

## AMERYKAŃSKA FIRMA CHCE ZAJĄĆ WENEZUELSKI TANKOWIEC

---

Amerykański producent szklanych opakowań, firma OI Glass, stara się przejąć jeden z wenezuelskich tankowców, aby odzyskać środki zasądzone jej w roku 2015. Rozprawa przed sądem w Singapurze zaplanowana została na 7 sierpnia.

W 2015 roku spółka OI Glass wygrała spór w Międzynarodowym Centrum Rozstrzygania Sporów Inwestycyjnych, działającym w ramach Banku Światowego. Sprawa dotyczyła przejęcia oraz nacjonalizacji dwóch fabryk zlokalizowanych w Wenezueli. Dokonał tego Hugo Chavez w roku 2010, w ramach budowy boliwariańskiej odmiany socjalizmu. MCRSI uznało roszczenia OI Glass i zasądziło 372,5 mln dol. odszkodowania, które po uwzględnieniu odsetek sięga obecnie 500 mln dol.

Starania OI Glass stanowią kolejny cios dla wenezuelskiego przemysłu naftowego, który cierpi katusze przez surowe amerykańskie sankcje. Waszyngton skutecznie utrudnia wenezuelskiej PDVSA rezerwowanie statków do przewozu ropy, w związku z czym kraj musi korzystać w dużym stopniu z jednostek, których jest właścicielem lub współwłaścicielem.

Amerykańskie sankcje spowodowały, że eksport ropy z Wenezueli uległ całkowitemu załamaniu i wynosi obecnie poniżej 400 tysięcy baryłek dziennie. To najmniej od ponad siedemdziesięciu lat. Agencja Reutersa podaje, że w obliczu rosnącej presji Waszyngtonu korzystanie z własnej floty jest jedną z niewielu opcji, jakie pozostały PDVSA. Utrata któregośkolwiek ze statków stanowiłaby niepowetowaną stratę.

Przedstawiciele OI Glass roszczą sobie prawa do udziałów w Ayacucho Shipping Pte Ltd - spółce z siedzibą w Singapurze, za pośrednictwem której PDV Marina (spółka-córka PDVSA) oraz PetroChina były współwłaścicielami tankowca Ayacucho. W maju br. właścicielem statku został wenezuelski urząd morski, który zmienił jego nazwę na Maximo Gorki.

Z wyjątkiem krótkich rejsów na Kubę, większość floty PDVSA przebywała w ostatnim czasie na wodach Wenezueli, ponieważ piętrzące się długi i sankcje USA pozostawiły wiele z nich bez operatorów, ubezpieczenia lub klasyfikacji potrzebnej do żeglugi po wodach międzynarodowych. Maximo Gorki wykorzystywany był głównie jako pływający magazyn ropy. Jego wartość szacowana jest na 24 mln dol.