



Nordic Ukraine Forum



Utrikesdepartementet
Gustav Adolfs torg 1
111 52 Stockholm

Nio möjliga sätt att tackla den ryska skuggflottan*

1. Ökad övervakning. I Östersjön kan sjötrafiken övervakas och kontrolleras noggrannare, både elektroniskt och från luften och havet. Därmed förbättras förutsättningarna för att identifiera och ingripa i fall där det finns anledning att misstänka skador och säkerhetsshot.

2. Utökade sanktioner. Precis som i dag kan EU:s sanktionslista utvidgas till att omfatta fartyg ur skuggflottan på individuell basis, t.ex. om ett fartyg inte tillhandahåller eller vägrar att tillhandahålla tillräcklig försäkring. Sanktionerna kan också utvidgas till att omfatta fartygsägarna och ägarna bakom fartygen, deras personal och de banker som finansierar dem.

3. Nekande av tjänster till skuggfartyg. Skuggfartyg använder fortfarande tjänster som bogsering, lotsning och tankning i EU-länderna. Det bör vara förbjudet att tillhandahålla alla tjänster till skuggflottan.

4. Samarbete med flaggstater. Skuggfartyg är flaggade under bekvämlighetsflagg som Panama och Liberia. Västländer kan förhandla med – och sätta press på – flaggstater för att utesluta ryska skuggfartyg från deras flaggor. KSE-institutet i Ukraina har föreslagit att kostnaderna för olyckor med skuggfartyg skulle kunna föras över till fartygets flaggningsland.

5. Restriktioner för försäljning av fartyg. Skuggflottan växer eftersom nya fartyg köps in hela tiden – även från EU-länder. Sanktionerna kan utvidgas till att omfatta dem som säljer fartyg till skuggflottan.

6. Intervention mot oljeköpare. Skuggfartyg rör sig bara för att oljan de transporterar handlas. Sanktionerna skulle kunna utvidgas till att omfatta köpare av olja från skuggfartyg i tredje land – och till säljare som handlar med de raffinerade produkterna tillbaka till Europa.

7. Utforska alternativ.** Situationen i Östersjön är på många sätt helt ny och det är därför inte riktigt möjligt att från historien hämta några färdiga metoder. Många aktörer utforskar nu aktivt nya och kreativa sätt att hantera skuggflottan inom ramen för internationell rätt. Ett alternativ som har övervägts är till exempel att hindra fartyg i dåligt skick och som utgör en miljörisk från att passera genom de danska sunden in i Östersjön.

Östersjöländerna har all anledning att meddela att de från och med ett visst datum kommer att sluta tillåta tankfartyg som är **svartlistade** enligt Paris MOU (samförståndsavtalet om hamnstatskontroll som Östersjöländerna är medlemmar av), liksom andra hamnkontrollmemorandum som de är associerade medlemmar av genom Paris MOU. Nästa steg kan vara ett förbud mot närvaro i Östersjön av tankfartyg som finns på de ”gråa listor”.

8. Uppdatering av havsrätten. När den internationella havsrätten utarbetades förutsåg man inte nödvändigtvis att rätten till fri passage skulle missbrukas, till och med till sabotage. De europeiska länderna skulle kunna starta en debatt inom IMO om möjligheten att uppdatera konventionerna för att bättre hantera hotet från skuggfartyg.

9. Förbud EU-transporter av rysk råolja.*** 30 procent av fartygen som transporterar rysk olja i Östersjön är registrerade i Grekland. Ett förbud för EU-baserade fartygsägare att transportera rysk råolja och ryska petroleumprodukter skulle stoppa dessa fartyg.

*** Förslagen baseras huvudsakligen på listan som har tagits fram av Finlands riksdagsledamot Oras Tynkkynen, se**

<https://www.orastynkkynen.fi/nain-venajan-varjolaivastoon-voidaan-puuttua/>

**** Förtydliganden i detta förslag kommer från de ukrainska experterna Andriy Klymenko och Tetiana Huchakova (Monitoring Group of the Institute for Black Sea Strategic Studies). Nedan finns lite ytterligare detaljer kring förslaget:**

Huvudkriteriet för ett tankfartygs tekniska skick (med avseende på dess säkerhet) är förekomsten eller i de ”vita listorna”, ”svarta listorna” eller ”grå listorna” i de internationella memorandum om hamnkontroll (sambförståndsavtal om hamnstatens kontroll) av hamnstaten) – Tokyo MOU, Paris MOU, etc.

Paris MOU – Memorandum of Understanding on Port State Control of Ships (Paris MOU), undertecknades i Paris den 26 januari 1982 av 14 europeiska stater och efter ändringar som antagits av International Maritime Organisation, samt olika EU-direktiv – har idag 27 medlemsländer och har status som ett internationellt administrativt avtal mellan hamnmyndigheter, som ska tillhandahålla ett effektivt system för fartygskontroll för att förebygga och eliminera överträdelser av kraven på navigationssäkerhet för fartyg som anlöper hamnen utan diskriminering av fartygets flagg. Medlemsländerna i Paris Memorandum är Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Storbritannien, Grekland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Malta, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Ryssland, Slovenien, Spanien, Sverige, Tyskland och Kanada. Flera andra regionala memorandum har undertecknats med Paris-memorandumet som förebild, däribland Tokyo-memorandumet (Stilla havet), Acuerdo Latino eller Acuerdo de Viña del Mar (Syd- och Centralamerika), Karibiska memorandumet, sambförståndsavtalet för Medelhavet, sambförståndsavtalet för Indiska oceanen, Svartahavsmemorandumet och Riyadh-memorandumet (Persiska viken).

I september 2024, av 99 tankfartyg som transporterade rysk råolja från hamnarna i Östersjön, var **28 (dvs. 28,3%) svartlistade** av internationella hamnkontrollmemoranda, dvs. hade allvarliga problem med tekniskt skick. **I december 2024** av 92 tankfartyg som transporterade rysk råolja från hamnarna i Östersjön, var **15 (dvs. 16,3%) svartlistade** av internationella hamnkontrollmemoranda. **I januari 2025** av 99 tankfartyg som transporterade rysk råolja från hamnarna i Östersjön var **15 (dvs. 15,2%) svartlistade** av internationella hamnkontrollmemoranda. Redarna är företag från Kina, Azerbajdzjan, Indien, Ryssland, Förenade Arabemiraten, Vietnam, Kazakstan..

Östersjöstaterna, särskilt Danmark som kontrollerar sundet, kan meddela att de är mycket oroade över den senaste tidens ryska oljeutsläpp i Svarta havet. En relativt liten mängd eldningsolja – upp till 8 000 ton – läckte ut i havet, och hundratals kilometer kuststräcka har redan förorenats. I händelse av en olycka med minst en råoljetanker skulle 20 gånger mer – upp till 160 000 ton råolja – kunna läcka ut i Östersjön, trots att dess yta är mycket mindre än Svarta havets. Östersjöländerna har därför all anledning att meddela att de från och med ett visst datum inte längre kommer att tillåta tankfartyg som finns med på Paris MOU:s svarta lista, liksom andra hamnkontrollmemorandum som de deltar i som associerade medlemmar genom Paris MOU, att passera Östersjön.

I september 2024, av 99 tankfartyg som transporterar rysk råolja från Östersjöhamnarna, var endast 37 (dvs. 37,4%) på de internationella hamnkontrollmemorandornas **”gråa listor”**, dvs. hade tekniska problem som kunde åtgärdas. **I december 2024** ökade denna siffra betydligt – av 92 tankfartyg som transporterade rysk råolja från Östersjöhamnarna fanns **50 (dvs. 54,4%)** på de ”grå listorna” i de internationella hamnkontrollmemoranda. **I januari 2025** var andelen tankfartyg på de grå listorna **40,4%, dvs. 40 tankfartyg** av 99. Östersjöländerna har därför all anledning att meddela att nästa steg i kampen för att bevara marina miljön kommer att bli ett förbud mot tankfartyg på de ”grå listorna” i Östersjön.

***** Förslag av Andriy Klymenko, EU Briefs, <https://eubriefs.com/?p=17464>, december 2024.** En stor del av tankfartyg som transporterar rysk råolja från Östersjöhamnarna är **registrerade i Grekland**. Det handlar om cirka **30 procent per månad**, i januari 2025 – 30 av 99 = 30,3 %. Lyckas man få bort dessa fartyg samt fartyg från de svarta listorna så kan man stoppa nästan hälften av skuggflottans trafik i Östersjön (30 %+ 15 % = 45 %).