, welches zu einem Preis oberhalb des

un prix supérieur au plafond fixé par le G7 ou représentent un danger pour l'environnement, ne sont pas appliquées de manière cohérente.

La pression exercée sur la flotte fantôme russe constitue un élément essentiel d'une stratégie globale nécessaire pour faire face aux menaces hybrides émanant de la Russie. Cela implique notamment une application rigoureuse du droit en vigueur ainsi qu'un renforcement de la coopération avec nos partenaires européens, en particulier les autres États riverains de la mer du Nord, de la mer Baltique et de la mer Méditerranée. Il s'agit non seulement de soutenir l'Ukraine, mais aussi de protéger la sécurité maritime, l'environnement et l'ordre juridique international.

II. L'Assemblée parlementaire franco-allemande demande aux gouvernements allemand et français de :

1. Continuer à s'engager, aux niveaux national, européen et international, en faveur de mesures efficaces pour lutter contre la flotte fantôme ;
2. Dans le cadre des règles du droit international en vigueur, mandater les autorités nationales compétentes pour donner aux autorités nationales compétentes un mandat clair afin d'intensifier le contrôle de navires suspects de la flotte fantôme russe, y compris à bord de ces navires ;
3. Sur la base du droit international, notamment de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer ainsi que des accords sur l'environnement et la sécurité importants telles que la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) et la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, contrôler et immobiliser, le cas échéant, les navires inscrits et suspects, y compris ceux dont l'État de pavillon n'est pas clairement identifié lors de leur entrée et leur passage dans les mers territoriales et les zones économiques exclusives allemande et française ;
4. Harmoniser les règles entre les États membres de l'Union européenne ;
5. S'engager au niveau européen en faveur de la mise en place d'une Agence européenne de surveillance des navires (AESN), chargée d'assurer la collecte, la consolidation, l'analyse et la mise

G7-Ölpreisdeckels verkauft wird, oder eine Gefahr für die Umwelt darstellen, werden noch nicht konsequent angewendet.

Der Druck auf Russlands Schattenflotte ist ein wesentlicher Baustein einer notwendigen Gesamtstrategie im Kampf gegen die von Russland ausgehenden hybriden Bedrohungen. Unter anderem braucht es eine konsequente Anwendung und Durchsetzung des geltenden Rechts sowie eine verstärkte Kooperation mit unseren europäischen Nachbarn, insbesondere den anderen Anrainerstaaten der Nordsee, der Ostsee und des Mittelmeers. Nicht nur zur Unterstützung der Ukraine, sondern auch zum Schutz der maritimen Sicherheit, der Umwelt und der internationalen Rechtsordnung.

II. Die Deutsch-Französische Parlamentarische Versammlung fordert die deutsche und die französische Regierung auf,

1. sich national, europäisch und international weiterhin für wirksame Maßnahmen zur Bekämpfung der Schattenflotte einzusetzen;
2. den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden einen klaren Auftrag zu erteilen, die Kontrolle von verdächtigen Schiffen der russischen Schattenflotte – auch an Bord dieser Schiffe – im Rahmen der geltenden völkerrechtlichen Vorgaben zu intensivieren;
3. auf Basis des Völkerrechts, vor allem nach UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea) sowie den einschlägigen Umwelt- und Sicherheitsabkommen wie MARPOL (Marine Pollution) und SOLAS (Safety of Life at Sea), gelistete und verdächtige Schiffe, auch solche, bei denen der Flaggenstaat nicht eindeutig ist, bei der Ein- und Durchfahrt des deutschen und des französischen Küstenmeers und der Ausschließlichen Wirtschaftszone zu kontrollieren und bei Bedarf festzusetzen;
4. die Regeln zwischen den EU-Mitgliedstaaten zu harmonisieren;
5. sich auf europäischer Ebene für die Einrichtung eines zentralen Information Fusion Centers (IFC) einzusetzen, das die Erfassung, Bündelung, Ana-

en cohérence des données relatives aux activités mondiales des navires non conformes aux normes, afin d'établir une vision d'ensemble. À cette fin, un échange de données approfondi ainsi qu'une coopération étroite avec les autorités publiques, les partenaires internationaux et les acteurs non étatiques pertinents (notamment les instituts de recherche, les entreprises de données, ainsi que les sociétés d'assurance et de classification) doivent être garantis. Cette agence doit être dotée de ressources humaines, techniques et matérielles adéquates et s'appuyer sur les structures européennes existantes, en particulier sur le projet MARSUR de l'Agence européenne de défense, afin d'exploiter les synergies et d'éviter les doublons ;

6. Considérer la protection des infrastructures maritimes critiques – en particulier les câbles sous-marins d'énergie et de données, les pipelines et les installations offshore – comme une partie intégrante de la sécurité des espaces de la mer du Nord et de la mer Baltique, de la mer Méditerranée et de l'Atlantique nord ; à cette fin, utiliser le tableau de la situation maritime commune spécifiquement pour la protection de ces infrastructures, enquêter systématiquement sur les cas de dommages présumés et assurer une coopération efficace entre les autorités civiles et militaires ;
7. Accroître la pression diplomatique sur les États de pavillon de la flotte fantôme afin de mettre fin à des pratiques illégales telles que les changements de pavillon de dernière minute ou les registres maritimes non officiels, et, le cas échéant, les sanctionner ;
8. Améliorer les moyens de détection des transbordements ;
9. Sanctionner les compagnies maritimes et les entreprises de pays tiers, les intermédiaires et les assureurs ou ports non européens dont la participation à la flotte fantôme russe est avérée ;
10. Sensibiliser les États tiers aux conséquences juridiques en matière de responsabilité ainsi qu'aux conséquences politiques en cas d'avaries ou d'accidents ;

lyse und Zusammenführung von Daten zu globalen Aktivitäten von Substandard Vessels zu einem einheitlichen Lagebild sicherstellt. Hierzu sind ein umfassender Datenaustausch und eine enge Zusammenarbeit mit staatlichen Stellen, internationalen Partnern sowie relevanten nicht-staatlichen Akteuren (u. a. Forschungseinrichtungen, Datenunternehmen, Versicherungs- und Klassifikationsgesellschaften) zu gewährleisten. Das IFC ist personell, technisch und infrastrukturell angemessen auszustatten und soll auf bestehenden europäischen Strukturen – insbesondere dem Projekt MARSUR der Europäischen Verteidigungsagentur – aufbauen, um Synergien zu nutzen und Doppelstrukturen zu vermeiden;

6. den Schutz der kritischen maritimen Infrastruktur – insbesondere unterseeischer Strom- und Datenkabel, Pipelines, sowie Offshore-Anlagen – als integralen Bestandteil der Sicherheit im Nord- und Ostseeraum, dem Mittelmeer und dem Nordatlantik zu verstehen; hierzu das einheitliche maritime Lagebild gezielt für den Schutz dieser Infrastrukturen zu nutzen, Fälle verdächtiger Beschädigungen konsequent aufzuklären sowie das Zusammenwirken der zivilen und militärischen Stellen sicherzustellen;
7. den diplomatischen Druck auf Flaggenstaaten der Schattenflotte zu erhöhen, um illegale Praktiken wie den spontanen Flaggentausch oder inoffizielle Schiffsregister zu unterbinden und ggfs. zu sanktionieren;
8. die Mittel zur Erkennung von Umladungen verbessern;
9. Reedereien, sowie Unternehmen aus Drittländern, Vermittler und Versicherer und nicht-europäische Häfen, die sich nachweislich an der russischen Schattenflotte beteiligen, zu sanktionieren;
10. Drittstaaten die haftungsrechtlichen und politischen Konsequenzen möglicher Havarien und Unfällen zu verdeutlichen;

- | | |
|---|--|
| <p>11. Œuvrer, dans le cadre de l'OMI, en faveur d'un renforcement des sanctions contre la falsification des enregistrements OMI ou des pavillons ;</p> <p>12. Développer, avec les partenaires alliés, une approche intégrée et coordonnée pour le contrôle et l'application du droit national et international, notamment la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, les conventions SOLAS et MARPOL, par les autorités compétentes en coopération avec les forces navales de l'Alliance ;</p> <p>13. Renforcer le rôle de l'Agence européenne pour la sécurité maritime ;</p> <p>14. Instaurer une interdiction totale de services de transport maritime pour tous les navires de la flotte fantôme russe dans l'ensemble de l'Union européenne ;</p> <p>15. Doter la coopération judiciaire internationale des moyens nécessaires pour permettre de remonter les chaînes de propriété ;</p> <p>16. Promouvoir, dans le cadre du G7 et du G20, une interdiction complète de services maritimes essentiels pour tous les navires sanctionnés de la flotte fantôme russe ;</p> <p>17. Cibler l'utilisation de la flotte fantôme comme instrument potentiel de la guerre hybride et développer des contre-mesures correspondantes contre les menaces potentielles.</p> | <p>11. sich im Rahmen der IMO für eine stärkere Sanktionierung von Fälschung von IMO-Registrierungen oder Flaggen einzusetzen;</p> <p>12. gemeinsam mit Bündnispartnern einen integrierten und koordinierten Umgang zur Kontrolle und Durchsetzung nationalen und internationalen Rechts, insbesondere des Seerechtübereinkommens der Vereinten Nationen, SOLAS und MARPOL, durch die zuständigen Behörden in Kooperation mit den jeweiligen Seestreitkräften des Bündnisgebiet zu entwickeln;</p> <p>13. die Rolle der Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs stärken;</p> <p>14. ein vollständiges Verbot von Seeverkehrsdienstleistung für alle Schiffe der russischen Schattenflotte in der gesamten EU einzuführen;</p> <p>15. die internationale justizielle Zusammenarbeit so ausstatten, dass Eigentumsketten zurückverfolgt werden können;</p> <p>16. im Rahmen der G7 und G20 für ein vollständiges Verbot von Seeverkehrsdienstleistung für alle sanktionierten Schiffe der russischen Schattenflotte zu werben;</p> <p>17. die Nutzung der Schattenflotte als mögliches Instrument der hybriden Kriegsführung in den Blick zu nehmen und entsprechend mögliche Gegenmaßnahmen gegen etwaige Bedrohungen zu entwickeln.</p> |
|---|--|

