

# Lackmustest für das Seerecht

## Iran blockiert Meerenge als Reaktion auf Angriffe Israels und der USA. Wie geplant nun Gebühren für die Durchfahrt zu erheben, widerspricht internationalen Regelungen

Von Burkhard Ilschner

»Der Iran wird (...) provoziert, (...) in der Straße von Hormus vor der eigenen Küste unerwünschte Schiffe aufzubringen.« [Vor rund sieben Jahren hat Lucas Zeise diese Warnung in junge Welt ausgesprochen](#) – 2026 wurde sie zur Tatsache: Ende Februar haben US-Präsident Donald Trump und Israels Ministerpräsident Benjamin Netanjahu die besagte Provokation wahr werden lassen. In kürzester Zeit brachten sie die iranische Regierung auf die fatale Idee, die nach der iranischen Insel Hormus benannte Meerenge zum Faustpfand dieses Konflikts zu erklären: Nur eine Woche nach Kriegsbeginn gründete der Iran die Persian Gulf Strait Authority (PGSA) als Überwachungs- und Kontrollbehörde; nach Jahrzehnten weitgehend störungs- und vor allem gebührenfreier Passagen durch diese Meerenge wurde sie nun für die überwiegende Mehrheit aller Handelsschiffe kurzerhand blockiert – ob Tanker, Massengutfrachter oder Containerschiffe.

Für die PGSA ist die Sache ganz einfach. Auf ihrer Webseite definiert sie ihre künftige Aufgabe, man sei »für den sicheren, geschützten, effizienten und koordinierten Transit von Schiffen in der Straße von Hormus verantwortlich: Zu unseren Kernaufgaben gehört die Verwaltung von Verkehrstrennungsgebieten, die Erteilung von Transitgenehmigungen und die Sicherstellung der Einhaltung nationaler und internationaler Seeverkehrsvorschriften.« Das ist – mehr dazu später – nicht weniger als anmaßend.

### Erst kam das Recht

Trump und Netanjahu haben etwas losgetreten, was sich letztlich gegen den gesamten Rest der Welt richtet: Einerseits gibt es kaum ein Land, das nicht irgendwie von der Schifffahrt durch diese Meerenge abhängig wäre. Andererseits könnte diese Entwicklung andere Küstenstaaten auf vergleichbare Ideen bringen – mit verheerenden Folgen. Aber Donald Trump wäre nicht er selbst, hätte er nicht die seiner Weltsicht entsprechende Antwort parat. Nach dem Motto »Ich bin der Größte« konterkariert er Irans Ankündigung, die Straße von Hormus nicht nur aktuell, sondern langfristig kontrollieren zu wollen, mit einer kruden Drohung: [Diverse Medien zitierten Ende Juni Trumps Äußerungen auf seiner Plattform »Truth Social«, er werde künftig selbst eine Mauterhebung durch die USA installieren](#) und sich so die Dienste als »Schutzengel der Region« vergüten lassen.

Um die Brisanz dessen, was da zwischen persischem und omanischem Golf gerade geschieht, richtig verstehen zu können, ist ein Blick in internationale Rechtsnormen nötig. Es gibt bekanntlich die Seerechtskonvention der UNO, englisch United Nations Convention on the Law of the Seas – UNCLOS: [ein Vertragswerk, das nach langwierigen Verhandlungen ab den 1970er Jahren 1982 paraphiert und Ende 1994 weltweit in Kraft trat](#). Es definiert die Meere der Welt als das »gemeinsame Erbe der Menschheit« – und formuliert Regeln, wo, wie und warum dieses herausragende Bekenntnis lokal eingeschränkt werden darf.

Zunächst zur Geographie: Die Straße von Hormus als Meerenge wird im Südwesten begrenzt von der omanischen Halbinsel Musandam mit der Ortschaft Kumzar an ihrer äußersten Spitze. Gegenüber erstreckt sich im Norden und Osten in einem großen Bogen das iranische Festland mit der Großstadt Bandar Abbas und der vorgelagerten Insel Keschm. An ihrer schmalsten Stelle ist diese Meerenge gerade mal etwas mehr als 20 Seemeilen breit, das entspricht rund 33 Kilometern.

Einerseits hat laut UNCLOS jeder Küstenstaat Anspruch auf einen Meeresstreifen von zwölf Seemeilen, der seinem Staatsgebiet zugerechnet wird und somit seiner Hoheitsgewalt unterworfen ist. Andererseits schreibt die Konvention aber auch vor, dass Schiffen aller Staaten das Recht der friedlichen Durchfahrt durch derartige Küstenmeere zusteht – wobei dies unter dem Stichwort »friedlich« ausdrücklich auch für Kriegsschiffe gilt. Natürlich darf der Küstenstaat für diese Durchfahrt Regeln aufstellen, etwa Fahrtrouten vorschreiben; er darf aber für die bloße Passage keine Abgaben erheben, allenfalls für spezifische Dienstleistungen. Solche Weichenstellungen müssen zudem über die UN-Schiffahrtsbehörde IMO beantragt und bestätigt, ferner mit Reedern und anderen Betroffenen, etwa Gewerkschaften, abgestimmt werden.

## **Und dann kam Donald**

An der schmalsten Stelle der Hormus-Meerenge stoßen die Küstengewässer Irans und Omans direkt aneinander: Der prinzipielle Zwölf-Seemeilen-Anspruch beider Staaten wird hier auf je die Hälfte der verfügbaren Meeresbreite begrenzt – das übrigens ist eine Verfahrensweise, die weltweit auch bei anderen Meerengen angewandt wird. Jahrzehntlang, auch während regionaler Krisen oder Kriege, haben beide Länder in der Meerenge von Hormus in Übereinstimmung sogenannte Verkehrstrennungsgebiete (VTG) definiert und administriert, um Schiffen eine Durchfahrt gemäß UNCLOS-Vorgaben zu gewähren – man kann sich das vorstellen als zwei nahezu parallele, gegenläufige Einbahn-»Straßen«: Von Osten aus gesehen, verlaufen die beiden Hormus-VTG zunächst vor Kusmar im omanischen und dann im weiteren Verlauf unterhalb Keschm im iranischen Küstenmeer; wie erwähnt, seit Jahrzehnten überwiegend störungsfrei und ohne Abgaben oder Gebühren. Und dann kam Donald.

Zum einen sind, wie wiederholt berichtet, die USA die weltweit einzige Großmacht, die UNCLOS niemals ratifiziert hat. Was das aktuell bedeutet, hat Trump unter anderem mit seiner Politik in Sachen Tiefseebergbau schon frühzeitig brachial demonstriert: Internationale Regelwerke sind ihm egal – auch maritime. Zum anderen gehört der Iran ebenfalls zu den Nationen, die mit

UNCLOS eher herumeiern. Schon 1982 hatte das Land die Konvention unterzeichnet – sie aber nie ratifiziert. Damit ist der Iran rechtlich zwar nicht im Detail an das Abkommen gebunden, er darf es aber in seinen Grundsätzen eigentlich nicht aktiv missachten. Zur vermeintlichen Klärung hat Teheran wenige Jahre später offiziell zu Protokoll gegeben, man werde Kriegsschiffen die freie Passage nicht ohne Einzelgenehmigung oder gegebenenfalls Kontrollen zugestehen, auch wenn UNCLOS das bei friedlicher Durchfahrt anders vorsieht.

Völkerrechtlich gilt diese Auffassung als unhaltbar, denn aus juristischer Sicht sind die UNCLOS-Regeln in Jahrzehnten längst zu einem quasi parallel geltenden Völkergewohnheitsrecht herangewachsen, das folglich auch Nichtvertragsstaaten bindet. Nur wird sich dieser Streit – ebenso wie etwa Differenzen mit den USA in dieser oder anderen maritimen Fragen – niemals einwandfrei klären lassen: UNCLOS wurde unter anderem geschaffen, um mit dem Internationalen Seegerichtshof (ITLOS) in Hamburg eine global zuständige Instanz für maritime Rechtsstreitigkeiten jenseits nationaler Hoheitsgewalten zu etablieren – aber ITLOS kann eben nur für und über Staaten urteilen, die UNCLOS akzeptieren. Kurz gesagt: Ob freie Passage oder Gebührenfreiheit, beides steht laut Seerecht allen Schiffen zu, beides wird sowohl vom Iran als auch von den USA verneint, beides bleibt unklar.

## **Fanal mit Risikopotential**

Und wird so zur Machtfrage: Wie immer der aktuelle Krieg zwischen Iran und den USA weitergeht oder ob er irgendwann endet – es hängt ausschließlich von beiden Regierungen ab, ob ein Vertrag zustande kommt, der in der Straße von Hormus den Status quo ante, also die Verhältnisse aus Vorkriegszeiten, wieder einführt und dauerhaft garantiert. Einzig denkbare Alternative wäre ein breites, globales Staatenbündnis, stark genug und willens, beide Kontrahenten zu einem derartigen Vertrag zu zwingen – absolut illusorisch. Viel wahrscheinlicher ist, dass die arabischen Länder und alle mit ihnen Handel treibenden oder Beziehungen pflegenden Staaten damit rechnen müssen, dass die Hormus-Passage auch künftig Gebühren und obendrein exorbitante Versicherungsprämien kosten wird.

Bis auf weiteres überschlagen sich dort und in der gesamten Region die immer neuen gegenseitigen Vorschläge. Neulich drohte Teheran mit Attacken auf Schiffe, die die bisherigen VTG nutzen: Künftig dürften keine omanischen, sondern nur iranische Gewässer befahren werden. Vor allem den riesigen Tankern und Massengutfrachtern mit erheblichen Tiefgängen würde das nautische Probleme bescheren, könnte also Gebühren für »Dienstleistungen« wie Lotsen rechtfertigen: ein unschwer durchschaubarer Trick.

Gerade hat Trump behauptet, man habe nächtens während schwerer Angriffe auf Irans Radarsysteme heimlich große Tanker durch die Hormus-Straße eskortiert, »in einer Nacht 22 Schiffe«. Süssisant stellt der dänische *Shipping Telegraph* fest, der Präsident habe weder zeitliche noch Angaben über beteiligte Schiffe machen können. Aktuell hat Oman – das Land hatte UNCLOS Ende 1989 ratifiziert – mit dem Iran ein gemeinsames Hormus-Komitee über das künftige Management der Meerenge gegründet. Dort sollen (laut *FAZ* übrigens in Abstimmung mit Paris und London) »Rahmenbedingungen« für

nautische Regeln und maritime Dienstleistungen erörtert werden – für einen Wasserweg, dem laut UNCLOS freie und kostenlose Passage zusteht.

Was Trump und Netanjahu losgetreten haben, bedeutet über die unmittelbaren Kriegsoffer hinaus aktuell unsägliche Belastung für immer noch Zigtausende von Seeleuten und bedroht durch Fahrplan- und Routenchaos in der Schifffahrt den Welthandel sowie Verbraucher mit drastischen Teuerungen. Welche mittel- und langfristigen Folgen die Entwicklung in der Meerenge selbst haben wird, bleibt, siehe oben, ebenfalls ungewiss. Die Kieler Seerechtsexpertin Nele Matz-Lück sieht UNCLOS als bislang feste Bastion im internationalen Regelwerk »bröckeln«.

Insgesamt ist »Hormus« zu einem Fanal geworden mit globalem Risikopotential: Man stelle sich vor, England und Frankreich kämen auf vergleichbare Ideen wie Trump und der Iran: Die Straße von Dover ist etwa so breit wie die Hormus-Meerenge. Die für den Seehandel zwischen Ostasien und Europa wichtige Straße von Malakka zwischen Singapur, Malaysia und Indonesien ist übrigens auch nicht breiter.

*<https://www.jungewelt.de/artikel/525623.krieg-gegen-iran-lackmustest-für-das-seerecht.html>*