

# Russische schaduwvloot is stilaan de schrik van de wereldzeeën

Rusland exporteerde vorige maand meer dan de helft van zijn olie via een mysterieuze 'schaduwvloot'. De oude, roestige tankers kunnen sancties omzeilen, maar zijn een serieus gevaar voor andere schepen.

In de haven van Singapore is het een constant komen en gaan van zeeschepen die bijtanken en weer vertrekken. Alle schepen die vanuit de Indische Oceaan naar China moeten - of omgekeerd - passeren langs de Straat van Singapore. Die wateren zijn van vitaal belang voor de handel tussen China, Europa en het Midden-Oosten.

In juli van dit jaar knalde de Hafnia Nile er op de tanker Ceres I, waarna er op beide schepen brand uitbrak. Zwarte rookwolken waren vanop een grote afstand te zien. Foto's die de Singaporese marine vrijgaf tonen hoe bemanningsleden vanop een reddingsvlot werden opgepikt en per helikopter naar het ziekenhuis werden gevlogen.

De Ceres I behoort tot een wereldwijde schaduwvloot. Dat zijn meestal oude tankers die op de wereldzeeën rondobberen met Russische of Iraanse olie in hun ruim. Wie de eigenaars zijn van de schepen, of wie hen verzekert, blijft in het ongewisse. Maar het belang voor Rusland van die schaduwvloot is wel duidelijk: het land kan er westerse sancties mee omzeilen.

## Sancties

Met die sancties wil het Westen de uitvoer van Russische olie aan banden leggen. De miljarden die Rusland met die oliehandel verdient, bekostigen namelijk de oorlog in Oekraïne. Maar omdat de export een belangrijke levensader is voor de Russische economie, maakt het land steeds meer gebruik van die schaduwvloot om olie uit te voeren.

Vorige maand legden 141 'schaduwtankers' aan in Russische havens. Als je hun lading optelt, dan vervoerden zij meer dan de helft - 55 procent - van alle olie en aanverwante producten die uit Rusland vertrokken, zo blijkt uit een analyse van Lloyds Intelligence. Dat is het meeste sinds het begin van de oorlog twee jaar geleden.

Het overige deel wordt door Russische, maar ook vaak door Griekse, schepen vervoerd. Die negeren de sancties. "Griekse rederijen hebben nu wel aangegeven dat ze hiermee zullen stoppen", zegt scheepvaarteconome Christa Sys (UAntwerpen). "Momenteel is die schaduwvloot een *hot topic*, omdat er binnenkort van de EU strengere sancties worden verwacht."

Westerse overheden proberen ook individuele schepen te viseren. Het VK nam vorige maand sancties tegen tien schepen. Drie ervan zouden sinds 2022 voor vijf miljard dollar aan olie hebben vervoerd. Maar als je weet dat die schaduwvloot uit honderden schepen bestaat, is dat ook maar een druppel op een hete plaat.

## Complex netwerk

Volgens de *Financial Times* beschikken de Russen over 400 schepen die dagelijks vier miljoen vaten olie transporteren. Omdat er achter de schepen een heel complex netwerk van bedrijfjes schuilgaat, is het voor overheden eigenlijk heel moeilijk om gerichte sancties te nemen. Wie de eigenaar is van een schip, of waar het precies geregistreerd staat, is vaak niet duidelijk.

'Vlaghoppen' is volgens Sys een veelgebruikte techniek. De schepen varen het ene moment onder een vlag, en hangen niet veel later andere kleuren aan de mast. De Ceres I voer in de voorbije vijf jaar onder vier verschillende vlaggen. Op het moment van het ongeluk was het die van het Afrikaanse land São Tomé en Príncipe.

“De schepen kunnen nog steeds leveren aan Indiase en Chinese havens”, zegt Sys. “Die landen trekken zich van westerse sancties niets aan. We zien ook dat bedrijven die betrokken zijn bij de schaduwvloot, omdat ze bijvoorbeeld bemanningen leveren, verkassen naar Dubai.”

Door vertrouwelijke documenten te bekijken kon de *Financial Times* een tipje van de sluier oplichten over hoe de schimmige carrouzels in elkaar zitten. De krant ontdekte dat Lukoil, de tweede grootste olieproducent in Rusland, een Britse zakenman inschakelde om minstens 25 oude tankers te kopen.

Voor de aankoop van één schip richtte die zakenman telkens een speciaal bedrijf op dat hij onderbracht in de Marshall-eilanden. De fondsen kwamen van een rederij die zich in Dubai bevond. Andere bedrijven in dat emiraat stonden in voor het beheer van de schepen. Door die wirwar aan bedrijven kon Lukoil zelf uit het zicht blijven.

#### Canis Power

De incidenten die zich de voorbije jaren al hebben voorgedaan met die schaduwvloot tonen dat ze een behoorlijk risico vormt voor andere schepen. Een van die Lukoil-schepen kwam in mei vorig jaar in de problemen. De Canis Power moest voor anker gaan op enkele kilometers van de Deense kust, omdat zijn motor het niet meer deed.

Dat leidde er ook toe dat het schip urenlang zonder stroom zat. Als dat geleid had tot een botsing, was het volgens de *Financial Times* toen niet duidelijk wie er voor de kosten zou moeten opdraaien. De eigenaar was namelijk officieel onbekend. Ook de botsing in Singapore van deze zomer toont hoe groot de gevaren zijn, zeker op zo'n drukke scheepsroute.

Volgens *The Washington Post* had de bemanning van de Ceres I haar AIS-transponder uitgezet - dat systeem geeft de locatie van een schip door. Toen de bemanning van het andere schip de Ceres I kon zien, was het al te laat en viel een botsing niet meer te vermijden.

De schade viel deze zomer gelukkig nog mee, maar volgens Sys neemt de kans op grote olierampen door zulke praktijken toe. “Daar zit niemand op te wachten”, zegt Sys. “Die niet-koosjere praktijken hebben ondertussen al een weerslag gehad. Het is blijkbaar moeilijker geworden om zeelui te vinden die nog op zulke schepen willen werken.”

[Yannick Verberckmoes](#)