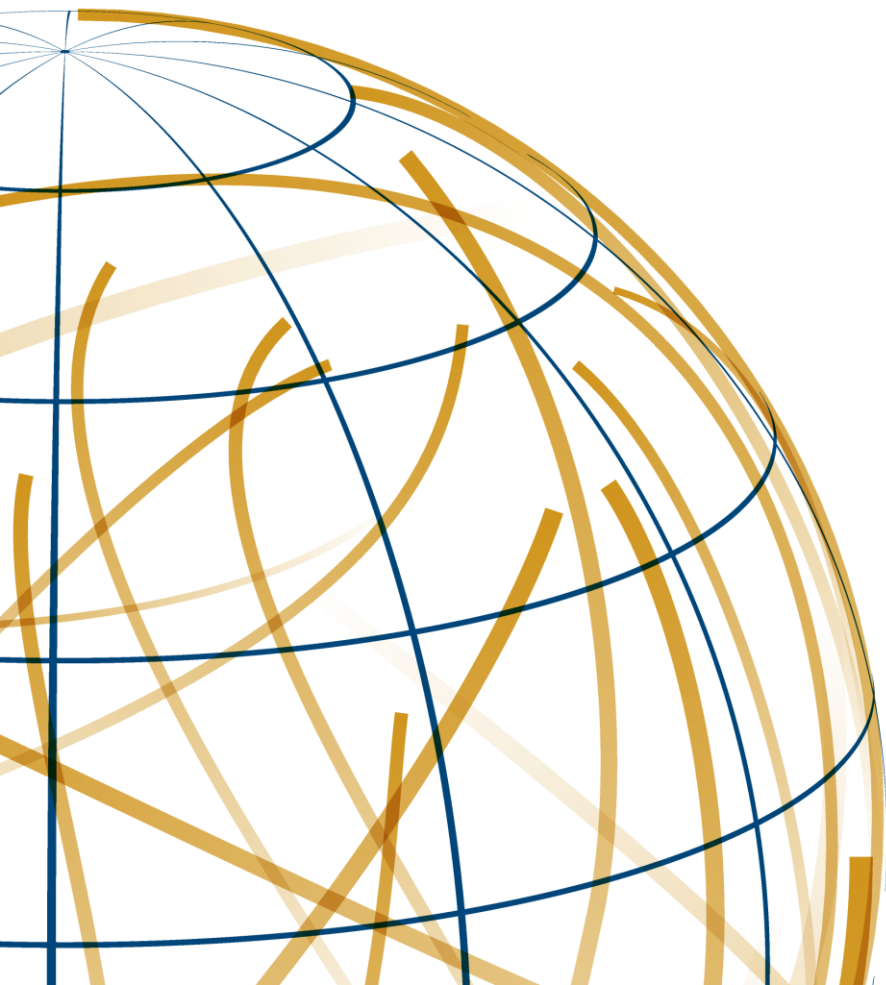


SWP-Studie

Christian Schaller

Der Konflikt um die Straße von Hormus

Seerechtliche Statusfragen, Seekriegsrecht
und Selbstverteidigung



Stiftung Wissenschaft und Politik
Deutsches Institut für
Internationale Politik und Sicherheit

SWP-Studie 12
August 2026, Berlin

- Bereits vor Ausbruch des Iran-Kriegs bestand Streit darüber, ob die Straße von Hormus dem Regime der Transitdurchfahrt unterliegt oder ob dort — wie von Teheran vertreten — lediglich das Recht der friedlichen Durchfahrt gilt. Letzteres würde Iran weitergehende Eingriffsrechte gewähren. Unter keinem der beiden Regime darf die Durchfahrt jedoch von einer Genehmigung abhängig gemacht oder ausgesetzt werden; auch ist es Iran in keinem Fall gestattet, von ausländischen Schiffen Gebühren für die Passage zu erheben.
- Nach Maßgabe des Seekriegsrechts können militärische Handlungen in internationalen Meerengen zwar zulässig sein. Die faktische Sperrung der Straße von Hormus findet darin jedoch keine Grundlage. Auch aus dem Recht auf Selbstverteidigung lässt sich in diesem Fall keine Rechtfertigung für ein solches Vorgehen ableiten.
- Bei einem nachhaltigen Waffenstillstand soll eine multinationale Marine-mission unter Beteiligung Deutschlands den Handelsschiffsverkehr in der Straße von Hormus schützen und dort Minenräumungen durchführen. Voraussetzung für einen solchen Einsatz ist eine tragfähige völkerrechtliche Grundlage.
- Im Übrigen wird es darauf ankommen, Versuchen Irans entgegenzutreten, die Durchfahrt durch die Straße von Hormus künftig einem Gebührensystem zu unterwerfen. Hierfür bedarf es einer breiten Staatenkoalition, die geschlossen für die Geltung und Durchsetzung des Seerechts eintritt und Teheran unmissverständlich verdeutlicht, dass einseitige Beschränkungen der Transitdurchfahrt keine internationale Anerkennung finden werden.

SWP-Studie

Christian Schaller

Der Konflikt um die Straße von Hormus

Seerechtliche Statusfragen, Seekriegsrecht und Selbstverteidigung

**Stiftung Wissenschaft und Politik
Deutsches Institut für
Internationale Politik und Sicherheit**

SWP-Studie 12
August 2026, Berlin



Dieses Werk ist lizenziert
unter CC BY 4.0

SWP-Studien unterliegen
einem Verfahren der Begut-
achtung durch Fachkolle-
ginnen und -kollegen und
durch die Institutsleitung (*peer
review*), sie werden zudem
einem Lektorat unterzogen.
Weitere Informationen
zur Qualitätssicherung der
SWP finden Sie auf der SWP-
Website unter [https://
www.swp-berlin.org/ueber-
uns/qualitaetssicherung/](https://www.swp-berlin.org/ueber-uns/qualitaetssicherung/).
SWP-Studien geben die
Auffassung der Autoren und
Autorinnen wieder.

SWP

Stiftung Wissenschaft und
Politik
Deutsches Institut für
Internationale Politik und
Sicherheit

Ludwigkirchplatz 3–4
10719 Berlin
Telefon +49 30 880 07-0
Fax +49 30 880 07-200
www.swp-berlin.org
swp@swp-berlin.org

ISSN (Print) 1611-6372
ISSN (Online) 2747-5115
DOI: 10.18449/2026S12

Inhalt

5	Problemstellung und Schlussfolgerungen
7	Der Status der Straße von Hormus nach internationalem Seerecht
7	Das Regime der Transitudurchfahrt nach dem UN-Seerechtsübereinkommen
8	Die Rechtsauffassung und Praxis Irans: Das Regime der friedlichen Durchfahrt
9	Die Position der USA
10	Zwischenfazit und praktische Konsequenzen
13	Das Kriegsgeschehen in der Straße von Hormus aus völkerrechtlicher Sicht
13	Das militärische Ringen um die Straße von Hormus seit Kriegsbeginn
15	Seekriegsrecht und maritime Neutralität (ius in bello)
21	Das Kriegsgeschehen aus Sicht des ius ad bellum
25	Zwischenfazit
26	Anstehende Herausforderungen
26	Völkerrechtliche Rahmenbedingungen für eine multinationale Marinemission
28	Irans Pläne für ein Gebührensystem und Durchfahrtsverbote
31	Keine einseitige oder vertragliche Statusänderung
32	Ein abschließender Blick über die Straße von Hormus hinaus
32	Abkürzungen

Dr. iur. Christian Schaller ist Senior Fellow in der Forschungsgruppe Globale Fragen.

Der Konflikt um die Straße von Hormus. Seerechtliche Statusfragen, Seekriegs- recht und Selbstverteidigung

Die Straße von Hormus verbindet den Persischen Golf mit dem Golf von Oman und zählt zu den wichtigsten Schifffahrtsrouten für den weltweiten Transport von Rohöl, Flüssig-Erdgas und Düngemittelprodukten. Aufgrund ihrer geringen Breite bildet sie ein Nadelöhr des internationalen Seeverkehrs. Entsprechend kommt ihr eine herausragende wirtschaftliche, geopolitische und strategische Bedeutung zu.

Während des Ersten Golfkriegs (1980 – 1988) griffen Iran und Irak gezielt Öltanker und Handelsschiffe im Persischen Golf an, um sich gegenseitig wirtschaftlich zu schwächen. In diesem »Tankerkrieg« drohte Teheran auch, die Straße von Hormus zu sperren. Die Vereinigten Staaten wiederum machten unmissverständlich klar, dass sie einen solchen Schritt nicht hinnehmen und notfalls entsprechende Maßnahmen ergreifen würden, um die Meerenge für die internationale Schifffahrt offenzuhalten.

Auch in jüngerer Vergangenheit setzte Iran in der Straße von Hormus wiederholt ausländische Handelsschiffe fest. Darüber hinaus kam es mehrfach zu Angriffen auf Tanker sowie zu Zwischenfällen mit Drohnen im Luftraum über der Meerenge. Zugleich drohte Teheran immer wieder damit, den Seeweg zu schließen.

Als Reaktion auf die großangelegten Luftangriffe der USA und Israels ab dem 28. Februar 2026 ergriff Iran Maßnahmen, die den Schiffsverkehr durch die Straße von Hormus faktisch zum Erliegen brachten. Teheran betrachtet die Kontrolle der Meerenge als strategischen Hebel, um Druck auf die USA und ihre Verbündeten auszuüben. Die wirtschaftlichen Folgen der Sperrung treffen Staaten und Bevölkerungen weltweit und sind auch in Deutschland spürbar.

Es gehört zu den Kerninteressen deutscher Außen- und Sicherheitspolitik, die Offenhaltung internationaler Seewege und damit die Sicherheit des globalen Handels zu gewährleisten. Vor diesem Hintergrund kommt dem Konflikt um die Straße von Hormus für die Bundesrepublik erhebliche Bedeutung zu.

Unklar ist, unter welchen Voraussetzungen die Meerenge wieder dauerhaft für den internationalen Schiffsverkehr geöffnet werden kann und welche

Regelungen künftig für die Durchfahrt gelten sollen. Zwischen Iran und den USA gab es schon vor Ausbruch des Krieges Meinungsverschiedenheiten darüber, ob die Meerenge dem Regime der Transitdurchfahrt unterliegt oder ob dort – wie von Teheran vertreten – lediglich das Recht der friedlichen Durchfahrt gilt. Letzteres erlaubt dem Küstenstaat weitergehende Eingriffe in den Schiffsverkehr. Unter keinem der beiden Regime darf die Durchfahrt jedoch von einer Genehmigung abhängig gemacht oder ausgesetzt werden; auch ist es Iran in keinem Fall gestattet, Gebühren für die Passage ausländischer Schiffe zu erheben.

Ein bewaffneter Konflikt lässt den völkerrechtlichen Status einer Meerenge, die der internationalen Schifffahrt dient, grundsätzlich unberührt. Das jeweils einschlägige Durchfahrtsregime gilt daher fort. Gleichwohl können nach Maßgabe des Seekriegsrechts und unter Beachtung des Rechts der maritimen Neutralität militärische Handlungen in solchen Meerengen zulässig sein. Eine faktische Sperrung findet im Seekriegsrecht jedoch keine Grundlage. Soweit in der vorliegenden Studie von einer faktischen Sperrung die Rede ist, geht es um das Zusammenwirken verschiedener Maßnahmen, die in ihrer Gesamtheit eine sichere Passage der Straße von Hormus praktisch ausschließen. Hierzu zählen insbesondere wiederholte Angriffe auf den Seeverkehr und das Aufbringen einzelner Schiffe, permanente Drohungen sowie eine möglicherweise erfolgte Verminung des betreffenden Seegebiets. Isoliert betrachtet mögen einzelne dieser Maßnahmen vom Seekriegsrecht gedeckt sein; in ihrer kumulativen Wirkung erweisen sie sich jedoch als unverhältnismäßig. Auch aus dem Recht auf Selbstverteidigung lässt sich keine völkerrechtliche Rechtfertigung für das iranische Vorgehen ableiten.

Im März 2026 bekräftigte der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen (UN) in Resolution 2817, dass jeder Versuch, die rechtmäßige Transitdurchfahrt bzw. die Freiheit der Schifffahrt in der Straße von Hormus oder der Meerenge Bab al-Mandab am Südeinde des Roten Meeres zu behindern, eine ernsthafte Bedrohung des Weltfriedens und der internationalen Sicherheit darstellt. Bemühungen, im Sicherheitsrat Zustimmung für militärische Maßnahmen zur Sicherung der Schifffahrt durch die Straße von Hormus zu erzielen, scheiterten bislang am Widerstand Chinas und Russlands.

Gleichwohl kündigten Frankreich und das Vereinigte Königreich gemeinsam mit weiteren Staaten die Einrichtung einer multinationalen Marinemission

für die Straße von Hormus an. Auch Deutschland will sich daran beteiligen. Die Mission soll – sobald die Bedingungen im Fall eines dauerhaften Waffenstillstands es zulassen – Handelsschiffe schützen und Minenräumungen durchführen. Voraussetzung für den Einsatz ist eine tragfähige völkerrechtliche Grundlage.

Mitte Juni 2026 verabschiedeten die USA und Iran einen 14-Punkte-Plan, der die Grundlage für weitere Verhandlungen bilden soll. Das Dokument sieht unter anderem vor, dass Teheran darauf hinwirkt, Handelsschiffen wieder eine sichere Passage durch die Straße von Hormus zu ermöglichen. Darüber hinaus wurde vereinbart, dass Iran Konsultationen mit Oman aufnimmt, um einen Rahmen für die künftige Verwaltung der Meerenge zu erarbeiten. Ende Juli 2026 kam die Umsetzung des Plans zum Erliegen. Vor dem Hintergrund der Wiederaufnahme der Kampfhandlungen bezeichnete Präsident Trump die Vereinbarung bereits als gescheitert.

Jedenfalls kann der Status von Meerengen, die der internationalen Schifffahrt dienen und in denen das Recht der Transitdurchfahrt oder das Recht der friedlichen Durchfahrt gilt, weder einseitig von Anliegerstaaten noch durch zwischenstaatliche Vereinbarung zu Lasten dritter Staaten verändert werden. Die Staatengemeinschaft muss nun geschlossen für die Geltung und Durchsetzung des Seerechts eintreten und Iran unmissverständlich klarmachen, dass einseitige Beschränkungen der Transitdurchfahrt keine internationale Anerkennung finden werden.

Der Status der Straße von Hormus nach internationalem Seerecht

Die Straße von Hormus ist eine Meerenge, die den Persischen Golf mit dem Golf von Oman verbindet. In den Abschnitten, in denen sie weniger als 24 Seemeilen breit ist und in denen die zentralen Schifffahrtswege verlaufen, stoßen die Küstenmeere der Anliegerstaaten – die Islamische Republik Iran im Norden und das Sultanat Oman im Süden – unmittelbar aneinander. An diese Küstenmeerbereiche schließen sich dort, wo die Straße breiter als 24 Seemeilen ist, seewärts die ausschließlichen Wirtschaftszonen der beiden Anliegerstaaten an. Die Zufahrten zur Meerenge verlaufen sowohl im Persischen Golf als auch im Golf von Oman zudem durch die ausschließliche Wirtschaftszone der Vereinigten Arabischen Emirate.

In der Systematik des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 (SRÜ)¹ – einschlägig ist Teil III des SRÜ – ist die Straße von Hormus als Meerenge im Sinne von Art. 37 einzuordnen: Sie zählt zu jenen »Meerengen, die der internationalen Schifffahrt zwischen [...] einer ausschließlichen Wirtschaftszone und [...] einer ausschließlichen Wirtschaftszone dienen«. Somit ist in der Straße von Hormus das Rechtsregime der Transitdurchfahrt (*transit passage*) gemäß Art. 38ff SRÜ anwendbar.² Iran ist jedoch kein Vertragsstaat des SRÜ und sieht sich daher – zumindest gegenüber anderen Nichtvertragsstaaten wie den USA – in der Straße von Hormus völker-

gewohnheitsrechtlich nur an das Regime der friedlichen Durchfahrt (*innocent passage*) gebunden. Dieses erlaubt dem Küstenstaat weitergehende Eingriffe in den Schiffsverkehr als das Regime der Transitdurchfahrt.

Das Regime der Transitdurchfahrt nach dem UN-Seerechtsübereinkommen

»Transitdurchfahrt« bedeutet nach Art. 38 Abs. 2 SRÜ die »Ausübung der Freiheit der Schifffahrt und des Überflugs lediglich zum Zweck des ununterbrochenen und zügigen Transits durch die Meerenge«. Dies umfasst auch eine Durchfahrt, die dem Zweck dient, einen Meerengen-Anliegerstaat aufzusuchen oder ihn zu verlassen. Das Recht der Transitdurchfahrt steht nach Art. 38 Abs. 1 SRÜ allen Schiffen und Luftfahrzeugen zu, also auch Kriegsschiffen, U-Booten und Militärflugzeugen.

Schiffe und Luftfahrzeuge, die das Recht der Transitdurchfahrt ausüben, unterliegen währenddessen bestimmten Pflichten, die in Art. 39 SRÜ aufgelistet sind. Insbesondere müssen sie die Meerenge unverzüglich durchfahren bzw. überfliegen. Eine dauerhafte Präsenz von Kriegsschiffen in einer Meerenge ist vom Recht der Transitdurchfahrt nicht gedeckt. Außerdem darf während der Transitdurchfahrt keine Gewalt angewendet oder angedroht werden, die gegen die Souveränität, territoriale Unversehrtheit oder politische Unabhängigkeit der Meerengen-Anliegerstaaten gerichtet ist oder anderweitig die in der UN-Charta niedergelegten Prinzipien des Völkerrechts verletzt (zur Rechtslage im bewaffneten Konflikt siehe jedoch die Ausführungen ab S. 15).

Die Rechtssetzungsbefugnisse der Anliegerstaaten in Bezug auf die Transitdurchfahrt durch Meerengen

¹ UN Convention on the Law of the Sea, 10.12.1982, United Nations Treaty Series (UNTS), Bd. 1833 (1994), S. 3; *Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen*, BGBl. 1994 II, S. 1799.

² Zur Anwendbarkeit des Regimes der Transitdurchfahrt, auch in den Zufahrtbereichen zur Straße von Hormus, siehe Alexander Lott/Shin Kawagishi, »The Legal Regime of the Strait of Hormuz and Attacks Against Oil Tankers: Law of the Sea and Law on the Use of Force Perspectives«, in: *Ocean Development & International Law*, 53 (2022), S. 123 – 146 (128f).

sind nach Art. 42 SRÜ deutlich enger gefasst als die Regelungsbefugnisse eines Küstenstaats hinsichtlich der friedlichen Durchfahrt durch sein Küstenmeer gemäß Art. 21 SRÜ. Vor allem aber verleiht das Regime der Transitudurchfahrt den Anliegerstaaten keine unmittelbaren Durchsetzungsbefugnisse gegenüber durchfahrenden Schiffen oder überfliegenden Luftfahrzeugen. Dieses Rechtsregime ist darauf angelegt, einen möglichst reibungslosen internationalen Schiffs- und Luftverkehr zu gewährleisten. Deshalb dürfen die Anliegerstaaten die Transitudurchfahrt weder behindern noch die Ausübung dieses Rechts aussetzen (Art. 38 Abs. 1, Art. 44 SRÜ).

Die Rechtsauffassung und Praxis Irans: Das Regime der friedlichen Durchfahrt

Während Oman Vertragspartei des SRÜ ist, hat Iran das Abkommen zwar unterzeichnet, jedoch nicht ratifiziert. Anlässlich der Signatur gab die iranische Regierung eine Erklärung ab, wonach Staaten, die nicht zu den Vertragsparteien des SRÜ zählen, das Recht der Transitudurchfahrt durch internationale Meerengen grundsätzlich nicht zustehen soll.³ Iran betrachte keineswegs sämtliche Bestimmungen des Übereinkommens als Ausdruck von Völkergewohnheitsrecht. Einzelne Vorschriften seien vielmehr Ergebnis politischer Kompromisse und nicht Ausdruck einer allgemeinen, als verbindlich anerkannten Staatenpraxis. Aus solchen vertraglichen Regelungen könnten nur die Vertragsstaaten Rechte herleiten; dies gelte auch für das Recht der Transitudurchfahrt nach Art. 38 SRÜ, so die iranische Regierung.⁴

Die USA und Israel, beide keine Vertragsparteien, können sich nach Auffassung Teherans in der Straße von Hormus daher nicht auf das Recht der Transitudurchfahrt berufen.⁵ Demgegenüber – so legt der Wortlaut der Erklärung nahe – wollte Iran offenbar

zum Ausdruck bringen, dass den Vertragsparteien des SRÜ ein solches Recht zusteht. Davon würden neben der Bundesrepublik Deutschland auch andere EU-Mitgliedstaaten sowie das Vereinigte Königreich und etwa China, Indien, Japan, Südkorea oder Russland profitieren.

Allerdings beruft sich Iran in der Erklärung auf Art. 34 des Wiener Übereinkommens über das Recht der Verträge (WVK),⁶ wonach ein Vertrag zwischen Staaten für Drittstaaten ohne deren Zustimmung weder Rechte noch Pflichten begründet. Daraus könnte wiederum geschlossen werden, dass sich Iran generell nicht in der Pflicht sieht, das Recht der Transitudurchfahrt gegen sich gelten zu lassen.

In der Vergangenheit hat Teheran in der Straße von Hormus auch gegenüber Vertragsparteien des SRÜ Maßnahmen ergriffen, die mit dem Recht der Transitudurchfahrt nicht in Einklang stehen. Im Juli 2019 beispielsweise brachte die iranische Revolutionsgarde den unter britischer Flagge fahrenden Tanker *Stena Impero* in der Meerenge auf – unter anderem wegen der angeblichen Verletzung von Rechtsvorschriften im Zusammenhang mit dem in der Straße geltenden Verkehrstrennungssystem.⁷ Zur Begründung führte die iranische Regierung gegenüber dem UN-Sicherheitsrat aus, dass Iran als Staat mit der längsten Küstenlinie an der Straße von Hormus historisch die Verantwortung übernommen habe, dort für die Sicherheit des Schiffsverkehrs zu sorgen.⁸ Iran habe das Prinzip der friedlichen Durchfahrt für die Straße von Hormus anerkannt und werde seine Sicherungsfunktion weiterhin wahrnehmen, so der Vertreter Teherans bei den Vereinten Nationen.⁹ Aus dieser Erklärung wird deutlich, dass Iran in der Straße von Hormus generell das Regime der friedlichen Durchfahrt anwendet und nicht das Recht der Transitudurchfahrt.

3 Islamic Republic of Iran, *Declaration Upon Signature*, 10.12.1982, hinterlegt in: United Nations Treaty Collection (UNTC), *Status of Treaties*, Chapter XXI: »Law of the Sea, UN Convention on the Law of the Sea«, <https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtsg3&clang=en> (alle URLs in den Fußnoten dieser Studie zuletzt eingesehen am 31.7.2026).

4 Islamic Republic of Iran, *Declaration Upon Signature* [wie Fn. 3].

5 Zur Rechtsauffassung Irans siehe auch James Kraska, »Legal Vortex in the Strait of Hormuz«, in: *Virginia Journal of International Law*, 54 (2013), S. 323 – 366 (327f, 360ff).

6 *Vienna Convention on the Law of Treaties*, 23.5.1969, UNTS, Bd. 1155 (1980), S. 331.

7 Dazu Lott/Kawagishi, »The Legal Regime of the Strait of Hormuz and Attacks Against Oil Tankers« [wie Fn. 2], S. 127f.

8 *Letter Dated 23 July 2019 from the Chargé d'Affaires a. i. of the Permanent Mission of the Islamic Republic of Iran to the United Nations Addressed to the Secretary-General and the President of the Security Council*, UN-Dok. S/2019/593, 23.7.2019.

9 Ebd.

Das Regime der friedlichen Durchfahrt eröffnet Teheran rechtlich größere Spielräume als jenes der Transitdurchfahrt.

Das Regime der friedlichen Durchfahrt durch internationale Meerengen galt bereits vor Inkrafttreten des SRÜ als Gewohnheitsrecht. Es wurde 1949 vom Internationalen Gerichtshof im Korfu-Kanal-Fall ausbuchstabiert¹⁰ und im Übereinkommen über das Küstenmeer und die Anschlusszone von 1958 kodifiziert.¹¹ Demnach darf die Ausübung des Rechts der friedlichen Durchfahrt durch solche Meerengen nicht ausgesetzt werden. Auch im SRÜ findet sich mit Art. 45 eine Regelung, wonach in bestimmten Meerengen das Recht der friedlichen Durchfahrt gilt und nicht ausgesetzt werden darf.

Das im Völkergewohnheitsrecht verankerte Regime der friedlichen Durchfahrt, das Iran in der Straße von Hormus anwendet, eröffnet ihm dort, wo die Straße durch sein Küstenmeer verläuft, größere rechtliche Handlungsspielräume als das Regime der Transitdurchfahrt. Zum einen gehen die Regulierungsbefugnisse der Küstenstaaten im Hinblick auf die friedliche Durchfahrt über diejenigen hinaus, die ihnen unter dem Regime der Transitdurchfahrt zukommen.¹² Zum anderen dürfen Küstenstaaten in ihrem Küstenmeer die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um eine nichtfriedliche Durchfahrt zu verhindern.¹³ Außerdem steht das Recht der friedlichen Durchfahrt nur Schiffen zu, nicht jedoch Luftfahrzeuge. U-Boote müssen bei der Ausübung dieses Rechts in fremdem Küstenmeer über Wasser fahren und ihre Flagge zeigen.¹⁴

In einem Gesetz aus dem Jahr 1993 hat Iran für seine Meeresgebiete im Persischen Golf und im Golf von Oman bestimmt, dass Kriegsschiffe, U-Boote, nuklear angetriebene Schiffe sowie sonstige schwimmende Objekte oder Wasserfahrzeuge, die nukleare oder sonstige gefährliche oder umweltschädliche Stoffe transportieren, für die Durchfahrt durch sein

Küstenmeer eine Genehmigung benötigen.¹⁵ Hierunter fallen aufgrund ihrer Ladung auch Öltanker. Nach der vorherrschenden Staatenpraxis und Rechtsauffassung findet ein solches Genehmigungserfordernis für die friedliche Durchfahrt jedoch weder im SRÜ noch im Völkergewohnheitsrecht eine Grundlage. Dies hat die Bundesregierung anlässlich des deutschen Beitritts zum SRÜ klargestellt.¹⁶

In der Frage der Genehmigung besteht offenbar Übereinstimmung zwischen Iran und Oman. Bei der Ratifizierung des SRÜ erklärte die omanische Regierung ihrerseits, dass Schiffe der oben genannten Kategorien vor der Durchfahrt durch omanisches Küstenmeer eine Genehmigung einholen müssen.¹⁷ Oman ist als Vertragspartei des SRÜ jedoch unstrittig an das Regime der Transitdurchfahrt gebunden. Die einschlägigen Regelungen der Art. 37ff SRÜ sehen weder ein Genehmigungsverfahren vor noch gestatten sie sonstige Eingriffe in den Transitverkehr.

Die Position der USA

Die USA – ebenfalls nicht Vertragspartei des SRÜ – vertreten die Position, dass das Recht der Transitdurchfahrt durch Meerengen, die der internationalen Schifffahrt dienen, im Völkergewohnheitsrecht verankert ist.¹⁸ Die iranischen Ansprüche in Bezug auf die Straße von Hormus sind aus Washingtons Sicht vom internationalen Seerecht nicht gedeckt.¹⁹ Sie

¹⁵ *Act on the Marine Areas of the Islamic Republic of Iran in the Persian Gulf and the Oman Sea*, 2.5.1993, Art. 9. Das Gesetz ist hinterlegt in: UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, »Maritime Space: Maritime Zones and Maritime Delimitation«, <https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/IRN_1993_Act.pdf>.

¹⁶ Germany, *Statements (Upon Accession)*, 14.10.1994, hinterlegt in: UNCTC, *Status of Treaties*, Chapter XXI [wie Fn. 3].

¹⁷ Oman, *Declarations Made Upon Ratification*, 17.8.1989, hinterlegt in: UNCTC, *Status of Treaties*, Chapter XXI [wie Fn. 3].

¹⁸ Siehe die Stellungnahme der USA vom 8.3.1983, in: *Third UN Conference on the Law of the Sea (1973–1982)*, Doc. A/CONF.62/WS/37 and Add.1–2 (Note by the Secretariat), Official Records, Bd. XVII, Plenary Meetings, S. 244. Siehe auch U.S. Department of State, Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs, *Limits in the Seas*, No. 112, *United States Responses to Excessive Maritime Claims*, 9.3.1992, S. 66, 68. Zur Position der USA siehe auch J. Ashley Roach, *Excessive Maritime Claims*, 4. Aufl., Leiden/Boston 2021, S. 300ff, 329f.

¹⁹ Siehe Roach, *Excessive Maritime Claims* [wie Fn. 18], S. 329ff, mit weiteren Nachweisen.

¹⁰ International Court of Justice (ICJ), *Corfu Channel Case*, Judgment, 9.4.1949, ICJ Reports 1949, S. 4–38 (28ff).

¹¹ *Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone*, 29.4.1958, UNTS, Bd. 516 (1964), S. 205, Art. 16 Abs. 4.

¹² Vgl. Art. 45 Abs. 1 i. V. m. Art. 21 gegenüber Art. 42 SRÜ.

¹³ Art. 45 Abs. 1 i. V. m. Art. 25 Abs. 1 SRÜ.

¹⁴ Art. 45 Abs. 1 i. V. m. Art. 20 SRÜ.

könnten, wenn sie unwidersprochen blieben, die Rechte und Freiheiten zur Nutzung von Meer und Luftraum beeinträchtigen, die das Völkerrecht allen Staaten garantiere, so die langjährige Einschätzung früherer US-Regierungen.²⁰ Gleiches gelte für den Anspruch Teherans, die friedliche Durchfahrt von Kriegsschiffen und U-Booten durch iranisches Küstenmeer einer Genehmigungspflicht zu unterwerfen. All diese Ansprüche sind deshalb Gegenstand regelmäßiger Proteste im Rahmen des *Freedom of Navigation* (FON)-Programms der USA.²¹ Dazu gehört auch, dass amerikanische Kriegsschiffe die Straße von Hormus in den vergangenen Jahren im Rahmen von FON-Operationen immer wieder durchquert haben, um sichtbar zu machen, dass dort völkerrechtlich garantierte Schifffahrtsfreiheiten gelten.²²

In amerikanischen Seerechtskreisen wird allerdings auch argumentiert, dass den USA – solange sie dem SRÜ nicht beitreten – in der Straße von Hormus in iranischen Küstengewässern zwar nur das gewohnheitsrechtliche Recht der friedlichen Durchfahrt zustehe; das Regime der Transitdurchfahrt greife für die USA dort nicht, da Iran als Küstenstaat ebenfalls nicht an das SRÜ gebunden sei.²³ Gleichzeitig könne Teheran jedoch nur ein Küstenmeer von bis zu drei Seemeilen beanspruchen. Als Nichtvertragspartei des SRÜ könne sich Iran nämlich nicht auf Art. 3 SRÜ berufen, wonach die Breite des Küstenmeers auf bis zu zwölf Seemeilen festgelegt werden darf. Diese Position stützt sich im Kern auf das gleiche Argument, das auch die iranische Regierung anführt. Es lautet, dass es Nichtvertragsparteien verwehrt sei, selektiv nur einzelne Regelungen des SRÜ in Anspruch zu nehmen.²⁴

In der Konsequenz würde dies bedeuten, dass die USA in der Straße von Hormus jenseits der iranischen Drei-Seemeilen-Zone sogar die auf Hoher See geltenden Freiheiten der Schifffahrt und des Überflugs in

Anspruch nehmen könnten.²⁵ Damit wäre der Bewegungsspielraum der USA in der Meerenge noch weit aus größer als unter dem Regime der Transitdurchfahrt.²⁶ Beispielsweise wäre dann auch ein zeitlich unbegrenzter Aufenthalt amerikanischer Kriegsschiffe in der Straße von Hormus zulässig. Entgegenhalten lässt sich aus Sicht Irans jedoch, dass die Zwölf-Seemeilen-Regelung inzwischen zu Völkergewohnheitsrecht geworden ist.²⁷

Zwischenfazit und praktische Konsequenzen

Ob Iran als Nichtvertragspartei des SRÜ in der Straße von Hormus an das Regime der Transitdurchfahrt gebunden ist, hängt davon ab, ob dieses zum Völkergewohnheitsrecht gehört, also nicht nur zwischen den Vertragsstaaten des SRÜ Anwendung findet. Für viele Staaten, darunter die USA, besteht kein Zweifel daran, dass das Recht der Transitdurchfahrt gewohnheitsrechtlich in der Straße von Hormus gilt.²⁸

Die Bundesregierung erklärte anlässlich des deutschen Beitritts zum SRÜ im Oktober 1994, die Einführung des Regimes der Transitdurchfahrt durch Meerengen sei eine Voraussetzung dafür gewesen, dass in dem Übereinkommen das Recht der Küstenstaaten, ihr Küstenmeer auf bis zu zwölf Seemeilen auszuweiten, habe verankert werden können.²⁹ Aus dem Umstand, dass das Recht der Transitdurchfahrt als Teil eines Kompromisses in das SRÜ aufgenommen wurde,³⁰ lässt sich nicht zwangsläufig der Schluss

25 Ebd., S. 330, 364.

26 Ebd., S. 363f.

27 So z. B. ICJ, *Territorial and Maritime Dispute (Nicaragua v. Colombia)*, Judgment, 19.11.2012, ICJ Reports 2012, S. 624–720 (Abs. 177).

28 Siehe z. B. Dänemark (UN Security Council [UNSC], 10130th Meeting, 7.4.2026, UN-Dok. S/PV.10130, S. 14); Griechenland (ebd.); Großbritannien (ebd., S. 20); Singapur (UNSC, 10145th Meeting, 27.4.2026, UN-Dok. S/PV.10145, S. 30). Siehe auch die Passage im Resolutionsentwurf, der im April 2026 im UN-Sicherheitsrat von Bahrain, Jordanien, Katar, Kuwait, Saudi-Arabien und den Vereinigten Arabischen Emiraten eingebracht wurde (UN-Dok. S/2026/273, 7.4.2026, Abs. 1).

29 Germany, *Statements (Upon Accession)* [wie Fn. 16].

30 Vor Verabschiedung des SRÜ beanspruchten Staaten üblicherweise ein Küstenmeer mit einer Breite von drei Seemeilen. Daher verlief durch die meisten internationalen Meerengen ein Korridor, der als Teil der Hohen See galt und

20 U.S. Department of Defense, *Freedom of Navigation (FON) Program*, 28.2.2017, <<https://policy.defense.gov/Portals/11/DoD%20FON%20Program%20Summary%202016.pdf?ver=2017-03-03-141350-380>>.

21 Navy JAG Corps, Judge Advocate General's Corps, »Maritime Claims Reference Manual«, darin: »Iran, Islamic Republic of, Summary of Claims« (Stand: Mai 2023) <<https://www.jag.navy.mil/about/organization/ojag/code-01/code-10/mcrm/>>.

22 Ebd.

23 Kraska, »Legal Vortex in the Strait of Hormuz« [wie Fn. 5], S. 326, 328f.

24 Ebd., S. 329, 359.

ziehen, dass dieses Recht zuvor noch nicht im Völkergewohnheitsrecht existierte.³¹ In der Literatur wird diese Frage ebenso unterschiedlich beurteilt wie diejenige, ob das Recht der Transitdurchfahrt inzwischen zu Gewohnheitsrecht geworden ist.³²

Sollte von einer gewohnheitsrechtlichen Geltung des Rechts der Transitdurchfahrt auszugehen sein, könnte sich Iran möglicherweise darauf berufen, dass ihm diese Regel trotzdem nicht entgegengehalten werden kann. Voraussetzung hierfür wäre, dass Iran der betreffenden Norm bereits im Entstehungsprozess von Beginn an klar, öffentlich und beharrlich widersprochen hat (*persistent objector*).³³

Selbst wenn man der Auffassung folgt, dass Iran in der Straße von Hormus allein an das gewohnheitsrechtliche Regime der friedlichen Durchfahrt gebun-

den ist, ließe sich hieraus — auch nach Beendigung des Krieges — für die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen keine Rechtsgrundlage ableiten.

in dem die Staaten die Freiheiten der Schifffahrt und des Überflugs uneingeschränkt ausüben konnten. Mit Inkrafttreten des SRÜ wurde den Vertragsstaaten das Recht eingeräumt, die Breite ihres Küstenmeers auf bis zu zwölf Seemeilen auszudehnen (Art. 3). Dies führte dazu, dass in den meisten Meerengen der zuvor bestehende Hochseekorridor den Küstenmeerbereichen der Anliegerstaaten zugeschlagen wurde. Als Ausgleich wurde im SRÜ das Regime der Transitdurchfahrt eingeführt, um weiterhin eine ungehinderte internationale Schifffahrt durch die betreffenden Meerengen zu gewährleisten.

31 Es lässt sich auch argumentieren, dass vor Verabschiedung des SRÜ völkergewohnheitsrechtlich lediglich ein Recht auf nicht aussetzbare friedliche Durchfahrt existierte. In jenen Meerengen, in deren Mitte jenseits der Drei-Seemeilen-Zonen der Anliegerstaaten ein Hochseekorridor verlief (siehe Fn. 30), könnte sich gleichwohl gewohnheitsrechtlich ein Durchfahrtsrecht herausgebildet haben, das dem Schiffsverkehr größere Freiheit einräumt und auch einen ungehinderten Überflug erlaubt. So könnte sich aus der Freiheit der Schifffahrt und des Überflugs in Meerengen mit Hochseekorridor durch ständige Praxis ein Durchfahrtsrecht entwickelt haben, das dem im SRÜ verbrieften Recht der Transitdurchfahrt gleichwertig ist. Zu dieser Argumentation, die sich auch auf die Straße von Hormus übertragen lässt, siehe Robin Churchill/Vaughan Lowe/Amy Sander, *The Law of the Sea*, 4. Aufl., Manchester 2022, S. 183.

32 Ausführlich und mit weiteren Nachweisen Wolfgang Graf Vitzthum, »Maritimes Aquitorium und Anschlusszone«, in: ders. (Hg.), *Handbuch des Seerechts*, München 2006, S. 63 — 159 (148f); Churchill/Lowe/Sander [wie Fn. 31], *The Law of the Sea*, S. 179ff.

33 Vgl. Schlussfolgerung 15 des Entwurfs zur Feststellung von Völkergewohnheitsrecht, der von der UN-Völkerrechtskommission erarbeitet wurde: UNGA Res. 73/203, 20.12.2018 — Identification of Customary International Law, UN-Dok. A/RES/73/203, 11.1.2019.

den ist, ließe sich hieraus — auch nach Beendigung des Krieges — für die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen keine Rechtsgrundlage ableiten.

■ Iran hat kein Recht, die friedliche Durchfahrt von Kriegsschiffen, U-Booten, Öltankern oder anderen Schiffen durch die Meerenge von einer Genehmigung oder Anmeldung abhängig zu machen. Bereits im Korfu-Kanal-Fall stellte der Internationale Gerichtshof klar, dass Staaten in Friedenszeiten berechtigt sind, ihre Kriegsschiffe durch Meerengen zu entsenden, die der internationalen Schifffahrt zwischen zwei Teilen der Hohen See dienen, ohne dass es einer Genehmigung des Küstenstaats bedarf — vorausgesetzt, die Durchfahrt erfolgt friedlich.³⁴ Sofern nicht durch eine internationale Übereinkunft etwas anderes bestimmt sei, stehe einem Küstenstaat in Friedenszeiten kein Recht zu, eine solche Durchfahrt zu untersagen. Dies sei allgemein anerkannt und entspreche internationaler Übung, so der Gerichtshof.³⁵ Das Prinzip der Genehmigungsfreiheit gilt sowohl für die im SRÜ verankerten als auch für die völkergewohnheitsrechtlichen Durchfahrtsrechte bei internationalen Meerengen.

■ Unter dem Regime der friedlichen Durchfahrt dürfte Iran in der Straße von Hormus zwar erforderliche Maßnahmen ergreifen, um eine nicht-friedliche Durchfahrt fremder Schiffe zu verhindern — jedoch nur in den Bereichen der Meerenge, die in seinem Küstenmeer liegen, nicht in jenen, die sich in den Küstengewässern Omans befinden. Dort würde Iran durch entsprechende Schritte sowohl die Souveränität Omans verletzen als auch das Recht der friedlichen Durchfahrt der jeweiligen Flaggenstaaten.

■ Maßnahmen Irans, die auf eine Aussetzung des Rechts der friedlichen Durchfahrt durch die Straße von Hormus hinauslaufen, sind auch in seinem eigenen Küstenmeer nicht zulässig. In Meerengen, die der internationalen Schifffahrt dienen, darf dieses Recht grundsätzlich nicht ausgesetzt werden.³⁶ Zudem darf die friedliche Durchfahrt — außer in eng begrenzten Fällen, insbesondere zur Unterbindung bestimmter Aktivitäten, die den Frieden, die Ordnung oder die Sicherheit des Küstenstaates beeinträchtigen — nicht behindert wer-

34 ICJ, *Corfu Channel Case* [wie Fn. 10], S. 28.

35 Ebd.

36 Siehe oben Fn. 10, 11.

den.³⁷ Dazu gehört auch, dass Schiffe bestimmter Staaten oder Schiffe, die Ladung in oder aus bestimmten Staaten befördern, weder rechtlich noch tatsächlich diskriminiert werden dürfen.³⁸

- Dass Abgaben für die Durchfahrt durch die Straße von Hormus erhoben werden — sei es von Iran oder anderen Staaten —, ist vom internationalen Seerecht keinesfalls gedeckt, und zwar weder unter dem Regime der Transitdurchfahrt noch unter dem der friedlichen Durchfahrt. Hierauf wird im abschließenden Kapitel dieser Studie näher eingegangen.

37 Vgl. Art. 45 Abs. 1 i. V. m. Art. 24 Abs. 1 S. 1, Art. 25 Abs. 1 SRÜ.

38 Vgl. Art. 45 Abs. 1 i. V. m. Art. 24 Abs. 1 S. 2 lit. b SRÜ.

Das Kriegsgeschehen in der Straße von Hormus aus völkerrechtlicher Sicht

Das internationale Seerecht gilt grundsätzlich auch im Falle eines bewaffneten Konflikts, wird jedoch durch das Seekriegsrecht überlagert.³⁹ Hierbei handelt es sich um das im internationalen bewaffneten Konflikt auf See anwendbare humanitäre Völkerrecht.⁴⁰ Das Verhältnis der Konfliktparteien zu unbeteiligten Drittstaaten bestimmt sich dabei nach dem Recht der maritimen Neutralität, was insbesondere im Hinblick auf Maßnahmen gegen die Handelsschifffahrt von zentraler Bedeutung ist. Das in einem bewaffneten Konflikt anwendbare Recht wird insgesamt auch als *ius in bello* bezeichnet.

Zur Rechtfertigung seines Vorgehens in der Straße von Hormus beruft sich Iran jedoch nicht allein auf das Seekriegsrecht, sondern auch auf das Recht zur Selbstverteidigung und damit auf eine Kategorie des *ius ad bellum* (konzeptionell auch *ius contra bellum*). Auf dieser Ebene geht es darum, ob ein Staat überhaupt berechtigt ist, Gewalt gegen einen anderen Staat anzuwenden oder anzudrohen. Dieses Kapitel beleuch-

tet das Kriegsgeschehen in der Straße von Hormus sowohl unter seekriegs- und neutralitätsrechtlichen Aspekten als auch aus der Perspektive des *ius ad bellum*.

Soweit im Folgenden von einer faktischen Sperrung der Straße von Hormus die Rede ist, bezieht sich dies vor allem darauf, dass Iran in der Region immer wieder einzelne Schiffe angreift oder aufbringt und ständig entsprechende Drohungen ausspricht. Außerdem steht der Verdacht im Raum, dass Iran das betreffende Seegebiet vermint hat. Die von den USA ergriffenen Maßnahmen, die darauf abzielen, Schiffe am Anlaufen und Verlassen iranischer Häfen zu hindern, stellen hingegen eine Blockade im Sinne des Seekriegsrechts dar (dazu mehr auf S. 200).

Das militärische Ringen um die Straße von Hormus seit Kriegsbeginn

Am 28. Februar 2026 begannen großangelegte Luftangriffe der Vereinigten Staaten und Israels auf Iran. Noch am selben Tag soll die iranische Revolutionsgarde Schiffen in der Region per Funk mitgeteilt haben, dass eine Durchfahrt durch die Straße von Hormus ab sofort nicht mehr gestattet sei.⁴¹ Daraufhin setzten zahlreiche Ölkonzerne und Reedereien ihre Transporte durch die Meerenge unverzüglich aus. Zwei Tage später erklärte ein hochrangiger Vertreter der Revolutionsgarde erstmals über die iranischen Staatsmedien, dass die Straße von Hormus

³⁹ Russland bestreitet, dass das SRÜ im Fall eines bewaffneten Konflikts anwendbar ist. Siehe UNSC, 10130th Meeting [wie Fn. 28], S. 16.

⁴⁰ Die Mehrzahl der auf Seekriegsmaßnahmen anwendbaren internationalen Übereinkommen stammt aus dem 19. und frühen 20. Jahrhundert. Daher kommt militärischen Handbüchern wie dem *San Remo Manual* von 1994 besondere Bedeutung für die Ermittlung und Systematisierung der gewohnheitsrechtlichen Regeln zu, die das moderne Seekriegsrecht prägen. Siehe International Institute of Humanitarian Law, *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, San Remo, 12.6.1994 (im Folgenden zitiert als *San Remo Manual*). Siehe darüber hinaus z. B. auch Wolff Heintschel von Heinegg u. a. (Hg.), *Newport Manual on the Law of Naval Warfare*, 2. Aufl., Newport, Rhode Island, 2025, abgedruckt als Sonderband: *International Law Studies*, 105 (2025) (im Folgenden *Newport Manual*).

⁴¹ »Iran's Revolutionary Guards Tell Ships Passage Through Strait of Hormuz ›Not Allowed‹, EU Naval Mission Official Says«, *Reuters*, 28.2.2026, <<https://www.reuters.com/world/middle-east/irans-revolutionary-guards-tell-ships-passage-through-strait-hormuz-not-allowed-2026-02-28>>.

»geschlossen« sei und dass jedes Schiff, das versuche, die Meerenge zu passieren, beschossen werde.⁴² Am 12. März ließ der neue Oberste Führer Modschtaba Khamenei verkünden, dass die Straße von Hormus geschlossen bleibe, um Druck auf die USA und Israel auszuüben.⁴³

Kurz bevor ein von Präsident Donald Trump gesetztes Ultimatum ablief, kündigte Irans Außenminister Abbas Araghtschī am 8. April im Rahmen einer Waffenruhe die Öffnung der Meerenge an.⁴⁴ In Abstimmung mit den iranischen Streitkräften und unter Berücksichtigung technischer Einschränkungen solle der Schiffsverkehr dort ermöglicht werden, hieß es in der Erklärung.⁴⁵ Offenbar hatte Iran zu diesem Zeitpunkt jedoch schon damit begonnen, ausgewählte Schiffe auf einer bestimmten Route passieren zu lassen und Gebühren für die Durchfahrt zu erheben.⁴⁶ Zugleich warnte Teheran, dass Schiffe, die keine Genehmigung hätten, angegriffen und zerstört werden könnten.⁴⁷

Die von den USA verhängte Blockade galt nicht dem Schiffsverkehr in der Meerenge, sondern iranischen Häfen und Küstengebieten.

Am 12. April wurden die direkten Gespräche zwischen den USA und Iran, die nur wenige Stunden zuvor begonnen hatten, abgebrochen. Umgehend teilte Präsident Trump mit, dass nun alle Schiffe blockiert würden, die versuchten, in die Straße von Hormus

einzufahren oder sie zu verlassen.⁴⁸ Er habe die US-Marine auch angewiesen, jedes Schiff, das eine Abgabe an Iran entrichtet habe, in internationalen Gewässern aufzuspiüren und aufzubringen. Niemand, der eine illegale Abgabe zahle, werde auf Hoher See sicheres Geleit haben.⁴⁹ Unmittelbar nach dieser Ankündigung gab das U. S. Central Command (CENTCOM) bekannt, dass die amerikanischen Streitkräfte am 13. April mit der Umsetzung einer Blockade des gesamten Seeverkehrs beginnen würden, der iranische Häfen anlaufe oder von dort auslaufe.⁵⁰ Obgleich die CENTCOM-Erklärung darauf verweist, dass diese Maßnahme »in Übereinstimmung mit der Proklamation des Präsidenten« erfolge, weicht sie davon in einem wichtigen Punkt ab: Es handelt sich nicht um eine Blockade des Schiffsverkehrs in der Straße von Hormus. Vielmehr sollen Schiffe daran gehindert werden, iranische Häfen und Küstengebiete – sowohl im Persischen Golf als auch im Golf von Oman – anzu- steuern oder zu verlassen. Am 19. April brachten amerikanische Kriegsschiffe erstmals einen Frachter unter iranischer Flagge wegen versuchter Verletzung der Blockade auf.⁵¹

Wiederholt wurde berichtet, dass Teheran einzelnen Schiffen, insbesondere chinesischen, die Durchfahrt durch die Meerenge gestattet.⁵² Zugleich häuften sich Meldungen, wonach iranische Streitkräfte Handelsschiffe beschießen und teilweise auch fest-

42 »Iran Vows to Attack Any Ship Trying to Pass Through Strait of Hormuz«, *Reuters*, 2.3.2026, <<https://www.reuters.com/world/middle-east/iran-vows-attack-any-ship-trying-pass-through-strait-hormuz-2026-03-02>>.

43 Amr Mostafa/Lizzie Porter, »Mojtaba Khamenei Orders Strait of Hormuz to Stay Shut in »First Message« as Iran's Leader«, in: *The National* (online), 12.3.2026, <<https://www.thenationalnews.com/news/2026/03/12/mojtaba-khamenei-orders-strait-of-hormuz-to-stay-shut-in-first-message-as-irans-leader>>.

44 »Irans Außenminister kündigt Öffnung der Straße von Hormus an«, in: *Die Zeit* (online), 8.4.2026, <<https://www.zeit.de/news/2026-04/08/irans-aussenminister-kuendigt-oeffnung-der-strasse-von-hormus-an>>.

45 Ebd.

46 Jared Malsin/Summer Said/Rebecca Feng, »Iran Tightens Its Grip on Hormuz Despite Cease-Fire«, *The Wall Street Journal*, 8.4.2026, <<https://www.wsj.com/world/middle-east/iran-tightens-its-grip-on-hormuz-despite-cease-fire-5027521f>>.

47 Ebd.

48 »Iran-Gespräche gescheitert – Trump will Meerenge blockieren«, in: *Süddeutsche Zeitung* (online), 12.4.2026, <<https://www.sueddeutsche.de/politik/iran-krieg-iran-gespraech-gescheitert-trump-will-meerenge-blockieren-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-260411-930-932919>>. Die Ankündigung erfolgte über die Plattform Truth Social. Siehe Donald J. Trump, @realDonaldTrump, 12.4.2026, <<https://truthsocial.com/@realDonaldTrump/posts/116392448970133700>>.

49 Ebd.

50 U. S. Central Command (CENTCOM), »U. S. to Blockade Ships Entering or Exiting Iranian Ports«, Public Release, Tampa, Florida, 12.4.2026, <<https://www.centcom.mil/MEDIA/PUBLIC-RELEASES/Article/4457255/us-to-blockade-ships-entering-or-exiting-iranian-ports/>>.

51 U. S. Department of War, »U. S. Forces Disable Vessel Attempting to Enter Iranian Port, Violate Blockade«, 20.4.2026 <<https://www.war.gov/News/News-Stories/Article/Article/4464208/us-forces-disable-vessel-attempting-to-enter-iranian-port-violate-blockade/>>.

52 Siehe z. B. »Iran Allowing Transit of Chinese Vessels in Strait of Hormuz, Fars News Reports«, *Reuters*, 14.5.2026, <<https://www.reuters.com/world/china/iran-allowing-transit-chinese-vessels-strait-hormuz-fars-news-reports-2026-05-14/>>.

setzen. Anfang Mai 2026 erklärte Iran die Straße von Hormus zu einem deutlich erweiterten militärischen Operationsraum, um seinen Anspruch auf umfassendere Kontrolle über die Meerenge zu bekräftigen.⁵³ Gleichzeitig stoppte die US-Marine immer wieder Öltanker und andere Schiffe, die offenbar versuchten, die Blockade zu durchbrechen.⁵⁴

Mitte Juni 2026 verständigten sich die USA und Iran auf einen 14-Punkte-Plan, der auf die Beendigung des Krieges abzielt und die Grundlage für weitere Verhandlungen schaffen soll.⁵⁵ Das *Memorandum of Understanding* der beiden Seiten sieht unter anderem die schrittweise Aufhebung der US-Seeblockade gegen iranische Häfen sowie im Gegenzug die Wiederherstellung der freien Schifffahrt durch die Straße von Hormus vor. Die USA setzten die vereinbarte Lockerung zunächst zwar um, verhängten Mitte Juli die Seeblockade jedoch erneut, nachdem die Verhandlungen gescheitert und die Kampfhandlungen abermals aufgenommen worden waren.⁵⁶ Seitdem hat auch Iran immer wieder ausländische Handels- und Tankschiffe in der Straße von Hormus angegriffen.

UKMTO, eine Informationsstelle der britischen Marine, die sich auf die Sicherheit des internationalen Handelsschiffsverkehrs spezialisiert, registrierte im Zeitraum vom 28. Februar bis zum 31. Juli 2026 rund 100 Zwischenfälle, die Schiffe im Persischen Golf, in der Straße von Hormus, im Golf von Oman und in der Umgebung betrafen.⁵⁷

53 »Iran Now Defines Strait of Hormuz as Far Larger Zone, IREG Officer Says«, *Reuters*, 12.5.2026, <<https://www.reuters.com/world/middle-east/iran-now-defines-strait-hormuz-far-larger-zone-irgc-officer-says-2026-05-12/>>.

54 Siehe z. B. Raphael Satter, »US Military Says It Turned Away Blockade Runner Trying to Reach Iranian Port«, *Reuters*, 30.5.2026, <<https://www.reuters.com/world/middle-east/us-military-says-it-turned-away-blockade-runner-trying-reach-iranian-port-2026-05-30/>>.

55 Das *Memorandum of Understanding* wurde bislang nur in verschiedenen Medien veröffentlicht. Siehe z. B. Alayna Treene/Kevin Liptak/Mostafa Salem, »US Releases Official Agreement with Iran. Read the 14-Point Text«, *CNN*, 17.6.2026, <<https://edition.cnn.com/2026/06/17/middleeast/us-iran-war-mou-text-intl/>>.

56 CENTCOM, »U. S. Forces to Resume Naval Blockade Against Iran«, Public Release, Tampa, Florida, 13.7.2026, <<https://www.centcom.mil/MEDIA/PUBLIC-RELEASES/Article/4542098/us-forces-to-resume-naval-blockade-against-iran/>>.

57 *United Kingdom Maritime Trade Operations* (UKMTO), »Recent Incidents«, 31.7.2026, <<https://www.ukmto.org/recent-incidents>>.

Seekriegsrecht und maritime Neutralität (ius in bello)

Nach dem für einen internationalen bewaffneten Konflikt geltenden Seekriegsrecht ist das Gebiet, in dem die Konfliktparteien militärische Operationen durchführen dürfen – das *San Remo Manual* spricht von »feindseligen Handlungen«⁵⁸ – im Persischen Golf und im Golf von Oman nicht auf das Küstenmeer und die ausschließliche Wirtschaftszone Irans beschränkt. Soweit im Folgenden auf Seegebiete Bezug genommen wird, umfasst dies jeweils zugleich den darüber befindlichen Luftraum. Grundsätzlich erlaubt das Seekriegsrecht feindselige Handlungen auch in den ausschließlichen Wirtschaftszonen neutraler Staaten, solange die Konfliktparteien dabei gebührende Rücksicht auf die dort geltenden Rechte und Pflichten der betreffenden Staaten nehmen. Im Küstenmeer eines neutralen Staates sind solche Handlungen jedoch generell verboten.⁵⁹ Die Konfliktparteien dürfen neutrale Gewässer auch nicht als Operationsbasis oder Rückzugsort nutzen.⁶⁰

Der Status der Straße von Hormus unter dem Seekriegsrecht

Für Meerengen, die der internationalen Schifffahrt dienen und Teil III des SRÜ unterliegen, wird überwiegend angenommen, dass ein bewaffneter Konflikt ihren seerechtlichen Status unberührt lässt.⁶¹ Dies gilt für die Straße von Hormus unabhängig davon, ob dort das Regime der Transitdurchfahrt oder – entsprechend der iranischen Auffassung – lediglich das gewohnheitsrechtliche Regime der friedlichen Durchfahrt Anwendung findet.⁶² Das Seerecht wird jedoch

58 Als feindselige Handlungen in diesem Sinne gelten neben Angriffen auch Maßnahmen gegen Schiffe unterhalb der Schwelle eines Angriffs, etwa das Anhalten, Durchsuchen und Aufbringen von Schiffen.

59 *San Remo Manual* [wie Fn. 40], Ziff. 10, 12, 14f, 34f. Siehe auch Wolff Heintschel von Heinegg, »Friedliche Nutzung, Seekriegs- und Neutralitätsrecht, Friedenssicherung«, in: Vitzthum (Hg.), *Handbuch des Seerechts* [wie Fn. 32], S. 491 – 623 (554, 572).

60 *San Remo Manual* [wie Fn. 40], Ziff. 16(b), 17.

61 Siehe z. B. *Newport Manual* [wie Fn. 40], Ziff. 4.1.1.4. In Bezug auf das Regime der Transitdurchfahrt siehe auch *San Remo Manual* [wie Fn. 40], Ziff. 27f.

62 Unter dem Regime der friedlichen Durchfahrt wäre Iran zwar weiterhin berechtigt, erforderliche Maßnahmen zu ergreifen, um eine nichtfriedliche Durchfahrt einzelner Schiffe

Infokasten 1: Die Golfstaaten als Neutrale oder Konfliktparteien?

In einem internationalen bewaffneten Konflikt gilt jeder Staat als neutral im Sinne des Seekriegsrechts, der nicht Partei der betreffenden Auseinandersetzung ist.^a Fraglich ist, ob jene Anrainerstaaten am Persischen Golf, in denen die USA Militärstützpunkte unterhalten und die von Iran bereits massiv angegriffen wurden, rechtlich als Konfliktparteien anzusehen sind.

Unklar ist, unter welchen Voraussetzungen ein Staat, der einer Konfliktpartei die Nutzung seines Territoriums zur Durchführung militärischer Operationen gestattet, dadurch selbst zur Konfliktpartei wird. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, dass Staaten mit dem Status der Nichtkriegführung (*non-belligerency*) eine Position zwischen Neutralität und Kriegführung bzw. Mitkriegführung (*co-belligerency*) einnehmen und damit weiterhin unterhalb der Schwelle bleiben, die den Eintritt als Konfliktpartei markiert.

Der Umstand allein, dass die USA in mehreren Golfstaaten Militärbasen unterhalten, dürfte nicht genügen, um anzunehmen, dass die betreffenden Staaten an der Seite der USA zu Konfliktparteien im bewaffneten Konflikt mit Iran geworden sind.^b Eine solche wohl höher anzusetzende Schwelle könnte jedoch überschritten sein, wenn die USA diese Basen tatsächlich für Angriffe gegen Iran nutzen und hierbei eine Koordinierung mit den betreffenden Staaten stattfindet, die auch gemeinsame Entscheidungen über den Einsatz umfasst.^c Teheran betrachtet die betreffenden Stützpunkte als »Basen und Einrichtungen der Aggressoren in der Region«.^d

Die Angriffe Irans auf die Golfstaaten führen jedenfalls dazu, dass zwischen Iran und den jeweils betroffenen Staaten ein internationaler bewaffneter Konflikt im rechtlichen Sinne besteht. Ein angegriffener Staat wird für die Zwecke der Anwendung des Rechts des internationalen bewaffneten Konflikts zur Konfliktpartei, auch wenn er seinerseits nicht mit bewaffneter Gewalt reagiert.^e Unerheblich ist, ob sich die betroffenen Staaten in der Rolle einer Konfliktpartei sehen oder – wie Oman – ihre Neutralität betonen.^f

Diese statusrechtliche Einordnung erfolgt im Rahmen des *ius in bello*. Hiervon zu trennen ist die Frage, ob die iranischen Angriffe auf die Golfstaaten mit dem *ius ad bellum* vereinbar sind (siehe Infokasten 3, S. 24).

a *San Remo Manual* [wie Fn. 40], Ziff. 13(d); *Newport Manual* [wie Fn. 40], Ziff. 11.1.

b Differenzierend hierzu Chiara Redaelli/Antonio Bultrini, »Gulf States and Iran: The Implications of Hosting Military Bases Under Jus Ad Bellum and Jus in Bello (Part I)«, *Opinio Juris* (Blog), 12.5.2026, <<https://opiniojuris.org/2026/05/12/gulf-states-and-iran-the-implications-of-hosting-military-bases-under-jus-ad-bellum-and-jus-in-bello-part-i/>>.

c Dazu Alexander Wentker, *Party Status to Armed Conflict in International Law*, Oxford 2024, S. 149ff, 185ff, 199ff.

d So jeweils wortgleich in *Letter Dated 3 March 2026 from the Permanent Representative of the Islamic Republic of Iran to the United Nations Addressed to the Secretary-General*, UN-Dok. S/2026/121, 4.3.2026; *Letter Dated 7 March 2026 from the Permanent Representative of the Islamic Republic of Iran to the United Nations Addressed to the Secretary-General*, UN-Dok. S/2026/139, 9.3.2026; *Letter Dated 9 March 2026 from the Permanent Representative of the Islamic Republic of Iran to the United Nations Addressed to the Secretary-General*, UN-Dok. S/2026/146, 9.3.2026 (Übersetzung durch den Autor).

e Dapo Akande, »Classification of Armed Conflicts: Relevant Legal Concepts«, in: Elizabeth Wilmschurst (Hg.), *International Law and the Classification of Conflicts*, Oxford 2012, S. 32 – 79 (74); Wentker, *Party Status to Armed Conflict in International Law* [wie Fn. c], S. 100. Siehe auch International Committee of the Red Cross (ICRC), *How Is the Term »Armed Conflict« Defined in International Humanitarian Law?*, Opinion Paper 2024, Genf: ICRC, April 2024, S. 9.

f Michael Schmitt/Rob McLaughlin, »Expert Q&A on Key Law of Naval Warfare Issues in the Conflict with Iran«, *Just Security* (Blog), 15.3.2026, <<https://www.justsecurity.org/133999/law-naval-warfare-iran-war/>>.

durch das Seekriegsrecht überlagert. Die Konfliktparteien dürfen daher unter bestimmten Voraussetzungen auch in internationalen Meerengen feindselige Handlungen vornehmen.

In den Bereichen einer Meerenge, die zum Küstenmeer eines neutralen Staates gehören, sind feindselige Handlungen generell verboten.⁶³ Dort darf der freie Schiffsverkehr durch die Konfliktparteien nicht

beeinträchtigt werden.⁶⁴ In allen übrigen Bereichen sind die Konfliktparteien berechtigt, gegnerische Kriegsschiffe anzugreifen sowie Handelsschiffe zu kontrollieren und gegebenenfalls aufzubringen (siehe S. 18 und 19). Dies bedeutet, dass Iran sein Küstenmeer im Bereich der Straße von Hormus für feindliche Kriegs- und Handelsschiffe vollständig sperren

durch sein Küstenmeer zu verhindern. Iran darf aber auch als Konfliktpartei die Durchfahrt durch die Straße von Hormus nicht generell aussetzen. Siehe *San Remo Manual* [wie Fn. 40], Ziff. 33.

⁶³ Ebd., Ziff. 15.

⁶⁴ Auch Kriegsschiffe der Konfliktparteien dürfen neutrale Meerengen weiterhin passieren, müssen dabei aber bestimmte Vorgaben einhalten. Siehe ebd., Ziff. 23, 31.

darf, die Durchfahrtsrechte neutraler Schiffe aber grundsätzlich zu achten hat.⁶⁵

Von zentraler Bedeutung ist die Frage, ob Oman im Sinne des Seekriegsrechts als neutraler Staat einzustufen ist (siehe Infokasten 1, S. 16). Unter der Annahme, dass Oman infolge der iranischen Angriffe den Status einer Konfliktpartei erlangt hat, wäre auch sein Küstenmeer in der Straße von Hormus nach Maßgabe des Seekriegsrechts als Operationsgebiet anzusehen.⁶⁶ Neutrale Handelsschiffe müssten in diesem Fall bei der Wahrnehmung ihrer Durchfahrtsrechte in der gesamten Straße von Hormus seekriegsrechtliche Kontrollen hinnehmen und aufgrund der militärischen Operationen mit faktischen Beeinträchtigungen des Schiffsverkehrs rechnen.

Die Verminung der Meerenge

Das Recht der Parteien eines internationalen bewaffneten Konflikts, Methoden und Mittel der Kriegführung zu wählen, ist nicht unbegrenzt.⁶⁷ Unter anderem ist es verboten, Methoden oder Mittel einzusetzen, die unterschiedslos wirken, indem sie nicht gegen ein bestimmtes militärisches Ziel gerichtet sind oder nicht gegen ein solches gerichtet werden können oder deren Wirkungen sich nicht in der nach dem Völkerrecht erforderlichen Weise begrenzen lassen.⁶⁸

Ausdruck finden diese Grundsätze etwa in den strikten Regeln über das Legen von Minen auf See. Prinzipiell dürfen Minen nur zu legitimen militärischen Zwecken ausgebracht werden, insbesondere um der gegnerischen Konfliktpartei den Zugang zu bestimmten Seegebieten zu erschweren.⁶⁹ Das Verminen neutraler Gewässer ist jedoch generell verboten.⁷⁰ Auch die Durchfahrt zwischen den Gewässern

neutraler Staaten und internationalen Gewässern darf durch Minen nicht vereitelt werden.⁷¹

Außerdem dürfen neutrale Handelsschiffe durch Minen nicht daran gehindert werden, eine internationale Meerenge zu passieren. In einer solchen Meerenge ist es Anliegerstaaten, die Konfliktpartei sind, zwar gestattet, ihre eigenen Gewässer zu verminen – jedoch nur, sofern der neutralen Handelsschiffahrt eine alternative zweckmäßige oder wirtschaftlich zumutbare Ausweichroute offensteht.⁷² Für die Straße von Hormus existiert indes keine Ausweichroute.

Die faktische Sperrung in der Gesamtbetrachtung

Teheran betrachtet die Kontrolle über die Straße von Hormus unter anderem als Hebel, um Druck auf die USA und ihre Verbündeten auszuüben. Die wirtschaftlichen Folgen der Sperrung treffen Staaten und Bevölkerungen weltweit. Durch die Beeinträchtigung zentraler Handels- und Lieferketten drohen erhebliche Preissteigerungen und Versorgungsengpässe bei essentiellen Gütern, so dass die Maßnahmen in ihrer tatsächlichen Wirkung wirtschaftlich und humanitär eine globale Dimension annehmen können.

Deshalb kann argumentiert werden, dass das Vorgehen Irans in der Straße von Hormus unverhältnismäßig ist. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit spielt im humanitären Völkerrecht allgemein eine zentrale Rolle, wenn es darum geht, bei der Durchführung von Angriffen den Schutz der Zivilbevölkerung zu gewährleisten.⁷³ Im Seekriegsrecht kommt

⁷¹ Ebd., Ziff. 87.

⁷² *Newport Manual* [wie Fn. 40], Ziff. 7.2.3.2. Kritisch hierzu James Farrant, »Modern Maritime Neutrality Law«, in: *International Law Studies*, 90 (2014), S. 197–307 (219f). Im *San Remo Manual* heißt es, die Transitdurchfahrt durch internationale Meerengen dürfe nicht behindert werden, sofern keine sicheren und zweckmäßigen alternativen Routen bereitgestellt würden (ebd., Ziff. 89).

⁷³ Kodifiziert ist das Verhältnismäßigkeitsprinzip im Zusatzprotokoll zu den Genfer Abkommen vom 12.8.1949 über den Schutz der Opfer internationaler bewaffneter Konflikte (ZP I). Gemäß Art. 51 Abs. 4 S. 1 ZP I sind unterschiedslose Angriffe verboten. Als unterschiedslos gilt nach Art. 51 Abs. 5 lit. b ZP I unter anderem »ein Angriff, bei dem damit zu rechnen ist, dass er auch Verluste an Menschenleben unter der Zivilbevölkerung, die Verwundung von Zivilpersonen, die Beschädigung ziviler Objekte oder mehrere derartige Folgen zusammen verursacht, die in keinem Ver-

⁶⁵ Konstantinos Deligiannis-Virvos, »The Closure of the Strait of Hormuz by Iran: Considerations over the Law of the Sea and Law of Naval Warfare«, *Opinio Juris* (Blog), 6.5.2026, <<https://opiniojuris.org/2026/05/06/the-closure-of-the-strait-of-hormuz-by-iran-considerations-over-the-law-of-the-sea-and-law-of-naval-warfare/>>.

⁶⁶ So z. B. Michael Schmitt/Rob McLaughlin, »Expert Q&A on Key Law of Naval Warfare Issues in the Conflict with Iran«, *Just Security* (Blog), 15.3.2026, <<https://www.justsecurity.org/133999/law-naval-warfare-iran-war/>>.

⁶⁷ *San Remo Manual* [wie Fn. 40], Ziff. 38.

⁶⁸ Ebd., Ziff. 42(b), (c).

⁶⁹ Ebd., Ziff. 80.

⁷⁰ Ebd., Ziff. 86.

das Verhältnismäßigkeitsprinzip jedoch auch in zahlreichen Regeln zum Ausdruck, die von den Konfliktparteien Rücksichtnahme im Hinblick auf neutrale Staaten einfordern. Anders als im Landkrieg wirken Maßnahmen der Seekriegsführung – etwa das Legen von Seeminen, das Errichten einer Blockade oder die Kontrolle des Handelsschiffsverkehrs – typischerweise weit über das unmittelbare Kriegsgebiet hinaus und berühren regelmäßig die Rechte Neutraler, insbesondere die Freiheit der Schifffahrt und des Handels.

Nach Seekriegsrecht ist es verboten, den neutralen Handelsverkehr durch eine internationale Meerenge zu unterbinden.

Eine Blockade des Gegners darf beispielsweise weder den Zugang zu Häfen und Küsten neutraler Staaten noch zu Meerengen, die der internationalen Schifffahrt dienen, verhindern (siehe S. 20).⁷⁴ Bei der faktischen Sperrung der Straße von Hormus durch Iran handelt es sich allerdings nicht um eine Blockade im Sinne des Seekriegsrechts. Anders als die von den USA errichtete Seeblockade sind Teherans Maßnahmen gegen den Schiffsverkehr nämlich nicht darauf gerichtet, Schiffe am Anlaufen oder Verlassen gegnerischer Häfen oder Küsten zu hindern. Bei isolierter Betrachtung mögen einzelne der von Iran ergriffenen Maßnahmen vom Seekriegsrecht gedeckt sein. In der Gesamtschau stellt das iranische Vorgehen – unter Berücksichtigung des funktionalen Zusammenwirkens verschiedener Schritte, die auf eine faktische Sperrung der Meerenge abzielen – jedoch einen noch weitergehenden Eingriff dar als eine Blockade gegnerischer Häfen und Küsten. Im Ergebnis führt eine solche Betrachtung dazu, dass die faktische Sperrung der Straße von Hormus als unverhältnismäßig einzustufen ist. Jedenfalls ist es nach Seekriegsrecht verboten, den neutralen Handelsverkehr durch eine internationale Meerenge zu unterbinden.

hältnis zum erwarteten konkreten und unmittelbaren militärischen Vorteil stehen».

⁷⁴ *San Remo Manual* [wie Fn. 40], Ziff. 99; *Newport Manual* [wie Fn. 40], Ziff. 7.4.6. Siehe auch UNSC Res. 552 (1984), 1.6.1984, Abs. 2.

Angriffe auf Schiffe

Im Seekrieg müssen die Konfliktparteien – wie im Landkrieg – zwischen zivilen Objekten und militärischen Zielen unterscheiden. Feindliche Kriegsschiffe und militärische Luftfahrzeuge dürfen außerhalb neutraler Gewässer jederzeit ohne vorherige Warnung angegriffen werden.⁷⁵ Daher verstieß etwa der Beschuss eines iranischen Kriegsschiffs durch ein amerikanisches U-Boot in internationalen Gewässern vor der Küste Sri Lankas im März 2026 nicht gegen das Seekriegsrecht.

Handelsschiffe sind grundsätzlich als zivile Objekte zu behandeln und dürfen nur angegriffen werden, wenn sie nach den Regeln des Seekriegsrechts im Einzelfall ausnahmsweise ein militärisches Ziel darstellen.⁷⁶ Ein feindliches Handelsschiff wird unter anderem dann zu einem militärischen Ziel, wenn es einen effektiven Beitrag zu militärischen Handlungen leistet,⁷⁷ unter dem Geleit feindlicher Kriegsschiffe oder militärischer Luftfahrzeuge fährt (*convoying*)⁷⁸ oder wenn es sich dem Befehl anzuhalten widersetzt oder aktiv Widerstand gegen eine Durchsuchung oder Aufbringung leistet.⁷⁹ Als feindlich gelten Handelsschiffe, wenn sie die Flagge der gegnerischen Konfliktpartei führen;⁸⁰ ebenso, wenn sie unter der Flagge eines Drittstaats fahren, aber aufgrund sonstiger Merkmale der gegnerischen Konfliktpartei zugeordnet werden können, etwa wenn sie in deren Eigentum

⁷⁵ *San Remo Manual* [wie Fn. 40], Ziff. 65f.

⁷⁶ Ebd., Ziff. 41, 59. Bei der Bestimmung militärischer Ziele kann auch im Seekrieg auf Art. 52 Abs. 2 ZP I zurückgegriffen werden, da diese Vorschrift Völkergewohnheitsrecht widerspiegelt. Art. 52 Abs. 2 S. 2 lautet: »Soweit es sich um Objekte handelt, gelten als militärische Ziele nur solche Objekte, die auf Grund ihrer Beschaffenheit, ihres Standorts, ihrer Zweckbestimmung oder ihrer Verwendung wirksam zu militärischen Handlungen beitragen und deren gänzliche oder teilweise Zerstörung, deren Inbesitznahme oder Neutralisierung unter den in dem betreffenden Zeitpunkt gegebenen Umständen einen eindeutigen militärischen Vorteil darstellt.« Zu dieser Definition siehe auch *San Remo Manual* [wie Fn. 40], Ziff. 40.

⁷⁷ Ebd., Ziff. 60(g). Ob Tanker, die Öl einer Konfliktpartei für den Export transportieren, allein dadurch zu militärischen Zielen werden, ist umstritten. Dazu Schmitt/McLaughlin, »Expert Q&A on Key Law of Naval Warfare Issues in the Conflict with Iran« [wie Fn. 66].

⁷⁸ *San Remo Manual* [wie Fn. 40], Ziff. 60(d).

⁷⁹ Ebd., Ziff. 60(e).

⁸⁰ Ebd., Ziff. 112.

stehen oder von ihr gechartert sind und ihrer effektiven Kontrolle unterliegen.⁸¹

Handelsschiffe, die unter der Flagge neutraler Staaten fahren und sich nicht aufgrund sonstiger Merkmale der gegnerischen Konfliktpartei zuordnen lassen, dürfen grundsätzlich nicht angegriffen werden.⁸² Auch insoweit bestehen jedoch Ausnahmen. Ein solches Schiff verliert unter anderem dann seinen Schutz vor Angriffen, wenn begründeter Verdacht besteht, dass es Konterbande⁸³ transportiert oder eine Blockade durchbricht.⁸⁴ Hinzukommen muss in diesen Fällen jedoch, dass sich das Schiff trotz vorheriger Warnung eindeutig weigert anzuhalten bzw. einer Durchsuchung oder Aufbringung widersetzt.⁸⁵

Zivile Passagierschiffe dürfen zwar kontrolliert und gegebenenfalls aufgebracht, aber generell nicht angegriffen werden, sofern sie ausschließlich zivile Passagiere befördern.⁸⁶ Dies betrifft etwa die großen Kreuzfahrtschiffe, die bei Ausbruch des Krieges in der Region unterwegs waren.

Convoying

Im Übrigen gilt auch für neutrale Handelsschiffe, dass sie angegriffen werden dürfen, wenn sie unter dem Geleit feindlicher Kriegsschiffe oder militärischer Luftfahrzeuge fahren.⁸⁷ Das Anfang Mai 2026 von Präsident Trump ausgerufene *Project Freedom* sieht vor, dass die US-Marine den freien Transit von Handelsschiffen zumindest »unterstützen« soll, um die Freiheit der Schifffahrt durch die Meerenge wiederherzustellen.⁸⁸ Riskant wäre es, Handelsschiffe von US-

Kriegsschiffen durch die Straße von Hormus eskortieren zu lassen. Die eskortierten Schiffe würden dadurch zu militärischen Zielen.

Gleiches würde für neutrale Kriegsschiffe gelten, die dem Aufruf Präsident Trumps folgen und US-Kriegsschiffe bei der Durchführung solcher Konvoys begleiten würden. Staaten, die Kriegsschiffe für solche gemeinsamen Operationen entsenden, würden dadurch ihrerseits zu Konfliktparteien.⁸⁹ Zur Option, neutrale Handelsschiffe allein von neutralen Kriegsschiffen – ohne Kooperation mit der US-Marine – eskortieren zu lassen, siehe die Ausführungen auf S. 20.

Maßnahmen gegen Schiffe unterhalb der Angriffsschwelle

Unterhalb der Schwelle eines Angriffs kann nach Seekriegsrecht auch das Anhalten, Durchsuchen, Aufbringen oder Umleiten von Schiffen zulässig sein. Aufbringung bedeutet die Übernahme der Befehlsgewalt über das betreffende Schiff.

Die US-Marine geht auch auf Hoher See gegen Schiffe vor, die unter iranischer Flagge fahren oder Iran materiell unterstützen. Damit verfolgt Washington eine konsequente Durchsetzung seiner Sanktionen. Ende April 2026 wurde etwa im Indischen Ozean ein unter botswanischer Flagge fahrender und mit iranischem Öl beladener Tanker von Spezialkräften der US-Marine aufgebracht.⁹⁰

Feindliche Handelsschiffe (zum Begriff siehe die Ausführungen im vorigen Abschnitt) dürfen außerhalb neutraler Gewässer grundsätzlich jederzeit angehalten, durchsucht und aufgebracht werden, auch auf Hoher See. Sie unterliegen samt ihrer Ladung der Einziehung.⁹¹ Hierüber entscheidet ein sogenanntes Prisengericht. Das Eigentum geht dann kraft des prisengerichtlichen Urteils auf die Konfliktpartei über, deren Seestreitkräfte das Schiff aufgebracht haben. Güter, die im Eigentum Neutraler stehen und die keine Konterbande sind, müssen jedoch den Eigen-

⁸¹ Ebd., Ziff. 117.

⁸² Ebd., Ziff. 67.

⁸³ Als Konterbande (Bannware) gelten Güter, die für ein vom Gegner kontrolliertes Gebiet bestimmt sind und die im bewaffneten Konflikt verwendet werden können. Ebd., Ziff. 148. Das Konterbanderecht dient dem Zweck, die gegnerische Konfliktpartei von der Lieferung solcher Güter abzuschneiden. Erfasst werden nur Importe – nicht aber Exporte, die das Land verlassen sollen. Dazu Heintschel von Heinegg, »Friedliche Nutzung, Seekriegs- und Neutralitätsrecht, Friedenssicherung« [wie Fn. 59], S. 559ff.

⁸⁴ *San Remo Manual* [wie Fn. 40], Ziff. 67(a).

⁸⁵ Ebd.

⁸⁶ Ebd., Ziff. 47(e); Heintschel von Heinegg, »Friedliche Nutzung, Seekriegs- und Neutralitätsrecht, Friedenssicherung« [wie Fn. 59], S. 582.

⁸⁷ *San Remo Manual* [wie Fn. 40], Ziff. 67(e).

⁸⁸ Siehe CENTCOM, »U.S. Military Supports Launch of Project Freedom in Strait of Hormuz«, Public Release, 3.5.2026,

<<https://www.centcom.mil/MEDIA/PUBLIC-RELEASES/Article/4476318/us-military-supports-launch-of-project-freedom-in-strait-of-hormuz>>.

⁸⁹ Schmitt/McLaughlin, »Expert Q&A on Key Law of Naval Warfare Issues in the Conflict with Iran« [wie Fn. 66].

⁹⁰ Eric Schmitt, »U.S. Military Stops Tanker Carrying Iranian Oil, Pentagon Says«, *The New York Times*, 21.4.2026, <<https://www.nytimes.com/2026/04/21/world/middleeast/iran-oil-tanker-mt-tifani-us-indian-ocean.html>>.

⁹¹ *San Remo Manual* [wie Fn. 40], Ziff. 135ff.

tüchern zurückgegeben werden. Ist dies nicht möglich, ist Schadensersatz zu leisten.⁹²

Bereits der Verdacht, dass ein unter neutraler Flagge fahrendes Handelsschiff tatsächlich als feindlich einzustufen ist, berechtigt die Besatzung eines Kriegsschiffs, das betreffende Handelsschiff anzuhalten und zu durchsuchen.⁹³ Erhärtet sich der Verdacht, kann das Schiff als Prise aufgebracht werden.⁹⁴

Neutrale Handelsschiffe dürfen indes nur in bestimmten Fällen – dann aber auch nur außerhalb neutraler Gewässer – angehalten, durchsucht und aufgebracht werden. Zulässig ist dies insbesondere dann, wenn sie Konterbande transportieren, unmittelbar unter der Kontrolle der gegnerischen Konfliktpartei stehen, auf deren Weisung handeln oder in deren Dienst operieren oder wenn sie versuchen, eine Blockade zu durchbrechen.⁹⁵ In diesen Fällen darf das Schiff nach Maßgabe eines prisengerichtlichen Urteils ebenfalls eingezogen werden. Die Ladung eines neutralen Handelsschiffs unterliegt der Einziehung jedoch nur, soweit es sich um Konterbande handelt.⁹⁶

Ein neutrales Handelsschiff ist von entsprechenden Überprüfungen an Bord ausgenommen, sofern es einen neutralen Hafen anläuft, von einem neutralen Kriegsschiff gleicher Nationalität oder einem aufgrund entsprechender Vereinbarung berechtigten Kriegsschiff eines anderen neutralen Staates eskortiert wird und der Flaggenstaat gewährleistet, dass das Schiff weder Konterbande befördert noch sonst gegen seinen neutralen Status verstößt.⁹⁷

92 Heintschel von Heinegg, »Friedliche Nutzung, Seekriegs- und Neutralitätsrecht, Friedenssicherung« [wie Fn. 59], S. 585f.

93 *San Remo Manual* [wie Fn. 40], Ziff. 114.

94 Ebd., Ziff. 116.

95 Ebd., Ziff. 146. Völkerrechtlich deutlich problematischer sind Fälle, in denen Handelsschiffe unter neutraler Flagge fernab des Blockadegebiets aufgebracht werden, weil sie Öl befördern, dessen Export der gegnerischen Konfliktpartei Einnahmen verschafft, die zur Finanzierung ihrer Kriegführung verwendet werden. Dazu Pornomo Rovano Astri Yoga, »Beyond the Blockaded Area: Interdicting Iranian Oil and the Limits of Existing Maritime Legal Frameworks«, *EJIL: Talk!* (Blog), 4.5.2026, <<https://www.ejiltalk.org/beyond-the-blockaded-area-interdicting-iranian-oil-and-the-limits-of-existing-maritime-legal-frameworks/>>.

96 *San Remo Manual* [wie Fn. 40], Ziff. 147.

97 Ebd., Ziff. 120. Zu unterschiedlichen Auslegungen siehe Schmitt/McLaughlin, »Expert Q&A on Key Law of Naval Warfare Issues in the Conflict with Iran« [wie Fn. 66]. Zu weiteren Szenarien, etwa der Ausstattung feindlicher Handelsschiffe mit neutralen Flaggen (»Umflaggung«) und zum Eskortieren solcher Schiffe durch neutrale Kriegsschiffe,

Mit Seekriegsrecht unvereinbar wäre es – wie von Präsident Trump angekündigt –, neutrale Handelsschiffe in internationalen Gewässern allein deshalb aufzubringen, weil sie für die Passage der Straße von Hormus eine Abgabe an Iran entrichtet haben. Das Zahlen einer Maut an eine Konfliktpartei fällt nicht unter die Tatbestände, die es der gegnerischen Konfliktpartei erlauben würden, ein neutrales Handelsschiff aufzubringen. Ebenso wenig führt es dazu, dass ein Handelsschiff seinen neutralen Status einbüßt und zu einem feindlichen Handelsschiff wird.

Die Seeblockade iranischer Häfen durch die USA

Die von den USA am 13. April 2026 errichtete, zwischenzeitlich aufgehobene und am 14. Juli 2026 erneut verhängte Blockade dient dem Zweck, Schiffe daran zu hindern, iranische Häfen und Küstengebiete – sowohl im Persischen Golf als auch im Golf von Oman – anzulaufen oder zu verlassen.⁹⁸ Hierbei handelt es sich um eine nach Seekriegsrecht zulässige Methode der Kriegführung. Mit einer Blockade kann das gegnerische Gebiet vom See- und Luftverkehr abgeschnitten werden. Dadurch kann sowohl die Einfuhr als auch die Ausfuhr von Gütern unterbunden werden. Handelsschiffe, die versuchen, die Blockade zu durchbrechen, dürfen aufgebracht und gegebenenfalls sogar angegriffen werden.

Eine Blockade muss, damit sie rechtmäßig und rechtswirksam ist, förmlich erklärt und unter Angabe bestimmter Informationen allgemein bekanntgemacht werden.⁹⁹ Sie muss zudem unparteiisch gegenüber den Schiffen aller Staaten durchgesetzt werden¹⁰⁰ und effektiv sein.¹⁰¹ Das Bevorzugen bestimmter Flag-

siehe Yiannis Bamnias, »The Use of Convoys and the Risk of Having Convoys with Combined US & Neutral Escorts«, *Opinio Juris* (Blog), 2.4.2026, <<https://opiniojuris.org/2026/04/02/the-use-of-convoys-and-the-risk-of-having-convoys-with-combined-us-neutral-escorts/>>.

98 CENTCOM, »U.S. to Blockade Ships Entering or Exiting Iranian Ports« [wie Fn. 50]; CENTCOM, »U.S. Forces to Resume Naval Blockade Against Iran« [wie Fn. 56].

99 *San Remo Manual* [wie Fn. 40], Ziff. 93, 94.

100 Ebd., Ziff. 100.

101 Ebd., Ziff. 95. Nach Heintschel von Heinegg »dürfte eine Blockade effektiv sein, wenn aufgrund der Anwesenheit militärischer Einsatzmittel zur Aufrechterhaltung der Blockade das Verlassen oder Ansteuern des Blockadegebiets mit hinreichender Wahrscheinlichkeit entdeckt und unterbunden werden kann oder aus anderen Gründen mit erhebli-

gen oder von Schiffen, die unter der eigenen Flagge fahren, macht die Blockade rechtswidrig.

Außerdem darf eine Blockade nicht dazu führen, dass die Zivilbevölkerung ausgehungert wird. Die Konfliktpartei, die die Blockade errichtet hat, ist dementsprechend verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Bevölkerung in dem betroffenen Gebiet unter Einhaltung bestimmter Verfahren mit Nahrungsmitteln sowie mit medizinischen und anderen lebensnotwendigen Gütern versorgt werden kann.¹⁰² Im vorliegenden Fall besonders relevant ist die Vorgabe, dass eine Blockade den Zugang zu Häfen und Küsten neutraler Staaten sowie zu Meerengen, die der internationalen Schifffahrt dienen, nicht verhindern darf.¹⁰³ Daher wäre die Sperrung des Schiffsverkehrs in der Straße von Hormus, wie sie Trump ursprünglich angekündigt hatte, keine nach Seekriegsrecht zulässige Blockade. So sah sich CENTCOM offenbar veranlasst, unverzüglich klarzustellen, dass die Freiheit der Schifffahrt für Schiffe, die die Meerenge auf dem Weg zu oder von nicht iranischen Häfen passieren, durch die US-Streitkräfte nicht eingeschränkt wird.¹⁰⁴

Das Kriegsgeschehen aus Sicht des *ius ad bellum*

Am 22. März 2026 veröffentlichte das iranische Außenministerium eine Erklärung zur Sicherheit in der Straße von Hormus.¹⁰⁵ Die Stellungnahme zielt darauf ab, die seit dem 28. Februar 2026 erfolgten Eingriffe in den Schiffsverkehr in der Meerenge, einschließlich der Angriffe auf einzelne Schiffe, völkerrechtlich zu rechtfertigen. Dabei bezieht sich Teheran jedoch nicht auf das Seekriegsrecht, sondern folgt einer zweigleisigen Argumentation, die zum einen die Notwendigkeit maritimer Gefahrenabwehr betont

chen Gefahren verbunden ist«. Heintschel von Heinegg, »Friedliche Nutzung, Seekriegs- und Neutralitätsrecht, Friedenssicherung« [wie Fn. 59], S. 568.

¹⁰² *San Remo Manual* [wie Fn. 40], Ziff. 102ff.

¹⁰³ Siehe Fn. 74.

¹⁰⁴ CENTCOM, »U.S. to Blockade Ships Entering or Exiting Iranian Ports« [wie Fn. 50].

¹⁰⁵ *Communiqué by the Ministry of Foreign Affairs of the Islamic Republic of Iran on the Principled Position of the Islamic Republic of Iran Regarding the Safety and Security of Maritime Navigation in the Strait of Hormuz*, 22.3.2026, Annex to the Letter Dated 22 March 2026 from the Permanent Representative of the Islamic Republic of Iran to the United Nations Addressed to the Secretary-General, UN-Dok. S/2026/218, 23.3.2026.

und sich zum anderen auf das in Art. 51 der UN-Charta verankerte Selbstverteidigungsrecht stützt.

Teherans Argumentation

In seiner Erklärung vom 22. März 2026 verweist das iranische Außenministerium zum einen darauf, dass sich durch die militärische Aggression der USA und Israels eine gefährliche und destabilisierende Lage im Persischen Golf und in der Straße von Hormus ergeben habe. Die Folgen dieser Aggression beeinträchtigten unmittelbar die Sicherheit der Schifffahrt.¹⁰⁶ Als Hauptanliegerstaat der Straße von Hormus sei Iran berechtigt, dort für die Sicherheit und den Schutz der Schifffahrt zu sorgen, neuen Sicherheitsbedrohungen zu begegnen und »die missbräuchliche Nutzung der Straße zu feindlichen oder militärischen Zwecken zu verhindern« – so die iranische Regierung in einer weiteren Stellungnahme auf der Plattform X.¹⁰⁷

Zum anderen führt das Ministerium in der Erklärung vom 22. März aus, die Islamische Republik habe in Ausübung ihres naturgegebenen Rechts auf Selbstverteidigung notwendige und verhältnismäßige Maßnahmen ergriffen, um zu verhindern, »dass die Aggressoren und ihre Unterstützer die Straße von Hormus zur Durchführung feindlicher Operationen gegen Iran ausnutzen«.¹⁰⁸ Teilweise vermischen sich beide Ansätze, etwa wenn es in der Erklärung heißt, Iran habe als Anliegerstaat im Einklang mit den anerkannten Grundsätzen und Regeln des Völkerrechts die Durchfahrt von Schiffen eingeschränkt, die den Aggressoren gehörten, mit ihnen verbunden seien oder sich an deren Angriffshandlungen beteiligten. Nichtfeindliche Schiffe könnten – sofern sie weder an Angriffshandlungen teilnahmen noch diese unterstützten und sofern sie die festgelegten Sicherheits- und Schutzvorschriften vollständig einhielten – in Abstimmung mit den zuständigen iranischen Behörden eine sichere Durchfahrt durch die Straße von Hormus in Anspruch nehmen.¹⁰⁹

¹⁰⁶ Ebd.

¹⁰⁷ Erklärung auf der Plattform X vom 28.4.2026, I.R.IRAN Mission to UN, NY, @Iran_UN, <https://x.com/Iran_UN/status/2049142236487541024> (Übersetzung durch den Autor).

¹⁰⁸ *Communiqué by the Ministry of Foreign Affairs of the Islamic Republic of Iran on the Principled Position of the Islamic Republic of Iran Regarding the Safety and Security of Maritime Navigation in the Strait of Hormuz* [wie Fn. 105] (Übersetzung durch den Autor).

¹⁰⁹ Ebd.

Infokasten 2:

Die Angriffe Israels und der USA auf Iran im Lichte des ius ad bellum

Sowohl Israel^a und die USA^b als auch Iran^c haben sich gegenüber dem UN-Sicherheitsrat zu den völkerrechtlichen Grundlagen ihrer Militäroperationen geäußert. Bemerkenswert ist, wie detailliert das amerikanische Außenministerium hierzu Stellung genommen hat.^d Die USA verfolgen dabei eine zweigleisige Argumentation. Zunächst stützen sie sich auf das Recht zur Selbstverteidigung gegenüber Iran, und zwar sowohl zur Abwehr gegen sie selbst gerichteter Angriffe und Bedrohungen als auch kollektiv zugunsten Israels. Mit Blick auf das Selbstverteidigungsrecht wird im Kern geltend gemacht, das jahrzehntelange aggressive Verhalten des iranischen Regimes müsse mitberücksichtigt werden, wenn die Unmittelbarkeit und das Ausmaß der vom ihm derzeit ausgehenden Bedrohung zu bewerten seien. Dies umfasse auch vorangegangene Angriffe gegen die USA und Israel sowie die Absicht, den Staat Israel zu vernichten. Ebenso einzubeziehen seien die erheblichen Gefahren, die mit einem etwaigen Besitz von Kernwaffen und ballistischen Raketen verbunden wären, sowie die Frage, bis zu welchem Zeitpunkt sich eine solche Bedrohung effektiv neutralisieren lasse (»last effective opportunity to defend«).^e

Gleichzeitig sehen sich die USA in einem fortdauernden internationalen bewaffneten Konflikt mit Iran, der bereits vor dem 28. Februar 2026 begonnen habe. Sofern ein Staat im Falle eines bewaffneten Angriffs in Ausübung seines Selbstverteidigungsrechts rechtmäßig zur Anwendung von Gewalt gegen den angreifenden Staat gegriffen habe, sei es während des daraus resultierenden bewaffneten Konflikts nicht geboten, kontinuierlich zu überprüfen, ob die Voraussetzungen für eine Inanspruchnahme des Selbstverteidigungsrechts in Bezug auf jede einzelne Militäraktion noch vorlägen. Solange die Feindseligkeiten anhielten, komme es auch nicht darauf an, ob jeweils ein Angriff der Gegenseite unmittelbar bevorstehe, so der Rechtsberater des US-Außenministeriums.^f

Die Begründungen Israels und der USA für ihre Operationen ab dem 28. Februar 2026 wurden von vielen Staaten als nicht tragfähig erachtet.^g Einige Regierungen haben die Militärschläge ausdrücklich als Verletzung des Völkerrechts qualifiziert, darunter Brasilien, China, Norwegen, Russland, Spanien und Südafrika. Andere, wie etwa Frankreich, Indien, Mexiko und die Schweiz, beschränkten sich auf allgemeine Appelle zur Einhaltung der UN-Charta und des Völkerrechts, was zumindest als Indiz dafür gewertet werden könnte, dass auch sie erhebliche Zweifel an der Rechtmäßigkeit der Angriffe hegen. Wiederum andere, darunter die deutsche Bundesregierung,^h haben sich noch zurückhaltender geäußert. Zu dieser Gruppe zählen unter anderem auch Australien und Japan. Im UN-Sicherheitsrat wurden sowohl die amerikanischen und israelischen Angriffe als auch die Reaktionen Irans thematisiert.ⁱ

UN-Generalsekretär António Guterres verurteilte die militärische Eskalation, explizit die Militärschläge der USA und Israels sowie die iranischen Angriffe gegen die Golfstaaten, und mahnte die Wahrung des Gewaltverbots an.^j Vertreter der Europäischen Union hingegen verzichteten darauf, die USA oder Israel

ausdrücklich zu kritisieren; seitens der EU wurde stattdessen allgemein zur Einstellung militärischer Operationen sowie zur Einhaltung des Völkerrechts aufgerufen.^k

In wissenschaftlichen Analysen geht die überwiegende Mehrheit der Autorinnen und Autoren allerdings davon aus, dass die USA und Israel mit ihren Aktionen gegen das Gewaltverbot nach Art. 2 Nr. 4 der UN-Charta verstoßen.^l Die meisten Analysen bemängeln, dass der von den USA und Israel vorgetragene Sachverhalt nicht geeignet sei, die Voraussetzungen für eine Inanspruchnahme des Rechts auf individuelle bzw. kollektive Selbstverteidigung gegen Iran zu begründen.

a *Identical Letters Dated 10 March 2026 from the Permanent Representative of Israel to the United Nations Addressed to the Secretary-General and the President of the Security Council*, UN-Dok. S/2026/162, 11.3.2026.

b *Letter Dated 10 March 2026 from the Permanent Representative of the United States of America to the United Nations Addressed to the President of the Security Council*, UN-Dok. S/2026/161, 11.3.2026.

c Siehe etwa *Letter Dated 28 February 2026 from the Permanent Representative of the Islamic Republic of Iran to the United Nations Addressed to the Secretary-General and the President of the Security Council*, UN-Dok. S/2026/106, 2.3.2026.

d U. S. Department of State, Office of the Legal Adviser, »Operation Epic Fury and International Law«, Other Release, 21.4.2026.

e *Letter Dated 10 March 2026* [wie Fn. b]; U. S. Department of State, »Operation Epic Fury« [wie Fn. d] (Zitat).

f U. S. Department of State, »Operation Epic Fury« [wie Fn. d].

g Gal Cohen, »The Legality of the Use of Interstate Force during the 2026 Israel/US-Iran Hostilities: What States Said and Did Not Say«, *EJIL: Talk!* (Blog), 24.7.2026.

h Siehe aber auch die Bewertung des Krieges als völkerrechtswidrig durch Bundespräsident Steinmeier: Der Bundespräsident, »Militärische Stärke und außenpolitische Klugheit gehören zusammen«, Rede zum 75. Jubiläum des AA, 24.3.2026.

i Vor allem UNSC, 10112th Meeting, 28.2.2026, UN-Dok. S/PV.10112; UNSC, 10119th Meeting, 11.3.2026, UN-Dok. S/PV.10119.

j United Nations Secretary-General (UNSG), *Statement on Iran*, 28.2.2026; Erklärung des Generalsekretärs vor dem UN-Sicherheitsrat: UNSC, 10112th Meeting [wie Fn. i], S. 2f.

k Z. B. Europäischer Rat, »Joint Statement by President Costa and President von der Leyen on Developments in Iran«, Pressemitteilung, 28.2.2026; Rat der Europäischen Union, »Erklärung der Hohen Vertreterin im Namen der EU zu dem von den Vereinigten Staaten und Iran vereinbarten Waffenstillstand«, Pressemitteilung, 9.4.2026.

l Marko Milanovic, »The American-Israeli Strikes on Iran Are (Again) Manifestly Illegal«, *EJIL: Talk!* (Blog), 28.2.2026; Tom Dannenbaum u. a., »Over 100 International Law Experts Warn: U. S. Strikes on Iran Violate UN Charter and May Be War Crimes«, *Just Security* (Blog), 13.4.2026; »Stellungnahme zur deutschen Außenpolitik im Zuge der Angriffe der USA und Israels auf den Iran«, *Verfassungsblog*, 17.3.2026.

In einem Schreiben an den UN-Sicherheitsrat vom 9. April 2026 ergänzte Iran seine völkerrechtliche Begründung.¹¹⁰ Zwar verweist die iranische Regierung darin auch auf das Seekriegsrecht; die Rechtfertigung ihres Vorgehens stützt sie jedoch maßgeblich auf Art. 51 der UN-Charta.

Die Berufung auf das Selbstverteidigungsrecht entbindet Iran nicht von der Einhaltung des Seekriegsrechts.

Aus dem Selbstverteidigungsrecht kann Iran jedoch keine Befugnisse herleiten, die über das hinausgehen, was das *ius in bello* im internationalen bewaffneten Konflikt erlaubt. Die Berufung auf das Selbstverteidigungsrecht entbindet Teheran also nicht von der Verpflichtung, in der Straße von Hormus im Einklang mit dem Seekriegsrecht und dem Recht der maritimen Neutralität zu handeln. Iran muss grundsätzlich nachweisen, dass sein Vorgehen sowohl auf der Ebene des *ius in bello* als auch auf der Ebene des *ius ad bellum* gerechtfertigt ist.

Das *ius ad bellum* als zusätzlicher Beurteilungsmaßstab

Es stellt sich jedoch die Frage, ob in einem internationalen bewaffneten Konflikt fortwährend eine Prüfung auf der Ebene des *ius ad bellum* zu erfolgen hat. Dagegen ließe sich einwenden, dass das *ius ad bellum* lediglich die Zulässigkeit der Gewaltanwendung als solcher regelt – gewissermaßen die Makroebene, auf der sich die Staaten gegenüberstehen. Die Frage, ob ein Staat berechtigt ist, in Ausübung seines Selbstverteidigungsrechts Gewalt gegen einen anderen Staat anzuwenden – und ob dieser Schritt hin zur Anwendung von Gewalt erforderlich und verhältnismäßig ist –, würde sich dann nur zu Beginn des Konflikts stellen und wäre in seinem Verlauf nicht ständig neu zu bewerten. Diesem Ansatz folgt das US-Außenministerium in seiner Begründung der Militärschläge gegen Iran (siehe dazu Infokasten 2, S. 22).

Nach der Gegenauffassung finden das *ius ad bellum* und das *ius in bello* während des Konflikts weiterhin nebeneinander und unabhängig voneinander Anwendung. Danach kann sich die Prüfung nach dem *ius ad*

bellum nicht in einer einmaligen Bewertung zu Beginn eines Konflikts erschöpfen. Vielmehr soll jede weitere Gewaltanwendung grundsätzlich auch unter *ius ad bellum*-Gesichtspunkten rechtfertigungsbedürftig bleiben. Dies wird insbesondere dann relevant, wenn ein Konflikt in eine neue Phase eintritt oder sich in abgrenzbare Teilkomplexe gliedern lässt. Würde man die Anwendung des *ius ad bellum* auf den Konfliktbeginn beschränken, bestünde die Gefahr, dass Staaten fortgesetzte oder ausgeweitete Gewaltanwendungen allein unter Berufung auf das *ius in bello* rechtfertigen und so das völkerrechtliche Gewaltverbot unterlaufen.

Folgt man der letzteren Auffassung und betrachtet das Kriegsgeschehen in der Straße von Hormus als abgrenzbaren Teilkomplex des bewaffneten Konflikts, wäre unabhängig von der Beurteilung nach Seekriegsrecht zusätzlich zu prüfen, ob die faktische Sperrung der Meerenge durch Iran auch auf der Ebene des *ius ad bellum* rechtswidrig ist oder ob sich Iran insoweit – wie vom Außenministerium ausgeführt – tatsächlich auf sein Selbstverteidigungsrecht berufen kann. Voraussetzung für eine Inanspruchnahme des Selbstverteidigungsrechts wäre, dass ein bewaffneter Angriff gegen Iran vorliegt. Zudem müsste das Vorgehen in der Straße von Hormus erforderlich sein, um diesen Angriff zurückzuschlagen, und es müsste verhältnismäßig sein. Damit gelangt man letztlich auch zur übergeordneten Frage, ob die am 28. Februar 2026 begonnenen Militäroperationen der USA und Israels gegen Iran als Verstoß gegen das Gewaltverbot aus Art. 2 Nr. 4 der UN-Charta zu qualifizieren sind. Denn nur wenn diese Militärschläge völkerrechtswidrig waren, kommt eine Rechtfertigung iranischer Gegenmaßnahmen auf der Ebene des *ius ad bellum* unter dem Gesichtspunkt der Selbstverteidigung überhaupt in Betracht.

Die faktische Sperrung der Meerenge als zulässige Selbstverteidigung?

Unter der Prämisse, dass sich Iran gegenüber den USA und Israel grundsätzlich auf das Selbstverteidigungsrecht nach Art. 51 der UN-Charta berufen kann, stellt sich die Frage, ob die faktische Sperrung der Straße von Hormus unter *ius ad bellum*-Gesichtspunkten verhältnismäßig ist. Proportionalität im Rahmen des Selbstverteidigungsrechts ist nicht gleichbedeutend mit Verhältnismäßigkeit im humanitär-völkerrechtlichen Sinne.

¹¹⁰ Letter Dated 9 April 2026 from the Permanent Representative of the Islamic Republic of Iran to the United Nations Addressed to the President of the Security Council, UN-Dok. S/2026/308, 10.4.2026.

Infokasten 3: Irans Angriffe auf die Golfstaaten im Lichte des *ius ad bellum*

Zur Rechtfertigung seiner Militäraktionen gegen die Golfstaaten beruft sich Iran auf sein Recht zur Selbstverteidigung nach Art. 51 der UN-Charta.^a Das Selbstverteidigungsrecht erlaubt es einem angegriffenen Staat grundsätzlich auch, militärische Basen des Angreifers zu eliminieren, die sich auf dem Territorium von Drittstaaten befinden. Voraussetzung ist jedoch, dass die betreffenden Basen tatsächlich in den Angriff eingebunden sind;^b und in jedem Fall müssen die Verteidigungsmaßnahmen erforderlich und verhältnismäßig sein. Die militärischen Operationen gegen zivile Ziele auf dem Territorium der Golfstaaten sind jedenfalls unverhältnismäßig und verstoßen zudem gegen das *ius in bello*. Diese Militärschläge sind nicht vom Recht auf Selbstverteidigung gedeckt, sondern stellen – im Gegenteil – eigenständige bewaffnete Angriffe im Sinne von Art. 51 der UN-Charta dar, gegen die sich die betroffenen Staaten ihrerseits verteidigen dürfen. Im Rahmen kollektiver Selbstverteidigung können sie dabei die aktive militärische Unterstützung anderer Staaten in Anspruch nehmen, auch der USA.^c

Im März 2026 verurteilte der UN-Sicherheitsrat die »ungeheuerlichen« Angriffe Irans auf die Hoheitsgebiete Bahraíns, Jordaniens, Katars, Kuwaits, Omans, Saudi-Arabiens und der Vereinigten Arabischen Emirate auf das Schärfste. Er konstatierte, dass solche Handlungen einen Verstoß gegen das Völkerrecht sowie eine ernsthafte Bedrohung des internationalen Friedens und der internationalen Sicherheit darstellen.^d

a Letter Dated 3 March 2026 from the Permanent Representative of the Islamic Republic of Iran to the United Nations Addressed to the Secretary-General, UN-Dok. S/2026/121, 4.3.2026; Letter Dated 7 March 2026 from the Permanent Representative of the Islamic Republic of Iran to the United Nations Addressed to the Secretary-General, UN-Dok. S/2026/139, 9.3.2026; Letter Dated 9 March 2026 from the Permanent Representative of the Islamic Republic of Iran to the United Nations Addressed to the Secretary-General, UN-Dok. S/2026/146, 9.3.2026.

b Dazu Chiara Redaelli/Antonio Bultrini, »Gulf States and Iran: The Implications of Hosting Military Bases Under Jus Ad Bellum and Jus in Bello (Part II)«, *Opinio Juris* (Blog), 12.5.2026.

c Marko Milanovic, »The Legality of the UK Interception of Iranian Missiles and Permitting a Limited US Use of British Bases«, *EJIL: Talk!* (Blog), 2.3.2026.

d UNSC Res. 2817 (2026), 11.3.2026, Abs. 2 (Übersetzung durch den Autor).

Auf der Ebene des *ius ad bellum* bezieht sich die Verhältnismäßigkeit der Gewaltanwendung zur Selbstverteidigung auf den bewaffneten Angriff bzw. auf die jeweilige Bedrohung. Nach herrschender Meinung muss die Verteidigungshandlung so bemessen sein, dass sie nicht über das hinausgeht, was erforderlich ist, um den jeweiligen Angriff zurückzuschlagen oder die jeweilige Bedrohung effektiv zu beseitigen.¹¹¹

Gleichwohl sind – bezogen auf das iranische Vorgehen in der Straße von Hormus – im Wesentlichen dieselben Argumente ausschlaggebend wie bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit nach Seekriegsrecht: Die iranischen Maßnahmen betreffen unmittelbar auch Schiffe, die weder aufgrund ihrer Flagge noch hinsichtlich ihrer Eigentumsverhältnisse oder ihrer Fracht irgendeinen Bezug zu Israel oder den USA aufweisen. Die Sperrung der Meerenge stellt damit einen schwerwiegenden Eingriff in den internationalen Schiffsverkehr dar. Zudem werden dadurch die Golfstaaten, die für ihren Zugang zur Hohen See auf eine freie Passage der Meerenge angewiesen sind, ähnlich wie im Falle einer Blockade faktisch vom maritimen Handel abgeschnitten.¹¹²

Vor allem aber zielt das iranische Vorgehen darauf ab, durch Beeinträchtigungen des internationalen Handels sowie durch die Belastung von Drittstaaten und deren Bevölkerungen weltweit politischen und wirtschaftlichen Druck auf die USA auszuüben. Die damit verbundenen erheblichen Folgewirkungen, insbesondere mögliche Versorgungsengpässe, wurden bereits dargestellt. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass die faktische Sperrung der Straße von Hormus die Grenzen zulässiger Selbstverteidigung im Sinne von Art. 51 der UN-Charta ebenfalls überschreitet.

¹¹¹ Christian Henderson, *The Use of Force and International Law*, 2. Aufl., Cambridge 2024, S. 316ff.

¹¹² In der Literatur wurde bereits vor einiger Zeit diskutiert, ob eine vollständige Sperrung der Straße von Hormus als Blockade der Häfen dieser Golfstaaten und damit als Angriffshandlung im Sinne von Art. 3 lit. c) der Aggressionsdefinition der UN-Generalversammlung zu werten ist. Siehe Douglas Guilfoyle, »Iran and the Strait of Hormuz: Some Initial Thoughts«, *EJIL Talk!* (Blog), 2.2.2012, <<https://www.ejiltalk.org/iran-and-the-strait-of-hormuz-some-initial-thoughts/>>. Daran schließt sich die Frage an, ob Maßnahmen zur Öffnung der Straße von Hormus gegebenenfalls durch das den Golfstaaten zustehende Recht auf kollektive Selbstverteidigung gedeckt sein könnten.

Die US-Seeblockade und das *ius ad bellum*

Die Blockade gegnerischer Häfen und Küsten unterliegt als Methode der Seekriegführung in einem internationalen bewaffneten Konflikt nach dem *ius in bello* strengen Regeln (siehe oben S. 20). Umstritten ist jedoch, welche Rolle das *ius ad bellum* bei der völkerrechtlichen Beurteilung solcher Maßnahmen spielt.¹¹³ Einerseits wird in der Literatur die Auffassung vertreten, dass die Rechtmäßigkeit einer im Einklang mit dem Seekriegsrecht errichteten und durchgesetzten Blockade während eines bewaffneten Konflikts nicht durch das *ius ad bellum* beeinflusst werde.¹¹⁴ Andererseits stellt die Blockade der Häfen oder Küsten eines Staates durch die Streitkräfte eines anderen Staates nach Art. 3 lit. c) der Aggressionsdefinition der UN-Generalversammlung von 1974¹¹⁵ eine Angriffshandlung dar.

Dies spricht dafür, dass die von den USA errichtete Seeblockade grundsätzlich auch auf der Ebene des *ius ad bellum* rechtfertigungsbedürftig ist.¹¹⁶ Fraglich ist dann, ob die Blockade – wenn man auf das Gesamtgeschehen seit dem 28. Februar 2026 abstellt – als Teil eines völkerrechtswidrigen Angriffs anzusehen und damit nach dem *ius ad bellum* ebenso wie die Luftangriffe rechtswidrig ist oder ob sie als Gewaltanwendung isoliert betrachtet werden und möglicherweise für sich genommen gerechtfertigt sein kann.

dann anhalten und durchsuchen, wenn begründeter Verdacht besteht, dass sie im Auftrag Israels oder der USA unterwegs sind oder der Kontrolle dieser Staaten unterstehen.

Die faktische Sperrung der Straße von Hormus durch Iran ist vom Seekriegsrecht nicht gedeckt. Zudem ist dieses Vorgehen auch auf der Ebene des *ius ad bellum* als völkerrechtswidrig zu bewerten.

Zwischenfazit

Eingriffe in den neutralen Handelsschiffsverkehr sind nach dem Seekriegsrecht nur unter engen Voraussetzungen zulässig. Iranische Kriegsschiffe dürfen neutrale Handelsschiffe im Kriegsgebiet unter anderem

¹¹³ Siehe aktuell Himanil Raina, »At Peace, Yet Under Fire – Blockade Enforcement against Third State Vessels and the U.N. Charter«, *EJIL Talk!* (Blog), 23.7.2026, <<https://www.ejiltalk.org/at-peace-yet-under-fire-blockade-enforcement-against-third-state-vessels-and-the-u-n-charter/>>.

¹¹⁴ Wolff Heintschel von Heinegg, »Blockades and Interdictions«, in: Marc Weller (Hg.), *The Oxford Handbook on the Use of Force in International Law*, Oxford 2015, S. 925 – 946 (928f).

¹¹⁵ UNGA Res. 3314 (XXIX), 14.12.1974 – Definition of Aggression.

¹¹⁶ Dazu allgemein Claus Kreß, »The State Conduct Element«, in: ders./Stefan Barriga (Hg.), *The Crime of Aggression: A Commentary*, Cambridge 2017, S. 412, 443 (in Bezug auf das Verbrechen der Aggression gemäß Art. 8bis Abs. 2 S. 2 lit c) des Römischen Statuts des Internationalen Strafgerichtshofs).

Anstehende Herausforderungen

Der 14-Punkte-Plan, auf den sich die USA und Iran Mitte Juni 2026 verständigten,¹¹⁷ enthält auch eine Passage zur Situation in der Straße von Hormus. Dem *Memorandum of Understanding* zufolge soll Teheran zunächst darauf hinwirken, Handelsschiffen wieder eine sichere Passage durch die Meerenge zu ermöglichen. Darüber hinaus ist vorgesehen, dass Iran Konsultationen mit Oman aufnimmt, um einen Rahmen für die künftige Verwaltung der Straße von Hormus zu erarbeiten.¹¹⁸ Mit der Wiederaufnahme der Kampfhandlungen Ende Juli 2026 kam die Umsetzung des Plans zum Erliegen. Präsident Trump bezeichnete die Vereinbarung bereits als gescheitert.

Sollte sich die Sicherheitslage jedoch durch einen nachhaltigen Waffenstillstand stabilisieren, würden die im Memorandum vorgesehenen Regelungen voraussichtlich erneut Gegenstand politischer Verhandlungen werden. Daraus ergäben sich für die deutsche und europäische Politik insbesondere zwei Herausforderungen, die das Völkerrecht berühren. Erstens wird zu klären sein, ob und auf welcher völkerrechtlichen Grundlage dann eine multinationale Marinemission zum Schutz des Handelsschiffsverkehrs in der Straße von Hormus entsandt werden kann. Zweitens gilt es, Versuchen Irans entgegenzutreten, die

Durchfahrt durch die Meerenge einem Gebührensystem zu unterwerfen. Hierfür bedarf es einer möglichst breiten Staatenkoalition, die geschlossen für die Geltung und Durchsetzung des Seerechts eintritt und Teheran unmissverständlich verdeutlicht, dass einseitige Beschränkungen der Transitudurchfahrt keine internationale Anerkennung finden werden.

Völkerrechtliche Rahmenbedingungen für eine multinationale Marinemission

Auf einem internationalen Gipfel zur Straße von Hormus bekräftigten Frankreich und das Vereinigte Königreich im April 2026 zusammen mit zahlreichen weiteren Staaten, sich gemeinsam für die Freiheit der Schifffahrt, die Geltung des Völkerrechts sowie die Stabilität der Weltwirtschaft und der globalen Energieversorgung einsetzen zu wollen.¹¹⁹ Die Teilnehmer des Treffens sprachen sich für eine diplomatische Lösung des Konflikts aus und betonten, Verhandlungen müssten Vorrang haben. Zugleich forderten sie die bedingungslose, uneingeschränkte, sofortige und dauerhafte Wiederöffnung der Straße von Hormus. Das Recht der Transitudurchfahrt ohne Beschränkungen und Gebühren bilde eine zentrale Grundlage des internationalen Handels. Darüber hinaus kündigten die Staaten den Aufbau einer unabhängigen und rein

¹¹⁷ Wie Fn. 55.

¹¹⁸ Punkt 5 des Memorandums lautet: »Upon the signing of this MOU, the Islamic Republic of Iran will make arrangements using its best efforts for the safe passage of commercial vessels with no charge, for 60 days only, from the Persian Gulf to the Sea of Oman and vice versa. The traffic of commercial vessels will immediately start, and considering the need for removing the technical and military obstacles, and demining by the Islamic Republic of Iran will be instated within 30 days. The Islamic Republic of Iran will conduct dialog with the Sultanate of Oman to define the future administration and maritime services in the Strait of Hormuz in discussion with other Persian Gulf littoral states in line with the applicable international law and the sovereign rights of coastal states of the Strait of Hormuz.«

¹¹⁹ République Française, France in the United Kingdom, »Middle East – Joint Statement by M. Emmanuel Macron, President of the Republic, and British Prime Minister Keir Starmer, Co-Chairs of the International Summit on the Strait of Hormuz«, 17.4.2026, <<https://uk.diplomatie.gouv.fr/en/france-uk-joint-statement-strait-hormuz>>. Folgende Staaten schlossen sich der Erklärung unmittelbar nach Veröffentlichung an: Australien, Bahrain, Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Griechenland, Island, Italien, Kanada, Lettland, Litauen, Montenegro, Neuseeland, die Niederlande, Nordmazedonien, Norwegen, Polen, Portugal, Schweden, Somalia und Zypern.

defensiven multinationalen Mission an. Diese solle – sobald es die Bedingungen nach Vereinbarung eines dauerhaften Waffenstillstands zuließen – Handelsschiffe schützen, Minenräumungen durchführen und so das Vertrauen der Reedereien stärken. Die Mission werde im Einklang mit dem Völkerrecht sowie in Abstimmung mit den betroffenen Staaten operieren. Mitte Mai 2026 folgte ein Treffen, auf dem weitere Staaten ihre politische Unterstützung für die geplante Mission bekundeten.¹²⁰

Bislang bleibt unklar, was die britisch-französische Initiative konkret unter dem Schutz von Handelsschiffen in der Straße von Hormus versteht und welchen Bedrohungen begegnet werden soll. Davon hängt ab, welche Befugnisse, Fähigkeiten und Einsatzregeln eine solche multinationale Mission benötigen würde. Fraglich ist insbesondere, ob sie primär auf den Schutz von Handelsschiffen vor Übergriffen auf See ausgerichtet sein soll oder ob ihr Mandat darüber hinaus die Fähigkeit umfassen müsste, Bedrohungen abzuwehren, die vom Festland ausgehen, etwa Raketen- oder Drohnenangriffe.

Es ist keineswegs geklärt, wann genau Attacken auf zivile Handelsschiffe einen bewaffneten Angriff gemäß Art. 51 der UN-Charta darstellen.

Das internationale Seerecht sieht nicht vor, dass einzelne Staaten oder Staatenkoalitionen in Meerengen, die der internationalen Schifffahrt dienen, patrouillieren und dort seepolizeiliche Aufgaben wahrnehmen. Solche Maßnahmen sind weder vom Recht der Transitdurchfahrt noch vom Recht der friedlichen Durchfahrt gedeckt. Ihre Durchführung würde zwangsläufig Eingriffe in die Rechte anderer Staaten erfordern, insbesondere in die territoriale Souveränität der Anliegerstaaten Iran und Oman, unter Umständen aber auch in die Schifffahrtsrechte von Drittstaaten. Daraus folgt, dass selbst eine multinational organisierte Marinemission mit einem eng begrenzten, ausschließlich defensiven Auftrag einer eigenständigen und tragfähigen völkerrechtlichen Grundlage bedarf.

Die Beschlüsse des Deutschen Bundestages zur Beteiligung deutscher Streitkräfte an der Operation EUNAVFOR Aspidos stützen sich unter anderem auf Resolutionen des UN-Sicherheitsrats sowie auf das Einverständnis der Regierungen der betroffenen Anrainerstaaten. Die Operation war im Februar 2024 als Reaktion auf die Angriffe der Huthi-Miliz auf die internationale Schifffahrt im Roten Meer und in der Meerenge Bab al-Mandab eingerichtet worden. Darüber hinaus legen die Bundestagsbeschlüsse die Auffassung zugrunde, dass das völkergewohnheitsrechtliche Selbstverteidigungsrecht auch zur Abwehr gegenwärtiger rechtswidriger Angriffe auf eigene oder fremde Schiffe und deren Besatzungen herangezogen werden kann.¹²¹

Der UN-Sicherheitsrat hat jedoch bislang weder mit Blick auf die Bedrohung durch die Huthi-Miliz noch in Bezug auf die aktuelle Lage in der Straße von Hormus ein robustes Mandat für eine Marinemission erteilt. Im April 2026 scheiterte sogar die Verabschiedung einer deutlich schwächeren Resolution am Veto Chinas und Russlands.¹²² Der Resolutionsentwurf hätte die Staaten nur nachdrücklich dazu aufgerufen, ihre Anstrengungen zum Schutz der Schifffahrt durch die Straße von Hormus zu koordinieren. Er sah insbesondere die Begleitung von Handelsschiffen sowie die Abschreckung von Versuchen vor, die Meerenge zu schließen oder die internationale Schifffahrt zu behindern.

Zwar hat der UN-Sicherheitsrat wiederholt darauf hingewiesen, dass Staaten berechtigt sind, ihre Schiffe im Einklang mit dem Völkerrecht gegen Angriffe zu verteidigen.¹²³ In Völkerrechtswissenschaft und Staatenpraxis ist jedoch keineswegs geklärt, unter welchen Voraussetzungen Angriffe auf zivile Handelsschiffe einen bewaffneten Angriff im Sinne von Art. 51 der UN-Charta darstellen und welche Staaten in einem solchen Fall zur Ausübung des Selbstverteidigungsrechts befugt sind. Vor allem aber bietet Art. 51 keine hinreichend tragfähige Rechtsgrundlage für eine auf Dauer angelegte Marinemission mit präventivem Charakter in einer allgemeinen Bedrohungslage. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass sich ein-

¹²⁰ Government of the United Kingdom, »Joint Statement on the Multinational Military Mission for the Strait of Hormuz«, Press Release, 12.5.2026, <<https://www.gov.uk/government/news/joint-statement-on-the-multinational-military-mission-for-the-strait-of-hormuz-12-may-2026>>.

¹²¹ Deutscher Bundestag, Drucksache 20/10347, 16.2.2024, Ziff. 2; ders., Drucksache 20/14044, 4.12.2024, Ziff. 2; ders., Drucksache 21/1372, 27.8.2025, Ziff. 2.

¹²² UN-Dok. S/2026/273 [wie Fn. 28]. Zur Debatte über den Entwurf siehe UNSC, 10130th Meeting [wie Fn. 28].

¹²³ UNSC Res. 2722 (2024), 10.1.2024, Abs. 3; UNSC Res. 2817 (2026), 11.3.2026, Abs. 7.

zelne Gewaltanwendungen im Rahmen einer solchen Mission als Reaktion auf einen konkreten bewaffneten Angriff möglicherweise auf das Selbstverteidigungsrecht stützen ließen.

Möglich ist zwar auch, dass die Küstenstaaten durch ihre Zustimmung die Präsenz und Tätigkeit einer solchen Mission in ihren jeweiligen Hoheitsgewässern völkerrechtlich legitimieren. In diesem Fall würden entsprechende Operationen im Küstenmeer nicht als Verletzung der territorialen Souveränität gelten; etwaige Zwangsmaßnahmen wären zudem kein Verstoß gegen das Interventionsverbot oder das Gewaltverbot nach Art. 2 Nr. 4 der UN-Charta, sofern sie sich innerhalb der Grenzen des erteilten Einverständnisses bewegen. Eine solche Zustimmung kann jedoch Maßnahmen außerhalb der jeweiligen Hoheitsgewässer nicht legitimieren. Vor allem bietet sie keine Rechtsgrundlage für Zwangsmaßnahmen gegenüber Drittstaaten. Die Zustimmung der Küstenstaaten kann eine entsprechende Mission daher zwar zusätzlich absichern und wäre im vorliegenden Fall auch politisch eine Voraussetzung für den Einsatz. Sie kann ein Mandat des Sicherheitsrats jedoch nicht ersetzen.

Das Problem einer hinreichenden völkerrechtlichen Absicherung lässt sich im Übrigen auch nicht dadurch umgehen, dass der Bundestag das Mandat für die Beteiligung der deutschen Marine an EUNAVFOR Aspides auf die Straße von Hormus ausdehnt.¹²⁴ Denn auch dieses Mandat stützt sich auf völkerrechtliche Grundlagen, die – wie gezeigt – für eine Marine-mission in der Straße von Hormus gerade nicht ohne Weiteres tragfähig wären.

Irans Pläne für ein Gebührensystem und Durchfahrtsverbote

Am 18. März 2026 erklärte der iranische Außenminister Araghchi, man habe beschlossen, einen neuen Mechanismus für die Straße von Hormus zu entwickeln, um nach dem Ende des Krieges die friedliche Durchfahrt von Schiffen durch die Meerenge unter

Berücksichtigung der Interessen Irans und der Region dauerhaft zu regeln.¹²⁵

Am 30. März 2026 wurde im iranischen Parlament ein Managementplan für die Straße von Hormus gebilligt.¹²⁶ Dabei handelt es sich um ein Maßnahmenpaket, das Medienberichten zufolge unter anderem die Erhebung von Transitgebühren für Schiffe sowie eine stärkere Regulierung und Kontrolle des Schiffsverkehrs vorsieht. Der Plan soll außerdem Regelungen zu Sicherheits- und Umweltauflagen sowie finanzielle Mechanismen wie einen regionalen Entwicklungsfonds enthalten.¹²⁷ Im Zentrum steht jedoch ein weitreichendes Durchfahrtsverbot für Schiffe aus Staaten, die als feindlich eingestuft werden. Als maßgebliche Kriterien für die Zuordnung gelten dabei insbesondere die Flagge, Eigentumsverhältnisse und die transportierte Fracht.¹²⁸ Auch Staaten, die sich an Sanktionen gegen Iran beteiligen, sollen von Einschränkungen betroffen sein, während für befreundete Staaten Ausnahmen von der Gebührenpflicht in Betracht gezogen werden.¹²⁹

Insgesamt zielt der Plan darauf ab, ein bislang teilweise informell praktiziertes System aus Kontrollen, Gebühren und Durchfahrtsbeschränkungen rechtlich zu kodifizieren¹³⁰ und den iranischen Einfluss in der Meerenge nachhaltig auszubauen. Damit wurde das vor dem Krieg geltende Durchfahrtsregime erheblich

¹²⁵ »Araghchi: Iran to Outline New Mechanism for Hormuz Strait After War«, *Iranian Students' News Agency (ISNA)*, 18.3.2026, <<https://en.isna.ir/news/1404122714129/Araghchi-Iran-to-outline-new-mechanism-for-Hormuz-Strait-after>>.

¹²⁶ The Economic Times, »Iran's Parliament Security Committee Approves Plan to Impose Tolls on Strait of Hormuz«, 31.3.2026, <<https://economictimes.indiatimes.com/news/international/world-news/irans-parliament-security-committee-approves-plan-to-impose-tolls-on-strait-of-hormuz/articleshow/129916278.cms>>.

¹²⁷ Ebd.

¹²⁸ Sahin Demir, »Key Iranian Lawmaker Says Strait of Hormuz Plan May Allow Cooperation with Oman«, *Anadolu Agency*, 10.4.2026, <<https://www.aa.com.tr/en/middle-east/key-iranian-lawmaker-says-strait-of-hormuz-plan-may-allow-cooperation-with-oman/3900840>>.

¹²⁹ Kanyshai Butun, »Iran to Exempt Russia from Hormuz Transit Fees, Says Envoy«, 24.4.2026, *Anadolu Agency*, <<https://www.aa.com.tr/en/middle-east/iran-to-exempt-russia-from-hormuz-transit-fees-says-envoy/3916541>>.

¹³⁰ »Iran's Parliament Passes Hormuz Toll Law in Defiance of International Maritime Rules«, *Türkiye Today*, 30.3.2026, <<https://www.turkiyetoday.com/region/irans-parliament-passes-hormuz-toll-law-in-defiance-of-international-maritime-rules-3217185>>.

¹²⁴ Die einschlägigen Beschlüsse des Bundestags sehen als Einsatzgebiet zwar auch die Straße von Hormus vor, schließen aber bislang aus, dass dort die »exekutive Aufgabe des Schutzes von Schiffen gegen multidimensionale Angriffe« ausgeübt wird. Siehe jeweils Deutscher Bundestag, Drucksache 20/10347 [wie Fn. 121], Ziff. 7; ders., Drucksache 20/14044 [wie Fn. 121], Ziff. 7; ders., Drucksache 21/1372 [wie Fn. 121], Ziff. 7.

verschärft. Aus Kreisen des iranischen Parlaments verlautete, man werde die Straße von Hormus »keinesfalls in ihren früheren Zustand zurückversetzen«.¹³¹ Iran betrachtet die künftigen Einnahmen aus dem Schiffsverkehr ausdrücklich auch als eine Form der Kompensation für erlittene Kriegsschäden.¹³² Inzwischen hat die iranische Führung mit der Persian Gulf Strait Authority (PGSA) eine Kontrollbehörde geschaffen, die den Schiffsverkehr in der Straße von Hormus regeln und Mautgebühren einziehen soll.¹³³

Parallel dazu hat die iranische Regierung bilaterale Gespräche mit der omanischen Regierung über eine engere Zusammenarbeit in der Straße von Hormus aufgenommen. Diskutiert wird ein Protokoll zur Überwachung und Koordinierung des Schiffsverkehrs, das vor allem technische Aspekte regeln soll. Dazu zählen insbesondere Maßnahmen zur Gewährleistung einer sicheren Passage sowie die Bereitstellung entsprechender Dienstleistungen für die Schifffahrt.¹³⁴ Hauptstreitpunkt war bislang der künftige Verlauf der Schifffahrtsrouten. Inzwischen haben sich die beiden Staaten auf neue Routen geeinigt. Demnach soll Iran fortan offenbar die Kontrolle darüber erhalten, welche Schiffe in die Meerenge einfahren.¹³⁵

¹³¹ Serdar Dincel, »Hormuz Strait Will Not Revert to Pre-War Conditions, Iranian Lawmaker Says«, *Anadolu Agency*, 26.4.2026, <<https://www.aa.com.tr/en/economy/hormuz-strait-will-not-revert-to-pre-war-conditions-iranian-lawmaker-says/3918446>> (Übersetzung durch den Autor).

¹³² Rania Abushamala, »Strait of Hormuz Will Reopen Only When Transit Revenues Used to Compensate for War Damages: Iranian Spokesman«, *Anadolu Agency*, 5.4.2026, <<https://www.aa.com.tr/en/middle-east/strait-of-hormuz-will-reopen-only-when-transit-revenues-used-to-compensate-for-war-damages-iranian-spokesman/3892879>>.

¹³³ Saleh al-Batati, »Iran Says It Has Launched New Mechanism to Regulate Strait of Hormuz Traffic«, *The Wall Street Journal*, 5.5.2026, <<https://www.wsj.com/livecoverage/iran-hormuz/card/iran-says-it-has-launched-new-mechanism-to-regulate-strait-of-hormuz-traffic-q9CuamUB1KTwKUjNWuP>>.

¹³⁴ Kevin Breuninger, »Iran and Oman Drafting Protocol to Monitor Hormuz Strait Traffic: IRNA«, *CNBC*, 2.4.2026, <<https://www.cnn.com/2026/04/02/iran-war-oman-hormuz-strait.html>>.

¹³⁵ »Iran meldet Einigung auf neue Route durch Straße von Hormus«, *tagesschau*, 6.8.2026, <<https://www.tagesschau.de/ausland/asien/iran-oman-hormus-100.html>>.

Keine Abgabe für die bloße Durchfahrt

Das internationale Seerecht bietet keine Grundlage, um Abgaben für die Passage internationaler Meerengen zu erheben, in denen das Recht der Transitdurchfahrt oder das Recht der friedlichen Durchfahrt gilt.

Art. 26 Abs. 1 SRÜ bestimmt ausdrücklich, dass für die bloße Durchfahrt fremder Schiffe durch das Küstenmeer keine Abgaben erhoben werden dürfen. Die Vorschrift betrifft unmittelbar nur die friedliche Durchfahrt durch das Küstenmeer sowie über Art. 45 Abs. 1 SRÜ die friedliche Durchfahrt durch Meerengen. Für Meerengen, in denen das weitergehende Recht der Transitdurchfahrt nach Art. 37ff SRÜ gilt, sind die Regelungs- und Eingriffsbefugnisse der Anliegerstaaten jedoch noch stärker begrenzt. Wenn bereits im Küstenmeer keine Abgaben für die bloße Durchfahrt erhoben werden dürfen, gilt dies erst recht für internationale Meerengen, deren Offenhaltung für den ungehinderten internationalen Schiffsverkehr seerechtlich besonders geschützt ist. Auch im Völkergewohnheitsrecht hat sich diesbezüglich keine abweichende Regelung herausgebildet.

Gebühren für konkrete Dienstleistungen

Gemäß Art. 26 Abs. 2 SRÜ dürfen im Küstenmeer Gebühren nur für konkrete, einem Schiff tatsächlich erbrachte Dienstleistungen erhoben werden. Hierunter fallen beispielsweise Lotsendienste, Bergungen, Wrackbeseitigungen oder Schleppdienste.¹³⁶ Eine pauschale Abgabe für Maßnahmen, die allein deshalb erforderlich werden, weil der Küstenstaat selbst vorsätzlich Gefahren für die Schifffahrt geschaffen hat, lässt sich dagegen nicht auf diese Vorschrift stützen.

Außerdem dürfen bei der Erhebung von Gebühren nach Art. 26 Abs. 2 SRÜ einzelne Schiffe – etwa aufgrund ihrer Flagge oder wirtschaftlichen Zugehörigkeit – nicht diskriminiert werden. Im Übrigen muss die Höhe der Gebühr in einem angemessenen Verhältnis zur jeweils erbrachten Dienstleistung stehen.¹³⁷ Forderungen in Millionenhöhe (nach Medienberichten sollen iranische Behörden bereits Beträge von bis

¹³⁶ Richard A. Barnes, »Article 26«, in: Alexander Proelss (Hg.), *United Nations Convention on the Law of the Sea. A Commentary*, München/Oxford/Baden-Baden 2017, S. 226 – 229 (228).

¹³⁷ Ebd.

zu zwei Millionen US-Dollar für Schiffe eingefordert haben)¹³⁸ sind von Art. 26 Abs. 2 SRÜ nicht gedeckt.

Unter dem Regime der Transitudurchfahrt nach Art. 37ff SRÜ existiert ohnehin keine Regelung, die es den Anliegerstaaten ausdrücklich gestatten würde, Gebühren für konkret erbrachte Dienstleistungen zu erheben. Art. 43 SRÜ sieht zwar eine Zusammenarbeit von Anlieger- und Nutzerstaaten bei der Einrichtung und Unterhaltung von Navigationshilfen und Sicherheitsanlagen sowie bei der Verhütung von Verschmutzung durch Schiffe vor. Dies kann auch eine freiwillige Beteiligung der Nutzerstaaten an den hierfür anfallenden Kosten einschließen. Einen Rechtsanspruch auf die Erhebung von Gebühren gegenüber den die Meerenge nutzenden Schiffen begründet Art. 43 SRÜ jedoch nicht.

Servicegebühren bei Verkehrstrennungsgebieten?

In der Straße von Hormus wurde 1973 auf Vorschlag Irans und Omans von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMCO, später IMO) ein Verkehrstrennungsgebiet eingerichtet, das 1979 modifiziert wurde. Es besteht aus zwei parallelen, in ost-westlicher bzw. west-östlicher Richtung verlaufenden Verkehrswegen und einer Trennzone sowie einer Küstenahverkehrszone vor der Küste Omans.¹³⁹

Das SRÜ enthält in Teil III eine spezielle Regelung zu Schifffahrtswegen und Verkehrstrennungsgebieten in Meerengen, in denen das Regime der Transitudurchfahrt gilt (Art. 41). Danach können die Anliegerstaaten Schifffahrtswegen und Verkehrstrennungsgebiete festlegen und abändern. Voraussetzung ist jedoch stets die Zustimmung der IMO (Art. 41 Abs. 4). Solche Regelungen dienen der Ordnung des Seeverkehrs und insbesondere der Gewährleistung der Sicherheit der Schifffahrt. In zahlreichen Meerengen wurden zu diesem Zweck Melde- und Informationssysteme eingerichtet.

In Meerengen, in denen das Recht der friedlichen Durchfahrt gilt, dürfen die Anliegerstaaten ebenfalls

Schifffahrtswegen und Verkehrstrennungsgebiete festlegen (Art. 45 Abs. 1 i. V. m. Art. 22 SRÜ). Hierzu bedarf es der Zustimmung der IMO nicht. Ihre Empfehlungen müssen aber gleichwohl berücksichtigt werden (Art. 22 Abs. 3 lit. a).

Weder Art. 41 noch Art. 22 SRÜ sehen ausdrücklich vor, dass die Anliegerstaaten im Zusammenhang mit der Einrichtung solcher Schifffahrtswegen oder Verkehrstrennungsgebiete Gebühren erheben dürfen. Auch Art. 42 und Art. 21 SRÜ, in denen die Rechtssetzungsbefugnisse der Anliegerstaaten bzw. Küstenstaaten definiert sind, enthalten diesbezüglich keine entsprechenden Ermächtigungen.

Gebühren für Lotsendienste und sonstige Serviceleistungen werden in der Praxis erst dann erhoben, wenn Schiffe Häfen anlaufen und entsprechende Leistungen im Hafen- oder Hafenzufahrtsbereich in Anspruch nehmen. Die dort anfallenden Entgelte sind jedoch nicht an die Nutzung von Schifffahrtswegen oder Verkehrstrennungsgebieten geknüpft, sondern setzen stets eine tatsächliche Inanspruchnahme spezifischer Dienstleistungen im Hafen bzw. Hafenumfeld voraus.

Der Unterschied zu künstlichen Wasserstraßen und zum Bosphorus

Irreführend in der Debatte um eine mögliche künftige Regelung für die Straße von Hormus ist der Vergleich mit dem Panamakanal oder dem Suezkanal sowie mit den türkischen Meerengen (Dardanellen, Bosphorus).

Beim Panamakanal und beim Suezkanal handelt es sich um künstliche Wasserstraßen, die zu den interozeanischen Kanälen gezählt werden. Solche Kanäle unterstehen der Hoheit der Staaten, auf deren Territorium sie liegen. Es bleibt daher den betreffenden Staaten überlassen, die Bedingungen für die Nutzung, einschließlich etwaiger Transitgebühren, festzulegen und zu entscheiden, ob und in welchem Umfang sie sich dabei völkervertragsrechtlich binden.¹⁴⁰

Die Dardanellen und der Bosphorus sind hingegen – ebenso wie die Straße von Hormus – natürliche Meerengen. Sie unterliegen mit der Montreux-Konvention von 1936 einer besonderen völkerrechtlichen

¹³⁸ »Schiffsverkehr – Mautgebühren für die Straße von Hormus?«, *Deutschlandfunk*, 9.4.2026, <<https://www.deutschlandfunk.de/mautgebuehren-fuer-die-strasse-von-hormus-100.html>>.

¹³⁹ Siehe International Maritime Organization (IMO), »Middle East, Information Related to Shipping and Seafarers – Strait of Hormuz and the Middle East«, <<https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/middle-east-strait-of-hormuz.aspx>>.

¹⁴⁰ Volker Epping/Hans-Joachim Heintze, »Völkerrechtssubjekte«, in: Volker Epping/Wolff Heintschel von Heinegg (Hg.), *Knut Ipsen, Völkerrecht*, 8. Aufl., München 2024, S. 76–469 (94).

Regelung,¹⁴¹ die der Türkei hinsichtlich der Regulierung der Passage bestimmte Rechte einräumt. Dazu gehört auch das Recht, Abgaben und Gebühren für bestimmte Dienstleistungen zu erheben. Bei der Montreux-Konvention handelt es sich um eine »lange bestehende und in Kraft befindliche« internationale Übereinkunft im Sinne von Art. 35 lit. c SRÜ. Die Vorschrift bestimmt, dass die Rechtsordnung in Meerengen, für die solche Sonderregime gelten, nicht von Teil III des SRÜ tangiert wird. Entscheidend ist dabei, dass die Montreux-Konvention bereits lange vor dem SRÜ in Kraft getreten ist.

Keine einseitige oder vertragliche Statusänderung

Der Status von Meerengen, die unter Teil III des SRÜ fallen, kann weder von Anliegerstaaten einseitig noch durch zwischenstaatliche Vereinbarung zu Lasten dritter Staaten verändert werden. Selbst wenn man – der Argumentation Irans folgend – davon ausgeht, dass in der Straße von Hormus das völkergewohnheitsrechtliche Regime der friedlichen Durchfahrt gilt, könnte ein völkerrechtlicher Vertrag – etwa zwischen Iran und den USA oder zwischen Iran und Oman – keine Statusänderung bewirken. Die jeweiligen Staaten könnten zwar untereinander Regelungen treffen. Ein völkerrechtlicher Vertrag begründet jedoch für Drittstaaten ohne deren Zustimmung grundsätzlich weder Rechte noch Pflichten. Dies folgt bereits aus Art. 34 WVK, der dem Prinzip *pacta tertiis nec nocent nec prosunt* Ausdruck verleiht.

Ein Vertrag zwischen Iran und Oman, der darauf gerichtet wäre, den seerechtlichen Status der Straße von Hormus etwa nach dem Vorbild der Montreux-Konvention zu verändern, würde die völkerrechtlich garantierten Schifffahrtsrechte anderer Staaten berühren. Gegenüber diesen Staaten könnte ein solcher Vertrag nach Art. 34 WVK keine Rechte oder Pflichten begründen. Auch die Regelungen im SRÜ, die dessen Verhältnis zu anderen Übereinkünften regeln, stehen einem solchen Vorhaben entgegen.¹⁴²

141 *Convention Regarding the Régime of the Straits, Signed at Montreux, July 20th 1936*, League of Nations Treaty Series, Bd. 173 (1936/37), S. 213.

142 Gemäß Art. 311 Abs. 2 SRÜ lässt das SRÜ die Rechte und Pflichten der Vertragsstaaten aus anderen Übereinkünften unberührt. Voraussetzung ist jedoch, dass die Übereinkunft mit dem SRÜ vereinbar ist und andere Vertragsstaaten des SRÜ im Genuss ihrer Rechte und bei der Erfüllung ihrer

Eine gegenüber sämtlichen Staaten (*erga omnes*) wirkende Änderung des seerechtlichen Status der Straße von Hormus – wie sie im Rahmen einer Nachkriegsregelung theoretisch in Betracht gezogen werden könnte – ließe sich also nicht durch einen bilateralen Vertrag zwischen Oman und Iran herbeiführen. Sie würde vielmehr eine universell akzeptierte völkerrechtliche Neuregelung oder gar eine entsprechende Änderung des Seerechtsübereinkommens voraussetzen.

Dass hierfür keine realistische Perspektive besteht, zeigen die zahlreichen Stellungnahmen von Staaten im Rahmen der Vereinten Nationen, die dem iranischen Anspruch auf einseitige Kontrolle der Meerenge bereits eine klare Absage erteilt haben.¹⁴³ Im UN-Sicherheitsrat fand am 27. und 29. April 2026 eine hochrangige offene Debatte zur Sicherheit und zum Schutz maritimer Verkehrswege statt. In diesem Zusammenhang betonten zahlreiche Staaten, dass die Durchfahrt durch Meerengen, die der internationalen Schifffahrt dienen, weder durch die Einführung von Abgaben- oder Gebührensystemen eingeschränkt noch von den Anliegerstaaten als politisches oder wirtschaftliches Druckmittel benutzt werden dürfe.¹⁴⁴

Zuletzt bekräftigten auch die Mitgliedstaaten der Vereinigung südostasiatischer Länder (ASEAN) im Rahmen eines Außenministertreffens am 21. Juli 2026 die Bedeutung der freien Durchfahrt durch Meer-

Pflichten aus dem SRÜ nicht beeinträchtigt. Art. 311 Abs. 3 SRÜ erlaubt zwar unter engen Voraussetzungen Übereinkünfte zwischen Vertragsstaaten, die die Anwendung einzelner Bestimmungen des SRÜ modifizieren oder suspendieren. Diese Möglichkeit steht jedoch nur den Vertragsstaaten des SRÜ untereinander offen. Oman könnte sich daher gegenüber anderen Vertragsstaaten des SRÜ auch nicht darauf berufen, dass eine mit Iran geschlossene Vereinbarung eine zulässige Modifikation seiner Verpflichtungen aus dem SRÜ darstellt.

143 Siehe z. B. die Stellungnahmen einzelner Mitglieder des UN-Sicherheitsrats in der Sitzung vom 7.4.2026 (UNSC, 10130th Meeting [wie Fn. 28]). Laut Erklärung des amerikanischen Außenministeriums sind sich die USA offenbar auch mit China darüber einig, dass kein Staat Abgaben für die Durchfahrt durch internationale Meerengen wie die Straße von Hormus erheben darf. Siehe Michael Martina, »China and US Agree on Opposing Hormuz Tolls, State Department Says«, *Reuters*, 12.5.2026, <<https://www.reuters.com/world/china/china-us-agree-opposing-hormuz-tolls-state-department-says-2026-05-12/>>.

144 UNSC, 10145th Meeting, 27.4.2026/29.4.2026, UN-Dok. S/PV.10145, S/PV.10145 (Resumption 1), S/PV.10145 (Resumption 2).

engen, die der internationalen Schifffahrt dienen.¹⁴⁵ Insbesondere äußerten sie tiefe Besorgnis über jegliche diskriminierenden oder einseitigen Maßnahmen, die die Passage der Straße von Hormus oder anderer internationaler Meerengen behindern oder beeinträchtigen könnten. Dementsprechend forderten sie die Wiederherstellung einer sicheren, ungehinderten und kontinuierlichen Transitdurchfahrt von Schiffen und Luftfahrzeugen durch die Straße von Hormus im Einklang mit dem SRÜ.¹⁴⁶

Ein abschließender Blick über die Straße von Hormus hinaus

Meerengen, die der internationalen Schifffahrt dienen, genießen im internationalen Seerecht zwar eine hervorgehobene Stellung. Gleichwohl mangelt es an wirksamen Mechanismen zur Durchsetzung geltender Durchfahrtsrechte. Besonders deutlich treten die Defizite dort zutage, wo strategisch bedeutsame Meerengen durch Anlieger- oder Drittstaaten gezielt blockiert oder faktisch unpassierbar gemacht werden. Der Konflikt um die Straße von Hormus verdeutlicht die Grenzen des bestehenden völkerrechtlichen Instrumentariums. Weder das internationale Seerecht noch das Seekriegsrecht sind darauf ausgelegt, die internationale Gemeinschaft wirksam davor zu schützen, dass einzelne Staaten maritime Engpässe als geopolitisches Druckmittel nutzen.¹⁴⁷

Die Angriffe der Huthi auf die internationale Handelsschifffahrt im Bereich der Meerenge Bab al-Mandab werfen – völkerrechtlich betrachtet – ein zusätzliches Problem auf. Die Beeinträchtigungen gehen dort von einer bewaffneten Gruppe aus, die vom Territorium eines schwachen Staates aus operiert. Damit ähnelt die völkerrechtliche Ausgangslage den Konstellationen grenzüberschreitender Terrorismusbekämpfung, in denen eher Fragen der Zurechnung und der Selbstverteidigung gegen nichtstaatliche Akteure im Vordergrund stehen.

Abkürzungen

AA	Auswärtiges Amt
Art./Abs./S.	Artikel/Absatz/Satz
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations
Aufl.	Auflage
Bd.	Band
BGBI.	Bundesgesetzblatt
CENTCOM	U. S. Central Command
ebd.	ebenda
EU	Europäische Union
EUNAVFOR	European Union Naval Force
FON	Freedom of Navigation
Hg.	Herausgeber
ICJ	International Court of Justice
ICRC	International Committee of the Red Cross
IMCO	Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
IMO	International Maritime Organization
i. V. m.	in Verbindung mit
MOU	Memorandum of Understanding
PGSA	Persian Gulf Strait Authority
Res.	Resolution
SRÜ	Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (1982)
UKMTO	United Kingdom Maritime Trade Operations
UN	United Nations
UN-Dok.	UN-Dokument
UNGA	United Nations General Assembly
UNSC	United Nations Security Council
UNSG	United Nations Secretary-General
UNTC	United Nations Treaty Collection
UNTS	United Nations Treaty Series
WVK	Wiener Übereinkommen über das Recht der Verträge (1969)
Ziff.	Ziffer
ZP I	Zusatzprotokoll zu den Genfer Abkommen vom 12.8.1949 über den Schutz der Opfer internationaler bewaffneter Konflikte

¹⁴⁵ »ASEAN Foreign Ministers' Statement on the Evolving Situation in the Middle East«, 21.7.2026, <<https://asean2026.gov.ph/post/view/?title=asean-foreign-ministers-statement-on-the-evolving-situation-in-the-middle-east>>.

¹⁴⁶ Ebd., Punkt 3 der Erklärung.

¹⁴⁷ Siehe auch Bertina Kudrin, »The Strait of Hormuz and the Limits of Maritime Law«, *Lawfare* (Blog), 23.3.2026, <<https://www.lawfaremedia.org/article/the-strait-of-hormuz-and-the-limits-of-maritime-law>>.

