

Provokation in der Ostsee dient der Blockade russischer Öllieferungen

30 Dez. 2024 13:40 Uhr

De facto enterte und kaperte Finnland einen Tanker mit russischen Ölprodukten. Der Westen behauptet, das Schiff gehöre zu Russlands sogenannter Schattenflotte und stehe im Verdacht, ein Stromkabel auf dem Ostseegrund beschädigt zu haben. Was soll damit erreicht werden?



Quelle: www.globallookpress.com

Der von den finnischen Behörden festgesetzte Öltanker Eagle S.

Von Stanislaw Leschtschenko

Am 25. Dezember wurde das zwischen Finnland und Estland verlaufende Energiekabel EstLink 2 beschädigt. Unmittelbar danach holte das finnische Patrouillenschiff Turva das Tankschiff Eagle S ein, das sich in der Nähe des Ereignisortes befand, und enterte es. Die Besatzung des Schiffes, bestehend aus georgischen und indischen Staatsangehörigen, leistete keinen Widerstand.

Es fehlte die Ankerkette des Schiffes, was nach Ansicht der Finnen ein Beweis für die vorsätzliche Zerstörung des Unterseestromkabels durch den Tankerkapitän ist. Der Tanker Eagle S wurde auf den geschlossenen Ankerplatz Svartbäck in der Nähe des Hafens von Kilpilahti in Porvoo (einer Gemeinde etwa fünfzig Kilometer östlich von Helsinki) gebracht.

Die Finnen behaupten, dass die Eagle S angeblich zu Russlands sogenannter Schattentankerflotte gehöre, die es dem Land ermögliche, Sanktionen in Form einer von den G7-Staaten gegen Russland verhängten Ölpreisobergrenze zu umgehen. Der Tanker Eagle S ist das einzige Tankschiff des Unternehmens Caravella aus den Vereinigten Arabischen Emiraten und fährt unter der Flagge der

Cookinseln. Bestätigt ist nur, dass der Tanker tatsächlich russische Ölprodukte transportierte. Allgemein wird bis zu einem Drittel des russischen Öls über baltische Häfen exportiert.

Und vor kurzem, am 16. und 17. Dezember, fand in Tallinn ein Gipfeltreffen der am Gemeinsamen Expeditionskorps der NATO, Joint Expeditionary Force (JEF), beteiligten Staaten statt. Dazu gehören Dänemark, Estland, Finnland, Deutschland, Island, Lettland, Litauen, die Niederlande, Norwegen, Polen, Schweden und das Vereinigte Königreich.

Die Gipfelteilnehmer erörterten unter anderem Maßnahmen zur Bekämpfung der russischen "Schattenflotte". Laut Estlands Premierminister Kristen Michal stellt die "Schattenflotte" eine Bedrohung für die Sicherheit, die Wirtschaft und die Umwelt in Europa dar. "Wir unternehmen koordinierte Schritte, um die russische 'Schattenflotte' einzudämmen und Versuche zur Umgehung von Sanktionen zu verhindern", drohte Michal.

Der estnische EU-Abgeordnete Urmas Paet erläuterte die Gründe für die von den EU-Ländern angestrebte Bekämpfung der "Schattenflotte". Es gehe nicht nur um den Wunsch, Russlands Einnahmen aus dem Ölhandel zu verringern, sondern auch darum – wie sich gezeigt habe, die Ostsee vor einer ökologischen Katastrophe zu bewahren. Denn Russland kaufe für seine "Schattenflotte" alte Tanker, die jederzeit sinken könnten.

Im Ergebnis einigten sich die Gipfelteilnehmer auf koordinierte Maßnahmen gegen die mit russischem Rohöl beladenen Tanker. So wurde insbesondere vereinbart, die durch den Ärmelkanal und die Ostseestraße fahrenden Tanker streng auf ihre Versicherungsdokumente hin zu überprüfen.

Und nun kommt es zu einem "völlig zufälligen Zusammentreffen": Eine Woche nach diesem Gipfel wird ein finnisch-estnisches Unterseekabel beschädigt, wofür eines der zur "Schattenflotte" gerechneten Schiffe verantwortlich gemacht wird. Im Zusammenhang mit dem Vorfall erklärte der finnische Präsident Alexander Stubb, dass sein Land auf den Kabelschaden mit "drei Maßnahmen" reagieren werde.

Die erste Maßnahme betrifft die Kontrollverstärkung über die "Schattenflotte" — hier verwies Stubb auf die jüngste JEF-Vereinbarung. Die zweite Maßnahme beruht auf der Verbindung zur NATO. "Wir haben mit Estland vereinbart, dass wir eine Allianzpräsenz wünschen, vor allem in der Nähe kritischer Infrastrukturen, und auf dieses Gesuch wurde bereits reagiert", so Stubb.

"Drittens", fügte Stubb hinzu, "versuchen wir, Lösungen auf der Grundlage des internationalen Seerechts zu finden". Zur Erinnerung: Einer der wichtigsten Grundsätze des Seerechts ist die Freiheit der Schifffahrt in internationalen Gewässern.

Auch estnische Politiker machten bedrohliche Aussagen. So sagte die ehemalige estnische Premierministerin Kaja Kallas, die heute die Außenpolitik der gesamten Europäischen Union leitet, dass "der gewählte Zeitpunkt und die präzise Vorgehensweise bei der Beschädigung des EstLink 2-Kabels und der Telekommunikationskabel eher darauf hindeuten, dass es sich um eine koordinierte Aktion handelt".

Am Freitag, dem 27. Dezember, stach das estnische Patrouillenschiff Raju noch vor Sonnenaufgang in See, um das EstLink 1-Kabel zu "bewachen". Zumindest für die nächsten Monate werden estnische Marineangehörige die unterseeischen Kommunikationswege überwachen.

Der Vizekanzler für maritime Angelegenheiten im estnischen Klimaministerium, Kaupo Läänerand, äußerte sich über die Strategie zur Bekämpfung von mit russischem Rohöl beladenen Tankern. "Alle Prüfungen, (restriktiven – Anm. von *Wsgljad*) Prozeduren und Hafeneinfahrverbote werden die Logistik erschweren und die Kosten für den Betrieb der Schattenflotte erhöhen. Wir können jedoch nicht mit Sicherheit sagen, dass dies zu einer Verringerung der Zahl dieser Schiffe führen wird", warnte Läänerand.

Er beklagte die Wirkungslosigkeit der Sanktionen und selbst der Forderungen Washingtons: "Wir haben ein Beispiel, als ein Land ... sich auf Druck der USA weigerte, Schiffe der Schattenflotte unter seiner Flagge zu registrieren, doch ein anderer Staat hat sich sofort bereit erklärt, diese Schiffe unter seine Jurisdiktion zu nehmen. Dadurch fließen Steuern und Gebühren, und es findet sich immer ein Land, das sich zur Aufnahme solcher Schiffe unter seine Jurisdiktion bereit erklärt."

Es ist anzumerken, dass die das russische Rohöl transportierenden Tanker in der Regel keine Leistungen von westlichen Versicherungsgesellschaften in Anspruch nehmen. Stattdessen wenden sie sich an Versicherungsgesellschaften aus Russland und Zentralasien. Wenn der sogenannte Flaggenstaat (unter dessen Flagge das jeweilige Schiff fährt) diese Versicherer anerkennt, haben andere Länder kein Recht, die Fahrt dieser Schiffe zu verhindern. Nach Ansicht von Läänerand können jedoch auch gegen die Versicherer der "Schattenflotte" Sanktionen verhängt werden.

In den westlichen Medien wird die Idee diskutiert, strengere Anforderungen für Schiffe einzuführen, die in die Ostsee einfahren. Aber niemand hat bisher genau formuliert, wie das internationale Seerecht ohne die Zustimmung Russlands und Chinas geändert werden kann.

Was bleibt im Moment unter dem Strich? Anfang 2023 erklärte der damalige estnische Außenminister Urmas Reinsalu, dass sein Land im Finnischen Meerbusen eine "Anschlusszone" einführen wolle (ein an die Hoheitsgewässer angrenzender Teil des Seeraums, in dem ein Küstenstaat die Kontrolle ausüben will – die UN-Konvention lässt eine solche Möglichkeit zu).

Mit anderen Worten: Estland hatte vor, sich das Recht zu geben, die aus den Häfen des Leningrader Gebiets und Kronstadts ausfahrenden russischen Schiffe zu kontrollieren. Sollten sie sich der Inspektion verweigern, würde ihnen die Durchfahrt durch den Finnischen Meerbusen untersagt werden. Später, im Dezember 2023, kam die Meldung, dass das estnische Verteidigungsministerium einen Gesetzentwurf vorbereitet, nach dem Schiffe "in bestimmten Fällen" auch außerhalb der estnischen Hoheitsgewässer angehalten werden dürfen.

Offenbar sucht Tallinn nach einem geeigneten Anlass, um diese "Anschlusszone" einzuführen.

Ein solcher Anlass könnte der Vorfall um die Beschädigung des EstLink 2-Kabels sein, für den der Tanker Eagle S verantwortlich gemacht wird. Das weitere Vorgehen ist völlig klar: Jedes mit russischen Erdölprodukten beladene Schiff muss als Bedrohung für die Sicherheit oder die Ökologie der Ostseeanrainerstaaten eingestuft werden. Diese Schiffe werden – wie im Fall des Tankers Eagle S – geentert und in die Küstengewässer von Estland und Finnland gebracht.

NATO-Generalsekretär Mark Rutte kündigte bereits an, dass die Allianz ihre militärische Präsenz in der Ostsee verstärken wird. Die NATO-Kriegsschiffe führen regelmäßig Übungen in der Ostsee durch. Das Abfangen von riesigen, langsam manövrierenden Tankern, die mit geringer Geschwindigkeit unterwegs sind, wird keine Schwierigkeiten verursachen. Das ganze Kalkül beruht auf der Tatsache, dass Russland

keinen formalen Grund haben wird, für die aufgehaltenen Schiffe zu intervenieren – schließlich haben sie laut den Dokumenten nichts mit Russland zu tun.

"Was sich jetzt im Baltikum abspielt, entspricht durchaus den Eskalationsbemühungen der westlichen "Kriegspartei",

erklärt der Politologe Maxim Rewa gegenüber der Zeitung *Wsgljad*.

Dem Experten zufolge ist es das Ziel dieser Partei, die Konfrontation mit Russland so weit zu verschärfen, um mögliche friedenserhaltende Initiativen des designierten US-Präsidenten Donald Trump zu vereiteln. Der Experte erinnert: "Ich glaube nicht an die uns aufgezwungene Version, dass das Unterseekabel durch den Tankeranker beschädigt worden sein könnte. Schon im Januar dieses Jahres kam es zum Ausfall von EstLink 2. Auch damals war von russischer Sabotage die Rede, doch dann stellte sich heraus, dass das Kabel einen technischen Defekt hatte. Es wurde sechs Monate lang repariert und sein Schutz wurde verstärkt. EstLink 2 liegt nicht ungeschützt auf dem Meeresgrund, sondern ist durch eine Betonummantelung gesichert."

Nach Ansicht Rewas gibt es Anzeichen für eine Provokation. Er resümiert: "Die baltischen Staaten und Finnland gehören zu denjenigen NATO- und EU-Staaten, die die unerbittlichste Haltung gegenüber Russland einnehmen. Es ist also möglich, dass sie durch den EstLink 2-Vorfall eine Provokation organisiert haben, um sich bezüglich des Umgangs mit Schiffen mit russischer Fracht die Fesseln abzustreifen."

*Übersetzt aus dem [Russischen](#). Der Artikel ist am 29. Dezember 2024 zuerst auf der Website der Zeitung *Wsgljad* erschienen.*

RT DE bemüht sich um ein breites Meinungsspektrum. Gastbeiträge und Meinungsartikel müssen nicht die Sichtweise der Redaktion widerspiegeln.