

Dania i Szwecja: zatrzymać „flotę cienia”

Piotr Szymański, Filip Rudnik

16 czerwca minister spraw zagranicznych Danii Lars Løkke Rasmussen poinformował, że Kopenhaga zgromadziła koalicję państw oceniających możliwość wprowadzenia nowych restrykcji wymierzonych we „flotę cienia” na Bałtyku. To transportujące rosyjską ropę stare, zdezelowane tankowce, które przewożą surowiec, omijają limit cenowy G7 (*price cap*) i reżim sankcyjny. Kwestia ta była przedmiotem rozmów szefów resortów spraw zagranicznych Rady Państw Morza Bałtyckiego 14 czerwca. Przyjęta na spotkaniu Deklaracja z Porvoo wzywa do podjęcia zdecydowanych działań, w tym wzmocnienia obostrzeń. Państwa regionu stwierdzają w niej, że „flota cienia” stanowi zagrożenie dla żeglugi i środowiska, a także pozwala Rosji finansować wojnę.

Komentarz

- Dania i Szwecja poszukują możliwości ograniczenia aktywności „floty cienia” na swoich morzach terytorialnych i w wyłącznych strefach ekonomicznych (WSE). Problem dotyczy głównie Danii, gdyż żegluga odbywa się przez Cieśniny Duńskie. Tamtejsze media za ośrodek badawczy CREA podają, że od początku 2023 r. do maja br. przez Wielki Bełt przepłynęło 2,5 tys. tankowców z rosyjską ropą, z czego połowa należała do „floty cienia” (obecnie jest to już 61%). Z kolei Szwecja zaobserwowała ich obecność w swojej WSE przy Gotlandii, gdzie cumują one, by zaopatrzyć się w paliwo. Sztokholm obawia się wykorzystania statków do rozpoznania radioelektronicznego. Oba państwa dostrzegają ryzyko katastrofy ekologicznej wskutek spowodowanego lub przypadkowego wycieku ropy czy kolizji (załogi tankowców są niedoświadczone), tym bardziej że w marcu br. doszło do takiego incydentu z udziałem nieubezpieczonej jednostki w Cieśninach Duńskich (globalnie odnotowano już kilkadziesiąt podobnych zdarzeń). Zwracają uwagę, że w razie katastrofy z udziałem tankowca „floty cienia” prawne możliwości przypisania odpowiedzialności czy uzyskania odszkodowania są ograniczone ze względu na niejasną strukturę właścicielską oraz wadliwe lub fałszywe ubezpieczenia tych jednostek. Siły zbrojne Danii i Szwecji podwyższyły w związku z tym gotowość do reagowania na potencjalny incydent oraz wzmocniły monitoring żeglugi.
- Duńskie dyskusje na temat powstrzymania „floty cienia” trwają od jesieni 2023 r. Pole manewru tego państwa ograniczają Konwencja kopenhaska (1857) dotycząca swobody żeglugi w Cieśninach Duńskich i Konwencja o prawie morza (UNCLOS, 1982), gwarantujące swobodę przepływu przez Sund, Wielki Bełt i Mały Bełt. Debatuje się jednak nad opcjami wykorzystania UNCLOS, np. art. 220(2). Stwierdza on, iż w wypadku uzasadnionych przypuszczeń, że statek płynący po morzu terytorialnym naruszył ustawy i

inne przepisy prawne danego państwa lub normy międzynarodowe i standardy środowiskowe, kraj ten może przeprowadzić fizyczną inspekcję statku i wsząć postępowanie, łącznie z zatrzymaniem jednostki. Oznacza to, że Dania i Szwecja mogłyby dokonać takowej inspekcji tankowców „floty cienia” pod kątem przestrzegania przez nie norm środowiskowych czy sankcji UE oraz weryfikacji ubezpieczenia. Otwartą kwestią pozostaje wola polityczna obu państw do poczynienia takiego kroku i ewentualnego zatrzymania statków, co mogłoby wywołać wrogą reakcję Moskwy. Dlatego Kopenhaga i Sztokholm zabiegają przede wszystkim o objęcie floty skutecznymi restrykcjami unijnymi w ramach 14. pakietu. Inspiracją mogą być obostrzenia nałożone 13 czerwca br. przez Wielką Brytanię na cztery jednostki „floty cienia” i ich ubezpieczyciela.

- Wdrożenie systemowego rozwiązania ograniczającego działalność „floty cienia” – a tym samym wpływy do rosyjskiego budżetu – jest trudne ze względu na obawy Zachodu przed wzrostem światowych cen ropy i paliw, a także na niechęć Węgier i unijnych armatorów (Cypru, Malty, Grecji) do nakładania stosownych restrykcji. Dotychczas ta ostatnia grupa państw doprowadzała do znacznego łagodzenia części zapisów sankcyjnych, m.in. tych dotyczących odsprzedaży tankowców. Brak determinacji ze strony UE unaocznia nieefektywność ustanowionego przez kraje G7 mechanizmu limitu cenowego (zob. [Konieczność rewizji sankcji na rosyjską ropę](#)), którego egzekucja jest fragmentaryczna. Do tej pory najskuteczniejszą – choć o ograniczonym czasie działania – metodę walki z łamaniem obostrzeń stanowi wpisywanie konkretnych armatorów i statków na listy sankcyjne USA ze względu na naruszenie *price cap*, co utrudnia Rosjanom eksport.
- Ograniczenie bałtyckiej żeglugi tankowców przewożących rosyjską ropę i paliwa skutkowałoby poważną redukcją dochodów Kremla. Rosyjskie porty na Morzu Bałtyckim odpowiadają za od 30% do nawet 50% eksportu surowca drogą morską oraz za znaczną część sprzedaży produktów ropopochodnych. Ze względu na bariery infrastrukturalne przekierowanie tych wolumenów do innych portów jest obecnie niemożliwe. Dlatego należy się spodziewać zdecydowanej próby przeciwstawienia się przez Rosję ewentualnym ograniczeniom – zarówno na polu dyplomatycznym (dalsze groźby i zarzuty o eskalację), jak i sądowym (np. w marcu br. po objęciu sankcjami jednego z rosyjskich ubezpieczycieli – AlfaStrachowanie – firma zaskarżyła tę decyzję do unijnych sądów). W przypadku faktycznego zamiaru blokowania żeglugi floty poprzez regularne inspekcje i zatrzymania statków nie można wykluczyć rosyjskiego „testu” determinacji Szwecji i Danii – eskortowania tankowca przez okręty Floty Bałtyckiej. Takie posunięcie miałoby jednak charakter przede wszystkim demonstracyjny – zapewnienie eskorty wszystkim lub chociażby większości tankowców wiozących rosyjską ropę i paliwa jest nierealne ze względu na skalę zjawiska.