Ein sicherer Korridor, den niemand kontrolliert hat

Von Dr. Elguja Khokrishvili, CDGR

Zwei Entscheidungen vom September machen georgische Gewässer zu einem sicheren Durchgang. Die Londoner Kriegsrisikoversicherer haben ihr Risikogebiet auf fast das gesamte Schwarze Meer ausgedehnt, die georgischen Hoheitsgewässer aber ausgenommen. Ein türkischer Entwurf würde zudem einen von zwei geschützten Schifffahrtskorridoren durch dieselben Gewässer führen. Beide Schritte setzen auf georgische Hoheitsgewalt. Die Instrumente der EU behandeln die georgische Küste dagegen als Frage des politischen Willens der Regierung. Die Daten der Hafenstaatkontrolle für 2025 zeigen, dass georgische Inspektoren deutlich weniger Mängel feststellen und seltener Schiffe festhalten als die Behörden Bulgariens, Rumäniens und der Türkei. Ob das an fehlendem Willen oder an fehlender Kapazität liegt, entscheidet darüber, welche Instrumente wirken können. Die Union hat diese Frage, soweit ersichtlich, bisher nicht untersucht.

1. WAS GESCHEHEN IST

Am 16. September veröffentlichte das Joint War Committee des Londoner Seeversicherungsmarkts das Rundschreiben JWLA-035. Es dehnt die Liste der Kriegsrisikogebiete vom nördlichen Schwarzen Meer auf fast das gesamte Becken aus. Ausgenommen sind nur die Hoheitsgewässer der Türkei, Rumäniens, Bulgariens und Georgiens. Schiffe, die in diesen Gewässern bleiben, brauchen keine zusätzliche Kriegsrisikoversicherung.[1]

Am folgenden Tag sagte ein türkischer Diplomat der Agence France-Presse, Ankara habe Russland und der Ukraine den Entwurf eines Memorandums zum Schutz der zivilen Schifffahrt übermittelt. Nach seiner Darstellung sieht der Entwurf einen westlichen Korridor entlang der rumänischen und bulgarischen Küste vor und einen östlichen durch die Hoheitsgewässer der Türkei und Georgiens, sofern Georgien sich beteiligen will. Andere Berichte beschreiben zwei nach Zielhafen getrennte Routen, wobei die östliche den Schiffen nach Russland vorbehalten wäre. Der Entwurf ist nicht endgültig. Trifft die zweite Darstellung zu, liefe der Verkehr nach Russland durch georgische Gewässer.[2]

Forscher des Serious Organised Crime and Anti-Corruption Evidence Programme (SOC ACE) der Universität Birmingham haben gezählt, wie oft Schiffe aus besetzten ukrainischen Häfen Poti anliefen: 22-mal im zweiten Halbjahr 2023, 68-mal im Jahr 2024 und allein im ersten Halbjahr 2025 145-mal. Ob dahinter eine bewusste Öffnung steht oder der Weg des geringsten Widerstands, können die Autoren nach eigener Aussage nicht sagen.[3]

Eine Frist ist bereits verstrichen. Bis zum 25. Oktober sollte die Kommission dem Rat berichten, ob die Raffinerie in Kulevi auf der Sanktionsliste bleibt. Wird die Listung nicht aufgehoben, tritt das Transaktionsverbot am 25. Januar 2027 in Kraft.[4]

2. WAS DAS BEDEUTET

Die Entscheidungen vom September gehen davon aus, dass ein Küstenstaat seine Gewässer kontrolliert und für das einsteht, was sie durchquert. Die Instrumente der EU setzen anders an. Die Schwarzmeerstrategie

vom Mai 2025 macht weiteres Engagement gegenüber Georgien, auch den Beitrittsprozess, von einer Rückkehr auf den EU-Kurs abhängig.[5] Der Umsetzungsbericht vom Juli 2026 nennt die Türkei, die Ukraine und Moldau als vorgesehene Partner des Maritime Security Hub. Eine Rolle Georgiens knüpft er an konkrete Schritte der Behörden.[6] Georgien erscheint dort also als Frage des politischen Willens.

Was dieser Wille auf See bewirkt, misst keine Sanktionsbehörde. Die nächstliegende vergleichbare Größe ist die Hafenstaatkontrolle. Sie überprüft ausländische Schiffe auf die Einhaltung von Übereinkommen zu Schiffssicherheit, Umweltschutz und Arbeitsbedingungen, nicht auf die Einhaltung von Sanktionen. Sie zeigt aber, wie leistungsfähig die Verwaltung ist, die eine Durchsetzung tragen müsste. 2025 hielt Georgien bei 422 Überprüfungen acht Schiffe fest. Das entspricht einer Festhaltequote von 1,9 Prozent, gegenüber 7,3 Prozent in Bulgarien und 9,6 Prozent in Rumänien (Tabelle 1). Die georgische Quote ist seit 2023 gestiegen, der Abstand zu den beiden EU-Nachbarn aber größer geworden. Andere Kennziffern hängen nicht an der kleinen Zahl der Festhaltungen. Georgische Inspektoren stellten bei 56 Prozent der Überprüfungen Mängel fest, im regionalen Durchschnitt waren es 70 Prozent. Je Überprüfung verzeichneten sie im Mittel 2,2 Mängel, regional 4,3. In Georgien kam auf acht Überprüfungen etwa ein Mangel, der ein Festhalten rechtfertigt. In Bulgarien waren es etwa drei auf fünf, in Rumänien etwa sechs auf sieben Überprüfungen.[7]

Tabelle 1. Hafenstaatkontrolle in der Schwarzmeerregion, 2025 und 2023

BEHÖRDE	ÜBERPRÜFUNGEN 2025	FESTHALTUNGEN 2025	FESTHALTEQUOTE 2025 (%)	FESTHALTEQUOTE 2023 (%)
Bulgarien	344	25	7,27	4,30
Georgien	422	8	1,90	0,50
Rumänien	595	57	9,58	5,86
Russische Föderation	1.627	136	8,36	6,59
Türkei	569	121	21,27	2,92
Ukraine	1.560	0	0,00	0,00
Region	**5.117**	**347**	**6,78**	**3,93**

Festhaltequote: Festhaltungen je 100 Überprüfungen. Quelle: Black Sea MoU, Jahresberichte (Anm. 7).

Für diesen Befund kommen vier Erklärungen in Frage, die sich nicht gegenseitig ausschließen. Mängel könnten zwar festgestellt, aber nicht weiterverfolgt werden. Das wäre eine Frage des Willens. Inspektoren könnten suchen und wenig finden. Das deutete auf Lücken bei Ausbildung, Ausrüstung und Befugnissen hin. Die Flotte, die georgische Häfen anläuft, könnte jünger oder besser klassifiziert sein. Schließlich kann die Auswahl der Schiffe eine Rolle spielen. Georgien überprüfte 62 Prozent der einzelnen Schiffe, die seine Häfen anliefen, Bulgarien und Rumänien jeweils rund 27 Prozent. Wer so breit kontrolliert, erfasst zwangsläufig viele Schiffe mit geringem Risiko. Eine so hohe Abdeckung zeigt zugleich, dass die Verwaltung tätig ist. Weil der Bericht die Flotten nicht nach Alter und Flagge aufschlüsselt, lässt sich die Frage mit diesen Daten allein nicht beantworten.

Welche Erklärung zutrifft, entscheidet darüber, welche Instrumente wirken können. Liegt es am Willen, sind Listungen, Visumbeschränkungen und persönliche Sanktionen die geeigneten Mittel. Liegt es an der Kapazität, kommt es auf die Ausbildung der Inspektoren, auf technische Hilfe und auf den Zugang zu den Daten der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle und der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs an. Die europäische Politik geht von der ersten Lesart aus. Eine Bewertung der EU zur zweiten ließ sich nicht finden. Die Ostsee zeigt, dass sich diese Frage stellen lässt. Seit Anfang 2025

überprüfen Dänemark und Schweden Tanker auf Brandschutz, Versicherungsschutz und Reisepläne.[8] Beide handeln im Rahmen von EU-Sanktionen, an die Georgien nicht gebunden ist. Die Kontrollen selbst beruhen jedoch auf Rechten als Küsten- und Hafenstaat, die auch Georgien hat.

Das Material für eine solche Bewertung liegt vor, größtenteils außerhalb der EU-Institutionen. Nach Angaben des Centre for Research on Energy and Clean Air bezog die Raffinerie in Kulevi seit ihrer Inbetriebnahme im Oktober 2025 ihr gesamtes Rohöl aus Russland. Über die Häfen Kulevi und Batumi gingen demnach in drei Jahren Kraftstoffe im Wert von rund 1,2 Milliarden Euro, die vermutlich russisches Öl enthielten, in Staaten mit Sanktionen gegen Russland.[9] Die Regierung hat ihrerseits im März 2026 zugesagt, Tanker der Schattenflotte nicht in ihre Häfen zu lassen, und einen Tanker abgewiesen. Die EU erkannte diese Zusagen an und strich das Ölterminal in Kulevi aus ihrem 20. Sanktionspaket.[10] Ob die Zusagen eingehalten werden, müsste eine unabhängige Beobachtung zeigen. Seit März 2026 ist es jedoch strafbar, ausländische Zuwendungen ohne Zustimmung der Regierung anzunehmen. Das engt den Spielraum der georgischen Rechercheure ein, die bisher einen großen Teil der Belege geliefert haben.[11]

Die Anläufe in Poti passen in dieses Bild. Sie haben sich binnen zwei Jahren vervielfacht, sie kommen aus Häfen unter russischer Besatzung, und sie fallen in eine Zeit, in der die georgische Hafenstaatkontrolle auffällig wenig beanstandet. Verkehrskorridore folgen den Kosten und können sich in wenigen Jahren verschieben. Die Hoheit über Küstengewässer verschiebt sich nicht. Die Route, die Versicherer und Ankara durch georgische Gewässer gezogen haben, dürfte deshalb die laufende Debatte über Landverbindungen durch den Südkaukasus überdauern.

3. WAS ZU BEOBACHTEN IST

Vier Vorgänge bestimmen die kommenden Wochen. Einer ist entschieden, drei sind offen.

Kulevi. Der Bericht der Kommission war zum 25. Oktober fällig und lag bis Monatsende nicht öffentlich vor. Der Betreiber erklärt, die Raffinerie verarbeite kein russisches Rohöl mehr, und hat die Streichung von der Liste beantragt. Unabhängig überprüft ist diese Angabe bisher nicht.[4]

Visumfreiheit. Die Aussetzung der Visumfreiheit für Inhaber georgischer Diplomaten-, Dienst- und Amtspässe gilt bis zum 6. März 2027.[12] Bestehen die Gründe fort, soll die Kommission sie bis Anfang Januar 2027 um 24 Monate verlängern, grundsätzlich für alle georgischen Staatsangehörigen. Sie kann die Verlängerung aber auf bestimmte Gruppen beschränken.[13]

Anaklia. Am 21. Oktober wurde ein von der Weltbank finanzierter Aufruf zur Interessenbekundung für die Bauüberwachung der rund 18 Kilometer langen Bahnverbindung zum Hafen veröffentlicht. Der Bau selbst ist noch nicht ausgeschrieben.[14] Zwischen dem ersten und dem letzten Haushaltsentwurf sanken die Mittel für den Hafen 2026 von 153 auf 53 Millionen Lari. Die Regierung begründet das mit geringeren Kosten und einem kleineren Ausbau, darunter einem kürzeren Wellenbrecher.[15]

TRIPP. Das armenische Parlament hat das Rahmenabkommen am 28. Oktober mit 63 zu 32 Stimmen ratifiziert. Offen bleibt die Verfassungsänderung, die Baku vor einem Friedensvertrag verlangt. Der Regierungspartei fehlt die Zweidrittelmehrheit, um eine neue Verfassung zur Volksabstimmung zu stellen. Die Grenze zwischen Akyaka und Gjumri bleibt geschlossen.[16]

Drei Indikatoren lassen sich in öffentlichen Quellen verfolgen: der nächste Jahresbericht des Black Sea MoU, der zeigen wird, ob sich die georgischen Ergebnisse dem regionalen Muster nähern; die Eröffnung des Transit- und Zollzentrums in Gali, das im Dezember 2025 als nahezu fertig galt;[17] und eine georgische Entscheidung über die östliche Route im türkischen Entwurf.[2]

ANMERKUNGEN

1 Joint War Committee, Circular JWLA-035, JWC Listed Areas, 16. September 2026, zusammengefasst von Ambrey, 23. September 2026, https://ambrey.com/operations/event/jwla-035-why-the-whole-black-sea-is-now-a-listed-area/. Die Rundschreiben veröffentlicht die Lloyd's Market Association auf lmalloyds.com. Die vorherige Abgrenzung (JWLA-033, 3. März 2026) umfasste nur das nördliche Schwarze Meer bis zur russisch-georgischen Grenze.

2 Agence France-Presse, wiedergegeben von Turkish Minute, 17. September 2026, https://www.turkishminute.com/2026/09/17/turkey-proposes-black-sea-deal-to-protect-civilian-shipping/, und Daily Sabah mit AFP, „Türkiye proposes deal to end Black Sea attacks", 17. September 2026, https://www.dailysabah.com/politics/turkiye-proposes-deal-to-end-black-sea-attacks/news. Zur Darstellung nach Zielhafen: Yeni Şafak, wiedergegeben von USM, 18. September 2026, https://en.usm.media/turkey-proposes-to-create-two-safe-corridors-for-ships-in-the-black-sea/.

3 Olivia Allison und Joshua Coyle, „Russian War-Related Illicit Trade in the Black Sea: International Networks and Policy Options", SOC ACE Research Paper 44 und Briefing Note 55, University of Birmingham, Juli 2026, https://www.socace-research.org.uk/publications/rp44-bn55-illicit-trade-black-sea. Zahlen nach Euromaidan Press, 31. Juli 2026, https://euromaidanpress.com/2026/07/31/occupied-ukraine-ships-poti-georgia/.

4 Beschluss (GASP) 2026/1849 des Rates vom 23. Juli 2026, Artikel 1af Absätze 2a und 2b des Beschlusses 2014/512/GASP, https://eur-lex.europa.eu/eli/dec/2026/1849/oj/deu. Zur Erklärung des Betreibers und zum Antrag auf Streichung: bne IntelliNews, 22. Oktober 2026, https://www.intellinews.com/black-sea-petroleum-says-georgia-refinery-running-on-non-russian-crude-seeks-removal-from-eu-sanctions-list-477658.

5 Europäische Kommission und Hohe Vertreterin, Der strategische Ansatz der Europäischen Union für die Schwarzmeerregion, JOIN(2025) 135 final, 28. Mai 2025, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:52025JC0135.

6 Europäische Kommission und Hohe Vertreterin, Gemeinsamer Bericht über die Umsetzung des strategischen Ansatzes für die Schwarzmeerregion, JOIN(2026) 15 final, 3. Juli 2026, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:52026JC0015.

7 Black Sea MoU on Port State Control, Annual Report 2025, Tabelle 2, S. 12, und Tabelle 17, S. 27, https://bsmou.org/downloads/annual-reports/BSMOU-AR-2025.pdf. Festhaltequote: Festhaltungen je 100 Überprüfungen; Mängel je Überprüfung. Ausgewiesen ist 2023, weil der Bericht für 2024 widersprüchliche Regionalwerte nennt (4,69 und 4,71 Prozent).

8 John T. Psaropoulos, „Law of the Sea comes to life in the hunt for sanctioned Russian oil", Al Jazeera, 14. Oktober 2026, https://www.aljazeera.com/news/2026/10/14/law-of-the-sea-comes-to-life-in-the-hunt-for-sanctioned-russian-oil; Mike Schuler, „Denmark Intensifies Inspections of Russian Oil Tankers in Critical Shipping Lane", gCaptain, 6. Februar 2025, https://gcaptain.com/denmark-intensifies-inspections-of-russian-oil-tankers-in-critical-shipping-lane. Das Vereinigte Königreich und Frankreich haben zudem auf hoher See Schiffe betreten, gestützt auf das Besuchsrecht nach Artikel 110 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen.

9 Centre for Research on Energy and Clean Air, „Fact sheet: Georgian ports suspected of violating sanctions on Russian oil", Juli 2026, Korrigendum vom 16. Oktober 2026, https://energyandcleanair.org/fact-sheet-georgian-ports-suspected-of-violating-sanctions-on-russian-oil/. Zu Tankern, die zwischen russischen und georgischen Häfen ihre Transponder abschalten: OCCRP, „Secret Sailings: Oil Tankers Turn off Tracking Between Russian and Georgian Ports", 28. Januar 2026, https://www.occrp.org/en/news/secret-sailings-oil-tankers-turn-off-tracking-between-russian-and-georgian-ports. Zum Tanker SILVAR, den das Vereinigte Königreich im Juni 2026 sanktionierte, nachdem er im Februar Kulevi angelaufen hatte: JAMnews, 16. Juni 2026, https://jam-news.net/sanctioned-silvar-vessel/.

10 The Messenger, „EU Excludes Georgia's Kulevi Port from Latest Russia Sanctions", 11. März 2026, https://mail.messenger.com.ge/issues/6098_march_11_2026/6098_liza1.html; OCCRP, „EU Targets Georgian Oil Refinery Over Russian Crude Processing", 24. Juli 2026, https://www.occrp.org/en/news/eu-targets-georgian-oil-refinery-over-russian-crude-processing.

11 International Center for Not-for-Profit Law, „Amendments to Georgia's Law on Grants and Related Legislation", 20. März 2026, https://www.icnl.org/post/news/amendments-to-georgias-law-on-grants-and-related-legislation; Human Rights Watch, „Georgia: New Laws Devastate Independent Civic Groups", 9. Juli 2026, https://www.hrw.org/news/2026/07/09/georgia-new-laws-devastate-independent-civic-groups. Die Zustimmung der Regierung zu ausländischen Zuwendungen ist seit April 2025 vorgeschrieben.

12 Durchführungsverordnung (EU) 2026/496 der Kommission vom 6. März 2026, https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2026/496/oj/deu.

13 Verordnung (EU) 2018/1806, Artikel 8f, geändert durch Verordnung (EU) 2025/2441, https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2025/2441/oj/deu.

14 Aufruf zur Interessenbekundung „Supervision of Design and Build of a Railway and Related Infrastructure Connecting to the Anaklia Deep-Sea Port", Projekt P513957, Weltbankgruppe (IBRD), veröffentlicht am 21. Oktober 2026, Frist 17. November 2026, über Germany Trade & Invest, https://www.gtai.de/de/trade/georgien/ausschreibungen-projekte/consulting-bauueberwachung-bahnanschluss-des-tiefseehafens-anaklia-2036300.

15 Transparency International Georgia, „Brief Analysis of the Draft State Budget for 2026", 8. Dezember 2025, https://transparency.ge/en/blog/brief-analysis-draft-state-budget-2026; BM.ge, „Why Is Funding for the Anaklia Port Project Being Reduced by GEL 100 MLN?", 8. Dezember 2025, https://bm.ge/en/news/why-is-funding-for-the-anaklia-port-project-being-reduced-by-gel-100-mln.

16 Armenpress, „Parliament ratifies Armenia-U.S. TRIPP framework agreement", 28. Oktober 2026, https://armenpress.am/en/article/1264087; Egmont Institute, „Armenia: The Election Decided Less Than It Seems", Juni 2026, https://egmontinstitute.be/armenia-the-election-decided-less-than-it-seems/; Armenpress, 28. Juli 2026, https://armenpress.am/en/article/1256550.

17 JAMnews, 11. Dezember 2025, https://jam-news.net/russia-backed-customs-terminal-to-open-in-gali-abkhazia-tbilisi-responds/; OC Media, 15. Dezember 2025, https://oc-media.org/abkhazia-moves-ahead-with-transit-hub-for-russia-bound-goods-via-georgia/.

LIZENZ Sofern nicht anders angegeben, steht diese Ausgabe unter der Lizenz Creative Commons Namensnennung 4.0 International (CC BY 4.0). Als solches gekennzeichnetes Material Dritter ist davon ausgenommen.

HAFTUNGSAUSSCHLUSS Die geäußerten Ansichten sind die des Autors und geben nicht notwendigerweise die Position des CDGR oder eines Geldgebers wieder. Ortsnamen und territoriale Bezeichnungen folgen den zitierten Quellen und bedeuten keine Stellungnahme zu deren Status.

HERAUSGEGEBEN VON Centre for Democracy, Geopolitics, and Resilience, Kantstraße 23, 10623 Berlin · cdgr.org · info@cdgr.org