

Schifffahrt im Pandemiemodus

Verkehr in Meerenge von Hormus nahezu lahmgelegt. Mehr als 20.000 im Kriegsgebiet auf Schiffen gefangene Seeleute sind direkte Opfer

Von Burkhard Ilschner

Jahrzehntlang ist die sogenannte Straße von Hormus, die Meerenge zwischen dem Persischen Golf und der Straße von Oman, ein bedeutendes, aber auch meist ungestört funktionierendes Schifffahrtsgebiet gewesen. Krisen und Kriege vermochten wenig bis nichts daran zu ändern, dass sie allen Anrainern und ihren Handelspartnern Nutzen brachte dank durchfließenden Schiffsverkehrs. 20 Prozent des weltweiten Ölhandels sowie der Transport wichtiger anderer Rohstoffe, aber auch von Versorgungs- und Konsumgütern für teilweise reiche Anrainerökonomien wurden Jahr für Jahr mittels Tankern, Massengutfrachtern und Containerschiffen aller Größen über die Meerenge abgewickelt.

Bis Donald Trump kam und mit ihm die US-israelischen Angriffe auf den Iran. Seither ist der Schiffsverkehr kriegsbedingt praktisch zum Erliegen gekommen: Die UN-Konferenz für Handel und Entwicklung (UNCTAD) veröffentlichte vor wenigen Tagen eine Statistik, derzufolge im Februar durchschnittlich 129 Handelsschiffe täglich die Straße von Hormus passierten – im März seien es täglich nur noch sechs gewesen. Seither überschlagen sich aber auch – vor allem seitens des ebenso laut und obszön wie in der Sache volatil pöbelnden US-Präsidenten – die teilweise obskuren Drohungen und Vorschläge, wie der Verkehr durch die Meerenge denn kurz- oder mittelfristig administriert werden könnte. Das Spektrum reicht von Trumps Idee einer wie auch immer zu definierenden gemeinsamen Kontrolle durch alle von Hormus-Verkehren abhängigen Staaten bis zur trotzigen Drohung des Iran, künftig eine Maut für die Hormus-Passage erheben zu wollen.

Das Problem ist nur, dass die rechtlichen Verhältnisse weder das eine noch das andere gestatten, derartige »Lösungen« sich folglich gewaltfrei nicht durchsetzen lassen. Nautisch laufen Schiffsverkehre durch die Straße von Hormus in sogenannten Verkehrstrennungsgebieten, die aber aufgrund der räumlichen Enge Hoheitsgewässer und Ausschließliche Wirtschaftszonen (AWZ) der Anrainerstaaten teilweise schneiden oder streifen. Laut UN-Seerechtsübereinkommen (UNCLOS) ist die Straße von Hormus eine internationale Meerenge mit garantierter freier Durchfahrt für alle Schiffe, einschließlich militärischer. Nur haben die USA, egal unter welcher Präsidentschaft, UNCLOS niemals anerkannt, weshalb der Iran schon früh eine – wiederum völkerrechtlich umstrittene – Erklärung hinterlegt hat, dass er dieses Transitrecht nur UNCLOS-Vertragsparteien zuerkenne.

Wie immer dieser Konflikt letztlich weitergeht – die unter aktuellen Bedingungen im Persischen Golf festliegenden Handelsschiffe und ihre an Bord quasi gefangenen Seeleute sind und bleiben bis auf weiteres die Opfer. Die Internationale Transportarbeitergewerkschaft ITF mahnte ihre verlässliche Versorgung mit Nahrungsmitteln, sauberem Wasser, Treibstoff und medizinischer Hilfe an: »Das ist nicht optional, das sind ihre Grundrechte.« Gleichzeitig dürfe von keinem Seemann erwartet werden, dass er gegen seinen Willen in einem Konfliktgebiet bleiben müsse.

Der in Singapur ansässige Infodienst *Splash247* zitierte kurz vor den Feiertagen den Sicherheitsexperten der UN-Schiffahrtsorganisation IMO, Damien Chevallier: Demnach sind aktuell – Stand 2. April – mehr als 20.000 Seeleute von der Blockade betroffen. Es gebe in der Geschichte seit dem Zweiten Weltkrieg keine Parallele, dass so viele Seeleute in einem Kriegsgebiet gefangen gewesen seien.

Abgesehen von deren akuten physischen und psychischen Nöten fürchtet Chevallier, die Situation könne eine künftige Generation abschrecken, einen Beruf in der Seefahrt zu wählen. [Der Gründer des britischen »Seafarers Happiness Index«](#), [Steven Jones, verglich die aktuelle Lage mit den Pandemie Jahren](#): Damals habe es bei aller Dummheit, Angst und Frustration zumindest hier und da das Gefühl gegeben, irgendwo versuche irgend jemand wohlwollend, Leben zu retten. »Die Beschränkungen waren hart, aber ihre Absicht war menschlich.« Der aktuelle Konflikt könne Covid durchaus übertrumpfen hinsichtlich einer Destabilisierung der globalen Schifffahrt.

<https://www.jungewelt.de/artikel/520426.angriffskrieg-gegen-iran-schifffahrt-im-pandemiemodus.html>