

Serbien

Ganz legal

Das Uno-Embargo gegen Rest-Jugoslawien läßt sich nicht durchsetzen.

Hafenmeister Dheodoru Spirea aus dem rumänischen Giurgiu weiß über den Schiffsverkehr auf der Donau bestens Bescheid. Jeden Tag, berichtet er, passierten drei bis vier Lastkähne unter roter Fahne mit Hammer und Sichel den rumänischen Donau-Hafen Richtung Serbien. Sie seien mit Öl, Eisen, Stahl, Phosphat oder Kohle beladen.

Aber Spirea zählt nur, gegen die Blockadebrecher ist er machtlos: „Wir

bargo-Brecher gilt, behauptet, bei ihm werde nur gebunkert, was für Mazedonien und Bosnien-Herzegowina bestimmt sei. In den serbischen Häfen Prahovo und Smederevo wird die Fracht dann auf Lastwagen umgeladen – deren Ziel sich jeder Kontrolle entzieht.

So war es auch mit dem Öl, das aus dem griechischen Saloniki seit Beginn des Embargos vor drei Monaten nach Norden rollte. Der Vizechef des Zolls am Grenzübergang nach Mazedonien schwor, seine Beamten hielten sich streng an die Uno-Auflagen. In den Begleitpapieren der Tanklastwagen waren die internationalen Zollcodenummern 090 für Mazedonien und 070 für Bosnien eingetragen – Republiken, für die der Boykott nicht gilt. Nie hätten die Griechen einen Transport mit dem Code 080 für Serbien durchgelassen.

Güterzüge, die nach Serbien rollten, mit insgesamt 4000 Tonnen Öl. Die Wagons trugen die Aufschrift „Yugo-Petrol Beograd“.

Auch Tanklastwagen der staatlichen mazedonischen Ölfirma Mak-Petrol fuhren regelmäßig nach Serbien, berichtete ein mazedonischer Oppositionspolitiker. 16 000 Transporte hätten seit Beginn des Embargos die Grenze passiert. Die Raffinerie in Skopje liefere die Hälfte ihrer Produktion nach Rest-Jugoslawien.

Doch der mazedonische Ministerpräsident Nikola Klusev bestritt ebenfalls, daß sein Land das Uno-Embargo unterlaufe. Die Lastzüge, behauptete er, seien alle nach Bosnien-Herzegowina unterwegs – wo die Serben zwei Drittel des Territoriums erobert haben. Sie verfügen über alle nötigen Formulare samt Stempel, um Frachtpapiere ganz legal zu fälschen.

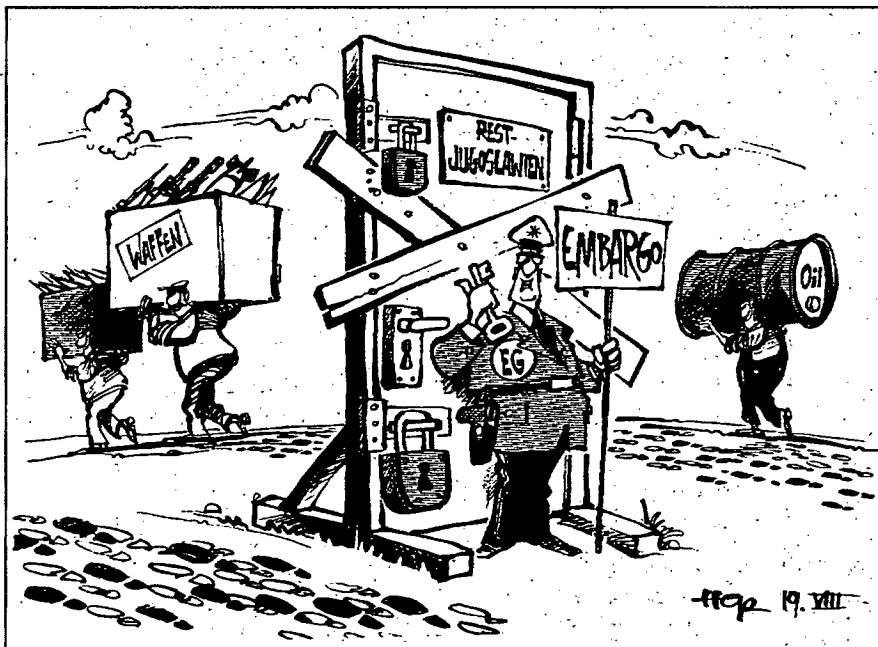
Das Wirtschaftsembargo, das Belgrads Kriegswillen brechen sollte, erweist sich immer deutlicher als eine Farce. Die Uno, die mit ihren eigenen Konvois die bosnischen Städte nicht erreichen kann, duldet den Betrug und läßt die serbischen Transporte ungehindert weiterrollen.

Nur in der Adria patrouillieren ein paar Nato-Schiffe, ohne die Vollmacht, verdächtige Frachter zu stoppen – auf diese symbolische Abschreckung reduziert sich die sogenannte Wirtschaftsblockade gegen Friedensstörer Serbien. Über die Adria und den montenegrinischen Hafen Bar aber bezieht Belgrad ohnehin nur noch höchstens ein Zehntel seiner Lieferungen.

Auch die EG versagt. Zur Überwachung des Warenverkehrs fiel ihr nur das vertraute Instrument einer Verordnung ein – ein kompliziertes System von Importlizenzen, Ausfuhrgenehmigungen und Empfangsbestätigungen, das den gesamten Handel mit den früheren jugoslawischen Republiken regulieren soll. Doch Franzosen und Italiener widersetzten sich am Montag voriger Woche dem bürokratischen Aufwand.

Deutschland wollte am liebsten den gesamten Transitverkehr durch Serbien sperren, Griechenland protestierte: Fast die Hälfte des griechischen Außenhandels läuft auf dem Landweg über Jugoslawien. Athen büßt durch die Sanktionen in diesem Jahr 1,7 Milliarden Mark ein – für den Verlust verlangt das Land Entschädigung.

Diese Woche suchen die EG-Staaten auf der Londoner Jugoslawien-Konferenz erneut nach Wegen, um eine strikte Durchsetzung des Embargos zu gewährleisten. Doch das ist Augenwischerei, die Sanktionen treffen nicht die serbische Kriegsmaschinerie, sondern allenfalls das darbende Volk. Bei den Einwohnern von Belgrad wächst schon die Angst vor dem Winter.



„Verlassen Sie sich darauf, hier kommt keiner durch!“

tz., München

können die Schiffe nicht anhalten.“ Laut Konvention von 1948 ist die Donau ein internationaler Wasserweg, frei für alle Anrainer und die damalige UdSSR.

Zwar streiten die Regierungen in Moskau und Kiew energisch ab, das von der Uno gegen Serbien und Montenegro verhängte Embargo zu verletzen. Aber sie geben zu, daß private russische und ukrainische Ölhändler die Sanktionen mühelos unterlaufen können. Profiteure haben leichtes Spiel: Innerhalb der GUS, zwischen Rußland und der Ukraine, gibt es keine Kontrollen von Exportgütern; und außerhalb, an der ukrainischen Grenze zu Rumänien, fühlen sich die Zollposten für Rußland-Exporte nicht zuständig.

Wjatscheslaw Selesnjow, Vizedirektor des ukrainischen Donau-Hafens Ismail, der als Ausgangspunkt vieler Em-

So rollte auch die Fracht 73415, bestehend aus 15 Tankwaggons mit 907 508 Litern Öl von der griechischen Firma Mamidakis, am 29. Juli laut Begleitpapieren nach Zvornik in Bosnien. Am 4. August wurde das Öl jedoch in Priština der serbischen Firma Yugo-Petrol übergeben.

Deutschen Vorwürfen, Griechenland verstoße vorsätzlich gegen die Sanktionen, steuerte der griechische Ministerpräsident Konstantin Mitsotakis entgegen. Er ließ vorige Woche alle Mineralöltransporte Richtung Norden stoppen und schlug vor, internationale Beobachter an der Grenze zwischen Mazedonien und Serbien zu postieren. Bundesaußenminister Kinkel erklärte sich zur Entsendung deutscher Zöllner bereit. Am Grenzkontrollpunkt Kumanovo zählten Reporter an einem Tag sechs