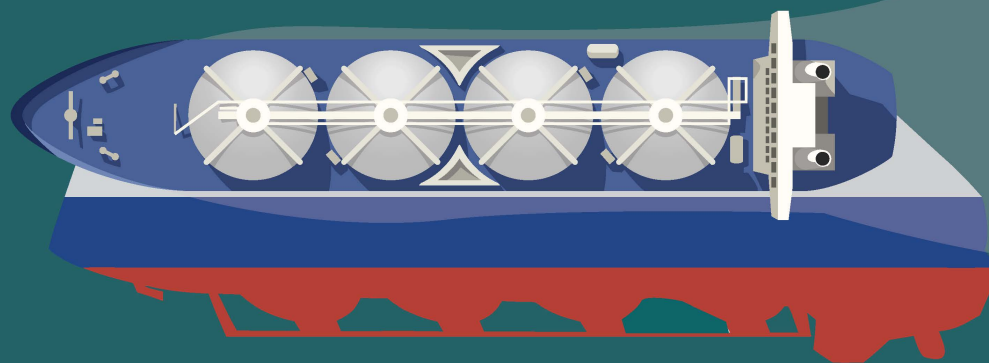


# Rosyjska flota cieni

Bilans sankcji

Elżbieta Kaca, Tymon Pastucha

Red. Elżbieta Kaca



PISM

POLSKI INSTYTUT SPRAW MIĘDZYNARODOWYCH  
THE POLISH INSTITUTE OF INTERNATIONAL AFFAIRS



# **Rosyjska flota cieni**

## **Bilans sankcji**

Elżbieta Kaca, Tymon Pastucha

Red. Elżbieta Kaca

Warszawa, maj 2026  
Polski Instytut Spraw Międzynarodowych

© Polski Instytut Spraw Międzynarodowych, 2026

Redakcja: Marta Przyłuska-Brzostek

Redakcja techniczna: Natalia Radulska, Dorota Dołęgowska

Projekt okładki: Kinga Cierniak

ISBN 978-83-68555-27-1

E-ISBN 978-83-68555-28-8

Polski Instytut Spraw Międzynarodowych

Warecka 1a, 00-950 Warszawa

tel. (+48) 22 556 80 00

pism@pism.pl, www.pism.pl

# Spis treści

<b>3</b>	<b>Spis treści</b>
<b>5</b>	<b>Wstęp</b>
<b>7</b>	<b>Główne wnioski</b>
<b>9</b>	<b>Rekomendacje</b>
<b>12</b>	<b>Słownik pojęć</b>
<b>15</b>	<b>Podejście metodologiczne</b>
<b>17</b>	<b>Rozdział 1.</b> <b>Sankcje G7+ w sektorze naftowym i ich wpływ na Rosję</b> Zachodnie sankcje nałożone na rosyjski sektor naftowy Konsekwencje sankcji G7+ dla rosyjskiego sektora naftowego
<b>31</b>	<b>Rozdział 2.</b> <b>Mechanizm działania rosyjskiej floty cieni</b> Geneza i definicja floty cieni Kluczowe cechy floty ciemnej: liczba, wielkość, wiek i bandery Trasy i charakterystyka transportu Rozwój rosyjskiej floty cieni Model działania rosyjskiej floty cieni

**45**

**Rozdział 3.**

**Zagrożenia związane z rosyjską flotą cieni**

Zagrożenia w sferze bezpieczeństwa morskiego

Zagrożenia dla środowiska

Zagrożenia dla bezpieczeństwa

**59**

**Rozdział 4.**

**Przeciwdziałanie flocie cieni: sankcje i inne środki**

Sankcje wobec floty cieni

Zaostrzenie egzekwowania przepisów dotyczących floty cieni

**77**

**Rozdział 5.**

**Konsekwencje sankcji dla floty cieni**

Wykorzystanie floty cieni w eksporcie rosyjskiej ropy

Rosnące koszty sprzedaży ropy Urals

**83**

**Rozdział 6.**

**Luki systemowe w walce z rosyjską flotą cieni**

Nabywanie tankowców floty cieni pomimo ograniczeń

Ograniczenia prawne dotyczące zatrzymywania tankowców

Zmiany bander

**94**

**Wnioski**

**98**

**Autorzy**

# Wstęp

Głównym celem sankcji nałożonych przez koalicję G7+ na Rosję – w tym kluczowych restrykcji dotyczących sektora energetycznego – jest ograniczenie jej zdolności do finansowania wojny przeciwko Ukrainie. Przed rosyjską inwazją z lutego 2022 r. sprzedaż ropy i gazu odpowiadała za 40% dochodów budżetowych Rosji (z czego 80% pochodziło z handlu ropą i produktami ropopochodnymi, a 20% – gazem), a głównym odbiorcą tych surowców była Unia Europejska. W wyniku sankcji udział UE w zakupach rosyjskiego gazu spadł z 40% w 2021 r. do poniżej 5% w 2025 r., a w przypadku rosyjskiej ropy – z 25% do 2–3%.

Najbardziej znaczące sankcje dotyczą sektora naftowego. Koalicja G7+ wprowadziła m.in. embargo na rosyjską ropę naftową i produkty ropopochodne, a także ustanowiła pułap cenowy na usługi związane z transportem tych surowców. Celem tych działań było ograniczenie dochodów Rosji poprzez zwiększenie ponoszonych przez nią kosztów eksportu. Ze względu na istotny udział Rosji w globalnym rynku ropy G7+ nie zdecydowała się wprowadzić w 2022 r. całkowitego zakazu świadczenia na jej rzecz usług transportu morskiego, obawiając się spadku produkcji, zakłóceń w dostawach oraz wahań cen. Rosja odpowiadała za ok. 11–13% globalnego wydobycia ropy oraz 6–7% międzynarodowego handlu ropą i produktami ropopochodnymi.

W odpowiedzi na sankcje Rosja rozbudowała do ok. 700 jednostek tzw. flotę cieni złożoną z tankowców działających poza międzynarodowymi standardami morskimi. Statki te często pływają bez odpowiedniego ubezpieczenia, ukrywają swoją lokalizację oraz przeprowadzają transfery ładunku między jednostkami, aby zamaskować jego pochodzenie. Flota cieni stała się kluczowym narzędziem ograniczającym skuteczność restrykcji, a jednocześnie generującym poważne zagrożenia dla środowiska i bezpieczeństwa na skalę globalną.

Aby przeciwdziałać tym zjawiskom, koalicja G7+ podjęła kroki w celu ograniczenia aktywności floty cieni. Nałożono sankcje na należące do niej liczne tankowce oraz na rosyjskie i zagraniczne podmioty wspierające ich działalność. Niektóre państwa europejskie rozpoczęły kontrole ubezpieczeń statków na morzach Bałtyckim i Północnym

i w latach 2025–2026 zatrzymały kilkanaście tankowców. W styczniu i lutym 2026 r. Straż Przybrzeżna Stanów Zjednoczonych przejęła kilka rosyjskich tankowców z floty cieni na wodach międzynarodowych. Było to konsekwencją transportowania przez nie wenezuelskiej lub irańskiej ropy objętych amerykańskimi embargami.

Niniejszy raport analizuje najważniejsze konsekwencje sankcji nałożonych dotychczas przez koalicję G7+ na sektor naftowy Rosji oraz na flotę cieni. Omawia również zagrożenia dla środowiska i bezpieczeństwa wynikające z funkcjonowania floty oraz przedstawia listę dotychczasowych incydentów z jej udziałem. Stanowi to podstawę rekomendacji dotyczących ograniczania możliwości wykorzystywania przez Rosję floty cieni do obchodzenia sankcji. Kluczowe etapy badań rosyjskiej floty cieni przeprowadzono jeszcze przed wybuchem wojny Stanów Zjednoczonych i Izraela z Iranem, jednak wywołane tym konfliktem zmiany na rynku ropy naftowej zostały przeanalizowane i uwzględnione przy formułowaniu wniosków oraz rekomendacji. Autorzy mają nadzieję, że zgromadzone dane dostarczą decydentom praktycznych informacji na temat działań, które mogą podjąć, aby skuteczniej przeciwdziałać temu zjawisku.

*Elżbieta Kaca*

# Główne wnioski

- Koalicja G7+ nałożyła na rosyjski sektor naftowy znaczące sankcje obejmujące m.in. embargo na ropę i produkty ropopochodne. Wprowadziła również pułap cenowy na te surowce, co stworzyło określone warunki świadczenia usług transportu morskiego na rzecz Rosji. Restrykcje istotnie ograniczyły możliwości fiskalne Rosji. W latach 2021–2025 udział w budżecie państwa dochodów ze sprzedaży węglowodorów spadł z 40% do 25%, a ich nominalna wartość zmniejszyła się z 9,1 bln rubli (119 mld dol.) do 8,48 bln rubli (108 mld dol.). Po uwzględnieniu inflacji realny spadek wyniósł 33%, co potwierdza wpływ sankcji na zmniejszenie zdolności Rosji do finansowania działań wojennych. Jednak do wzrostu rosyjskich dochodów w 2026 r. przyczyniła się następnie niestabilna sytuacja na rynku ropy spowodowana konfliktem między Stanami Zjednoczonymi i Izraelem a Iranem oraz zamknięciem cieśniny Ormuz, a w wyniku tego większym popytem na ropę ze strony krajów azjatyckich oraz tymczasowym złagodzeniem amerykańskich sankcji.
- Sankcje nałożone na rosyjski sektor naftowy zmusiły Rosję do przekierowania eksportu do nowych odbiorców – przede wszystkim Chin, Indii i Turcji – oraz do sprzedaży węglowodorów po cenach niższych niż notowania ropy Urals, co przelożyło się na spadek przychodów. Niższe dochody wynikały również z wyższych kosztów transportu i ubezpieczenia, zmniejszenia mocy produkcyjnych i rafineryjnych w efekcie sankcji oraz ukraińskich ataków na rosyjską infrastrukturę naftową, a także z ogólnej tendencji spadkowej światowych cen ropy.
- Rosji udało się jednak częściowo ograniczyć skutki sankcji dzięki rozbudowie floty cieni, która liczy co najmniej 700 tankowców. Statki te charakteryzują się nieprzejrzystą strukturą własnościową, niewystarczającym ubezpieczeniem, manipulowaniem systemami pozycjonowania oraz częstymi transferami ładunków między jednostkami na morzu, co ma na celu ukrycie pochodzenia ropy i obejście pułapu cenowego.
- Flota cieni stwarza narastające zagrożenia dla środowiska oraz bezpieczeństwa, w tym dla globalnej żeglugi. Źle utrzymane i niewystarczająco ubezpieczone tankowce zwiększają ryzyko kolizji i wycieków, zwłaszcza podczas niebezpiecznych operacji typu burta w burtę (STS). Jednostki te są również wykorzystywane do działań sabotażowych i wywiadowczych wymierzonych w infrastrukturę krytycz-

ną, taką jak podmorskie kable energetyczne i telekomunikacyjne. Rosnąca liczba incydentów – szczególnie na Morzu Bałtyckim – wskazuje na eskalację zagrożenia dla państw nadbrzeżnych, które mogą ponosić wysokie koszty oczyszczania, a także doświadczać zakłóceń w funkcjonowaniu infrastruktury energetycznej i komunikacyjnej oraz utrudnień w żegludze.

- Koalicja G7+ nałożyła sankcje na flotę cieni. Choć podniosły one koszty eksportu ropy ponoszone przez Rosję, nie zatrzymały jej działalności. Rosja dostosowuje się do nowych warunków, m.in. poprzez zmiany bandery statków oraz dywersyfikację tras. Bardziej rygorystyczne egzekwowanie ograniczeń, zwłaszcza pod koniec 2025 i w 2026 r., zmusiło ją jednak do sprzedaży ropy po znacznie niższych cenach oraz doprowadziło do wzrostu kosztów logistycznych – m.in. w efekcie wydłużenia tras i żądania przez licznych pośredników premii. Jednocześnie Rosja strategicznie przechodziła od logistyki zgodnej z przepisami do niezgodnej, przy czym wykorzystywała zachodnich armatorów do utrzymywania stabilnej sprzedaży ropy. Presja dyplomatyczna wywierana na państwa bandery, by usuwały z rejestrów rosyjskie tankowce należące do floty cieni, zmusiła Rosję do coraz większego polegania na statkach bezpieczeństwa lub pływających pod fałszywą banderą, co z kolei zwiększyło możliwości zatrzymywania takich jednostek na wodach międzynarodowych.
- Utrzymujące się luki strukturalne w globalnym systemie zarządzania żeglugą morską, takie jak słaby nadzór nad nabywaniem tankowców, ograniczone możliwości zatrzymań statków (zgodnie z Konwencją Narodów Zjednoczonych o prawie morza – UNCLOS) oraz liberalne rejestry bander, umożliwiają stałe funkcjonowanie rosyjskiej floty cieni. Pozwala to pośrednikom na nabywanie starzejących się statków i szybkie zmienianie ich rejestracji w jurysdykcjach o minimalnym nadzorze regulacyjnym, co sprzyja zachowaniu anonimowości i ciągłości działania floty cieni.

# Rekomendacje

Biorąc pod uwagę niestabilność na rynku ropy wywołaną konfliktem między Stanami Zjednoczonymi i Izraelem a Iranem, koalicja G7+ powinna dążyć do dalszego ograniczenia dochodów budżetowych Rosji poprzez obniżanie cen eksportowanej przez nią ropy. Wymaga to wzmocnienia wdrażania limitu cenowego, ze szczególnym naciskiem na ograniczenie działalności floty cieni. Priorytetem powinno być zwiększenie bezpieczeństwa morskiego poprzez skuteczniejsze egzekwowanie międzynarodowego prawa morskiego wobec działań floty. Dodatkowo obniżenie – ze 100 do 75 dol. za baryłkę – pułapu cenowego na rosyjskie produkty naftowe, zwłaszcza najwyższej jakości, znacząco ograniczyłoby wpływy Rosji, ponieważ produkty te stanowią ponad 30% paliw kopalnych eksportowanych przez nią drogą morską. Po ustabilizowaniu się rynku ropy koalicja G7+ powinna dążyć do zmniejszenia wolumenu rosyjskiego eksportu ropy. W związku z tym zaleca się podjęcie działań w trzech kluczowych obszarach:

## **Ograniczenie działalności floty cieni i całego jej ekosystemu w celu uniemożliwienia obchodzenia ograniczeń energetycznych poprzez:**

- **Rozszerzenie kontroli i zatrzymań statków należących do floty cieni na morzach Bałtyckim i Północnym**, przez które prowadzi główny szlak eksportu rosyjskiej ropy drogą morską<sup>1</sup>. Państwa członkowskie UE oraz władze Wielkiej Brytanii mogłyby jeszcze bardziej zintensyfikować kontrole i zatrzymania bezpieczeństwa lub pływających pod fałszywą banderą tankowców operujących na morzach Bałtyckim i Północnym. Aby zwiększyć zdolności operacyjne, zasadne byłoby wzmocnienie uprawnień Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) w zakresie gromadzenia danych o tankowcach oraz zawarcie między UE a państwami tanich bander umów, które umożliwiłyby wejście na pokład i przeprowadzanie kompleksowych inspekcji.
- **Nałożenie sankcji na nowe tankowce wchodzące do floty cieni oraz na kluczowe podmioty wspierające jej funkcjonowanie**. Mogłyby one być skierowane przeciwko m.in. kolejnym portom, rafineriom, ubezpieczycielom, firmom rejestrującym bandery, handlowcom ropy, przedsiębiorstwom transportowym i logistycznym czy stoczniom obsługującym rosyjskie tankowce (np. w Turcji i Zjednoczonych Emiratach Arabskich), dostawcom części zamiennych dla rosyjskich stocznii (pomp, systemów balastowych czy komponentów silników), a także głównym

.....  
<sup>1</sup> W 2025 r. wielkość eksportu ropy naftowej drogą morską z rosyjskich portów przez Morze Bałtyckie stanowiła ok. 45% całkowitego morskiego eksportu ropy naftowej z Rosji, [Russian\\_oil\\_tracker\\_ENG\\_January\\_2026.pdf](#).

pośrednikom zaangażowanym w zakup tankowców oraz firmom leasingowym finansującym takie transakcje dla podmiotów rosyjskich.

- **Zachęcanie administracji USA do wprowadzenia dodatkowych sankcji wobec rosyjskiej floty cieni oraz skoordynowania ich z działaniami UE i Wielkiej Brytanii.** Wzmocniłoby to skuteczność systemu sankcji, jednocześnie zwiększając konkurencyjność USA na globalnym rynku ropy. Sankcje mogłyby objąć również statki i firmy powiązane z irańskimi oraz wenezuelskimi flotami cieni, jeśli uczestniczą w transporcie rosyjskiej ropy.
- **Zintensyfikowanie działań dyplomatycznych wobec kluczowych państw i portów umożliwiających przeładunek towaru przewożonego przez flotę cieni, w tym operacje STS na swoich wodach.** Należy zastosować podejście łączące zachęty i presję, np. oferowanie pakietów wsparcia w zamian za ograniczenie operacji STS i bardziej rygorystyczne egzekwowanie norm technicznych dla statków, lub – alternatywnie – nakładanie sankcji na porty, które systematycznie obsługują rosyjską ropę.
- **Ograniczenie możliwości nabywania przez Rosję nowych tankowców.** Aby zahamować rozbudowę floty cieni, państwa członkowskie UE i Wielka Brytania mogłyby sporządzić listę krajów wysokiego ryzyka, do których sprzedaż tankowców byłaby prawnie zakazana lub podlegałaby ścisłemu nadzorowi.
- **Wprowadzenie skoordynowanych zachęt w ramach koalicji G7+, aby skłonić operatorów nielegalnych tankowców do działania zgodnego z prawem,** oraz promowanie wycofywania z eksploatacji i złomowania jednostek przestarzałych lub wysokiego ryzyka. Zachęty do demontażu starszych statków mogłyby obejmować np. dotacje na złomowanie tankowców mających ponad 20 lat. Jednocześnie legislatorzy mogliby zasygnalizować, że wykreślenie z list sankcyjnych jest możliwe, jeśli operatorzy będą przestrzegać obowiązujących ograniczeń oraz międzynarodowych norm i standardów morskich.

**Wzmocnienie egzekwowania międzynarodowego i krajowego prawa morskiego (oraz jego interpretacji) w celu zwiększenia bezpieczeństwa morskiego i ograniczenia nielegalnych praktyk floty cieni poprzez:**

- **Wprowadzenie na szczeblu krajowym i unijnym bardziej rygorystycznych norm technicznych i środowiskowych dla przestarzałych tankowców (20-letnich lub starszych) wpływających na wody terytorialne oraz do wyłącznych stref ekonomicznych (WSE).** Środki te mogłyby obejmować dodatkowe wymogi certyfikacyjne, wyższe kary finansowe za naruszenia przepisów oraz ustanowienie listy uprawnionych ubezpieczycieli dla statków operujących na wodach europejskich. Można także stworzyć „czarną listę” jednostek wysokiego ryzyka, np. statków pływających bez sygnału AIS, mających ponad 20 lat lub zaangażowanych w niezgłoszone operacje STS.
- **Przeciwdziałanie częstym praktykom zmiany bandery.** Aby ograniczyć szybkie i nieprzejrzyste zmiany bandery, UE, Wielka Brytania i ich partnerzy mogliby:

- ♦ **opowiadać się w Międzynarodowej Organizacji Morskiej za wprowadzeniem obowiązkowej przejrzystości struktury własności statków**, obejmującej m.in. właściciela, operatora i zarządcę technicznego;
- ♦ **rozszerzyć mandat Grupy Specjalnej ds. Przeciwdziałania Praniu Pieniędzy (FATF)** o nadzór nad zagranicznymi rejestrami statków oraz dostawcami usług morskich;
- ♦ **kontynuować skoordynowane działania dyplomatyczne koalicji G7+ wobec państw stosujących tanie bandery**. Wartościowe byłoby większe zaangażowanie Japonii i Kanady, które mają istotny wpływ na kształtowanie globalnych standardów morskich.

**Gdy zakończy się wojna USA i Izraela z Iranem, a rynek ropy się ustabilizuje – zmodyfikowanie podejścia koalicji G7+ do sankcji energetycznych wobec Rosji w celu zmniejszenia wolumenu rosyjskiego eksportu energii** poprzez:

- **Zastąpienie pułapu cenowego zakazem świadczenia usług transportu morskiego w dziedzinie ropy i produktów ropopochodnych.** Byłoby to możliwe, ponieważ prognozy wskazują na nadwyżkę podaży ropy na rynku do 2030 r.<sup>2</sup> UE i Wielka Brytania – potencjalnie wraz ze Stanami Zjednoczonymi – mogłyby ograniczyć rosyjski eksport poprzez wprowadzenie sankcji całkowicie zakazujących świadczenia usług morskich związanych z transportem rosyjskiej ropy i produktów ropopochodnych. Ponieważ Rosja wciąż częściowo polega na zachodnich armatorach i ubezpieczycielach, taki zakaz ograniczyłby jej możliwości eksportowe w tej dziedzinie, dodatkowo podniósł koszty transportu i zmniejszył przychody netto. Wymagałoby to jednak znacznie skuteczniejszego egzekwowania przepisów, aby przeciwdziałać wykorzystywaniu przez Rosję floty cieni. Jeśli wprowadzenie zakazu świadczenia usług morskich okaże się niemożliwe z powodów politycznych, należy stopniowo obniżać pułap cen ropy, aż osiągną one poziom zbliżony do prognozy rentowności rosyjskiej produkcji, który wynosi 30 dol. za baryłkę.
- **Zmniejszenie popytu na rosyjską ropę poprzez wywieranie silniejszej presji na głównych importerów.** Mogłoby to obejmować dalsze sankcje wobec portów, rafinerii i instytucji finansowych w państwach trzecich, które są zaangażowane w handel rosyjską ropą. Zwiększenie presji na kluczowych nabywców – Chiny, Indie i Turcję – podniosłoby ryzyko handlowe związane z zakupem rosyjskiej ropy. Wyższe ryzyko mogłoby zwiększyć rabaty na ropę Urals oraz skłonić rządy, banki, ubezpieczycieli i brokerów do ograniczenia zakupów.
- Zaostrzenie wyjątków i zwolnień w ramach systemu sankcji koalicji G7+, czyli nałożenie **pełnych sankcji finansowych na wszystkie rosyjskie przedsiębiorstwa działające w sektorze naftowym**, w szczególności na Łukoil. Restrykcje finansowe na poziomie UE i G7 powinny zostać w sposób skoordynowany rozszerzone na wszystkie podmioty z branży ubezpieczeniowej i morskiej, które wspierają ekosystem floty cieni zarówno w Rosji, jak i za granicą.

.....

<sup>2</sup> Oil 2025. Analysis and forecast to 2030, International Energy Agency, 17 czerwca 2025 r., www.iea.org.

# Słownik pojęć

- **Automatyczny System Identyfikacji (AIS)** – pokładowy system automatycznej identyfikacji, który informuje o tożsamości statku, jego pozycji, kursie i prędkości. We flocie cieni system ten bywa wyłączany lub fałszowany (np. poprzez podawanie fikcyjnych pozycji), aby ukryć trasy, zawinięcia do portów lub operacje STS.
- **Fałszywa bandera** – sytuacja, w której statek podaje narodowość (banderę), do której nie ma prawa. Zgodnie z konwencją UNCLOS fałszywa bandera, podobnie jak bezpaństwowość, może stanowić podstawę prawną do zatrzymania statku.
- **IMO (Międzynarodowa Organizacja Morska)** – wyspecjalizowana agencja ONZ odpowiedzialna za ustanawianie globalnych standardów dotyczących bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska morskiego i efektywności działania statków.
- **IOPC (Międzynarodowe Fundusze Odszkodowań za Zanieczyszczenie Ropą)** – organizacje międzyrządowe zapewniające rekompensaty finansowe za szkody spowodowane zanieczyszczeniem morza ropą naftową w wyniku wycieków z tankowców.
- **Koalicja sankcyjna G7+** – grupa państw koordynująca sankcje wobec Rosji. Należą do niej przede wszystkim UE, USA i Wielka Brytania oraz ich partnerzy – Japonia, Australia i Kanada.
- **Kontrola państwa portu (PSC)** – inspekcje prowadzone przez władze portowe w celu weryfikacji zgodności statków z międzynarodowymi standardami bezpieczeństwa, ochrony środowiska i dokumentacji. Stanowią kluczowy element egzekwowania prawa morskiego.
- **MARPOL** – Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, stanowiąca podstawowy globalny system regulacji w zakresie ochrony środowiska morskiego.
- **Państwo bandery** – jurysdykcja, w której statek jest zarejestrowany i którą uznaje się za jego państwo pochodzenia. Odpowiada za egzekwowanie przepisów dotyczących bezpieczeństwa, ochrony środowiska i standardów technicznych.

- **Państwa tanich bander** – państwa oferujące niskie koszty i szybkie procedury rejestracyjne przy minimalnym nadzorze, np. Gabon czy Komory. Rejestry te często zaniedbują weryfikację własności, historii statku, ubezpieczenia czy ekspozycji na sankcje.
- **Produkty ropopochodne** – rafinowane produkty uzyskiwane z ropy naftowej, takie jak olej napędowy, benzyna czy olej opałowy; odróżnia się je od surowej ropy naftowej.
- **Pułap cenowy** – mechanizm sankcyjny zakazujący dostępu do usług morskich podmiotom z państw G7+ w sytuacji, gdy rosyjska ropa lub produkty ropopochodne są sprzedawane po cenie równej lub wyższej od ustalonego limitu.
- **Rejestry statków** – oficjalne systemy krajowe (lub delegowane do prywatnych firm), w których statki są rejestrowane i przypisywane do państwa bandery. Państwo bandery sprawuje główną jurysdykcję nad statkiem.
- **Sankcje wtórne** – sankcje nakładane na zagraniczne osoby fizyczne, firmy lub instytucje prowadzące interesy z podmiotami objętymi sankcjami, nawet jeśli znajdują się poza jurysdykcją państwa nakładającego restrykcje.
- **SOLAS** – Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, ustanawiająca minimalne standardy dotyczące budowy, wyposażenia i eksploatacji statków.
- **Strefa przyległa** – pas morza o szerokości 12–24 mil morskich od linii podstawowej, w którym państwo nadbrzeżne może egzekwować przepisy dotyczące ceł, podatków, imigracji i zdrowia publicznego.
- **Tankowce typu Aframax** – jednostki przystosowane do transportu ropy na trasach średniej długości, szczególnie tam, gdzie ograniczenia portowe uniemożliwiają obsługę bardzo dużych tankowców.
- **Tankowce typu Handymax** – wszechstronne statki średniej wielkości, zdolne do obsługi wielu portów regionalnych i globalnych.
- **Tankowce typu Suezmax** – największe statki mogące przepłynąć przez Kanał Sueski z pełnym ładunkiem.
- **Tankowce typu VLCC (*very large crude carrier*)** – bardzo duże tankowce oceaniczne przeznaczone do transportu ropy na długich trasach międzykontynentalnych.
- **Towarzystwo klasyfikacyjne** – organizacja ustalająca normy techniczne dla statków oraz certyfikująca ich zgodność z tymi normami. Najbardziej wiarygodne towarzystwa należą do IACS.
- **Transfery burta w burtę (STS)** – przeładunek ładunku między statkami na morzu lub na kotwicy, często wykorzystywany do ukrywania pochodzenia ropy.

- **Ubezpieczenie P&I (Protection and Indemnity)** – ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej armatorów, obejmujące m.in. zanieczyszczenie środowiska, usuwanie wraków, uszkodzenie ładunku czy obrażenia załogi.
- **UNCLOS** – Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, ustanawiająca globalne ramy prawne dotyczące stref morskich i uprawnień państw.
- **Właściciel rzeczywisty** – podmiot, który ostatecznie posiada lub kontroluje statki poprzez struktury korporacyjne. We flocie cieni nieprzejrzyste struktury własnościowe utrudniają ustalenie odpowiedzialności.
- **Wody terytorialne** – obszar do 12 mil morskich od linii podstawowej, w którym państwo nadbrzeżne sprawuje pełną suwerenność (z prawem nieszkodliwego przepływu).
- **Wyłączna strefa ekonomiczna (WSE)** – obszar do 200 mil morskich od linii podstawowej, w którym państwo nadbrzeżne posiada suwerenne prawa do zasobów naturalnych.
- **Zmiana bandery** – wielokrotne przenoszenie statku pod różne bandery w celu wykorzystania słabego nadzoru regulacyjnego lub utrudnienia monitoringu.

# Podejście metodologiczne

W niniejszym raporcie dokonano oceny sankcji nałożonych przez koalicję G7+ na rosyjski sektor naftowy oraz flotę cieni, przedstawiono ich główne skutki oraz związane z nimi zagrożenia dla środowiska i bezpieczeństwa. Celem raportu jest sformułowanie rekomendacji, które pozwolą skuteczniej ograniczyć wykorzystywanie przez Rosję floty cieni do omijania sankcji i finansowania działań wojennych. Ze względu na skalę działań podejmowanych w ramach koalicji G7+ zakres analizy koncentruje się na sankcjach i środkach wdrożonych przez UE, USA i Wielką Brytanię. Zgodnie z podejściem Międzynarodowej Organizacji Morskiej flota cieni definiowana jest jako nieformalna grupa statków operujących poza międzynarodowymi standardami morskimi. Jednostki te są wykorzystywane do prowadzenia nielegalnych lub niezgłoszonych operacji morskich, w szczególności w celu omijania sankcji, ukrywania pochodzenia ładunku lub unikania kontroli bezpieczeństwa. Raport przedstawia charakterystykę floty cieni oraz ocenia sankcje i środki podjęte w celu jej zwalczania.

Podejście badawcze zastosowane w raporcie wykorzystuje metody mieszane, łącząc techniki ilościowe i jakościowe: badania źródłowe, analizę danych oraz kilka ukierunkowanych, częściowo ustrukturyzowanych wywiadów z wybranymi decydentami. Ze względu na ograniczenia dostępnych danych raport nie ocenia skuteczności sankcji, zamiast tego analizuje ich główne konsekwencje dzięki doborowi kluczowych wskaźników. Ponadto raport identyfikuje możliwe odpowiedzi na zmieniające się ryzyka związane z działalnością floty cieni. Takie podejście metodologiczne umożliwia pozyskanie informacji ze źródeł pierwotnych i stanowi podstawę do sformułowania rekomendacji.

Raport opiera się na danych dostępnych publicznie. Analiza działalności tankowców objętych sankcjami UE, USA i Wielkiej Brytanii została częściowo przeprowadzona na podstawie informacji z wyszukiwarek Vesselfinder.com i MarineTraffic.com, które lokalizują statki na podstawie sygnałów AIS, oraz z bazy danych TankerTrackers.com. Jednym z głównych ograniczeń kompleksowej oceny skutków sankcji jest fakt, że podmioty monitorujące stosują odmienne definicje i metody, a dostęp do kluczowych branżowych źródeł danych, takich jak Argus Freight, Equasis, Kpler, Lloyd's List Intelligence,

S&P Global Maritime Intelligence, Windward czy zdjęcia satelitarne, jest ograniczony<sup>3</sup>. Niemniej jednak raport wykorzystuje dostępne źródła wtórne, w tym analizy oparte na bazach danych branżowych przygotowane przez renomowane instytucje i firmy zajmujące się oceną sankcji. Warto również podkreślić, że część danych jest gromadzona wyłącznie przez krajowe organy morskie i nie jest publicznie dostępna.

.....

<sup>3</sup> Zob. więcej informacji na ten temat w: S. Woon, J. Ong, *Cil guide to tracking ships in the dark fleet*, National University of Singapore, luty 2025, <https://cil.nus.edu.sg>.

# Rozdział 1.

## Sankcje G7+ w sektorze naftowym i ich wpływ na Rosję

Tymon Pastucha

### Zachodnie sankcje nałożone na rosyjski sektor naftowy

W odpowiedzi na pełnoskalową inwazję Rosji na Ukrainę koalicja G7+, obejmująca m.in. UE, USA i Wielką Brytanię, nałożyła daleko idące sankcje na rosyjski sektor wydobywczy (zob. tabela 1). Branże ropy i produktów naftowych zostały potraktowane priorytetowo ze względu na ich kluczowe znaczenie dla rosyjskiej gospodarki. Przed 2024 r. między 40% a 50% dochodów budżetowych Federacji Rosyjskiej pochodziło z podatków nakładanych na sektor wydobywczy. Dochody te umożliwiły finansowanie rozbudowy i modernizacji rosyjskich sił zbrojnych, co z kolei stworzyło warunki do przeprowadzenia inwazji. Przy nakładaniu sankcji koalicja uwzględniła również znaczącą rolę Rosji na światowym rynku. Państwo to odpowiadało za ok. 11–13% globalnego wydobycia ropy i 6–8% międzynarodowego handlu ropą i produktami ropopochodnymi.

Tabela 1

#### Najważniejsze sankcje w sektorze naftowym

(UE, USA i Wielka Brytania w okresie luty 2022 – marzec 2026)

DATA	SANKCJE
25 lutego 2022	UE wprowadziła zakaz eksportu do Rosji określonych towarów i technologii związanych z rafinacją ropy naftowej (ok. 50 produktów) oraz ograniczenia w świadczeniu powiązanych usług
8 marca 2022	USA na mocy rozporządzenia wykonawczego nr 14066 zakazały: (1) importu rosyjskiej ropy naftowej, produktów naftowych, paliw naftowych, olejów i produktów ich destylacji; (2) nowych inwestycji w rosyjskim sektorze energetycznym dokonywanych przez osoby ze Stanów Zjednoczonych, niezależnie od ich lokalizacji oraz (3) wszelkich transakcji zagranicznych objętych tym rozporządzeniem (zatwierdzanie, finansowanie, ułatwianie lub gwarantowanie)

DATA	SANKCJE
13 kwietnia 2022	Wielka Brytania zakazała eksportu do Rosji towarów i technologii związanych z rafinacją ropy naftowej (w tym katalizatorów naftowych) wraz z powiązaną pomocą techniczną i usługami finansowymi
3 czerwca 2022	Unia Europejska wprowadziła embargo na rosyjską ropę. Od 5 grudnia 2022 r. zakazano importu ropy transportowanej drogą morską, a od 5 lutego 2023 r. również produktów ropopochodnych. Niektóre państwa członkowskie otrzymały tymczasowe wyłączenia, natomiast kraje importujące rosyjską ropę rurociągiem zostały objęte zakazem jej odsprzedaży innym państwom UE oraz krajom trzecim. Zbliżone zasady embargo na ropę wprowadziła także Wielka Brytania
2 września 2022	Ministrowie finansów państw G7 uzgodnili wprowadzenie globalnego zakazu świadczenia usług w dziedzinie transportu morskiego ropy i produktów ropopochodnych pochodzenia rosyjskiego, z wyjątkiem sytuacji, w których surowce są nabywane po cenie nieprzekraczającej limitu cenowego ustalonego przez koalicję sankcyjną G7+. Odpowiednie przepisy w tym zakresie zostały przyjęte przez UE, USA i Wielką Brytanię
2 grudnia 2022	Koalicja G7+ ustaliła dla ropy pochodzenia rosyjskiego limit cenowy na poziomie 60 dol. za baryłkę, obowiązujący od 5 grudnia 2022 r.
4 lutego 2023	Koalicja G7+ ustaliła obowiązujący od 5 lutego 2023 r. pułap cenowy dla produktów naftowych pochodzenia rosyjskiego transportowanych drogą morską: <ul style="list-style-type: none"> <li>- tzw. przecenionych – 45 dol. za baryłkę;</li> <li>- tzw. premium – 100 dol. za baryłkę</li> </ul>
19 grudnia 2023	UE przyjęła zakaz importu LPG obowiązujący od 1 stycznia 2025 r.
29 czerwca 2024	UE zakazała importu ropy naftowej z Białorusi. Wprowadziła również zakaz eksportu na Białoruś towarów i technologii wykorzystywanych w rafinacji ropy
10 stycznia 2025	Stany Zjednoczone nałożyły sankcje na dwie duże spółki z sektora naftowo-gazowego – Gazprom Nieft i Surgutnieftiegaz – a także na wszystkie ich spółki zależne zajmujące się wydobywaniem, przetwórstwem i logistyką. Sankcje te weszły w życie 27 lutego 2025 r.

DATA	SANKCJE
24 lutego 2025	<p>UE przyjęła następujące ograniczenia w ramach 16. pakietu sankcji:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zakaz tymczasowego składowania w UE niektórych rodzajów rosyjskiej ropy naftowej lub produktów ropopochodnych. Zakaz ten obowiązuje nawet wtedy, gdy przestrzegany jest pułap cenowy na ropę, a nabywca znajduje się poza UE;</li> <li>- zakaz dostarczania towarów, technologii i usług służących realizacji projektów w sektorze ropy naftowej w Rosji, takich jak np. projekt Wostok;</li> <li>- zakaz dostarczania oprogramowania służącego do poszukiwania ropy, a także powiązanej pomocy technicznej</li> </ul>
24 kwietnia 2025	<p>Wielka Brytania wprowadziła zakaz świadczenia niektórych usług w zakresie oprogramowania i technologii w sektorze naftowym</p>
18 lipca 2025	<p>UE i Wielka Brytania obniżyły limit cenowy ropy z 60 do 47,60 dol. za baryłkę i wprowadziły mechanizm korekty pułapu. W ramach tego mechanizmu 1 lutego 2026 r. limit ceny rosyjskiej ropy został obniżony z 47,60 dol. do 44,10 dol. za baryłkę. Wprowadzono unijny zakaz importu z krajów trzecich produktów ropopochodnych, które zostały wytworzone z rosyjskiej ropy (obowiązuje od 21 stycznia 2026 r.)</p>
październik 2025	<p>22 października USA nałożyły sankcje finansowe na dwie największe firmy i ich spółki zależne w rosyjskim sektorze naftowym – Łukoil i Rosnieft. Weszły one w życie 21 listopada i znacznie utrudniły działalność tych firm na rynkach światowych. 15 października Wielka Brytania umieściła na liście sankcyjnej Rosnieft i Łukoil, natomiast 23 października Unia Europejska zaostrzyła zakaz transakcji wobec firm Rosnieft i Gazprom Nieft</p>
24 lutego 2026	<p>Wielka Brytania nałożyła sankcje na spółkę Transnieft, która odpowiada za 80% rosyjskiego eksportu ropy rurociągami</p>
marzec 2026	<p>Stany Zjednoczone tymczasowo złagodziły sankcje wobec Rosji. 5 marca przyznały Indiom miesięczną licencję na zakup rosyjskiej ropy naftowej i produktów ropopochodnych mimo obowiązujących sankcji wobec firm Rosnieft i Łukoil. 12 marca Stany Zjednoczone przyznały kolejną miesięczną licencję, zezwalającą na dostawy i sprzedaż rosyjskiej ropy naftowej oraz produktów ropopochodnych na rynku światowym (odnowioną na kolejny miesiąc 17 kwietnia). Licencje obejmowały wyłącznie surowce załadowane na statki do dnia ogłoszenia</p>



Źródło: opracowanie własne.

Centralnym elementem sankcji było embargo na rosyjską ropę i produkty ropopochodne. Embargo UE zostało przyjęte w czerwcu 2022 r., a weszło w życie w grudniu 2022 r.

w odniesieniu do ropy naftowej oraz w lutym 2023 r. – do produktów ropopochodnych<sup>4</sup>. Ze względu na rolę UE jako głównego rynku zbytu dla rosyjskiej ropy była to najważniejsza część pierwszych pakietów sankcji. Zakaz obejmował jednak wyłącznie dostawy morskie i przewidywał ograniczone – często czasowe – wyłączenia, m.in. dla Bułgarii czy Chorwacji. Wprowadzono również okresy przejściowe, m.in. sześciomiesięczny dla już podpisanych kontraktów. UE przyznała też tymczasowe wyłączenia dla dostaw rurociągowych do kilku państw członkowskich, które były silnie uzależnione od rosyjskiej ropy ze względu na położenie i brak możliwości szybkiej dywersyfikacji przy akceptowalnych kosztach. Polska i Niemcy z kolei dobrowolnie wstrzymały import rurociągowy w 2023 r., natomiast wyłączenie dla Czech wygasło 1 lipca 2025 r. Węgry i Słowacja zgodnie z programem RePowerEU mają zakończyć import rosyjskiej ropy do końca 2027 r. Dodatkowo w grudniu 2023 r. UE wprowadziła zakaz importu LPG, a w lipcu 2025 r. – produktów naftowych wytworzonych z rosyjskiej ropy, niezależnie od kraju ich produkcji. Działania te doprowadziły do gwałtownego spadku wartości importu rosyjskiej ropy i produktów ropopochodnych do UE: z 84 mld euro w 2022 r. do ok. 23 mld euro w latach 2023–2025 łącznie<sup>5</sup>. USA nałożyły własne embargo na rosyjskie paliwa kopalne już w marcu 2022 r., a w grudniu tego samego roku na podobny krok zdecydowała się Wielka Brytania.

Kolejnym kluczowym elementem sankcji koalicji G7+ było wprowadzenie pułapu cenowego na rosyjską ropę i produkty naftowe transportowane drogą morską. Został on przyjęty we wrześniu 2022 r. i wszedł w życie w lutym 2023 r. Mechanizm ten zakazywał świadczenia usług transportu morskiego rosyjskiej ropy i produktów ropopochodnych, o ile surowce te były sprzedawane powyżej uzgodnionego limitu cenowego. Fakt, że większość armatorów, ubezpieczycieli i innych kluczowych usługodawców w globalnym handlu morskim ma siedzibę w krajach G7+, a tym samym podlega ich systemom prawnym, w tym sankcjom, umożliwił egzekwowanie tego zakazu.

Pułap cenowy miał trzy cele:

1. utrzymać stabilne dostawy rosyjskiej ropy i produktów ropopochodnych na rynki światowe, aby uniknąć gwałtownych wahań cen;
2. ograniczyć presję na wzrost cen energii;
3. zmniejszyć dochody Rosji i jej zdolność do prowadzenia wojny<sup>6</sup>.

..... •  
<sup>4</sup> „EU sanctions against Russia—explained”, European Council, Council of the European Union, [www.consilium.europa.eu](http://www.consilium.europa.eu).

<sup>5</sup> „Russia Fossil Tracker”, [www.russiafossiltracker.com](http://www.russiafossiltracker.com). Łączna kwota 23 mld euro odnosi się do importu rosyjskiej ropy naftowej do UE, przy czym znaczna część (ok. 1/4) tej sumy została odnotowana przed wejściem w życie embarga naftowego w lutym 2023 r. Ponad 55% tej wartości pochodziło z importu rurociągowego zaledwie z dwóch krajów – Węgier i Słowacji, które nadal otrzymywały ropę rurociągową w ramach tymczasowych wyłączeń. Około 20% przypadało na Czechy, które zakończyły import w kwietniu 2025 r.

<sup>6</sup> „Oil Price Cap. Frequently Asked Questions as of 15 January 2026”, European Commission, <https://finance.ec.europa.eu>.

W grudniu 2022 r. ministrowie finansów G7 ustalili limit ceny ropy naftowej na poziomie 60 dol. za baryłkę i wyznaczyli datę jego wejścia w życie na 5 lutego 2023 r. Jednocześnie wprowadzono równoległe limity dla produktów ropopochodnych, zróżnicowane według kategorii: dla produktów premium, takich jak olej napędowy, nafta i benzyna, ustalono limit 100 dol. za baryłkę, natomiast dla produktów o niższej wartości, takich jak olej opałowy czy ciężka nafta, limit wyniósł 45 dol. za baryłkę.

W lipcu 2025 r., w ramach 18. pakietu sankcji, UE i Wielka Brytania – bez USA – zrewidowały pułap cenowy w odpowiedzi na obniżające się światowe ceny ropy. Dążyły przy tym do dalszego ograniczania dochodów rosyjskiego sektora energetycznego. Limit zmniejszono z 60 do 47,60 dol. za baryłkę, z zamiarem jego aktualizacji co sześć miesięcy (ponownie został obniżony w lutym 2026 r., do 44,1 dol.). Cenę ustalono na poziomie 15% poniżej średniej ceny eksportowej rosyjskiej ropy. Nowe zasady weszły w życie 3 września 2025 r.

Ponadto koalicja G7+ nałożyła w 2025 r. sankcje na główne rosyjskie koncerny naftowe, aby ograniczyć prowadzoną przez nie sprzedaż ropy (zob. tabela 2). Warto podkreślić, że sankcje USA wobec Rosneftu i Łukoilu – w połączeniu z groźbą sankcji wtórnych – miały zniechęcić państwa trzecie do importowania rosyjskiej ropy. UE, USA i Wielka Brytania objęty sankcjami także mniejsze rosyjskie firmy naftowe, choć działania te nie były w takim samym stopniu skoordynowane.

Tabela 2

### Główne rosyjskie koncerny naftowe objęte sankcjami finansowymi (UE, USA i Wielka Brytania)\*

PRZEDSIĘBIORSTWA	UE	WIELKA BRYTANIA	USA
Rosneft: duża spółka naftowa kontrolowana przez państwo	październik 2025	październik 2025	październik 2025
Łukoil: duża prywatna firma naftowa	-	październik 2025	październik 2025
Gazprom Nieft: spółka naftowa należąca do Gazpromu	październik 2025	styczeń 2025	styczeń 2025
Surgutnieftiegaz: spółka zajmująca się poszukiwaniem, eksploracją i wydobyciem węglowodorów na Syberii	maj 2025	styczeń 2025	styczeń 2025
Transneft: operator odpowiedzialny za 80% rosyjskiego eksportu ropy rurociągami	marzec 2022	luty 2026	luty 2026



Źródło: opracowanie własne.

\*Wszystkie jurysdykcje nałożyły również sankcje na spółki zależne podmiotów objętych restrykcjami. UE objęła sankcjami cztery spółki zależne Łukoilu prowadzące rafinerie w Rosji i dwie platformy naftowe na Morzu Kaspijskim.

Koalicja G7+ nałożyła też szereg ograniczeń, tzw. sankcji technologicznych, których celem było odcięcie Rosji od zasobów niezbędnych do wydobycia i przetwórstwa ropy. Zastosowane środki obejmowały zakaz eksportu technologii rafinacyjnych oraz sprzętu i usług związanych z eksploatacją i poszukiwaniem złóż ropy. Zaostrzono też kontrole eksportu kluczowych maszyn, oprogramowania i części zamiennych. Celem było stopniowe osłabienie zdolności Rosji do modernizacji, utrzymania i rozbudowy sektora naftowego, bez natychmiastowego spadku produkcji. Sankcje miały ograniczyć podaż poprzez utrudnienie prac na polach naftowych, przy złożonych projektach i modernizacji rafinerii, a tym samym zmniejszyć ich wydajność i marżowość. Efekty tych restrykcji są powolne, ale narastające w postaci coraz wyższych kosztów, większego ryzyka technicznego i ograniczonego dostępu do specjalistycznej wiedzy i komponentów<sup>7</sup>. Proces ten przyspieszyły i pogłębiły ukraińskie ataki na rosyjską infrastrukturę rafinerijną i eksportową, które zwiększyły potrzeby konserwacyjne w momencie, gdy coraz trudniej było pozyskać specjalistyczne zasoby.

## Konsekwencje sankcji G7+ dla rosyjskiego sektora naftowego

### *Nowe trasy eksportowe*

Do 2022 r. Rosja eksportowała ropę naftową trzema głównymi korytarzami: transportem morskim (55–60%), rurociągami (35–40%) i w marginalnym stopniu transportem drogowym (poniżej 5%). Kraje europejskie były kluczowymi odbiorcami tego surowca – w 2021 r. trafiało do nich ok. 45% rosyjskiego eksportu ropy (zob. wykres 1). Podobnie wyglądała struktura eksportu produktów ropopochodnych, takich jak benzyna, olej napędowy czy LPG – ok. 70% przewożono drogą morską, 25% transportem drogowym, a mniej niż 5% przesyłano rurociągami. Rosja była głównym dostawcą produktów ropopochodnych do UE i odpowiadała za 35–40% unijnego importu i ponad połowę całkowitego rosyjskiego eksportu. W miesiącach poprzedzających pełnoskalową inwazję Rosji na Ukrainę również USA były znaczącym importerem rosyjskich paliw – odpowiadały za ok. 10–15% rosyjskiego eksportu.

Po wprowadzeniu embarga i sankcji G7+ wzrosła zależność Rosji od morskiego eksportu ropy i jej produktów (zob. wykresy 3–4) – po 2023 r. tą drogą wywożono ok. 90% całkowitego rosyjskiego eksportu. Przepływy handlowe zostały przekierowane na nowe rynki, a w 2024 r. głównymi odbiorcami rosyjskiej ropy transportowanej drogą morską stały się Chiny (32%), Indie (25%) oraz Turcja (11%), zob. wykres 2. Około 5% eksportu ropy

<sup>7</sup> J. Kluge, *From ad-hoc sanctions to strategic economic containment*, „Economic Studies at Brookings”, lipiec 2024, [www.brookings.edu](http://www.brookings.edu).

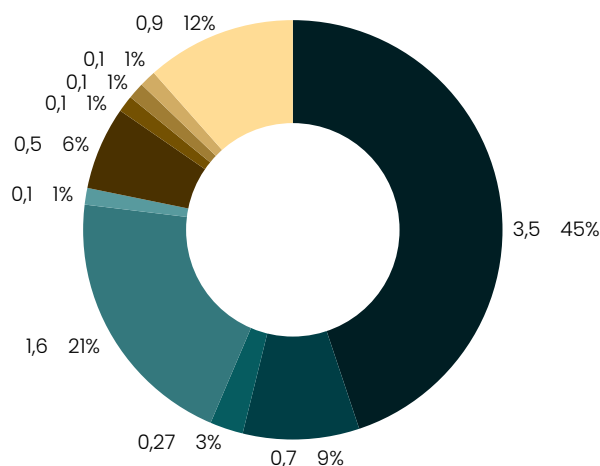
nadal realizowano rurociągiem Družba, którym surowiec był dostarczany do Słowacji i na Węgry (do 2025 r. także do Czech). Największym nabywcą rosyjskich produktów ropopochodnych transportowanych drogą morską stała się Turcja, która odpowiadała za 26% całkowitego eksportu w tej kategorii. Do innych znaczących importerów należały Chiny i Brazylia (po 12%), a także Indie, Singapur, Arabia Saudyjska, Zjednoczone Emiraty Arabskie, Libia, Tajwan, Tunezja i Egipt.

Wykresy 1 i 2

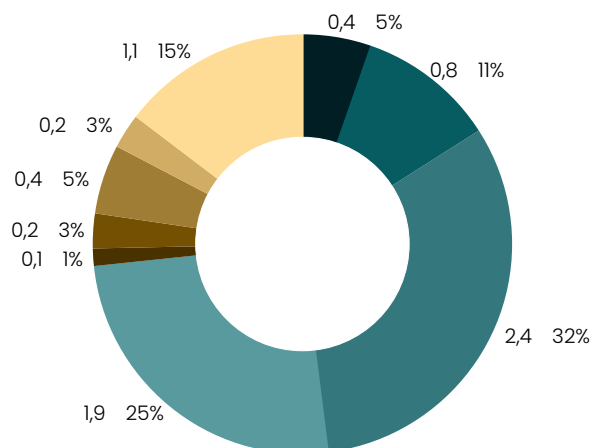
### Kierunki eksportu ropy rosyjskiej w latach 2021 i 2024.

Udział procentowy i wielkość eksportu w mln baryłek dziennie

2021



2024



- |                         |                           |
|-------------------------|---------------------------|
| ■ Unia Europejska       | ■ państwa azjatyckie OECD |
| ■ Wielka Brytania i USA | ■ Bliski Wschód           |
| ■ Turcja                | ■ Afryka                  |
| ■ Chiny                 | ■ Ameryka Łacińska        |
| ■ Indie                 | ■ inne i nieznanne        |

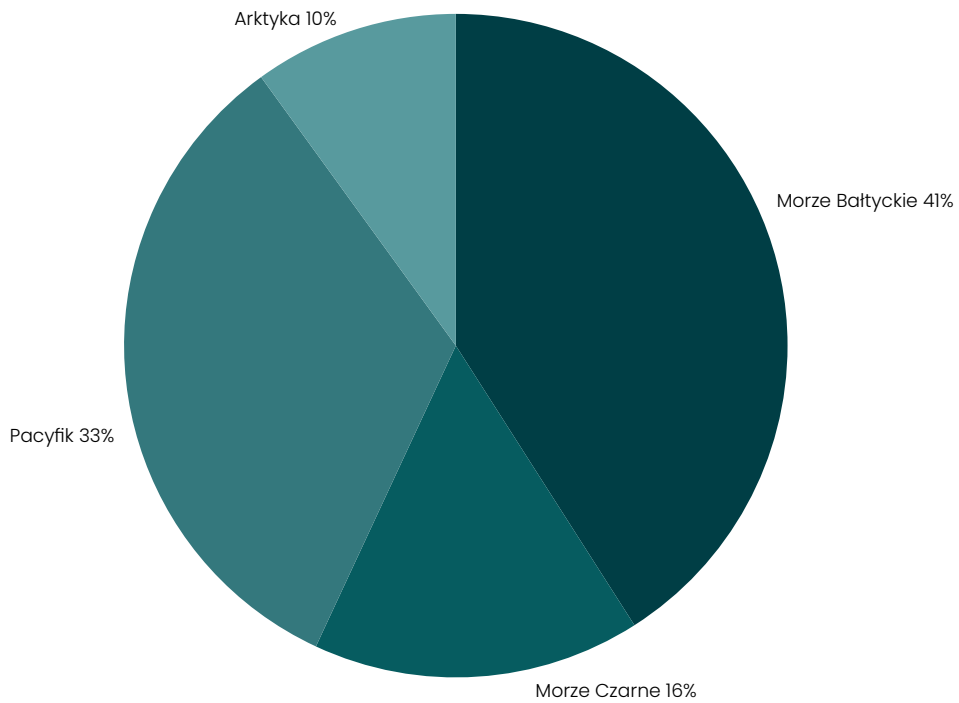
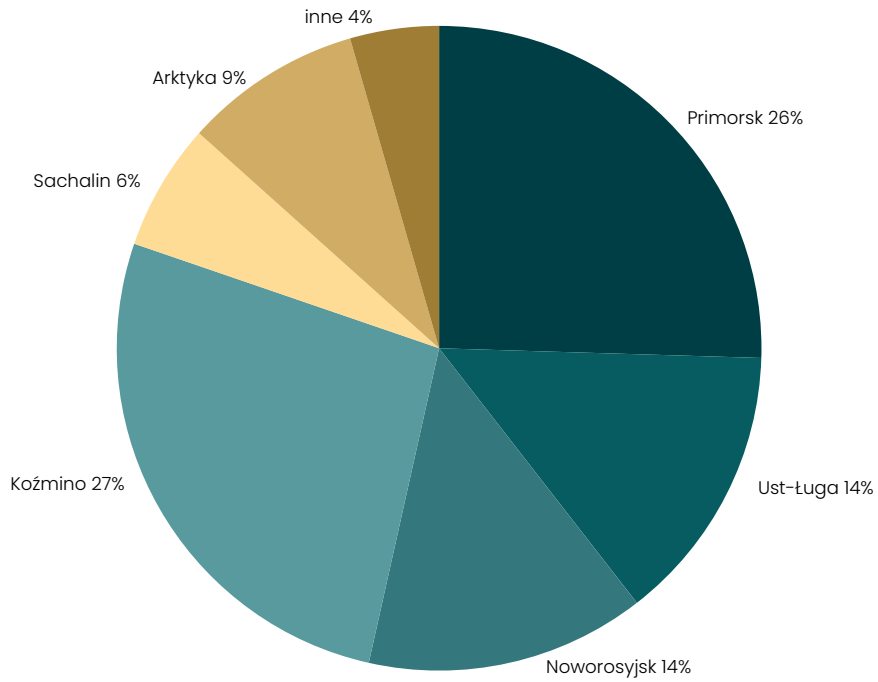


Źródło: opracowanie własne na podst. danych Międzynarodowej Agencji Energetycznej.\*

\* „Average Russian oil exports by country and region, 2021–2024”, International Energy Agency, [www.iea.org](http://www.iea.org).

Wykresy 3 i 4

**Porty i regiony w Rosji, z których odbywa się morski eksport ropy naftowej**



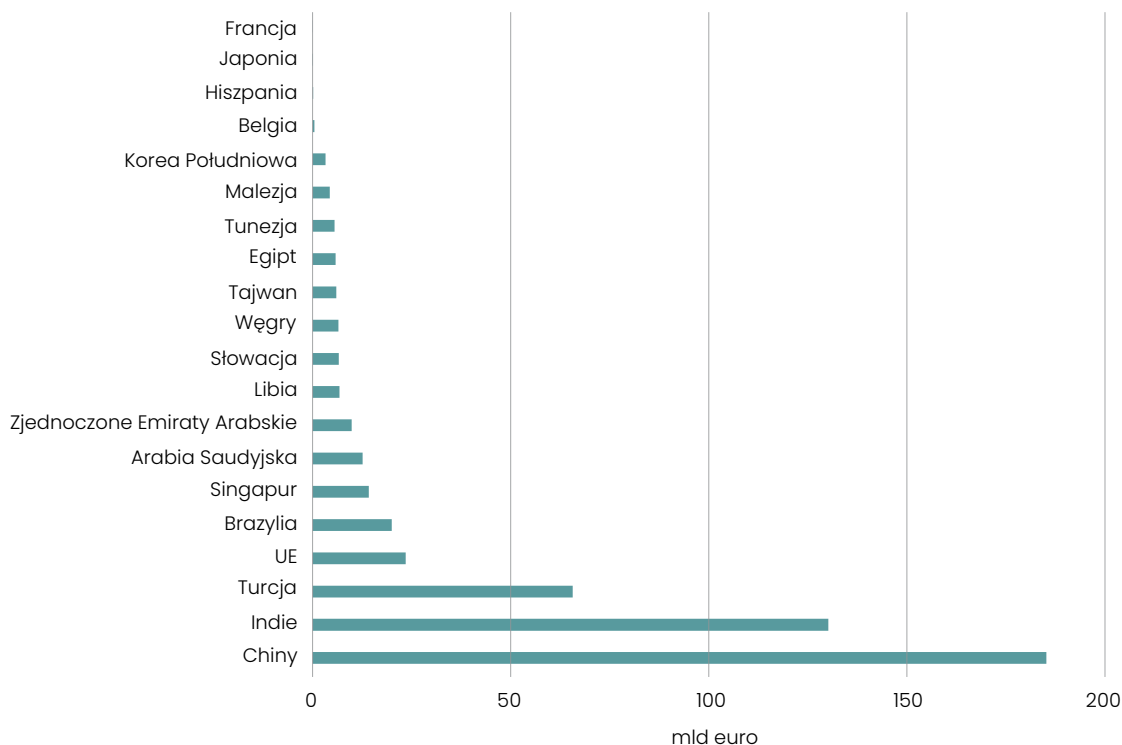
Źródło: opracowanie własne na podst. danych Kpler i Argus.



Od stycznia 2023 r. do marca 2026 r. łączna wartość rosyjskiego eksportu ropy i produktów ropopochodnych wyniosła ok. 505 mld euro, przy czym produkty ropopochodne odpowiadały za ok. 40% tej kwoty, a ropa za pozostałe 60%. Od czasu wprowadzenia embarga wartość eksportu do Chin, Indii i Turcji osiągnęła odpowiednio 185 mld euro, 130 mld euro i 65 mld euro (zob. wykres 5).

Wykres 5

### Wartość eksportu ropy naftowej i produktów ropopochodnych do poszczególnych krajów w okresie od stycznia 2023 r. do marca 2026 r.



Źródło: opracowanie własne na podst. danych Centrum Badań nad Energią i Czystym Powietrzem (CREA).

## Ograniczone moce produkcyjne

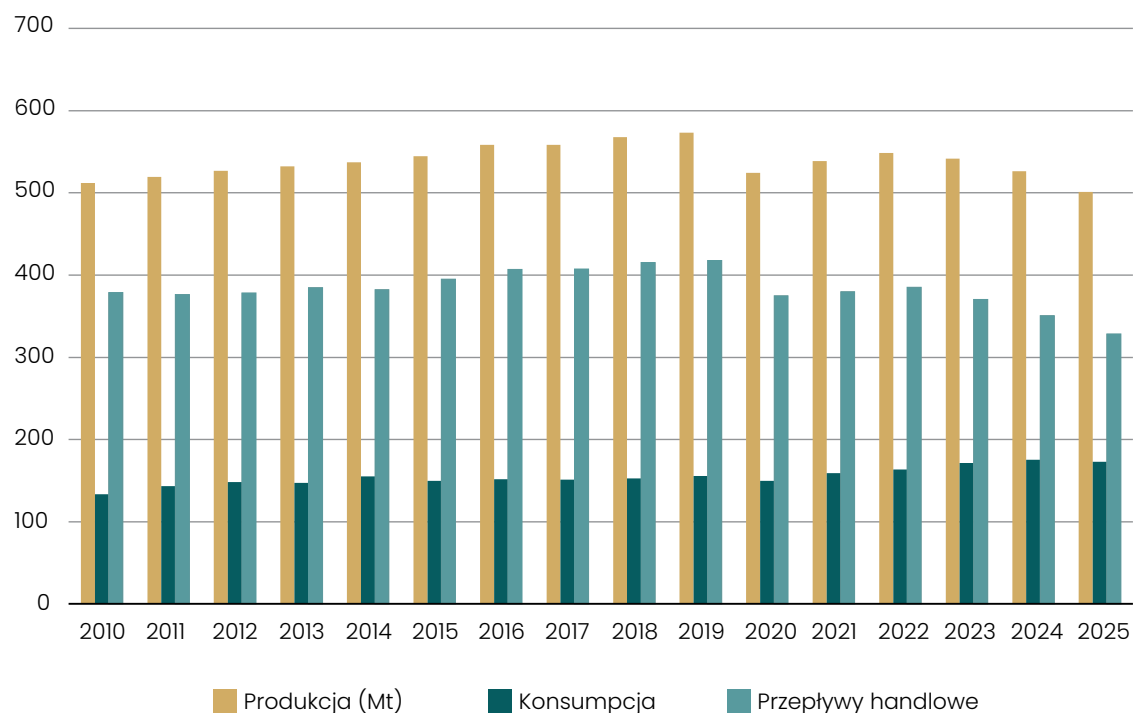
Wymierzone w sektor naftowy sankcje G7+ w połączeniu z ukraińskimi atakami na rosyjską infrastrukturę energetyczną zmusiły Rosję do stopniowego ograniczenia zarówno produkcji, jak i przetwórstwa ropy. Skala spadków została częściowo złagodzona dzięki zachodnim zasobom technologicznym pozyskanym przez Rosję w ciągu ostatnich trzech dekad i mechanizmom omijania sankcji, takim jak import zachodnich komponentów i technologii za pośrednictwem państw trzecich<sup>8</sup>. Mimo to w latach 2022–2025

<sup>8</sup> *Russia Did Most Oil Drilling in a Decade Even as Sanctions Hit*, Bloomberg, 14 lutego 2023 r., [www.bloomberg.com](http://www.bloomberg.com).

produkcja ropy w Rosji spadła o ponad 5%, a eksport zmniejszył się o ok. 10%. W 2025 r. wielkość przerobu ropy była o 5% niższa od średniej z poprzedniej dekady (zob. wykres 6).

Wykres 6

### Produkcja, zużycie i eksport ropy naftowej oraz produktów ropopochodnych w Rosji w latach 2010–2025\*



Źródło: opracowanie własne na podst. danych z publikacji Energy Institute's Statistical Review of World Energy.

\* Dane za 2025 na podst. Bloomberg.

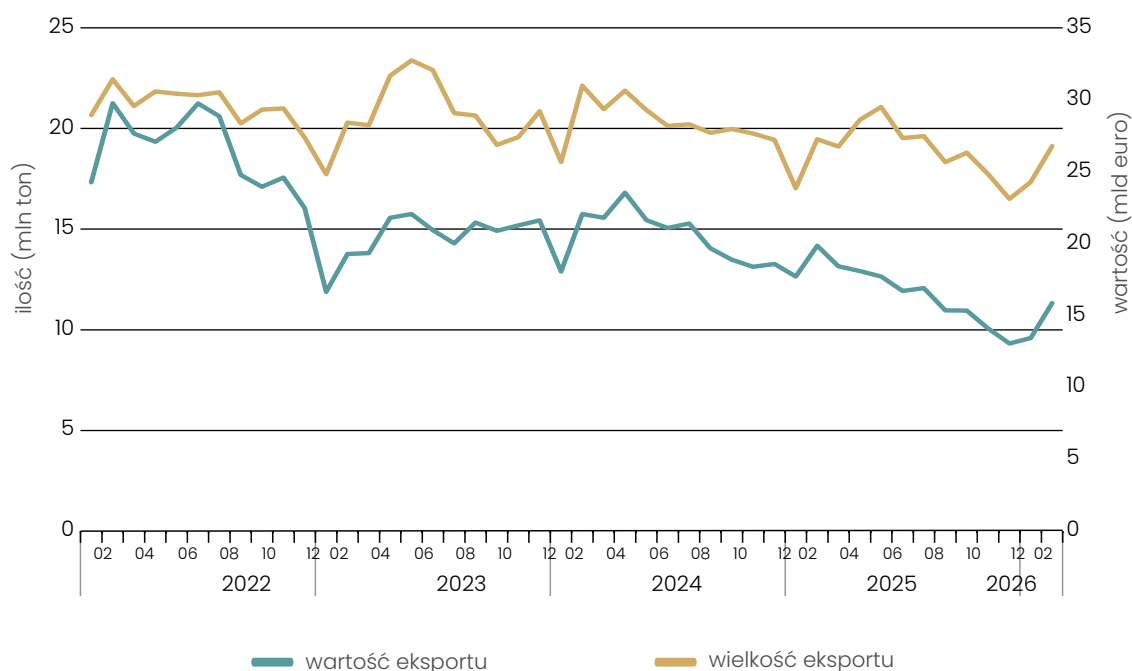


Sankcje G7+ oraz pułap cenowy początkowo osiągnęły swój główny cel – ograniczenie rentowności rosyjskiego eksportu ropy (zob. wykres 7). W pierwszych miesiącach 2023 r. pułap cenowy zmusił Rosję do sprzedaży ropy po niższych cenach. Odzwierciedleniem tego był zarówno spadek wartości eksportu (zob. wykres 7), jak i niższa cena sprzedaży ropy Urals (przedstawiona na wykresie 8). Utrata rynku europejskiego oraz konieczność przekierowania eksportu do bardziej odległych i mniej dochodowych odbiorców zmusiły Rosję do oferowania ropy Urals z istotnym upustem względem ropy Brent (zob. wykres 8). Przed pełnoskalową inwazją na Ukrainę, w latach 2015–2021, różnica cen między Urals a Brent była stabilna i wynosiła zazwyczaj 1–3 dol. za baryłkę<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> Zob. dane historyczne dotyczące cen ropy Urals i Brent: *Urals Oil, Brent Crude Oil*, Trading Economics, <https://tradingeconomics.com>.

Wykres 7

### Porównanie wielkości i wartości eksportu ropy naftowej i produktów ropopochodnych w latach 2022–2025 w ujęciu miesięcznym



Źródło: opracowanie własne PISM na podst. danych CREA.

Degradacja technologiczna rosyjskiego sektora rafineryjnego uległa dalszemu przyspieszeniu w wyniku ataków Ukrainy na infrastrukturę energetyczną Rosji<sup>10</sup>. W roku 2025 i na początku 2026 kolejna fala ukraińskich uderzeń doprowadziła do spadku wolumenu przerobu ropy o ponad 3%<sup>11</sup>, a w listopadzie poziom przetwarzania był o 21% niższy od średniej dla tego miesiąca z lat 2016–2024. Ataki zakłóciły również logistykę i stworzyły dodatkowe utrudnienia dla eksportu (zwłaszcza pod koniec marca 2026 r., kiedy doszło do ataków na terminale w Ust-Łudze i Primorsku), co przyczyniło się do dalszego spadku przychodów z handlu zagranicznego. Choć pełna skala strat materialnych w sektorach naftowym i energetycznym pozostaje trudna do oszacowania, wstępne dane sugerują, że tylko w 2025 r. szkody przekroczyły 1 mld dol.<sup>12</sup>

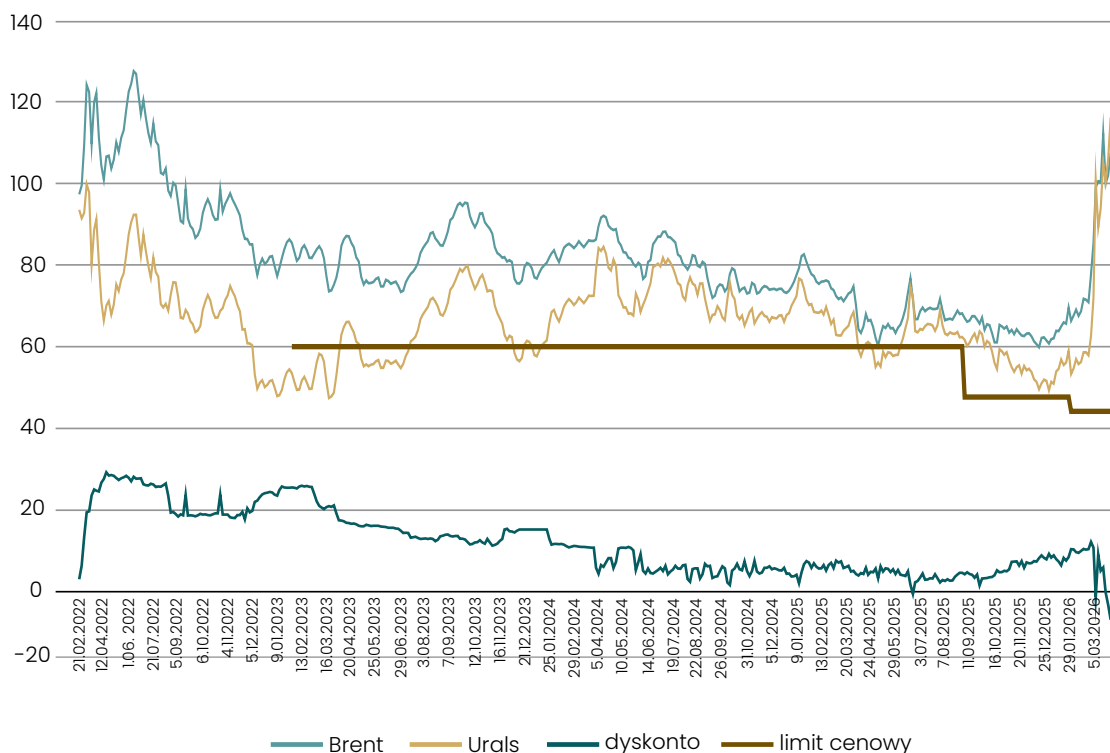
<sup>10</sup> T. Pastucha, *Ukraina uderza w rosyjską energetykę*, „Biuletyn PISM”, nr 96 (3099), 2 września 2025 r., [www.pism.pl](http://www.pism.pl); T. Pastucha, *Ukraińskie ataki destabilizują rosyjski rynek paliw*, „Komentarz PISM”, nr 20/2024, 19 marca 2024 r., [www.pism.pl](http://www.pism.pl).

<sup>11</sup> *Russia Using Spare Oil Refining Capacity to Offset Ukrainian Drone Damage—Sources Say*, Reuters, 13 listopada 2025 r., [www.reuters.com](http://www.reuters.com).

<sup>12</sup> *Ukrainian Strikes Cost Russian Oil Sector Over \$13Bln in 2025, Insurers Say*, „The Moscow Times”, 9 lutego 2026 r., [www.themoscowtimes.com](http://www.themoscowtimes.com).

Wykres 8

## Wartość baryłki ropy Urals i Brent (średnie tygodniowe)



Źródło: opracowanie własne na podst. różnicy cen ropy Brent i Urals w latach 2022–2025\*.

\* Brent–Urals Differential, Incorrays, <https://incorrays.com>.



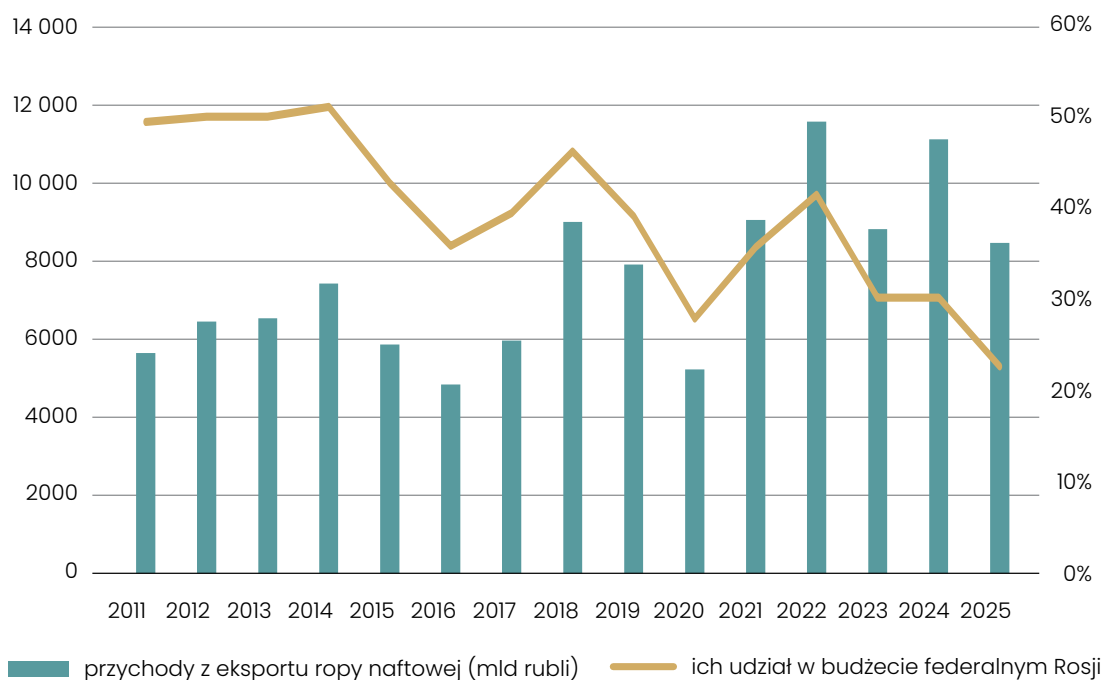
### Niższe dochody budżetowe

Przed inwazją, w latach 2011–2021, dochody z podatków od wydobycia ropy i gazu stanowiły ok. 40% całkowitych dochodów budżetowych Rosji. Ropa odpowiadała za ok. 80% tych wpływów, a gaz za pozostałych 20%. W zależności od światowych cen surowców udział ten sięgał nawet 50% w latach 2011–2014, natomiast w latach 2015–2019 wahał się między 36% a 46,4% (zob. wykres 9). Dochody te umożliwiały rządowi utrzymywanie nadwyżki budżetowej, finansowanie zbrojeń i gromadzenie środków w Rosyjskim Funduszu Dobrobytu Narodowego. Po 2022 r. wprowadzenie zachodnich sankcji i wysoka zmienność na światowych rynkach ropy i gazu wpłynęły na znaczącą zmianę struktury rosyjskiego budżetu. Zarówno nominalna wartość, jak i udział przychodów ze sprzedaży węglowodorów spadły, osiągając historycznie niskie poziomy – poniżej 30% całkowitych dochodów budżetowych po 2024 r., a od listopada 2025 r. do lutego 2026 r. poniżej 20% (zob. wykres 10). Jednocześnie zmieniła się struktura dochodów z podatków od wydobycia węglowodorów – udział w nich ropy sięgnął 90%. Zmiana struktury dochodów budżetowych odzwierciedla również ekspansywną politykę fiskalną władz Rosji, podporządkowaną celowi utrzymania działań wojennych na Ukrainie i przejścia na gospodarkę wojenną. W jej efekcie wzrosły wpływy

podatkowe z sektorów niezwiązanych z wydobywaniem surowców, co też umniejszyło udział dochodów z ropy i gazu w strukturze dochodów.

Wykres 9

**Dochody z ropy i gazu w latach 2011–2025, przedstawione zarówno jako wartość nominalna, jak i procent budżetu, w ujęciu rocznym**



Źródło: opracowanie własne na podst. danych rosyjskiego Ministerstwa Finansów.

Tendencje te mogą się jednak odwrócić wskutek globalnego kryzysu energetycznego oraz bardzo wysokich cen ropy i produktów ropopochodnych, co jest efektem ataku USA i Izraela na Iran pod koniec lutego 2026 r. Częściowe zamknięcie cieśniny Ormuz i redukcja podaży ropy na rynki globalne spowodowały wysoki popyt na rosyjskie surowce. W marcu i kwietniu 2026 r. Rosji udało się (w następstwie tymczasowego zniesienia egzekwowania części sankcji przez USA) zwiększyć wolumen eksportu ropy oraz uwolnić nagromadzone zapasy ropy zablokowanej w tankowcach floty cieni w Azji Południowej. Kryzys energetyczny doprowadził do niemal dwukrotnego wzrostu ceny ropy Urals (do najwyższego poziomu od 13 lat, tj. 116 dol./bbl) i znacznego zmniejszenia dyskonta w stosunku do ropy Brent – różnica między Brent a Urals osiągnęła najniższy poziom od co najmniej 2022 r. Podobna sytuacja miała miejsce na rynku produktów rafinowanych. Spowodowało to znacznie wyższe przychody z eksportu ropy dla rosyjskiego sektora naftowego (wzrost o ok. 90% w ujęciu miesięcznym<sup>13</sup>) i dla budżetu pań-

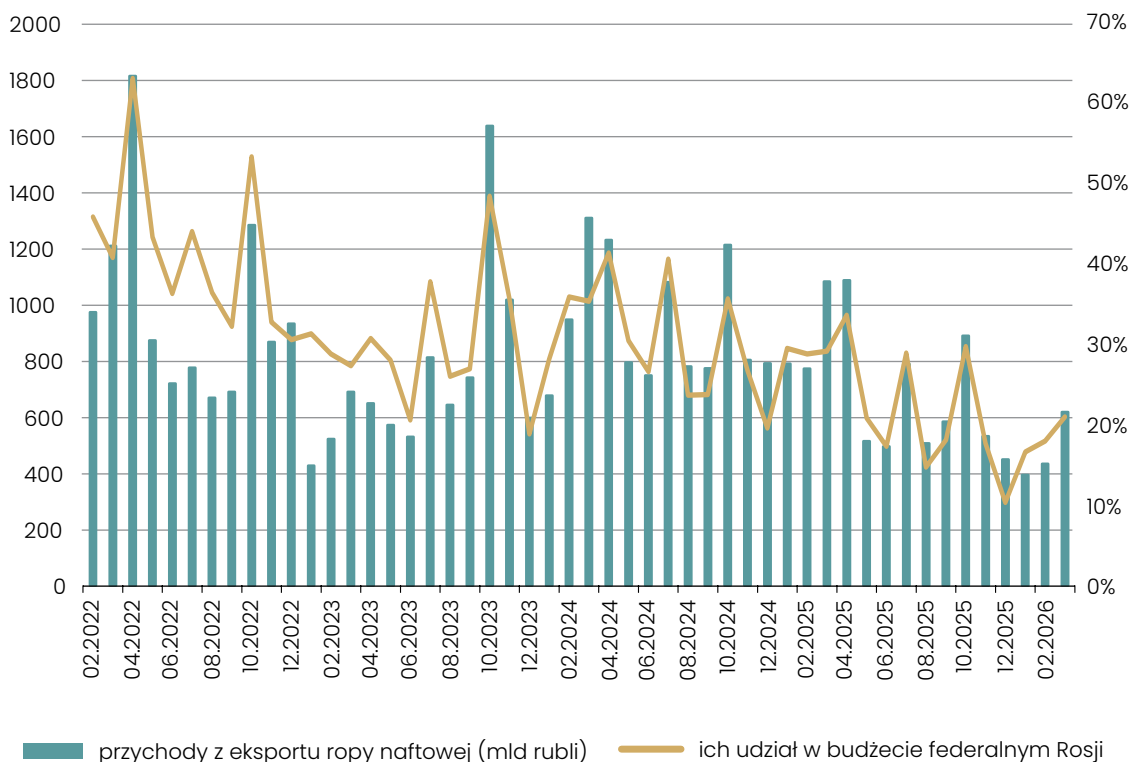
.....

<sup>13</sup> L. Wickenden, I. Levi, P. Rushwood, *March 2026 – Monthly analysis of Russian fossil fuel exports and sanctions*, Centre for Research on Energy and Clear Air, 13 kwietnia 2026 r., <https://energyandcleanair.org>.

stwa. W momencie sporządzania niniejszego raportu nie była jednak możliwa pełna ocena sytuacji, która będzie zależała od przebiegu i czasu trwania globalnego kryzysu energetycznego, a także od skuteczności egzekwowania sankcji lub od ukraińskich ataków na terminale naftowe w Rosji.

Wykres 10

**Przychody z ropy i gazu w latach 2022–2025, przedstawione zarówno jako wartość nominalna, jak i procent budżetu, w ujęciu miesięcznym**



Źródło: opracowanie własne PISM na podst. danych rosyjskiego Ministerstwa Finansów.



# Rozdział 2.

## Mechanizm działania rosyjskiej floty cieni

Tymon Pastucha

### Geneza i definicja floty cieni

Geneza zjawiska floty cieni sięga początku drugiej dekady XXI w., kiedy Iran i Wenezuela w celu eksportowania ropy z ominięciem amerykańskich sankcji zaczęły tworzyć flotę tankowców działających z naruszeniem międzynarodowych reguł i standardów handlu ropą (np. bez ubezpieczeń czy przeglądów kontrolowanych przez państwa zachodnie). Flota ta składała się głównie ze starzejących się tankowców w wieku 15–25 lat, kupowanych po niskich cenach na rynku wtórnym, często tuż przed planowanym złomowaniem. Pływały one pod banderami państw, które w niewielkim stopniu egzekwowały normy bezpieczeństwa i ochrony środowiska, miały ponadto niejasną strukturę własności. Statki te obsługiwały przede wszystkim eksport do Chin i innych państw azjatyckich, omijając sankcje.

Powstanie rosyjskiej floty cieni było następstwem wprowadzenia przez UE embarga na ropę naftową z Rosji oraz pułapu cenowego przez koalicję G7+. Rosja w celu eksportu swojego surowca zaczęła tworzyć własną flotę cieni i znacząco rozszerzyła skalę wykorzystania tego typu jednostek. Do 2022 r. rosyjski eksport ropy opierał się głównie na legalnie działających statkach, tzw. flocie białej (zob. tabela 3) – standardowych, ubezpieczonych i posiadających odpowiednie certyfikaty tankowcach, z których wiele należało do operatorów z UE lub Wielkiej Brytanii.

Obecnie termin „flota cieni” odnosi się do tankowców wykorzystywanych przez państwa objęte sankcjami do omijania zachodnich restrykcji. Statki te funkcjonują poza standardowym systemem usług morskich, unikają inspekcji państw bandery i portów, nie posiadają pełnego ubezpieczenia P&I, a ich struktura własnościowa jest nieprzejrzysta. Często zmieniają bandery, manipulują sygnałami AIS, ukrywają swoją tożsamość oraz przeprowadzają ryzykowne lub nielegalne transfery STS w celu ukrycia pochodzenia ładunku. Tankowce floty cieni są również wykorzystywane do działań hybrydowych, w tym do ataków na infrastrukturę podmorską, działań rozpoznawczych czy sabotażowych. Mogą być także wykorzystywane do nielegalnego handlu bronią

i narkotykami, a w przypadku rosyjskiej floty cieni – również do transportu skradzionego ukraińskiego zboża i dóbr kultury.

Tabela 3

### Definicje floty białej, szarej i ciemnej

**Flota biała** – statki, które spełniają normy bezpieczeństwa, ochrony środowiska i sankcji. Korzystają one z usług renomowanych towarzystw klasyfikacyjnych i ubezpieczycieli (P&I) z jurysdykcji G7/UE. Statki te nie wykazują podejrzanego aktywności i często operują w portach o wysokim poziomie kontroli i inspekcji.

**Flota szara** – tankowce, które formalnie przestrzegają prawa, np. nadal są ubezpieczone przez uznane kluby P&I, ale są zaangażowane w handel wysokiego ryzyka. W przypadku obsługi rosyjskiego eksportu ropy jednostki te regularnie zawijają do rosyjskich portów, transportują ropę sprzedawaną po cenie maksymalnej lub zbliżonej do pułapu cenowego oraz uczestniczą w przeładunkach STS lub maskowaniu pochodzenia ropy. Jednocześnie utrzymują minimalny poziom przejrzystości, aby uniknąć umieszczenia na listach sankcyjnych. Statki te mogą być również wykorzystywane do działań szpiegowskich lub nielegalnego transportu innych towarów. Uznaje się, że ten typ floty powstał po 2022 r. Firma Windward zidentyfikowała ponad 1 tys. statków szarej floty na całym świecie. W wielu przypadkach trudno jest jednoznacznie określić legalność i zgodność działalności z ograniczeniami sankcyjnymi. Często przechodzą one między działaniem w pełni legalnym (flota biała) a handlem wysokiego ryzyka (flota szara)\*.

**Flota ciemna** – obejmuje statki, które transportują ropę w sposób wyraźnie naruszający system sankcji (np. sprzedając ją powyżej limitu cenowego). Działają one poza głównym ekosystemem regulacyjnym, nie mają dostępu do ubezpieczenia ani klasyfikacji z krajów G7/UE i korzystają z mało znanych lub nieuznawanych towarzystw klasyfikacyjnych. Często zmieniają również nazwę i banderę, manipulują systemem AIS i systematycznie fałszują pochodzenie ładunku.

**Flota cieni** – połączenie **floty szarej i ciemnej**. Jej działania obejmują zarówno operacje wysokiego ryzyka lub na granicy legalności, jak i praktyki polegające na jawnym omijaniu sankcji. Jest to ekosystem statków, operatorów i pośredników. Rosyjska flota cieni jest również wykorzystywana do operacji hybrydowych, sabotażu i innych nielegalnych działań wykraczających poza sam handel ropą.

Definicja floty cieni według IMO\*\*: statki, które prowadzą nielegalne operacje w celu obejścia sankcji, uniknięcia przestrzegania przepisów bezpieczeństwa lub ochrony środowiska,

uniknięcia kosztów ubezpieczenia, a także w celu prowadzenia innych nielegalnych działań, które mogą obejmować:

- niebezpieczne operacje, które nie są zgodne z przepisami międzynarodowymi oraz ugruntowanymi i rygorystycznymi standardami branżowymi i najlepszymi praktykami;
- celowe unikanie kontroli prowadzonych przez państwo bandery i państwo portu;
- nieposiadanie odpowiedniego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej lub innego zabezpieczenia finansowego;
- celowe unikanie kontroli handlowych;
- nieprzestrzeganie przejrzystej polityki korporacyjnej, która zapewnia dobrobyt i bezpieczeństwo osób na pokładzie oraz ochronę środowiska morskiego;
- celowe działania mające na celu uniknięcie wykrycia statku, takie jak wyłączenie transmisji AIS lub ukrywanie rzeczywistej tożsamości statku, gdy nie mają miejsca sytuacje dotyczące bezpieczeństwa, które mogłyby uzasadnić takie działanie.



Źródło: opracowanie własne.

\* *Illuminating Russia's Shadow Fleet*, Windward, <https://windward.ai>.

\*\* Resolution A.1192(33) adopted on 6 December 2023: Urging Member States and All Relevant Stakeholders to Promote Actions to Prevent Illegal Operations in the Maritime Sector by the "Dark Fleet" or "Shadow Fleet", International Maritime Organization, [www.imo.org](http://www.imo.org).

## Kluczowe cechy floty ciemnej: liczba, wielkość, wiek i bandery

Poniżej przedstawiona jest charakterystyka globalnej floty cieni, ze szczególnym uwzględnieniem floty rosyjskiej, oparta głównie na danych zebranych w publicznie dostępnej bazie TankerTrackers.com (stan na grudzień 2025 r.)<sup>14</sup>. Floty cieni Rosji, Iranu i Wenezueli stosują podobne metody działania, kierują eksport do zbliżonych miejsc docelowych oraz – w pewnym ograniczonym zakresie – korzystają z tych samych statków, bander lub podmiotów świadczących usługi dla tankowców.

Dokładne oszacowanie wielkości globalnej floty cieni pozostaje trudne, a szacunki wahają się od 600 do 1600 statków w zależności od przyjętej definicji<sup>15</sup>. Według TankerTrackers.com w grudniu 2025 r. flota cieni liczyła 1480 aktywnych jednostek, podczas gdy przed 2022 r. było ich ok. 600<sup>16</sup>. Obecnie na listach sankcyjnych znajduje się






<sup>14</sup> „Dark Fleet Stats”, TankerTrackers.com, <https://tankertrackers.com>.

<sup>15</sup> „About the term Shadow Fleet - Dark Fleet - Grey Fleet”, Marine Forum, <https://marineforum.online>.

<sup>16</sup> J. Horowitz, *A mysterious fleet is helping Russia ship oil around the world. And it's growing*, CNN Business, 1 marca 2023 r., [edition.cnn.com](http://edition.cnn.com).

Tabela 4

**Główne klasy wielkości światowych tankowców wykorzystywanych przez flotę cieni**

WIELKOŚĆ KLASY I PRZYBLIŻONA POJEMNOŚĆ ŁADUNKOWA (MLN BBL)	STATKI W EKSPLOATACJI
 <p>Handymax / MR 0,3-0,4</p>	+/- 4250
 <p>Panamax 0,35-0,6</p>	+/- 450
 <p>Aframax 0,6-0,75</p>	+/- 1200
 <p>Suezmax 0,6-0,75</p>	+/- 700
 <p>VLCC/ULCC 1,9-2,2/3-4</p>	+/- 900

KLUCZOWE CECHY, RODZAJ TRANSPORTOWANYCH PRODUKTÓW	LICZBA STATKÓW Z FLOTY CIENI	ODSETEK WSZYSTKICH STATKÓW FLOTY CIENI
Głównie produkty ropopochodne. Duża elastyczność portowa; dystrybucja regionalna, krótsze trasy	633	42,8%
Ropa lub produkty ropopochodne. Przystosowane do przepływania przez Kanał Panamski	97	6,6%
Ropa lub jej produkty. Bardzo popularny typ tankowca	366	24,7%
Ropa naftowa. Typowy dla dłuższych tras, przystosowany do żeglugi w Kanale Sueskim	151	10,2%
Ropa naftowa. VLCC stanowią podstawę handlu między Zatoką Perską a Azją; wymagają terminali głębokowodnych. ULCC są statkami niszowymi ze względu na ogromne rozmiary	233	15,7%



Źródło: opracowanie własne na podst. danych TankersTracker.com.

ok.1300 statków, w tym 582 na listach UE, 761 na listach OFAC oraz 555 na listach brytyjskich. Dla porównania globalna flota tankowców – łącznie z jednostkami floty cieni – liczy ok. 7500 statków.

W strukturze floty cieni (zob. tabela 4) dominują średnie i mniejsze tankowce – jednostki typu Handysize/Handymax (633 statki, 42,8%) oraz Aframax (366, 24,7%) stanowią łącznie 67,5% całej floty. Drugą grupę tworzą większe klasy statków, w tym VLCC/ULCC (15,7%) oraz Suezmax (10,2%). Taki profil tonażowy jest dostosowany do logistyki obchodzenia sankcji. Dominacja jednostek Handysize/Handymax i Aframax zapewnia wysoką elastyczność operacyjną – dostęp do większej liczby portów, możliwość obsługi krótszych tras regionalnych, częstsze rotacje oraz łatwiejsze zmiany kursów czy portów zawinięcia. Ułatwia to prowadzenie działań wymagających dyskrecji lub korzystanie z portów o ograniczonej przepustowości. Jednocześnie znaczący udział statków VLCC/ULCC wskazuje na zdolność floty do transportu dużych wolumenów na długich dystansach. W praktyce jednak duże jednostki mają mniejsze znaczenie dla większości rosyjskiego eksportu kierowanego do Azji, gdzie trasy są krótsze, większe zaś dla eksportu ropy z Iranu.

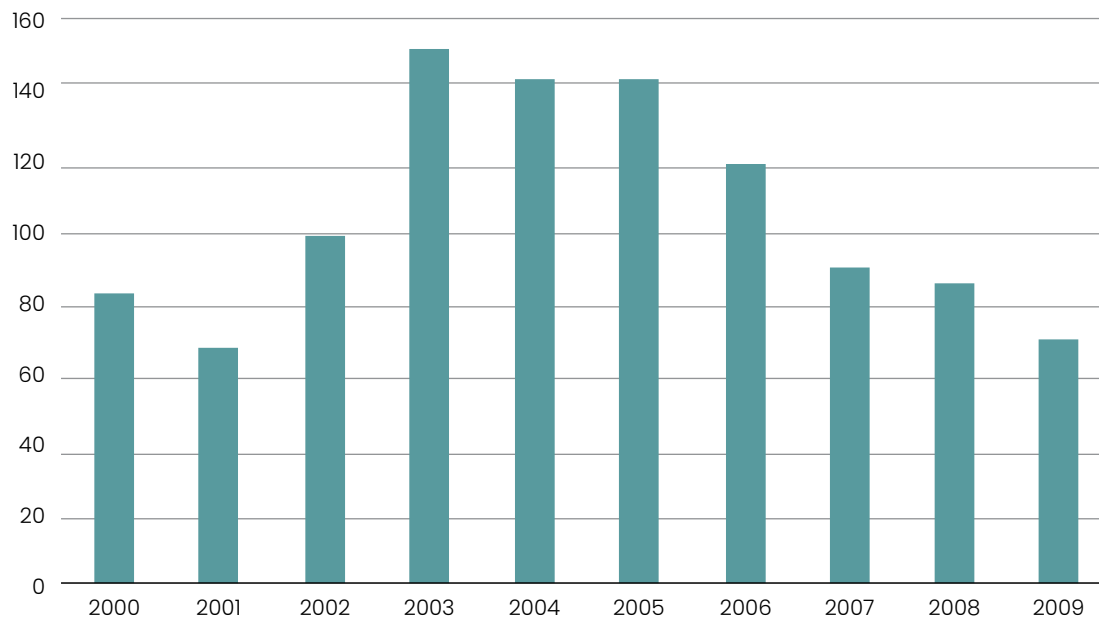
Flota cieni składa się głównie ze starzejących się statków, które funkcjonują poza typowym 20-letnim cyklem funkcjonowania tankowców<sup>17</sup> i często nie podlegają rygorystycznemu nadzorowi technicznemu wymaganemu przez głównych ubezpieczycieli czy renomowane państwa bandery. 1042 jednostki (ok. 70% całej floty) zostały zbudowane w latach 2000–2009, przy czym większość z nich powstała w latach 2003–2005. Średni wiek statku we flocie cieni wynosi 22 lata, podczas gdy średnia dla globalnej floty tankowców w 2024 r. to 13,2 roku<sup>18</sup>. Struktura wieku floty cieni jest wyraźnie gorsza od średniej światowej: ok. 3/4 statków ma co najmniej 15–16 lat, a wiele przekroczyło 20 lat. Znaczna część tych jednostek była wcześniej eksploatowana w ramach floty białej i została odsprzedana tuż przed lub krótko po wprowadzeniu embarga UE i pułapu cenowego, często po cenach znacznie przewyższających wartość złomową. Zaawansowany wiek statków i niewystarczająca ich konserwacja zwiększają ryzyko awarii oraz wypadków. Starsze jednostki mają również ograniczony dostęp do standardowych usług ubezpieczeniowych i klasyfikacyjnych, co skłania operatorów do korzystania z alternatywnych, mniej przejrzystych rozwiązań.

..... •  
<sup>17</sup> Wynikającym m.in. z rosnących kosztów pięcioletnich przeglądów technicznych wymaganych przez ubezpieczycieli.

<sup>18</sup> B. Azhar, *Aging tanker fleet, 1–2% fleet growth mean fewer freight discounts on older ships*, S&P Global, 26 sierpnia 2024 r., [www.spglobal.com](http://www.spglobal.com).

Wykres 11

## Najczęstszy rok budowy globalnej floty cieni (TOP 10)



Źródło: opracowanie własne na podst. TankersTracker.com.

Flota cieni charakteryzuje się również wysoką koncentracją rejestracji statków. W grudniu 2025 r. 20 największych rejestrów obejmowało 1251 statków, czyli ok. 84,5% całej floty cieni. Największymi rejestrami (por. tabela 5) były Panama (186 statków) i Rosja (182), a za nimi plasowały się m.in. Kamerun (103), Iran (98), Sierra Leone (95), Gambia (70) oraz Komory (68), zob. tabela 5. Taka koncentracja w niewielkiej liczbie jurysdykcji umożliwia masową i częstą zmianę bandery, co pozwala statkom kontynuować działalność mimo sankcji. Rejestry te charakteryzują się słabszym nadzorem w kluczowych obszarach, takich jak kontrola bezpieczeństwa i własności, co sprzyja funkcjonowaniu floty poza standardowymi ramami regulacyjnymi.

Tabela 5

## Globalna flota ciemna według bandery (TOP 20) w grudniu 2025 r.

	BANDERA (REJESTR)	LICZBA STATKÓW	UDZIAŁ W FLOCIE
1	Panama	186	12,6%
2	Rosja	182	12,3%
3	Kamerun	103	7,0%
4	Iran	98	6,6%
5	Sierra Leone	95	6,4%
6	Gambia	70	4,7%
7	Komory	68	4,6%
8	Gwinea	51	3,4%
9	Gujana	49	3,3%
10	Palau	49	3,3%
11	Curaçao	48	3,2%
12	Oman	37	2,5%
13	Barbados	35	2,4%
14	Hongkong	33	2,2%
15	Liberia	28	1,9%
16	Benin	27	1,8%
17	Wyspy Marshalla	27	1,8%
18	Aruba	26	1,8%
19	Wyspy Cooka	21	1,4%
20	Korea Północna	18	1,2%

Źródło: opracowanie własne na podst. TankersTracker.com.



## Trasy i charakterystyka transportu

Dane z 2025 r. wskazują, że ruch floty cieni jest silnie skoncentrowany na trasach między państwami objętymi sankcjami lub zaangażowanymi w ich obchodzenie. Największe wolumeny dotyczą transportów z Iranu do Chin (1,67 mln baryłek dziennie), z Rosji do Indii (1 mln baryłek dziennie), z Rosji do Chin (0,89 mln baryłek dziennie) oraz z Wenezueli do Chin (0,64 mln baryłek dziennie), zob. tabela 6<sup>19</sup>. Znaczny udział ma też eksport z Rosji w nieznanym kierunku (0,26 mln baryłek dziennie), co – oprócz zaangażowania

.....

<sup>19</sup> Dla porównania, według amerykańskiej EIA globalny handel morski ropą naftową i produktami ropopochodnymi osiągnął w 2023 r. poziom ok. 77,6 mln baryłek dziennie, z czego ok. 60% stanowiła ropa naftowa, przy całkowitej globalnej podaży ropy na poziomie 100 mln baryłek dziennie, „World Oil Transit Chokepoints”, U.S. Energy Information Administration, www.eia.gov.

eksporterów z Zatoki Perskiej i Kazachstanu – sugeruje celowe działania mające na celu ukrycie trasy i przypisania ładunku. Wzorce działalności floty odpowiadają praktykom służącym ukrywaniu tożsamości eksportera lub ostatecznego odbiorcy, takim jak maskowanie tras, przeładunki pośrodku łańcucha dostaw, zmiany deklarowanych portów docelowych czy niespójne raportowanie.

Tabela 6

### Główne trasy globalnej floty ciemnej.

Liczba baryłek przewożonych dziennie przez statki w 2025 r.

TRASY	ŚREDNI WOLUMEN (BARYŁEK DZIENNIE)	UDZIAŁ W PIERWSZEJ DZIESIĄTCE (WOLUMEN)	UDZIAŁ W EKSPORCIE FLOTY CIENI ROSJI
Iran → Chiny	1 672 880	34,2%	
Rosja → Indie	991 502	20,3%	42,5%
Rosja → Chiny	893 427	18,3%	38,3%
Wenezuela → Chiny	642 930	13,1%	
Russia → nieznane	264 295	5,4%	11,3%
Iran → Zjednoczone Emiraty Arabskie	120 041	2,5%	
Rosja → Turcja	114 775	2,3%	5%
Arabia Saudyjska → Chiny	74 647	1,5%	
Rosja → Syria	64 347	1,3%	2,7%
Kazachstan → Indie	52 788	1,1%	



Źródło: opracowanie własne na podst. danych TankersTracker.com.

## Rozwój rosyjskiej floty cieni

Rosyjska flota cieni jest nadzorowana przez władze Federacji Rosyjskiej, a kluczową rolę w jej rozwoju odgrywają instytucje państwowe, takie jak Rada Bezpieczeństwa Narodowego, oraz duże przedsiębiorstwa energetyczne i żeglugowe, w tym Rosneft, Łukoil i Sowkomfłot<sup>20</sup>. Podmioty te opierają swoją działalność na sieci zarządzających nią pośredników z Rosji i państw trzecich. Sowkomfłot, największa rosyjska firma żeglugowa, pełni w tym systemie szczególnie istotną funkcję: zarządza

.....

<sup>20</sup> K. Engelen, *Casting Light on Russia's Shadow Fleet. Exposing a Sanctions Evasion Network at Sea*, Royal Higher Institute for Defence, Focus Paper 54, wrzesień 2025, [www.defence-institute.be](http://www.defence-institute.be).

tankowcami wykorzystywanymi do transportu towarów przeznaczonych do nielegalnej sprzedaży oraz odpowiada za ich dostawy. Jej działalność opiera się na rozbudowanej sieci spółek zależnych, takich jak m.in. SKF Arctica, Invest Flot, Yuzhny Flot czy Sun Ship Management. Ubezpieczenie floty cieni również zapewniają podmioty powiązane z rosyjskim państwem, m.in. Ingosstrach (dawniej firma państwowa, obecnie prywatna), która ubezpiecza statki należące do Sowkomflotu. Wysoka rentowność pośredników zaangażowanych w handel ropą objętą sankcjami – będąca konsekwencją ryzyka związanego z taką działalnością – przyciąga firmy z szarej strefy oraz grupy przestępcze. Choć powiązania między rosyjskim aparatem państwowym a pośrednikami są często celowo ukrywane, coraz częściej są dokumentowane w alertach G7+<sup>21</sup>, w uzasadnieniach decyzji sankcyjnych oraz przez dziennikarzy śledczych. Przykładem jest 2Rivers Group, przedsiębiorstwo handlujące ropą z siedzibą w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, które kontroluje znaczną część statków należących do rosyjskiej floty cieni. Grupa ta umożliwia transport i eksport rosyjskiej ropy – zwłaszcza pochodzącej z państwowego koncernu Rosneft – i ukrywa jej faktyczne pochodzenie. Flota cieni jest traktowana przez rosyjskie władze jako zasób strategiczny, wymagający ochrony. Było to widoczne m.in. w deklaracjach gotowości do eskortowania tankowców w newralgicznych obszarach przy użyciu marynarki wojennej<sup>22</sup>. Niektóre statki są dodatkowo zabezpieczane przez uzbrojoną załogę na pokładzie, a czasem towarzyszy im drugi statek, który pełni rolę osłony. Funkcje ochronne pełnią zarówno pracownicy prywatnych agencji (w tym powiązanych z Grupą Wagnera), jak i funkcjonariusze GRU (Głównego Zarządu Sztabu Generalnego Sił Zbrojnych Federacji Rosyjskiej), co tworzy bezpośrednie i pośrednie powiązania z państwem rosyjskim<sup>23</sup>.

Po wprowadzeniu w 2022 r. pierwszych sankcji na sektor naftowy Rosja zaczęła też czarterować tankowce z flot irańskiej i wenezuelskiej. Jednocześnie rosyjskie ładunki nadal transportowali armatorzy z UE, zwłaszcza z Grecji i Cypru – aż do wejścia w życie unijnego embarga na początku 2023 r. Rosja korzystała również z własnych zasobów, w tym z 84 tankowców należących do Sowkomflotu<sup>24</sup>. W 2023 r., w odpowiedzi na wprowadzenie pułapu cenowego oraz unijnego embarga, Rosja szybko przestawiła się na transport realizowany poza jurysdykcją państw G7+. Podmioty powiązane z Rosją zakupiły do 2025 r. ponad 600 starzejących się tankowców – głównie jednostki typu Aframax i Handysize – po cenach znacznie przewyższających

.....

<sup>21</sup> Zob. np. *Shadow Fleet Sanctions Evasion and Avoidance Network, Red Alert*, National Crime Agency, lipiec 2025, [www.nationalcrimeagency.gov.uk](http://www.nationalcrimeagency.gov.uk).

<sup>22</sup> M. Seddon, A. Hancock, *Russia considers sending armed naval patrols to protect 'shadow fleet'*, „Financial Times”, 18 marca 2026 r., [www.ft.com](http://www.ft.com).

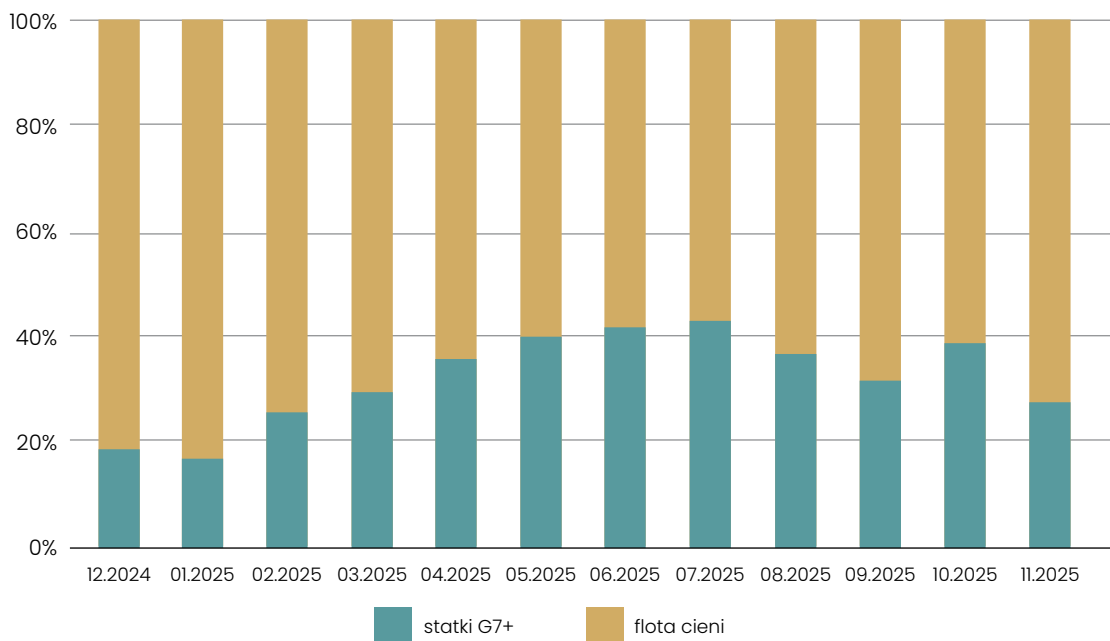
<sup>23</sup> From Wagner to GRU, *Russian Military Men Are Manning Moscow's Shadow Fleet, Investigation*, Organised Crime and Corruption Reporting Project, 10 marca 2026 r., [www.occrp.org](http://www.occrp.org).

<sup>24</sup> *Russia's Sovcomflot says it plans to sell part of its fleet*, Reuters, 6 maja 2022 r., [www.reuters.com](http://www.reuters.com).

ich wartość złomową, a następnie przeniósł je pod bandery o słabszych jurysdykcjach. Statki te włączono do ekosystemu floty cieni działającego poza międzynarodowymi standardami. Choć na początku 2023 r. podmioty z G7+ nadal dominowały w transporcie i ubezpieczeniach eksportu rosyjskiej ropy, ich udział gwałtownie spadał wraz z rozwojem floty cieni, co przyczyniło się do obniżenia przychodów eksportowych Rosji w pierwszych miesiącach roku. Po 2024 r. (według kalkulacji KSE) flota cieni obsługiwała ok. 83% transportu morskiego ropy naftowej i 46% produktów naftowych. W 2025 r. utrzymywały się wahania sezonowe, w tym okresowe zmniejszenie zależności od floty cieni w miesiącach wiosennych i letnich (zob. wykres 12).

Wykres 12

### Udział floty G7+ w porównaniu z flotą cieni w rosyjskim eksporcie ropy naftowej drogą morską (XII 2024 – XI 2025)



Źródło: opracowanie własne na podst. danych CREA.

## Model działania rosyjskiej floty cieni

Większość tankowców należących do rosyjskiej floty cieni pozostaje własnością nieprzejrzystych podmiotów (często sieci spółek), jest zarejestrowana pod tanimi banderami i obsługiwana przez ubezpieczycieli oraz towarzystwa klasyfikacyjne spoza G7+. Wiele jednostek podlega minimalnemu nadzorowi technicznemu lub nie posiada efektywnego ubezpieczenia. Taka struktura floty chroni rosyjski eksport przed presją G7+ oraz utrudnia jej monitorowanie i egzekwowanie sankcji. Wiąże się to z podwyższonym ryzykiem technicznym i środowiskowym.

Jednostki floty cieni rutynowo wyłączają, manipulują lub fałszują sygnały AIS (zwłaszcza podczas transferów STS), przedstawiają fałszywe pozycje, a nawet fikcyjne numery IMO, aby ukryć trasy i zawinięcia do portów. W efekcie część ruchów tych statków znika ze standardowych baz danych AIS, a uzupełnianie luk za pomocą obrazów satelitarnych lub radarowych jest kosztowne, wymaga dużego nakładu analitycznego i nie zapewnia ciągłości monitoringu.

Monitorowanie floty cieni jest trudne<sup>25</sup>, ponieważ danymi AIS można stosunkowo łatwo manipulować, a zdjęcia satelitarne mają ograniczony zasięg i rozdzielczość. Analitycy muszą więc wykorzystywać wiele źródeł informacji, a liczne przypadki wymagają ręcznej weryfikacji. Ponadto definicje i metody stosowane przez różne organizacje analityczne znacząco się różnią, a kluczowe narzędzia są często komercyjne i niedostępne, co utrudnia porównywanie wyników. Jednocześnie operatorzy statków nieustannie dostosowują swoją taktykę, aby uniknąć wykrycia.

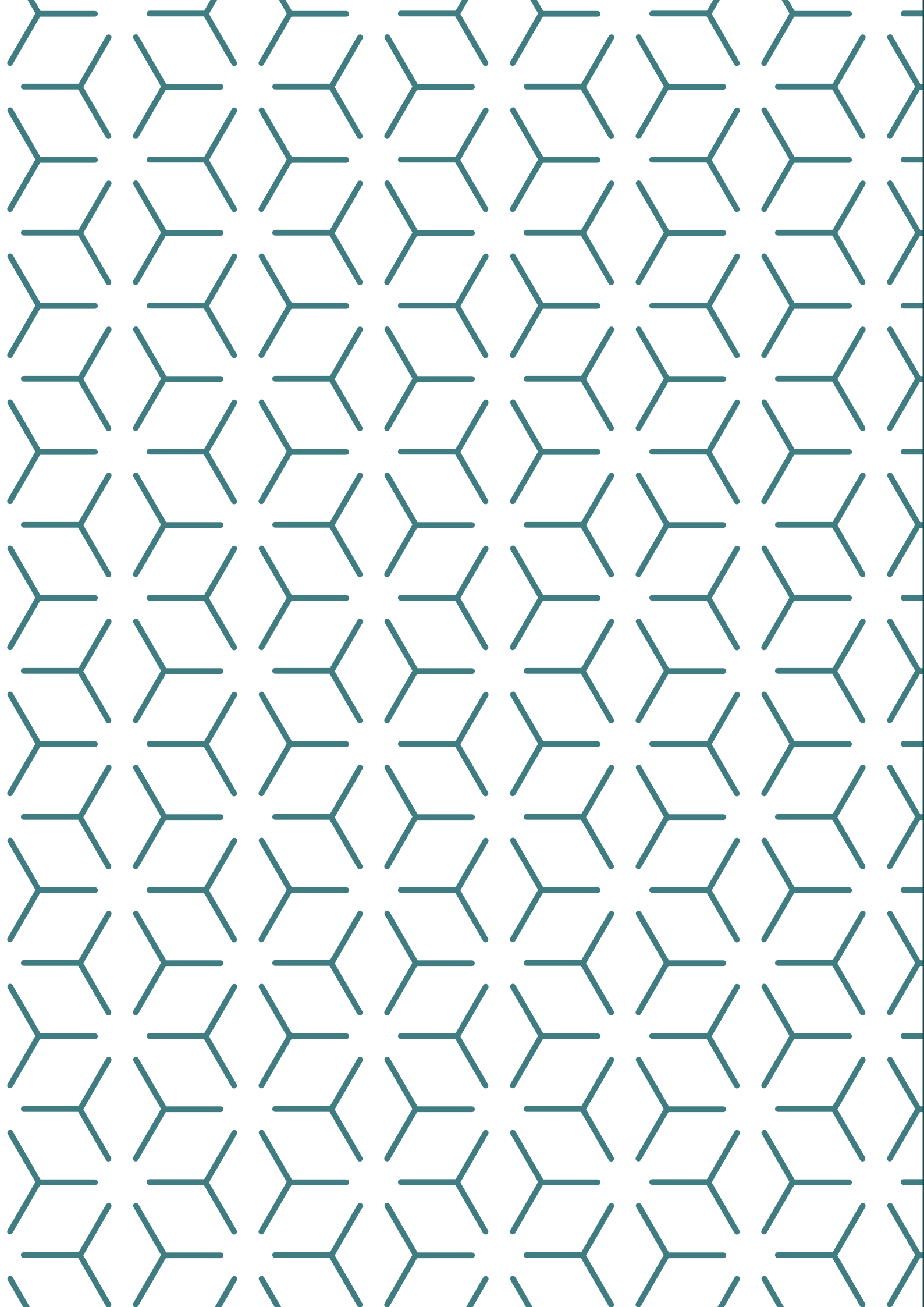
Działalność floty cieni w dużym stopniu opiera się na transferach STS prowadzonych na wodach międzynarodowych lub w słabo nadzorowanych kotwicznicach. Mniejsze tankowce przyjmują ropę w rosyjskich portach, po czym przekazują ją innym, często większym jednostkom (np. typu VLCC) w lokalizacjach dobranych tak, aby zminimalizować ryzyko wykrycia pochodzenia ładunku. Podczas takich operacji ropa lub jej produkty mogą być mieszane, a dokumentacja modyfikowana w celu ukrycia rosyjskiego pochodzenia. Wykorzystywane powszechnie do 2024 r. rejony przeładunkowe – takie jak Zatoka Lakońska, okolice Ceuty czy Gibraltaru – znalazły się pod zwiększonym nadzorem, co spowodowało przeniesienie operacji dalej na otwarte morze lub do nowych obszarów, w tym do Afryki i Azji.

Aby obejść pułap cenowy, podmioty powiązane z Rosją składają ponadto ubezpieczycielom i armatorom niekompletne lub wprowadzające w błąd deklaracje. Sugerują, że ropa jest sprzedawana w ramach dozwolonego limitu, podczas gdy rzeczywista

.....

<sup>25</sup> S. Woon, J. Ong, *Cil guide to tracking ships in the dark fleet*, National University of Singapore, luty 2025, <https://cil.nus.edu.sg>.

transakcja odbywa się po wyższej cenie, często za pośrednictwem firm z krajów trzecich. Pośrednicy ci formalnie kupują ładunek po cenie zgodnej z limitem, a następnie odsprzedają go powyżej tego limitu i nie dostarczają dodatkowej dokumentacji, co skutecznie ukrywa rzeczywistą wartość transakcji.



# Rozdział 3.

## Zagrożenia związane z rosyjską flotą cieni

Elżbieta Kaca

Ekspansja floty cieni stanowi wielowymiarowe wyzwanie dla bezpieczeństwa, w tym morskiego oraz ekologicznego. Zaawansowany wiek statków, nieprzejrzyste struktury własnościowe i celowe naruszanie norm międzynarodowych znacząco zwiększają ryzyko wypadków na morzu, zanieczyszczeń i działań o charakterze wrogim (zob. tabela 7).

Tabela 7

**Główne czynniki ryzyka związane z flotą cieni**

CZYNNIK RYZYKA	MECHANIZM	GŁÓWNE SKUTKI
Przestarzałe, źle utrzymane tankowce	Awarie silnika/kadłuba, korozja, opóźnione przeglądy i naprawy	Wycieki ropy, zanieczyszczenie wody i wybrzeża, śmierć organizmów morskich
Wyłączanie/manipulowanie systemem AIS	„Niewidoczność” statku dla innych jednostek i służb, utrudnione śledzenie trasy i identyfikacja	Zderzenia, wejścia na mieliznę, ryzyko wycieków, opóźniona reakcja służb ratowniczych
Przeładunki STS	Operacje bez nadzoru, w trudnych warunkach pogodowych lub w niebezpiecznych lokalizacjach	Punktowy lub rozproszony wyciek ropy, lokalne zanieczyszczenie, trudna operacja oczyszczania wód
Brak ubezpieczenia P&I / niejasna struktura własnościowa	Brak rzeczywistego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, trudności z identyfikacją faktycznego właściciela	Koszty operacji oczyszczania przenoszone na państwa nadbrzeżne

CZYNNIK RYZYKA	MECHANIZM	GŁÓWNE SKUTKI
Brak odpowiednich certyfikatów i inspekcji	Fałszywe dokumenty, niestosowanie odpowiednich norm technicznych i procedur audytowych	Wyższe ryzyko wypadków, wycieków, pożarów, trudniejsze ustalenie odpowiedzialnych za wypadek
Niewyszkolone załogi / brak lokalnych pilotów	Błędy nawigacyjne i operacyjne, niewystarczająca komunikacja z portami	Wejście na mieliznę, kolizje, wycieki, awarie
Opóźnienia w zgłaszaniu zdarzeń	Opóźnienia w powiadamianiu właściwych służb oraz niejasne przedstawianie okoliczności zdarzenia	Większy zakres szkód środowiskowych
Działania hybrydowe: sabotaż infrastruktury podmorskiej	Celowe uszkodzenia infrastruktury podmorskiej (np. przeciąganie kotwicy po dnie morskim), wybór bardzo wrażliwych i słabo monitorowanych odcinków morskich	Zakłócenie funkcjonowania infrastruktury krytycznej
Wykorzystanie tankowców do szpiegostwa / działań wywiadowczych	Obserwacja portów i węzłów infrastrukturalnych, monitorowanie procedur i reakcji służb, możliwe wyposażenie statków w urządzenia do przechwytywania komunikacji	Wsparcie działań sabotażowych (lepsze rozpoznanie celu), trudności z ustaleniem sprawcy
Zakłócanie/fałszowanie sygnałów GNSS oraz elektronicznych	Zakłócanie nawigacji satelitarnej lub fałszowanie pozycji – ryzyko błędów kursu i nawigacji	Zderzenia, wejścia na mieliznę, ryzyko wycieków i incydentów w portach, zwiększone obciążenie VTS/SAR zagrażające bezpieczeństwu morskemu

Źródło: opracowanie własne.



## Zagrożenia w sferze bezpieczeństwa morskiego

Flota cieni stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa morskiego. Statki te są znacznie bardziej narażone na incydenty, takie jak kolizje, awarie silników czy wejścia na mieliznę (zob. tabela 7)<sup>26</sup>. Ryzyko to jest potęgowane przez zaawansowany wiek wielu jednostek, ich niewystarczający stan techniczny oraz często brak odpowiednich certyfikatów wymaganych przez międzynarodowe konwencje morskie. Dodatkowymi problemami są niedobór wykwalifikowanej załogi oraz niekorzystanie z usług lokalnych pilotów, co zwiększa prawdopodobieństwo błędów nawigacyjnych. Celowe wyłączenie sygnału AIS lub manipulowanie nim uniemożliwia władzom i innym statkom określenie ich pozycji, co znacząco zwiększa ryzyko kolizji<sup>27</sup>. Jednostki floty cieni rutynowo przeprowadzają również operacje STS o podwyższonym ryzyku, często unikając nadzoru i nie spełniając wymogów bezpieczeństwa.

Według danych Atlantic Council do stycznia 2024 r. na całym świecie odnotowano ok. 48 incydentów z udziałem statków przewożących objętą sankcjami ropę pochodzącą z różnych źródeł (Iran, Rosja, Wenezuela)<sup>28</sup>. Brakuje jednak regularnych i systematycznych danych na ten temat. Doniesienia medialne wskazują 25 incydentów z udziałem rosyjskiej floty cieni w okresie od lutego 2022 r. do marca 2026 r. (zob. tabela 8), choć rzeczywista liczba może być wyższa ze względu na zamaskowany charakter działalności tych statków. Wobec braku publicznie dostępnej bazy gromadzącej informacje o takich przypadkach niemożliwe jest zidentyfikowanie trendów ani wiarygodne porównanie ich z globalnymi statystykami dotyczącymi incydentów morskich. Coroczne raporty Allianz wskazują, że całkowita liczba zgłoszonych incydentów żeglugowych wzrosła w 2024 r. o ok. 10% – z 2963 do 3310<sup>29</sup>. Najwięcej zdarzeń odnotowano w rejonie Wysp Brytyjskich, we wschodniej części Morza Śródziemnego oraz na Morzu Czarnym.

.....

<sup>26</sup> A. Caprile, G. Leclerc, *Russia's 'shadow fleet': Bringing the threat to light*, European Parliamentary Research Service, listopad 2024, <https://europarl.europa.eu>.

<sup>27</sup> E. Braw, *Russia's growing dark fleet: Risks for the global maritime order*, „Issue Brief”, 11 stycznia 2024 r., [www.atlanticcouncil.org](http://www.atlanticcouncil.org).

<sup>28</sup> *Ibidem*.

<sup>29</sup> *Safety and shipping review 2025. An annual review of trends and developments in shipping losses and safety*, Allianz Commercial, <https://commercial.allianz.com>.

Tabela 8

**Incydenty z udziałem rosyjskiej floty cieni na podstawie doniesień mediów w latach 2022–2026\***

LICZBA	DATA	LOKALIZACJA	STATEK: NAZWA, BANDERA, WIEK
1	1 maja 2023	U wybrzeży Malezji, Morze Południowochińskie	Pablo, pod banderą Gabonu, 27 lat
2	17 maja 2023	Cieśniny Duńskie, Morze Bałtyckie	Canis Power, pod banderą Wysp Cooka, 18 lat
3	październik 2023	Ocean Indyjski	Turba, pod banderą Kamerunu, 26 lat
4	3 grudnia 2023	Cieśnina Malakka	Liberty, pod banderą Kamerunu (po incydencie zmienił banderę na Sierra Leone i nazwę na Vernal), 26 lat
5	2 marca 2024	Cieśnina Sund między Danią a Szwecją, Morze Bałtyckie	Andromeda Star, pod banderą Panamy, 15 lat
6	23 maja 2024	Cieśnina Dardanele	Hera I, pod banderą Komorów, 19 lat
7	19 lipca 2024	35 mil na północny wschód od singapurskiej wyspy Pedra Branca, Morze Południowochińskie	Ceres I, pod banderą Wysp Świętego Tomasza i Księżęcej, 25 lat
8	sierpień 2024	Rafineria Vadinar w Indiach	Destan, pod banderą Panamy, 16 lat

RODZAJ ZDARZENIA	SZCZEGÓŁY I SKUTKI ZDARZENIA
Wybuch	W wyniku wybuchu część kadłuba została zniszczona, a trzech członków załogi zginęło. Do poważnego wycieku ropy nie doszło, ponieważ statek był pusty po wcześniejszym rozładowaniu ładunku w Chinach
Awaria silnika	Canis Power uległ awarii i pozostawał bez zasilania przez sześć godzin, mimo że był w pełni załadowany 340 tys. baryłkami rosyjskiej ropy. Zdarzenie to wywołało w Danii poważne obawy dotyczące bezpieczeństwa oraz potencjalnych zagrożeń dla środowiska. Statek był wcześniej wykorzystywany do transportu ropy z Iranu, Wenezueli i Rosji
Awaria silnika	Statek dryfował przez dwa dni do czasu naprawy
Wejście na mieliznę	Statek, przewożący niemal milion baryłek wenezuelskiego oleju opałowego, osiadł na mieliznie. W związku z tym istniało realne ryzyko poważnych szkód dla środowiska w przypadku ewentualnego wycieku. Tankowiec wcześniej podawał fałszywe informacje o swojej lokalizacji i miał historię zawinięć do portów w Rosji. Wymagał akcji ratunkowej
Zderzenie	Statek zderzył się z niewielkim bułgarskim frachtowcem Peace. Nie doszło do poważnego wycieku ropy, ponieważ tankowiec zmierzał w kierunku Rosji bez ładunku, choć jego maksymalna pojemność wynosi około 700 tys. baryłek ropy naftowej
Awaria silnika	Statek doświadczył awarii silnika podczas transportu około 730 tys. baryłek rosyjskiej ropy z Noworosyjska do Indii. Incydent spowodował wstrzymanie ruchu morskiego na trzy godziny, aby umożliwić przeprowadzenie akcji ratowniczej
Zderzenie	Tankowiec zderzył się ze statkiem Hafnia Nile, pływającym pod banderą Singapuru, co doprowadziło do pożaru na obu jednostkach. Ceres I oddalił się z miejsca zdarzenia, mając wyłączony system AIS, i został odnaleziony przez władze Malezji dopiero po dwóch dniach. Przeprowadzone z powietrza inspekcje wykazały niewielkie ślady wycieku ropy w rejonie kolizji. W przeszłości Ceres I regularnie stosował ryzykowne i nieuczciwe praktyki żeglugowe podczas transportu rosyjskiej i irańskiej ropy
Awaria silnika	Statek utknął w Indiach na trzy tygodnie z powodu problemów technicznych z silnikiem. W tym czasie wyładował transport rosyjskiej ropy. Jednostka przewoziła około 80 tys. ton ropy naftowej

LICZBA	DATA	LOKALIZACJA	STATEK: NAZWA, BANDERA, WIEK
9	15 grudnia 2024	U wybrzeży Cieśniny Kerczeńskiej, Morze Czarne	Volgoneft-212, pod banderą Rosji, 55 lat; Volgoneft-239, pod banderą Rosji
10	26 grudnia 2024	Między Estonią a Finlandią, Morze Bałtyckie	Eagle S, pod banderą Wysp Cooka, 18 lat
11	8–10 stycznia 2025	Północne wybrzeże Niemiec, Morze Bałtyckie	Eventin, pod banderą Panamy, 19 lat
12	17 stycznia 2025	W pobliżu portu Ceyhan (Yumurtalik), Turcja	Seacharm, pod banderą Wysp Marshalla, 7 lat
13	Przełom grudnia 2024 i stycznia 2025	Wody terytorialne Danii, Finlandii i Niemiec, Morze Bałtyckie	Jazz, pod banderą Panamy, 19 lat
14	9 lutego 2025	Port Ust-Ługa, Rosja, Morze Bałtyckie	Koala, pod banderą Antigua i Barbudy, 22 lata
15	luty 2025	Morze Śródziemne, u wybrzeży Libii	Grace Ferrum, pod banderą Liberii, 12 lat
16	15 lutego 2025	Savona, Włochy	Seajewel, pod banderą Malty, 16 lat

RODZAJ ZDARZENIA	SZCZEGÓŁY I SKUTKI ZDARZENIA
Wpłynięcie na mieliżnę, wyciek mazutu	Volgoneft 212, przewożący 4300 ton niskiej jakości ciężkiego oleju opałowego (mazutu), zatonął na Morzu Czarnym w trakcie silnego sztormu. Jednocześnie Volgoneft 239, transportujący 4 tony oleju opałowego, osiadł na mieliźnie. W wyniku obu incydentów do morza przedostało się ponad 4 tys. ton produktów naftowych. Obie jednostki – wcześniej wykorzystywane w żegludze rzecznej – nie były przystosowane do żeglugi morskiej
Zarzut sabotażu / uszkodzenia kabli podmorskich	Fińska straż przybrzeżna zatrzymała statek w związku z uszkodzeniem podmorskiego kabla energetycznego EstLink 2 oraz czterech kabli telekomunikacyjnych łączących Finlandię z Estonią. Fińska prokuratura postawiła kapitanowi oraz dwóm oficerom tankowca zarzuty sabotażu
Awaria silnika	Statek objęty sankcjami UE, przewożący 100 tys. ton ropy, doznał awarii silnika i utracił zdolność manewrowania. Istniało ryzyko, że osiadzie na mieliźnie, dlatego wymagał natychmiastowej pomocy. Jednostka została zatrzymana przez służby niemieckie, a następnie zarówno statek, jak i jego ładunek zostały skonfiskowane
Wybuch	Statek został uszkodzony w wyniku wybuchu, który mogła spowodować przyczepiona do kadłuba mina. Wybuch doprowadził do poważnych uszkodzeń konstrukcyjnych wymagających naprawy w stoczni, jednak jednostka utrzymała się na wodzie i nie doszło do wycieku ropy. Wcześniej statek regularnie zawijał do rosyjskich portów
Awaria silnika	Statek Jazz trzykrotnie doświadczył awarii silnika na Morzu Bałtyckim podczas rejsu z Rosji do Skagen w Danii, przewożąc do 50 tys. ton ropy. Seria incydentów wzbudziła obawy przed możliwym sabotażem, ponieważ za każdym razem problemy techniczne miały miejsce w pobliżu podmorskich kabli
Wybuch	W maszynowni statku doszło do trzech niewyjaśnionych wybuchów. Jednostka została zalana i osiadła na rufie, tracąc zdolność do działania, jednak nie odnotowano wycieku ropy
Wybuch	Najprawdopodobniej dwa ładunki wybuchowe uszkodziły kadłub poniżej linii wody w rejonie maszynowni. W wyniku eksplozji tankowiec utracił zdolność do działania, doznał poważnych uszkodzeń i wymagał akcji ratowniczej, w tym holowania. Incydent powiązano z wcześniejszym zawinięciem statku do rosyjskiego portu Ust-Ługa
Wybuch	Podczas postoju na kotwicy statek doznał uszkodzenia kadłuba w wyniku podwodnej eksplozji, która mogła zostać spowodowana przez minę przyczepną. Jednostka wcześniej regularnie zawijała do rosyjskich portów

LICZBA	DATA	LOKALIZACJA	STATEK: NAZWA, BANDERA, WIEK
17	17 czerwca 2025	Cieśnina Ormuz, Zatoka Omańska	Adalynn, pod banderą Antigui i Barbudy, 23 lata
18	27 czerwca 2025	Morze Śródziemne, 80 mil morskich od Libii	Vilamoura, pod banderą Wysp Marshalla, 14 lat
19	6 lipca 2025	Port Ust-Ługa, Rosja, Morze Bałtyckie	Eco Wizard, pod banderą Wysp Marshalla, roczny tankowiec do przewozu LPG
20	25 sierpnia 2025	Rzeka Anadyr, Rosja, Czukocki Okręg Autonomiczny	Onemen, pod banderą Rosji, 41 lat
21	28 października 2025	Kanał Sueski	Komander, pod banderą Rosji, 21 lat
22	27 listopada 2025	Ocean Atlantycki, u wybrzeży Dakaru, Senegal	Mersin, pod banderą Panamy, 16 lat
23	4 stycznia 2026	Morze Egejskie, w pobliżu wyspy Bozcaada, Turcja	Qendil, pod banderą Omanu, 20 lat
24	22 stycznia 2026	U wybrzeży Algierii, Morze Śródziemne	Progress, pod banderą Rosji, 19 lat
25	22 stycznia 2026	Morze Alborańskie, okolice gminy Adra w regionie Almerii (w hiszpańskiej strefie poszukiwawczo-ratowniczej)	Chariot Tide, pod banderą Mozambiku, 19 lat

RODZAJ ZDARZENIA	SZCZEGÓŁY I SKUTKI ZDARZENIA
Pożar	Dwa tankowce, Adalynn i Front Eagle, zderzyły się i stanęły w płomieniach. Zjednoczone Emiraty Arabskie podjęły interwencję, aby uratować załogi obu jednostek. Incydent zbiegł się w czasie z nasilającymi się zakłóceniami elektronicznymi w cieśninie Ormuz, związanymi z konfliktem między Iranem a Izraelem
Wybuch	W maszynowni statku doszło do niewyjaśnionej eksplozji. Jednostka przewoziła ok. 1 mln baryłek ropy naftowej, załadowanej w libijskim terminalu Zuwetina. Uszkodzenia unieruchomiły statek i konieczne było przeprowadzenie operacji holowania. Nie odnotowano żadnych obrażeń załogi ani zanieczyszczeń środowiska. Statek wcześniej regularnie zawijał do portów rosyjskich
Wybuch/wyciek amoniaku	Podczas postoju w terminalu na statku doszło do wybuchu, który spowodował uszkodzenie kadłuba oraz wyciek ciekłego amoniaku do portu. Incydent wymusił tymczasowe wstrzymanie działalności portowej i wywołał alarm ekologiczny w regionie Morza Bałtyckiego
Wybuch	Na statku doszło do wybuchu oparów łatwopalnej cieczy, w wyniku czego dwie osoby odniosły obrażenia
Awaria silnika i wejście na mieliznę	Statek doznał awarii silnika i osiadł na mieliznie, tymczasowo blokując ruch w kanale. Na pokładzie znajdował się ładunek ok. 1 mln baryłek rosyjskiej ropy. Do uwolnienia statku skierowano kilka holowników
Wnikanie wody / ryzyko zatonięcia z powodu niewyjaśnionej eksplozji	Statek wysłał sygnał SOS po zalaniu maszynowni, do czego doszło w wyniku niewyjaśnionej eksplozji. Jednostka przewoziła 39 tys. ton paliwa z portu Taman, położonego w pobliżu Cieśniny Kerczeńskiej. Władze Senegalu zaangażowały znaczne zasoby, aby zabezpieczyć statek i zapobiec zanieczyszczeniu środowiska. Statek wcześniej regularnie zawijał do portów rosyjskich
Wyptnięcie na mieliznę	Z nieznanых przyczyn statek zaczął dryfować w kierunku wybrzeża i osiadł na mieliznie ok. 100 m od linii brzegowej. Dwa tygodnie wcześniej jednostka została uderzona przez ukraiński dron
Problem mechaniczny	Statek, przewożący ok. 730 tys. baryłek rosyjskiej ropy typu Urals, dryfował przez co najmniej jeden dzień
Awaria silnika	Statek Chariot Tide doznał awarii silnika i dryfował bez napędu na wodach międzynarodowych. Został następnie eskortowany do portu Tanger Med w Maroku przez hiszpański statek ratowniczy



Źródło: opracowanie własne na podst. doniesień mediów, stan na 31 marca 2026 r.

\* W odniesieniu do zdarzeń zaznaczonych kolorem nie ma jasności co do ewentualnej ingerencji z zewnątrz.

## Zagrożenia dla środowiska

Działalność floty cieni stwarza również poważne zagrożenie dla środowiska. Incydenty oraz operacje STS prowadzone przez te statki zwiększają ryzyko wycieków ropy, ponieważ jednostki te często wykonują złożone operacje przeładunkowe bez odpowiedniego nadzoru, nie przestrzegają zasad bezpieczeństwa i nie są przygotowane na sytuacje awaryjne. Wycieki ropy mogą z kolei prowadzić do rozległych szkód ekologicznych. Analiza skutków największych w skali globalnej wycieków pokazuje<sup>30</sup>, że wpływają one na organizmy na wszystkich poziomach troficznych, od planktonu po ptaki i ssaki morskie, ponieważ narażają je na toksyczne substancje chemiczne oraz zanieczyszczenie fizyczne. Oddziałują również na siedliska przybrzeżne, brzegowe i bentosowe, gdzie ropa może utrzymywać się przez długi czas i spowalniać regenerację ekosystemów. Długotrwałe konsekwencje obejmują masową śmiertelność dzikich zwierząt i degradację siedlisk oraz spowolnienie odbudowy populacji dotkniętych gatunków.

Dodatkowym problemem jest niewystarczająca ochrona ubezpieczeniowa floty cieni, co stwarza wysokie ryzyko, że państwa nadbrzeżne lub podmioty prywatne będą musiały pokryć koszty operacji oczyszczania i odszkodowań po wypadkach morskich. Zgodnie z Międzynarodową konwencją o poszukiwaniu i ratownictwie morskim państwa nadbrzeżne są zobowiązane do udzielania pomocy osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie na morzu. Tymczasem operatorzy floty cieni zazwyczaj nie posiadają ubezpieczenia P&I – od odpowiedzialności cywilnej, w tym za szkody środowiskowe, usuwanie wraków, obrażenia załogi czy uszkodzenie ładunku. Większość incydentów z udziałem rosyjskich tankowców floty cieni, które zostały odnotowane w latach 2022–2026 (zob. tabela 8), dotyczyła statków nieposiadających odpowiedniego ubezpieczenia. Najpoważniejsze ryzyko finansowe jest związane z wyciekami ropy. Według szacunków CREA koszty oczyszczania wód i wybrzeża po wycieku z typowego tankowca floty cieni mogą wynosić od 859 mln dol. w Europie do 1,6 mld dol. w Azji Południowo-Wschodniej<sup>31</sup>. Do tej pory jednak tylko nieliczne incydenty skutkowały obciążeniem państw nadbrzeżnych lub podmiotów prywatnych znaczącymi kosztami (zob. studium przypadku 1). Poważne obawy środowiskowe wywołało kilka wycieków ropy na Morzu Bałtyckim, które także były związane z rosyjską flotą cieni. Co najmniej pięć tankowców powiązanych z Rosją pozostawiło na tym akwenie widoczne plamy ropy i kontynuowało działalność mimo obowiązujących sankcji<sup>32</sup>.

..... •  
<sup>30</sup> P. Keramea, G. Zodiatis, G. Sylaios, *Analysis of Major Global Oil Spill Incidents: Part 1—Environmental and Ecological Impacts*, „Journal of Marine Science and Engineering” 2026, t. 14, nr 2, s. 153.

<sup>31</sup> P. Katinas, L. Wickenden, *Ensuring an ecological disaster: ‘Shadow’ tanker spill could cost coastal states USD 1.6 bn*, CREA, październik 2024, <https://energyandcleanair.org>.

<sup>32</sup> V. Jack, C. Gambarini, L. Guillot, *Russia’s blacklisted tankers keep dumping oil in Europe’s seas*, „Politico”, 6 października 2025 r., [www.politico.eu](http://www.politico.eu).

## Studium przypadku 1

**Wybuch tankowca Pablo,  
incydent u wybrzeży Malezji na Morzu Południowochińskim**

1 maja 2023 r. 27-letni tankowiec Pablo, działający w ramach floty cieni Iranu i Rosji, eksplodował i stanął w płomieniach na Morzu Południowochińskim, w pobliżu Singapuru. Statek wcześniej wyładował ropę w Chinach i w chwili wybuchu miał być niemal pusty. Według danych firmy Kpler Pablo przewoził wcześniej silnie zanieczyszczający olej opałowy, najprawdopodobniej pochodzenia rosyjskiego, przekazany mu w serii przetładunków na pełnym morzu, m.in. w Cieśninie Gibraltarskiej. W momencie zdarzenia tankowiec pływał pod banderą Gabonu i formalnie należał do firmy-wydmuszki Pablo Union Shipping zarejestrowanej na Wyspach Marshalla. Jednostka pierwotnie miała być zezłomowana już w 2018 r., jednak została sprzedana i od tego czasu kilkakrotnie zmieniała banderę. Statek nie posiadał ważnego ubezpieczenia, a kontakt z jego właścicielami okazał się niemożliwy.

Po katastrofie pojawiły się doniesienia o ropie wyrzucanej na brzeg Indonezji, prawdopodobnie pochodzącej z wraku. Ze względu na brak jednoznacznych informacji o właścicielu statku nie było możliwe pociągnięcie kogokolwiek do odpowiedzialności. Od momentu eksplozji Pablo dryfował opuszczony, z uszkodzonym pokładem. Dopiero w styczniu 2024 r., osiem miesięcy po wybuchu, jednostkę odholowano do Indonezji, gdzie trafiła do złomowania w porcie Merak. Incydent spowodował liczne apele do Międzynarodowej Organizacji Morskiej o zwiększenie przejrzystości w żegludze oraz wprowadzenie obowiązkowego ubezpieczenia dla statków.

Źródło: opracowanie własne PISM na podst. „Le Monde”, Bloomberg i raportów Offshore Energy.

## Zagrożenia dla bezpieczeństwa

Rosyjska flota cieni stanowi również rosnące zagrożenie dla bezpieczeństwa, ponieważ jej tankowce – często operujące bez sygnału AIS – są podejrzewane nie tylko o obchodzenie sankcji, lecz także o potajemne gromadzenie danych wywiadowczych oraz potencjalne sabotowanie krytycznej infrastruktury podmorskiej. Jednostki te są narzędziem zarówno presji ekonomicznej, jak i działań o charakterze zagrożeń hybrydowych. Kilka tankowców powiązanych z Rosją zostało zatrzymanych lub jest podejrzewanych o uszkodzenie kabli podmorskich w efekcie zaniedbań lub działań celowych (zob. tabela 8, studium przypadku 2). Morze Bałtyckie i Morze Północne są szczególnie narażone na tego typu zagrożenia ze względu na koncentrację infrastruktury krytycznej oraz intensywny ruch statków bałtyckim korytarzem transportu ropy.

Rosja wykorzystywała również jednostki floty cieni jako platformy dla dronów, które we wrześniu 2025 r. prowadziły rozpoznanie obiektów wojskowych i infrastruktury krytycznej w Danii, Niemczech i Norwegii<sup>33</sup>. Zdaniem analityków wojskowych statki można łatwo wyposażać w dodatkowy sprzęt komunikacyjny (antenę, maszty radiowe czy systemy nasłuchowe) umożliwiające przechwytywanie poufnych sygnałów i prowadzenie działań szpiegowskich<sup>34</sup>. Według doniesień Lloyd's List tankowiec Eagle S był np. wyposażony w urządzenia zdolne do monitorowania okrętów i samolotów NATO (zob. studium przypadku 2). Narastają również obawy przed możliwym przemytem broni. Dochodzenie z 2025 r. wykazało, że tankowce i statki towarowe powiązane z Rosją, w tym jednostki należące do floty cieni, miały sześciokrotnie więcej przedłużających się przerw w działaniu systemu AIS niż porównywalne statki europejskie, co wzmacniało podejrzenia o podejmowanie takiej działalności<sup>35</sup>.

..... •  
<sup>33</sup> F. Bryjka, *NATO i UE wobec rosyjskiego sabotażu na morzu*, „Biuletyn PISM”, nr 108 (3111), 9 października 2025 r., [www.pism.pl](http://www.pism.pl).

<sup>34</sup> *Baltic Sea: the security risk posed by Russia's shadow fleet*, Maritime Dependence, Bundeswehr, 26 lutego 2025 r., [www.bundeswehr.de](http://www.bundeswehr.de).

<sup>35</sup> D. Tokmetzis, J. Pinster, B. Schohaus, *Russia's dark fleet goes darker as fears grow over arms smuggling and sanctions evasion*, „Follow the Money”, 9 grudnia 2025 r., [www.ftm.eu](http://www.ftm.eu).

## Studium przypadku 2

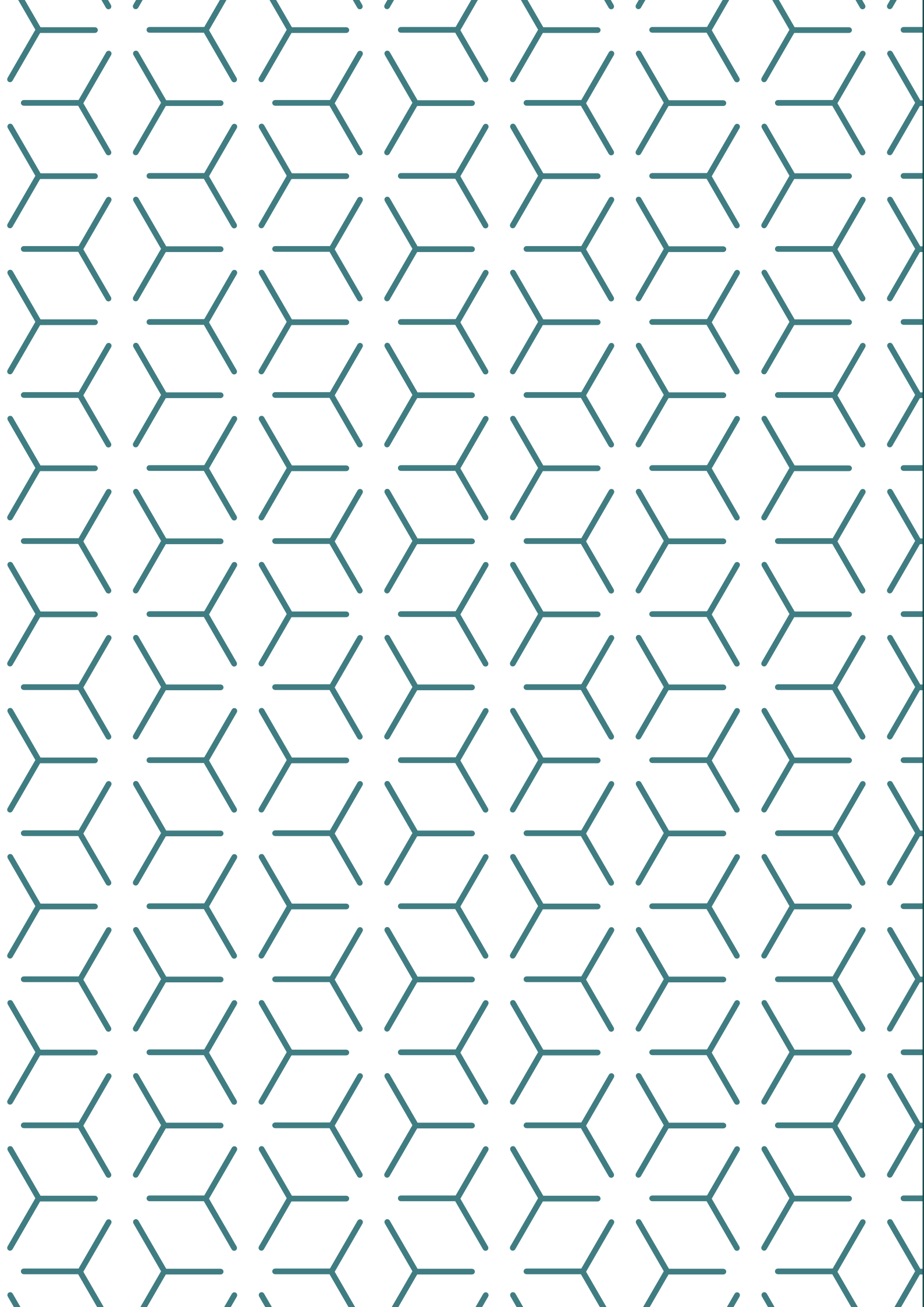
**Eagle S, incydent między Estonią a Finlandią na Morzu Bałtyckim**

W grudniu 2024 r. fińska policja zatrzymała tankowiec Eagle S podejrzewany o uszkodzenie podmorskiego kabla energetycznego EstLink 2 oraz czterech kabli telekomunikacyjnych łączących Finlandię z Estonią. Do zniszczeń miało dojść w wyniku przeciągnięcia kotwicy. Statek pływał pod banderą Wysp Cooka i figurował zarówno na szarej, jak i czarnej liście międzynarodowych organizacji monitorujących bezpieczeństwo żeglugi. Jego zarejestrowanym właścicielem była firma-wydmuszka Caravella LLC FZ ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich, deklarująca siedzibę w luksusowym hotelu The Meydan Centre w Dubaju. Według Lloyd's List Eagle S miał być wyposażony w urządzenia podsłuchowe i odbiorcze służące do monitorowania okrętów i samolotów NATO.

Fińska straż przybrzeżna weszła na pokład jednostki i rozpoczęła dochodzenie. Był to pierwszy przypadek zatrzymania statku podejrzanego o sabotaż infrastruktury podmorskiej. Zgodnie z oceną Fińskiej Agencji Transportu i Komunikacji (Traficom) Eagle S nie nadawał się do żeglugi. Podczas inspekcji w porcie stwierdzono 32 usterki, z czego za krytyczne uznano 3: naruszenia przepisów przeciwpożarowych, nieprawidłowe działanie urządzeń nawigacyjnych oraz problemy z wentylacją w pompowni.

Po wszczęciu wstępnego dochodzenia dotyczącego ładunku objętego unijnymi sankcjami władze Finlandii umorzyły postępowanie, uznając, że załoga nie wprowadziła statku na fińskie wody celowo. Statek został zwolniony w marcu 2025 r. Eagle S pozostawał jednak przedmiotem odrębnego śledztwa w sprawie zerwania kabli podmorskich. Prawnicy właściciela jednostki argumentowali, że fińskie służby nie miały prawa zatrzymać statku, ponieważ incydent miał miejsce poza wodami terytorialnymi Finlandii. W sierpniu 2025 r. fiński prokurator postawił kapitanowi i dwóm oficerom Eagle S zarzuty sabotażu i oskarżył ich o przeciągnięcie kotwicy i przecięcie pięciu kabli podmorskich. W październiku 2025 r. sąd orzekł, że nie ma jurysdykcji w tej sprawie i nie może zastosować fińskiego prawa karnego. W rezultacie incydentu właściciele uszkodzonych kabli ponieśli straty związane z kosztami napraw, w wysokości co najmniej 60 mln euro.

Źródło: opracowanie własne PISM na podst. „Lloyd's List”, „Politico”, France 24, „Helsinki Times”, Reuters, Головний портал про спонсорів та співучасників агресії (<https://war-sanctions.gur.gov.ua>), 2025 r.



# Rozdział 4.

## Przeciwdziałanie flocie cieni: sankcje i inne środki

Elżbieta Kaca

### Sankcje wobec floty cieni

Główną metodą stosowaną przez UE, USA i Wielką Brytanię w celu ograniczenia działalności rosyjskiej floty cieni było nakładanie sankcji na jej statki oraz na osoby i podmioty wspierające jej funkcjonowanie. Działaniom tym towarzyszyły również zakazy handlu określonymi towarami i usługami, ponieważ transakcje takie umożliwiały działalność floty (zob. tabela 9)<sup>36</sup>.

Tabela 9

#### Kalendarium sankcji wobec floty cieni: UE, USA, Wielka Brytania

##### Sankcje UE:

- **9 marca 2022 r.** – UE wprowadziła ograniczenia w eksporcie specjalistycznego sprzętu morskiego, w tym technologii nawigacji morskiej i łączności radiowej oraz czujników (zakres zakazu został rozszerzony w kolejnych pakietach sankcji przyjętych w latach 2022–2025). Rosyjski Rejestr Statków Morskich dodano do listy przedsiębiorstw państwowych podlegających sankcjom finansowym oraz wprowadzono przepis dotyczący uprzedniego przekazywania informacji o eksporcie sprzętu zapewniającego bezpieczeństwo na morzu.
- **5 kwietnia 2022 r.** – w ramach 5. pakietu sankcji wobec Rosji UE przyjęła zakaz zawijania statków pływających pod rosyjską banderą do portów UE, z wyjątkiem statków transportujących towary medyczne, żywność, surowce energetyczne oraz pomoc humanitarną.
- **6 października 2023 r.** – w ramach 8. pakietu sankcji wobec Rosji UE zakazała transakcji z Rosyjskim Rejestrem Statków Morskich.
- **23 czerwca 2023 r.** – w 11. pakiecie sankcji UE wprowadziła zakaz dostępu do portów UE dla statków:
  - podejrzanych o dokonywanie przeladunków STS z naruszeniem zakazu importu ropy naftowej z Rosji lub pułapu cenowego koalicji G7+;

.....

<sup>36</sup> Informacje zebrane na podstawie oficjalnych stron internetowych Komisji Europejskiej: [https://commission.europa.eu/index\\_pl](https://commission.europa.eu/index_pl), Departamentu Skarbu Stanów Zjednoczonych: <https://home.treasury.gov>, Ministerstwa Spraw Zagranicznych Wielkiej Brytanii: [www.gov.uk/government/organisations/foreign-commonwealth-development-office](http://www.gov.uk/government/organisations/foreign-commonwealth-development-office), grudzień 2025.

- które nie powiadomiły właściwego organu z co najmniej 48-godzinnym wyprzedzeniem o przeładunku STS odbywającym się w wyłącznej strefie ekonomicznej państwa członkowskiego lub w odległości do 12 mil morskich od linii podstawowej wybrzeża państwa członkowskiego;
- które manipulują lub wyłączają swój system śledzenia nawigacyjnego podczas transportu rosyjskiej ropy lub ropy objętej limitem cenowym G7+.
- **18 grudnia 2023 r.** – w ramach 12. pakietu sankcji UE nałożyła na sprzedawców tankowców z UE dwa obowiązki. Pierwszym z nich jest zgłaszanie organom wszystkich transakcji sprzedaży tankowców podmiotom spoza UE. Drugim jest konieczność ubiegania się o zezwolenie na sprzedaż tankowców podmiotom z Rosji lub „do użytku w Rosji”, co bez zezwolenia jest zabronione.
- **24 czerwca 2024 r.** – w 14. pakiecie sankcji UE zakazała dostępu do portów i świadczenia usług statkom wspierającym wojnę Rosji na Ukrainie. Obejmuje to statki rosyjskiej floty cieni działające w sektorze energetycznym, które omijają restrykcje UE i pułap cenowy, stosując jednocześnie niebezpieczne praktyki żeglugowe i naruszając międzynarodowe standardy. W dniach 17 grudnia 2024 r., 25 lutego, 21 maja, 20 lipca, 23 października, 18 grudnia 2025 r. i 23 kwietnia 2026 r. UE dodała do kolejnych pakietów sankcji nowe statki, a także osoby fizyczne i podmioty wspierające rozwój floty cieni (a jednocześnie zdjęła restrykcje z 11 statków, które zdecydowały się na legalną działalność). Łącznie UE umieściła na liście sankcyjnej 601 statków działających w sektorze naftowym.
- **24 lutego 2025 r.** – w ramach 16. pakietu sankcji UE zakazała tymczasowego składowania lub umieszczania w portach (w ramach procedur strefy wolnocłowej UE) rosyjskiej ropy naftowej lub produktów ropopochodnych. Wcześniej było to dozwolone, o ile ropa spełniała wymogi limitu cenowego i była przeznaczona dla kraju trzeciego. UE wprowadziła zakaz transakcji z rosyjskimi portami morskimi: Ust-Ługa, Primorsk, Astrachań, Machaczkała i Noworosyjsk (z pewnymi wyjątkami), a 23 kwietnia 2026 r. dodała Murmańsk i Tuapse. Porty te były wykorzystywane do transportu morskiego rosyjskiej ropy naftowej i produktów ropopochodnych przez statki floty cieni.
- **23 kwietnia 2026 r.** – w ramach 20. pakietu sankcji UE uzgodniła podstawę prawną przyszłego zakazu świadczenia usług morskich w odniesieniu do rosyjskiej ropy naftowej i rosyjskich produktów ropopochodnych. Wprowadziła zaostrzone procedury dla sprzedawców statków, w tym obowiązkowe kontrole należytej staranności w odniesieniu do sprzedaży zbiornikowców oraz możliwość legalnego złomowania tankowców floty cieni.

#### **Sankcje USA:**

- **31 marca 2022 r.** – wprowadzono przepis, zgodnie z którym sankcjami mogą być objęte osoby i podmioty prowadzące działalność w sektorach morskich gospodarki rosyjskiej. Na tej podstawie Stany Zjednoczone w latach 2022–2025 wpisały na listy sankcyjne dziesiątki rosyjskich stoczni, firm zajmujących się elektroniką morską oraz przedsiębiorstw logistycznych.
- **28 kwietnia 2022 r.** – USA zakazały zawijania do swoich portów statków powiązanych z Rosją. Dotyczyło to wszystkich statków pływających pod rosyjską banderą, będących własnością rosyjską lub eksploatowanych przez Rosję.

- **12 października 2023 r.** – po raz pierwszy USA umieściły na liście sankcyjnej dwa statki, które przewoziły rosyjską ropę naftową powyżej limitu cenowego (pełne sankcje finansowe i zakaz dostępu do portów amerykańskich). Ponadto nałożyły sankcje finansowe na podmioty zarządzające wyznaczonymi statkami zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym nr 14024. W kolejnych pakietach sankcyjnych, przyjętych 18 stycznia, 8 lutego i 23 lutego 2024 r., a także 10 stycznia 2025 r. (największy pakiet sankcji), USA nałożyły restrykcje na kolejne statki, a także osoby fizyczne i podmioty wspierające rozwój floty cieni.
- **3 i 30 lipca 2025 r.** – Stany Zjednoczone umieściły na liście sankcyjnej ok. 20 statków transportujących rosyjską ropę, które podlegają też sankcjom wobec irańskiej floty cieni. W ramach kilku pakietów sankcyjnych przyjętych do kwietnia 2026 r. Stany Zjednoczone rozszerzyły listy sankcyjne o kolejne tankowce. Łącznie Stany Zjednoczone umieściły na liście sankcyjnej 256 statki transportujące rosyjską ropę i produkty ropopochodne.

#### **Sankcje Wielkiej Brytanii:**

- **1 marca 2022 r.** – Wielka Brytania wprowadziła zakaz zawijania do swoich portów statków będących własnością Rosji lub zarejestrowanych w Rosji, a także eksportu do Rosji towarów o kluczowym znaczeniu dla przemysłu morskiego, obejmujących urządzenia nawigacyjne, awionikę, napędy okrętowe oraz inne urządzenia elektroniczne (zakres zakazu został dodatkowo rozszerzony w latach 2022–2025)
- **13 czerwca 2024 r.** (obowiązujące od 31 lipca 2024 r.) – Wielka Brytania nałożyła po raz pierwszy sankcje na statki rosyjskiej floty cieni wykorzystywane do obchodzenia embarga i pułapu cenowego. W kilku pakietach przyjętych między wrześniem 2024 a lutym 2026 r. Wielka Brytania dodała do listy sankcyjnej nowe statki, a także osoby i podmioty wspierające rozwój floty cieni. Statki są objęte zakazem wplywania do brytyjskich portów. Łącznie Wielka Brytania umieściła na liście sankcyjnej 568 statków transportujących rosyjską ropę lub produkty ropopochodne.



Źródło: opracowanie własne PISM, stan na marzec 2026 r.

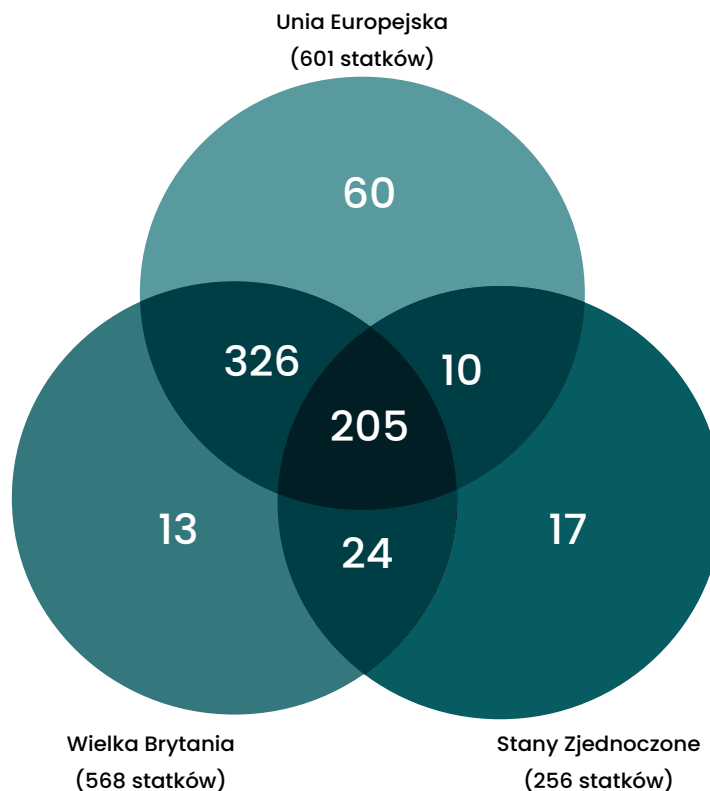
## **Statki**

Dotychczas sankcje nałożono na 655 tankowców powiązanych z rosyjską flotą cieni działającą w sektorze naftowym: 568 statków zostało objętych restrykcjami przez Wielką Brytanię, 601 przez UE oraz 256 przez USA, jednak tylko 31,3% spośród nich podlega sankcjom nałożonym jednocześnie przez wszystkie trzy jurysdykcje (zob. schemat 1). W okresie prezydentury Donalda Trumpa Stany Zjednoczone wykazywały wstrzeźliwość w przyjmowaniu kolejnych pakietów sankcji przeciw flocie cieni, umieszczając na liście sankcyjnej 43 tankowce przewożące rosyjską ropę, ale działające głównie na rzecz floty Iranu. Miało to miejsce w ramach kampanii, której celem było ograniczenie dochodów Iranu z eksportu ropy.

Różnice w zakresie sankcji wynikają częściowo z odmiennych standardów prawnych obowiązujących w Wielkiej Brytanii, UE i USA<sup>37</sup>. Choć wszystkie trzy jurysdykcje zabraniają statkom objętym sankcjami zawijania do swoich portów, kryteria oraz zakres ograniczeń nieznacznie się różnią. Stany Zjednoczone koncentrują się na statkach prowadzących handel powyżej limitu cenowego i stosują pełne sankcje finansowe. UE umieszcza statki na liście sankcyjnej na podstawie określonych kryteriów (zob. tabela 9), takich jak wspieranie rosyjskiego sektora energetycznego czy angażowanie się w działania wysokiego ryzyka, w tym transfery STS lub wyłączenie systemów śledzenia. Ponadto zakazuje podmiotom z państw członkowskich świadczenia usług na rzecz wskazanych tankowców. Wielka Brytania koncentruje się na jednostkach naruszających limit cenowy ropy lub przynoszących korzyści rosyjskim władzom bądź w inny sposób je wspierających. Nałożyła też sankcje na kilka tankowców, których ubezpieczenie było niewystarczające, co zostało zidentyfikowane podczas kontroli morskich. Podobnie jak w UE, sankcje Wielkiej Brytanii zabraniają własnym podmiotom świadczenia usług na rzecz takich statków.

Schemat 1

### Zakres koordynacji sankcji dotyczących tankowców rosyjskiej floty cieni między



Źródło: opracowanie własne na podst. list sankcyjnych KE, OFAC i FCDO.



<sup>37</sup> Answer given by High Representative/Vice-President Kallas on behalf of the European Commission to the Parliamentary question, European Parliament, 14 kwietnia 2025 r., [www.europarl.europa.eu](http://www.europarl.europa.eu).

UE, USA i Wielką Brytanią (28 kwietnia 2026 r.)

### ***Podmioty i osoby wspierające flotę cieni***

Wszystkie trzy jurysdykcje łącznie nałożyły sankcje (głównie w postaci zamrożenia aktywów) na kilkaset rosyjskich i zagranicznych firm zaangażowanych we wspieranie działalności floty cieni. Blisko 80 z tych podmiotów zostało objętych restrykcjami przez administrację Joe Bidena (10 stycznia 2025 r.), a zbliżone środki przyjęły następnie UE, Wielka Brytania oraz kilka innych państw. Kolejnym istotnym krokiem było nałożenie przez Wielką Brytanię 24 lutego 2026 r. sankcji na 175 przedsiębiorstw należących do sieci naftowej 2Rivers – jednego z największych operatorów floty cieni na świecie i kluczowego podmiotu zaangażowanego w handel rosyjską ropą naftową. Większość firm objętych sankcjami odgrywa kluczową rolę w umożliwianiu funkcjonowania rosyjskiej floty cieni. Są to m.in. przedsiębiorstwa żeglugowe i handlujące ropą naftową oraz firmy zarządzające statkami. W mniejszym stopniu restrykcje zostały nałożone na brokerów, ubezpieczycieli, reasekuratorów, firmy rejestrujące bandery oraz porty i rafinerie w państwach trzecich, które nabywały rosyjską ropę z naruszeniem sankcji (zob. tabela 10). Podmioty te były zarejestrowane m.in. w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, Chinach, Hongkongu, Wietnamie, na Mauritiusie oraz Seszelach.

Wszystkie trzy jurysdykcje zastosowały również sankcje personalne w postaci zamrożenia aktywów oraz zakazu wjazdu wobec dziesiątek osób wspierających rosyjski sektor naftowy, głównie przedstawiciele kadry kierowniczej rosyjskich przedsiębiorstw energetycznych i żeglugowych. W mniejszym stopniu sankcje objęły także kapitanów statków oraz przedstawiciele zagranicznych operatorów firm-wydmuszek i przedsiębiorstw handlowych. Charakterystyczne jest też umieszczanie na listach sankcyjnych sieci przedsiębiorstw i osób fizycznych powiązanych w różny sposób z działalnością floty cieni, o czym świadczy nałożenie sankcji na sieć naftową 2Rivers. Przykładowo UE nałożyła sankcje na kapitana tankowca Blint, który w maju 2025 r. przepłynął przez Morze Bałtyckie statkiem nieposiadającym bandery jakiegokolwiek państwa, na właściciela tego statku, firmę Zhu Jian Shipmanagement (zarejestrowaną w Hongkongu), zarządcę – firmę Sapang Shipping Inc. (zarejestrowaną na Mauritiusie), a także na firmę Redbird Corporate Services (również zarejestrowaną na Mauritiusie) świadczącą usługi korporacyjne i powiernicze na rzecz tego statku<sup>38</sup>.

.....

<sup>38</sup> R. Meade, *EU pursuit of shadow fleet facilitators could result in flag hopping surge*, „Lloyd’s List”, 21 lipca 2025 r., [www.lloydslist.com](http://www.lloydslist.com).

Tabela 10

## Przykłady objętych sankcjami podmiotów, które wspierają rosyjską flotę cieni

RODZAJ PRZEDSIĘBIORSTWA	PRZYKŁAD
Firmy żeglugowe i zarządzające statkami, które są właścicielami tankowców, zarządzają nimi lub świadczą na ich rzecz usługi żeglugowe	Firmy z siedzibą w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, takie jak <b>Fornax</b> i <b>Stream</b> , które są objęte sankcjami przez USA, lub <b>Sun Ship Management</b> , objęta sankcjami przez UE i Wielką Brytanię. Firmy te zarządzają tankowcami dla Sowkomflotu, rosyjskiej państwowej firmy żeglugowej
Firmy rejestrujące bandery – podmioty rejestrujące statki pod tanimi banderami	Firma <b>Intershipping Services LLC</b> z siedzibą w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, która prowadzi rejestry statków w Gabonie i na Komorach, objęta sankcjami UE i Wielkiej Brytanii
Ubezpieczyciele i reasekuratorzy	Rosyjscy ubezpieczyciele, tacy jak objęci sankcjami UE <b>In-gosstrach</b> i <b>AlfaStrakhovanie Group</b> , którzy oferują wątpliwą ochronę P&I dla tankowców z floty cieni, lub <b>Romarine AS</b> , firma zarejestrowana w Norwegii, która zapewniała fałszywe ubezpieczenie dziesiątkom tankowców z floty cieni
Zagraniczni handlowcy ropą naftową, porty i rafinerie	<p><b>Sieć naftowa 2Rivers</b> – jeden z największych operatorów floty cieni na świecie i kluczowy podmiot handlujący rosyjską ropą naftową – została objęta sankcjami przez Wielką Brytanię.</p> <p>Objęta sankcjami przez Stany Zjednoczone <b>Black Pearl Energy Trading LLC (Black Pearl)</b> z siedzibą w Zjednoczonych Emiratach Arabskich – była ona jednym z głównych podmiotów zajmujących się handlem rosyjską ropą naftową, w tym po cenach wyższych od pułapu cenowego. Od 2023 r. Black Pearl prawdopodobnie sprzedała rosyjską ropę naftową i produkty ropopochodne o wartości ponad 2 mld dol.</p> <p><b>Nayara Energy Limited</b>, podmiot z siedzibą w Indiach, objęty sankcjami UE, prowadzący rafinerię w Vadinar. Rafineria ta jest w 49% własnością rosyjskiej państwowej spółki naftowej Rosneft i głównym przedsiębiorstwem zajmującym się rafinacją rosyjskiej ropy naftowej.</p> <p><b>Liaoyang Petrochemical Company</b> to objęta sankcjami UE ważna chińska firma rafineryjno-chemiczna, która przetwarza wyłącznie rosyjską ropę naftową, potencjalnie miliony ton rocznie.</p> <p><b>Terminal naftowy Karimun</b> w Indonezji</p>

Źródło: opracowanie własne.



## Zaostrzenie egzekwowania przepisów dotyczących floty cieni

Działania na rzecz ograniczenia rosyjskiej floty cieni wymagają wielopoziomowej współpracy na rzecz skuteczniejszego egzekwowania prawa i obejmują międzynarodowe koalicje, regionalne formaty oraz inicjatywy na szczeblu krajowym. Podejście do zwalczania floty cieni ewoluowało od biernego monitorowania w kierunku częstszego stosowania środków prawnych, operacyjnych i dyplomatycznych, które miały na celu zwiększenie kosztów i ryzyka nieprzejrzystej działalności.

### *Współpraca międzynarodowa*

Międzynarodowe wysiłki na rzecz przeciwdziałania rosyjskiej flocie cieni są skoncentrowane wokół działań koalicji G7+, której podejście ewoluowało od koordynacji sankcji do wzmacniania egzekwowania przepisów oraz zwiększania przejrzystości w całym sektorze morskim. Kluczowe było doprowadzenie do przyjęcia rezolucji IMO z 2023 r., która formalnie zdefiniowała flotę cieni i określiła oczekiwania wobec państw nadbrzeżnych oraz państw bandery, co stworzyło wspólną podstawę regulacyjną<sup>39</sup>. Rezolucja m.in. wzywa państwa nadbrzeżne do nadzorowania operacji STS na ich morzach terytorialnych i w wyłącznych strefach ekonomicznych oraz do podejmowania działań przeciwko praktykom niezgodnym z przepisami. Koalicja wywierała również presję na fundusze IOPC, aby zwiększyły zakres ujawnianych informacji o ubezpieczonych statkach oraz rozważyły wykluczenie jednostek powiązanych z podmiotami objętymi sankcjami lub stosującymi nieuczciwe praktyki. Miało to na celu podniesienie finansowych i prawnych kosztów funkcjonowania floty. W listopadzie 2024 r. organy zarządzające funduszami IOPC przyjęły uchwały mające na celu zwiększenie świadomości ryzyka związanego ze statkami nieubezpieczonymi lub uznawanymi za niebezpieczne, choć nie zdecydowano się na formalne wykluczenie jednostek powiązanych z obchodzeniem sankcji<sup>40</sup>. W latach 2025–2026 na forum IMO fundusze IOPC prowadziły też dyskusje nad opracowaniem wspólnych standardów weryfikacji ubezpieczyciela oraz certyfikatu ubezpieczenia przedstawianego przez statki należące do floty cieni<sup>41</sup>.

.....

<sup>39</sup> *Resolution A.1192(33) Adopted on 6 December 2023 (Agenda Item 13) Urging Member States and All Relevant Stakeholders to Promote Actions to Prevent Illegal Operations in the Maritime Sector by the "Dark Fleet" or "Shadow Fleet"*, International Maritime Organization, [wwwcdn.imo.org](http://wwwcdn.imo.org).

<sup>40</sup> *IOPC Funds' governing bodies adopt resolutions to raise awareness of the risk of uninsured or unsafe ships*, IOPC Funds, 27 listopada 2024 r., <https://iopcfunds.org>.

<sup>41</sup> *Declaration of the European Union and its Member States on making full use of the international law of the sea framework relating to threats from the "shadow fleet" and to the protection of critical undersea infrastructure*, Council of the European Union, 15 grudnia 2025 r., <https://data.consilium.europa.eu>.

Oprócz działań regulacyjnych koalicja wydała szczegółowe zalecenia dla rządów oraz sektora prywatnego, w których promowała zachowanie odpowiednich procedur należytej staranności przy sprzedaży tankowców, wykluczanie pośredników objętych sankcjami oraz wzmocnienie wewnętrznych mechanizmów zgodności<sup>42</sup>. Działania dyplomatyczne przyniosły wymierne rezultaty: skoordynowana współpraca z głównymi rejestrarami statków doprowadziła m.in. do wyrejestrowania ponad 160 jednostek przez np. Tanzanię, Barbados i Panamę (ta ostatnia zaprzestała także rejestrowania tankowców starszych niż 15 lat)<sup>43</sup>. W 2025 r. utworzono grupę zadaniową G7–Nordic–Baltic 8+ ds. floty cieni, zajmującą się wzmocnieniem zdolności monitorowania i wykrywania floty.

W odpowiedzi na incydenty sabotażu z udziałem rosyjskich statków zintensyfikowano współpracę w zakresie bezpieczeństwa. Misja NATO „Baltic Sentry”, rozpoczęta w styczniu 2025 r., ma na celu przeciwdziałanie zagrożeniom dla infrastruktury podmorskiej poprzez wzmocnienie patroli morskich i powietrznych. Równolegle Wielka Brytania w ramach Wspólnych Sił Ekspedycyjnych (Joint Expeditionary Force)<sup>44</sup> wdrożyła system monitorowania i wczesnego ostrzegania oparty na sztucznej inteligencji, umożliwiający śledzenie w czasie rzeczywistym aktywności floty cieni na kanale La Manche, Morzu Północnym, w cieśninie Kattegat oraz na Morzu Bałtyckim, a także przekazywanie ostrzeżeń partnerom z JEF i NATO.

## ***Współpraca regionalna***

Od 2023 r. UE coraz bardziej restrykcyjnie egzekwowała przepisy odnoszące się do rosyjskiej floty cieni. Kluczowymi elementami zmian były ulepszenie monitorowania aktywności floty oraz intensywniejsza wymiana informacji na ten temat między państwami członkowskimi (zob. tabela 11). UE pracowała również nad wzmocnieniem podstawy prawnej do zatrzymywania statków. W oparciu o nieoficjalny dokument ESDZ przedstawiony w październiku 2025 r. Unia Europejska przyjęła w grudniu 2025 r. deklarację<sup>45</sup> doprecyzowującą uprawnienia państw członkowskich do przeprowadzania kontroli na pokładach statków nieposiadających przynależności państwowej oraz kwestie związane z weryfikacją ubezpieczenia. Dokument wprowadził możliwość zawierania umów

.....  
<sup>42</sup> *Price Cap Coalition statements and guidance*, European Commission, 15 stycznia 2026 r., <https://finance.ec.europa.eu>.

<sup>43</sup> G. Saiz Erasquin, T. Keatinge, *Countering Shadow Fleet Activity through Flag State Reform*, RUSI, 2 września 2025 r., [www.rusi.org](http://www.rusi.org).

<sup>44</sup> JEF to wielonarodowe partnerstwo wojskowe skupione na szybkim reagowaniu i bezpieczeństwie w Europie Północnej (w jego skład wchodzi 10 państw: Dania, Estonia, Finlandia, Islandia, Łotwa, Litwa, Norwegia, Holandia, Szwecja oraz Wielka Brytania jako państwo ramowe).

<sup>45</sup> *Declaration of the European Union and its Member States on making full use of the international law of the sea framework relating to threats from the “shadow fleet” and to the protection of critical undersea infrastructure*, Council of the European Union, 15 grudnia 2025 r., <https://data.consilium.europa.eu>.

z państwami bandery, które umożliwiałyby przeprowadzanie wcześniej zatwierdzonych kontroli na pełnym morzu lub w wyłącznych strefach ekonomicznych państw członkowskich. Istotnym wyzwaniem pozostawał jednak brak jednoznacznych podstaw prawnych do zajęcia statków naruszających przepisy. W celu koordynacji działań ESDZ powołała też specjalnego koordynatora ds. floty cieni oraz rozpoczęła przegląd mandatów unijnych misji morskich, takich jak Irini, Aspides i Atalanta, pod kątem włączenia do nich zadań związanych z przeciwdziałaniem flocie cieni.

Tabela 11

**Środki UE mające na celu zwalczanie floty cieni**

<b>ŚRODEK X/ NARZĘDZIE</b>	<b>OPIS</b>	<b>KONSEKWENCJE</b>
Zmiana dyrektywy w sprawie monitorowania statków z 2002 r. (2025 r.)	Wprowadzono system zgłaszania statków obowiązujący wszystkie jednostki, w tym te, które jedynie przepływają przez wody państw członkowskich. Statki muszą zgłaszać dane ubezpieczenia	Wzmocnienie nadzoru nad statkami należącymi do floty cieni oraz zapewnienie przestrzegania przepisów dotyczących bezpieczeństwa i sankcji
SafeSeaNet (prowadzony przez EMSA)	Ogólnounijna platforma wymiany informacji służąca do monitorowania statków floty cieni. Zintegrowana z IMS	Zwiększenie świadomości sytuacyjnej i wsparcie skoordynowanego wdrażania przepisów
Zintegrowane Usługi Morskie (IMS)	Zapewnia śledzenie statków w czasie zbliżonym do rzeczywistego przy użyciu systemów AIS, LRIT i innych, wykrywa nielegalne transfery STS i manipulacje AIS. Może integrować dane z obserwacji satelitarnej z programu Copernicus oraz obrazy z pojazdów ROV	Poprawa wykrywania praktyk mających na celu uniknięcie kontroli oraz naruszeń bezpieczeństwa morskiego
Wspólne środowisko wymiany informacji UE (CISE)	Ułatwia wymianę danych między organami morskimi państw członkowskich	Wzmocnienie współpracy transgranicznej i skoordynowanych działań
Projekt nadzoru morskiego Europejskiej Agencji Obrony	Wspiera wspólne zdolności w zakresie nadzoru morskiego	Wzmocnienie monitorowania działalności floty cieni w kontekście obronności

ŚRODEK X/ NARZĘDZIE	OPIS	KONSEKWENCJE
Forum koordynatorów ds. sankcji	Zrzesza państwa członkowskie i partnerów międzynarodowych w celu lepszego wdrażania sankcji oraz przeciwdziałania ich obchodzeniu	Zapewnienie spójnego wdrażania sankcji
Misje morskie UE (WPBiO)	Monitorowanie działalności floty cieni w ramach operacji na rzecz bezpieczeństwa morskiego	Zwiększenie zdolności operacyjnych w zakresie wykrywania i powstrzymywania nielegalnych praktyk morskich

Źródło: opracowanie własne na podst. pytań Parlamentu Europejskiego dotyczących floty cieni skierowanych do ESDZ i KE.



Współpraca operacyjna w regionie Morza Bałtyckiego uległa wyraźnemu pogłębieniu dzięki formatowi NB8+. Zrzeszone w nim państwa rozszerzyły wymianę informacji wywiadowczych dotyczących dokumentacji ubezpieczeniowej, historii bander oraz ruchów statków w obszarach wysokiego ryzyka. W grudniu 2024 r. wprowadziły wspólne wymogi przedstawiania dowodów ubezpieczenia przez statki podejrzane o działalność w ramach floty cieni, a niektóre państwa grupy rozpoczęły kontrole ubezpieczeń<sup>46</sup>. Do połowy 2025 r. organy państw prowadzących kontrole zażądały dokumentacji ubezpieczeniowej ponad 2500 razy, choć wiarygodność przedstawianych dokumentów pozostaje publicznie niezweryfikowana<sup>47</sup>. W czerwcu 2025 r. grupa nadała również priorytet zwalczaniu statków bezpaństwowych lub pływających pod fałszywą banderą na Morzu Bałtyckim i Morzu Północnym<sup>48</sup>.

## Poziom krajowy

Kilka państw nadbrzeżnych wprowadziło również własne ograniczenia. Grecja podjęła działania przeciwko operacjom STS wysokiego ryzyka w Zatoce Lakońskiej – przeprowadziła m.in. manewry wojskowe, co znacząco ograniczyło nielegalne przetadunki<sup>49</sup>. Działania te zostały podjęte w oparciu o rezolucję IMO dotyczącą floty cieni, która wzy-

.....

<sup>46</sup> A joint statement by the Nordic-Baltic 8++ countries (Denmark, Estonia, Finland, Germany, Iceland, Latvia, Lithuania, the Netherlands, Norway, Poland, Sweden and the United Kingdom) on further action to counter Russia's 'shadow fleet', 16 grudnia 2024 r., [www.gov.uk](http://www.gov.uk).

<sup>47</sup> R. Meade, *More than 90% of shadow fleet ships are producing insurance certificates when challenged*, Lloyd's List, 11 lipca 2025 r., [www.lloydslist.com](http://www.lloydslist.com).

<sup>48</sup> *Statement from the Nordic-Baltic 8++ on joint action to further counter Russia's shadow fleet*, 20 czerwca 2025 r., [www.gov.uk](http://www.gov.uk).

<sup>49</sup> B. Giannopoulos, *Greek Navy Extends Advisory to Prevent Ship-to-Ship Oil Transfers*, „Greek City Times”, 9 maja 2024 r., <https://greekcitytimes.com>.

wa państwa nadbrzeżne do nadzorowania operacji STS na ich morzach terytorialnych i w wyłącznych strefach ekonomicznych (EEZ). W latach 2024–2026 niektóre państwa członkowskie UE zatrzymały lub próbowały zatrzymać kilkanaście tankowców należących do floty cieni i wejść na ich pokład, choć w większości przypadków jednostki te zostały następnie zwolnione (zob. tabela 12). Takie działania pozostają stosunkowo rzadkie ze względu na ryzyko eskalacji – Rosja coraz częściej ucieka się do demonstracji siły wojskowej w celu ochrony swoich tankowców. Przykładowo w maju 2025 r. rosyjski myśliwiec Su-35 eskortował tankowiec Jaguar przez estońską wyłączną strefę ekonomiczną, a dwa rosyjskie okręty wojenne utrzymywały obecność w Zatoce Fińskiej<sup>50</sup>. W czerwcu 2025 r. rosyjski okręt wojenny miał użyć sfalszowanego sygnału identyfikacyjnego podczas przepływania przez kanał La Manche wraz z tankowcami Sierra i Naxos, które są objęte sankcjami brytyjskimi<sup>51</sup>. Wiosną 2026 r. Rosja rozmieściła uzbrojone okręty wojenne na Morzu Bałtyckim wzdłuż szlaków żeglugowych wykorzystywanych przez tankowce transportujące rosyjską ropę. Jednostki te pojawiły się m.in. w kanale La Manche oraz w Zatoce Fińskiej, gdzie operowało kilka okrętów<sup>52</sup>.

Stany Zjednoczone i Wielka Brytania przyjęły bardziej rygorystyczne podejście. Amerykańska Straż Przybrzeżna, wspierana m.in. przez siły specjalne, przejęła dwa rosyjskie tankowce z floty cieni (Bella-1/Marinera oraz Sophia) odpowiednio na Atlantyku i na Karaibach. Oba statki były wykorzystywane do transportu wenezuelskiej i irańskiej ropy objętej amerykańskim embargiem<sup>53</sup>. Wraz z zatrzymaniem trzech innych statków stanowiło to część ogłoszonej 17 grudnia 2025 r. amerykańskiej blokady tankowców objętych sankcjami wobec Wenezueli. Zatrzymanie statku Bella-1/Marinera odbyło się przy wsparciu brytyjskich Królewskich Sił Powietrznych oraz Królewskiej Marynarki Wojennej na akwenie między Szkocją a Islandią<sup>54</sup>. Pomimo eskortowania statku przez marynarkę wojenną Rosja powstrzymała się od użycia siły w celu uniemożliwienia zatrzymania jednostki, co interpretowano jako oznakę słabości podważającą wiarygodność państwa. 25 marca 2026 r. Wielka Brytania upoważniła swoje siły zbrojne oraz funkcjonariuszy organów ścigania do zatrzymywania statków objętych brytyjskimi sankcjami, jeśli przepływają one przez wody terytorialne Zjednoczonego Królestwa.

.....

<sup>50</sup> J. Parker, N. Davies, *On the front line of Europe's standoff with Russia's sanction-busting shadow fleet*, BBC, 19 listopada 2025 r., [www.bbc.com](http://www.bbc.com).

<sup>51</sup> N. Davies, J. Cheetham, M. Murphy, *Russian naval ship 'disguised' itself while passing through English Channel*, BBC, 24 czerwca 2025 r., [www.bbc.com](http://www.bbc.com).

<sup>52</sup> A. Sytas, *Estonia says detaining Russia's tankers in Baltic Sea is too risky*, Reuters, 10 kwietnia 2026 r., [www.reuters.com](http://www.reuters.com); *UK shadows Russian vessels through the English Channel*, Royal Navy News, 5 marca 2026 r., [www.royalnavy.mod.uk](http://www.royalnavy.mod.uk).

<sup>53</sup> F. Bryjka, A. Dyner, R. Tarnogórski, *Zatrzymanie statków rosyjskiej „floty cieni” przez USA*, „Komentarz PISM”, nr 3/2026, 8 stycznia 2026 r., [www.pism.pl](http://www.pism.pl)

<sup>54</sup> F. Bryjka, *Wielka Brytania podejmuje zdecydowane działania wobec „floty cieni”*, „Depesza PISM”, 16 stycznia 2026 r., [www.pism.pl](http://www.pism.pl).

**Tabela 12****Przypadki zatrzymań / prób zatrzymania rosyjskich tankowców z floty cieni przez poszczególne kraje**

	PAŃSTWO	DATA	INFORMACJE O TANKOWCU
1	Finlandia	26 grudnia 2024	Eagle S, pod banderą Wysp Cooka, 18 lat
2	Niemcy	8-10 stycznia 2025	Eventin, pod banderą Panamy, 19 lat
3	Estonia	11 kwietnia 2025	Kiwala (obecnie Boracay), pod banderą Dżibuti, 18 lat

OKOLICZNOŚCI ZATRZYMANIA	REZULTATY
<p>Fińska straż przybrzeżna zatrzymała statek podejrzany o spowodowanie uszkodzeń podmorskiego kabla energetycznego EstLink 2 oraz czterech kabli telekomunikacyjnych łączących Finlandię z Estonią. Fińscy prokuratorzy postawili kapitanowi oraz dwóm oficerom tankowca zarzuty sabotażu</p>	<p>2 marca 2025 r. statek został zwolniony. Policja przekazała zebrane dowody fińskiemu prokuratorowi, który postawił kapitanowi oraz dwóm starszym oficerom statku zarzuty umyślnego zniszczenia mienia oraz umyślnego zakłócenia łączności. Obrona utrzymywała, że uszkodzenia kabli były wynikiem awarii mechanizmu kotwicznego. Sąd uznał, że nie ma jurysdykcji w tej sprawie i nie może zastosować fińskiego prawa karnego</p>
<p>Jednostka przewożąca 100 tys. ton ropy doznała awarii silnika i utraciła zdolność manewrowania. Istniało ryzyko, że osiądzie na mieliźnie, dlatego wymagała natychmiastowej pomocy. W efekcie została zatrzymana przez niemieckie służby. Po zatrzymaniu jednostka została objęta sankcjami UE w ramach 16. pakietu sankcyjnego z 25 lutego 2025 r. Decyzję oparto na dowodach wskazujących, że Eventin był wykorzystywany do transportu ropy lub produktów ropopochodnych pochodzenia rosyjskiego oraz prowadził działalność żeglugową uznawaną za nielegalną</p>	<p>Niemieckie służby celne formalnie zajęły i skonfiskowały statek wraz z ładunkiem. Właściciel jednostki złożył jednak skargę, a w odpowiedzi na nią sąd finansowy tymczasowo wstrzymał wykonanie decyzji o konfiskacie do czasu rozstrzygnięcia postępowania głównego. W grudniu 2025 r. Federalny Sąd Skarbowy orzekł, że służby celne nie miały podstaw do zajęcia tankowca. Ostateczna decyzja w postępowaniu głównym nie została jeszcze podjęta</p>
<p>Estońskie siły morskie zatrzymały statek i weszły na jego pokład w celu weryfikacji dokumentów, ustalenia statusu prawnego oraz przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa. Jednostka była podejrzewana o brak ważnej bandery, co stanowi naruszenie prawa morskiego. W momencie zatrzymania tankowiec pływał pod banderą Dżibuti, jednak tamtejsze władze zaprzeczyły, jakoby statek był u nich zarejestrowany. Jednostka była już objęta sankcjami nałożonymi przez Unię Europejską, Wielką Brytanię, Kanadę i Szwajcarię</p>	<p>Statek został zwolniony 28 kwietnia. W trakcie dalszej kontroli estoński urząd transportu otrzymał pismo od władz Dżibuti, w którym potwierdzono, że jednostka zostanie wpisana do tamtejszego rejestru do 7 maja</p>

	PAŃSTWO	DATA	INFORMACJE O TANKOWCU
4	Estonia	14 maja 2025	Jaguar, pod banderą Curaçao, 26 lat
5	Francja	27 września 2025	Boracay/Pushpa, pod banderą Beninu, 18 lat
6	Stany Zjednoczone	7 stycznia 2026	Marinera (wcześniej Bella I), bez jednoznacznej bandery, 24 lat
7	Stany Zjednoczone	7 stycznia 2026	M Sophia, pod banderą Panamy, 22 lata
8	Niemcy	10–16 stycznia 2026 r.	Arcusat, brak jasnej bandery

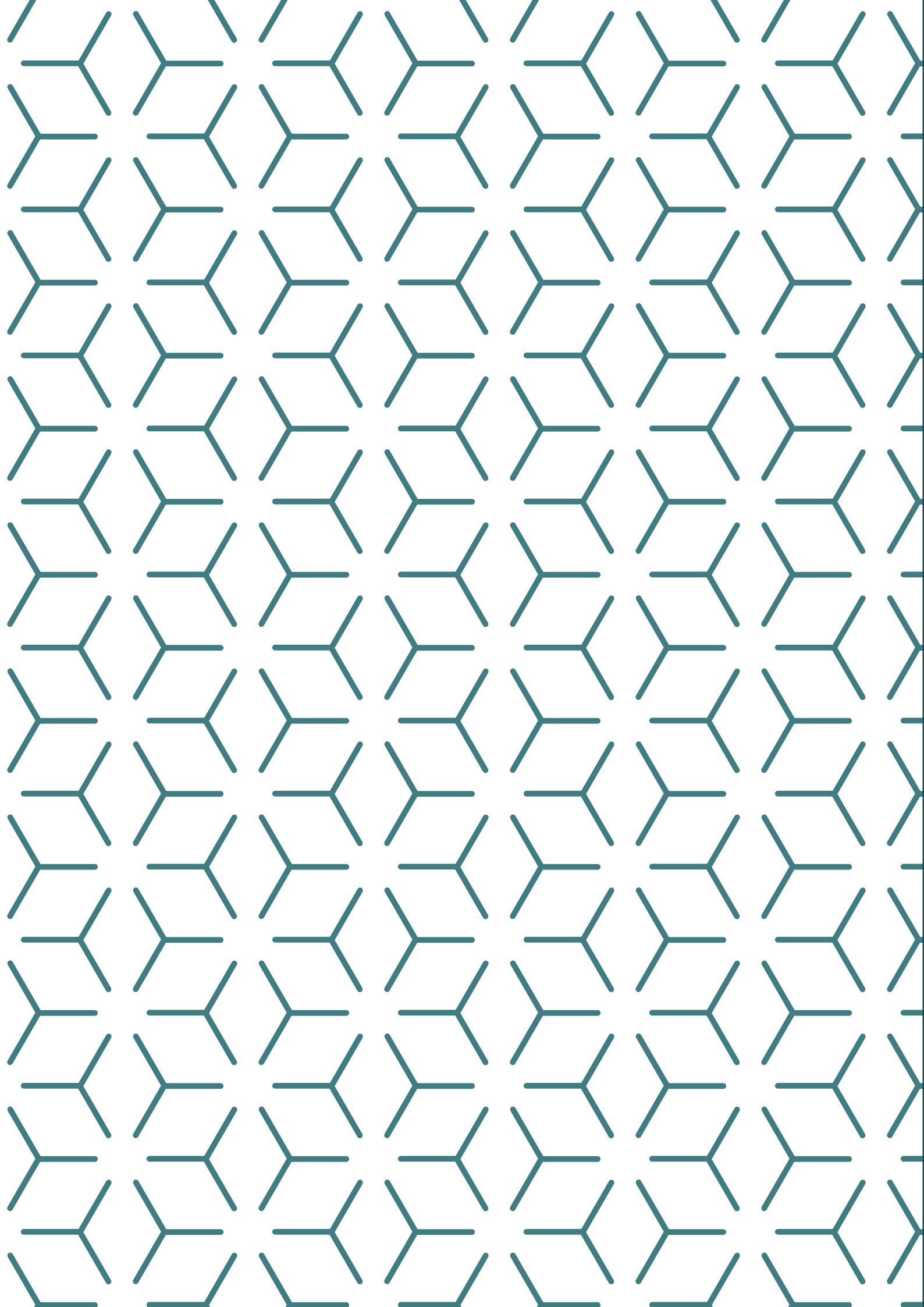
OKOLICZNOŚCI ZATRZYMANIA	REZULTATY
<p>Tankowiec – podejrzewany o przynależność do rosyjskiej floty cieni – wpłynął do wyłącznej strefy ekonomicznej Estonii na Morzu Bałtyckim, ignorując wydawane mu polecenia estońskich władz</p>	<p>Estońskie służby planowały wejść na pokład statku Jaguar, jednak rozpoczętą operację przerwano. Rosyjski myśliwiec S-35 naruszył estońską przestrzeń powietrzną, aby osłonić tankowiec, co skłoniło portugalskie F-16 z bazy Åmari (pełniące misję patrolową nad Bałtykiem) i samoloty estońskie do natychmiastowego startu i przeprowadzenia lotu rozpoznawczego. Tankowiec ostatecznie opuścił estońskie wody i skierował się na wody rosyjskie</p>
<p>Tankowiec Boracay znajdował się u wybrzeży Danii w czasie, gdy pojawienie się niezidentyfikowanych dronów doprowadziło do tymczasowego zamknięcia kilku duńskich lotnisk. Wkrótce potem Francja przejęła jednostkę, powołując się na naruszenie sankcji Unii Europejskiej, przepisów dotyczących bezpieczeństwa morskiego oraz zasad suwerenności terytorialnej</p>	<p>Kapitan statku Boracay został oskarżony przez francuskie władze o niepodporządkowanie się poleceniom francuskiej marynarki wojennej oraz nieprzedstawienie dokumentów potwierdzających przynależność państwową statku. Jednostkę zatrzymano 27 września, a następnie zwolniono 2 października. Mimo to postępowanie wobec załogi trwało dalej. 30 marca 2026 r. francuski sąd wydał nakaz aresztowania i zaocznie skazał chińskiego kapitana na rok więzienia</p>
<p>Stany Zjednoczone ścigały tankowiec Bella 1/Marinera od grudnia 2025 r., po tym, jak jednostka próbowała ominąć amerykańską blokadę morską i nielegalnie przetransportować ropę z Wenezueli, a także odmówiła poddania się inspekcji. W odpowiedzi Rosja zmieniła statkowi banderę, przemalowała go na swoje barwy, złożyła oficjalny protest i wysłała w jego rejon okręty wojenne. Mimo to 7 stycznia siły amerykańskie weszły na pokład tankowca znajdującego się na wodach międzynarodowych między Islandią a Wielką Brytanią</p>	<p>Statek został przeprowadzony na wody terytorialne Wielkiej Brytanii. Kapitan, obywatel Gruzji, oraz pierwszy oficer zostali zatrzymani przez siły Stanów Zjednoczonych i mają tam stanąć przed sądem</p>
<p>Tankowiec przewoził ropę z Wenezueli, naruszając obowiązujące embargo Stanów Zjednoczonych</p>	<p>Straż Przybrzeżna Stanów Zjednoczonych przejęła statek i eskortowała go do USA. Po ok. 20 dniach jednostka została jednak zwrócona władzom Wenezueli</p>
<p>Arcusat gwałtownie zmienił kurs podczas rejsu do Zatoki Fińskiej, kierując się w stronę wód terytorialnych Niemiec. Niemiecka policja federalna nakazała tankowcowi zawrócić, powołując się na nieprawdliwość w dokumentacji oraz w tożsamości jednostki</p>	<p>Był to pierwszy przypadek, w którym państwo europejskie zablokowało wejście na swoje wody terytorialne na Morzu Bałtyckim statkowi podejrzewanemu o przynależność do rosyjskiej floty cieni</p>

	PAŃSTWO	DATA	INFORMACJE O TANKOWCU
9	Stany Zjednoczone	15 stycznia 2026	Veronica III (wcześniej Galileo/Pegas), pod banderą Rosji, Gujany lub Panamy, 20 lat
10	Stany Zjednoczone	20 stycznia 2026	Sagitta, najprawdopodobniej pod banderą Liberii, 21 lat
11	Francja	22-24 stycznia 2026	Grinch, pod banderą Komorów, 22 lat
12	Stany Zjednoczone	9 lutego 2026	Aquila II, najprawdopodobniej pod banderą Panamy, 22 lat
13	Belgia	1 marca 2026	Ethera, pod banderą Gwinei, 18 lat
14	Szwecja	12 marca 2026	Sea Owl I, pod banderą Komorów, 19 lat
15	Francja	20 marca 2026	Deyna, pod banderą Mozambiku, 21 lat

OKOLICZNOŚCI ZATRZYMANIA	REZULTATY
W chwili zatrzymania tankowiec nie przewoził już ropy objętej sankcjami, jednak wcześniej przepłynął przez wody terytorialne Wenezueli i nie zastosował się do nakazu kwarantanny na Morzu Karaibskim, która obowiązuje statki objęte sankcjami (wydanego przez prezydenta Donalda Trumpa)	Statek został zajęty przez służby Stanów Zjednoczonych
Pomimo embarga nałożonego przez Stany Zjednoczone statek ten zajmował się eksportem oleju opałowego z Wenezueli. Brał również udział w handlu rosyjską ropą naftową	Statek został zajęty przez służby Stanów Zjednoczonych
Grinch, już objęty międzynarodowymi sankcjami, był podejrzewany o pływanie pod fałszywą banderą	Francuskie służby morskie zatrzymały statek, a następnie zwolniły go (17 lutego), po nałożeniu na armatora grzywny w wysokości kilku mln euro
Aquila II nie zastosował się do obowiązującej na Morzu Karaibskim kwarantanny statków objętych sankcjami	Statek był śledzony i ścigany od Karaibów aż po Ocean Indyjski, gdzie został przejęty i przekazany pod jurysdykcję Stanów Zjednoczonych
Tankowiec pływał pod fałszywą banderą i posługiwał się sfałszowanymi dokumentami	Stwierdzono łącznie 45 naruszeń, w tym posługiwanie się fałszywymi certyfikatami oraz pływanie pod fałszywą banderą Gwinei. Belgia nałożyła na Etherę kaucję w wysokości 10 mln euro (11,61 mln dol.). Tankowiec będzie mógł opuścić port po wpłaceniu tej kwoty i potwierdzeniu zgodności z przepisami podczas kolejnej kontroli, w tym po uzyskaniu właściwej bandery, ważnych certyfikatów oraz usunięciu stwierdzonych usterek technicznych
Tankowiec objęty sankcjami UE był podejrzewany o pływanie pod fałszywą banderą Komorów. Sea Owl I w momencie zatrzymania nie przewoził ropy	Straż przybrzeżna weszła na pokład Sea Owl na wodach terytorialnych Szwecji i przejęła kontrolę nad jednostką. Kapitan został zatrzymany, a szwedzki sąd wszczął wobec niego postępowanie karne
Tankowiec objęty sankcjami UE był podejrzewany o pływanie pod fałszywą banderą Mozambiku	Statek Deyna został zatrzymany w pobliżu hiszpańskich Wysp Balearskich przy wsparciu Wielkiej Brytanii i formalnie oskarżony o nieprawidłowości rejestracyjne przez prokuraturę w Marsylii. Postępowanie w tej sprawie wciąż trwa



Źródło: opracowanie własne.



# Rozdział 5.

## Konsekwencje sankcji dla floty cieni

Tymon Pastucha, Elżbieta Kaca

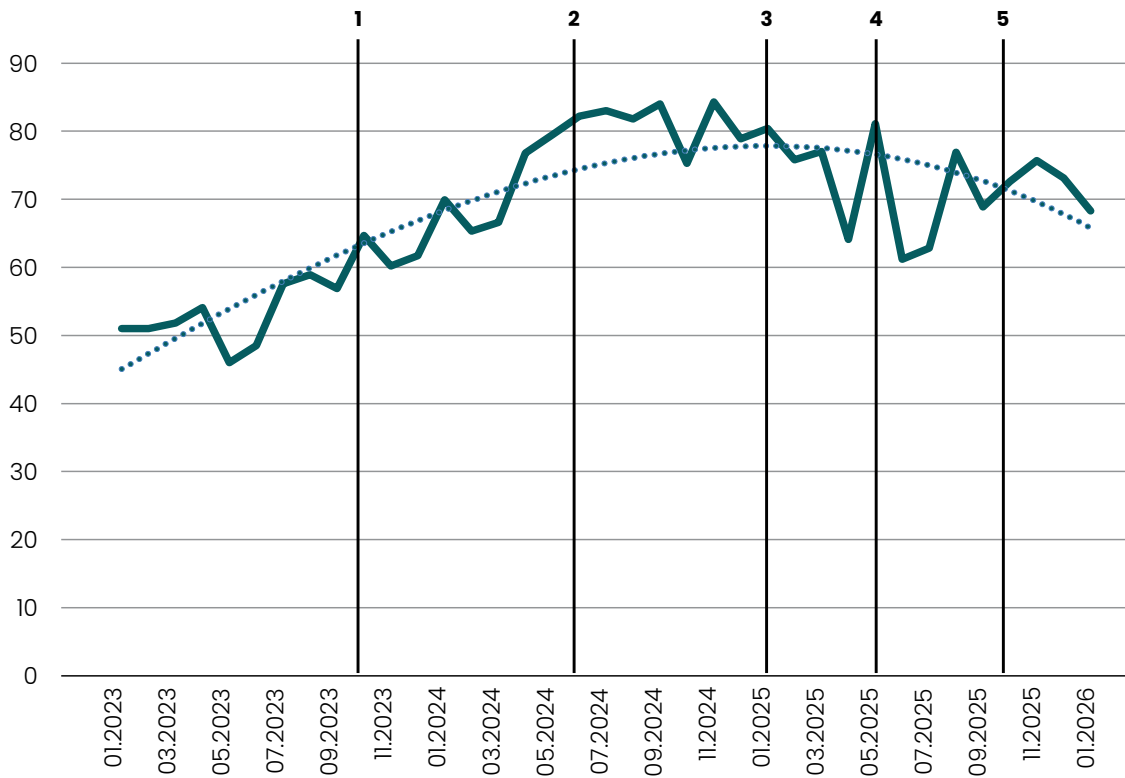
Aby ocenić wpływ sankcji na flotę cieni, należy przeanalizować kilka wzajemnie powiązanych kwestii. Kluczowe pytanie brzmi, czy restrykcje skutecznie ograniczyły działalność floty oraz podniosły koszty rosyjskiego eksportu ropy, dodatkowo komplikując jego funkcjonowanie. Do najważniejszych wskaźników pozwalających porównać sytuację przed wprowadzeniem kolejnych pakietów sankcji i po nim należą koszty transportu, udział floty cieni w rosyjskich dostawach ropy oraz różnica cen między ropą Urals a Brent. Pełna ocena pozostaje jednak niemożliwa, ponieważ wpływ sankcji nakłada się na szerszą dynamikę rynku, czyli m.in. na globalną zmienność ceny ropy, sezonowe wahania popytu czy politykę OPEC.

### Wykorzystanie floty cieni w eksporcie rosyjskiej ropy

Dla określenia, czy sankcje ograniczyły wykorzystanie floty cieni, kluczowe są dwa wskaźniki: udział wolumenów ropy transportowanych przez flotę drogą morską poza ekosystemem ubezpieczeń G7/P&I oraz bezwzględny wolumen ropy przewożonej przez flotę cieni w latach 2023–2026 (zob. wykresy 13–14). Jedynie największe pakiety sankcji wprowadzone przez USA, UE i Wielką Brytanię – w styczniu, maju i październiku 2025 r. – spowodowały tymczasowy spadek roli floty cieni w rosyjskim eksporcie ropy oraz odpowiadający mu spadek transportowanych wolumenów. Jednak po wprowadzeniu pakietów styczniowego i majowego za każdym razem następował ponowny wzrost, któremu towarzyszył większy udział statków już objętych sankcjami. Taki schemat wskazuje na wysoką zdolność adaptacyjną rosyjskiej logistyki morskiej, która płynnie przechodziła między operacjami zgodnymi z pułapem cenowym a działalnością floty cieni, zależnie od presji egzekwowania przepisów oraz dynamiki kosztów.

Wykres 13

### Udział floty cieni w wolumenach transportowanych drogą morską (odsetek transportowany poza ekosystemem G7/IG P&I)



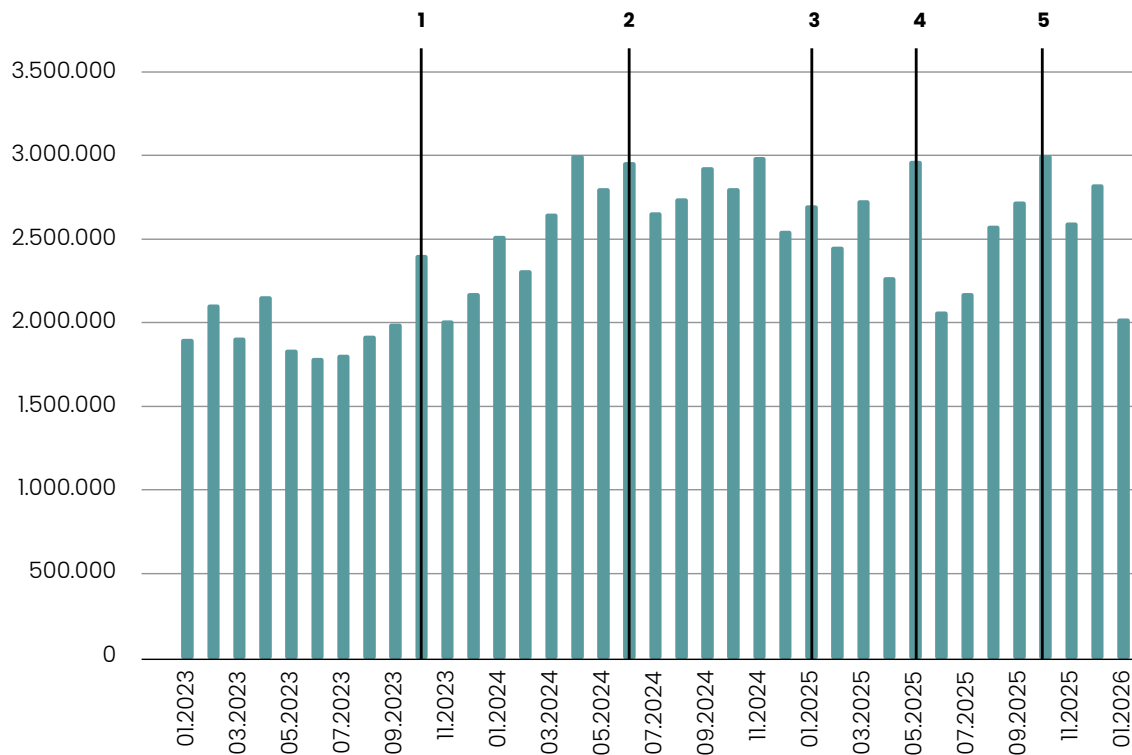
Źródło: oszacowania własne na podst. danych S&P Global Commodities at Sea oraz Maritime Intelligence Risk Suite.



1. Pierwsze sankcje USA wobec statków i pośredników, a następnie kolejne w styczniu-lutym 2024 r.
2. Pierwsze sankcje UE i Wielkiej Brytanii wobec floty cieni
3. Największy pakiet sankcji USA wobec statków i podmiotów wspierających działalność floty cieni
4. Największe pakiety sankcji UE i Wielkiej Brytanii wobec floty cieni
5. Sankcje USA wobec Rosnieftu i Łukoilu oraz sankcje UE i Wielkiej Brytanii wobec floty cieni

Wykres 14

## Ilość ropy transportowanej przez flotę cieni w latach 2023–2025 (co tydzień)



Źródło: opracowanie własne na podst. danych S&P Global Commodities at Sea oraz Maritime Intelligence Risk Suite.

1. Pierwsze sankcje USA wobec statków i pośredników, a następnie kolejne w styczniu i lutym 2024 r.
2. Pierwsze sankcje UE i Wielkiej Brytanii wobec floty cieni
3. Największy pakiet sankcji USA wobec statków i podmiotów wspierających działalność floty cieni
4. Największe pakiety sankcji UE i Wielkiej Brytanii wobec floty cieni
5. Sankcje USA wobec Rosnieftu i Łukoilu oraz sankcje UE i Wielkiej Brytanii wobec floty cieni

Rosja dostosowywała się do sankcji m.in. dzięki częstszym praktykom zmiany bandery (omówionym w rozdziale 6), modyfikacji tras, zwiększonemu wykorzystaniu operacji STS oraz stosowaniu mieszania ładunków w celu ukrycia pochodzenia ropy. Stopniowo osłabiała to skuteczność restrykcji nałożonych przez koalicję G7+. Według CREA w pierwszych trzech kwartałach 2025 r. tankowce objęte sankcjami przewiozły 44% rosyjskiego eksportu ropy. Statki nieobjęte sankcjami, a klasyfikowane jako flota cieni, odpowiadały wówczas za 26%, a jednostki należące do państw G7+ lub przez nie ubezpieczone – za 30%. Między lutym a marcem 2026 r. większość rosyjskiego eksportu ropy naftowej była już transportowana przez statki objęte sankcjami (odpowiednio 56% i 62%)<sup>55</sup>. Analiza PISM<sup>56</sup>, której poddano 623 tankowce objęte sankcjami (stan na październik 2025 – kwiecień 2026 r.), wykazała, że choć część z nich mogła manipulować zgłaszanymi pozycjami, 76% nadal nadawało sygnały AIS, a jedynie 24% wyłączyło je i pozostało niewidoczne. Sugeruje to ograniczoną obawę operatorów statków przed wykryciem lub zastosowanie zaawansowanych technik maskowania lokalizacji.

## Rosnące koszty sprzedaży ropy Urals

Przychody netto Rosji z eksportu ropy Urals stanowią wartość po uwzględnieniu dyskonta, marż pośredników, spreadu oraz podwyższonych kosztów logistycznych związanych z sankcjami po 2022 r. Choć wykorzystanie floty cieni w dużej mierze umożliwiła Rosji sprzedaż ropy powyżej limitu cenowego G7, rosnące koszty operacyjne w połączeniu z powiększającym się dyskontem przy handlu ropą Urals bezpośrednio obniżają rosyjskie zyski netto.

Dyskonto na ropę Urals odzwierciedla różnicę w cenie między baryłką Urals a Brent (globalny benchmark). Dane wskazują, że zaostrzenie sankcji wobec floty cieni korelowało z pogłębianiem się tej różnicy (zob. wykres 15). Dyskonto było większe po ogłoszeniu i wdrożeniu pakietów sankcyjnych, zwłaszcza przez USA. Reakcje na restrykcje UE i Wielkiej Brytanii były bardziej umiarkowane.

W okresach wzmożonego przyjmowania pakietów sankcyjnych – głównie restrykcji nakładanych na statki i podmioty wspierające działalność floty cieni – rosły koszty i ryzyko transportu rosyjskiej ropy. Aby utrzymać wolumen eksportu, Rosja była zmuszona do oferowania większych rabatów. Presję na dyskonto zwiększało dodatkowo ryzyko opóźnień, zatrzymań lub odrzucenia ładunku. Skoki cen miały jednak zazwyczaj cha-

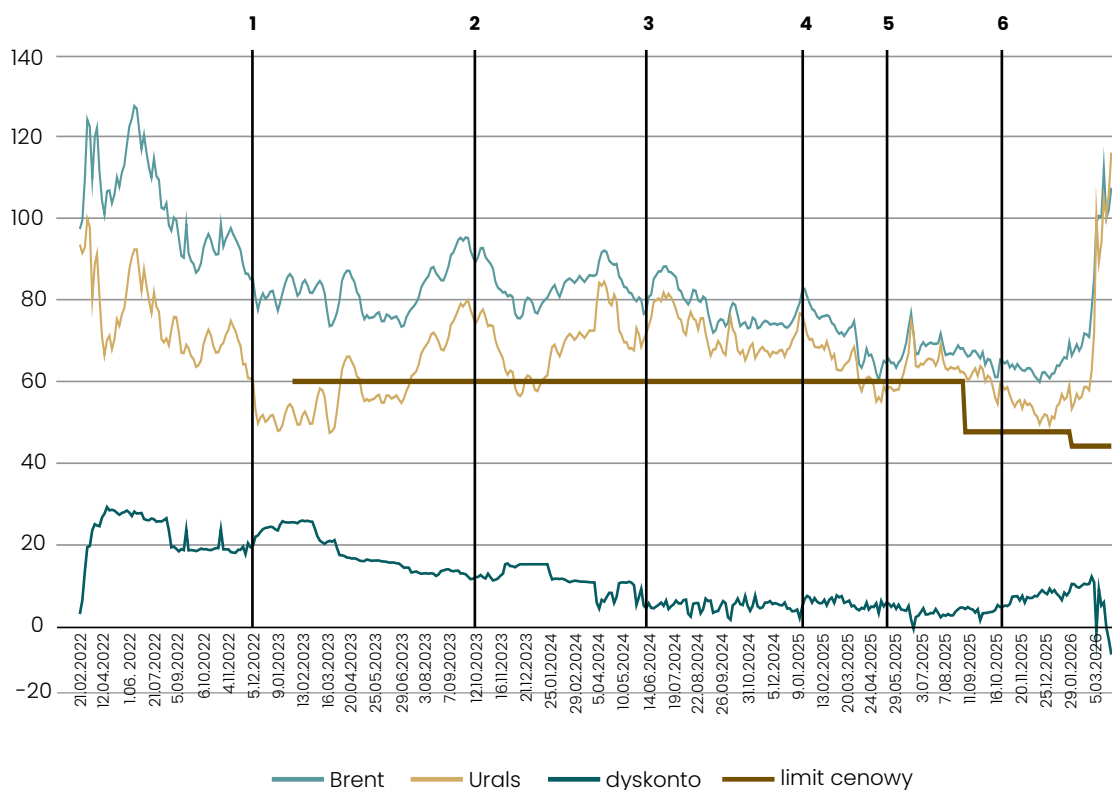
..... •  
<sup>55</sup> V. Raghunandan, *February 2026 – Monthly analysis of Russian fossil fuel exports and sanctions*, Centre for Research on Energy and Clean Air, 12 marca 2026 r.; L. Wickenden, *March 2026 – Monthly analysis of Russian fossil fuel exports and sanctions*, Centre for Research on Energy and Clean Air, 13 kwietnia 2026, <https://energyandcleanair.org>.

<sup>56</sup> Analiza oparta na wyszukiwarkach Vesselfinder.com i MarineTraffic.com, które lokalizują statki na podstawie ich sygnałów AIS.

rakter przejściowy i utrzymywały się przez kilka miesięcy, co wskazuje na wysoki poziom zdolności adaptacyjnych zarówno Rosji, jak i importerów.

Wykres 15

## Ceny baryłki ropy Urals i Brent (średnie tygodniowe)



Źródło: opracowanie własne na podst. różnicy cen ropy Brent i Urals w latach 2022–2025\*.

\* *Brent / Urals Differential 2022-2026*, Incorrrys, [www.incorrrys.com](http://www.incorrrys.com).

1. Embargo importowe UE i wprowadzenie limitu cenowego przez G7
2. Pierwsze sankcje USA wobec statków i pośredników, a następnie kolejne sankcje w styczniu–lutym 2024 r.
3. Pierwsze sankcje UE i Wielkiej Brytanii wobec floty cieni
4. Największy pakiet sankcji USA wobec statków i podmiotów wspierających działalność floty cieni
5. Największe pakiety sankcji UE i Wielkiej Brytanii wobec floty cieni
6. Sankcje USA wobec Rosnieftu i Łukoilu oraz sankcje UE i Wielkiej Brytanii wobec floty cieni

Co istotne, zachodnie sankcje zasadniczo zmieniły strukturę kosztów logistyki eksportu ropy z Rosji. Przekierowanie dostaw z krótkich tras europejskich na odległe rynki, takie jak Indie i Chiny, znacząco zwiększyło koszty operacyjne. Przed 2022 r. rejsy z portów

bałtyckich do UE obejmowały 3–4,5 tys. km, w latach 2022–2025 transport do Indii wymagał pokonania 12–14 tys. km, a do Chin 18–20 tys. km. Dłuższe odległości przekładają się bezpośrednio na większe zapotrzebowanie na tankowce, wyższe zużycie paliwa, dłuższy czas pracy załogi oraz intensywniejszą eksploatację statków. Statki floty cieni, za których obsługę pobierane są wyższe marże ze względu na ryzyko związane z omijaniem sankcji, dodatkowo zwiększają koszty ich użytkowania.

Wzrost kosztów powodują też m.in. operacje STS na wodach międzynarodowych, które wymagają zmiany trasy, maskowania lokalizacji statków czy użycia specjalistycznego sprzętu, co często prowadzi do opóźnień. Kosztowne jest też utrzymywanie złożonych struktur korporacyjnych, opartych na fikcyjnych spółkach w jurysdykcjach o słabym nadzorze regulacyjnym, co ma maskować pochodzenie beneficjentów rzeczywistych. Podnosi to zarówno koszty transakcyjne, jak i zależność od pośredników. W celu zrekompensowania ryzyka prawnego i operacyjnego związanego z ograniczonym dostępem do zachodnich ubezpieczeń importerzy mogą uzyskiwać większą obniżkę cen od rosyjskich eksporterów zmuszonych do korzystania z usług nieuczciwych lub niskiej jakości ubezpieczycieli. Rosja została ponadto zmuszona do zakupu ponad 400 statków za ok. 14 mld dol., co szczególnie mocno obciążyło jej dochody z eksportu<sup>57</sup>.

Połączenie tych czynników spowodowało strukturalny wzrost kosztów i ryzyka związanego z transportem rosyjskiej ropy. Szacuje się, że w 2024 r. embargo UE oraz pułap cenowy doprowadziły do łącznego wzrostu kosztów transportu ropy Urals (w tym kosztów ubezpieczenia i marży za ryzyko) o ok. 13,7 dol. za baryłkę, podczas gdy w normalnych warunkach, przy standardowych stawkach frachtowych, wzrost ten wyniósłby jedynie kilka dolarów za baryłkę<sup>58</sup>. Wprowadzenie nowych pakietów sankcji, zwłaszcza USA, spowodowało tymczasowy wzrost stawek frachtu, potęgując zmienność cen w całym łańcuchu logistycznym. Przykładowo koszt transportu ropy Urals z portów bałtyckich do Indii wzrósł z ok. 2–3 mln dol. za rejs w jedną stronę w 2021 r. do ok. 5 mln dol. na początku stycznia 2025 r., a po nałożeniu przez USA sankcji na rosyjską flotę cieni zwiększył się do ok. 8 mln dol.<sup>59</sup> Należy jednak podkreślić, że stawek frachtowych nigdy nie determinuje jeden czynnik – odzwierciedlają one kombinację wzajemnie oddziałujących uwarunkowań, w tym m.in. zakłóceń w kluczowych wąskich gardłach morskich, takich jak Morze Czerwone czy cieśnina Ormuz, oraz zmienności w globalnej dostępności tankowców.

.....

<sup>57</sup> C. Kennedy, *Moscow's Fading Shadow Fleet: Russian Oil Revenues are More Vulnerable than Ever*, „Navigating Russia”, 7 maja 2025 r., <https://navigatingrussia.substack.com>.

<sup>58</sup> D. Spiro, H. Wachtmesister, J. Gars, *Assessing the impacts of oil sanctions on Russia*, „Energy Policy”, t. 206, listopad 2025.

<sup>59</sup> L. Nguyen, *Urals freight rates to India rise to 12-month highs, sources say*, World Ports Organisation, 10 marca 2025 r., [www.worldports.org](http://www.worldports.org); *Tanker freight rates for Russian urals crude to India surge amid record exports*, India Seatrade News, 8 października 2025 r., <https://indiaseatradenews.com>.

# Rozdział 6.

## Luki systemowe w walce z rosyjską flotą cieni

Elżbieta Kaca

Pomimo utrudnień statki objęte sankcjami nadal pływają po wodach międzynarodowych, wykorzystując luki prawne, aby uniknąć zatrzymania i zajęcia. Głównymi wyzwaniami są obecnie utrzymująca się zdolność Rosji do nabywania nowych statków, ograniczenia dotyczące zatrzymywania tankowców objętych sankcjami oraz wciąż powszechne praktyki zmiany bandery.

### Nabywanie tankowców floty cieni pomimo ograniczeń

Od 2022 r. Rosja systematycznie rozbudowuje swoją flotę cieni, kupując statki na rynkach wtórnych w krajach należących do koalicji G7+. W transakcjach tych często wykorzystywano pośredników lub firmy-wydmuszki, aby ukryć faktycznego właściciela jednostek. Wprowadzony przez UE w grudniu 2023 r. zakaz sprzedaży tankowców do Rosji miał ograniczyć tę praktykę, jednak luki prawne pozwoliły na kontynuowanie wykorzystania jej: jeśli nie udało się ustalić rosyjskiego nabywcy, sprzedający musieli przedstawić jedynie minimalną dokumentację realizowanej transakcji. W rezultacie od lutego 2022 r. do marca 2025 r. ponad 40% z 343 tankowców pozyskanych do rosyjskiej floty cieni pochodziło od sprzedawców z UE<sup>60</sup>. Ponad jedną czwartą tych transakcji przeprowadziły podmioty greckie, ale udział mieli również właściciele z Wielkiej Brytanii, Cypru i Niemiec. Dziennikarskie śledztwa wykazały, że sprzedaż co najmniej 230 tankowców, przeprowadzona za pomocą pośredników w Indiach, Hongkongu, Wietnamie i na Seszelach, przyniosła łącznie ok. 6 mld dol. przychodów<sup>61</sup>. W skład sieci wspierającej funkcjonowanie floty wchodziły również m.in. agencje rekrutacyjne – 8 z siedzibą

.....

<sup>60</sup> R. Brooks, B. Harris, *The race to sanction Russia's growing shadow fleet*, Brookings, 25 kwietnia 2025 r.; R. Brooks, B. Harris, *Where did Russia's shadow fleet come from?*, Brookings, 27 lutego 2025 r., [www.brookings.edu](http://www.brookings.edu).

<sup>61</sup> D. Maragoudaki, E. Triantafyllou, *Shadow Fleet Secrets: How Greek tankers were used to transport Russian oil*, Solomon, 2025, <https://wearesolomon.com>; *European Ships Keep Russia's Shadow Fleet Afloat, Follow the Money*, OCCRP, 4 lutego 2025 r., [www.occrp.org](http://www.occrp.org).

w Europie i 20 na Ukrainie – zapewniające załogi dla tych jednostek<sup>62</sup>. Pomimo znacznego zmniejszenia liczby kolejnych zakupów związanego z pozyskaniem dużej liczby tankowców Instytut Kijowskiej Szkoły Ekonomicznej wskazał, że w okresie od stycznia do lipca 2025 r. Rosja nabyła 60 tankowców do przewozu ropy naftowej oraz 55 tankowców do transportu produktów naftowych<sup>63</sup>.

Motywacje sprzedających były przede wszystkim ekonomiczne. Silny popyt ze strony Rosji doprowadził w latach 2022–2025 do gwałtownego wzrostu cen tankowców. Według danych VesselValue Rosja często płaciła za starsze jednostki nawet dwa–trzy razy więcej, niż wynosiła ich wartość złomowa. Tankowce typu Aframax i Suezmax, zwykle wyceniane na 10–15 mln dol., sprzedawano za 30–40 mln dol. W latach 2022–2023 średnia roczna cena starszych statków wzrosła o 40–45%<sup>64</sup>, a trend ten utrzymał się również w 2025 r. Nawet dwudziestoletnie jednostki osiągały znaczące przyrosty cenowe – tankowce typu VLCC sprzedawano za ok. 40 mln dol., a jednostki typu Aframax za ok. 25 mln dol.<sup>65</sup>

W ostatnich latach pojawił się nowy typ elastycznej floty cieni, obsługującej wielu eksporterów objętych sankcjami, w tym Rosję, Iran i Wenezuelę. Według danych S&P Global<sup>66</sup> w sierpniu 2025 r. aż 193 tankowce transportowały ropę naftową i produkty rafinowane z więcej niż jednego kraju objętego sankcjami, co oznacza duży wzrost w porównaniu z 35 statkami pod koniec 2024 r. Co istotne, 96% tych jednostek było obsługiwanych przez nowo powstałe, mało znane firmy zarejestrowane w jurysdykcjach takich jak Chiny, Hongkong, Seszele czy Zjednoczone Emiraty Arabskie. Wzrost ten dotyczył przede wszystkim większych statków: 50 jednostek typu VLCC, 34 typu Suezmax oraz 67 typu Aframax/LR2, przewożących głównie irańską ropę do Chin oraz rosyjską ropę do Indii.

## Ograniczenia prawne dotyczące zatrzymywania tankowców

Trudno jest zapobiec wpływaniu statków floty cieni – w tym jednostek objętych sankcjami – na wody terytorialne lub do wyłącznej strefy ekonomicznej (WSE) danego państwa, ponieważ prawo międzynarodowe gwarantuje swobodę żeglugi oraz prawo do

.....  
<sup>62</sup> *Russian shadow fleet investigation wins Daphne Caruana Galizia Journalism Prize*, European Parliament News, 21 października 2025 r., [www.europarl.europa.eu](http://www.europarl.europa.eu).

<sup>63</sup> A. Kravtsev, Y. Pavytska, *Emerging and Unsanctioned Russian Shadow Fleet Tankers*, Instytut KSE, wrzesień 2025, <https://sanctions.kse.ua>.

<sup>64</sup> *Rise of Tanker Shadow Fleet and Impact on Vessel Demolition*, AXSMarine, 1 października 2024 r., <https://public.axsmarine.com>.

<sup>65</sup> M. Johnson, *On an upward trend the values of tankers and in the background the "shadow" fleet*, World Ports Org., 19 sierpnia 2025 r., [www.worldports.org](http://www.worldports.org).

<sup>66</sup> M. Lin, *Fuel for thought: Shadow tanker operators swing between sanctioned countries to support oil flows*, S&P Global, 28 sierpnia 2025 r., [www.spglobal.com](http://www.spglobal.com).

nieszkodliwego przepływu<sup>67</sup>. Ramy prawne wyznacza w tym przypadku Konwencja ONZ o prawie morza (UNCLOS), główny globalny traktat regulujący kwestie morskie<sup>68</sup>. Zakres praw przysługujących statkom różni się w zależności od strefy morskiej (zob. tabela 13). W wyłącznej strefie ekonomicznej (WSE) oraz na pełnym morzu statki handlowe korzystają z szerokiej swobody żeglugi. Na morzu terytorialnym ich prawo jest ograniczone do nieszkodliwego przepływu i może podlegać dodatkowym regulacjom państwa nadbrzeżnego. Strefa przyległa również dopuszcza swobodę żeglugi, ale przyznaje państwom nadbrzeżnym rozszerzone uprawnienia w zakresie kontroli.

Tabela 13

**Prawa przepływu statków handlowych w różnych strefach morskich zgodnie z UNCLOS**

STREFA MORSKA	DEFINICJA (UNCLOS)	PRAWA PAŃSTWA NADBRZEŻNEGO	PRAWA STATKÓW HANDLOWYCH	ARTYKUŁY UNCLOS
Wody wewnętrzne	Wody położone w głębi lądu od linii podstawowej (porty, rzeki, zatoki). Traktowane jako część terytorium państwa	Pełna suwerenność, taka sama jak w przypadku terytorium lądowego	Brak automatycznego prawa przepływu, wejście statku wymaga zgody, może być też uzasadnione sytuacją zagrożenia	Art. 2, art. 8
Morze terytorialne (do 12 mil morskich)	Pas morza przylegający do wybrzeża, mierzony od linii podstawowych	Suwerenność nad wodami, dnem morskim i przestrzenią powietrzną. Możliwość regulowania kwestii żeglugi, bezpieczeństwa, środowiska, ceł, imigracji	Prawo do nieszkodliwego przepływu, o ile jest on nieprzerwany i szybki oraz nie zagraża pokojowi, porządkowi lub bezpieczeństwu	Art. 2, art. 17–23
Strefa przyległa (12–24 mil morskich)	Strefa poza morzem terytorialnym, w której państwo nadbrzeżne może egzekwować swoje przepisy	Ograniczona kontrola w celu zapobiegania i karania naruszeń przepisów celnych, podatkowych, imigracyjnych i sanitarnych	Swoboda żeglugi pozostaje zachowana, w przypadku podejrzenia naruszeń stosuje się odpowiednie środki prawne	Art. 33

.....

<sup>67</sup> Więcej o prawnych aspektach zatrzymywania floty cieni w: R. Tarnogórski, „Rosyjskie zagrożenia hybrydowe na Bałtyku – aspekty prawnomiędzynarodowe”, PISM, w przygotowaniu.

<sup>68</sup> *The United Nations Convention on the Law of the Sea*, [www.unclos.org](http://www.unclos.org).

STREFA MORSKA	DEFINICJA (UNCLOS)	PRAWA PAŃSTWA NADBRZEŻNEGO	PRAWA STATKÓW HANDLOWYCH	ARTYKUŁY UNCLOS
Wyłączna strefa ekonomiczna (WSE, do 200 mil morskich)	Obszar poza morzem terytorialnym i przylegający do niego, nieprzekraczający 200 mil morskich	Suwerenne prawa do poszukiwania, eksploatacji, ochrony i zarządzania zasobami naturalnymi. Jurysdykcja w zakresie środowiska morskiego, badań naukowych, instalacji	Swoboda żeglugi i przelotu, prawo do układania kabli podmorskich i rurociągów. Należy przestrzegać praw państwa nadbrzeżnego do zasobów	Art. 55–58, art. 60, art. 79
Sześć kontynentalny	Dno morskie i podłoże morskie rozciągające się poza morzem terytorialnym, do 200 mil morskich lub dalej, jeśli stanowi to naturalne przedłużenie strefy	Prawa suwerenne do zasobów dna morskiego	Statki mogą swobodnie pływać na tym obszarze, nie można eksploatować zasobów dna morskiego bez zgody	Art. 76–78
Morze pełne (poza wyłączną strefą ekonomiczną)	Wszystkie części morza nieobjęte wyłączną strefą ekonomiczną (WSE), morzem terytorialnym ani wodami wewnętrznymi	Brak suwerenności, podlegają prawu międzynarodowemu	Wolność żeglugi, przelotu, połowów, układania kabli i rurociągów, badań naukowych. Należy pływać pod banderą jednego państwa	Art. 87, art. 90–92

Źródło: opracowanie własne.



Państwa nadbrzeżne nie mogą ograniczać prawa nieszkodliwego przepływu ani zatrzymywać zagranicznych statków, jednak UNCLOS przewiduje kilka wyjątków (zob. tabela 14). Niezależnie od strefy morskiej, w której porusza się statek, brak przynależności państwowej lub posługiwanie się fałszywą banderą stanowią podstawę do podjęcia działań, czego przykładem są zatrzymania tankowców należących do floty cieni. Co więcej, jednostka, która zmienia banderę na morzu, traci swoją przynależność państwową i również może zostać zatrzymana. Przepływ, który nie spełnia kryteriów nieszkodliwego – np. przewóz nielegalnych produktów czy powodowanie zanieczyszczeń – umożliwia z kolei wejście na pokład statku, gdy znajdzie się on na wodach terytorialnych. W strefie przyległej państwa nadbrzeżne mogą interweniować w przypadkach uchylania się od ceł lub sankcji, natomiast w wyłącznej strefie ekonomicznej (WSE) mają prawo podejmować działania

w odpowiedzi na zagrożenia dla środowiska lub zakłócanie pracy instalacji morskich. Co istotne, od marca 2025 r. UE wymaga, aby statki zagraniczne operujące w wyłącznych strefach ekonomicznych państw członkowskich posiadały ubezpieczenie uznawane przez UE, a jednostki niespełniające tego wymogu mają zakaz prowadzenia działalności.

Tabela 14

**Wyjątki w ramach UNCLOS umożliwiające wejście na pokład statku**

STREFA MORSKA	WYJĄTEK DOTYCZĄCY WEJŚCIA NA POKŁAD ZGODNIE Z UNCLOS	PRZYKŁADY PRAKTYCZNYCH KONSEKWENCJI DLA STATKÓW Z FLOTY CIENI	ARTYKUŁY UNCLOS
Wody wewnętrzne	Nieuprawnione wejście na wody lub naruszenie prawa krajowego	Tankowcom floty cieni, które próbują dokować w portach UE bez odpowiedniego zezwolenia, może zostać odmówiony wstęp i mogą zostać poddane inspekcji zgodnie z prawem krajowym	Art. 2, art. 8
Morze terytorialne (≤12 mil morskich)	Przeptyw przestaje być nieszkodliwy, jeśli ładunek lub rozładunek jakiegokolwiek towaru, waluty lub osoby stanowi naruszenie przepisów celnych, podatkowych, imigracyjnych lub sanitarnych państwa nadbrzeżnego, a także jeśli ma miejsce jakiegokolwiek umyślne i poważne zanieczyszczenie środowiska, stanowiące naruszenie konwencji UNCLOS. Państwo nadbrzeżne może nakazać statkowi opuszczenie terytorium lub przeprowadzić kontrolę na pokładzie	Tankowce z floty cieni prowadzące przeładunki ropy między statkami, zaangażowane w omijanie sankcji lub przewożące nielegalny ładunek mogą zostać zatrzymane z powodu naruszenia prawa do nieszkodliwego przepływu	Art. 17–19, art. 25
Strefa przyległa (12–24 mil morskich)	Wejście na pokład i nałożenie kary są dozwolone w celu zapobiegania naruszeniom lub ścigania naruszeń przepisów celnych, podatkowych, imigracyjnych lub sanitarnych państwa nadbrzeżnego na jego terytorium lub na morzu terytorialnym	Tankowce podejrzane o przewóz niezgłoszonego ładunku ropy lub posiadanie sfałszowanych dokumentów celnych mogą zostać zatrzymane w ramach egzekwowania przepisów w strefie przyległej	Art. 33

STREFA MORSKA	WYJĄTEK DOTYCZĄCY WEJŚCIA NA POKŁAD ZGODNIE Z UNCLOS	PRZYKŁADY PRAKTYCZNYCH KONSEKWENCJI DLA STATKÓW Z FLOTY CIENI	ARTYKUŁY UNCLOS
Wyłączna strefa ekonomiczna (≤200 mil morskich)	Wejście na pokład jest dozwolone, jeśli statek zanieczyszcza środowisko, uszkadza instalacje lub nielegalnie eksploatuje zasoby	Tankowce z floty cieni prowadzące niebezpieczne operacje i powodujące wycieki ropy mogą zostać poddane kontroli	Art. 56–58, art. 60, art. 73
Szelf kontynentalny	Wejście na pokład jest dozwolone, jeśli statek eksploatuje zasoby dna morskiego bez zgody	Statki z floty cieni zakłócające pracę platform morskich mogą zostać poddane kontroli	Art. 77–78
Morze pełne (poza wyłączną strefą ekonomiczną)	Prawo do wejścia na pokład, jeśli statek jest bezpaństwowy, pływa pod fałszywą banderą, zajmuje się piractwem, handlem niewolnikami lub nielegalnym nadawaniem	Brak przynależności państwowej i fałszywa bandera są główną podstawą prawną do wejścia na pokład statków floty cieni	Art. 87, art. 101, art. 110

Źródło: opracowanie własne.



Ponadto statki uczestniczące w operacjach burta w burtę mogą zostać zatrzymane, jeśli naruszają postanowienia załącznika I do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL)<sup>69</sup>, nie posiadają zatwierdzonego planu operacji STS, łamią przepisy państwa bandery lub państwa nadbrzeżnego albo gdy stwarzają zagrożenie dla bezpieczeństwa lub środowiska. Organy kontroli państwa portu, administracje państw bandery oraz państwa nadbrzeżne mogą zatrzymać takie jednostki do czasu zapewnienia przez nie zgodności z obowiązującymi regulacjami<sup>70</sup>. W wodach terytorialnych oraz w wyłącznych strefach ekonomicznych wiele państw wymaga również wcześniejszego zgłoszenia operacji STS i uzyskania odpowiednich zezwoleń. Nieprzestrzeganie tych wymogów stanowi podstawę prawną do zatrzymania statku, nałożenia grzywny lub nakazania opuszczenia wód danego państwa<sup>71</sup>.

We wszystkich takich przypadkach, jeśli statek odmówi poddania się inspekcji, właściwe organy mogą wejść na jego pokład, stosując środki proporcjonalne do sytuacji, a także

<sup>69</sup> *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)*, [www.imo.org](http://www.imo.org).

<sup>70</sup> *Ship-to-Ship (STS) Plan: Legal Requirements & Approval Guide*, Marine Public, 2025, [www.marinepublic.com](http://www.marinepublic.com).

<sup>71</sup> *Is ship to ship transfer legal?*, SunHelm Marine, 8 kwietnia 2025 r., [www.sunhelmmarine.com](http://www.sunhelmmarine.com).

ścigać jednostkę na podstawie prawa do pościgu oraz nakładać kary. Po uiszczeniu grzywien i pomyślnym zakończeniu inspekcji dalsze zatrzymanie statku jest jednak zabronione na mocy art. 73 UNCLOS, który stanowi, że zatrzymane jednostki i ich załogi powinny zostać zwolnione niezwłocznie po wniesieniu kaucji lub innego odpowiedniego zabezpieczenia.

Pomimo dostępnych mechanizmów państwa nadal nie są chętne do zatrzymywania statków należących do rosyjskiej floty cieni. Wynika to z obaw przed eskalacją napięć z Rosją, pomimo że – jak wskazano w rozdziale 4 – kontrola przeprowadzona przez amerykańskie i brytyjskie służby na pokładach statków *Bella 1* i *Marinera* wykazała, iż rosyjska marynarka wojenna nie jest w stanie zapewnić im niezawodnej ochrony. Kolejnymi przeszkodami są wysokie koszty przechowywania jednostek w portach oraz ograniczenia prawne – UNCLOS nie zezwala na długotrwałe zatrzymanie statku w porcie. W konsekwencji kontrole ubezpieczeniowe prowadzone na Morzu Bałtyckim pełnią przede wszystkim funkcję narzędzia monitorowania i gromadzenia informacji, a nie realnego środka prowadzącego do zatrzymań. Do marca 2026 r. odnotowano jedynie kilka takich przypadków (zob. Tabela 12, s. 70). W latach 2025–2026 Belgia, Estonia, Szwecja oraz Francja (trzykrotnie) zatrzymały tankowce z powodu braku przynależności państwowej, zwalnając je po dostarczeniu wymaganej dokumentacji<sup>72</sup>. W niektórych przypadkach na statki nałożono kary w wysokości kilku milionów euro, a część załogi została skazana. Co więcej, Niemcy zatrzymały tankowiec *Eventin* w styczniu 2025 r., jednak kwestia jego konfiskaty pozostaje nierozstrzygnięta. W grudniu 2025 r. Federalny Sąd Skarbowy, wskazując na wątpliwości dotyczące legalności, orzekł, że organy celne nie mogą przejąć jednostki, która kotwiczony w Niemczech od niemal roku<sup>73</sup>.

## Zmiany bander

Konwencja UNCLOS wymaga, aby wszystkie statki były zarejestrowane pod banderą państwową, co wiąże się z odpowiedzialnością za kwestie bezpieczeństwa, standardów pracy, kontroli zanieczyszczeń oraz zgodności z prawem. W praktyce jednak wiele państw oferuje tzw. tanie bandery, umożliwiające rejestrację przy minimalnym nadzorze. Rejestry te często zaniedbują weryfikację własności, historii statku, ubezpieczenia czy potencjalnego narażenia na sankcje, a ich prowadzenie bywa zlecane prywatnym firmom o ograniczonych możliwościach operacyjnych. Niektóre z nich akceptują wnioski, których dokumentacja jest niepełna, co umożliwia funkcjonowanie statkom objętym sankcjami lub jednostkom wysokiego ryzyka. Obecnie brak jest wiążących międzynarodowych przepisów regulujących zasady rejestracji pod banderą (zob. tabela 15).

.....  
<sup>72</sup> A. Laguna, *Europe's long, arduous battle against Russia's 'shadow fleet' is far from over*, World Ports Org., 27 maja 2025 r., [www.worldports.org](http://www.worldports.org).

<sup>73</sup> *German court blocks confiscation of "shadow fleet" tanker Eventin*, „The Insider”, 12 grudnia 2025 r., <https://theins.ru>.

Tabela 15

### Mocne i słabe strony międzynarodowych mechanizmów regulujących rejestrację pod banderą

MECHANIZM	ZALETY	WADY
<b>System audytów państw członkowskich IMO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ocena wdrażania instrumentów IMO, w tym obowiązków państwa bandery</li> <li>- obowiązkowy udział w audycie od 2016 r.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- brak wiążących środków naprawczych</li> <li>- nie zajmuje się problemem wyboru rejestru</li> <li>- brak narzędzi do weryfikacji wniosków na podstawie historii własności lub egzekwowania przepisów</li> </ul>
<b>Porozumienie paryskie i porozumienie tokijskie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- klasyfikacja państw bandery za pomocą białych, szarych i czarnych list na podstawie wyników inspekcji i zatrzymań</li> <li>- państwa o słabych wynikach podlegają częstszym inspekcjom lub zakazom</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nie można zakazać rejestrom wydawania bander</li> <li>- nie można zapobiec ponownej rejestracji statków objętych sankcjami lub pozbawionych bandery w innym miejscu</li> </ul>
<b>Porozumienie o wymianie informacji między rejestrami (RISC)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- promuje wymianę informacji między rejestrami</li> <li>- obejmuje główne rejestry (Panama, Liberia, Wyspy Marshalla)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ograniczona liczba członków (13 rejestrów)</li> <li>- ograniczony zasięg po wykluczeniu Wysp Cooka w 2025 r.</li> </ul>
<b>Ramy kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (PSC)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zapewnia egzekwowanie przepisów poprzez inspekcje portowe i zatrzymania</li> <li>- działa odstrasżająco w przypadku nieprzestrzegania przepisów</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ma charakter reaktywny, a nie prewencyjny</li> <li>- nie może bezpośrednio regulować wydawania bander</li> </ul>
<b>Artykuły 91 i 94 konwencji UNCLOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ustalają podstawę prawną rejestracji statków i obowiązków państwa bandery</li> <li>- wymagają wykazania rzeczywistego związku między statkiem a państwem bandery</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- wymóg wykazania rzeczywistego związku jest w niewielkim stopniu egzekwowany</li> <li>- brak wiążącego mechanizmu definiującego lub egzekwującego te przepisy</li> </ul>
<b>Zasady IMO dotyczące fałszywych rejestracji</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zawierają wytyczne dotyczące zapobiegania fałszywym lub nieuprawnionym rejestracjom</li> <li>- podnoszą świadomość nieuczciwych praktyk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- opierają się na zdolnościach egzekwowania prawa przez poszczególne państwa</li> <li>- brak w nich scentralizowanego mechanizmu egzekwowania przepisów na skalę globalną</li> </ul>
<b>Towarzystwa klasyfikacyjne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ustalają normy techniczne dotyczące bezpieczeństwa statków i zgodności z przepisami</li> <li>- wpływają pośrednio na rejestry bander poprzez tworzenie wymagań dotyczących ubezpieczenia i wejścia do portu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- działają na zasadzie dobrowolności i są nastawione na zysk</li> <li>- nie są mechanizmem regulacyjnym</li> </ul>

Źródło: opracowanie własne.



Rosyjska flota cieni bardzo często zmienia bandery i wielokrotnie przenosi rejestrację statków w celu ukrycia własności i uniknięcia kontroli. Według firmy Windward AI, zajmującej się analizą danych morskich, faktyczni właściciele 60% rosyjskich jednostek floty cieni pozostają nieznani<sup>74</sup>. Analiza PISM<sup>75</sup> wskazuje, że w okresie od marca 2022 r. do 7 kwietnia 2026 r. aż 61% objętych sankcjami rosyjskich tankowców (łącznie 623) zmieniło banderę co najmniej dwukrotnie, a wiele z nich dodatkowo regularnie zmieniło nazwy, właścicieli lub zarządców (zob. tabela 16). Zdecydowana większość spośród 38 używanych bander (zob. tabela 17) została wydana przez mniej renomowane systemy kontroli państwa portu, takie jak porozumienie z Abudży, obejmujące państwa Afryki Zachodniej i Środkowej, oraz porozumienie z Rijadu, skupiające państwa Zatoki Perskiej. Rejestry te cechują się zazwyczaj niższym poziomem nadzoru lub nierównomiernym egzekwowaniem przepisów, co dodatkowo osłabia skuteczność kontroli.

Tabela 16

**Odsetek objętych sankcjami UE, Wielkiej Brytanii i USA rosyjskich tankowców, które zmieniły banderę, nazwę, właściciela i zarządcę w okresie od marca 2022 do kwietnia 2026 r.**

LICZBA ZMIAN	BANDERY (W %)	NAZWA (W %)	WŁAŚCIELE (W %)	ZARZĄDCA (W %)
1	23	33	39	25
2	24	32	32	22
3	21	15	11	17
4 i więcej (do 9)	17	4	3	26



Źródło: opracowanie własne na podst. danych Vesselfinder.com i MarineTraffic.com.

Dane z wielu źródeł potwierdzają gwałtowne przyspieszenie zmian bandery po nałożeniu sankcji. Według Lloyd's List średni odstęp między zmianami bandery w przypadku statków floty cieni skrócił się z 194 dni w 2022 r. do zaledwie 45 dni w 2025 r.<sup>76</sup> CREA ustaliła, że spośród 295 rosyjskich tankowców, które jako pierwsze zostały objęte sankcjami przez USA, UE lub Wielką Brytanię, 45% zmieniło banderę w ciągu trzech miesięcy, a 59%

<sup>74</sup> J. Parker, *On the front line of Europe's standoff with Russia's shadow fleet*, BBC, 19 listopada 2025 r., [www.bbc.com](http://www.bbc.com).

<sup>75</sup> Wyszukiwarki Vesselfinder.com i MarineTraffic.com, które lokalizują statki na podstawie ich sygnałów AIS.

<sup>76</sup> B. Diakun, *Flag hopping hits unprecedented levels among sanctioned fleet*, „Lloyd's List”, 25 kwietnia 2025 r., [www.lloydslist.com](http://www.lloydslist.com).

w ciągu sześciu miesięcy, przy czym najwyższą częstotliwość odnotowano w przypadku sankcji nałożonych przez USA lub Wielką Brytanię<sup>77</sup>.

Tabela 17

**Zgłoszone bandery rosyjskich tankowców objętych sankcjami UE, USA i Wielkiej Brytanii: TOP 15 (28 kwietnia 2026 r.)**

	KRAJ	LICZBA TANKOWCÓW POD DEKLAROWANĄ BANDERĄ
1	Rosja	206
2	Kamerun	139
3	Sierra Leone	95
4	Panama	37
5	Oman	35
6	Komory	15
7	Gwinea Równikowa	15
8	Madagaskar	12
9	Mozambik	11
10	Palau	11
11	Gambia	10
12	Gwinea	8
13	Gujana	6
14	Curaçao	5
15	Wyspy Świętego Tomasza i Księżęca	5

Źródło: opracowanie własne na podst. danych TankersTracker.com, Vesselfinder.com i MarineTraffic.com.



W miarę jak rosła presja państw koalicji G7+ na główne rejestry, tankowce rosyjskiej floty cieni zaczęły przenosić się do mniejszych rejestrów o ograniczonym nadzorze morskim, takich jak Antigua i Barbuda, Barbados, Gujana, Honduras, Sierra Leone czy San Marino<sup>78</sup>. Coraz powszechniejsze stało się również stosowanie fałszywych bander, czyli fałszywa rejestracja, używanie nieistniejących bander lub zmiana bandery poprzez manipulowanie danymi cyfrowymi.

Dane CREA<sup>79</sup> pokazują, że w pierwszych trzech kwartałach 2025 r. aż 113 statków z rosyjskiej floty cieni, które zostały objęte sankcjami, pływało pod fałszywymi bandera-

<sup>77</sup> V. Raghunandan, L. Wickenden, *Flags of inconvenience: 113 vessels flying a false flag transported EUR 4.7 bn Russian oil in first three quarters of 2025*, CREA, 27 listopada 2025 r., <https://energyandcleanair.org>.

<sup>78</sup> G. Saiz Erasquin, T. Keatinge, *op.cit.*

<sup>79</sup> V. Raghunandan, L. Wickenden, *op. cit.*

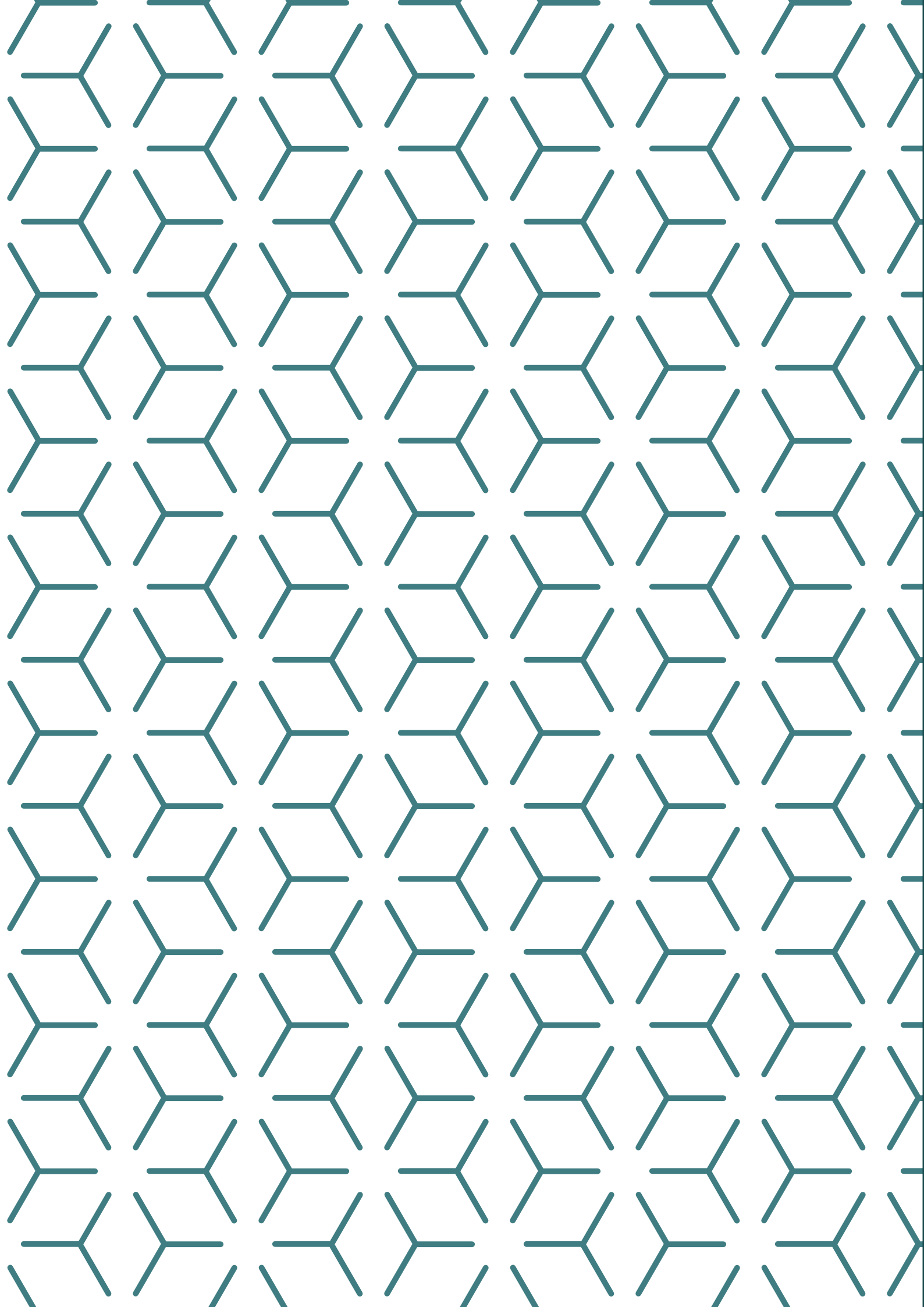
mi. Odpowiadały one za 13% rosyjskiego eksportu ropy. Najczęściej wykorzystywana fałszywa bandera należała do Malawi, które nie posiada własnego rejestru statków, a następnie do Beninu, Gujany i Komorów. Liczba takich przypadków rosta z miesiąca na miesiąc – od 19 w styczniu do 110 w październiku 2025 r., a następnie spadła do 63 w lutym 2026 r.<sup>80</sup> Znaczna liczba statków pływających pod fałszywą banderą przepływa przez Morze Bałtyckie, a liczba takich rejsów w 2025 r. wzrosła niemal czterokrotnie<sup>81</sup>. Niektóre jednostki nadal posługiwały się banderą Panamy, mimo że kraj ten w 2024 r. usunął z rejestru statki objęte sankcjami<sup>82</sup>. Wykrywanie fałszywych bander pozostaje jednak trudne, ponieważ numery MMSI nie pozwalają na jednoznaczną weryfikację rzeczywistego statusu bandery statku.

.....

<sup>80</sup> V. Raghunandan, *op. cit.*

<sup>81</sup> *False flag Baltic transits almost quadruple throughout 2025*, „Lloyd’s List”, 6 lutego 2026 r., [www.lloydslist.com](http://www.lloydslist.com).

<sup>82</sup> B. Diakun, *op. cit.*



# Wnioski

Elżbieta Kaca

Sankcje koalicji G7+ w sektorze naftowym ograniczyły rosyjskie dochody ze sprzedaży ropy i zmusiły Rosję do przekierowania eksportu m.in. do Chin, Indii czy Turcji. Choć poziom wydobycia pozostał względnie stabilny, obniżone ceny ropy Urals, dłuższe trasy, którymi transportowana jest ropa, oraz uszkodzenia infrastruktury rafineryjnej zmniejszyły wpływy do budżetu Rosji. Obecnie sprzedaż ropy i gazu odpowiada jedynie za ok. 25% dochodów państwa. Skuteczność sankcji G7+ jest jednak silnie uzależniona od zmian sytuacji geopolitycznej. Ze względu na znaczący udział Rosji w globalnym rynku ropy naftowej wahania cen ropy wywołane wojną między Stanami Zjednoczonymi, Izraelem a Iranem oraz czasowe zamknięcie cieśniny Ormuz zwiększyły w marcu 2026 r. rosyjskie dochody z eksportu surowca. Wzrost ten wynikał zarówno z rosnącego popytu ze strony państw azjatyckich, jak i z tymczasowego złagodzenia amerykańskich sankcji.

Aby zminimalizować wpływ restrykcji, Rosja rozbudowała alternatywny system transportowy – tzw. flotę cieni – obejmujący ponad 700 wysłużonych tankowców działających poza standardami międzynarodowymi. Flota ta wykorzystuje nieprzejrzyste struktury własnościowe, usługi ubezpieczycieli spoza państw koalicji G7+, ukrywa swoją lokalizację lub nią manipuluje oraz dokonuje częstych transferów STS, co umożliwia omijanie sankcji i znacząco utrudnia nadzór nad nią.

Flota cieni generuje również rosnące zagrożenia dla żeglugi, środowiska i bezpieczeństwa na skalę globalną. Stare, źle utrzymane i często nieubezpieczone jednostki są bardziej podatne na kolizje i wycieki, a ukrywanie lokalizacji oraz ryzykowne transfery STS zwiększają prawdopodobieństwo wypadków. Udokumentowane wycieki na wodach europejskich oraz zarzuty dotyczące sabotażu i gromadzenia danych wywiadowczych pokazują skalę ryzyka, zwłaszcza w akwenach o gęstej infrastrukturze podmorskiej.

Choć sankcje G7+ wymierzone we flotę cieni i powiązane z nią podmioty nie doprowadziły do jej likwidacji, znacząco podniosły koszty jej funkcjonowania, skomplikowały jej działalność i zwiększyły niestabilność całego systemu ją wspierającego. Jedynie największe pakiety sankcji wprowadzonych przez USA, UE i Wielką Brytanię powodowały krótkotrwałe ograniczenie aktywności floty. Rosja za każdym razem szybko się dostosowywała, przechodząc płynnie między transportem zgodnym z zachodnimi regulacjami a logistyką floty cieni. Wynika to zarówno z elastycznych praktyk Rosji w obcho-

dzeniu restrykcji, jak i z tolerowania nielegalnych praktyk przez część odbiorców oraz dostawców usług.

Sankcje nałożone na flotę cieni znacząco zwiększyły koszty eksportu ropy Urals. Bardziej rygorystyczne egzekwowanie przepisów doprowadziło do wzrostu dyskonta Urals–Brent, ponieważ wyższe ryzyko transportowe generujące opóźnienia i ograniczone ubezpieczenia zmuszają Rosję do oferowania większych rabatów. Dłuższe trasy do Azji, nieprzejrzysta logistyka oraz uzależnienie od usług floty cieni gwałtownie podniosły koszty po stronie Rosji, które w okresach przyjmowania największych pakietów sankcyjnych przekraczały 13 dol. za baryłkę. Najsilniejsze były efekty dużych pakietów restrykcji nakładanych przez USA, lecz słabły one wraz z dostosowywaniem się do nich Rosji. Udawało jej się to dzięki zmianom własnościowym, w tym zmianom bander, modyfikacjom tras czy transferom STS. Bez trwałego i skoordynowanego egzekwowania przepisów – w tym presji na podmioty z państw trzecich – skuteczność sankcji stopniowo malała. Sankcje nie wpłynęły na wolumen rosyjskiego eksportu ropy, ale obniżyły jego rentowność oraz zwiększyły podatność i koszty rosyjskiego morskiego łańcucha dostaw.

Pomimo sankcji tankowce nimi objęte nadal przewożą znaczną część rosyjskiej ropy, a większość operatorów zdaje się nie przejmować ryzykiem wykrycia. Flota wciąż prowadzi szeroko zakrojoną działalność, wykorzystując zróżnicowane luki prawne.

Po pierwsze, działania mające na celu ograniczenie nabywania statków przez Rosję okazały się niewystarczające. Mimo wprowadzonych zakazów Rosja wciąż kupowała – często po zawyżonych cenach – starzejące się tankowce od sprzedawców z UE i innych państw, korzystając z pośredników oraz firm–przykrywek. Umożliwiło to dalszy wzrost liczebności floty i stworzyło dochodowy rynek wtórny dla starych jednostek. Równocześnie wykształciła się flota obsługująca wielu eksporterów objętych sankcjami (m.in. Iran i Rosję) i działająca za pośrednictwem nieprzejrzystych podmiotów zarejestrowanych w jurysdykcjach o liberalnych regulacjach.

Po drugie, państwa mają bardzo ograniczoną możliwość zatrzymania tankowców rosyjskiej floty cieni, ponieważ UNCLOS gwarantuje swobodę żeglugi, zwłaszcza w wyłączonej strefie ekonomicznej (EEZ) i na pełnym morzu, i zezwala na interwencję tylko w ściśle określonych przypadkach. Wyjątki, w tym bezpieczeństwo, fałszywa bandera, przepływ łamiący zasadę nieszkodliwego przepływu lub naruszenia środowiskowe, wymagają wskazania istotnych dowodów i mają ograniczone zastosowanie. Ograniczone są też możliwości zatrzymania tankowców w przypadku niewystarczających ubezpieczeń, łamania przepisów dotyczących przeładunku na morzu (STS) czy egzekwowania prawa w strefach terytorialnych i przyległych, a obawa przed eskalacją działań Rosji dodatkowo zniechęca państwa do zatrzymywania statków. W rezultacie sytuacje takie pozostają sporadyczne, a flota cieni na wodach międzynarodowych

nadal działa w dużej mierze bez przeszkód, wykorzystując zarówno ochronę wynikającą z prawa morskiego, jak i niechęć państw nadbrzeżnych do jego egzekwowania.

Po trzecie, rosyjska flota cieni wykorzystuje słabości globalnego systemu rejestracji statków pod różnymi banderami. Liberalne rejestry, słabe regulacje globalne i ograniczone egzekwowanie prawa umożliwiają flocie cieni dalsze funkcjonowanie dzięki szybkim i nieprzejrzystym zmianom bandery. Konwencja UNCLOS określa jedynie minimalne wymagania w tej dziedzinie, a międzynarodowym organom brakuje realnych uprawnień w celu ich wdrożenia, co pozwala statkom na wielokrotne zmiany bandery przy minimalnej kontroli. Umożliwia to tankowcom objętym sankcjami ukrywanie własności, unikanie inspekcji oraz kontynuowanie działalności mimo obowiązujących ograniczeń. Od 2022 r. obserwuje się gwałtowny wzrost liczby zmian bander – wiele statków objętych sankcjami zmieniało banderę wielokrotnie, często równocześnie przyjmując nowe nazwy i zmieniając właścicieli lub zarządców. Coraz częściej statki przenoszą się do małych, słabo regulowanych rejestrów, gdzie nadzór jest minimalny, a praktyki używania fałszywych flag stały się powszechne.

Niekontrolowana ekspansja floty cieni stwarza również szersze ryzyko systemowe, wykraczające poza bezpośrednie niebezpieczeństwa i omijanie sankcji. Wraz z coraz większą liczbą statków działających poza zakresem ustalonego nadzoru regulacyjnego, finansowego i technicznego, rośnie prawdopodobieństwo wystąpienia poważnych incydentów morskich. Mogą one obejmować wycieki lub kolizje, które zakłócą funkcjonowanie kluczowych szlaków żeglugowych lub uszkodzą krytyczną infrastrukturę podmorską. Utrzymywanie się nieprzejrzystych struktur własnościowych oraz nieformalnych kanałów finansowania sprzyja praniu pieniędzy, korupcji i infiltracji globalnych sieci żeglugowych przez podmioty powiązane z przestępczością zorganizowaną lub służbami wywiadowczymi. Normalizacja takich praktyk grozi powstaniem równoległego, słabo regulowanego ekosystemu transportowego, który będzie podważać międzynarodowe standardy morskie, osłabiać wiarygodność systemów sankcji i zmniejszać przejrzystość na światowych rynkach ropy. Jeśli proces ten nie zostanie powstrzymany, flota cieni może stać się trwałym elementem globalnej logistyki energetycznej, pogłębiając słabości geopolityczne i komplikując reagowanie na kryzysy na strategicznych akwenach.

Aby ograniczyć działalność rosyjskiej floty cieni (gdy tylko sytuacja na rynku ropy ustabilizuje się po zakończeniu konfliktu między Stanami Zjednoczonymi i Izraelem a Iranem), państwa koalicji G7+ powinny odejść od pułapu cenowego na rzecz całkowitego zakazu świadczenia usług morskich dla rosyjskiej ropy i produktów naftowych. Powinny także zwiększyć presję na głównych importerów poprzez wprowadzanie dalszych sankcji wobec portów, rafinerii i instytucji finansowych w państwach trzecich zaangażowanych w handel rosyjską ropą. Równocześnie koalicja powinna objąć działaniami cały ekosystem floty cieni – nowe tankowce, ubezpieczycieli, rejestry, pośredników –

oraz koordynować nakładanie dodatkowych sankcji przez USA, UE i Wielką Brytanię, aby utrudnić ich obchodzenie. Wzmoczone zatrzymania i inspekcje, ściślejsza kontrola zmian bandery oraz surowsze normy techniczne i środowiskowe dotyczące starzejących się statków zwiększyłyby ryzyko operacyjne, na jakie narażona jest flota cieni, a jednocześnie poprawiłyby bezpieczeństwo morskie. Choć takie działania nie wyeliminowałyby floty cieni całkowicie, znacząco ograniczyłyby jej wykorzystanie do transportu rosyjskiej ropy.

# Autorzy

## Elżbieta Kaca



jest kierowniczką projektu „Sankcje międzynarodowe”. Zajmuje się polityką sankcyjną, kontrolą eksportu i bezpieczeństwem ekonomicznym. Ma wieloletnie doświadczenie badawcze w obszarze wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa UE, w tym unijnej polityki wschodniej. Studiowała nauki polityczne na Uniwersytecie Warszawskim oraz ukończyła studia podyplomowe w Kolegium Europejskim w Natolinie. Postępuje się językiem angielskim, rosyjskim i francuskim.

Projekt „Sankcje międzynarodowe” prowadzi badania na temat polityki sankcyjnej Unii Europejskiej oraz Stanów Zjednoczonych, w tym rozwiązań instytucjonalno-prawnych, wdrażania restrykcji oraz ich skuteczności. Analizowana jest także współpraca międzynarodowa w tej dziedzinie. W ramach projektu szczególną uwagę poświęca się sankcjom wobec Rosji, ich wpływowi na rosyjską gospodarkę i sektor wojskowy oraz przeciwdziałaniu ich obchodzeniu. Projekt bada najnowsze trendy w tej sferze w oparciu o dostępne dane.

## Tymon Pastucha



jest analitykiem ds. polityki energetycznej w programie Energia, surowce i technologie krytyczne. Absolwent kierunku prawno-ekonomicznego (Wydział Prawa i Administracji UAM oraz Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu) i Wschodoznawstwa (Wydział Historii UAM). Postępuje się językiem angielskim, rosyjskim i niemieckim, a także zna podstawy języka serbsko-chorwackiego.



Polski Instytut Spraw Międzynarodowych (PISM) jest jednym z najważniejszych ośrodków analitycznych w Europie Środkowej i Wschodniej. Sytuując się pomiędzy światem polityki a niezależną analizą, PISM zapewnia wsparcie decydującym i dyplomatom, inicjuje publiczną debatę ekspercką oraz upowszechnia wiedzę o współczesnych stosunkach międzynarodowych. Działalności PISM przyświeca przekonanie, że proces podejmowania decyzji na arenie międzynarodowej powinien się opierać w jak największym stopniu na wiedzy płynącej z rzetelnych i wiarygodnych badań.



PISM

POLSKI INSTYTUT SPRAW MIĘDZYNARODOWYCH  
THE POLISH INSTITUTE OF INTERNATIONAL AFFAIRS

Warecka 1A

00-950 Warszawa

[pism@pism.pl](mailto:pism@pism.pl)

[www.pism.pl](http://www.pism.pl)

ISBN 978-83-68555-27-1