



SPECIAL REPORT · MARITIME SECURITY / STRATEGIC RISK / SHIPPING

Krieg auf See: Handels- und Schifffahrtsrisiken von der Karibik bis Hormus

Autor: Benjamin Traunecker

Zusammenfassung für Entscheider

Kommerzielle Schifffahrt wird wieder zu einer direkten Operationsfläche in staatlichen und halbstaatlichen Konflikten. Das unmittelbare Problem ist nicht ein einzelner Vorfall in der Straße von Hormus, im Schwarzen Meer, im Roten Meer oder in der Karibik. Das Problem ist, dass mehrere maritime Räume gleichzeitig in dieselbe Richtung laufen: Zwangsausübung auf See, umstrittene Transitwege, unklare Rechtszuständigkeiten, Drohnen- und Raketenangriffe auf Handelsschiffe sowie eine wachsende Bereitschaft zu kinetischem Vorgehen gegen Kleinfahrzeuge und kommerzielle Tonnage.

Für Unternehmen, Versicherer, Charterer, Hafenbetreiber und Führungsebenen ist das Risiko nicht mehr auf klassische Kriegszonen begrenzt. Ein Schiff kann exponiert sein wegen Flagge, Eigentümerstruktur, Ladung, Route, früherer Hafenanläufe, Sanktionsbezug, vermuteter Staatsnähe oder schlichter Nähe zu einem umkämpften Seeweg. In diesem Umfeld lautet die operative Frage nicht, ob der Welthandel stoppt. Das wird er nicht. Die Frage lautet, welche Routen, Ladungen, Besatzungen und Geschäftsentscheidungen schwerer zu versichern, schwerer zu planen und schwerer zu vertreten sind.

Drei Entwicklungen sind zentral. Erstens bleibt die Straße von Hormus der Hotspot mit den größten systemischen Folgen, weil schon eine kurze Störung Energiepreise, Tankerraten und regionale Militärdispositive beeinflusst. Gemeldete Angriffe auf Handelstanker, erneute US-Militärschläge gegen iranische Fähigkeiten und Streit über die Kontrolle sicherer Passage schaffen einen engen Fehlerkorridor. Zweitens entwickeln sich Schwarzes Meer und Asowsches Meer stärker zu einem direkten Gefechtsfeld der Handelsschifffahrt. Ukrainische Angriffe auf russisch verbundene Tanker und Unterstützungsschiffe mögen auf die Unterbrechung von Treibstoffversorgung für die besetzte Krim zielen; eine russische Reaktion könnte jedoch das Risiko für Schiffe mit Bezug zu ukrainischen Häfen und Donau-Routen deutlich ausweiten. Drittens zeigt die Karibik- und Ostpazifik-Kampagne gegen Drogenschmuggel, dass die Vereinigten Staaten bereit sind, tödliche maritime Gewalt gegen als narco-terroristisch bewertete Kleinfahrzeuge einzusetzen, während rechtliche und nachrichtendienstliche Begründungen unter erheblicher Prüfung stehen.

Der gemeinsame Nenner ist Eskalationsrisiko. Maritime Konflikte bleiben oft außerhalb der öffentlichen Aufmerksamkeit, bis ein Schiff getroffen, eine Besatzung getötet, Versicherungsschutz entzogen oder eine Begleitoperation zum militärischen Schlagabtausch wird. Schifffahrt ist auf AIS-Karten sichtbar, strategisch aber für viele Entscheider weiterhin aus dem Blick. Dadurch entsteht ein gefährlicher Zeitverzug zwischen der Lage auf See und der Vorbereitung an Land.

SFC bewertet die Lage als multi-theatrales maritimes Eskalationsumfeld. Hormus ist der strategische Druckpunkt. Das Schwarze Meer ist der Raum kinetischer Innovation. Die Karibik ist der rechtliche und Rules-of-Engagement-Stresstest. Das Rote Meer bleibt die dauerhafte Störungsbasis. Zusammen zeigen diese Räume ein schwierigeres Operationsjahr für Schifffahrt, Energie, Logistik und alle Organisationen, deren Risikoexposition von planbarer maritimer Bewegung abhängt.

Warum das jetzt relevant ist

Die aktuelle maritime Risikolage unterscheidet sich von den Piraterie- und Grauzonenmustern, an die sich viele Unternehmen im letzten Jahrzehnt gewöhnt haben. Mehrere Räume betreffen nun staatliche Kräfte, staatlich unterstützte Akteure oder staatsähnliche Rechtsansprüche. Die Bedrohung ist nicht nur Entführung oder Lösegeld. Sie umfasst Raketenfeuer, unbemannte Systeme, Minen, Sanktionsdurchsetzung, Blockadesprache, umstrittene Begleitregelungen und gezielte Angriffe auf Schiffstrukturen.

Handelsschiffe sind verwundbar, weil sie langsam, berechenbar und rechtlich komplex sind. Sie bewegen sich durch bekannte Engstellen. Ihre Eigentümerstrukturen sind häufig undurchsichtig. Ihre Ladung ist wirtschaftlich sensibel. Ihre Besatzungen sind multinational. Ein Staat oder bewaffneter Akteur muss ein Schiff nicht versenken, um Verhalten zu verändern; Beschädigung eines Tankers, ein Treffer am Brückenbereich, erzwungene Umleitung oder erhöhter Transitverdacht reichen oft aus.

Der psychologische Effekt ist entscheidend. Schifffahrt braucht keine Gewissheit, um zu blockieren. Es reicht genug Unsicherheit, damit Eigentümer, Versicherer, Charterer und Besatzungen pausieren. Eine Meerenge kann physisch offen bleiben, während effektive Kapazität sinkt, weil die kommerzielle Entscheidungskette das Risiko nicht mehr akzeptiert. Das ist der Kern in Hormus und zunehmend auch im Schwarzen Meer.

Straße von Hormus: Druckpunkt mit Systemwirkung

Hormus bleibt der maritime Druckpunkt mit der größten systemischen Wirkung. Berichte über mehrere Tankerangriffe nahe der Meerenge, eine erhöhte JMIC-Bedrohungsbewertung und US-Schläge gegen iranische militärische Ziele zeigen, dass der Rahmen um die Waffenruhe die operative Lage nicht stabilisiert. Die unmittelbare Frage für die Schifffahrt ist nicht nur, ob Iran die Meerenge schließen kann. Praktischer ist die Frage, ob Schiffe passieren können, ohne zu Testfällen eines umstrittenen Kontrollregimes zu werden.

Die gemeldete Abfolge ist gefährlich. Tanker wurden durch Projektile oder unbemannte Systeme getroffen. U.S. Central Command reagierte Berichten zufolge gegen iranische militärische Ziele, darunter Kleinfahrzeuge, Küstenradar, Luftverteidigung, Führungs- und Kontrollstrukturen sowie Anti-Schiff-Fähigkeiten. Gleichzeitig ändern sich Sanktionsausnahmen und Regelungen für maritime Passage. Diese Kombination macht aus einer ohnehin engen Wasserstraße ein rechtliches, militärisches und versicherungstechnisches Problem.

Die iranische Position scheint nach öffentlicher Berichterstattung und Kommentierung darauf zu beruhen, dass Iran für einen begrenzten Zeitraum eine Rolle bei der Verwaltung sicherer Passage beansprucht. Die US-Position lautet, dass Iran kein Recht hat, Transitspassage zu behindern. Oman ist ebenfalls relevant, weil Teile der Meerenge und zugehörige Passagewege in omanischen Gewässern und Ansteuerungsbereichen liegen. Wenn kommerzielle Schiffe von einer Seite aufgefordert werden, eine bestimmte Passage zu nutzen, während eine andere Seite die Interaktion mit dieser Autorität sanktioniert oder untersagt, wird das Rechtsproblem operativ.

Für Unternehmen ist das kritisch, weil Routenwahl zugleich ein Sanktions- und Sicherheitsproblem werden kann. Ein Schiff, das einen mit iranischer Verwaltung verbundenen Kanal nutzt, kann Compliance-Prüfung auslösen. Ein Schiff, das diesen Kanal meidet, kann physisch exponiert sein, wenn Iran die alternative Route als nicht autorisiert betrachtet. Versicherer und Betreiber müssen dann entscheiden, ob ein Transit kommerziell noch vertretbar ist.

Das plausibelste kurzfristige Szenario ist keine vollständige Schließung von Hormus. Wahrscheinlicher sind intermittierende Störungen: Konvois, Routenverzögerungen, höhere War-Risk-Prämien, selektive Angriffe, defensive Schläge und temporäre Pausen durch Eigentümer mit geringerer Risikotoleranz. Das reicht für strategische Wirkung. Energiemärkte und Tankerverfügbarkeit reagieren auf Unsicherheit, bevor eine formelle Schließung bestätigt ist.

Schwarzes Meer und Asowsches Meer: Handelsschifffahrt als Gefechtsfeld

Der Schwarzmeerraum bewegt sich stärker in Richtung eines expliziten Kampfes um kommerzielle Schifffahrt und maritime Logistik. Berichte, wonach ukrainische Drohnenkräfte innerhalb von 72 Stunden 21 russisch verbundene Schiffe im Asowschen Meer getroffen haben, deuten auf eine erhebliche Eskalation der maritimen Dimension des Krieges. Genannt wurden Tanker, ein Massengutfrachter und eine Fähre, viele davon mit Bezug zu sanktionierter oder Schattenflotten-Aktivität zur Unterstützung russischer Treibstofflogistik.

Für die Ukraine gibt es eine militärische Logik. Russland nutzt das Asowsche Meer, die Straße von Kertsch und interne Wasserwege für Treibstoff, Versorgung und kommerzielle Fracht mit Bezug zur besetzten Krim und zur Kriegsführung. Kleine Tanker, die über Don-, Wolga- und Schwarzmeer-Umschlagsräume laufen, sind politisch nicht neutral, wenn sie sanktionierte Logistik unterstützen. Angriffe können Kosten erzeugen, ohne tief im russischen Hinterland direkt anzugreifen.

Das Risiko liegt darin, dass Handelsschifffahrt als Zielkategorie normalisiert wird. Besonders problematisch ist das gemeldete Muster von Treffern gegen Brücken- und Unterkunftsbereiche. Das erhöht Besatzungsrisiko und Opferpotenzial. Ein Treffer gegen Umschlagsausrüstung sendet eine Botschaft. Ein Treffer nahe Brücke oder Unterkunft sendet eine andere. Er macht Seeleute zum strategischen Druckpunkt.

Eine russische Reaktion ist der unmittelbare Beobachtungspunkt. Maritime Sicherheitsanalysten warnen, dass reziproke Maßnahmen gegen Ukraine-verbundene Schifffahrt innerhalb weniger Tage realistisch sind. Besonders exponiert sind Schiffe vor Sulina, Verkehre in Richtung ukrainischer Donauhäfen oder geplante Schwarzmeer-Anläufe mit eingeschränktem AIS. Selbst wenn Russland nicht wahllos neutrale Schiffe angreift, kann ein Bezug über Fracht, Eigentümer, Charterer oder Route ausreichen.

Für Reedereien geht es im Schwarzen Meer damit weniger um die technische Frage, ob ein Korridor oder Hafen offen ist. Entscheidend ist, ob ein Schiff einer Kriegspartei zugerechnet werden kann. Eigentümerstruktur, Charterer, Ladungsursprung, Versicherungsschutz und AIS-Verhalten können genauso relevant sein wie der Flaggenstaat.

Karibik und Ostpazifik: tödliche maritime Durchsetzung unter Prüfung

Die Karibik- und Ostpazifik-Lage unterscheidet sich von Hormus und Schwarzem Meer, gehört aber zur gleichen Risikofamilie. Sie zeigt, wie schnell maritime Strafverfolgung zu einem tödlichen und rechtlich umstrittenen Operationsmodell werden kann. Operation Southern Spear und damit verbundene Aktivitäten von U.S. Southern Command beinhalten Berichten zufolge wiederholte Schläge gegen Fahrzeuge, die als narco-terroristische Boote bewertet wurden. Öffentliche Tracker und Kommentierung nennen Dutzende Schläge und hohe Opferzahlen, während offizielle Verlautbarungen einzelne Maßnahmen gegen mutmaßliche Schmuggelfahrzeuge beschreiben.

Die Kontroverse liegt nicht darin, ob Drogenschmuggel eine ernste Bedrohung ist. Sie liegt darin, wie viel nachrichtendienstliche Grundlage öffentlich verfügbar ist, um tödliche Schläge auf See zu rechtfertigen, und warum ähnliche Interdiction-Missionen teilweise nicht-tödliche Methoden nutzen. Operationen der U.S. Coast Guard zeigen, dass Hubschrauber-Scharfschützenteams Außenbordmotoren ausschalten und anschließende Boarding-Operationen ermöglichen können, auch wenn das Risiken für Boarding-Teams erzeugt. Das Schlagmodell reduziert bestimmte taktische Risiken für US-Personal, erhöht aber rechtlichen, nachrichtendienstlichen und reputativen Druck.

Für private Risikomanager ist die direkte Exposition enger als in Hormus oder im Schwarzen Meer. Die meisten Handelsschiffe sind nicht Ziel. Die indirekte Exposition bleibt real. Routen in Karibik und Ostpazifik können mehr Militärpräsenz, mehr Kontrollen, mehr Aufmerksamkeit für Kleinfahrzeuge und mehr Reputationsrisiko für Betreiber mit schwacher Dokumentation, undurchsichtiger Eigentümerstruktur oder ungewöhnlichen Bewegungsmustern erleben. In einer Region, in der Schmuggelnetzwerke, Sanktionsdurchsetzung und politischer Druck zusammentreffen, wird schlechte Vessel Governance zum Sicherheitsproblem.

Die wichtigere Lehre betrifft Präzedenz. Wenn ein Staat tödliche Gewalt gegen maritime Ziele außerhalb eines klassisch erklärten Krieges normalisiert, werden andere Staaten dieses Modell studieren. Einige werden es zitieren. Andere werden es anpassen. Das macht die US-Kampagne nicht gleichwertig mit russischem oder iranischem Vorgehen, aber es verstärkt das globale Muster: Sicherheitsprobleme auf See werden zunehmend mit Gewalt beantwortet, nicht nur mit Strafverfolgung oder Diplomatie.

Rotes Meer: dauerhafte Störungsbasis

Das Rote Meer bleibt die Erinnerung daran, dass ein nichtstaatlicher Akteur strategische Kosten für globale Schifffahrt erzeugen kann. Huthi-Angriffe haben bereits Umleitungen, höhere Kosten und dauerhafte Unsicherheit rund um Bab al-Mandab und Suez-bezogene Handelsrouten verursacht. Selbst wenn die tägliche Vorfalldichte sinkt, hat sich die operative Basis geändert. Unternehmen behandeln den Korridor als risikogemanagte Route, nicht mehr als normalen Transit.

Das ist relevant, weil es die Reserven des Systems reduziert. Wenn das Rote Meer instabil bleibt und Hormus sich gleichzeitig verschlechtert, verliert der Schifffahrtmarkt Flexibilität. Umleitung über das Kap der Guten Hoffnung kann einen Teil des Rotmeer-Risikos auffangen. Sie kann nicht gleichzeitig eine große Golf-Energiekrise, Schwarzmeer-Eskalation und Durchsetzungsdruck in Karibik und Ostpazifik absorbieren.

Geschäftliche Auswirkungen

Die erste Auswirkung betrifft Versicherung. War-Risk-Prämien, Ausschlüsse und Underwriting-Fragen werden schneller härter, als viele operative Teams erwarten. Versicherer werden genauer nach Route, Ladung, wirtschaftlichem Eigentümer, Sanktionsbezug, früheren Hafenanläufen und Besatzungsrisiko fragen. Unternehmen, die diese Fragen nicht vor einer Reise beantworten können, müssen mit Verzögerungen oder höheren Kosten rechnen.

Die zweite Auswirkung betrifft Planung. Maritime Risiken führen nicht nur zu binären Routenschließungen. Sie erzeugen Zögern, Konvoifenster, Inspektionsverzögerungen, temporäre Pausen, Hafenstau und Probleme bei der Schiffsverfügbarkeit. Eine Lieferkette kann gestört sein, obwohl kein Hafen offiziell geschlossen ist.

Die dritte Auswirkung betrifft Fürsorgepflicht gegenüber Besatzungen. Treffer auf Brücken- und Unterkunftsbereiche im Schwarzen Meer, UAV- oder Projektilangriffe nahe Hormus und mögliche Boardings oder Interdictions an anderer Stelle schaffen Crew-Risk-Fragen. Betreiber brauchen klare Schwellen, ab wann ein Transit nicht mehr vertretbar ist, nicht nur ab wann er teuer wird.

Die vierte Auswirkung betrifft Compliance. Safe-Passage-Regelungen in Hormus, iranisch verbundene Behörden, russische Schattenflotten-Aktivität und Sanktionsausnahmen erzeugen überlappende rechtliche Exposition. Ein Schiff kann physisch sicher, aber rechtlich riskant sein; oder rechtlich freigegeben, aber physisch exponiert. Security, Legal und Insurance müssen aus demselben Routenrisikobild arbeiten.

Die fünfte Auswirkung betrifft Führungsentscheidungen. Maritime Ereignisse können schnelle Entscheidungen erzwingen: Ladung halten, Transit verzögern, Route ändern, Begleitung akzeptieren, Fixture ablehnen, Kunden informieren, Personalbewegungen anpassen oder Krisenkommunikation aktivieren. Unternehmen, die maritime Sicherheit als reines Shipping-Thema behandeln, reagieren zu langsam.

Beobachtungspunkte

SFC beobachtet in den nächsten 7 bis 14 Tagen sechs Indikatoren.

Erstens: weitere Projektil-, UAV-, Minen- oder Kleinfahrzeugvorfälle in oder nahe der Straße von Hormus. Ein einziger zusätzlicher Treffer gegen einen Tanker kann das Verhalten von Eigentümern schneller verändern als eine politische

Erklärung.

Zweitens: Sprache von JMIC, UKMTO, IMO und Flaggenstaaten. Der Wechsel von moderat auf severe oder critical beeinflusst Versicherer und Betreiber unmittelbar.

Drittens: russisches Vorgehen gegen Ukraine-verbundene Schifffahrt, besonders nahe Donau-Zugängen, Odesa-bezogenen Routen oder Schiffen mit deaktiviertem AIS.

Viertens: Hinweise darauf, dass Brücken- oder Unterkunftsbereiche wiederholt und nicht nur zufällig getroffen werden.

Fünftens: US- oder alliierte Begleit- und Präsenzmuster in Hormus. Zerstörerpräsenz, Minenräumung, Konvoiorganisation und öffentliche Regeln für sichere Passage beeinflussen kommerzielles Vertrauen.

Sechstens: rechtliche oder sanktionsbezogene Hinweise zu iranisch administrierten maritimen Services, russisch verbundenen Tankern oder stateless beziehungsweise shadow-fleet Schiffen. Compliance-Unsicherheit kann Verkehr auch ohne neue Angriffe einschränken.

Empfehlungen für exponierte Organisationen

Schifffahrtsbetreiber sollten jede Hochrisikoreise vor Abfahrt anhand von vier Fragen prüfen: Wer könnte das Schiff einer Konfliktpartei zurechnen, wer kontrolliert den Routenabschnitt, welche militärische oder sicherheitsbehördliche Guidance gilt, und welcher Entscheidungspunkt löst Verzögerung oder Umleitung aus?

Charterer sollten sich nicht auf generische Force-Majeure-Klauseln verlassen. Sie sollten War-Risk-Zuordnung, Sanktionsklauseln, Kostenverantwortung bei Umleitung und Umgang mit Verzögerungen klären, bevor Ladung gebunden wird.

Corporate-Security-Teams sollten maritime Vorfälle als Trigger in das Krisenmanagement einbauen. Ein getroffener Tanker in Hormus, ein russischer Schlag gegen Ukraine-verbundene Schifffahrt oder ein größerer Rotmeer-Vorfall sollte automatisch eine Prüfung von Personalreisen, Ladungstiming, Versicherung und Kundenkommunikation auslösen.

Versicherer und Broker sollten von Länder- zu Reise-Risiko wechseln. Flagge, Eigentümer, Ladung, Route, AIS-Verhalten und Vertragspartner sind Teil des Bedrohungsprofils.

Führungsebenen sollten mehr Reibung einplanen, nicht den vollständigen Zusammenbruch. Das wahrscheinlichste kurzfristige Ergebnis ist keine globale maritime Schließung. Es sind höhere Kosten, langsamere Bewegung, rechtliche Unklarheit und schärfere Folgen für Unternehmen, die umkämpfte Gewässer ohne belastbaren Entscheidungsprozess befahren.

Ausgewählte Quellen

- S.F. Custos Global Auswertung öffentlich zugänglicher maritimer Sicherheitskommentierung und Analystennotizen vom 9. Juli 2026.
- Öffentliche Berichterstattung und Kommentierung unter Bezug auf Seatrade Maritime zu Angriffen auf russisch verbundene Schiffe im Asowschen Meer.
- Öffentliche Berichterstattung und Kommentierung unter Bezug auf GCaptain, UKMTO, JMIC und IMO zur Straße von Hormus, Tankerzwischenfällen und Bedrohungsstufen.
- Öffentliche U.S.-Southern-Command- und maritime Sicherheitskommentierung zu Operation Southern Spear und Counter-Narcotics-Schlägen gegen Fahrzeuge.

- Historische maritime Eskalationsbeispiele: uneingeschränkter U-Boot-Krieg, US-Konvoischutz vor dem Zweiten Weltkrieg und Tankerkrieg im Persischen Golf 1987-88.