Steuerrecht VII B 81/25 (AdV), VII B 80/25 (AdV) - Keine Einziehung und Verwertung eines havarierten Öltankers und seiner Ladung in der Ostsee

BFH bestätigt Vorinstanz im vorläufigen Rechtsschutz

Der Bundesfinanzhof (BFH) hat in zwei getrennten, aber sachlich zusammenhängenden Beschwerdeverfahren im vorläufigen Rechtsschutz entschieden, dass ein im Zusammenhang mit den Russland-Sanktionen der Europäischen Union (EU) vom Zoll sichergestelltes Schiff und dessen Ladung vorerst nicht eingezogen und verwertet werden dürfen (BFH-Beschluss vom 26.11.2025 – VII B 81/25 (AdV) betreffend Tanker; BFH-Beschluss vom 26.11.2025 – VII B 80/25 (AdV) betreffend geladenes Öl).

Der betreffende Öltanker war auf dem Weg von Russland nach Indien in der Ostsee havariert, manövrierunfähig in deutsche Hoheitsgewässer getrieben und anschließend auf die Reede vor Sassnitz auf der Insel Rügen geschleppt worden. Während die Ladung bereits als sanktioniertes Gut nach Art. 3i Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 (EU-Sanktionsverordnung gegen Russland) galt, wurde das Schiff selbst erst nach der Havarie durch die Verordnung (EU) 2025/395 in den Anhang XLII zu Art. 3s dieser Verordnung aufgenommen. In diesem Anhang sind jene Schiffe aufgeführt, die – in der öffentlichen Berichterstattung als sogenannte "Schattenflotte" bezeichnet – im Verdacht stehen, zur Umgehung der Russland-Sanktionen, mitunter aber auch für Spionage- und Sabotageaktionen in der Ostsee eingesetzt zu werden. Vor dem Hintergrund dieser Sanktionsregelungen ordnete das zuständige Hauptzollamt (HZA) zunächst die Sicherstellung des Schiffs und der Ölladung an. Später verfügte es –gestützt auf Art. 198 Abs. 1 Buchst. b Ziff. iv des Zollkodex der Union i. V. m. § 13 Abs. 1 des Zollverwaltungsgesetzes – die Einziehung und Verwertung von Ladung und Schiff. Daraufhin wandten sich die Eigentümer bzw. Charterer an das Finanzgericht (FG). Dieses ordnete im Rahmen des vorläufigen Rechtsschutzes (sog. Aussetzung der Vollziehung) an, dass die Einziehungs- und Verwertungsverfügungen hinsichtlich Schiff und Ladung vorerst nicht vollzogen werden dürfen.

Der BFH hat die dagegen gerichteten Beschwerden des HZA zurückgewiesen, weil begründete Zweifel an der Rechtmäßigkeit der Einziehungsmaßnahmen bestehen. Was das Schiff angeht, so ist rechtlich unklar, ob das nach der EU-Sanktionsverordnung verbotene „Verbringen in die Union“ auch dann vorliegt, wenn ein Schiff manövrierunfähig ist und ohne eigenen Willensentschluss in EU-Gewässer driftet. Zudem ist zweifelhaft, ob die Sanktionsverordnung auch ein „Verbringen aus der Union“ erfasst, obgleich der einschlägige Tatbestand –anders als andere Embargobestimmungen– die Ausfuhr nicht erwähnt. Der BFH betont außerdem, dass zugunsten des Tankers völkerrechtliche Aspekte zu berücksichtigen seien, darunter das Nothafenrecht und das in Art. 17–18 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (SRÜ) verankerte Recht auf friedliche Durchfahrt. Hinsichtlich der Schiffsladung ist schließlich bisher noch nicht geklärt , ob die in der Sanktionsverordnung enthaltene Ausnahme des Art. 3s Abs. 3 VO (EU) 833/2014, die gelisteten Schiffen in Notsituationen das Anlaufen eines sicheren Hafens erlaubt, nach dem Zweck der Regelung auch das Wieder-Auslaufen eines zuvor havarierten und sodann gelisteten Schiffs samt seiner Ladung mit umfassen könnte. Aufgrund der bisher ungeklärten Fragen waren im vorläufigen Rechtsschutz zugunsten der Schiffseigner/Charterer Einziehung und Verwertung von Schiff und Ladung auszusetzen.

BFH-Beschlüsse vom 26.11.2025 - VII B 81/25 (AdV), VII B 80/25 (AdV) - BFH PM 79/2025

LogIn zum Volltext