

01. August 2019, von Michael Schöfer

Alle Staaten sind vor dem Gesetz gleich

Vorab zwei Anmerkungen: Ich bin zwar kein Jurist, versuche mich aber trotzdem im schier undurchschaubaren Dschungel der Gesetze so gut es eben geht zurechtzufinden. Dabei lege ich großen Wert darauf, hinter die Fassade der meist oberflächlichen Pressemeldungen zu blicken. Außerdem hege ich keinerlei Sympathie für das iranische Regime, stehe aber auf dem Standpunkt, dass das Völkerrecht alle Staaten gleich behandelt und sich daher auch der Westen ans Völkerrecht zu halten hat.

Was mir derzeit auffällt, ist, dass die Beschlagnahme des unter panamaischer Flagge fahrenden Tankers "Grace 1" vor Gibraltar durch Großbritannien in den hiesigen Medien kaum hinterfragt wird. Norbert Röttgen (CDU) beispielsweise hat in einem Interview mit dem Deutschlandfunk zum aktuellen Konflikt mit dem Iran geäußert: "Der Anlass für diesen Konflikt jetzt ist auch nicht das Nuklearabkommen, sondern es liegt darin, dass Großbritannien europäische Sanktionen, Verbotssanktionen gegenüber Syrien durchgesetzt hat, indem es ein Schiff aufgehalten hat, dass iranisches Öl getankt hatte und durch spanisches Gewässer unterwegs war mit dem Ziel Syrien. Das ist nach europäischem Recht verboten. Dieses europäische Recht hat Großbritannien durchgesetzt und ist darum Opfer dieser Vergeltung des Iran und des unter britischer Flagge laufenden Öltankers geworden." [1] Leider hat der Interviewer darauf verzichtet, diese Aussage näher zu erörtern, er hat sie vielmehr einfach so stehen lassen. Nachzuhaken wäre allerdings interessant gewesen, schließlich ist Norbert Röttgen Jurist, müsste also mit der Materie vertraut sein.

Die "Grace 1" ist ein Tanker, der Rohöl transportiert. Das angeblich mit iranischem Öl beladene Schiff soll Pressemeldungen zufolge eine syrische Raffinerie angesteuert haben. Doch war das wirklich illegal? In der Verordnung (EU) Nr. 36/2012 des Rates vom 18. Januar 2012 hat die Europäische Union in Artikel 6 die Einfuhr von Rohöl oder Erdölzeugnissen "aus" Syrien in die Europäische Union verboten. [2] Nach dem Wortlaut der Verordnung ist somit der Export von Rohöl "nach" Syrien keineswegs untersagt. Von mir darauf per E-Mail angesprochen antwortet Röttgen, Änderungen dieses Embargos von 2014 würden nicht nur den Import verbieten, sondern auch den Export von Öl nach Syrien sowie dessen Transit. Freundlicherweise schickt er auch gleich den Link zur Verordnung (EU) Nr. 1323/2014 des Rates vom 12. Dezember 2014 mit.

Darin heißt es:

"Die Verordnung (EU) Nr. 36/2012 wird wie folgt geändert: Folgender Artikel wird eingefügt:

Artikel 7a

(1) Es ist verboten,

a) die in Anhang Va aufgeführten Fluggasturbinenkraftstoffe und Kraftstoffadditive unmittelbar oder mittelbar an Personen, Organisationen oder Einrichtungen in Syrien oder zur Verwendung in Syrien zu verkaufen, zu liefern, weiterzugeben oder auszuführen..." [3]

Es geht mithin nicht um Rohöl, sondern lediglich um verarbeitete Produkte, die Rohöl enthalten. Laut Anhang Va sind das u.a. Fluggasturbinenkraftstoff, Antioxidationsmittel, Korrosionsschutzmittel, Frostschutzmittel, Metallschutzmittel oder Biozidadditive. Der Export von Rohöl wird nicht genannt. Wäre es so, hätte die EU in der Verordnung von 2014 den Artikel 6 der Verordnung von 2012 geändert, doch dieser blieb unangetastet und ist demnach weiterhin in seiner ursprünglichen Fassung in Kraft (Verbot der Einfuhr von Rohöl oder Erdölzeugnissen "aus" Syrien in die EU). Schon allein von daher bestehen berechnete Zweifel, ob es für das britische Eingreifen vor Gibraltar eine gültige Rechtsgrundlage gab.

Doch selbst wenn entsprechende EU-Sanktionen in Kraft gewesen wären, bleibt die Frage gestattet, ob diese überhaupt relevant sind. Es gibt nämlich noch das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982, dem Großbritannien 1997 beigetreten ist. Es schreibt in Artikel 24 (Pflichten des Küstenstaats) vor:

"Der Küstenstaat darf, außer in den von diesem Übereinkommen vorgesehenen Fällen, die friedliche Durchfahrt fremder Schiffe durch das Küstenmeer nicht behindern. Insbesondere darf der Küstenstaat bei der Anwendung des Übereinkommens oder der in Übereinstimmung mit ihm erlassenen Gesetze oder sonstigen Vorschriften nicht:

- a) fremden Schiffen Auflagen machen, die im Ergebnis eine Verweigerung oder Beeinträchtigung der Ausübung des Rechts der friedlichen Durchfahrt bewirken; oder
 - b) die Schiffe eines bestimmten Staates oder Schiffe, die Ladung nach oder von einem bestimmten Staat oder in dessen Auftrag befördern, rechtlich oder tatsächlich diskriminieren."
- [4]

Die Straße von Gibraltar ist bekanntlich eine Meerenge, das Seerechtsübereinkommen verlangt, dass dort "alle Schiffe und Luftfahrzeuge das Recht der Transitudurchfahrt" genießen und nicht behindert werden dürfen. (Artikel 38)

Gäbe es Sanktionen des UN-Sicherheitsrates, die den Export von Rohöl nach Syrien verbieten würden, wäre die Beschlagnahme des Tankers gerechtfertigt gewesen. Gibt es aber nicht, sondern bloß EU-Sanktionen, die für Dritte gar nicht bindend sind und überdies noch nicht einmal den vorliegenden Tatbestand verbieten. Das Völkerrecht steht immer über dem nationalen Recht, Artikel 25 des Grundgesetzes bringt es kurz und knapp auf den Punkt: "Die allgemeinen Regeln des Völkerrechtes sind Bestandteil des Bundesrechtes. Sie gehen den Gesetzen vor und erzeugen Rechte und Pflichten unmittelbar für die Bewohner des Bundesgebietes."

Wenn Staaten völkerrechtliche Verträge unterzeichnen, verpflichten sie sich, deren Regeln einzuhalten. Pacta sunt servanda. Genau das ist auch die Argumentationslinie von Jürgen Hardt, dem außenpolitischen Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion. Hardt schreibt in der Frankfurter Rundschau: "Gerade als exportabhängige Handelsnation kann Deutschland es nicht hinnehmen, dass der internationale Warenverkehr durch eine der wichtigsten Meerengen eingeschränkt wird. Dabei ist das Völkerrecht auf unserer Seite. Denn dieses garantiert die freie Durchfahrt durch Gewässer wie die Straße von Hormus. (...) Neben Vielem eint uns [Britten und Deutsche] das gemeinsame Interesse an freien und sicheren Seewegen ebenso wie die Durchsetzung internationalen Seerechts." Das UN-Seerechtsübereinkommen erlaube "die friedliche Durchfahrt von Kriegs- und Handelsschiffen selbst durch Küstengewässer". [5]

Der außenpolitische Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion hat vollkommen recht, das UN-Seerechtsübereinkommen erlaubt in der Tat die friedliche Durchfahrt von Handelsschiffen durch Küstengewässer. Aber dieses Prinzip gilt weltweit, nicht nur in der Straße von Hormus, sondern auch in der Straße von Gibraltar. Wäre es anders, könnte (analog zu den EU-Verordnungen) nationales iranisches Recht die Durchfahrt zum Persischen Golf unterbinden, doch das wäre zweifellos völkerrechtswidrig. Interessant, dass dieser Aspekt (gleiches Recht für alle) in der aktuellen Diskussion fast völlig untergeht und von der Presse nicht kritisch hinterfragt wird.

Es geht allein ums Völkerrecht, nicht darum, ob man mehr Sympathien für die Briten oder für die Iraner hat. In einem Rechtsstaat gilt: Alle Menschen sind vor dem Gesetz gleich. Und das Recht wird ungeachtet des Ansehens der Person angewandt. Das ist ein funda-

mentales Prinzip der Demokratie, alles andere würde Willkür bedeuten. Genauso gilt im Völkerrecht: Alle Staaten sind vor dem Gesetz gleich. Und das Völkerrecht wird ohne Ansehen des jeweiligen Staates angewandt. Diesem Prinzip, das das friedliche Zusammenleben der Völker garantieren soll, müssen sich alle Staaten unterwerfen, alles andere würde auf das Recht des (militärisch) Stärkeren hinauslaufen. Vor Gibraltar wurde offenbar Letzteres praktiziert.

[1] Deutschlandfunk vom 29.07.2019

[2] Amtsblatt der Europäischen Union, L 16/1 vom 19.01.2012

[3] Amtsblatt der Europäischen Union, L 358/1 vom 13.12.2014

[4] Der Bundesrat, Das Portal der Schweizer Regierung, Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen

[5] Frankfurter Rundschau vom 31.07.2019