Der Überfall auf die Free Gaza Flottille am 31. Mai 2010

Völkerrechtliches Gutachten

von

Prof. Dr. Norman Paech

I. Der Tatbestand

Der Überfall auf die Free Gaza Flottille am frühen Morgen des 31. Mai 2010 durch die israelische Armee hat weltweit erhebliche Empörung ausgelöst. Bei ihm kamen auf der unter Flagge der Komoren fahrenden Mavi Marmara neun Passagiere ums Leben, mindestens 45 wurden zum Teil schwer verletzt. Während zahlreiche Stimmen von einer schweren Verletzung des Völkerrechts, ja von Kriegsverbrechen sprechen, sieht sich die israelische Armee vollkommen im Recht und hat nach einer internen Untersuchung lediglich einige Pannen bei der Planung und Durchführung der Kaperung der Schiffe eingeräumt.[1]

Um das Geschehen genauer völkerrechtlich analysieren zu können, muss zunächst der Hergang der Ereignisse geklärt werden, der immer wieder unterschiedlich dargestellt wird. Lediglich sechs der ursprünglich acht Schiffe trafen sich am 30. Mai weit südlich der Insel Zypern und westlich von Israel in internationalen Gewässern. Es waren die Passagierschiffe MV Mavi Marmara unter der Flagge der Komoren, die MV Challenger I unter der Flagge der USA und die MV Sfendoni unter der Flagge Togos, die Frachter MV Defney unter der Flagge von Kiribati, die MV Eleftheri Mesogeio (Free Mediterranean) unter der Flagge Griechenlands und die MV Gazze I unter der Flagge der Türkei. Die unter US-amerikanischer Flagge fahrende MV Challenger II musste kurz nach ihrem Auslaufen aus dem griechischen Hafen Agios Nikolaos wegen eines Steuerungsschadens, ein offenkundiger Sabotageakt der israelischen Armee,[2] aufgeben und ihre Passagiere auf die Mavi Marmara übersetzen. Der von Irland startende Frachter Rachel Corrie unter der Flagge von Kambodscha konnte den Treffpunkt wegen verschiedener Probleme nicht mehr rechtzeitig erreichen.

Die Schiffe waren von Athen, Istanbul und Agios Nikolaos gestartet. An Bord waren insgesamt knapp über 700 Passagiere aus 36 Ländern (laut The Guardian 671 Passagieren, das Innenministerium von Israel sprach am 5. Juni von 702 deportierten Menschen), die 577 allein auf der Mavi Marmara. Die Frachter hatten etwa 10 000 to Hilfsgüter an Bord, vor allem Nahrungsmittel und Textilien, Pharmaka und medizinische Ausrüstungen, Baumaterialien wie 3500 to Zement, 750 to Stahl, Holz, Plastikfensterrahmen und Glass, Elektro- und

---

[1] Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 13. Juli 2010.

[2] Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 2. Juni 2010.

Dieselgeneratoren, Spielzeug, 20 to Papier etc.[3] Es waren nicht die ersten Schiff der Free Gaza-Bewegung, die die Blockade des Gazastreifens von See aus durchbrechen wollten. Bereits im August 2008 war es zwei Schiffen mit 44 Aktivisten gelungen, Gaza zu erreichen – die ersten internationalen Schiffe seit 42 Jahren. Es folgten vier weitere erfolgreiche Fahrten und drei von der israelischen Marine verhinderte Versuche. Die Spirit of Humanity, die am 30. Mai 2009 von der israelischen Armee angegriffen und nach Ashdod entführt wurde, ist immer noch nicht zurückgegeben worden.

Die Flottille war von einer Koalition von sechs Organisationen zusammengestellt worden: 1. The Free Gaza Movement, 2. IHH Humanitarian Relief Foundation, 3. The European Campaign to End the Siege on Gaza (ECESG), 4. The International Committee to End the Siege on Gaza, 5. The Greek Ship to Gaza Campaign, 6. The Swedish Ship to Gaza. Alle Passagiere waren vor ihrer Reise auf mögliche Gefahren aufmerksam gemacht worden und mussten sich auf vollkommene Gewaltlosigkeit bei einer möglichen Konfrontation mit der israelischen Armee schriftlich verpflichten. Es war absolut verboten, Waffen oder Munition mit an Bord zu nehmen, die Verladung der Fracht wurde von den Hafenbehörden kontrolliert. Wie sich später bei der Untersuchung des Gepäcks der Passagiere und der Löschung der Fracht durch die Israelis im Hafen von Ashdod herausstellte, war dieses Verbot ohne Ausnahme befolgt worden.

Der erste Kontakt mit israelischen Kriegsschiffen erfolgte am 30. Mai gegen 22.30 Uhr über Radar und Funkkontakt. Der Kapitän der Mavi Marmara antwortete auf die Aufforderung, die Fahrt zu stoppen, dass sich die Flottille in internationalen Gewässern bewege, ca. 70 – 90 Meilen von der Küste entfernt, und ihre Fahrt mit Hilfsgütern nach Gaza fortsetzen werde. Die Passagiere wurden gegen 23.00 Uhr an Deck gerufen und aufgefordert, ihre Rettungsjacken anzulegen zur Sicherheit gegen einen möglichen israelischen Angriff. Nach einer Stunde wurden die Passagiere in ihre Aufenthaltssäle zur Nachtruhe zurückgeschickt. Die Kriegsschiffe folgten der Flottille. Die Satellitentelephone und die Türksat Satellitenfrequenz, die die Mavi Marmara zur Kommunikation mit den internationalen Medien aber auch unter den Schiffen der Flottille benutzte, wurden zu diesem Zeitpunkt geblockt.

Am nächsten Morgen, dem 31. Mai gegen 4.20 Uhr, wurde die Mavi Marmara plötzlich beschossen. Zu diesem Zeitpunkt war die Flottille von vier Kriegsschiffen und fast 30 Zodiacs umgeben, 3 Helikopter erschienen und auch 2 Unterseebote mit insgesamt an die 1000 Soldaten sollen an dieser „Operation Seebrise“ beteiligt gewesen sein.[4] Israelische Soldaten hatten versucht, die Mavi Marmara von den Zodiacs aus zu entern, was misslang. Der Angriff danach erfolgte mit Tränengas- und Blendgranaten, Farbgeschossen (paint ball guns) und

---

[3] Detaillierte Auflistung bei IHH, Flotilla Campaign Summary Report Palestine our Route Humanitarian Aid our Load, June 2010, S. 12.

[4] So IHH, Summary Report, S. 19, 21.

gummiummantelten Stahlgeschossen.[5] Unmittelbar danach, gegen 4.30 Uhr, wurde der Angriff auf die Mavi Marmara von Helikoptern aus geführt, von denen sich Soldaten auf das Oberdeck abseilten. Nach verschiedenen glaubhaften Zeugenaussagen wurde das Feuer von den Helikoptern aus eröffnet noch bevor die Kommandos das Deck erreicht hatten. Dabei wurden zwei Männer, die sich zur Abwehr auf das Oberdeck begeben hatten, getötet.[6] In den folgenden Auseinandersetzungen wurden 9 Personen getötet und 54 verwundet, 23 davon schwer. Es gibt keine Zahlen darüber, wie viele Passagiere sich auf dem Oberdeck den israelischen Soldaten entgegenstellten. Ihnen gelang es auf jeden Fall, drei Soldaten zu entwaffnen und zur Erste-Hilfe-Station zu bringen, die im 2. Deck eingerichtet worden war. Sie waren nur leicht verletzt, wurden versorgt und konnten später die Station aus eigenen Kräften verlassen. Die Passagiere benutzten bei ihren Kämpfen mit den Soldaten Stöcke, Eisenstangen, die sie nach einigen Aussagen mit Eisensägen aus der Reeling herausgesägt haben sollen, Feuerwehrschläuche, Stühle, Wasserflaschen und andere Gegenstände, die sie an Deck finden konnten. Die erbeuteten Waffen wurden von ihnen nicht benutzt, sie wurden z. T. über Bord geworfen. Die Tatsache, dass die israelische Armee keine Details über die Verwundungen der Soldaten veröffentlicht hat, unterstreicht den Befund, dass die Passagiere die erbeuteten Schusswaffen nicht benutzt haben.

Nach ca. einer halben Stunde, gegen 5.10 Uhr, wurden die Passagiere über Lautsprecher auf Englisch und Arabisch aufgefordert, sich in ihre Aufenthaltssäle zu begeben, sich ruhig zu verhalten und jeden Widerstand zu unterlassen. Die Israelis hätten das Kommando über das Schiff übernommen. Das geschah. Auch die auf dem untersten Deck bis dahin aus Sicherheitsgründen eingeschlossenen Frauen wurden jetzt heraufgelassen. Die israelischen Soldaten auf den Außendecks, die aufgefordert wurden, den Gebrauch der Schusswaffen einzustellen, kümmerten sich zunächst nicht darum. Sie richteten immer wieder ihre Waffen von außen auf die Fenster, sobald sich in den Sälen ein Passagier erhob. Nach einiger Zeit gelang es der Knesseth-Abgeordneten, Hanin Zoabi, Kontakt zu den Soldaten aufzunehmen. Alle Passagiere wurden schließlich einzeln aus den Sälen beordert, untersucht und mit Kabelbindern um die Handgelenke gefesselt. Sie mussten auf den Außengängen in Reih und Glied knien, Frauen und die wenigen Europäer durften sich auf die Bänke setzen. Währenddessen nahm die Flottille Kurs auf Ashdod. Helikopter brachten weitere Verstärkung heran, u.a. auch Hunde.

Die Kaperung der anderen Schiffe zur gleichen Zeit verlief ohne Tote und ohne größere Verletzungen, doch nicht ohne Gewalt und aggressive Beleidigungen. Die israelischen Soldaten benutzten Taser (Elektroschockwaffen) und Gummigeschosse, schlugen etliche Passagiere mit den Kolben ihrer Waffen, sodass sie bluteten, fesselten sie mit Kabelbindern, stülpten ihnen Kapuzen über und verklebten ihnen die Augen – das alles, obwohl es keinen

---

[5] Vgl. Richard Lightbown, The Israeli raid of the Freedom Flotilla 31 May 2010, A review of media ressources, 28. Juni 2010, S. 10.

[6] Vgl. Richard Lightbown, op. Cit. S. 11, 12.

gewaltsamen Widerstand gab. Die Mannschaften wurden mit Waffen zur Kursänderung gezwungen.

Die Fahrt nach Ashdod dauerte mehr als 10 Stunden, während dessen die Passagiere nur mangelhaft mit Wasser und Nahrung versorgt wurden. Vielen wurde der Gang zur Toilette verwehrt etc. Im Hafen von Ashdod - gegen 19.00 Uhr - wurden alle einzeln von den Schiffen geführt, verhört, einer kurzen gesundheitlichen Untersuchung unterzogen und entweder zum Flughafen Ben Gurion gefahren, um ausgeflogen zu werden (so die deutschen Gefangenen), oder mit Bussen in das Gefängnis in Ber Sheba gebracht (so die ganz überwiegende Anzahl der Gefangenen). Niemand konnte sein Gepäck mitnehmen, welches in verwüstetem Zustand an Bord der Schiffe verblieb. Nur sehr wenigen gelang es, einzelne Memorycards aus ihren Kameras zu retten. Sämtliches elektronisches Gerät der Passagiere und Journalisten wurde einbehalten. Die immer wieder gegebenen Versicherungen, dass den Passagieren ihr Gepäck ausgehändigt werde, haben sich bis auf Einzelstücke von zumeist geringem Wert, die nach Istanbul gesandt wurden, als falsch erwiesen.

II. Juristische Wertung

Die Israelische Armee wollte mit ihrem Überfall auf die Free Gaza Flottille die Durchbrechung der Gaza-Blockade verhindern. Deswegen ist zunächst diese Blockade des Gazastreifens rechtlich zu bewerten.

1. Blockade des Gazastreifens.

Der Gazastreifen ist aktuell ein Gebiet ohne Staatsqualität, ohne faktische oder rechtliche Souveränität, gleichsam ein juristisches Neutrum. Es ist von keinem Staat anerkannt und nach dem Rückzug der israelischen Siedler und Soldaten im Sommer 2005 in den Augen der israelischen Regierung auch nicht mehr Besatzungsgebiet mit den sich daraus für die israelische Regierung ergebenden völkerrechtlichen Pflichten einer Besatzungsmacht: ein rechtliches Niemandsland. Das bedeutet allerdings nicht, dass es mangels eigener staatlicher Souveränität dem Zugriff seiner Nachbarstaaten beliebig ausgesetzt ist. Der Gazastreifen ist nach wie vor Teil des territorialen Verbundes von Palästina, dessen größter Teil, die Westbank, sich unter der Besatzung Israels befindet. Als die PLO 1988 den palästinensischen Staat auf dem Gebiet der Westbank mit Ost-Jerusalem und des Gazastreifens ausrief, wurde er von über 100 Staaten anerkannt. Allerdings blieb ihm die Aufnahme in die UNO versagt, obwohl er über alle konstituierenden Merkmale eines Staates – Territorium, Bevölkerung, Regierung und Fähigkeit, mit anderen Staaten in diplomatische Beziehungen einzutreten – verfügte. Die PLO hat nicht weiter auf dem Anspruch eigener Staatlichkeit bestanden, vor allem weil Israels Besatzungspolitik jede Ausübung eigenständiger Souveränität verhinderte.

Der Rückzug der israelischen Siedler und Soldaten im Sommer 2005 befreite den Gazastreifen allerdings höchstens bis zu den Wahlen im Januar 2006 von der Besatzung. Denn nach den Wahlen schloss sich wieder der Ring um den Gazastreifen, zunächst durch die Verweigerung der Auszahlung der Zoll- und Steuereinnahmen und den Stopp der

ausländischen Zahlungen bis zu der vollständigen Blockade mit Boykott und Schließung der Grenzen, nachdem im Juni 2007 Hamas die Macht in Gaza übernommen hatte. Seitdem ist Gaza faktisch wieder zum besetzten Gebiet geworden.

Es besteht kein Zweifel daran, dass die israelische Armee spätestens seit Sommer 2007 den Gazastreifen wieder unter ihre vollständige Kontrolle gebracht hat. Weder zu Land, noch zu Luft oder Wasser kann jemand ohne die Erlaubnis der israelischen Armee das Gebiet verlassen oder betreten. Die Menschen sind im Gazastreifen eingeschlossen, in Kollektivhaft genommen. Schwer kranken Menschen wird die Ausreise für eine medizinische Behandlung im Ausland nur in seltenen Ausnahmen gewährt, Studierende können nicht ausreisen und verlieren ihre Auslandsstipendien und Studienplätze außerhalb von Gaza. Ausländer werden ebenfalls festgehalten, indem ihnen über Monate die Ausreise verweigert wird. Es gibt praktisch keine Bewegungsfreiheit aus dem Gebiet heraus. Jede Bewegung in dem nur 365 km² großen Areal unterliegt der lückenlosen Luftüberwachung durch das israelische Militär.

Für die Anwendung des Besatzungsrechts reicht es aus, dass die Besatzung auch ohne die Anwendung militärischer Gewalt erfolgt, weil etwa jeder Widerstand auf Grund der Übermacht des Gegners unterbleibt. Entscheidend ist nur die vollständige und effektive Kontrolle durch die fremde Macht – und die liegt seit Sommer 2007 im Gazastreifen bei der israelischen Armee. Nach der klassischen Definition des Artikels 42 der Haager Landkriegsordnung (HLKO) von 1907 gilt ein Gebiet als kriegerisch besetzt, „wenn es sich tatsächlich in der Gewalt des feindlichen Heeres befindet. Die Besetzung erstreckt sich nur auf die Gebiete, wo diese Gewalt hergestellt ist und ausgeübt werden kann.“ Es ist aber nicht erforderlich, dass die feindliche Armee sich an jedem Ort des besetzten Gebietes befindet. Besetzt ist ein Gebiet dann, wenn es sich tatsächlich in der Gewalt und effektiv unter der Kontrolle der gegnerischen Streitkräfte befindet, d.h. wenn die Besatzungsmacht faktisch in der Lage ist, ihre Herrschaft über die Zivilbevölkerung durchzusetzen. Dies ist für das Westjordanland und Ostjerusalem ganz ohne Zweifel seit 1967 der Fall, gilt aber auch aktuell für den Gazastreifen. Auch wenn Israel dieses Gebiet im Jahr 2005 offiziell verlassen hat, hält Israel den Gazastreifen spätestens seit 2007 wieder besetzt.

Diese Wertung ist von der israelischen Regierung lange abgelehnt worden, obwohl sie in der völkerrechtlichen Literatur weitgehend anerkannt ist[7] und z.B. auch vom Auswärtigen Amt Deutschlands so gesehen wird. Damit entstehen für Israel als Besatzungsmacht aber wieder eine Reihe von im humanitären Völkerrecht formulierten Pflichten als auch Verbote dessen, was eine Besatzungsmacht nicht tun darf. Diese Verpflichtungen sind in der HLKO und später im IV. Genfer Abkommen von 1949 sowie den beiden Zusatzprotokollen zu den Genfer Abkommen von 1977 kodifiziert worden. Vornehmlich geht es dabei um den Schutz und die Versorgung der Zivilbevölkerung. Israel bestreitet zwar die Anwendbarkeit der

---

[7] Vgl. Scobbie, Ian, Israel’s Withdrawal from Gaza, the Law of Occupation and of Self-Determination. In: Kattan, Victor (ed.), The Palestine Question in International Law, British Institute of International and Comparative Law, London 2008, p. 637. International Association of Democratic Lawyers (IADL), White Paper on the Legal Issues Implicated in the most Recent Attacks on Gaza, Paris 2009, p. 2.

Genfer Konventionen auf die besetzten Gebiete und hat auch die beiden Zusatzprotokolle zu den Genfer Konventionen nicht ratifiziert. Das ist jedoch unerheblich, da es sich bereits weitgehend um Gewohnheitsrecht handelt, und die Ablehnung der Genfer Konventionen von niemand anders akzeptiert wird. Auch der Einwand, dass es sich bei den besetzten Gebieten nicht um Staatsgebiete handelt, ist irrelevant, da das Ziel der Konventionen nicht der Schutz der Staatlichkeit, sondern Schutz der Menschen ist.

Artikel 43 HLKO überträgt der Besatzungsmacht die Aufgabe,

> *„alle von ihm abhängenden Vorkehrungen zu treffen, um nach Möglichkeit die öffentliche Ordnung und das öffentliche Leben wiederherzustellen und aufrechtzuerhalten, und zwar, soweit kein zwingendes Hindernis besteht, unter Beachtung der Landesgesetze."*

Diese Aufgaben umfassen nicht nur die Versorgung der Bevölkerung mit den lebensnotwendigen Nahrungsmitteln und medizinischen Gütern (Art. 55 ff. IV. Genfer Abkommen), sondern den Schutz der Menschenrechte, der religiösen und anderen Gebräuche (Art. 27 IV. Genfer Abkommen) sowie die Achtung der innerstaatlichen Rechtsordnung (Art. 64 IV. Genfer Abkommen). Ausdrücklich verboten sind der Besatzungsmacht die Annexion besetzten Territoriums – also Ost-Jerusalems und der Golan-Höhen – (Art. 2.3 u. 2.4 UN-Charta), die Besiedlung mit eigenen Staatsangehörigen sowie die Verschleppung von Teilen der Bevölkerung (Art. 147 IV. Genfer Abkommen, Art. 85.4 des 1. Zusatzprotokolls zu den Genfer Abkommen von 1977).

Der Verstoß gegen diese Verbote ist als Kriegsverbrechen zu ahnden, wofür der Internationale Strafgerichtshof in Den Haag zuständig ist (Art. 8.2 a, b Statut des Internationalen Strafgerichtshof - IStGH - von 1998).

Im Gazastreifen ereignet sich seit Jahren das, was in den letzten Jahren den Begriff „humanitäre Katastrophe" bekommen hat. Bereits vor dem Krieg Ende 2008 hat die israelische Blockade und politische Isolierung des Gazastreifens dazu geführt, dass der private Wirtschaftssektor zusammengebrochen ist, 98 % der privaten Unternehmen haben schließen müssen. Die meisten Palästinenserinnen und Palästinenser sind erwerbslos und 80 % leben in Armut, genau so viele sind von den dürren Nahrungsmittelhilfen, die die Israelis in den Gazastreifen lassen, abhängig. Der weltweite Anstieg der Lebensmittelpreise und wiederkehrende Trockenheit haben zu weiterer Nahrungsmittelunsicherheit geführt.[8]

Der Menschenrechtsrat der Vereinten Nationen verurteilt Israel zwar regelmäßig für sein Vorgehen, so beispielsweise in den Resolutionen S-6/1, S-9/1, 10/19 und 10/21[9], verändert hat sich deshalb aber nichts. Israel hält weiter an seiner Strangulierung des Gazastreifens auf Kosten der Zivilbevölkerung fest. Daran hat weder der letzte gescheiterte Friedensprozess von

---

[8] United Nations 2009: Consolidated Appeal Process – Humanitarian Appeal 2009, November 2008: S. 32-33.

[9] Deutschland hat sich bei den genannten Resolutionen der Stimme enthalten.

Annapolis etwas verändert noch das jüngste Zugeständnis des israelischen Ministerpräsidenten Netanjahu, die Blockade zu lockern.[10]

Die Beauftragte der UNO für Menschenrechte, Navi Pillay, hat, ebenso wie der Chef der UNWRA in Gaza, John Ging, die Blockade des Gazastreifens durch Israel als eine schwere Verletzung des Völkerrechts bezeichnet, insbes. von Art. 33 der IV. Genfer Konvention, die eine Kollektivbestrafung der Bevölkerung verbietet. Es wäre sogar zu prüfen, ob die Blockade nicht den Tatbestand eines „Verbrechens gegen die Menschlichkeit" erfüllt, wie es in Artikel 7 des Römischen Statuts von 1998 als Handlung, »die im Rahmen eines ausgedehnten oder systematischen Angriffs gegen die Zivilbevölkerung und in Kenntnis des Angriffs« definiert wird. Dieser Vorwurf trifft nicht allein Israel, sondern die USA und die EU-Staaten gleichermaßen, da sie in voller Kenntnis des Elends und der Zerstörungen diese Blockade unterstützen.
Zudem steht sie in direktem Widerspruch zu den beiden Menschenrechtspakten von 1976, in denen das Recht auf Selbstbestimmung jeweils in Artikel 1 mit zwingender Verbindlichkeit (ius cogens) kodifiziert ist. In ihnen heißt es:

„(1) Alle Völker haben das Recht auf Selbstbestimmung. Kraft dieses Rechts entscheiden sie frei über ihren politischen Status und gestalten in Freiheit ihre wirtschaftliche, soziale und kulturelle Entwicklung.

(2) Alle Völker können für ihre eigenen Zwecke frei über ihre natürlichen Reichtümer und Mittel verfügen, unbeschadet aller Verpflichtungen die aus der internationalen wirtschaftlichen Zusammenarbeit auf der Grundlage des gegenseitigen Wohles sowie aus dem Völkerrecht erwachsen. In keinem Fall darf ein Volk seiner eigenen Existenzmittel beraubt werden.

(3) Die Vertragsstaaten, einschließlich der Staaten, die für die Verwaltung von gebieten ohne Selbstregierung und von Treuhandgebieten verantwortlich sind, haben entsprechend der Charta der Vereinten Nationen die Verwirklichung des Rechts auf Selbstbestimmung zu fördern und dieses Recht zu achten."

2. Die Seeblockade

Ist also Israel verpflichtet, die Blockade nicht nur der Landgrenzen, sondern auch des Luftraums und des Seezugangs aufzuheben, so stellt sich die Frage, ob es rechtliche Gründe zur Rechtfertigung des Angriffs und der Kaperung der Free Gaza Flottille gab, um ihre Weiterfahrt nach Gaza zu verhindern.

Die israelische Regierung beruft sich darauf, die von ihr über die Gewässer vor Gaza verhängte Seeblockade gegen jeden durchsetzen zu können, der die Blockade durchbreche. Sie begründet dieses Recht damit, dass Israel sich seit mehreren Jahren in einem bewaffneten

---

[10] Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 14. Juli 2010, S. 2: Barroso nennt Lockerung der Gaza-Blockade wirkungslos.

Konflikt mit der Hamas befinde, der sich insbesondere seit der Machtübernahme der Hamas im Juni 2006 intensiviert habe. Israel habe verschiedene Maßnahmen ergriffen, „um die eigene Bevölkerung gegen die terroristischen Angriffen zu verteidigen," bis sie im Dezember 2008 zum äußersten Mittel einer ausgedehnten militärischen Intervention, „Operation Gegossenes Blei" greifen musste.[11]

Der Überfall auf den Gazastreifen Ende 2008/Anfang 2009 erfüllte zweifellos alle Kriterien eines „bewaffneten Konfliktes" i. S. des humanitären Völkerrechts. Ob die Zeit nach Einstellung der israelischen Angriffe Mitte Januar 2009 bis jetzt ebenfalls durch die Fortführung des Kriegszustandes gekennzeichnet ist, mag angesichts des nur sporadischen wechselseitigen Raketenbeschusses sowie der gelegentlichen israelischen Überfälle und gezielten Tötungen zweifelhaft sein. Geht man jedoch wie die israelische Regierung von der Fortdauer des bewaffneten Konfliktes aus, so ist die Verhängung einer Seeblockade eine von dem Völkerrecht anerkannte Form der Kriegsführung. Sie durchbricht die in Friedenszeiten geltende allgemeine Freiheit der Meere, um den Feind von Nachschub, insbes. an Waffen und materiellen Gütern, sowie anderweitiger Unterstützung abzuschneiden. Sie ist sowohl in internationalen Gewässern wie auch in den Küstengewässern des Feindes möglich. Gewohnheitsrechtlich haben sich einige Voraussetzungen für die Rechtmäßigkeit einer solchen Blockade herausgebildet, zu denen vor allem die öffentliche Bekanntmachung und die effektive Durchsetzung gegen jeden Versuch der Durchbrechung gehören.[12]

Zu den Voraussetzungen einer rechtmäßigen Blockade gehört allerdings auch, dass es sich um einen internationalen bewaffneten Konflikt, d.h. um einen Konflikt zwischen mindestens zwei Staaten handelt. In einem nicht-internationalen Konflikt ist der Staat auf seine Hoheitsgewässer beschränkt, wenn die Regierung mittels einer Seeblockade ihre innerstaatlichen Gegner von ausländischer Unterstützung abschneiden will. Die gleiche Beschränkung trifft nach weitverbreiteter Ansicht die Besatzungsmacht, die eine Blockade nur in den Gewässern des besetzten Territoriums, nicht aber in internationalen Gewässern durchführen kann.[13] Zum einen reicht eine solche Blockademöglichkeit aus, Waffenlieferungen an den Gegner abzufangen, und damit die eigene Sicherheit zu gewährleisten, wie es nach den Haager Regeln erlaubt ist. Zum anderen verlangt die Besatzungssituation keine Ausdehnung der Besatzungsrechte auf internationale Gewässer und die Einschränkung des allgemeinen Grundsatzes der Freiheit der Meere.

---

[11] Vgl. The Home Front Command, Interception of the Gaza flotilla – Legal aspects, June 2010; Außenministerium Israels, http://www.mfa.gov.il/MFA/Government/Law/Legal+Issues+and+Rulings/Gaza_flotilla_maritime__blockade_Gaza_Legal_background__31-May-2010.htm (10.06.2010).

[12] Vgl. Bothe, Michael, Friedenssicherung und Kriegsrecht. In: Vitzthum, Völkerrecht 2007, Rn. 85 ff. Heintschell von Heinegg, Blockade. In: Wolfrum, Rüdiger (ed.), Max Planck Encyclopedia of Public International Law, http://www.mpepil.com (10.06.2010), Rn. 28 ff., 33 ff.

[13] Vgl. Heintschel von Heinegg (Anm. 12), Rn. 25.

Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass es sich bei diesen Grenzen des Blockaderechts nicht um kodifiziertes Recht handelt und dass sie nicht unbestritten sind. So werden gerade in Hinsicht auf die Gaza-Seeblockade unter Berufung auf historische Präzedenzfälle die erwähnten Beschränkungen des Blockaderechts nicht anerkannt und eine Blockade auch in internationalen Gewässern für rechtmäßig gehalten.[14] So alt die Praxis der Seeblockade als Mittel der Kriegsführung ist, so wenig ist sie vertraglich kodifiziert. Sie wird als eine der möglichen Zwangsmaßnahmen der UNO in Art. 42 UN-Charta erwähnt. Die Regeln des bewaffneten Konfliktes auf See werden weitgehend durch Völkergewohnheitsrecht festgelegt, welches im „San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea" (San Remo Manual) gesammelt ist. Auf dieses Manual, welches zwischen 1987 und 1994 von einer Reihe Experten und Diplomaten zusammengestellt worden ist, beruft sich auch Israel. Es ist selbst rechtlich nicht verbindlich, enthält jedoch zahlreiche Vorschriften, die zu Gewohnheitsrecht geworden sind und dient gleichsam als „soft law" zur Identifizierung von Völkerrecht.

So wird in den Artikeln 36 – 42 in allgemeinen Vorschriften ein Angriff auf See nur gegen eindeutig militärische Ziele erlaubt, zu denen ausgewiesene Passagier- und Frachtschiffe nicht gehören. Es müssen außerdem Vorkehrungen zum Schutz von Zivilisten getroffen werden. Art. 47 (c) (3) (ii) verbietet Angriffe auf alle Schiffe, „engaged in humanitarian missions, including vessels carrying supplies indispensable for the survival of the civilian population." Dieses trifft nun zweifellos auf die Schiffe der Free Gaza Flottille zu, die ausschließlich humanitäre Güter, zur Versorgung der extrem notleidenden Bevölkerung des Gazastreifens, geladen hatte. Israel ist sogar als Besatzungsmacht zu einer derartigen Versorgung verpflichtet. Indem sie sie nicht leistet, verstößt sie gegen Art. 55 ff. IV. Genfer Konvention. Verhindert sie die Versorgung von außen durch die Blockade, so verstößt auch diese gegen Art. 55 ff.

Israel beruft sich demgegenüber auf Artikel 7.7.1 des „Commander's Handbook on the Law of Naval Operations" (US Navy Handbook), der u.a. sagt:

„While the belligerent right of visit and search is designed to interdict the flow of contraband goods, the belligerent right of blockade is intended to prevent vessels and aircraft, regardless of their cargo, from crossing an established and published and publicized cordon separating the enemy from international waters and/or airspace."

Dieses US Handbook ist in keinem Fall geltendes Völkerrecht, sondern ist nur in dessen Grenzen gültig. Die Vorschrift mag auch in einem internationalen bewaffneten Konflikt zwischen zwei Staaten in dieser Form Gültigkeit haben. Im Verhältnis Israel – Gaza ist jedoch

---

[14] So Posner, Eric, The Gaza Blockade and International Law, Wall Street Journal, 4. Juni 2010, unter Verweis auf die vom US Supreme Court gebilligte Blockade der Häfen der Konföderation durch die Union im amerikanischen Bürgerkrieg. Dagegen Heller, The Civil War and the Blockade of Gaza (a Reponse to Posner), 4. Juni 2010, http://opiniojuris.org/2010/06/04/eric-posners-incomplete-editorial-on-the-blockade-of-gaza/ (10.06.2010).

zu berücksichtigen, dass der Konflikt zusätzlich durch eine Besatzung gekennzeichnet ist. In dieser Situation kann zwar eine Blockade aus Sicherheitsgründen verhängt werden, sie hat jedoch Schiffe zur Versorgung der Bevölkerung, die die Sicherheit der Besatzungsmacht nicht gefährden, passieren zu lassen. Es kommt also durchaus auf die Fracht an, die, soweit sie ausschließlich humanitärer Versorgung dient, im Falle der Besatzung nicht durch eine Blockade verhindert werden darf. Das ergibt sich auch aus Art. 102 (b) San Remo Manual, der eine Blockade verbietet,

„if the damage to the civilian population is, or may be expected to be, excessive in relation to the concrete and direct military advantage anticipated from the blockade."

Damit rechtfertigt auch der israelische Einwand, es handele sich bei den Baumaterialien Zement, Eisen etc. um Materialien, die auch zu militärischen Zwecken benutzt werden können (sog. „double use") nicht die Blockade. Denn abgesehen davon, ob Zement und Eisenträger, die für den Wiederaufbau der zerstörten Häuser und Fabriken bestimmt sind, auch wirklich militärischen Zielen dienen können – Israel verweist auf die Möglichkeit des Baus von Bunkern zum Schutz vor israelischen Raketen -, steht der „direkte militärische Vorteil" der Blockade doch außer Verhältnis zum Schaden für die Bevölkerung.

3. Der Überfall auf die Free Gaza Flottille

Ist schon die Besatzung des Gazastreifens wegen Verstoßes gegen die IV. Genfer Konvention und die beiden Menschenrechtspakte von 1976 rechtswidrig, so ist die Seeblockade gegen fremde Schiffe mit strengeren Maßstäben zu messen als bei einer rechtmäßigen Besatzung. Dies gilt vor allem für die Durchsetzung der Blockade. Israel ist allenfalls ein Recht auf Kontrolle zuzugestehen, ob die Schiffe Waffen enthalten, die die Sicherheit der Besatzungsmacht gefährden könnten. Darauf hinzuweisen ist allerdings, dass alle Schiffe unter Aufsicht der jeweiligen Hafenbehörden beladen und daraufhin überprüft worden sind, ob die Ladung Waffen enthalte. Es lag also objektiv wie auch nach Kenntnis der israelischen Geheimdienste, die von Anfang an die gesamte Mission unter Beobachtung hatten,[15] kein Verdacht auf Waffenschmuggel vor.

Ein militärischer Angriff, wie er am 31. Mai gegen die Flottille und insbesondere die MV Mavi Marmara geführt wurde, ist auf jeden Fall rechtswidrig.[16] Das ergibt sich schon aus dem Gewaltverbot des Art. 2 Ziff. 4 UN-Charta, der jede Gewalt, ob gegen Staaten oder Individuen, verbietet, die nicht durch Selbstverteidigung (Art. 51 UN-Charta) gerechtfertigt werden kann. Zwar beruft sich die israelische Armee auf Selbstverteidigung, sie sei durch die Passagiere der Mavi Marmara angegriffen worden. Alle Aussagen der Zeugen auf den Schiffen, haben jedoch übereinstimmend und glaubwürdig ergeben, dass die israelische Marine, schon bevor sich ihre Soldaten auf die Mavi Marmara abseilten, das Schiff mit

---

[15] Vgl. Paech, Norman, Angriff auf Völkerrecht. Hintergrund. »Free Gaza« - oder was die freie Welt unter Freiheit versteht. In: junge welt v. 16. Juni 2010, S. 10 f.

[16] Vgl. Stuby, Gerhard, Israel am Scheideweg. In: Sozialismus online v. 4. Juli 2010.

Granaten angriffen hat und dass von den Helikoptern das Feuer auf die Passagiere auf dem Oberdeck eröffnet wurde.

Auch wenn man das Gewaltverbot der UNO-Charta außer Betracht lässt und der israelischen Marine ein Kontrollrecht einräumt, verletzte diese Art der Kontrolle das Gebot der Verhältnismäßigkeit der Mittel, welches im Völkerrecht ein wesentliches und verbindliches Prinzip darstellt. Die israelische Marine benutzte exzessive und unverhältnismäßige Gewalt. Die Schiffe wurden nach dem Überfall nicht kontrolliert, sondern gezwungen, Kurs auf den israelischen Hafen Ashdod zu nehmen, sie wurden entführt. Die dortige Kontrolle führte zu dem voraussehbaren Ergebnis, dass sich keine Waffen an Bord befunden hatten. Das Angebot, ausgewählte Güter auf dem Landweg nach Gaza zu bringen, war insofern nicht akzeptabel, als die Flottille Anspruch auf den Transport der gesamten Frachtladung hatte.

Handelte es sich letztlich bei der Seeblockade und ihrer Durchsetzung gegen die Free Gaza Flottille um eine rechtswidrige Aktion, ein Kriegsverbrechen, so stellt sich diese auch als Akt der Aggression gegen den Staat dar, dessen Flagge das angegriffene Schiff trägt. Dieser Staat, hier die Türkei, wäre durchaus zu militärischen Verteidigungsschritten gegen den Angriff berechtigt gewesen. Man kann nur froh sein, dass das nicht geschah, weil dieser Schritt unvorhersehbare Konsequenzen hätte nach sich ziehen können.[17]

Der Angriff auf die MV Marmara ist mitunter als Akt der Piraterie bezeichnet worden, weil über den militärischen Angriff und die Entführung der Schiffe hinaus, sämtliches Gepäck der Passagiere einbehalten wurde und nur einzelne Stücke wieder in den Besitz ihrer Eigentümer gelangten. Strafrechtlich gesehen liegt insofern ein Akt des räuberischen Diebstahls vor, der offensichtlich vornehmlich der elektronischen Ausrüstung der Passagiere und zahlreichen Journalisten an Bord galt: Mobiltelefone, Kameras, Laptops und Diktaphone. Bei aller Ähnlichkeit z.B. mit der Kaperung des Kreuzfahrtschiffes Achille Lauro im Jahr 1985 durch vier Palästinenser, die den US-Amerikaner Klinghoffer ermordeten und über Bord warfen, kann man die Entführung der Free Gaza Flottille doch nicht als Piraterie bezeichnen, da dieser Begriff in dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982 auf Entführungen durch private Personen und Gruppen angewandt wird.[18] In Art. 101 heißt es:

„Seeräuberei ist jede der folgenden Handlungen:

a)jede rechtswidrige Gewalttat oder Freiheitsberaubung oder jede Plünderung, welche die Besatzung oder die Fahrgäste eines privaten Schiffes oder Luftfahrtzeugs zu privaten Zwecken begehen und die gerichtet ist

---

[17] So auch Farhud, Elisa, „Richard Falk: The Shock Resulting from Flotilla Attack has reinforced the Campaign to de-Legitimize Israel", http://opednews.com /articles/Richard-Falk-The-Shock-Resulting-from-Flotilla-Attack-06222010.html (01-07-2010).

[18] Vgl. Ridley, Yvonne, From Klinghoffer to the Gaza Flotilla, http://www.counterpunch.com/ridley06022010.html (03.06.2010).

i) auf Hoher See gegen ein anderes Schiff oder Luftfahrzeug oder gegen Personen oder Vermögenswerte an Bord dieses Schiffes oder Luftfahrzeugs;

ii) an einem Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht, gegen ein Schiff, ein Luftfahrzeug, Personen oder Vermögenswerte;…"

Der Fall der Achille Lauro war seinerzeit der Anlass für die „Rome Convention for the Suppression of Unlawfull Acts against the Safety of Maritime Navigation", die 1988 geschlossen wurde und alle diejenigen Personen wegen eines internationalen Verbrechens unter Strafe stellt, die ein Schiff gewaltsam entführen und/oder dabei eine Person verletzen oder gar töten. Auch diesen Akt des Diebstahls kann das israelische Militär und die Regierung nicht mit Sicherheitsinteressen als Akt der Selbstverteidigung rechtfertigen.

III. Resümee

Sowohl die Blockade und erneute Besatzung des Gazastreifens wie auch die Seeblockade und der Überfall auf die Free Gaza Flottille erweisen sich in der juristischen Analyse als schwere Verstöße gegen das Völkerrecht. Die Verantwortlichen wären ohne Zweifel vor dem Internationalen Strafgerichtshof (IStGH) in Den Haag zur Rechenschaft zu ziehen, wenn sich Israel der Rechtsprechung des IStGH unterworfen hätte. So ist es denjenigen Strafverfolgungsbehörden überlassen, ein Untersuchungsverfahren gegen die Verantwortlichen zu eröffnen, die wie in Deutschland, Norwegen, Belgien oder Spanien ein Völkerstrafrecht haben, wo die Opfer internationaler Verbrechen auch außerhalb ihres Territoriums die Täter verfolgen können. So haben bisher Passagiere der Free Gaza Flottille aus Norwegen und Deutschland Strafanzeige gegen die Verantwortlichen des Überfalls eingereicht. Daneben erwägen die Geschädigten jeweils zivile Klagen wegen des Verlustes ihres Eigentums, welches ihnen vom israelischen Militär weggenommen wurde.

Abgesehen von gerichtlichen Aktionen ist jedoch eine internationale unabhängige Kommission notwendig, die die immer noch ungeklärten Einzelheiten des israelischen Überfalls und der Vorkommnisse auf den Schiffen untersuchen muss. Die von der israelischen Regierung eingerichtete Untersuchungskommission vermag schon auf Grund ihrer sehr eingeschränkten Untersuchungsbefugnisse (z. B. keine Vernehmung der beteiligten Soldaten) den Ansprüchen der Unabhängigkeit und Vollständigkeit nicht zu genügen.

Hamburg d. 19. Juli 2010

Prof. Dr. Norman Paech