



---

## Sachstand

---

### Rechtsfragen zum Transitverkehr zwischen Russland und der russischen Exklave Kaliningrad

**Rechtsfragen zum Transitverkehr zwischen Russland und der russischen Exklave Kaliningrad**

Aktenzeichen: WD 2 - 3000 - 046/22  
Abschluss der Arbeit: 15. Juli 2022  
Fachbereich: WD 2: Auswärtiges, Völkerrecht, wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, Verteidigung, Menschenrechte und humanitäre Hilfe

---

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Zum Konflikt zwischen Russland, Litauen und der EU betreffend den Transitverkehr zwischen Russland und der russischen Exklave Kaliningrad</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>EU-Sanktionsregime</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Völkerrechte Einordnung</b>	<b>6</b>
3.1.	Begriffsklärung	6
3.2.	Recht auf Transit	7
3.2.1.	Völkervertragsrecht	7
3.2.2.	Völkergewohnheitsrecht	9
<b>4.</b>	<b>Fazit</b>	<b>10</b>

## 1. Zum Konflikt zwischen Russland, Litauen und der EU betreffend den Transitverkehr zwischen Russland und der russischen Exklave Kaliningrad

Litauen hatte seit dem 17. Juni 2022 unter Verweis auf die kriegsbedingten EU-Sanktionen gegen Russland den Transitverkehr von bestimmten EU-sanktionierten Gütern zwischen Russland und seiner Exklave Kaliningrad untersagt. Nicht-sanktionierte Waren, darunter Lebensmittel sowie Medikamente, durften weiterhin über den Landweg in die Exklave Kaliningrad eingeführt werden. Betroffen waren die einzige Zugstrecke zwischen Russland und Kaliningrad sowie der Straßenverkehr, nicht aber der Schifffahrtsverkehr. Der Luftraum über Litauen ist für russische Flugzeuge seit Beginn des russischen Angriffskriegs Ende Februar 2022 gesperrt. Russische Flugzeuge und Schiffe können Kaliningrad jedoch weiterhin über die Ostseeroute erreichen. Auch der Personenverkehr von und nach Kaliningrad ist von den Sanktionen nicht betroffen.<sup>1</sup>

Gleichwohl bezeichneten der Kremlsprecher *Dmitri Peskow* sowie der Gouverneur von Kaliningrad, *Anton Alichanow*, das Vorgehen Litauens als „Blockade“. Die russische Seite hatte Litauen sogar mit **Vergeltungsmaßnahmen** gedroht.<sup>2</sup> Mittlerweile scheint sich die Lage **entspannt** zu haben. Mitte Juli hatte die **EU-Kommission den Transport nach Kaliningrad neu geregelt**. Presseberichten zufolge dürfen nunmehr **auch Güter von der EU-Sanktionsliste ohne Einschränkungen über den Bahnkorridor – nicht jedoch über die Straße** – nach Kaliningrad transportiert werden. Die Regelung gilt ferner **nicht für sanktionierte militärische Güter**. Die litauische Regierung soll den Schienenverkehr durch wirksame Kontrollen überwachen und sicherstellen, dass sich das Transitvolumen innerhalb des Durchschnitts der letzten drei Jahre bewegt. Diese Begrenzung soll gewährleisten, dass Lieferungen nur für Kaliningrad selbst bestimmt sind und nicht für den weiteren Export.<sup>3</sup>

## 2. EU-Sanktionsregime

Neben personenbezogenen Sanktionen wurden **Güter- und Dienstleistungssanktionen gegen Russland** im Zuge der russischen Krim-Annexion erstmalig durch die EU-Ratsverordnung Nr. 833/2014 vom 31. Juli 2014 verhängt. Diese wurde bis Ende 2021 durch insgesamt vier Änderungsverordnungen erweitert. Nach dem Angriff Russlands auf die Ukraine am 24. Februar 2022 hat die EU die Sanktionen gegen Russland auf mittlerweile **sechs Sanktionspakete** zwischen dem

---

<sup>1</sup> NTV vom 30. Juni 2022, „EU verhandelt mit Litauen: Kaliningrad-Transit wohl bald wieder frei“, <https://www.n-tv.de/politik/EU-verhandelt-mit-Litauen-Transit-zwischen-Russland-und-Kaliningrad-wohl-bald-wieder-frei-article23432363.html>.

ZDF heute vom 23. Juni 2022, „Transit nach Kaliningrad: Darf Litauen Gütertransporte aufhalten?“, <https://www.zdf.de/nachrichten/politik/litauen-kaliningrad-gueterverkehr-ukraine-krieg-russland-100.html>.

<sup>2</sup> Tagesschau vom 22. Juni 2022, „Moskau droht Litauen mit Vergeltung“, <https://www.tagesschau.de/ausland/europa/litauen-kaliningrad-russland-sanktionen-reaktion-101.html>.

<sup>3</sup> FAZ vom 14. Juli 2022, „Brüssel: Güter nur noch per Zug“, <https://www.faz.net/aktuell/politik/bruessel-klaert-regeln-fuer-kaliningrad-gueter-nur-noch-per-zug-18170715.html>.

23. Februar 2022 und dem 3. Juni 2022 ausgeweitet.<sup>4</sup> Die Beschränkungen der EU-Ratsverordnung Nr. 833/2014 wurden durch mehrere Änderungsverordnungen verschärft.<sup>5</sup>

Der Anwendungsbereich der Gütersanktionen wird in den jeweiligen EU-Verordnungen definiert. Die einschlägige Formulierung lautet:

*Es ist verboten, [Güter ...] mit oder ohne Ursprung in der Union unmittelbar oder mittelbar an natürliche oder juristische Personen, Organisationen oder Einrichtungen in Russland oder zur Verwendung in Russland zu verkaufen, zu liefern, zu verbringen oder auszuführen.*<sup>6</sup>

Die **Anwendung der Gütersanktionen auf den Transitverkehr nach Kaliningrad** ist jedenfalls vom Wortlaut her gedeckt.<sup>7</sup> Die Sanktionsverordnungen enthalten nämlich **keine explizite Ausnahme für den Transit in die Exklave Kaliningrad** und auch ansonsten wird **nicht differenziert** zwischen einem Gütertransport von Russland in die russischen Exklave und einem Transport von einem EU-Staat nach Russland. Dass eine **solche Differenzierung nicht intendiert** war, lässt sich den Stellungnahmen der politischen Entscheidungsträger entnehmen. So äußerte der EU-Außenbeauftragte, *Joseph Borrell*, auf einer Pressekonferenz am 20. Juni 2022 wie folgt:

*“In accordance with European Union sanctions there are imports and export restrictions that apply in relation with certain goods, including the prohibition of transit from those goods through European Union territory. Lithuania is doing nothing else than implementing the guidelines provided by the Commission. Lithuania has been asking to the Commission, which has been providing guidelines and*

---

<sup>4</sup> Für eine Übersicht über die einzelnen Verordnungen siehe *Gerd Schwendinger / Katja Göcke*, „Die Russland-Sanktionen der EU“, in: EuZW 2022, S. 499-507. Zu den Rechtsgrundlagen für die Verhängung von Sanktionen der Europäischen Union gegen Russland vgl. das Gutachten des Fachbereichs Europa des Deutschen Bundestags (PE 6) vom 24. Januar 2017, <https://www.bundestag.de/resource/blob/496476/7e820dae671ea2b8427022369338342a/PE-6-004-17-pdf-data.pdf>.

<sup>5</sup> Siehe im Einzelnen VO 2022/262, VO 2022/328, VO 2022/334, VO 2022/345, VO 2022/350, VO 2022/394, VO 2022/428, VO 2022/576 und VO 2022/879.

<sup>6</sup> Siehe Artikel 2 der EU-Ratsverordnung Nr. 833/2014, Artikel 2a, 3b und 3c der EU-Ratsverordnung 2022/328, Artikel 3f der EU-Ratsverordnung 2022/394, Artikel 3 der EU-Ratsverordnung 2022/428, Artikel 3b und 3c der EU-Ratsverordnung 2022/576. Vergleiche auch die Formulierungen in Artikel 3m der EU-Ratsverordnung 2022/879, Artikel 3h der EU-Ratsverordnung 2022/428 und Artikel 3k der EU-Ratsverordnung 2022/576. In den Artikeln 3ea und 3l der EU-Ratsverordnung wird zudem die Formulierung „den Kauf, die Einfuhr oder den Transport in die Union von“ verwendet.

<sup>7</sup> Siehe auch *Süddeutsche Zeitung* vom 30. Juni 2022, „EU will Kaliningrad-Konflikt entschärfen“, <https://www.sueddeutsche.de/politik/kaliningrad-sanktionen-eu-kommission-russland-litauen-1.5612842>, mit Verweis auf Aussagen des Rechtsanwalts und Sanktionsexperten *Viktor Winkler*, dem zufolge Litauen nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht habe diese Sanktionen betreffend den Transitverkehr umzusetzen.

*Lithuania is implementing these guidelines. If the transit through European Union territories are prohibited for some goods, then it is prohibited”.*<sup>8</sup>

Der Sprecher der Bundesregierung, *Steffen Hebestreit*, betonte, dass sich das Vorgehen Litauens **im Rahmen der EU-Sanktionen** bewege.<sup>9</sup> Von Russland angekündigte Gegenmaßnahmen weise die Bundesregierung deswegen klar zurück.<sup>10</sup>

### 3. Völkerrechte Einordnung

#### 3.1. Begriffsklärung

Die Beschränkungen des Transitverkehrs zwischen Russland in der russischen Exklave Kaliningrad stellen **keine Blockade** im völkerrechtlichen Sinne dar. Unter „Blockade“ versteht man gemeinhin eine kriegerische Operation, die darauf abzielt, Schiffe oder Flugzeuge am **Ein- bzw. Auslaufen in oder aus bestimmten Häfen, Flughäfen oder Küstengebieten zu hindern**. Unabhängig davon, welcher Zweck mit der Errichtung einer Blockade verfolgt wird, erfolgt diese stets unter **Anwendung militärischer Gewalt**. Demnach ist eine Blockade eine **Methode der Kriegsführung**, auf die die Regeln des humanitären Völkerrechts Anwendung finden.<sup>11</sup>

Im Fall „Kaliningrad“ ist jedoch der Schifffahrtsverkehr nach Kaliningrad zu keiner Zeit eingeschränkt gewesen. Russische Flugzeuge können Kaliningrad weiterhin über die Ostseeroute erreichen. Militärische Gewalt seitens der EU wurde nicht angewendet.

Die Beschränkungen des Transitverkehrs von Russland in die Exklave Kaliningrad stellen vielmehr ein „**Embargo**“ bzw. eine „**wirtschaftliche Sanktion**“ dar. Eine trennscharfe Unterschei-

---

<sup>8</sup> Rat für Auswärtige Angelegenheiten, “Remarks by High Representative Josep Borrell at the press conference”, 20. Juni 2022, [https://www.eeas.europa.eu/eeas/foreign-affairs-council-remarks-high-representative-josep-borrell-press-conference-2\\_en](https://www.eeas.europa.eu/eeas/foreign-affairs-council-remarks-high-representative-josep-borrell-press-conference-2_en).

<sup>9</sup> Abgesehen davon regeln die EU-Verordnungen lediglich ein „Mindestmaß“ an Sanktionen, die von allen EU-Mitgliedstaaten gleichermaßen umgesetzt werden müssen; das EU-Recht verwehrt einzelnen Mitgliedstaaten indes nicht die Möglichkeit, *über diese Sanktionen noch hinaus* zu gehen, solange diese sich völkerrechtlich im Rahmen halten.

<sup>10</sup> Vgl. Tagesschau v. 22. Juni 2022 (Fn. 2).

<sup>11</sup> *Wolff Heintschel v. Heinegg*, „Blockade“, in: Max Planck Encyclopedias of International Law, Oktober 2015, Rn. 1, <https://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e252>. *Marco Sassòli et al.*, “How Does Law Protect in War”, <https://casebook.icrc.org/glossary/blockade>. *Tom Dannenbaum*, “Encirclement, Deprivation, and Humanity: Revising the San Remo Manual Provisions on Blockade”, *International Law Studies* (2021) Nr. 307, S. 307-394 (334-341).

Ein Beispiel für eine Blockade im Sinne des humanitären Völkerrechts ist die *Leningrader Blockade* von 1942-1944. Auch die *Berliner Blockade* von 1948-1949 kann zumindest nach heutigen humanitär-völkerrechtlichen Maßstäben als Blockade gewertet werden.

dung dieser Begriffe wird im Völkerrecht nicht vorgenommen. Embargo und ökonomische Sanktionen sind im Unterschied zur Blockade **keine Kriegshandlungen**. Ziel des Embargos ist es, das völkerrechtswidrige Verhalten eines Staates zu sanktionieren und ihn zu zwingen, sein Verhalten zu ändern und sich an die internationale Ordnung zu halten. Embargos und wirtschaftliche Sanktionen können individuell oder kollektiv gegen einen Staat verhängt werden kann.<sup>12</sup>

### 3.2. Recht auf Transit

Das EU-Sanktionsregime stellt für sich genommen keinen Völkerrechtsverstoß dar. Ein völkerrechtswidriges Verbot von Wirtschaftssanktionen existiert nicht.<sup>13</sup> Fraglich bleibt allerdings, ob Russland **ein völkerrechtliches Recht auf Transit durch Litauen besitzt**, das durch die Anwendung der EU-Sanktionen auf den Transitverkehr zwischen Russland und der Exklave Kaliningrad verletzt sein könnte. Zu unterscheiden ist in diesem Zusammenhang zwischen der Verletzung eines „Rechts auf Transit“ und bloßen „Zoll- und Außenhandelsbeschränkungen“, wie sie etwa für den Transit von Gütern aus dem Vereinigten Königreich durch die EU nach Gibraltar nach dem Brexit bestehen.

#### 3.2.1. Völkervertragsrecht

Grundsätzlich entsteht das Recht eines Staates auf Transit durch das Hoheitsgebiet eines anderen Staates **nur auf der Grundlage einer besonderen Vereinbarung zwischen den Staaten**.<sup>14</sup> Ein Recht auf Transit zwischen Russland und der Exklave Kaliningrad ergibt sich jedoch im Ergebnis nicht aus Völkervertragsrecht. Davon zeugen die nachfolgend aufgeführten und untersuchten **multi- bzw. bilateralen vertraglichen Vereinbarungen** zwischen Russland und der EU bzw. Russland und Litauen:

---

<sup>12</sup> Vgl. *Vaughan Lowe / Antonios Tzanakopoulos*, „Economic Warfare“, in: Max Planck Encyclopedias of International Law, März 2013, Rn. 21, <https://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e292?rskey=sJtNvY&result=7&prd=MPIL>.  
*Barry E Carter*, „Economic Sanctions“, in: Max Planck Encyclopedias of International Law, April 2011, Rn. 1-6, <https://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1521?prd=OPIL>.  
*Andreas F. Lowenfeld*, *International Economic Law*, Oxford University Press 2002, S. 698.

<sup>13</sup> *Barry E Carter* (Fn.12), Rn. 29-30. Der Internationale Gerichtshof stellte in der *Nicaragua* Entscheidung fest, dass „ein Staat nicht verpflichtet ist, bestimmte Handelsbeziehungen länger aufrechtzuerhalten, als er es für richtig hält, wenn keine vertragliche Verpflichtung oder eine andere spezifische rechtliche Verpflichtung besteht“, siehe IGH, *Military and Paramilitary Activities in und against Nicaragua* (Nicaragua v. US), Merits, Judgment, I.C.J. Reports 1986, S. 14, Rn. 276.

<sup>14</sup> Ständiger Schiedshof, *Award in the Arbitration regarding the Iron Rhine (“Ijzeren Rijn”) Railway between the Kingdom of Belgium and the Kingdom of the Netherlands*, Decision of 24 May 2005, Rn. 50.

- Das **Abkommen zwischen der Russischen Föderation und Litauen über den internationalen Straßenverkehr** (mit Protokollen) vom 18. November 1993<sup>15</sup> regelt lediglich, wie Güter zu transportieren sind und wann eine Erlaubnis durch Litauen erforderlich ist.<sup>16</sup>
- Das **Abkommen über Partnerschaft und Zusammenarbeit zur Gründung einer Partnerschaft zwischen den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Russischen Föderation andererseits** vom 24. Juni 1994<sup>17</sup>, das durch ein Protokoll zum 1. Mai 2004 aufgrund der EU-Erweiterung hinsichtlich der neuen EU-Mitgliedsstaaten erweitert wurde, etabliert kein Recht Russlands auf Transit. Zwar enthält Artikel 12 des Abkommens die Bestimmung:

*„Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass der Grundsatz der freien Durchfuhr eine wesentliche Voraussetzung für die Erreichung der Ziele dieses Abkommens ist. In diesem Zusammenhang ermöglicht jede Vertragspartei die freie Durchfuhr durch ihr Gebiet für Waren, die aus dem Zollgebiet der anderen Vertragspartei stammen oder die für das Zollgebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind.“*

Diese Bestimmung betrifft aber lediglich Zoll- und Außenhandelsbeschränkungen.<sup>18</sup>

- Auch das **russisch-litauische Grenzabkommen** vom 24. Oktober 1997<sup>19</sup> etabliert kein Recht auf Transit. Dieses Abkommen betrifft lediglich die Frage, wo die Staatsgrenze der Republik Litauen und der Russischen Föderation verlaufen soll. Ein Indiz, dass der ungehinderte Transit für Russland eine Bedingung dafür gewesen sei, dass Russland die Grenzen der ehemaligen Sowjetrepublik Litauen durch das Abkommen anerkenne – wie es der ehemalige stellvertretende Ministerpräsident *Dimitri Rogosin* behauptet – enthält das Abkommen nicht.<sup>20</sup>

---

<sup>15</sup> Vertragstext abrufbar unter <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201831/volume-1831-I-31342-English.pdf>.

<sup>16</sup> Siehe Artikel 6-8 des Abkommens.

<sup>17</sup> Abrufbar unter [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:21997A1128\(01\)&from=DE](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:21997A1128(01)&from=DE).

<sup>18</sup> Vgl. auch die gemeinsame Erklärung zu Artikel 12 in der Schlussakte zum Abkommen vom 24. Juni 1994: *Artikel 12 in Titel III über den Warenverkehr betrifft die Durchfuhr. Zwischen den Vertragsparteien besteht Einvernehmen darüber, dass Artikel 12 ausschließlich die freie Durchfuhr von Waren betrifft. Dies entspricht der üblichen GATT-Praxis.*

<sup>19</sup> Abrufbar unter <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.90743>.

<sup>20</sup> BR24 vom 25. Juni 2022, „Kaliningrad-Streit: Moskau stellt Litauens Grenze in Frage“, <https://www.br.de/nachrichten/deutschland-welt/kaliningrad-streit-moskau-stellt-litauens-grenze-infrage.T9kzR4n>.



- In der **Gemeinsamen Erklärung der Europäischen Union und der Russischen Föderation zum Transitverkehr zwischen dem Kaliningrader Gebiet und dem Rest der Russischen Föderation** vom 11. November 2002<sup>21</sup> wurde hinsichtlich des Warentransits lediglich die Vereinbarung aufgenommen, dass Russland und die EU die Gespräche im Rahmen des Partnerschaftsabkommens über die geeigneten technischen Modalitäten für den Warentransit fortsetzen.
- Die dem **Protokoll zum Partnerschaftsabkommen zwischen der Russischen Föderation und der Europäischen Union** vom 27. April 2004 als Annex 2 angehängte **Gemeinsame Erklärung über die EU-Erweiterung und die Beziehungen zwischen der EU und Russland**<sup>22</sup> wurde lediglich mit Blick auf Artikel 12 des Partnerschaftsabkommens und Artikel 5 GATT, d.h. Zoll- und Außenhandelsbeschränkungen festgehalten, dass der Grundsatz des freien Transits von Waren zwischen dem Kaliningrader Gebiet und dem übrigen Russland wirksam umgesetzt werden soll.<sup>23</sup>
- Aus multilateralen Verträgen ergibt sich ebenfalls **kein Transitrecht Russlands**. Zu erwähnen ist etwa das **Übereinkommen über den internationalen Warentransport mit Carnets TIR (TIR-Übereinkommen)**,<sup>24</sup> das die Beförderung von Waren im Straßenverkehr über internationale Grenzen mit einem allgemein anerkannten Zolltransitdokument, dem Carnet TIR, ermöglichen soll.

### 3.2.2. Völkergewohnheitsrecht

Ein Transitrecht Russlands ergibt sich auch nicht aus Völkergewohnheitsrecht.

In der Literatur wird teilweise die Auffassung vertreten, dass sich aus der Vielzahl der einschlägigen völkervertraglichen Übereinkommen sowie aus der entsprechend breiten Beteiligung und

---

<sup>21</sup> Abrufbar unter: [https://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/er/73188.pdf](https://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/er/73188.pdf).

<sup>22</sup> Abrufbar unter [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_04\\_653](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_04_653).

<sup>23</sup> Dass in den Gemeinsamen Erklärungen kein Transitrecht Russlands statuiert werden sollte, zeigen auch die Verhandlungen, die im Vorfeld der Gemeinsamen Erklärung der Europäischen Union und der Russischen Föderation zum Transitverkehr zwischen dem Kaliningrader Gebiet und dem Rest der Russischen Föderation vom 11. November 2002 abgehalten wurden. Dort wurde lediglich festgehalten, dass die Durchfuhr von Waren im Einklang mit den bestehenden internationalen Vorschriften, wie sie im Partnerschafts- und Kooperationsabkommen zwischen der EU und Russland vorgesehen sind, erfolgt und dass der Transit von Zöllen und anderen Transitgebühren ausgenommen ist, siehe EU-Russia Partnership on Kaliningrad, 12. Juli 2002, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/en/memo\\_02\\_169/MEMO\\_02\\_169\\_EN.pdf](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/en/memo_02_169/MEMO_02_169_EN.pdf).

<sup>24</sup> Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets, angenommen am 14. November 1975, in Kraft getreten am 20. März 1978, abrufbar unter <https://unece.org/fileadmin/DAM/tir/handbook/TIRConventionENFRRU.pdf>.

Staatenpraxis ein **Völkergewohnheitsrecht dahingehend gebildet habe**, dass von Transitstaaten verlangt werden könne, dass sie **nach Treu und Glauben Abkommen aushandeln und abschließen** (sog. *pactum de contrahendo*<sup>25</sup>), welche die Beförderung von Waren auf den günstigsten Routen über ihr Hoheitsgebiet auf nichtdiskriminierender Grundlage ermöglichen.<sup>26</sup> Dabei müssen jedoch die **Interessen des Transitstaats Berücksichtigung** finden<sup>27</sup> – ebenso wie **geographische Gegebenheiten und Zwänge**.<sup>28</sup>

Vereinzelte wird – über den Ansatz des *pactum de contrahendo* hinaus – noch weitergehend vertreten, dass es für einen „Mutterstaat“ (Kernland) ein gewohnheitsrechtlich verbrieftes **Recht auf freien Durchgang für Privatpersonen und Waren zu seinen Exklaven** geben müsse.<sup>29</sup> Eine entsprechende Staatenpraxis, welche die Annahme eines solchen Gewohnheitsrechtes unterstützt, lässt sich jedoch aktuell **nicht nachweisen**. Eine autoritative Feststellung eines völkergewohnheitsrechtlichen Transitrechts in der Völkerrechtspraxis – etwa durch den IGH – existiert nicht. Auch die Reichweite und Ausgestaltung eines solchen Rechts bleiben unklar.<sup>30</sup>

#### 4. Fazit

Die Anwendung der EU-Sanktionen auf den Transit zwischen Russland und der Exklave Kaliningrad verletzt weder EU-Recht noch Völkerrecht. Insbesondere ergibt sich für Russland kein Transitrecht durch Litauen – weder aus Völkervertrags- noch aus Völkergewohnheitsrecht.

\*\*\*

---

<sup>25</sup> Siehe *Hisashi Owada*, „Pactum de contrahendo, pactum de negotiando“, in: Max Planck Encyclopedias of International Law, April 2008, <https://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1451>.

<sup>26</sup> *Talia Einhorn*, „Transit of Goods over Foreign Territory“, in: Max Planck Encyclopedias of International Law, Juni 2014, Rn. 68, <https://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1552>.

<sup>27</sup> Vgl. *ibid.*, Rn. 74.

<sup>28</sup> In diesem Zusammenhang macht es einen Unterschied, ob ein Gebiet vom „Mutterland“ aus über internationale Gewässer erreicht und versorgt werden kann (wie z.B. die russische Exklave Kaliningrad über die Ostsee oder die spanischen Exklaven *Ceuta* und *Melilla* an der marokkanischen Mittelmeerküste über das Mittelmeer) oder eben nicht (wie z.B. die deutsche Exklave *Büdingen* in der Schweiz oder die spanische Exklave *Llívia* in den französischen Pyrenäen, die durch einen „neutralen Weg“ mit Spanien verbunden ist).

<sup>29</sup> Siehe etwa *Tobias H Irmscher*, „Enclaves“, in: Max Planck Encyclopedias of International Law, September 2007, Rn. 16, <https://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1037?rsk=liaYS1&result=2&prd=OPIL>.

<sup>30</sup> Vgl. auch *ibid.*, Rn. 18.