



Von den iranischen Revolutionsgarden festgesetzt: Der unter britischer Flagge fahrende Öltanker „Stena Impero“ des schwedischen Reeders „Stena Bulk“ im Hafen von Bandar Abbas.

die Sicherheit von Crewmitgliedern in der Straße von Hormus gezeigt.

Auf Initiative der Schifffahrt-Gewerkschaft „Nautilus International“ gilt die Meerenge nun seit Anfang August als Gebiet mit erhöhtem Risiko. Besatzungsmitglieder haben damit das Recht, vor der rund elfstündigen Passage durch das Nadelöhr von Bord zu gehen oder für die entsprechenden Tage doppeltes Gehalt zu empfangen. Laut „Nautilus“-Sprecherin Helen Kelly führen erhöhte Sicherheitsvorkehrungen und verstärkte Bordwachen zu „Furcht und Müdigkeit“ unter den Besatzungen.

Die Sicherheitslage erinnere an den sogenannten „Tankerkrieg“ während des von 1980 bis 1988 dauernden Ersten Golfkriegs zwischen dem Irak und dem Iran, so Kelly in einer Mail an die woxx. Diesen Hintergrund gilt es im Auge zu behalten, will man die politische Bedeutung der Meerenge und die jüngsten Entwicklungen einschätzen. Während dieses Krieges wurden mehr als 440 Handelsschiffe angegriffen, was über 400 Seefahrer mit dem Leben bezahlten.

Auch im latenten Streit zwischen Teheran und Washington um Atomab-

kommen und Wirtschaftssanktionen drohte Iran jüngst mehrfach damit, die Meerenge zu schließen. Aus dieser Perspektive stellt sich die aktuelle Lage als ebenso explosives wie instabiles Gemisch dar. Dies geht auch aus der anonymen Zeugenaussage eines „Captain X“ genannten Kapitäns hervor, die „Nautilus International“ im Juli unter dem Titel „Gefangen im Kreuzfeuer“ publizierte. Der Mann, der jahrelang die Straße von Hormus auf LPG-Tankern befahren hat, berichtet von „stressigen“ und „beängstigenden“ Passagen, der Präsenz von „bis an die Zähne mit halb-automatischen Waffen“ ausgerüsteter privater Sicherheitsdienste an Bord und wirtschaftlichem Druck, ungeachtet dieser Umstände die Durchquerung zu riskieren.

Für die Reedereien fällt zudem die Zahlung erhöhter Sicherheitsprämien an, was ihre ohnehin geringen Margen verringert und den Druck auf die Crews, die, wie am Beispiel der „Stena Impero“ deutlich wird, meist aus Niedriglohnländern stammen, zusätzlich verstärkt. Insofern lassen sich die Scharmützel der vergangenen Wochen nicht nur im Kontext einer geopolitischen Eskalation lesen, son-

dern eben auch als Musterbeispiel eines globalisierten Kapitalismus, dessen Konkurrenzprinzip auf prekär beschäftigte Arbeiter angewiesen ist. „Der kommerzielle Druck, den Transit so schnell wie möglich hinter sich zu bringen, bleibt“, so Helen Kelly.

Bis in die großen europäischen Häfen lässt sich die wirtschaftliche Bedeutung der Meerenge nachvollziehen, auch wenn diese nicht zu den klassischen Destinationen für Öltanker aus der Golfregion zählen. So ist etwa der osmanische Tiefseehafen Sohar, kurz vor der Straße von Hormus gelegen, ein Joint Venture des dortigen Staats und des 2004 privatisierten niederländischen Hafenbetreibers „Port of Rotterdam“. Die Zusammenarbeit soll Omans Abhängigkeit von Öl vermindern helfen. Der belgische Konkurrent Antwerpen unterhält seit 2016 eine Kooperation mit dem Hafen Shahid Rajaei im iranischen Bandar Abbas. Sie ist auf eine Dauer von fünf Jahren angelegt und kann bei Bedarf verlängert werden.

Der britische Schiffsmakler „Gibson“ kommentierte unlängst in seinem „tanker report“: „Seit langem war die geopolitische Situation be-

treffend vieler der weltweit größten Rohöllieferanten nicht so prekär.“ Nathan Habers, Sprecher des niederländischen Reeder-Verbands KVNR, sorgt sich derzeit neben der Sicherheit der Besatzungen um Grundprinzipien des internationalen Seerechts. „Wir wollen auf keinen Fall, dass die Handelsschifffahrt ein Spielball der Geopolitik wird.“ Die Ereignisse des Sommers 2019 deuten jedoch eher darauf hin, dass dies bereits geschehen ist.

Für die festgehaltenen Seeleute im Hafen von Bandar Abbas bedeutet dies, dass sie vorläufig weiter warten müssen. Das Bild der Straße von Hormus als Nadelöhr hat sich für sie auf beklemmende Weise bewahrheitet. Dass es der Crew den Umständen entsprechend gutgehe, verlautbart die Reederei „Stena Bulk“ bereits vor Wochen. Inzwischen aber seien ihre Familien „extrem besorgt über ihre Lieben“.

Tobias Müller berichtet für die woxx vorwiegend aus Belgien und den Niederlanden.