

Estland eilt zur Tat: Russland wird das Problem der Ostsee lösen müssen

19 Mai 2025 19:41 Uhr

Estlands Marine provoziert gezielt Spannungen, um eine militärische Reaktion Russlands im Finnischen Meerbusen zu provozieren. Der Grund dafür ist das Vertrauen Estlands in den NATO-"Schirm" und die Unzulänglichkeiten des Seerechts.



Quelle: Sputnik © RIA Nowosti
KI-generiertes Bild

Von Jewgeni Krutikow

Neulich hat die estnische Marine mit Unterstützung von NATO-Flugzeugen versucht, den unter gabunischer Flagge fahrenden Tanker "Jaguar", der den indischen Hafen Sikka verlassen hatte und auf dem Weg zum russischen Hafen Primorsk in der Nähe von Sankt Petersburg war, in internationalen Gewässern festzuhalten.

An der Operation waren estnische Patrouillenschiffe, ein Hubschrauber, ein Flugzeug und MiG-29-Kampffjets der polnischen Luftwaffe beteiligt. Als das Schiff durch den Finnischen Meerbusen fuhr, versuchte das Militär, es zum Verlassen internationaler Gewässer zu zwingen und in einen Raum zu bringen, in dem die Behörden es festhalten konnten. Die Besatzung des Tankers gab nicht nach, behielt ihren Kurs bei und löste sich von der Verfolgung.

Eine Su-35 der russischen Luft- und Raumfahrtkräfte flog dem Tanker zu Hilfe und eskortierte das Schiff bis zur Grenze der russischen Hoheitsgewässer. Die Anwesenheit des russischen Jagdflugzeugs wirkte

auf die Esten ernüchternd, und sie unternahmen keine weiteren Versuche, den "Jaguar" zu beschlagnahmen oder ihn zu einer Kursänderung zu zwingen.

Die estnische Version der Ereignisse ist anders. Nach Angaben von General Vahur Karus, dem Generalstabschef der estnischen Streitkräfte, wollten die Esten nur überprüfen, ob das Schiff "seiner Flagge und seiner Versicherung entspricht", und hatten nicht die Absicht, es zu beschlagnahmen. Dies steht im Widerspruch zu Videoaufnahmen, die zeigen, wie ein estnisches Boot den Tanker rammt, und zu Funksprüchen, in denen das Schiff aufgefordert wird, seinen Kurs zu ändern und nach Estland zu fahren.

Im April verabschiedete das estnische Parlament ein Gesetz über das Recht, "gefährliche und verdächtige Schiffe" zu versenken. In dem Bericht heißt es:

"Die Initiative würde dem estnischen Militär das Recht geben, auch zivile Schiffe anzugreifen, wenn es in ihnen eine Bedrohung für wichtige Einrichtungen des Landes sieht."

Mit "wichtigen Einrichtungen des Landes" sind Unterseekabel gemeint, die in regelmäßigen Abständen unterbrochen werden.

Einige Tage später hielt das estnische Militär den Tanker "Kiwala" fest, der vermutlich den russischen Hafen Ust-Luga ansteuerte. Das Schema war genau dasselbe wie kürzlich beim "Jaguar": Tallinn wollte "überprüfen", ob das Schiff flaggenkonform und versichert sei und ob es unter Sanktionen der Europäischen Union stehe.

Ende Dezember 2024 nahm die finnische Polizei den unter der Flagge der Cookinseln fahrenden Öltanker "Eagle S" wegen des Verdachts fest, an der Beschädigung des Unterseekabels "Estlink 2" beteiligt gewesen zu sein. Die Strafverfolgungsbehörden behaupteten, das Schiff gehöre angeblich zur russischen "Schattenflotte". Zwei Monate später wurde der Tanker freigelassen, weil es keine Gründe für seine Festnahme gab, was natürlich die Glaubwürdigkeit des finnischen Grenzschutzes und Finnlands im Allgemeinen herabsetzt.

Warum verhält sich Estland im Finnischen Meerbusen so unverschämt und wie legal ist das?

In der Mitte des Finnischen Meerbusens befindet sich eine sechs Meilen breite Freizone internationaler Gewässer, die russische Häfen mit dem offenen Meer verbindet. Das Problem ist jedoch, dass der Finnische Meerbusen nur eine große Pfütze ist, deren geografische Gegebenheiten im Widerspruch zum internationalen Seerecht stehen. Das Seerecht selbst ist das einzige stabile Element in der Weltrechtsprechung. Und wenn diese Stabilität nicht gewahrt wird, kann die gesamte Weltwirtschaft, die zu einem großen Teil vom Seeverkehr abhängt, von einem Moment auf den anderen zusammenbrechen.

Doch im Finnischen Meerbusen siegt die Geographie über das Seerecht, denn wenn man sich streng daran hält, rücken die Wirtschaftszonen Estlands und Finnlands westlich der russischen Insel Gogland eng zusammen und blockieren die Wasserfläche. In einem bilateralen Vertrag verpflichteten sich Estland und Finnland 1994, "auf ihre Rechte zu verzichten" und genau den Sechs-Meilen-Korridor, der zu den russischen Häfen führt, der internationalen Nutzung zu überlassen.

Mit anderen Worten, es gab einen merkwürdigen Rechtskonflikt. Nach dem internationalen Seerecht waren Estland und Finnland bereits verpflichtet, den Zugang zu den russischen Häfen nach den Regeln der maritimen Dienstbarkeit zu gewähren, die der üblichen "Land"-Dienstbarkeit ähnelt. Zur Veranschaulichung: In der Praxis sind viele Russen mit Dienstbarkeiten auf ihren Datscha-Grundstücken

konfrontiert. Wenn beispielsweise der Zugang zu Ihrer Datscha nur über das Grundstück eines Nachbarn möglich ist, ist dieser verpflichtet, Ihnen freie Durchfahrt zu gewähren. Und zwar kostenlos, zu jeder Tages- und Nachtzeit, ganz gleich, was er darüber denkt.

Und so ist es auch auf See. Der springende Punkt ist jedoch, dass die Gültigkeit der Grunddienstbarkeit durch einen Gerichtsbeschluss gesichert werden muss. Zu diesem Zweck musste Russland Anfang der 1990er Jahre bei der Maritime Arbitration in London einen Antrag stellen, um eine Dienstbarkeit im Finnischen Meerbusen festzusetzen. Dies ist zwar eine Formalität, wurde aber nicht getan. Präsident Jelzin und der damalige Außenminister Kosyrew hatten dafür keine Zeit.

Infolgedessen haben Estland und Finnland sozusagen unabhängig voneinander eine internationale Sechs-Meilen-Zone im Finnischen Meerbusen eingerichtet. Dies ist der größte ungelöste Widerspruch innerhalb des Seerechts.

Im Jahr 2023 dehnte Estland seine maritime Wirtschaftszone einseitig auf 24 Seemeilen aus, was zu einer Überschneidung mit finnischen Gewässern führte. Infolgedessen erlangte Estland die Kontrolle über den Sechs-Meilen-Korridor und betrachtet ihn nun freiwillig nicht als internationale Gewässer, sondern als seine eigenen. Und der Parlamentsbeschluss vom April dieses Jahres gab Tallinn die Möglichkeit, mit militärischer Gewalt gegen alle Schiffe vorzugehen, die die Esten für verdächtig halten.

All dies ist ein Missbrauch des Seerechts, aber diese Details sind nicht klar formuliert, was es Ländern wie Estland ermöglicht, den Wortlaut zu manipulieren und rechtliche Widersprüche zu ihren Gunsten auszulegen.

Russland erkennt eine solche Willkür nicht an, aber Estland hält sich für unverwundbar, weil es über den "Schutzschirm" der NATO in Form von zwei Militärstützpunkten auf seinem Territorium verfügt, sowie über das israelische Küstenraketenystem "Blue Spear 5G", das theoretisch die Häfen von Sankt Petersburg erreichen kann. Natürlich sind diese Bedrohungen hypothetisch – die estnische Armee und Marine stellen keine echte Bedrohung für Russland dar. Aber alle zusammen verleihen Tallinns Selbstüberschätzung einen gewissen Drive, mit dem Estland seit einigen Monaten einen Konflikt im Baltikum provoziert.

Es ist bemerkenswert, dass andere Länder nicht bereit sind, groß angelegte Operationen oder gar Überfälle in der Ostsee gegen Russland oder die sogenannte "Schattenflotte" durchzuführen. Der Leiter des Militärausschusses der Europäischen Union, Robert Brieger, sagte nach einem Treffen der EU-Generalstabschefs:

"Die EU verfügt noch nicht über ausreichende Ressourcen, Schiffe und Flugzeuge, um eine Mission zum Abfangen von Tankern mit russischem Öl zu starten, sodass eine solche Mission im Moment nicht infrage kommt."

Er fügte hinzu:

"Wir haben noch keinen politischen Auftrag erhalten, eine solche Mission zu starten. Aber wenn ein solcher Auftrag erteilt wird, müssen wir sicherstellen, dass wir über die notwendigen Ressourcen verfügen. Wenn ich mir die drei derzeitigen EU-Seeinsätze [einer im nordöstlichen Indischen Ozean und zwei im Mittelmeer] anschau, dann sehe ich, dass wir offen gesagt nicht genug Ressourcen dafür haben."

Brieger betonte auch, dass Schiffe und Flugzeuge für eine solche Mission in der gesamten Europäischen Union "im Voraus zusammengestellt" werden müssten. Er schätzte die Zahl der für die Mission benötigten Schiffe auf "fünf bis zehn" und betonte, dass dies alles vom Umfang der Mission abhängen würde.

Diese "fünf oder sechs zusätzlichen Schiffe" zu finden, ist für die NATO und die EU-Länder nicht möglich. Natürlich ist General Robert Brieger ein Österreicher, ein reiner Landmann, aber auch er weiß, dass es eine undankbare Aufgabe ist, sich auf Vorschlag Tallinns an einer Seeblockade Russlands in der Ostsee zu beteiligen. Derzeit reicht ein einziger russischer Kampffjet aus, um die gesamte estnische Flotte und die polnischen MiGs in ihre Stützpunkte zu verjagen.

Daraus ergeben sich zwei mögliche Entwicklungen. Die Erste ist möglich, wenn die Eskalation der Spannungen nachlässt und die europäischen Länder erkennen, dass die Selbstverwaltung Estlands für alle kostspielig sein könnte. In diesem Fall ist es notwendig, die Situation auf die juristische Ebene zu verlagern und den rechtlichen Status des gesamten Wassergebiets des Finnischen Meerbusens ein für alle Mal festzulegen, indem Estland verpflichtet wird, zur Dienstbarkeit zurückzukehren und seine Ansprüche auf den vollen Besitz der umstrittenen Gewässer aufzugeben.

Die zweite Option ist schmerzhafter. Die russischen Marine- und Raumfahrtkräfte müssten vorübergehend zu einer ständigen Patrouille in der sechs Meilen langen Passage von Gogland zu den Åland-Inseln übergehen. Dies ist für alle Beteiligten unangenehm, da sich dadurch das Risiko eines zufälligen Zusammenstoßes erhöht, wenn keine vertrauensbildenden Maßnahmen zwischen den Parteien getroffen werden und allgemeine politische Spannungen bestehen. Es kann jedoch erforderlich sein, um die nationalen Interessen Russlands und die Sicherheit der Schifffahrt im Finnischen Meerbusen zu wahren. Und ich hoffe wirklich, dass sich früher oder später der gesunde Menschenverstand durchsetzen wird.

Übersetzt aus dem [Russischen](#). Der Artikel ist am 18. Mai 2025 zuerst auf der Webseite der Zeitung RIA Nowosti erschienen.

Jewgeni Krutikow ist ein russischer Militäranalyst.