

Katastrofa ekologiczna na Morzu Czarnym: rosyjskie lekceważenie standardów

Miłosz Bartosiewicz, Filip Rudnik

Władze Rosji z dużym opóźnieniem zareagowały na największą od lat katastrofę ekologiczną na Morzu Czarnym, spowodowaną w połowie grudnia wypadkiem dwóch tankowców przewożących ciężki olej opałowy (mazut) przez Cieśninę Kerczeńską. Skoordynowane działania na szczeblu centralnym wdrożono niemal miesiąc od zdarzenia, po spóźnionej interwencji Władimira Putina. Pełne rozmiary i skutki środowiskowo-ekonomiczne katastrofy, zarówno dla Rosji, jak i innych krajów w basenie Morza Czarnego, pozostają nieznane.

Wypadek obrazuje skalę zagrożeń ekologicznych związanych z rosyjską żeglugą transportową, zwłaszcza z przewozem ropy i paliw. Brak poszanowania dla procedur stanowi czynnik systemowego ryzyka – nie tylko dla Rosji, lecz także państw położonych przy akwenach, po których poruszają się jej jednostki. Przebieg wydarzeń świadczy również o ograniczonej efektywności systemu sprawowania przez Kreml kontroli nad regionami. Jednocześnie kryzys dał impuls do oddolnej mobilizacji ludności, która mimo swej doraźnej przydatności jest dla reżimu putinowskiego zjawiskiem problematycznym.

Katastrofa i jej następstwa

15 grudnia 2024 r. rosyjskie tankowce rzeczno-morskie „Wołgonieft-212” i „Wołgonieft-239” zmierzające do portu Kawkaz w Cieśninie Kerczeńskiej doznały wskutek sztormu poważnych uszkodzeń. Kadłub „Wołgoniefti-212” złamał się, co doprowadziło do zatonięcia statku (zginął członek załogi). „Wołgonieft-239” utraciła sterowność i osiadła na mieliźnie w pobliżu portu Tamań (Kraj Krasnodarski). Tankowce przewoziły łącznie 9,2 tys. ton ładunku mazutu. Według danych Ministerstwa Transportu FR i Morskiej Służby Ratowniczej do morza wyciekło 2,4 tys. ton tego oleju.

Statki były zaangażowane w regularną żeglugę pomiędzy rosyjskimi rafineriami a portami czarnomorskimi. Zgodnie z dostępnymi informacjami nie posiadały licencji na wchodzenie do Cieśniny Kerczeńskiej w okresie zimowym ze względu na ryzyko związane z wysokością fal. Rosyjskie media informowały o wygaśnięciu dokumentacji „Wołgoniefti-239”, co w teorii uniemożliwiało jej jakąkolwiek żeglugę od grudnia 2024 r. Obie jednostki – jako przestarzałe (oddano je do użytku na przełomie lat 60. i 70. XX wieku) – powinny zostać wycofane z eksploatacji 10–15 lat temu.

W pierwszych dniach po wypadku sztorm przeniósł część wyciekłego oleju na wybrzeże Kraju Krasnodarskiego. 21 grudnia zaczęły ukazywać się pierwsze doniesienia o pojawieniu się mazutu na wybrzeżu Półwyspu Krymskiego, nielegalnie anektowanego przez Rosję w

2014 r. Pierwsze skażenia w okolicy Sewastopola odkryto 3 stycznia br. Następnie zanieczyszczenie olejem zaobserwowano na Mierzei Berdiańskiej (okupowany przez Rosję obwód zaporoski) na północy Morza Azowskiego.

Pełna skala katastrofy ekologicznej oraz jej konsekwencje, zarówno dla środowiska naturalnego, jak i gospodarek regionów nią dotkniętych, nie są jeszcze znane. Według danych Ministerstwa ds. Sytuacji Nadzwyczajnych z 21 stycznia podczas oczyszczania z produktów naftowych 285 km linii brzegowej zebrano łącznie (w najbardziej dotkniętym Kraju Krasnodarskim oraz Republice Krymu i mieście Sewastopol) ponad 170 tys. ton skażonego piasku i ziemi, a codziennym monitoringiem objęto ponad 950 km wybrzeża. Odkazano również 43 tys. m² wód Cieśniny Kerczeńskiej, zużywając w ramach tych prac ok. 4,5 tony pochłaniającego zanieczyszczenie sorbentu.

Trudności w likwidacji szkód środowiskowych wynikają z właściwości mazutu. Ciężki olej opałowy, w przeciwieństwie do innych produktów ropopochodnych, nie unosi się na powierzchni, lecz z czasem opada na dno i – niepodgrzewany – zastyga. W praktyce oznacza to konieczność fizycznego odseparowywania paliwa w momencie, gdy zostanie wyrzucone na brzeg, ponieważ nie ma technologii pozwalających efektywnie zbierać je z dna morskiego. Co więcej, należy wypompować paliwo z ładowni obydwu statków. W przypadku „Wołgoniefti-212” będzie to szczególnie trudne ze względu na zatonięcie jednostki; prace przy drugim statku mają zakończyć się do końca stycznia. Według ocen ekologów jeśli mazut nie zostanie usunięty z morza na czas, zacznie się wynurzać po zakończeniu zimy, co doprowadzi do masowej śmierci ryb. Szacunki szkód wśród fauny znacznie się różnią – w przypadku ptactwa wahają się od około tysiąca do nawet 20 tys. osobników. Ekolodzy informowali z kolei o śmierci co najmniej 58 walen. Wraz z upływem czasu straty będą rosły.

Kwestią otwartą pozostaje długoterminowy wpływ katastrofy na regionalne rybołówstwo (które już wcześniej ucierpiało w związku z budową mostu Krymskiego i zamknięciem dla żeglugi cywilnej części wód w wyniku inwazji Rosji na Ukrainę) oraz związany z nim przemysł spożywczy, a także na branżę turystyczną (skażenie objęło wybrzeża kurortów i rezerwatów przyrody).

Nie jest jasne, ile czasu będzie trwał rozkład wyciekłego do morza ciężkiego oleju opałowego. Wedle różnych ocen odbudowa ekosystemu może zająć od kilku do nawet kilkudziesięciu lat. Nie można wykluczyć, że kryzys środowiskowy osiągnie rozmiar międzynarodowy. Kierownik naukowy Instytutu Problemów Wodnych Rosyjskiej Akademii Nauk nazwał zdarzenie najpoważniejszą katastrofą ekologiczną w Rosji od początku XXI wieku i ostrzegł, że wyciekły olej może dotrzeć do Odessy oraz wybrzeży Rumunii, Bułgarii i Turcji.

Powolna reakcja władz i aktywna postawa społeczeństwa

Reakcję rosyjskich władz na katastrofę ekologiczną w Cieśninie Kerczeńskiej należy uznać za opieszałą. Federalny reżim sytuacji nadzwyczajnej wprowadzono w Kraju Krasnodarskim dopiero 26 grudnia. Choć Putin podkreślił powagę sytuacji publicznie już 19 grudnia, to właściwy bieg sprawie nadał dopiero 9 stycznia, kiedy wydarzenia wyraźnie wymknęły się spod kontroli władz regionalnych. Putin uznał wtedy dotychczasowe wysiłki na rzecz likwidacji skutków katastrofy za niewystarczające i powiązał powolność działania z brakiem decyzyjności miejscowych urzędników.

Środki represyjne, w tym aresztowania kapitanów uszkodzonych tankowców (19 grudnia) i wszczęcie postępowania karnego w sprawie zaniedbań przy usuwaniu skutków katastrofy (24 grudnia), wyprzedziły inne działania ze strony władz centralnych – powołanie federalnego sztabu operacyjnego (12 stycznia) oraz komisji rządowej (13 stycznia). Sugeruje to zamiar odzyskania sprawczości w oczach społeczeństwa i zademonstrowania przez Kreml kontroli nad sytuacją. W tym samym celu Putin przerzucił odpowiedzialność za niezborność działań na władze regionalne. Te z kolei najprawdopodobniej przez dłuższy czas raportowały nadmiernie optymistyczny obraz sytuacji, co należy traktować jako przejaw nieskuteczności ściśle scentralizowanego, wertykalnego systemu nadzoru Moskwy nad regionami (zob. *Taktyczna pauza. Polityka regionalna Kremla w cieniu wojny*).

Rosyjskie media prorządowe zwracają uwagę, zgodnie z prawdą, na trudności w usuwaniu skutków katastrofy oraz wynikające z niej potencjalne zagrożenie ekologiczne. Jednocześnie propaganda stara się koncentrować na pozytywnych aspektach sytuacji (zwłaszcza mobilizacji ludności) i podkreśla sprawczość Putina.

Na uwagę zasługuje reakcja na katastrofę wśród społeczności lokalnych, które przy bierności władz aktywnie zaangażowały się w oczyszczanie skażonych odcinków wybrzeża oraz pomoc poszkodowanemu ptactwu (mimo braku odpowiednich środków i zaplecza uratowano kilka tysięcy osobników), biorąc na siebie nierzadko – mimo niebezpiecznych warunków – główny ciężar prac. W samym Kraju Krasnodarskim konieczne było udzielenie pomocy medycznej 146 zaangażowanym w prace ochotnikom (jedna osoba – 17-letni uczeń – zmarła).

Wolontariusze wykazali również daleko posuniętą asertywność. Mieszkańcy Anapy nagrali apel o pomoc do Putina, skarżąc się m.in. na nieudolność miejscowych władz (w budżecie Kraju Krasnodarskiego na 2025 r. przewidziano zmniejszenie wydatków na ochronę środowiska o połowę), sądownie domagali się działań na rzecz rekultywacji wybrzeża oraz wystosowali petycję o wprowadzenie w regionie reżimu sytuacji nadzwyczajnej (podpisało ją ponad 115 tys. osób). Zwracano też uwagę na liczne nieprawidłowości – np. firmy, które zawarły z państwem umowę na wywóz skażonego olejem piachu, wywoziły także ten nieskażony, traktory pracujące w strefie zanieczyszczeń myto następnie w morzu, a skażony piach zeskładowywano w pobliżu zabudowań mieszkalnych.

Oddolna inicjatywa spotkała się z ambiwalentną reakcją władz. Regionalni urzędnicy, przejawiając charakterystyczną dla putinowskiego reżimu nieufność wobec wszelkich przejawów aktywności obywatelskiej, konfliktowali się z ochotnikami i wywierali na nich presję. Zarzucali im dezinformację, a grupa wolontariuszy miała zostać zatrzymana pod zarzutem kłusownictwa. Partia Jedna Rosja wykorzystała przy tym katastrofę do celów wizerunkowych, organizując inscenizowane prace, w których brali udział wysocy rangą urzędnicy regionalni. Mieszkańcy Krymu informowali z kolei, że ich działania były ograniczone przez ułożone tam fortyfikacje wojskowe i zakaz wstępu dla cywili. Z drugiej strony Putin publicznie chwalił udział ludności w usuwaniu skutków katastrofy, a szef Federalnej Agencji ds. Młodzieży Grigorij Gurow potępił wiceministra edukacji, nauki i polityki młodzieżowej Kraju Krasnodarskiego, który słownie napadł na wolontariuszy ratujących ptaki.

Reakcje ukraińskie

Katastrofa ekologiczna stała się dla władz Ukrainy okazją do podkreślenia agresywnej i „niepoczytalnej” polityki Putina, której skutkiem był wypadek w Cieśninie Kerczeńskiej. W specjalnym wystąpieniu prezydent Wołodymyr Zełenski wezwał społeczność międzynarodową do zmuszenia rosyjskiego przywódcy do zaprzestania działań wojennych i pociągnięcia go do odpowiedzialności karnej. W celu koordynacji przeciwdziałania skutkom katastrofy Ukraina zainicjowała konsultacje z Bułgarią i Rumunią, a także zwróciła się do szeregu organizacji międzynarodowych (sekretariatu i odpowiednich agend ONZ, Międzynarodowej Organizacji Morskiej, Unii Europejskiej) z „oczekiwaniem twardej reakcji społeczności międzynarodowej”, ponieważ „zignorowanie tego wypadku oznaczałoby przyzwolenie na jego powtórzenie się w przyszłości”.

Implikacje ekologiczne i polityczne

Okoliczności katastrofy wskazują na chroniczną niedbałość rosyjskiej żeglugi transportowej w zakresie stosowania się do obowiązujących obostrzeń i lekceważenie związanego z tym ryzyka, przede wszystkim środowiskowego (17 grudnia ub.r. sygnał SOS w związku z uszkodzeniem zbiornika ładunkowego wysłał kolejny tankowiec – „Wołgonieft-109”, a 4 stycznia doszło do wycieku oleju opałowego u wybrzeży Kamczatki). Choć kursowanie uszkodzonych statków ograniczało się do nawigacji wewnątrz Rosji, to podobne zagrożenia występują także w przypadku statków transportujących rosyjską ropę i paliwa na szlakach eksportowych. Zjawisko wykorzystywania tzw. floty cienia (zob. [Dania i Szwecja: zatrzymać flotę cienia](#)) do eksportu z Rosji rodzi niebezpieczeństwo wystąpienia podobnej katastrofy na wodach międzynarodowych (m.in. na Morzu Bałtyckim), zaś niejasna struktura właścicielska bądź status ubezpieczenia tych statków oznaczają trudności w wypłacie odszkodowań za potencjalny wyciek ładunku.

Opieszala reakcja władz na kryzys ekologiczny świadczy zarówno o niedostatkach sztywnego systemu kontroli Kremla nad regionami, jak i niechęci Putina i wyższego kierownictwa politycznego do przyjmowania odpowiedzialności za niepowodzenia. Znamienne jest przy tym zastosowanie w pierwszej kolejności środków represyjnych, obliczonych na utwierdzenie opinii publicznej w przekonaniu o sprawczości władz centralnych. W tym kontekście nie można wykluczyć w najbliższej przyszłości demonstracyjnych dymisji wybranych urzędników regionalnego szczebla.

Warta uwagi jest społeczna mobilizacja wobec katastrofy w warunkach stale zaostrzającej się represyjności reżimu putinowskiego i niemal całkowitej eliminacji struktur społeczeństwa obywatelskiego. Choć oddolna aktywność na rzecz usuwania skutków wycieku mazutu została przez Kreml publicznie doceniona jako użyteczna i nie wiąże się z bezpośrednim ryzykiem politycznym, to w optyce autorytarnego reżimu stanowi ona zjawisko problematyczne, które władze będą stopniowo wygaszać w miarę przejmowania kontroli nad sytuacją.