

Bei einer diplomatischen Lösung gibt es keinen Verlierer

Interview mit Rüdiger Wolfrum zur Lage in der Straße von Hormus

Christian Pogies, Rüdiger Wolfrum

2019-08-21T08:18:57

Die Straße von Hormus ist einer der wichtigsten Wasserwege. Knapp ein Fünftel der globalen Öl-Transporte und etwa ein Viertel der weltweiten Produktion von Flüssiggas passieren jährlich die wenige Kilometer breite Schifffahrtsroute. Am 19. Juli 2019 setzte der Iran in dieser Meerenge den unter britischer Flagge fahrenden Tanker *Stena Impero* fest. Von iranischer Seite heißt es, das Schiff habe unter anderem ein iranisches Fischerboot gerammt und anschließend nicht auf dessen Notsignale reagiert. Dies verstoße gegen die maritimen Vorschriften und müsse juristisch untersucht werden, so der iranische Außenminister Mohammed Dschawad Sarif. Großbritanniens ehemalige Verteidigungsministerin Penny Mordaunt hingegen sprach von einem ‚feindseligen Akt‘. Nachdem die Idee einer europäischen Marinemission in dem Persischen Golf zunächst gescheitert zu sein scheint, kristallisiert sich nun die Etablierung einer Militäroperation unter Führung der USA heraus.

Wir haben mit Rüdiger Wolfrum über den Vorfall gesprochen und ihn nach den seerechtlichen Implikationen gefragt.

1. Bei der Straße von Hormus handelt es sich dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen nach um eine sogenannte Meerenge. Welche besonderen Rechte gelten in Meerengen für die Schifffahrt und Küstenstaaten?

Es gibt im Seerechtsübereinkommen ein eigenes [Kapitel](#) über Meerengen. Der Sinn dieser Regelungen ist es, die Freiheit der Schifffahrt in diesen Meerengen zum größtmöglichen Umfang zu garantieren. Das Besondere ist, dass Meerengen durch das Küstenmeer von Staaten laufen, was bedeutet, dass sie die küstenstaatlichen Kompetenzen in diesem Bereich einschränken. Die Rechte dritter Staaten (Flaggenstaaten) gehen weiter, als wenn sie nur ein Küstenmeer durchfahren würden. Auf der dritten Seerechtskonferenz war dies einer der ganz wesentlichen Verhandlungspunkte. Die Befürworter des Meerengen-Regimes – wenn ich das einmal so nennen darf – waren vor allem die USA und insoweit durchaus einig mit der damaligen UDSSR. Beide Staaten haben sogenannte Blauwassermarinen und sind auf die freie Durchfahrt durch Meerengen angewiesen. Meerengen dürfen auch von getauchten U-Booten durchfahren werden, während sie im Küstenmeer aufgetaucht sein müssen – dies jedoch nur als Nebenbemerkung.

2. Der Iran hat das Seerechtsübereinkommen 1982 zwar unterzeichnet aber bisher nicht ratifiziert. Welche Auswirkungen hat dies für den vorliegenden Fall?

Der Iran ist in der Tat nicht Mitglied des Seerechtsübereinkommens und insofern nicht unmittelbar an dieses gebunden. Allerdings hat der Iran das Seerechtsübereinkommen gezeichnet und nach dem Wiener Übereinkommen über das Recht der Verträge hat auch eine Zeichnung, die noch keine Ratifizierung ist, gewisse Wirkung. Der Titel von [Artikel 18](#) des Wiener Übereinkommens lautet *Verpflichtung, Ziel und Zweck eines Vertrags vor seinem Inkrafttreten nicht zu vereiteln*. Der Sinn und Zweck dieses Abkommens darf nach dem Inhalt dieses Artikels 18 von dem Zeichner-Staat also nicht in Frage gestellt werden. Nun ist das Meerengen-System ein ganz wesentliches Element des Seerechtsübereinkommens und es könnte deswegen sehr wohl gesagt werden, dass dieses Regime vom Iran zu achten ist, auch wenn der Iran noch nicht Mitglied des Seerechtsübereinkommens ist. Außerdem müsste noch auf einen anderen Punkt eingegangen werden: Der Iran ist Mitglied des Genfer Seerechtsübereinkommens und insofern gilt für ihn das [Genfer Seerechtsabkommen über das Küstenmeer](#), welches zumindest die friedliche Durchfahrt gewährleistet. Es existieren hier somit zwei mögliche Schienen auf denen argumentiert werden kann, dass es bestimmte Verpflichtungen für den Iran aus dem geltenden Seerecht gibt.

3. Am 19. Juli gab das S. Central Command bekannt, dass das Land dabei ist die Marinemission *Operation Sentinel* ins Leben zu rufen. Seitdem werben die USA um eine Beteiligung weiterer Staaten, wie Großbritannien, Israel, Japan und Südkorea an dieser. Wäre solch eine Militärmission, ohne ein Mandat des Sicherheitsrates, in der Meerenge von Hormus und womöglich in dem Küstenmeer eines anderen Staates dem Seerechtsübereinkommen nach zulässig?

Das ist eine Frage, die weniger im Seerecht verwurzelt ist als im allgemeinen Völkerrecht. Schiffe, die sagen wir mal unter Flagge Großbritanniens fahren, haben solange sie diese Flagge führen den Schutz Großbritanniens und dieser Schutz kann auch mit militärischen Mitteln durchgesetzt werden. Das heißt, theoretisch kann sehr wohl eine Truppe gebildet werden, die sicherstellt, dass Schiffe unter der Flagge bestimmter Staaten nicht gefährdet werden. Allerdings sind die Kompetenzen in dieser Hinsicht für diese Staaten sehr begrenzt, sie dürften nur ihre Schiffe gegen rechtswidrige Angriffe schützen. In diesem Fall behauptet ja der Iran – und wir wissen eigentlich nicht viel mehr –, dass der festgesetzte Tanker eine Kollision mit einem Fischerboot hatte. Für die Aufarbeitung dieses Zwischenfalls ist der Iran zuständig und korrekterweise auch die Hafenbehörde des Irans, sowas kann man nicht verhindern. Vorausgesetzt die Faktenlage ist so, wie sie beschrieben wird.

4. Das Seerechtsübereinkommen bietet Staaten umfassende Mechanismen zur Beilegung von Streitigkeiten. Sie selbst waren Richter am Internationalen Seegerichtshof in Hamburg. Welchen Weg sehen Sie für beide Seiten als den geeignetsten um ihren Disput beizulegen?

Eine der Möglichkeiten wäre, dass der Flaggenstaat des festgenommenen Tankers – und das ist nicht ganz einfach – den Seegerichtshof nach [Artikel 292](#) des Seerechtsübereinkommens anruft. Das Problem ist bloß, dass der Iran nicht Mitglied des Seerechtsübereinkommens und insofern an dieses Verfahren nicht gebunden ist. Deswegen wäre es besser, oder sagen wir mal aussichtsreicher, wenn sich Iran und Großbritannien einigen könnten, dass dieser Streit international beigelegt wird. Das wäre dann in diesem Fall entweder durch Vereinbarung den Internationalen Seegerichtshof oder alternativ, den Internationalen Gerichtshof in Den Haag für zuständig zu erklären. Als dritte und die wahrscheinlichste Alternative käme noch ein Schiedsgericht in Frage. Eine dieser drei Möglichkeiten sollte meiner Meinung nach wahrgenommen werden. Die Charta der Vereinten Nationen besagt in [Artikel 33](#), dass die Staaten verpflichtet sind, Streitigkeiten durch friedliche Mittel zu lösen und dort werden diese Möglichkeiten der Streitbeilegung neben diplomatischen Formen der Streitbeilegung angesprochen.

Würden Sie eine diplomatische Lösung gegenüber der Entscheidung des Streitfalles, durch ein internationales Gericht oder Schiedsgericht, vorziehen?

Wissen Sie, ich bin nun 21 Jahre Richter gewesen und deswegen wird Sie meine Antwort überraschen. Wenn die Staaten sich mit einer diplomatischen Lösung einigen können, ist es die beste Lösung, denn dann gibt es keinen Verlierer. Ich bin nicht der Meinung, dass die gerichtliche oder schiedsgerichtliche Lösung immer die adäquate Lösung ist. Sie hat Vorteile, gebe ich zu, weil damit ein Rechtsproblem geklärt wird, aber wenn eine Lösung pragmatisch diplomatisch herbeigeführt wird, hat das auch Auswirkungen auf die Auslegung der entsprechenden Rechtsnorm und insofern könnte ich uneingeschränkt eine diplomatische Lösung vorziehen. Ich kann Ihnen das aber auch noch juristisch begründen. Nach den entsprechenden Vorschriften im Seerechtsübereinkommen, geht jede diplomatische Lösung einer gerichtlichen oder schiedsgerichtlichen Lösung vor.

5. Zwischenfälle in Meerengen ereignen sich immer wieder und auch sonst scheinen seerechtliche Fragen zunehmend in den Fokus der internationalen Politik zu geraten. In welcher Verfassung sehen Sie die normative Kraft des Seerechtsübereinkommens?

Die normative Kraft des Seerechtsübereinkommens ist verhältnismäßig groß. Die letzten Entscheidungen, sowohl des Internationalen Seegerichtshofes, des Internationalen Gerichtshofs und der Schiedsgerichte haben eine Menge von seerechtlichen Fragen behandelt, aufgeworfen und auch gelöst. In vielen dieser Fälle, und die meisten dieser Fälle sind politisch sehr sensibel, sind deren Ergebnisse auch akzeptiert worden. Die Abgrenzung zwischen Bangladesch und Indien, beziehungsweise Bangladesch und Myanmar im Golf von Bengalen ist

beispielsweise sofort akzeptiert worden. Die Abgrenzung zwischen Ghana und Côte d'Ivoire ist ebenfalls sofort akzeptiert worden. Die problematischen Fälle, die nicht akzeptiert worden sind, aber in der Praxis doch gelöst wurden, sind die Fälle mit Russland (Arctic Sunrise), allerdings dann sind ja auch noch Fälle zwischen Ukraine und Russland anhängig. Der große Problemfall ist der Fall Philippinen gegen China – Südchinesisches Meer –, wo China auf keinen Fall bereit ist, diesen Schiedsspruch zu akzeptieren. Das ist also, wo das Schiedsgericht es nicht geschafft hat – ich war ja selber Mitglied dieses Schiedsgerichtes – China zu überzeugen. Es kann lange darüber philosophiert werden, wieso dieses der Fall war, aber hier müssen wir wahrscheinlich pragmatisch noch warten, bis China einsieht, dass diese Entscheidung durchaus auch für China selbst große Chancen bietet. Aber insgesamt, um Ihre Frage global zu beantworten, sind die gerichtlichen Entscheidungen internationaler Spruchkörper sehr viel konstruktiver und prägender, als viele nationale Urteile über nationale Problemfelder.

[Das Interview wurde am 19. August 2019 geführt.]

[Rüdiger Wolfrum](#) war von 1996 bis 2017 Richter am Internationalen Seegerichtshof und in der Zeit von 2005 bis 2008 dessen Präsident. Er ist emeritierter Direktor des Max-Planck-Instituts für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht in Heidelberg.

[Christian R. J. Pogies](#) ist Student im Masterstudiengang Internationale Studien/ Friedens- und Konfliktforschung mit dem Schwerpunkt Globalisierung und Recht an der Goethe-Universität Frankfurt. Er arbeitet als studentische Hilfskraft am Max-Planck-Institut für Europäische Rechtsgeschichte und ist Mitglied der Redaktion des Völkerrechtsblogs.

Cite as: Rüdiger Wolfrum, Christian Pogies, “Bei einer diplomatischen Lösung gibt es keinen Verlierer”, *Völkerrechtsblog*, 21 August 2019.

