

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

La Marina francese abborda la tanker Tagor in Atlantico per falsa bandiera

Nicola Capuzzo · Monday, June 1st, 2026

È salito di livello il monitoraggio internazionale della “flotta ombra” con il fermo avvenuto ieri della nave Tagor nelle acque dell’Oceano Atlantico da parte della Marina militare francese. Più precisamente, secondo l’agenzia stampa Reuters, una forza d’intervento d’oltralpe, supportata dal lato logistico e d’intelligence dal Regno Unito, ha intercettato e abbordato in acque internazionali la suddetta petroliera sanzionata.

La nave è una crude oil tanker (Imo: 9282481), lunga 252 metri e larga 44, salpata dal porto artico russo di Murmansk, che al momento del fermo si trovava a circa 400 miglia a ovest delle coste della Bretagna. Il blitz è stato eseguito dai reparti d’assalto che si sono calati sulla nave da elicotteri militari, mettendola successivamente sotto scorta navale e reindirizzandola verso la Francia nord-occidentale per condurla all’ancoraggio e approfondire gli accertamenti documentali.

La nave, sotto il profilo giuridico, ha potuto essere fermata perché sospettata di navigare sotto falsa bandiera; nonostante i sistemi di tracciamento marittimo indicassero la sua registrazione ufficiale presso il registro del Madagascar, l’ispezione preliminare dei documenti eseguita dal team di bordo della Prefettura marittima francese ha “confermato i sospetti relativi all’irregolarità della bandiera issata”. Questo aspetto legale fondamentale – ovvero la dimostrazione di una bandiera fraudolenta o l’assenza di una nazionalità valida – secondo il diritto della navigazione permette lo sblocco dei poteri di polizia marittima internazionale in acque extraterritoriali, superando così l’immunità giurisdizionale dello Stato di bandiera.

L’operazione Tagor rappresenta il quarto provvedimento di blocco eseguito dalle autorità francesi contro navi cisterna sanzionate collegate al commercio di petrolio di Mosca. Il precedente più recente risale allo scorso aprile, quando i proprietari della Deyna, un’unità battente bandiera del Mozambico, hanno dovuto versare una sanzione pecuniaria dall’importo riservato per ottenere il rilascio della nave.

Il metodo operativo utilizzato con Tagor evidenzia una modalità più aggressiva da parte delle forze speciali di Parigi e Londra che cercano di far valere il diciannovesimo pacchetto di sanzioni europee. A marzo, il Primo Ministro britannico Keir Starmer aveva formalmente autorizzato le forze armate del Regno Unito a eseguire ispezioni fisiche a bordo delle navi riconducibili alla flotta ombra; nonostante questo, i dati sul traffico commerciale evidenziano che decine di unità

sanzionate stanno continuando a transitare regolarmente attraverso le acque territoriali britanniche.

Questa escalation nell'Oceano Atlantico ha provocato reazioni differenti e diverse opinioni sulle strategie da adottare all'interno dei paesi europei. Il Cremlino, che si è espresso attraverso il portavoce Dmitry Peskov, ha fermamente condannato il sequestro definendolo un atto illegittimo simile alla pirateria internazionale e preannunciando l'adozione di contromisure per garantire l'incolumità dei propri carichi. Mosca potrebbe replicare quanto fatto ad aprile, quando scortò due tanker sanzionate lungo il Canale della Manica impiegando una fregata militare. Una prova di forza che scatena timore delle nazioni costiere più esposte: paesi baltici come l'Estonia hanno infatti già manifestato forte cautela accennando alla possibilità di astenersi dal trattenerne o ispezionare fisicamente le petroliere sospette nei propri spazi marittimi, per evitare incidenti geopolitici a ridosso delle acque territoriali russe.

Dal punto di vista dei mercati e dei noli, gli analisti evidenziano come le sanzioni e le sporadiche intercettazioni navali abbiano finora scalfito solo marginalmente l'operatività della flotta ombra. I forti incentivi economici legati al rialzo dei prezzi del greggio, spinti dalle tensioni della guerra in Iran, spingono gli armatori di registri 'opachi' ad accettare l'incremento del rischio assicurativo e legale pur di servire i mercati di sbocco in India e Cina.

In un quadro globale delle esportazioni russe, l'effettiva contrazione della capacità di distribuire petrolio di Mosca sembra derivare più dall'impatto dei raid di droni ucraini contro gli impianti petroliferi di raffinazione e stoccaggio a terra che non dai blocchi fisici attuati lungo le rotte oceaniche.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

<https://x.com/EmmanuelMacron/status/2061303998888509492?s=20>

This entry was posted on Monday, June 1st, 2026 at 10:00 am and is filed under [Navi](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

