

UKRAINE

TIM PETERS

ANASTASIIA SHAPKINA

Juli 2018

www.kas.de/ukraine/www.kas.de

Vierter Jahrestag des MH17-Abschusses – Untersuchungen dauern an

Vor vier Jahren stürzte Malaysia-Airlines-Flug MH17 mit 298 Personen an Bord in der Ostukraine ab. Alle an Bord befindlichen Passagiere und Besatzungsmitglieder aus den Niederlanden, Malaysia, Australien, Indonesien, Großbritannien, den USA, Belgien, den Philippinen, Kanada, Neuseeland und Deutschland kamen damals ums Leben. Nach vielen Sitzungen des UN-Sicherheitsrates, zahlreichen Absturztheorien und technischen Untersuchungsverfahren dauern die Ermittlungen zur Verantwortung für die Katastrophe an.

Das Passagierflugzeug vom Typ Boeing 777 mit 283 Fluggästen, darunter 80 Kindern, und 15 Besatzungsmitgliedern war am 17. Juli 2014 auf dem Linienflug vom niederländischen Flughafen Amsterdam Schiphol zum internationalen Flughafen von Kuala Lumpur (Malaysia). Als das Flugzeug über der Ostukraine unweit der ukrainisch-russischen Grenze war, bestätigte die MH17-Besatzung um 13:19:56 UTC die Zulassung der Flugleitung, in den russischen Luftraum einzufiegen. Dies war der letzte aufgezeichnete Kontakt mit MH17. Danach antwortete Malaysia Airlines Flug 17 den ukrainischen und russischen Flugleitdiensten, welche die Übergabe des Flugs an der Grenze koordinierten, nicht mehr und verschwand vom Radar.¹ Die Trümmer des Flugzeugs waren später zerstreut auf einer Fläche von rund 50 Quadratkilometern in der Nähe der Dörfer Hrabowe, Rozsypne und Petropawliwka im Donezker Oblast gefunden worden, die seit Anfang des Konfliktes in der Ostukraine unter Kontrolle der sogenannten „pro-russischen Kräfte“ stehen.

Umkämpfter Luftraum über der Ostukraine

Der Konflikt in der Ostukraine wurde seit Anfang April 2014 geführt. Auch im Juli 2014 gab es schwere Kampfhandlungen, so auch in der Nähe der Absturzzone von Flug MH17. Bereits während der ersten Monate des Konflikts wurden die Kämpfe ebenso im Luftraum geführt. Dabei wurden bis zum 17. Juli 2014 gut ein Dutzend ukrainische Luftfahrzeuge – Flugzeuge und Hubschrauber – abgeschossen. Den zumeist mit tragbaren Boden-Luft-Raketen erfolgten Abschüssen fielen dabei 80 ukrainische Militärangehörige zum Opfer.² Zuletzt waren am 14. Juli 2014 ein ukrainisches Transportflugzeug vom Typ An-26 aus einer Höhe von ca. 6.500 Metern und am 16. Juli 2014 ein Kampfflugzeug vom Typ Su-25 abgeschossen worden.³ Zum Zeitpunkt des Abschusses von Flug MH17 bestand daher eine Luftraumsperrung bis zu einer Höhe von rund 9750 Metern. Die Boeing 777 befand sich allerdings rund 305 Meter über dieser Grenze.⁴ Nach August 2014 kam es dann zu keinen weiteren Verlusten von bemannten Militärflugzeugen der Ukraine durch Beschuss. Auf Seiten der sog. „Separatisten“ wurden hingegen keine bemannten Flugeinsätze und damit auch keine vergleichbaren militärischen Abschüsse während des Konflikts in der Ostukraine verzeichnet.

Schwieriges Ermittlungsumfeld

² Vgl.

https://www.bbc.com/ukrainian/politics/2014/07/140724_downed_aircrafts_toll_rl

³ Vgl. <https://www.bbc.com/news/world-europe-28299334> und <https://www.nytimes.com/2014/07/18/world/europe/ukraine-says-russian-plane-shot-down-its-fighter-jet.html>

⁴ Vgl. <http://orf.at/stories/2238572/2238519/>

¹ Vgl. <http://libraryonline.erau.edu/online-full-text/ntsb/miscellaneous-reports/mh17-crash-en.pdf>



Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.

UKRAINE

TIM PETERS

ANASTASIIA SHAPKINA

Juli 2018

www.kas.de/ukraine/

www.kas.de

Der Absturzort im nicht ukrainisch kontrollierten Gebiet hat die Klärung der Umstände und der Ursache für die Katastrophe von Anfang an erschwert, da das Territorium von Hrabowe, Rozsypne und Petropawliwka von der sog. „Volksrepublik Donezk“ kontrolliert wurde und zudem in der Nähe des Kampfgebiets lag. Direkt nach dem Absturz hat die Trilaterale Kontaktgruppe⁵, ein diplomatisches Gremium aus Vertretern der Ukraine, Russlands und der OSZE, am Nachmittag des 17. Juli 2014 eine Videokonferenz mit Vertretern der sog. „Volksrepublik Donezk“ durchgeführt, um den Zugang zum MH17-Absturzort für OSZE-Beobachter sowie internationale Ermittler sicherzustellen.⁶ Zwar wurde ihnen ein sicherer und uneingeschränkter Zugang zu dem von den „Separatisten“ kontrolliertem Gebiet zugesichert. Trotzdem wurde in den ersten Tagen nach dem Absturz nach Angaben der OSZE nur ein sehr begrenzter Zugang gewährt.⁷

Am 21. Juli 2014 bekamen die Sondermission der OSZE, Vertreter des von der ukrainischen Regierung eingeladenen niederländischen Ermittlungsteams sowie das Nationale Büro für Untersuchungen von Luftunfällen und Zwischenfällen der zivilen Luftfahrt der Ukraine schließlich unbegrenzten Zugang zum Absturzort. Die niederländischen kriminaltechnischen Experten inspizierten die Aufbahrungskonditionen der sterblichen Überreste in einem Zug am Bahnhof von Tores. Dorthin hatten Kämpfer der „Separatisten“ diese überführt. Nach der Untersuchung des Hauptabsturzortes in der Nähe des Dorfs Hrabowe berichteten die OSZE-Beobachter, dass das Gepäck der Fluggäste in Haufen lag, eines der größeren Trümmerfragmente in zwei Teile geschnitten war sowie mehrere kleinere Trümmerteile versetzt wurden.⁸ Dies deckte sich mit früheren Informationen von unerlaubten Änderungen an entscheidenden Beweisen sowie Berich-

ten vom „Herumkramen“ in persönlichen Sachen der MH17-Passagiere.⁹ Forensische Fachleute konnten die Sammlung und weitgehende Identifizierung der sterblichen Überreste erst Ende April 2015 abschließen.¹⁰ Die Einsammlung der Trümmer war wegen des begrenzten Zugangs zum Absturzort, Sicherheitsbedenken sowie kontinuierlicher Verhandlungen mit den Konfliktparteien erst Monate nach dem Absturz möglich – im November 2014 sowie im März und April 2015.¹¹

Zwei internationale Ermittlungsverfahren – vom Dutch Safety Board sowie vom Gemeinsamen Internationalen Ermittlungsteam (Joint Investigation Team, JIT) – wurden von den Niederlanden geleitet und koordiniert. Das Land hatte 196 Bürger in der Katastrophe verloren und übernahm die Federführung von der eigentlich zuständigen Ukraine, nachdem wiederholt Forderungen nach einer unabhängigen Untersuchung laut wurden. Die beiden Ermittlungsverfahren wurden dabei in Übereinstimmung mit den Standards der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) durchgeführt.

Ermittlungsergebnisse des Dutch Safety Board

Während es das Ziel des Internationalen Ermittlungsteams war, Beweise zu sammeln und Verdächtige für die weitere Strafvermittlung zu identifizieren, hatte die Untersuchung des Dutch Safety Board eher einen technischen Charakter. Dessen Ermittlungsteam bestand aus Experten aus den Niederlanden, Malaysia, Australien, Großbritannien, den USA, Belgien, der Ukraine, Deutschland und Russland.¹²

Laut den Ergebnissen des Dutch Safety Board, die am 13. Oktober 2015 veröffent-

⁵ Vgl. <http://euromaidanpress.com/2017/07/18/who-is-who-in-the-minsk-peace-process-infographics/>

⁶ <https://www.osce.org/ukraine-smm/121504>

⁷ Vgl. <https://www.osce.org/ukraine-smm/121504> und https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7b65BF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7d/s_res_2166.pdf

⁸ Vgl. <https://www.osce.org/ukraine-smm/121521>

⁹ Vgl. <http://libraryonline.erau.edu/online-full-text/ntsb/miscellaneous-reports/mh17-crash-en.pdf> und https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7b65BF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7d/s_res_2166.pdf

¹⁰ Vgl. <https://www.bbc.com/news/world-europe-32534501>

¹¹ Vgl. <https://www.osce.org/ukraine-smm/121504> und <http://libraryonline.erau.edu/online-full-text/ntsb/miscellaneous-reports/mh17-crash-en.pdf>

¹² Vgl. <http://libraryonline.erau.edu/online-full-text/ntsb/miscellaneous-reports/mh17-crash-en.pdf>

Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.

UKRAINE

TIM PETERS

ANASTASIIA SHAPKINA

Juli 2018

www.kas.de/ukraine/

www.kas.de

licht wurden, wurde die obere linke Seite des Cockpits der Boeing 777 von Flug MH17 um 13:20:03 UTC von Hunderten von hochenergetischen Objekten getroffen, die von einem Gefechtskopf des Typs 9N314M stammten, der von einem „Buk“-Boden-Luft-Raketensystem abgefeuert wurde.¹³ Als Folge der Explosion des Sprengkopfs brach das Flugzeug in der Luft auf: das Cockpit und der Fußboden der Business-Klasse rissen fast augenblicklich vom Rumpf und stürzten ab.

Der Bericht betont, dass kein anderes Absturz-Szenario die vorliegenden Nachweise erklären könne. Gleichzeitig sei es quasi unmöglich, die genaue Startposition, den Schusswinkel sowie die Geschwindigkeit der Rakete festzustellen, mit der MH17 zerstört hatte. Allerdings konnte das Ermittlungsteam das Startgebiet auf 320 Quadratkilometer Fläche eingrenzen.

Der Bericht betonte ebenfalls, dass keine der für den zivilen Luftverkehr verantwortlichen Stellen, einschließlich der Ukraine, die Risiken für Überflüge über das Konfliktgebiet richtig eingeschätzt haben. Insbesondere die Abschüsse der Militärflugzeuge in den Tagen davor hätten ausreichend Anlass für eine umfassende Sperrung des Luftraums geben können.

Zwischenbericht des Gemeinsamen Internationalen Ermittlungsteams

Das Gemeinsame Internationale Ermittlungsteam mit Experten aus Australien, den Niederlanden, Malaysia, der Ukraine und Belgien stellte seinen letzten Zwischenbericht am 24. Mai 2018 vor.¹⁴ Darin stellte das JIT fest, dass Malaysia Airlines Flug MH17 von einem „Buk“-TELAR (Transporter, Erector, Launcher und Radar) abgeschossen wurde, der von der 53. Flugabwehrbrigade – einer Einheit der russischen Streitkräfte

aus Kursk in Russland – stammt. Die Schlussfolgerung des Berichts basiert auf einer umfassenden vergleichenden Analyse, die quasi einen „Fingerabdruck“ des „Buk“-Systems ermöglicht hat, welches MH17 abgeschossen hat. Nach Angaben des Gemeinsamen Internationalen Ermittlungsteams wurde das einzige „Buk“-System mit einem solchen „Fingerabdruck“ zwischen dem 23. und 25. Juni 2014 in einem Konvoi der 53. Flugabwehrbrigade Russlands entdeckt.¹⁵

Wechselnde russische Erklärungen zum MH17-Abschuss

Ungeachtet dieser jüngsten Untersuchungsergebnisse hat die Russische Föderation von Anfang an jede Beteiligung am Abschuss von MH17 bestritten. Zuletzt antwortete Präsident Wladimir Putin während des Petersburger Internationalen Wirtschaftsforums mit einem deutlichen „Natürlich nicht“ auf die Frage, ob das Flugzeug von einer russischen Rakete abgeschossen worden sei.¹⁶ Allerdings fällt die sich häufig ändernde und teils widersprüchliche Haltung Russlands hinsichtlich des MH17-Absturzes auf. Verschiedene russische Erklärungen erschienen bereits in den ersten Tagen nach der Tragödie. Insgesamt haben russische Vertreter mindestens acht unterschiedliche Versionen der MH17-Katastrophe präsentiert. Hinzu kamen noch weitere Versionen der staatsnahen russischen Medien, darunter auch absurde Varianten wie die Theorie, dass die Fluggäste von MH17 schon lange vor dem Absturz tot waren.¹⁷

Bereits am 19. Juli 2014 behauptete der stellvertretende russische Verteidigungsminister Anatolij Antonow im Nachrichtensender Russia-24, dass laut einem spanischen Flugleiter namens „Carlos“, der am Tag der Tragödie im Dienst gewesen sei, der Flug MH17 von zwei ukrainischen Kampfflugzeu-

¹³ Vgl.

<https://www.onderzoeksraad.nl/en/onderzoek/2049/investigatie-n-crash-mh17-17-july-2014/publicatie/1658/dutch-safety-board-buk-surface-to-air-missile-system-caused-mh17-crash> und <http://libraryonline.erau.edu/online-full-text/ntsb/miscellaneous-reports/mh17-crash-en.pdf>

¹⁴ Vgl. <https://www.om.nl/onderwerpen/mh17-crash/@103196/update-criminal-0/>

¹⁵ Vgl. ebd.

¹⁶ Vgl. <http://www.ntv.ru/novosti/2022440/>

¹⁷ Vgl. https://www.washingtonpost.com/world/russians-have-many-theories-about-the-mh17-crash-one-involves-fake-dead-people/2014/07/22/9a1c5ec9-11b6-4384-b585-53fff62e5779_story.html?utm_term=.d2229f1467e1

Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.

UKRAINE

TIM PETERS

ANASTASIIA SHAPKINA

Juli 2018

www.kas.de/ukraine/

www.kas.de

gen abgeschossen wurde.¹⁸ Der spanische Flugleiter „Carlos“ wurde als Twitter-Fälschung identifiziert. Gleichwohl wurde diese Version auch vom russischen Präsidenten Wladimir Putin in einem Interview mit Oliver Stone noch im Jahre 2018 wiederholt.¹⁹

Am 21. Juli 2014 hielt das Verteidigungsministerium der Russischen Föderation eine Pressekonferenz zur MH17-Katastrophe ab.²⁰ In den Erläuterungen hob ein Sprecher des Verteidigungsministeriums vier verschiedene Umstände hervor. Erstens sei die Flugroute von MH17 absichtlich verändert worden, um das Flugzeug über die Konfliktzone fliegen zu lassen. Zweitens präsentierte man ein Video des russischen Verteidigungsministeriums, das zeigen soll wie ein „Buk“-System aus Krasnoarmijsk kommt, einer Stadt unter Kontrolle der ukrainischen Regierung. Drittens habe ein russisches Radargerät zum Zeitpunkt der Katastrophe ein ukrainisches Su-25-Kampfflugzeug entdeckt. Und viertens sei MH17 von einem ukrainischen „Buk“-TELAR abgeschossen worden, der am 17. Juli 2014 von seiner Basis in Spartak, Donezker Oblast, nach Zarschtschenske entsandt wurde. Das Recherchenetzwerk Bellingcat konnte später nachweisen, dass die vom russischen Verteidigungsministerium hierzu vorgestellten Satellitenaufnahmen digital bearbeitet und falsch datiert waren.²¹

In ähnlicher Weise äußerte die russische Botschafterin in Malaysia, Lyudmila Vorobyeva, in einem Interview vom selben Tag eine weitere Spekulation zum Abschuss von MH17: Die ukrainischen Streitkräfte hätten versucht, das Flugzeug des russischen Präsidenten abzuschießen. Auch die Version über die Beteiligung eines ukrainischen

Kampfflugzeugs vom Typ Su-25 wiederholte die Botschafterin.²²

In der Sitzung des UN-Sicherheitsrates am 21. Juli 2014 wiederum unterstützte die Russische Föderation die Verabschiedung der Resolution 2166, in der unter anderem umfassende, gründliche und unabhängige internationale Ermittlungen gefordert wurden.²³ Der Botschafter der Russischen Föderation bei den Vereinten Nationen spekulierte dabei allerdings ebenfalls über ein ukrainisches Raketensystem „Buk“, das an dem Vorfall beteiligt gewesen sei.²⁴

Am 2. Juni 2015 wiederum präsentierte Almaz-Antei, Staatsunternehmen und russischer Hersteller von „Buk“-Raketensystemen, die Ergebnisse seiner eigenen Untersuchung zum Abschuss von MH17. Laut Almaz-Antei wurde MH17 von der ukrainischen „Buk“-Boden-Luft-Rakete vom Typ 9M38M1 mit einem 9H314M-Gefechtskopf abgeschossen und solche Raketen seit 1999 in der Russischen Föderation nicht mehr hergestellt.²⁵

Am nächsten Tag hingegen teilte ein russisches Ermittlungskomitee mit, dass es den entscheidenden Zeugen des Absturzes von MH17, Evgeny Agapov, gefunden habe. Der Ausschuss behauptete, dass der ukrainische Luftwaffentechniker Agapov ein ukrainisches Kampfflugzeug in dem Gebiet, in dem MH17 abgeschossen wurde, gesehen habe, welches ohne seine volle Waffenlast zurückgekommen sei.²⁶

Am 29. Juli 2015 äußerte sich der Botschafter der Russischen Föderation bei den Ver-

²² Vgl.

<https://www.thestar.com.my/news/nation/2014/07/21/mh17-russian-ambassador-to-malaysia-speaks/>

²³ Vgl.

https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7b65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7d/s_res_2166.pdf

²⁴ Vgl.

http://repository.un.org/bitstream/handle/11176/33004/S_PV.72_21-EN.pdf?sequence=3&isAllowed=y

²⁵ Vgl. <https://www.reuters.com/article/us-ukraine-crisis-mh17-russia-idUSKBN00IIS620150602?feedType=RSS&feedName=topNews>

²⁶ Siehe

https://www.youtube.com/watch?time_continue=120&v=LMkwsMe304

¹⁸ Vgl. <https://www.rferl.org/a/catch-carlos-if-you-can-mh17-russia-ukraine/29065244.html>

¹⁹ Vgl. <https://www.rferl.org/a/putin-debunked-spanish-air-traffic-controller-claims-oliver-stone-interview/28709936.html>

²⁰ Siehe

https://www.youtube.com/watch?time_continue=174&v=4bNPInuSqfs

²¹ Vgl. [https://www.bellingcat.com/wp-](https://www.bellingcat.com/wp-content/uploads/2015/05/Forensic_analysis_of_satellite_images_D)

[content/uploads/2015/05/Forensic_analysis_of_satellite_images_D_E.pdf](https://www.bellingcat.com/wp-content/uploads/2015/05/Forensic_analysis_of_satellite_images_D_E.pdf)

Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.

UKRAINE

TIM PETERS

ANASTASIIA SHAPKINA

Juli 2018

www.kas.de/ukraine/

www.kas.de

einten Nationen, Witali Tschurkin, im UN-Sicherheitsrat besorgt über die Richtigkeit der vom niederländischen Safety Board durchgeführten technischen Untersuchung und stellte die Unparteilichkeit der strafrechtlichen Ermittlungen des JIT in Frage.²⁷ Zudem äußerte sich die Russische Föderation ablehnend gegenüber einem von Malaysia eingebrachten Resolutionsentwurf für einen Internationalen Strafgerichtshof zum MH17-Absturz, der ein internationales Sondertribunal nach Kapitel VII (Maßnahmen bei Bedrohung oder Bruch des Friedens und bei Angriffshandlungen) der UN-Charta vorsah. Letztendlich scheiterte die Resolution trotz Unterstützung von elf Mitgliedstaaten und bei drei Enthaltungen (Angola, China und Venezuela) am alleinigen Veto der Russischen Föderation.²⁸

Seit 2017 konzentriert sich die Russische Föderation nun verstärkt auf eine Absturz-Version, wonach es ein ukrainisches „Buk“-Raketensystem war, das am 17. Juli 2014 nach Zaroschtschenske in das Donezker Gebiet gebracht wurde und Flug MH17 abgeschossen habe.²⁹ Was die Ergebnisse der beiden internationalen Untersuchungen angeht, stellt Moskau deren Gültigkeit und Objektivität weiterhin infrage und weigert sich, die Ergebnisse einer Untersuchung zu akzeptieren, solange es selbst kein voller Teilnehmer ist.³⁰ In diesem Zusammenhang ist allerdings anzumerken, dass die Russische Föderation neben Malaysia, der Ukraine, dem Vereinigten Königreich, den Vereinigten Staaten, Australien, Belgien, Deutschland und den Niederlanden einen akkreditierten Repräsentanten in der Untersuchung des niederländischen Safety Boards hatte.³¹

Geringe Erfolgsaussichten einer juristischen Aufarbeitung

²⁷ Vgl.

http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/PV.7498

²⁸ Vgl. <https://www.un.org/press/en/2015/sc11990.doc.htm>

²⁹ Vgl. <https://www.bellingcat.com/news/uk-and-europe/2018/01/05/kremlins-shifting-self-contradicting-narratives-mh17/>

³⁰ Vgl. <https://www.un.org/press/en/2018/sc13357.doc.htm>

³¹ Vgl. <http://libraryonline.erau.edu/online-full-text/ntsb/miscellaneous-reports/mh17-crash-en.pdf>

Nach der Veröffentlichung der Ergebnisse der JIT-Untersuchung im Mai 2018 haben die Regierungen der Niederlande und Australiens offiziell angekündigt, die Russische Föderation wegen ihrer Beteiligung am Abschuss von Flug MH17 zur Verantwortung zu ziehen.³² Im Fall des MH17-Abschusses gibt es diesbezüglich allerdings einige juristische Schwierigkeiten.³³ Zum einen wäre es wohl schwierig, die konkreten Verantwortlichen, deren namentliche Feststellung nun im Zentrum der weiteren Untersuchungen steht, vor den Internationalen Strafgerichtshof zu bringen, da die russische Verfassung die Auslieferung eigener Staatsangehöriger untersagt. Denkbar wären auch Prozesse auf nationaler Ebene, etwa in den Niederlanden oder Australien, die gegebenenfalls in Abwesenheit der Angeklagten stattfinden könnten. Die zweite große Herausforderung wäre die Zuschreibung eines internationalen Fehlverhaltens – also der Verantwortlichkeit für den Abschuss von MH17 – an die Russische Föderation. Die Ergebnisse der Untersuchungen zu MH17 haben bislang noch nicht eindeutig geklärt, ob die Rakete von staatlichen oder von nichtstaatlichen Akteuren gestartet wurde. Wenn es reguläre russische Soldaten gewesen sein sollten, die das „Buk“-System bedienten, dann fällt der MH17-Abschuss in die staatliche Verantwortung der Russischen

³² Vgl.

<https://www.government.nl/latest/news/2018/05/25/mh17-the-netherlands-and-australia-hold-russia-responsible>

³³ Vgl. hierzu

<https://www.utrechtjournal.org/articles/10.5334/ujel.368/>

Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.

UKRAINE

TIM PETERS

ANASTASIIA SHAPKINA

Juli 2018

www.kas.de/ukraine/

www.kas.de

Föderation. Wenn nichtstaatliche Akteure die Rakete abfeuerten, d.h. „pro-russische“ bewaffnete Gruppen in der Ostukraine, dann müssten die Staatsanwälte nachweisen, dass die russische Regierung eine effektive Kontrolle über sie hatte. Obwohl es viele Hinweise zu Moskaus Einfluss und Kontrolle über die sogenannten „Volksrepubliken“ gibt, ist es zweifelhaft, ob diese juristisch ausreichen würden. Allerdings würde dies im Umkehrschluss zumindest bedeuten, dass ein russisches Flugabwehrsystem willentlich aus der Hand gegeben wurde.



Impressum

Konrad Adenauer Stiftung e.V.
Hauptabteilung
Internationale Zusammenarbeit

Auslandsbüro Ukraine (Charkiw)
wul. Skrypnyka 14A
61057 Charkiw
Ukraine

Tel. +38 057 7290270