

Rafał Miętiewicz

Zuzanna Nowak

Michał Paszkowski

FLOTA WIDMO NA BAŁTYKU GRANICE TOLERANCJI

Rosyjska presja a spójność reakcji Zachodu



OPPORTUNITY

Institute for Foreign Affairs

Autorzy:

Rafał Miętkiewicz
Michał Paszkowski
Zuzanna Nowak

Redakcja:

Zuzanna Nowak

Recenzja:

Stefania Kolarz

Redakcja pomocnicza:

Jakub Kukulski
Karol Kukulski

Korekta:

Katarzyna Staniewska

Grafika:

Krzysztof Zoldi



The Opportunity Institute for Foreign Affairs
ul. Wilcza 8/8
00-532 Warsaw, Poland
office@theopportunity.pl
www.theopportunity.pl

„Flota widmo na Bałtyku – granice tolerancji.
Rosyjska presja a spójność reakcji Zachodu”

Warszawa, kwiecień 2026 r.
Raport 1/2026

ISBN: 978-83-978332-3-4

Eksperti przedstawiają w raporcie własne, niezależne opinie.

Wersja raportu dostosowana do ekranów i urządzeń mobilnych.

W raporcie wykorzystano fotografie własne autorów oraz na licencji Shutterstock, Depositphotos oraz Creative Commons (Wikipedia) – jeśli nie wskazano źródła inaczej.

Fotografie ekspertów pochodzą z ich własnych archiwów.

Autorzy



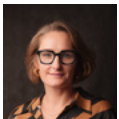
Kmdr dr hab. Rafał Andrzej Miętkiewicz, prof. AMW

Profesor uczelni na Akademii Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni. Ekspert Instytutu Polityki Energetycznej im. Ignacego Łukasiewicza w Rzeszowie, członek Polskiego Towarzystwa Bezpieczeństwa Narodowego i Polskiego Towarzystwa Nautologicznego. Absolwent AMW (2002) oraz Akademii Morskiej w Gdyni (studia podyplomowe). Były dowódca ORP Śniardwy. Wykładowca akademicki na studiach wojskowych, kursach oraz studiach podyplomowych (Politechnika Gdańska, Uniwersytet Gdański) i MBA (Collegium Civitas w Warszawie).



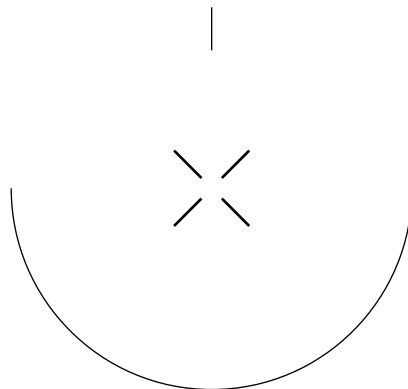
Dr Michał Paszkowski

Ekspert Instytutu Europy Środkowej. Doktor nauk społecznych w zakresie nauk o polityce. Ukończył Wydział Politologii na Uniwersytecie Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie (doktorat) oraz Wydział Wiertnictwa, Nafty i Gazu na Akademii Górniczo-Hutniczej im. Stanisława Staszica w Krakowie (studia podyplomowe). Jego zainteresowania badawcze koncentrują się wokół problematyki bezpieczeństwa energetycznego państw Europy Środkowej, myśli politycznej oraz partii politycznych w Polsce. Autor licznych artykułów naukowych, analiz oraz ekspertyz z zakresu rynku energii.



Zuzanna Nowak

Dyrektor zarządzająca The Opportunity Institute for Foreign Affairs. Analityczka ds. polityki energetycznej i klimatycznej w Instytucie Polityki Energetycznej im. I. Łukasiewicza. Specjalizuje się w tematyce bezpieczeństwa energetycznego, transformacji rynków energii oraz wielostronnej dyplomacji klimatycznej. Doradza instytucjom publicznym, przedsiębiorstwom energetycznym, organizacjom międzynarodowym i środowisku naukowemu w zakresie strategii, analiz i współpracy projektowej. Jest członkinią grupy eksperckiej NATO ISEG oraz ewaluatorką projektów Europejskiej Rady ds. Innowacji (EIC).



Komentatorzy



kmdr dr hab. Dariusz R. Bugajski, prof. AMW

Oficer Marynarki Wojennej, nauczyciel akademicki na Wydziale Dowodzenia i Operacji Morskich (AMW). Wiceprzewodniczący Komisji Prawa Morskiego Polskiej Akademii Nauk.



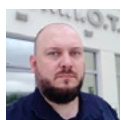
Maciej Filip Bukowski

Kierownik Programu Energii i Odporności w Fundacji im. Kazimierza Pułaskiego.



kpt. ż.w. Jarosław Dawid

Oficer floty handlowej, instruktor (Dynamic Position) Szkoły Morskiej w Gdyni.



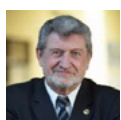
kmdr ppor. mgr inż. Oskar Draus

Oficer Centrum Operacji Morskich – Dowództwa Komponentu Morskiego, wieloletni przedstawiciel Marynarki Wojennej w NATO Maritime Interdiction Operational Training Center (Grecja).



dr Paweł Kusiak

Adiunkt w Akademii Marynarki Wojennej. Zastępca kierownika Katedry Stosunków Międzynarodowych i kierownik Pracowni Gier i Symulacji WNHIS AMW.



prof. dr hab. Andrzej Makowski

Profesor na Wydziale Dowodzenia i Operacji Morskich, AMW. Oficer rezerwy, wykładowca akademicki. Wiceprzewodniczący Komisji Prawa Morskiego PAN o. Gdańsk, członek Komisji Prawnej IMO przy Polskim Rejestrze Statków w Gdańsku.



dr hab. Mariusz Ruszel, prof. PRz, MBA

Dr hab. Mariusz Ruszel, prof. Politechniki Rzeszowskiej oraz prezes i ekspert Instytutu Polityki Energetycznej im. Ignacego Łukasiewicza.



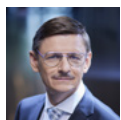
dr Damian Szacawa

Kierownik Zespołu Bałtycko-Nordyckiego Instytutu Europy Środkowej. Adiunkt w Katedrze Międzynarodowych Stosunków Politycznych na Wydziale Politologii i Dziennikarstwa Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie.



Michał Świczkowski

Specjalista ds. bezpieczeństwa, Morski Terminal LPG Gdynia, Alpetrol Sp. z o. o.



prof. dr hab. Grzegorz Wrochna

Global Affairs Director w Creotech Instruments S.A. Wcześniej pełnił funkcję prezesa Polskiej Agencji Kosmicznej POLSA oraz podsekretarza stanu w Ministerstwie Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Kierował Narodowym Centrum Badań Jądrowych.

Szanowni Państwo,

Europa wdrożyła sankcje na rosyjską ropę naftową. Rosja stworzyła jednak system, dzięki któremu może je obchodzić. W debacie publicznej funkcjonuje on pod różnymi nazwami – flota cieni, flota złomu. My określamy go mianem **floty widmo**.

W rzeczywistości chodzi o model działania: sieć tankowców, operatorów i usług logistycznych zaprojektowaną tak, aby wykorzystywać luki regulacyjne, różnice w reżimach prawnych oraz fragmentację jurysdykcji na morzu. Pozwala to rozpraszać odpowiedzialność za działania floty widmo między wieloma podmiotami i systemami prawno-administracyjnymi. W efekcie Rosja może utrzymywać eksport ropy, pozostając poza bezpośrednim zasięgiem sankcji.

Na Bałtyku wyraźnie ujawnia się paradoks tego systemu: kluczowy korytarz eksportu rosyjskiej ropy biegnie przez jeden z najbardziej infrastrukturalnie wrażliwych akwenów Europy, będący pod kontrolą UE i NATO. W takim środowisku zjawiska o charakterze gospodarczym szybko nabierają wymiaru bezpieczeństwa.

Skala i konsekwencje działalności floty widmo wciąż nie znajdują pełnego odzwierciedlenia w sposobie, w jaki państwa regionu reagują na to zjawisko. Samo zlokalizowanie tankowców na radarze nie rozwiązuje problemu. Prawdziwym wyzwaniem jest zaprojektowanie odpowiedzi równie przemyślanej jak mechanizm, który próbuje ona ograniczyć. Temu właśnie poświęcony jest ten raport.

Żuzanna Nowak

Dyrektor Zarządzająca

The Opportunity Institute for Foreign Affairs



Międzynarodowa dystrybucja raportu oraz jego wydanie w języku angielskim zostały zrealizowane przy wsparciu Ambasady Kanady w Warszawie. Dziękujemy za pomoc w nagłośnieniu problematyki floty widmo na arenie międzynarodowej.

Spis treści

Ważne pojęcia i skróty	8
PROLOG: CO JESZCZE MUSI SIĘ WYDARZYĆ?	11
Metodologia	15
ANALIZA	17
1. Od Teheranu po Moskwę – geneza floty widmo	18
Ścieżki obchodzenia sankcji	20
Rosyjska specyfika	21
Ewolucja pojęciowa	24
Bałtyk jako centrum działań floty widmo	26
2. Sposoby obejścia – taktyka floty widmo	34
Podstawowa manipulacja – reflagging i zmiana tożsamości	35
Sposób na niewidzialność – wyłączanie AIS i spoofing GNSS	36
Gra pozorów – fałszowanie i maskowanie	39
Przenoszenie presji na morze – operacje hybrydowe	43
3. Logistyczny łańcuch przyzwolenia	46
Porty, obszary STS jako węzły logistyczne	48
Państwa tolerujące i tranzyt pośredni	49
Prywatni aktorzy: armatorzy, brokerzy i ubezpieczyciele	51
Państwa bandery i wygodne bandery	54
4. Luka egzekucyjna – prawo, kontrola i rozproszenie odpowiedzialności	58
UNCLOS i IMO – normy istnieją, wykonalność jest ograniczona	59
UE i NATO – między regulacją a bezpieczeństwem	62
Mechanizm port state control – narzędzie skuteczne, lecz strukturalnie ograniczone	65
Reakcje państwowe – przypadek Polski	66
Sankcje – od regulacji do wykonania	66
DIAGNOZA	73
PRÓG TOLERANCJI – granica została przekroczona	76

STRATEGIE	79
1. Bałtyk w kontekście strategicznym	80
Laboratorium szarej strefy	80
Precedens dla innych akwenów	81
Test spójności NATO–UE	82
2. Scenariusze decyzyjne	84
Scenariusz 1: Normalizacja ryzyka	84
Scenariusz 2: Fragmentaryczne działania	85
Scenariusz 3: Reakcja skoordynowana	86
REKOMENDACJE	89
1. Filary reakcji zbiorowej	90
Filar 1: Wspólna kwalifikacja ryzyka zamiast zarządzania incydentami	91
Filar 2: Połączenie porządku regulacyjnego z bezpieczeństwem	92
Filar 3: Uderzenie w system rynkowy, a nie w pojedyncze statki	94
2. Reakcja indywidualna Polski	96
3. Rola Polski i znaczenie prezydencji w Radzie Państw Morza Bałtyckiego	100
EPILOG: ROZSTRZYGNIECIE	103
Wykaz najważniejszych skrótów	106
Bibliografia	107
Spis ilustracji	110

Streszczenie

Flota widmo przestała być jedynie narzędziem obchodzenia sankcji, a stała się trwałym elementem presji wywieranej na państwa Zachodu w warunkach działania poniżej progu konfliktu. Morze Bałtyckie jest dziś szczególnym obszarem tej aktywności – ze względu na mnogość jurysdykcji, zagęszczenie infrastruktury krytycznej oraz rolę w regionalnych przepływach surowców energetycznych. Część analityczna pokazuje, że nie mamy do czynienia z pojedynczymi incydentami, lecz ze spójnym sposobem działania, opartym na wykorzystaniu legalnych elementów rynku – bander, ubezpieczeń i usług pośrednich. Diagnoza wskazuje, że zasadnicza słabość systemu nie wynika z braku regulacji, lecz z ich nierównomiernego stosowania i braku koordynacji między państwami. To właśnie te różnice tworzą przestrzeń, w której flota widmo może się przemieszczać i dostosowywać do zmieniających się warunków. W części strategicznej raport wskazuje, że odpowiedź wymaga odejścia od reakcji na pojedyncze zdarzenia na rzecz podejścia całościowego – obejmującego cały łańcuch powiązań, który dotąd umożliwiał funkcjonowanie floty. Bałtyk staje się w tym ujęciu nie tylko obszarem ryzyka, lecz także sprawdzianem zdolności państw regionu oraz struktur UE i NATO do prowadzenia skoordynowanych działań w długim horyzoncie.

SYSTEM FUNKCJONOWANIA FLOTY WIDMO

Flota wysłużonych statków operująca poza systemem ubezpieczeń i klasyfikacji wykorzystywana do systemowego obchodzenia sankcji, głównie w handlu rosyjską ropą naftową; narzędzie presji politycznej i wojny hybrydowej

AIS (AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM)

Obowiązkowy system identyfikacji statków umożliwiający śledzenie ich pozycji i ruchu

AIS-OFF

Celowe wyłączenie systemu AIS w celu ukrycia obecności, trasy lub operacji statku

WYGODNA BANDERA (FLAG OF CONVENIENCE)

Przynależność statku do rejestru państwa o niskich wymogach kontrolnych, ograniczonym nadzorze i niskich cenach dokumentów

REFLAGGING

Częsta zmiana bandery statku w celu utrudnienia identyfikacji i uniknięcia odpowiedzialności

UNCLOS

Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza – podstawa międzynarodowego prawa w tym zakresie. Praktyki floty widmo naruszają jej postanowienia

IMO (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION)

Wyspecjalizowana agencja ONZ odpowiedzialna za bezpieczeństwo żeglugi. Organ odpowiedzialny za kształtowanie międzynarodowych standardów prawnych i technicznych

SOLAS

Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu – podstawowy traktat IMO regulujący standardy konstrukcji, wyposażenia i eksploatacji statków oraz obowiązki państwa bandery i armatora. Jednostki floty widmo często naruszają wymogi tej konwencji dotyczące bezpieczeństwa technicznego, certyfikacji i identyfikowalności statków

PUŁAP CENOWY G7 (PRICE CAP)

Limit ceny rosyjskiej ropy naftowej, systemowo obchodzony przy użyciu floty widmo. Stawki ulegały ewolucji z poziomu 60 USD/baryłka (od 5 grudnia 2022 r.), poprzez 47,6 USD/baryłka (od 3 września 2025 r.), po 44,1 USD/baryłka (ogłoszony 15 stycznia 2026 r.)

STS (SHIP-TO SHIP TRANSFER)

Przeładunek ładunku między statkami na morzu, często poza nadzorem i w celu zatarcia pochodzenia surowca

P&I (PROTECTION AND INDEMNITY)

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej armatora. P&I Clubs to wzajemne towarzystwa ubezpieczeniowe armatorów. Brak P&I stanowi istotne naruszenie i jest charakterystyczny dla jednostek floty widmo

SPOOFING GNSS

Falszowanie sygnału nawigacji satelitarnej w celu raportowania nieprawdziwej pozycji jednostki

PORT STATE CONTROL (PSC)

Kontrola statków w portach przez państwo portu. Narzędzie skuteczne, lecz ograniczone wobec floty widmo

PODMORSKA INFRASTRUKTURA KRYTYCZNA

Kable i rurociągi energetyczne oraz telekomunikacyjne. Są narażone na sabotaż i działania hybrydowe

GRAY-ZONE TESTING

Testowanie reakcji państw poprzez działania niejednoznaczne prawnie i politycznie

PROLOG

CO JESZCZE MUSI SIĘ WYDARZYĆ?

Morze Bałtyckie, ze względu na swoje położenie między państwami Unii Europejskiej i NATO a Federacją Rosyjską, stało się w ostatnich latach jednym z najbardziej wrażliwych akwenów świata. Przez wąskie gardła Cieśnin Duńskich przepływają dziesiątki milionów ton ropy naftowej rocznie, a coraz większą część tego wolumenu obsługują jednostki tzw. floty widmo – statki stare, często nieubezpieczone, o nieprzejrzystej strukturze własnościowej, funkcjonujące poza standardowym obiegiem regulacyjnym. Jednostki te stosują zestaw oszukańczych praktyk żeglugowych: fałszowanie dokumentacji, wyłączanie systemów identyfikacji (AIS), manipulowanie sygnałem nawigacyjnym (GNSS) oraz przeładunki ropy naftowej na morzu (STS), często poza skutecznym nadzorem.

Bałtyk przestał być wyłącznie szlakiem handlowym. Stał się przestrzenią, w której testowana jest odporność Zachodu. Skala i charakter obserwowanych zdarzeń – od zakłóceń systemów nawigacyjnych, przez incydenty infrastrukturalne, po demonstracyjne operacje jednostek wysokiego ryzyka – układają się w spójny wzorec działań poniżej progu otwartej konfrontacji. Poszczególne zdarzenia o zróżnicowanym charakterze należy tym samym interpretować jako element systemowego podważania zapisów prawa morza (np.

przez ich selektywną interpretację) dla obchodzenia architektury sankcyjnej. Szczególna podatność Morza Bałtyckiego na tego rodzaju działania wynika z nałożenia się kilku czynników: półzamkniętego charakteru akwenu, koncentracji infrastruktury krytycznej (energetycznej i telekomunikacyjnej), intensywnej żeglugi oraz niejednolitego systemu egzekwowania prawa przez państwa regionu, a także wysoką determinację Federacji Rosyjskiej w osiąganiu swych celów strategicznych na konfrontacyjnym kursie do państw Zachodu. W takich warunkach nawet pojedyncze zdarzenie – awaria, kolizja, sabotaż lub „nieumyślne” uszkodzenie – może generować skutki wykraczające daleko poza bezpośrednie miejsce wystąpienia. Bałtyk pełni istotną rolę w rosyjskim eksporcie surowców energetycznych i w wymianie towarowej, przy jednoczesnym wysokim poziomie wrażliwości na incydenty stanowiące zagrożenie dla środowiska naturalnego (bałtycki ekosystem prawdopodobnie przez bardzo długi czas odczuwałby skutki rozlewu ropy naftowej o skali katastrofy).

Poniższa chronologia nie jest katalogiem sensacyjnych epizodów. Stanowi empiryczny zapis stopniowego przesuwania granic tolerancji – testowania, gdzie kończy się administracyjne zarządzanie incydentami, a zaczyna realne zagrożenie dla bezpieczeństwa państw regionu.

Na dnie Morza Bałtyckiego eksplodują rurociągi Nord Stream 1 i 2. W kilka minut zniszczona zostaje kontrowersyjna infrastruktura o strategicznym znaczeniu dla Europy. Bałtyk staje się przestrzenią, w której odpowiedzialność za bezpieczeństwo jest ograniczona. W kolejnych miesiącach Dania, Niemcy i Szwecja prowadzą odrębne śledztwa, lecz żadne z tych państw nie wskazuje sprawców. W 2025 r. odnotowano zatrzymania osób powiązanych z logistyką operacji, w tym w Polsce i Włoszech. Do dziś nie wypracowano wspólnego mechanizmu ochrony infrastruktury podmorskiej w ramach UE ani NATO.

IX
2022

Uszkodzony zostaje gazociąg Balticconnector łączący Finlandię i Estonię. W miejscu awarii odnaleziono kotwicę, a jako jedną z podejrzanych jednostek wymienia się chiński kontenerowiec NewNew Polar Bear. Straty liczone są w dziesiątkach milionów euro. Uwidoczniła się luka w systemach ochrony infrastruktury krytycznej w regionie. Do dziś nie powstał raport z wydarzenia.

X
2023

Na południe od Bornholmu przez tygodnie utrzymują się zakłócenia sygnału GNSS wpływające na lotnictwo cywilne i statki handlowe. Analizy satelitarne wskazują na źródło w rejonie obwodu królewieckiego. Coraz częściej w kontekście floty widmo używa się określenia **gray-zone testing** – testowanie odporności systemów na granicy działań wojennych.

XII
2023

W cieśninach duńskich odnotowuje się rekordową liczbę przeładunków STS z udziałem statków o niejasnej przynależności państwowej oraz znaczący wzrost liczby jednostek wyłączających system AIS. Zwiększa się obecność jednostek pod banderami Togo, Kamerunu, Panamy itp. Bałtyk pozostaje głównym korytarzem eksportu rosyjskiej ropy naftowej, pomimo obowiązujących sankcji, co wskazuje na systemowe problemy z egzekwowaniem restrykcji.

III
2024

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego oraz Lloyd's List odnotowują gwałtowny wzrost liczby tankowców starszych niż 15 lat, często bez aktualnego ubezpieczenia P&I lub ważnej klasy technicznej. Rosnąca liczba jednostek tego typu na Bałtyku – często działających w reżimie AIS-off – oznacza pogarszanie się stanu bezpieczeństwa morskiego regionu.

IX
2024

XI 2024

W rejonie Zatoki Fińskiej oraz na trasie Szwecja–Litwa dochodzi do awarii dwóch kabli światłowodowych – BCS East–West Interlink i C–Lion1. Uszkodzenia zarejestrowano między 17 a 18 listopada. Śledztwa prowadzone przez Finlandię i Estonię wykazują, że w pobliżu miejsc awarii przebywały dwa statki wysokiego ryzyka – chiński kontenerowiec NewNew Polar Bear oraz rosyjski tankowiec Eagle S pływający pod banderą Wysp Cooka. Dane AIS wykazują anomalie w prędkości i kursie obu jednostek. Władze nie ustalają przyczyny zdarzenia, lecz określają je jako możliwy przypadek „nieumyślnego uszkodzenia kotwicą”. Zdarzenie jest jednak mocnym sygnałem, że podmorska infrastruktura Bałtyku – zarówno energetyczna, jak i telekomunikacyjna – staje się nowym narzędziem do wywierania nacisku w szarej strefie bezpieczeństwa.

XII 2024

Rosyjski tankowiec Eagle S pływający pod banderą Wysp Cooka doprowadza do poważniejszego zdarzenia w Zatoce Fińskiej, zrywając cztery kable telekomunikacyjne oraz jeden elektroenergetyczny między Estonią a Finlandią. Fińskie Narodowe Biuro Śledcze ustala, że jednostka przeciągała kotwicę po dnie morskim przez kilka mil morskich. Szkody szacuje się na ponad 60 mln euro. Estonia i Finlandia kwalifikują zdarzenie jako „poważną ingerencję w infrastrukturę krytyczną” i przekazują ustalenia NATO oraz Komisji Europejskiej. W październiku 2025 r. sąd w Helsinkach uniewinnia załogę Eagle S, ze względu na brak dowodów na celowe działanie. Wyrok ten wywołuje debatę w UE na temat luk prawnych dotyczących jurysdykcji i odpowiedzialności za szkody w infrastrukturze na wodach międzynarodowych.

IV 2025

Estońska Straż Graniczna i marynarka zatrzymują tankowiec Kiwala – jednostkę bez bandery (przynależności państwowej), powiązaną z rosyjską flotą widmo. Inspekcja techniczna ujawnia 40 naruszeń, z czego 29 kwalifikowanych jako poważne, w tym brak ubezpieczenia P&I i niezgodność z konwencją SOLAS. Statek figuruje na liście sankcyjnej i zostaje odholowany do portu w Tallinnie. To pierwszy pełny audyt techniczny jednostki floty widmo w regionie Bałtyku. Kilka miesięcy później ten sam tankowiec, już pod nazwą Boracay, zostaje zatrzymany przez francuską straż przybrzeżną u wybrzeży Marsylii. W tym samym miesiącu statek Altai (Belize) przez ponad 72 godziny przebywa w trybie AIS–off, wykonując nocne operacje STS u wybrzeży Łotwy. Po ujawnieniu danych przez komercyjne systemy monitoringu jednostka znika z globalnych rejestrów AIS, co wskazuje na celowe zacieranie śladów.

V 2025

Polska marynarka interweniuje przy kablu SwePol Link po wykryciu podejrzanych manewrów jednostki objętej sankcjami. Okręt hydrograficzny i lotnictwo patrolowe zmuszają ją do zmiany kursu. To pierwszy przypadek ochrony infrastruktury energetycznej w polskiej strefie odpowiedzialności.

Zdjęcia satelitarne ujawniają równoległe cumowanie sześciu tankowców w pobliżu Ust-Ługi w Rosji, w tym trzech pod banderami Indonezji i Liberii. Operacje odbywają się nocą, bez zgłoszeń portowych. Rosyjska marynarka rozpoczyna eskorty tankowców, oficjalnie w celu „zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi”.

VI
2025

Szwecja wprowadza kontrole dokumentów i ubezpieczeń dla statków tranzytowych. System obejmuje weryfikację P&I Clubs i klas technicznych – to pierwszy element regionalnej odpowiedzi administracyjnej.

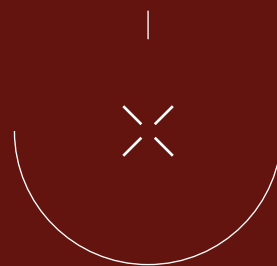
VII
2025

Rząd Danii zaostrza kontrole w rejonie Skagen – bramy do Bałtyku. Wprowadza obowiązkowe przeglądy dokumentacji i stanu technicznego tankowców wysokiego ryzyka. Duńskie siły zbrojne raportują prowokacje rosyjskich jednostek – kierowanie radarów i uzbrojenia na okręty i śmigłowce duńskie, podejmowanie kursów kolizyjnych. Równoległe służby wywiadowcze potwierdzają serię przelotów niezidentyfikowanych dronów nad Kopenhagą i Cieśninami Duńskimi, zbiegających się z obecnością w okolicy statków należących do sieci floty widmo. Według duńskich analiz drony są prawdopodobnie uruchamiane z pokładów jednostek handlowych w celach rozpoznania infrastruktury portowej i energetycznej, co wskazuje na eskalację działań w szarej strefie bezpieczeństwa.

X
2025

Fińskie służby zatrzymują statek towarowy Fitburg, pływający pod banderą Saint Vincent i Grenadyn z Petersburga do Hajfy, podejrzany o spowodowanie uszkodzeń dwóch podmorskich kabli telekomunikacyjnych w Zatoce Fińskiej między Finlandią a Estonią. Dwóch członków 14-osobowej załogi zostało aresztowanych, a dwóch objęto zakazem opuszczania kraju. Dochodzenie prowadzone jest pod kątem „umyślnego uszkodzenia kabla telekomunikacyjnego” oraz „pogwałcenia sankcji” po znalezieniu na pokładzie materiałów objętych ograniczeniami UE.

XII
2025



Powyższe zestawienie ukazuje wyraźnie, że flota widmo nie jest problemem technicznym ani wyłącznie kwestią bezpieczeństwa żeglugi. W warunkach wojny na Ukrainie i sankcji nakładanych na Federację Rosyjską przez państwa Zachodu stała się narzędziem polityki państwowej, umożliwiającym Rosji obchodzenie ograniczeń handlowych, transfer ryzyka na państwa regionu oraz prowadzenie działań w szarej strefie bezpieczeństwa. Skala i powtarzalność incydentów dowodzą, że mamy do czynienia z wyzwaniem systemowym, które dotyczy całej Unii Europejskiej i Sojuszu Północnoatlantyckiego.

Niniejszy raport stanowi próbę diagnozy problemu, który zmienia Bałtyk w obszar trwałej rywalizacji morskiej państw o rozbieżnych interesach natury geopolitycznej, gospodarczej czy militarnej, aż po społeczną. Jego celami są wyjaśnienie mechanizmów działania floty widmo, identyfikacja luk w egzekwowaniu prawa oraz wskazanie momentu, w którym dalsza tolerancja jej działań przestaje być neutralna, a zaczyna utrwalać przewagę Rosji.



Żbiornikowiec Eagle S zakotwiczony na kotwiczowisku Svartbäck, w pobliżu Porvoo

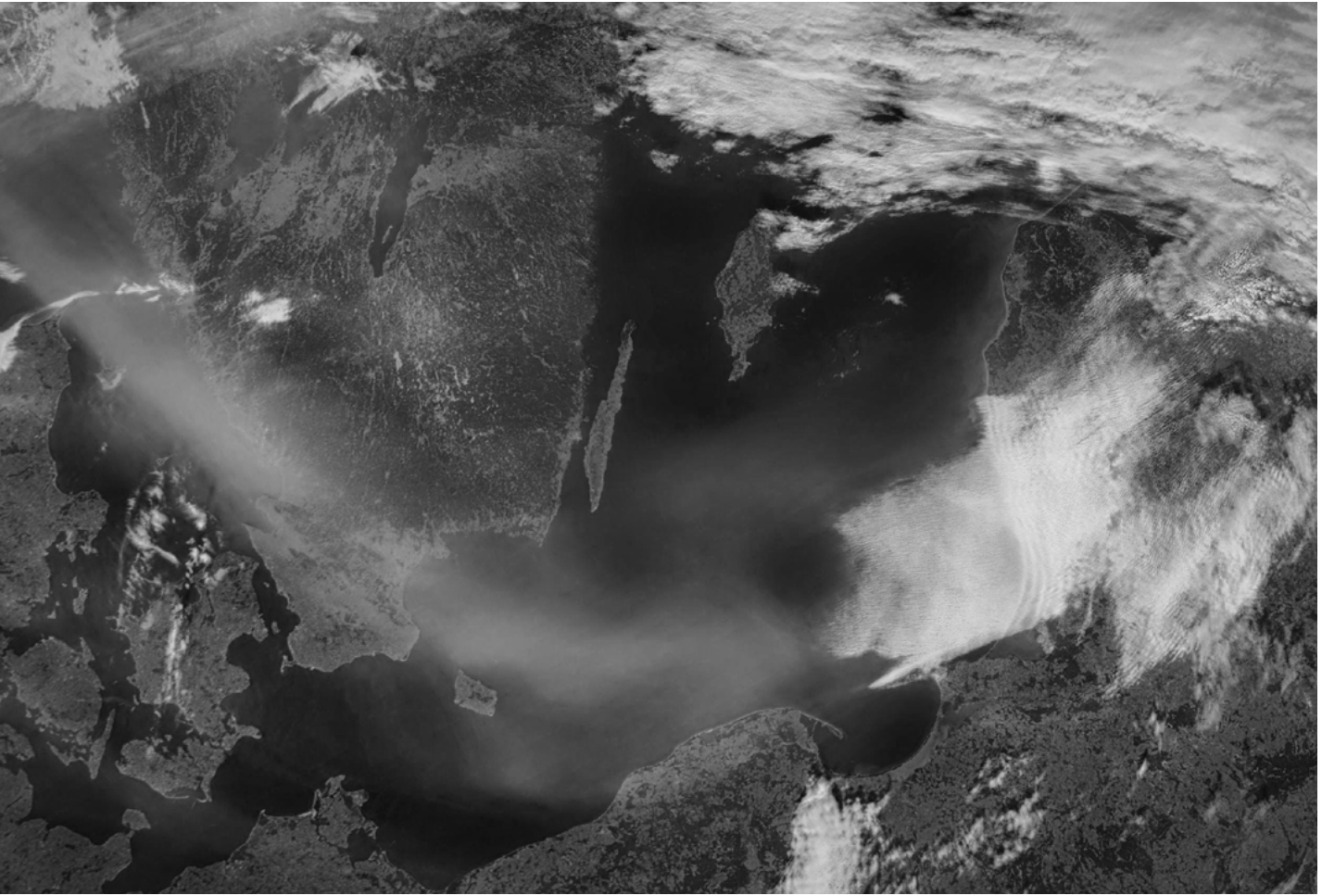
Metodologia

Skomplikowana i niezwykle dynamiczna sytuacja w obszarze bezpieczeństwa na morzu, będąca pochodną trwających zmian w stosunkach międzynarodowych, wymusza stałe śledzenie procesów bezpośrednio oddziałujących na wielowymiarowe bezpieczeństwo Rzeczypospolitej Polskiej. Fenomen floty widmo uwidacznia wiele słabości systemowych i stanowi dowód na wieloletnie zaniedbania, spowodowane poszukiwaniem oszczędności (maksymalizacji zysków) w zakresie żeglugi morskiej, prowadzące finalnie do osłabienia przepisów prawa międzynarodowego (np. poprzez selektywność w podejściu do jego stosowania, jak i brak środków lub woli do jego egzekwowania). Główną przesłanką dla opracowania raportu było rosnące zagrożenie dla Polski, jakie generuje flota widmo przemierzająca trasy żeglugowe Morza Bałtyckiego na długości kilkuset kilometrów wzdłuż wybrzeży naszego kraju. Prezydencja Polski w Radzie Państw Morza Bałtyckiego (od lipca 2025 do lipca 2026 r.) i zdefiniowane w jej ramach cele prac tej organizacji pobudziły do poszukiwania odpowiedzi na pytania o rzeczywiste możliwości Rzeczypospolitej w zakresie przeciwdziałania procederowi floty widmo.

Niniejszy Raport jest także, w opinii autorów, kolejnym elementem budowania świadomości morskiego charakteru państwa, wynikającego nie tylko z nadmorskiego położenia, ale także z lokacji interesów strategicznych na obszarach morskich (bezpieczeństwo energetyczne). Wymusza to poszukiwanie narzędzi kształtowania bezpieczeństwa morskiego państwa, poczynając od potrzeby pogłębionej refleksji obejmującej szerokie spojrzenie na problematykę, jak i poszukiwania strategicznej wizji umożliwiającej realizację interesów wśród wyzwań, konkurencji i rywalizacji w perspektywie nadchodzących dekad.

Do podstawowych metod badawczych wykorzystanych w pracach nad niniejszym opracowaniem należy zaliczyć analizę dostępnych materiałów w postaci raportów oraz publikacji Atlantic Council (Braw, 2024), Carnegie Endowment for International Peace (Westgaard, 2023), branżowych czasopism morskich The Maritime Executive i renomowanych mediów (Radio Free Europe, The Guardian, Reuters, Politico, S&P Global Commodity Insights, Polska Agencja Prasowa) oraz komunikatów Komisji Europejskiej (Joint Statement by the European Commission..., 2024). Duże znaczenie odgrywały materiały pozyskane w trakcie czynnego udziału w konferencjach w ośrodkach NATO (14th and 15th NATO Maritime Interdiction Operation Training Center Annual Conferences) oraz publikacje United States Naval War College (Maritime Doctrine of the Russian Federation, 2022), Center for International Maritime Security (Chirac, 2022), jak i opracowania pod egidą Lloyd's List (Bockmann, 2024; Meade, 2024; Minchin, 2024). Dyskusje na temat obowiązujących aktów prawa międzynarodowego na morzu oparte zostały o rezolucje Międzynarodowej Organizacji Morskiej oraz National Maritime Foundation (Parmar, Sawan, Agnihotri, 2022). Problematyka sankcji międzynarodowych nałożonych na rosyjski handel ropą naftową omówiona została na podstawie publikacji Centre for Research on Energy and Clean Air (Katinas, Wickenden, 2024), U.S. Department of the Treasury czy OXFORDENERGY (Henderson, Yermakov, Connolly, 2024).

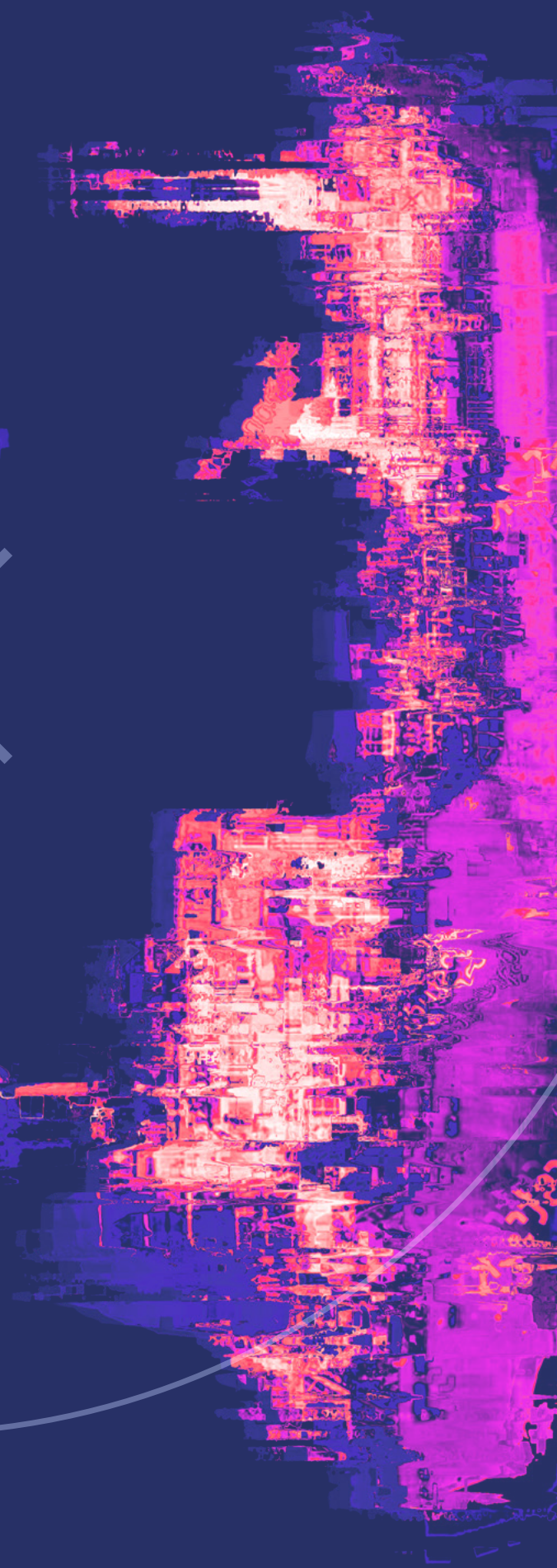
Raport obejmuje wydarzenia do początku 2026 r.



Obszar bałtycki



/ANALIZA/

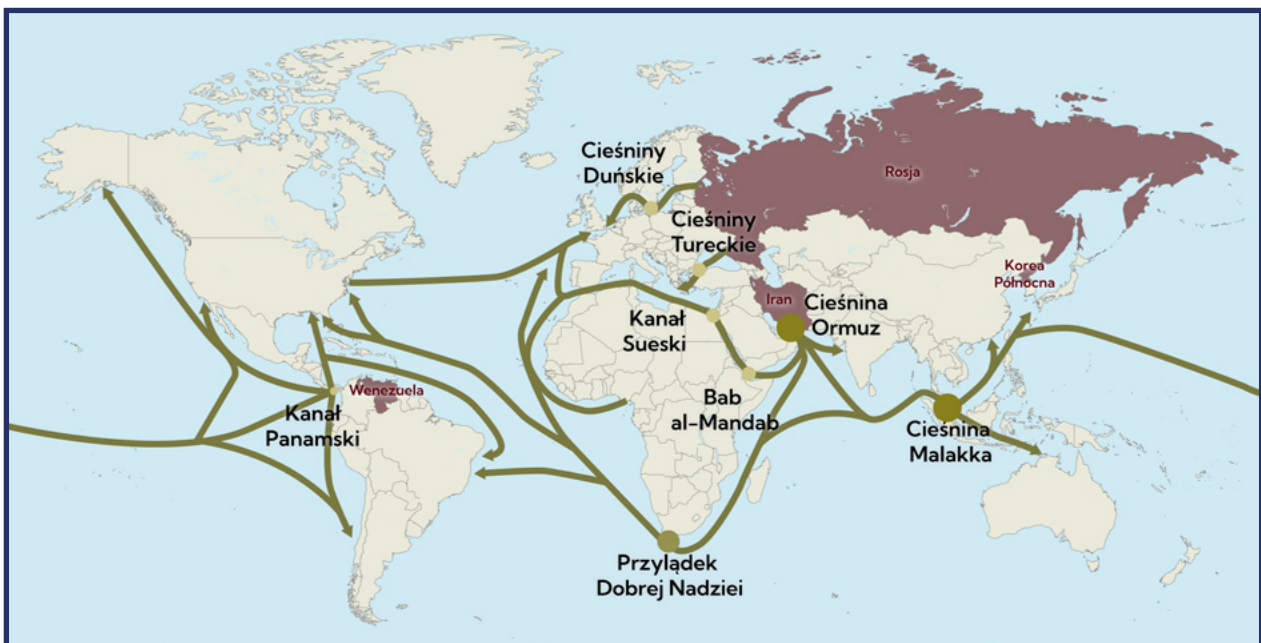


1

Od Teheranu po Moskwę geneza floty widmo

Flota widmo stała się symbolem nowej fazy rywalizacji gospodarczej i geopolitycznej – od doraźnych prób omijania sankcji po zorganizowany system transportu surowców działający poza prawem międzynarodowym. Wyrosła z doświadczeń Iranu, Korei Północnej oraz Wenezueli, lecz to Rosja nadała jej globalny wymiar, przekształcając ją w istotne narzędzie polityki gospodarczej i wojny ekonomicznej.

Tradycyjne szlaki transportu ropy i ich wąskie gardła



Ścieżki obchodzenia sankcji

Pojęcie floty widmo ma swoje korzenie w doświadczeniach państw objętych sankcjami – Iranu, Korei Północnej i Wenezueli. To właśnie tam po raz pierwszy wykształciły się praktyki, które później zostały przejęte i rozwinięte przez Rosję. Kluczowe elementy, takie jak wyłączanie systemów AIS, przeładunki STS, fałszowanie dokumentów, rotacje bander oraz wykorzystywanie starych jednostek bez ubezpieczenia P&I, pojawiły się już w latach wcześniejszych i były rozwijane w zależności od lokalnego kontekstu (Braw, 2024; Chiriac, 2022; Minchin, 2024).

Iran jako jedno z pierwszych państw zaczął systematycznie omijać sankcje, wyłączając systemy lokalizacji statków i przeprowadzając przeładunki ropy naftowej na otwartym morzu. Za jego sprawą zjawisko „statków-widmo” – jednostek stosujących zabiegi umożliwiające zamaskowanie ich działań, a następnie pojawiających się w portach z pełnym ładunkiem – weszło do praktyki handlowej. Iran stosował też częste zmiany bander, aby utrudnić identyfikację jednostek. Wówczas międzynarodowe organizacje po raz pierwszy uznały manipulacje sygnałem lokalizacyjnym za poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa żegluga.

Korea Północna w obliczu sankcji ONZ obejmujących handel węglem i produktami paliwowymi rozwinęła szeroką gamę technik nieregularnej żegluga, choć wykorzystywała metody podobne do stosowanych przez Iran. Jednym z narzędzi były przeładunki między statkami realizowane przy wyłączonych transponderach systemu AIS na morzach Żółtym i Japońskim. Jednostki zaangażowane do obchodzenia sankcji często posługiwały się fałszywymi numerami identyfikacyjnymi (unikalne siedmiocyfrowe identyfikatory) i podszywały pod inne statki, co utrudniało śledzenie ich przy wykorzystaniu systemów satelitarnych (Chiriac, 2022). Pomagały w tym sieci pośredników z Azji Południowo-Wschodniej, które dostarczały fikcyjne dokumenty i polisy ubezpieczeniowe.

Wenezuela, po wprowadzeniu sankcji w 2019 r., zaczęła używać starych, wycofanych z eksploatacji tankowców – często bez aktualnych certyfikatów i ubezpieczenia. Statki te przewoziły ropę naftową głównie do Chin i na Kubę, wykorzystując jako pośredników firmy i porty, które nie wymagały pełnej dokumentacji. Dodatkowo stosowano praktykę mieszania różnych gatunków ropy, by ukryć jej rzeczywiste pochodzenie. Z czasem działania te przekształciły się w trwały, równoległy system transportowy, działający poza międzynarodowymi przepisami i sankcjami.

Każdy z opisanych przypadków wniósł więc nowe elementy do repertuaru technik floty widmo: Iran – systemowe AIS-off, Korea Północna – spoofing GNSS i fałszywe numery IMO, Wenezuela – blendowanie ropy naftowej i masowe wykorzystywanie ponad 20-letnich statków (S&P Global, 2025).

Dzisiejsza rosyjska flota widmo stanowi syntezę tych doświadczeń, przeniesioną na skalę globalną i dostosowaną do warunków półzamkniętych akwenów, takich jak Bałtyk (Saiz, 2025; EPRS, 2024).

Jeszcze nigdy zjawisko to nie przybrało takiej skali jak obecnie. Rosja rozwinęła wcześniejsze wzorce, tworząc system bardziej rozbudowany i zróżnicowany pod względem technologicznym, logistycznym i geograficznym. W odróżnieniu od swoich poprzedników zintegrowała działania floty widmo z aparatem państwowym – w tym z marynarką wojenną – oraz wykorzystwała zaawansowane techniki działania. Odpowiada za rozbudowę floty widmo do skali globalnej, przy jednoczesnym wykorzystaniu jej zasobów i możliwości operacyjnych (wciąż rozbudowywanych) do warunków konfliktu hybrydowego.

Szkodliwy wpływ floty widmo na światowy i regionalny rynek ropy naftowej

Po wprowadzeniu sankcji przez UE i G7 Rosja zintensyfikowała wykorzystanie floty widmo jako istotnego narzędzia do utrzymania eksportu ropy naftowej i produktów paliwowych. Flota ta umożliwia Rosji obejście pułapu cenowego oraz formalnych ograniczeń w handlu, a tym samym zachowanie wpływów do budżetu federalnego i możliwości oddziaływania na rynki światowe. Oznacza to, że odgrywa coraz istotniejszą rolę w kształtowaniu globalnych i regionalnych trendów na rynku ropy naftowej, prowadząc do znaczących zakłóceń cenowych oraz naruszenia przejrzystości mechanizmów handlowych. Kluczowym aspektem wpływu tej działalności jest obchodzenie mechanizmu pułapu cenowego ustanowionego przez państwa G7. Początkowo, od grudnia 2022 r., obowiązywał stały limit 60 USD za baryłkę. We wrześniu 2025 r. został on obniżony do 47,60 USD, a w styczniu 2026 r. – w ramach pierwszego zastosowania mechanizmu dynamicznego – do 44,10 USD. Nowa formuła automatycznie dostosowuje pułap do poziomu 15% poniżej średniej ceny rynkowej ropy Urals z ostatnich 22 tygodni. Dzięki temu sankcje skuteczniej ograniczają dochody Rosji, jednocześnie zwiększając presję na logistykę i zawężając dostęp do legalnych usług transportowych i ubezpieczeniowych.

Według szacunków KSE Insitute rosyjskie inwestycje we flotę widmo miały wynieść ok. 10 mld USD. W 2024 r. 70% rosyjskiego eksportu ropy naftową drogą morską odbywało się na pokładach tankowców floty widmo (Hilgenstock i in., 2024). Rosyjscy eksporterzy otrzymują średnio ok. 65 USD za swoją ropę naftową. Pomimo reżimu sankcji nałożonych przez UE, USA i G7 w 2024 r. dochody Moskwy z ropy naftowej miały wzrosnąć o ok. 5% r/r., osiągając ok. 16,4 mld USD (Chiusa, 2025).

Na poziomie regionalnym szczególnie istotne znaczenie ma wpływ działalności floty widmo w obszarze Morza Bałtyckiego. Porty rosyjskie w Primorsku i Ust-Ludze nadal pozostają najważniejszymi punktami załadunku ropy naftowej, przy czym obserwuje się wyraźne zmiany w strukturze transportu morskiego. Surowiec

kierowany na eksport z portów nad Morzem Bałtyckim coraz częściej trafia do krajów trzecich przez szereg przeładunków ship-to-ship, zwłaszcza realizowanych na wodach międzynarodowych, co utrudnia identyfikację ostatecznego odbiorcy surowca. Wzrost wolumenów transakcji o niejasnym pochodzeniu w rejonie Morza Bałtyckiego budzi także obawy dotyczące efektywności reżimu sankcyjnego UE oraz skuteczności monitorowania i egzekwowania norm w zakresie przeciwdziałania praniu pieniędzy w sektorze energetycznym.

Rosja wykorzystuje flotę widmo do wzmocnienia relacji z państwami mającymi dla niej obecnie znaczenie strategiczne, zwłaszcza w Azji i Pacyfiku, jednocześnie przesuwając ciężar ryzyka politycznego i gospodarczego na sąsiadujące z nią regiony. Szacuje się, że w okresie od stycznia do maja 2024 r. ok. 70% eksportu rosyjskiej ropy naftowej trafiło do Azji, głównie do Indii i Chin, z pominięciem oficjalnych kanałów raportowania. Utrudnia to dokładne oszacowanie światowej podaży i prowadzi do wzrostu niepewności w zakresie prognoz popytowo-podażowych, co znajduje odzwierciedlenie w zwiększonej zmienności cen na rynkach terminowych. Jednocześnie oferowanie surowca po stawkach istotnie niższych niż ceny rynkowe nie tylko skutkuje „wypychaniem” z rynku konkurencyjnych producentów, zwłaszcza w Azji, ale również pogłębia asymetrię cenowe i prowadzi do dezorientacji inwestorów oraz operatorów handlu fizycznego.

Rosyjska flota widmo bez wątpienia odniosła sukces i przyniosła swoim mocodawcom to, co było celem jej zorganizowania, a więc wpływy do rosyjskiego budżetu (sektor naftowy i gazowy odpowiada za ok. 60% rosyjskiego eksportu i ok. 40% dochodów państwa), docelowo umożliwiające pokrycie ogromnych wydatków wojennych. Przewidywać należy, że tego typu praktyki mogą być w przyszłości stosowane także przez inne państwa objęte sankcjami (Chiusa, 2025).

Rosyjska specyfika

Rosyjska flota widmo osiągnęła bezprecedensową skalę i stopień organizacji. W celu obejścia limitu cenowego państw G7 na eksport rosyjskiej ropy naftowej drogą morską, wprowadzonego 5 grudnia 2022 r., Kreml zaczął aktywnie rozwijać alternatywne kanały żeglugowe. Obejmowało to pozyskanie nowych statków, właścicieli i ubezpieczycieli, którzy umożliwiliby realizację transakcji objętych sankcjami. Dane dotyczące liczby tankowców wykorzystywanych do transportu rosyjskiej ropy naftowej oraz jej procentowego udziału w światowej flocie zbiornikowców tego typu są rozbieżne i z oczywistych powodów zmienne w czasie.

Według publikacji z 2024 r. Rosja zgromadziła flotę tankowców, w skład której wejść miało od 435 (I kwartał

2024 r.) (EPRS, 2024) do nawet 586 statków o łącznej nośności 57,1 mln ton. Większość z nich to stare statki bez wystarczającego ubezpieczenia (Lin, 2024). Flota ta stanowiła ok. 10% światowej liczby tankowców. Szacuje się, że ok. 60% tych tankowców wysokiego ryzyka jest obsługiwanych przez podmioty państwowe z Rosji, Iranu i Wenezueli, co jest o tyle ważne, że wskazuje na skoordynowane działania tych państw. Ponadto do tego procederu tworzone są nowe podmioty do obsługi floty widmo: firmy żeglugowe, nabywcy ropy naftowej i firmy ubezpieczeniowe. Te działania sugerują przemyślaną wysiłkę w celu ustanowienia niezależnej logistyki do omijania sankcji. Inne dane wskazują, że flota widmo stanowi 17% jednostek tego typu zarejestrowanych na całym świecie.

Flota widmo stanowi 17% globalnej nośności tankowców Podział nośności tankowców (wg DWT)

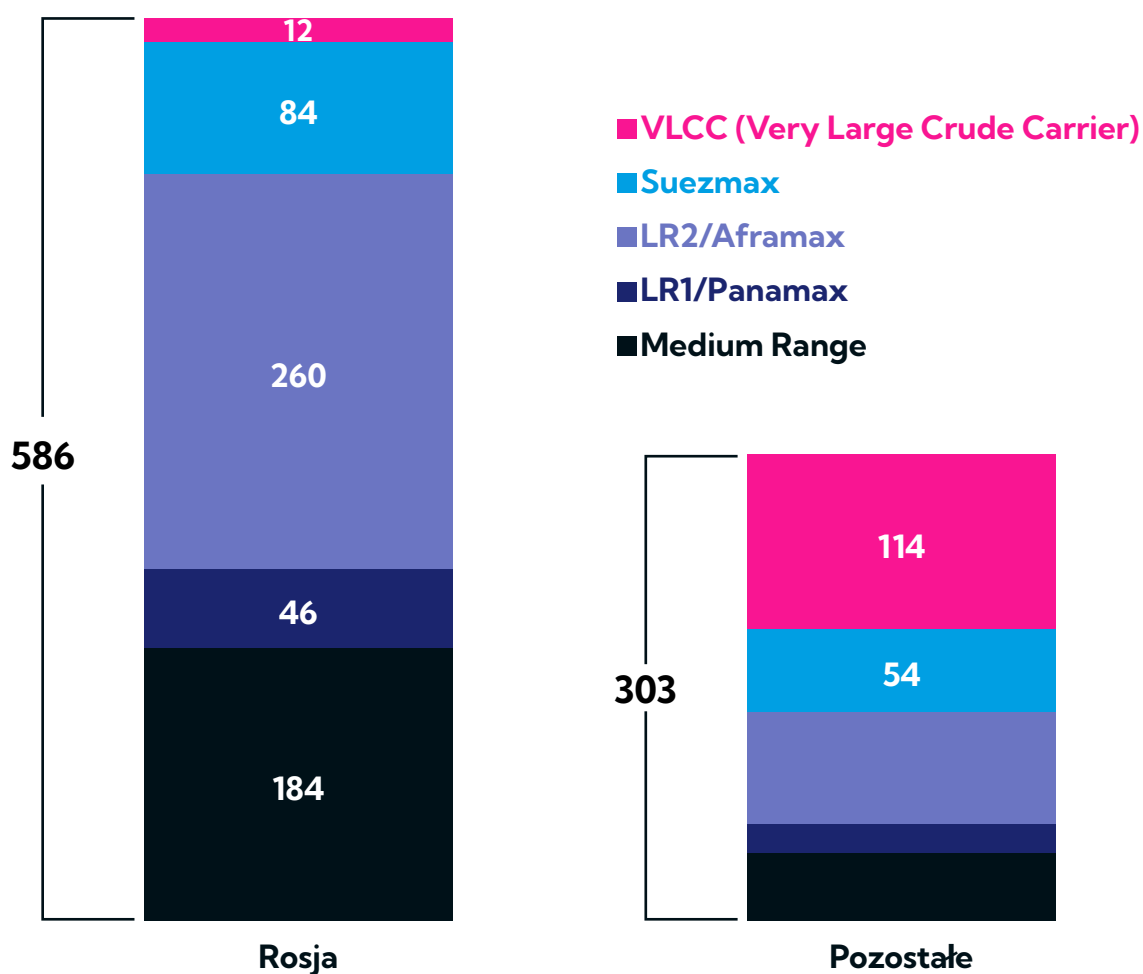


Źródło S&P Global

Struktura rosyjskiej floty widmo ujawnia istotne różnice w podejściu do transportu morskiego ropy naftowej w porównaniu z innymi państwami stosującymi podobną taktykę. Dysponuje niemal dwukrotnie większą liczbą jednostek od innych korzystających z tego rozwiązania państw, takich jak Iran lub Wenezuela (303 jednostki). Wskazuje to zarówno na skalę eksportu surowców energetycznych, jak i na poziom rozwoju strategii omijania sankcji, choć przez lata to Iran i Wenezuela, a nie Rosja, odgrywały kluczową rolę w nielegalnym handlu surowcami energetycznymi. Rosja wyraźnie koncentruje

się także na średnich i średnio dużych jednostkach. Aż 260 spośród nich to tankowce klasy LR2/Aframax, co stanowi ponad 78% światowej floty widmo w tej kategorii. Są one szczególnie przydatne w regionach o ograniczonej głębokości i zlokalizowanych blisko odbiorców w Europie, takich jak porty mórza Bałtyckiego i Czarnego. Dodatkowo rosyjska flota wykorzystuje także znaczną liczbę jednostek klasy Medium Range (184) oraz LR1/Panamax (46), co wskazuje na preferencję dla transportu regionalnego i średniodystansowego.

Ilość jednostek floty widmo na świecie



Źródło: S&P Global Energy, Argus Media

Całkowicie odmienna sytuacja występuje w przypadku największych tankowców – VLCC (Very Large Crude Carrier). Rosja posiada jedynie 12 takich jednostek, podczas gdy Iran, Wenezuela i inne państwa utrzymują ich aż 114. To wskazuje na ograniczone możliwości Rosji w zakresie bezpośredniego eksportu na dalekie dystanse, na przykład w region Azji i Pacyfiku, bez potrzeby przeładunku ropy naftowej na większe jednostki lub pośrednictwa państw trzecich. W efekcie Rosja stawia na rozproszoną flotę mniejszych jednostek, co pozwala skutecznie unikać identyfikacji i kontroli ze strony służb morskich i ubezpieczeniowych, a także elastycznie reagować na zmieniające się warunki polityczne i handlowe. Liczba statków umożliwia też szybką wymianę jednostek objętych sankcjami wtórnymi, co zwiększa odporność rosyjskiego systemu transportowego. Tym samym Rosja zbudowała wysoce wyspecjalizowany system transportu surowców energetycznych oparty na elastyczności, skali i zdolności adaptacyjnej.

W roku 2024, do floty widmo, obok tankowców ropy naftowej dołączyły także zbiornikowce kriogeniczne transportujące rosyjski gaz z arktycznego zakładu LNG 2. Zakład został uruchomiony kilka miesięcy wcześniej, a transporty obsługiwać mają statki do założonej w tym celu firmy Ocean Speedstar Solutions, zarejestrowanej w Indiach. Zarówno statki, jak i operator objęty został amerykańskimi sankcjami. Specyfika rynku LNG i przewozów morskich surowca oznacza znaczne, w porównaniu z transportem ropy, wyzwania dla rosyjskiego Novateka (wymagający technologicznie rachunek, ograniczona liczba statków, trudne warunki nawigacyjne wymagające klas lodowych, potrzeba poszukiwania odbiorców głównie w Azji). Przypadek ten wskazuje jednak na dużą determinację Rosji w uruchamianiu strategicznych projektów umożliwiających eksport surowców naturalnych (Rudnik, 2024).

Skalę aktywnej floty widmo i jej znaczenie dla rosyjskiego handlu potwierdzają dane badawcze i OSINT. Biuro Analiz Parlamentu Europejskiego szacuje, że w I kwartale 2024 r. jednostki floty widmo odpowiadały za ok. 60% morskiego eksportu rosyjskiej ropy naftowej i 45% produktów paliwowych (EPRS, 2024). Równolegle pojawiają się wyższe estymacje wskazujące, że całkowita liczebność floty widmo mogła sięgnąć nawet 1300–1400 jednostek (Braw, 2024; Bajarūnas, 2025). Na rynku wtórnym odnotowano rekordową sprzedaż używanych tankowców – w 2022 r. sprzedano łącznie ok. 600 jednostek, a do połowy 2023 r. ceny piętnastoletnich Aframaxów podwoiły się, co wskazuje na skokowy popyt na tonę „wysokiego ryzyka” (Braw, 2024). W 2024 r. po wodach Bałtyku miało co miesiąc kursować ok. 175 tankowców z rosyjską ropą naftową, a same zdolności żeglugowe rosyjskiej floty widmo szacowano na ok. 270 Aframaxów, choć niektórzy autorzy uznają tę wartość za zawyżoną (Kennedy, 2024; Kennedy, 2024A).

"Rosja zbudowała wysoce wyspecjalizowany system transportu surowców energetycznych oparty na elastyczności, skali i zdolności adaptacyjnej."

Ewolucja pojęciowa

W ujęciu operacyjnym statek klasyfikuje się jako element floty widmo, jeżeli łącznie spełnia kilka charakterystycznych kryteriów. Należą do nich: powtarzalne wyłączenia AIS lub przypadki spoofingu GNSS, realizowanie operacji STS w punktach o ograniczonym nadzorze, brak przejrzystości właścicielskiej (w tym stosowanie spółek słuźów i rotacji bander, rejestrację poza państwami Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju, OECD), brak wiarygodnego ubezpieczenia P&I oraz rozbieżności w dokumentacji przewozowej ładunku i tras. Taki zestaw cech pozwala odróżnić działalność legalną od aktywności, która systemowo omija mechanizmy kontroli i egzekwowania prawa.

Ewolucja percepcji jest równie istotna jak zmiana praktyk. Do 2021 r. problem floty widmo pozostawał głównie w domenie prasy branżowej i analiz sektorowych. Po 2022 r., wraz ze wzrostem presji sankcyjnej

"W ujęciu operacyjnym statek klasyfikuje się jako element floty widmo, jeżeli łącznie spełnia kilka charakterystycznych kryteriów."

i eskalacją konfliktu między Rosją i Ukrainą, przesunął się do centrum debat polityki zagranicznej i bezpieczeństwa. W 2023 r. został mocno zaakcentowany w dokumentach międzynarodowych – w tym w rezolucji IMO A.1192(33) – co potwierdza, że mamy do czynienia z zagrożeniem o wymiarze systemowym (Braw, 2024; IMO, 2023; EPRS, 2024). Jednocześnie w 2024 r. EPRS

oszacował trzon aktywnej floty widmo na setki jednostek obsługujących znaczną część rosyjskiego eksportu ropy naftowej i produktów naftowych drogą morską (EPRS, 2024).

Wraz z nasilaniem się problemu pojawiły się pojęcia tzw. szarej floty (gray fleet) oraz tzw. ciemnej floty (lub floty ciemności – dark fleet) lub floty widmo (shadow fleet). Pierwsze z nich, „szara flota”, oznacza flotę, której pochodzenie, własność i bandera wzbudzają uzasadnione podejrzenia (m.in. co do prawidłowości i związku z państwem, w którym jakoby jest zarejestrowana). Funkcjonuje ona równolegle z flotą ocenioną pozytywnie przez Międzynarodową Organizację Morską. Z kolei flota widmo (lub ciemna flota) to taka, która ucieka się do nielegalnych praktyk służących omijaniu sankcji wprowadzonych na Rosję w zakresie handlu ropą naftową – manipulowania identyfikatorami i lokalizacją lub celowego wyłączenia systemów automatycznej identyfikacji (Rezolucja IMO A.1192(33)).

Kolejnym szkodliwym i nielegalnym procederem służącym rosyjskim interesom jest pojawienie się tzw. statków zombie (ghost ships, zombie vessels), które legitymują się skradzioną identyfikacją przypisaną do legalnie działających statków. W efekcie w systemach rejestrowych i monitoringu mogą figurować dwie identyczne dane identyfikacyjne, co wprowadza poważne trudności dowodowe i opóźnia wskazanie sprawców (Soon, 2024; The Guardian, 2024).

Ponadto odnotowanym w 2025 r. zjawiskiem było pojawienie się tzw. floty renegatów (renegade fleet), obejmującej jednostki niepływające pod żadną oficjalną banderą, jak wcześniej wspomniany statek Kiwala. Przykład ten pokazuje, że nawet brak tanich

lub wygodnych bander nie powstrzymuje operatorów od uprawiania procederu transportu rosyjskiej ropy naftowej. Liczne porty tolerują tego typu praktyki, co jeszcze bardziej osłabia znaczenie prawa międzynarodowego (Braw, 2025).

Powyższe terminy przenikają się, a ich interpretacja często jest płynna. Różnicowanie tych zjawisk ma jednak zastosowanie przede wszystkim w debacie analitycznej i politycznej. W polskiej przestrzeni dyplomatycznej (m.in. w komunikatach MSZ) obok terminologii operacyjnej, pojawia się również kategorię określenie flota złomu, które poprzez akcentowanie zaawansowanego wieku i degradacji technicznej jednostek, przesuwa środek ciężkości debaty z kwestii

sankcyjnych na bezpośrednie zagrożenie katastrofą ekologiczną. Z perspektywy prawa międzynarodowego wszystkie te praktyki stanowią naruszenie Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS), a różnica między nimi polega głównie na trudności i złożoności postępowania dowodowego zmierzającego do wykazania ich nielegalności.

Umownie, na potrzeby niniejszej publikacji, można przyjąć, że do opisu procederu transportu morskiego rosyjskiej ropy naftowej objętej sankcjami stosowany będzie termin „flota widmo”, który obejmuje jednostki klasyfikowane zarówno jako statki „szarej floty”, „floty widmo”, „zombie”, jak i jako „renegaci”.

Terminologia zjawisk związanych z nielegalnie funkcjonującą flotą

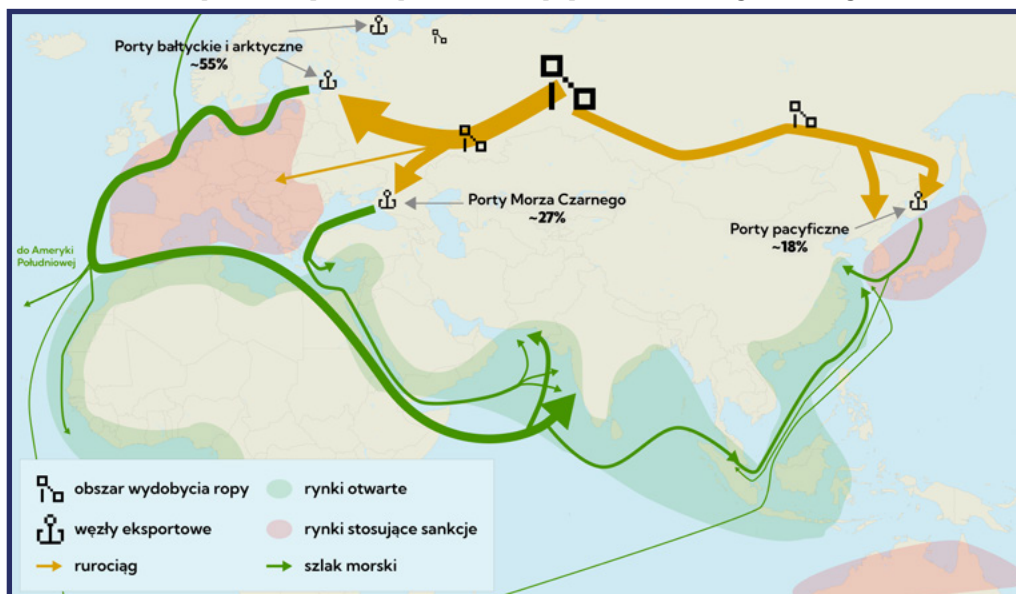
nazwa polska	nazwa angielska	znaczenie
SZARA FLOTA	gray fleet	flota quasilegalna działająca równoległe z flotą podlegającą rezolucjom IMO – trudno dowieść, czy jest wykorzystywana do omijania sankcji
CIEMNA FLOTA FLOTA WIDMO	dark fleet shadow fleet	jednostki zaangażowane w nielegalne działania zmierzające do obchodzenia sankcji
FLOTA ZOMBIE	ghost ships	jednostki wykorzystujące atrybuty legalnie działających statków (podszywające się pod nie)
FLOTA RENEGATÓW	renegade fleet	jednostki działające poza prawem, nieposiadające bandery (przynależności państwowej)

Bałtyk jako centrum działań floty widmo

Do czasu wybuchu wojny na Ukrainie Morze Bałtyckie było akwenem o zasadniczym znaczeniu dla rosyjskiego eksportu węglowodorów (ropa naftowa i gaz ziemny), w odniesieniu zarówno do transportu realizowanego z wykorzystaniem żeglugi morskiej, jak i do infrastruktury przesyłowej (projekty Nord Stream). Stanki, popierwsze, umożliwiał Rosji pomijanie państw tranzytowych leżących na drodze do docelowego odbiorcy – państw Europy Zachodniej (z Niemcami jako hubem gazowym). Sprzyjało to maksymalizacji zysków z eliminacją pośredników. Po drugie, pozwalał na rozwój preferowanych przez Moskwę stosunków bilateralnych (np. z Niemcami), co dodatkowo osłabiało Unię Europejską oraz NATO. Miało to na celu dalsze głębokie uzależnienie odbiorców zachodnich od rosyjskich węglowodorów. Koncepcje realizacji rosyjskiej polityki zaprezentowane w programie Światowy Ocean na lata 2016–2032 wskazywały na potrzebę niwelowania zagrożeń wynikających z amerykańskiej ekspansji w obszarze eksportu nośników energii (np. dostawy LNG do terminali w Polsce i na Litwie). Strategiczna rola Morza Bałtyckiego obejmowała trzy zasadnicze obszary:

- włączenie Morza Bałtyckiego wraz z morzami Norweskim i Północnym do wspólnej polityki bezpieczeństwa i kontroli żeglugi na Oceanie Arktycznym,
- przeciwstawienie się polityce eksportu gazu ziemnego przez USA poprzez kooperację energetyczną z Niemcami w celu zmniejszenia skali eksportu do partnerów strategicznych regionu z Polską na czele,
- wykorzystanie wód Morza Bałtyckiego oraz Morza Północnego do kontrolowanej eskalacji napięcia oraz prowadzenia zastępczej rywalizacji z USA z jednoczesnym podjęciem próby włączenia do rozgrywki Chin (wspólne ćwiczenia wojskowe oraz podkreślanie bałtyckiej wspólnoty interesów z ChRL) (Szubrycht, Rokiciński, Mickiewicz, 2020).

Kierunki i sposoby eksportu ropy naftowej z Rosji w 2023 r.



Źródło: Craig Kennedy, *Navigating Russia*

Znaczenie Morza Bałtyckiego systematycznie wzrastało wraz z inwestycjami Rosji w rozwój infrastruktury przesyłowej (wielkie projekty Nord Stream 1 i 2) oraz portów i terminali specjalistycznych, aż do osiągnięcia zasadniczego znaczenia w obszarach:

- eksportu surowców energetycznych (gaz ziemny przesyłany na terytorium UE),
- importu do Rosji towarów i technologii z Europy Zachodniej, ze szczególną rolą Niemiec,
- koncepcji zdominowania przewozów kolejowych na linii Azja–Europa z wykorzystaniem Centrum Logistycznego Duisburg AG (Szubrycht, Mickiewicz, Rokiciński, 2020).

Wprowadzona w 2022 r. rosyjska doktryna morska, ogłoszona po rozpoczęciu pełnoskalowej inwazji na Ukrainę, zastąpiła wcześniejszą wersję, obowiązującą od 2015 r. Analiza dokumentu, przy uwzględnieniu szerszego kontekstu światowego oraz obranego przez Rosję kierunku polityki zagranicznej, jak i sytuacji wewnętrznej, wskazuje na dominujący wymiar społeczno-gospodarczy. Dokument potwierdza konfrontacyjny kierunek polityki Rosji w stosunku do państw zachodnich (totalna wojna hybrydowa) i dążenie do przemodelowania obecnej architektury bezpieczeństwa (porządku świata). Zwraca się przy tym uwagę, że dalekosiężna strategia bezpieczeństwa oraz rosyjskie myślenie strategiczne i kultura polityczna odwzorowują pionową strukturę władzy. Tym samym aktywa morskie oraz energetyczne są przede wszystkim instrumentami władzy. Nowa doktryna wskazuje na trzy poziomy ważności akwenów z punktu widzenia interesów Federacji Rosyjskiej (kluczowe, ważne oraz inne).

Akweny kluczowe (*vital areas/zones*) mają zasadnicze znaczenie dla zapewnienia interesów narodowych Rosji na obszarach oceanu światowego. Wpływają na rozwój państwa, ochronę jego suwerenności i integralności terytorialnej oraz na wzmocnienie obronności. Utrata kontroli nad nimi może zagrozić bezpieczeństwu narodowemu i samemu istnieniu państwa. Akweny te to: wody wewnętrzne i morze terytorialne Rosji; jej wyłączna strefa ekonomiczna i szelf kontynentalny, w tym szelf kontynentalny poza 200 milami morskimi od rosyjskiej wyłącznej strefy ekonomicznej w basenie arktycznym; basen arktyczny przylegający do rosyjskiego wybrzeża i obszar Północnej Drogi Morskiej; obszar wodny Morza Ochockiego i rosyjskiego sektora Morza Kaspijskiego.

Akweny ważne (*important*) mają znaczący wpływ na rozwój gospodarczy, dobrobyt materialny ludności i stan bezpieczeństwa narodowego Rosji, jak i na utrzymanie strategicznego i regionalnego bezpieczeństwa państwa. Obejmują one m.in. wody mórz i oceanów przyległych do wybrzeży Rosji oraz Cieśniny Bałtyckie.

Akweny inne (*others*) – pozostałe obszary, nieokreślone jako kluczowe i ważne (Maritime Doctrine of the Russian Federation, 2022).

„Nowa doktryna
morska Rosji dopuszcza
wykorzystanie floty
cywilnej (statków i załóg)
jako narzędzia działań
sił zbrojnych”

Morze Bałtyckie znalazło się w grupie akwenów morskich służących realizacji regionalnych kierunków krajowej polityki morskiej Rosji jako część obszaru atlantyckiego. Priorytety wobec Bałtyku obejmują m.in.:

- rozwój krajowej infrastruktury portów przybrzeżnych – linii kolejowych, centrów logistycznych i kompleksów portowych, w tym przetwórstwa i transportu zasobów węglowodorowych w interesie reorientacji ładunków eksportowych i importowych do portów krajowych;
- ciągły rozwój systemu rurociągów podwodnych nakierowanych na eksport, zapewniający ich skuteczne i bezpieczne działanie;
- rozwój zdolności wojskowych i sieci bazowej Floty Bałtyckiej oraz jej zdolności do zapewnienia ochrony interesów narodowych Federacji Rosyjskiej na Morzu Bałtyckim;
- prowadzenie kompleksowych badań naukowych, w tym monitorowanie stanu broni chemicznej, potencjalnie niebezpiecznych obiektów podwodnych oraz stanu rurociągów podwodnych (Maritime Doctrine of the Russian Federation, 2022).

Jednocześnie rosyjska doktryna morska wskazuje, że Arktyka będzie nadal traktowana priorytetowo w odniesieniu do interesów morskich Rosji, z dalszym utrzymaniem nacisku na morza Śródziemne, Czarne i Bałtyckie (Parmar, Sawan, Agnihotri, 2022).

Nowa doktryna morska Rosji dopuszcza wykorzystanie floty cywilnej (statków i załóg) jako narzędzia działań sił zbrojnych (Chiriac, 2022). Tym samym jednostki floty widmo mogą być wykorzystywane do przeprowadzania działań sabotażowych i dywersyjnych przeciwko infrastrukturze krytycznej (głównie podwodnej, jednak zależnie od poziomu napięcia relacji międzynarodowych można zakładać także działania skierowane przeciwko innym obiektom).

Aktywność rosyjskiej floty widmo na Morzu Bałtyckim oraz na szerszym obszarze północno-wschodniej Europy przybrała w ostatnich kwartałach wymiar systemowy, stając się jednym z filarów adaptacyjnej strategii Kremla wobec reżimu sankcyjnego. Bałtyk stał się jednym z głównych teatrów operacyjnych floty widmo, ponieważ łączy bezpośrednią bliskość rosyjskich terminali eksportowych z gęstą siecią infrastruktury krytycznej państw UE i NATO oraz z wąskimi gardłami żeglugowymi, które wymuszają tranzyt przez ograniczone akweny. Jego półzamknięty charakter, niska wymiana wód i koncentracja kabli, rurociągów oraz portów powodują, że nawet lokalne zakłócenie ma potencjał

Mapa Cieśnin Duńskich



Podejrzenia co do możliwości przerwania połączenia elektroenergetycznego EastLink 2 między Finlandią i Estonią zostały skierowane na jednostkę wykorzystywaną w grudniu 2024 r. przez Rosję w ramach floty widmo. Początkowo o przerwanie podmorskiej linii energetycznej podejrzewany był chiński kontenerowiec „Yi Peng 3” (Finland-Estonia power..., 2024), jednak później służby fińskie zatrzymały i poddały inspekcji statek Eagle S (zarejestrowany na Wyspach Cooka tankowiec Panamax, którego właścicielem jest Caravella LLCFZ z siedzibą w Zjednoczonych Emiratach Arabskich). Jednostka (IMO: 9329760) miała także odpowiadać za przerwanie czterech połączeń światłowodowych (dwóch należących do fińskiego operatora Elisa oraz jednego chińskiego Citic, łączącego Finlandię i Estonię, jednego łączącego Finlandię z Niemcami, którego operatorem jest fińska grupa Cinia). Statek został opanowany przez fińską straż przybrzeżną i zatrzymany na fińskich wodach terytorialnych (Lehto, Sytas, 2024), po tym jak w czasie przejścia przez Zatokę Fińską miał zmniejszyć prędkość i wlec kotwicę po dnie w rejonie posadowienia kabla energetycznego. Późniejsze doniesienia wskazywały na obecność na pokładzie urządzeń szpiegowskich do monitorowania aktywności podwodnej oraz powietrznej. Tego typu aparatura została odkryta także na pokładzie obłożonego brytyjskimi sankcjami tankowca należącego do tego samego armatora, Swiftsea pod flagą Hondurasu (IMO: 9318539). Eagle S miał zrzucić sensory w czasie przejścia przez kanał La Manche (Bockmann, 2024A).

wygenerowania efektów kaskadowych w całym regionie (The Guardian, 2024; EC, 2024). Ryzyko jest wielowymiarowe – od czasowych wyłączeń infrastruktury i zakłóceń żeglugi po kosztochłonne akcje neutralizacji rozlewów.

Cieśniny Duńskie (Sund i Wielki Błę) które pozostają strategicznym korytarzem tranzytowym dla ropy naftowej kierowanej z Morza Bałtyckiego na południe Europy oraz poza kontynent (akweny ważne zgodnie z nomenklaturą rosyjską). Pozostają jedynym wyjściem z Bałtyku na Morze Północne, dlatego poziom ryzyka nawigacyjnego jest tu szczególnie wysoki. W okresie od lipca 2023 r. do maja 2025 r. przez cieśniny przeszło ponad 480 rejsów tankowców klas Aframax i Suezmax, które po załadunku w portach rosyjskich wykazywały niezgodności z wymogami IMO i praktykami bezpieczeństwa, w tym nieciągłości sygnału AIS, brak pilotażu lub nietypowe

profile prędkości (Lloyd's List Intelligence, Windward). W tym samym czasie służby morskie odnotowały przypadki odmów skorzystania z pilotażu oraz epizody maskowania pozycji z wykorzystaniem spoofingu GNSS, co interpretowano jako celowe utrudnianie nadzoru (Braw, 2024).

Co istotne, szereg tych jednostek uczestniczyło w tzw. rotacyjnym łańcuchu transportowym – wieloetapowym procesie obejmującym przeładunki, zmianę bandery, czasowe wyłączenia AIS i ostateczny rozładunek poza jurysdykcją UE lub G7. Zjawisko to wskazuje na świadome budowanie alternatywnej infrastruktury logistycznej, w której północno-wschodnia Europa, ze szczególnym uwzględnieniem Morza Bałtyckiego, odgrywa rolę głównego bufora geograficznego i regulacyjnego.

Główne rosyjskie terminale związane z eksportem ropy naftowej

Terminal	Akwen	Roczna zdolność przeładunkowa
Primorsk	Morze Bałtyckie	75 mln ton
Ust-Ługa	Morze Bałtyckie	~60 mln ton
Koźmino	Ocean Spokojny	45-50 mln ton
Noworosyjsk (Sheskhari)	Morze Czarne	~50-60 mln ton
Noworosyjsk (CPC)	Morze Czarne	~67 mln ton

Skala operacji oraz tempo ich wzrostu świadczą o ograniczonej skuteczności obecnego modelu kontroli sankcyjnej. Pomimo formalnych restrykcji Rosji udało się utrzymać relatywnie stabilny wolumen eksportowy. Tylko w 2024 r. z portów Primorsk i Ust-Ługa wyeksportowano łącznie ok. 96 mln ton ropy naftowej, z czego szacunkowo ponad 30% przetransportowano z udziałem jednostek wpisujących się w profil floty widmo. Dane z 2024 r. wskazują, że tylko od stycznia do sierpnia przez Cieśniny Duńskie przeszło ok. 46 mln ton rosyjskiej ropy naftowej, z czego istotna część została przetransportowana przez statki zaliczane do floty widmo; jednocześnie na niemieckich wodach Bałtyku odnotowano setki przepłynięć starych tankowców (Katinas, Wickenden, 2024; Greenpeace, 2024; EPRS, 2024).

Primorsk pozostaje strategicznym terminalem odpowiedzialnym za przeładunek rosyjskiej ropy naftowej w Zatoce Fińskiej, zasilanym rurociągami obsługującymi eksport ropy naftowej gatunku Urals. Terminal utrzymał wysokie wolumeny po 2022 r. i stanowi główny punkt wyjścia dla rejsów w kierunku Cieśnin Duńskich, gdzie następuje rozdzielenie ładunków na trasy do portów przeładunkowych lub na akwenty przeprowadzania STS (Kennedy, 2024a).

Ust-Ługa pełni rolę hubu produktów naftowych, w szczególności oleju napędowego i paliwa lotniczego, oraz obsługuje rosnący udział jednostek średniej wielkości (Aframax, LR2), które stanowią trzon rosyjskich dostaw do odbiorców pozaeuropejskich i do punktów dalszej redystrybucji (McKinney, 2023; Minchin, 2024).

„Skala operacji oraz tempo ich wzrostu świadczą o ograniczonej skuteczności obecnego modelu kontroli sankcyjnej.”

Mapa Primorska i Ust-Ługi nad Bałtykiem



Primorsk i Ust-Ługa stanowią więc punkty wyjścia dla rosnącej liczby rejsów wykonywanych przez jednostki odpowiadające profilowi floty widmo, a na obszarach wokół Bornholmu i Gotlandii prowadzone są operacje STS i wyłączenia AIS. Dane z lat 2023–2025 wskazują na skokowy wzrost liczby przeładunków STS, wysoki udział rejsów z nieciągłościami sygnałów AIS i ponadprzeciętna obecność starych tankowców. Wraz z wolumenem transportowanego surowca potwierdza to, że akwen bałtycki stał się kluczowym kanałem obejścia reżimów sankcyjnych. Dodatkowo udokumentowane incydenty infrastrukturalne oraz rosnące zagrożenie dla środowiska morza o charakterze półzamkniętym oznacza trwale, wysokie wielowymiarowe zagrożenia dla państw nadbrzeżnych. Działania tego typu określane są mianem „otwarcie prowokacyjnych” (Braw, 2024). Bałtyk, jako morze półzamknięte, charakteryzuje się ponadto powolną wymianą wód i skłonnością

do akumulacji zanieczyszczeń. Utrzymująca się eutrofizacja oraz niska temperatura wód wydłużają czas naturalnej degradacji substancji ropopochodnych, co dodatkowo zwiększa skalę potencjalnych szkód. W tym kontekście rosnąca liczba starych jednostek oraz operacji STS prowadzonych w strefach o ograniczonym nadzorze tworzy profil ryzyka nieporównywalnie wyższy niż na akwenach otwartych (Greenpeace, 2024). Ryzyka te potęgują się w warunkach niesprzyjających czynników hydrometeorologicznych, takich jak zlodzenie w Zatoce Fińskiej, co może prowadzić do daleko idących konsekwencji nie tylko środowiskowych, lecz również gospodarczych i politycznych. Szacunki wskazują, że koszt operacji neutralizacji rozlewu ropy naftowej z tankowca klasy Aframax w warunkach europejskich może sięgać 859 mln USD, przy czym koszty środowiskowe i społeczne wykraczają znacząco poza bezpośrednie wydatki operacyjne (Peachey, 2024).

Istotnym instrumentem ochrony środowiska morskiego w prawie międzynarodowym jest koncepcja obszarów morskich o szczególnej wrażliwości (Particularly Sensitive Sea Areas – PSSA) rozwijana w ramach regulacji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). Odnosi się ona do akwenów o wyjątkowej wartości przyrodniczej i istotnym znaczeniu ekologicznym, które wymagają szczególnej ochrony przed zanieczyszczeniami powodowanymi przez statki.

Podstawę prawną takich działań stanowi art. 192 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS), który nakłada na państwa obowiązek ochrony i zachowania środowiska morskiego oraz współpracy międzynarodowej w zapobieganiu zanieczyszczeniom, w szczególności związanym z rozlewami ropy naftowej i produktów ropopochodnych.

W regionie Morza Bałtyckiego ważną rolę odgrywają także morskie obszary chronione (Marine Protected Areas – MPA) rozwijane w ramach współpracy państw regionu, w tym systemu HELCOM. Od 2018 r. obejmują one ok. 11,8% powierzchni Bałtyku, natomiast w skali UE w 2023 r. obszary chronione stanowiły 13,7% mórz, przy celu 30% do 2030 r.

Szczególne znaczenie mają w tym kontekście Cieśniny Duńskie, przez które prowadzi główna droga dostępu do Bałtyku i gdzie trasy żeglugowe przebiegają przez obszary MPA ustanowione przez HELCOM. Stwarza to podstawę do rozważania dodatkowych środków ochrony ekosystemu, w tym wymogów dotyczących wieku i stanu technicznego statków (EEA, 2025).



Dwa tankowce obok siebie

2

Sposoby obejścia taktyka floty widmo

Flota widmo to złożony i precyzyjnie zorganizowany system logistyczno-prawny, w którym poszczególne techniki działania tworzą spójną, wzajemnie wzmacniającą się strukturę. Celem tych technik jest jednocześnie utrzymanie przepływu sankcjonowanych ładunków, zatarcie śladów własności i odpowiedzialności oraz maksymalizacja odporności operacyjnej. W praktyce rdzeń operacyjny floty widmo tworzą cztery typy środków: systematyczny reflagging i zmiany tożsamości statków; manipulacje systemami identyfikacji (AIS); fałszowanie dokumentów i tożsamości; przeładunki STS. Wszystkie one występują równocześnie i są wspierane przez mechanizmy rynkowe, sieci pośredników oraz tolerujące ten proceder porty i bandery (Braw, 2024; EPRS, 2024).

Taktyka floty widmo

NIEJASNA TOŻSAMOŚĆ

Reflagging
i wygodne
bandery

OGRANICZONA WIDOCZNOŚĆ

Fałszowanie
dokumentacji

NIEPEŁNA LEGALNOŚĆ

AIS-off
i spoofing

HYBRYDOWA PRESJA

Działanie
na granicy prawa
i testowanie
reakcji państw

Flota widmo tworzy spójny system operacyjny, który umożliwia omijanie reżimu sankcyjnego.

Podstawowa manipulacja – reflagging i zmiana tożsamości

Artykuł 91 UNCLOS

Przynależność państwowa statków

1. Każde państwo określa warunki przyznawania statkom swojej przynależności państwowej, rejestrowania statków na swoim terytorium oraz przyznawania prawa podnoszenia swojej bandery. Statki posiadają przynależność tego państwa, którego banderę mają prawo podnosić. Pomiędzy państwem a statkiem powinna istnieć rzeczywista więź.
2. Każde państwo wydaje statkom, którym przyznało prawo podnoszenia swojej bandery, dokumenty potwierdzające takie prawo.

Artykuł 92 UNCLOS

Status statków

1. Statki pływają pod banderą tylko jednego państwa i podlegają, poza wyjątkami wyraźnie przewidzianymi przez umowy międzynarodowe lub niniejszą konwencję, jego wyłącznej jurysdykcji na morzu pełnym. Statek nie może zmieniać swojej bandery podczas podróży lub postoju w porcie, poza przypadkami rzeczywistego przeniesienia własności lub zmiany rejestracji.
2. Statek, który pływa pod banderami dwóch lub więcej państw, których używa według własnego uznania, nie może wobec jakiegokolwiek innego państwa powoływać się na żadną z tych przynależności i może być traktowany na równi ze statkiem nieposiadającym żadnej przynależności państwowej.

Reflagging i szybka rotacja identyfikacji statków utrudniają ustalenie ich właścicieli, wydłużają cykl eksploatacyjny jednostek i minimalizują ryzyko zatrzymania w portach. Operatorzy floty widmo wykorzystują rejestry o niskich wymaganiach administracyjnych i audytowych – w praktyce często wybierane są tzw. wygodne bandery i mniejsze jurysdykcje, poza OECD, które oferują szybkie i niewymagające procedury rejestracyjne oraz ograniczoną weryfikację dokumentów technicznych i ubezpieczeniowych (Braw, 2024). W wielu przypadkach rotacja bander wiąże się także ze zmianą nazwy statku, numeru identyfikacyjnego statku, sygnału wywoławczego i formalnego właściciela. Sekwencje takich zmian mogą się powtarzać wielokrotnie w krótkim okresie,

co powoduje, że ten sam kadłub figuruje w dokumentach pod kilkoma nazwami w przeciągu kilku miesięcy. Takie praktyki utrudniają ustalenie historii inspekcyjnej statku, jego stanu technicznego i odpowiedzialności za ewentualne szkody (Bockmann, 2024).

W praktyce pojawiają się też przypadki „fałszywego oflagowania”, kiedy to banderę zmienia się jedynie w dokumentacji pokładowej lub oznaczeniach zewnętrznych, bez rzeczywistej zmiany rejestru administracyjnego lub bez przeprowadzenia wymaganych audytów. Już nawet tak powierzchowne zabiegi ułatwiają przepuszczanie jednostek przez porty i ograniczają skuteczność działań *port state control*.

13 maja 2025 r. estońskie służby na Bałtyku próbowały zatrzymać tankowiec Jaguar (ok. 105 000 DWT), notowany jako jednostka „wysokiego ryzyka” w kontekście rosyjskiej floty widmo. W trakcie tego epizodu rosyjski myśliwiec Su-35 naruszył estońską przestrzeń powietrzną (krótkotrwale, na ok. 1 min), co Estonia opisała jako element eskalacyjny towarzyszący operacji wokół tankowca.

Następnie, 25 maja 2025 r., jednostka opuściła rosyjski terminal naftowy w Primorsku, a sygnały AIS wskazywały, że statek operuje jako Blint i jest wpisany do rejestru Komorów. W relacjach branżowych podkreślano, że byłaby to trzecia zmiana nazwy w 2025 r. (z Argent na początku roku na Jaguar i w maju na Blint) w krótkim czasie.

Sposób na niewidzialność – wyłączenie AIS i spoofing GNSS

Rozdział V, Prawidło 19, pkt 2.4.

Wszystkie statki o pojemności brutto 300 i większej, zatrudnione w podróżach międzynarodowych i statki handlowe o pojemności brutto 500 i większej, niezatrudnione w podróżach międzynarodowych oraz statki pasażerskie niezależnie od pojemności powinny być wyposażone w System Automatycznej Identyfikacji (AIS) [...]

[...] AIS powinien działać zgodnie z wytycznymi przyjętymi przez IMO. Statki wyposażone w AIS będą utrzymywały stałe działanie AIS, z wyjątkiem sytuacji gdy międzynarodowe porozumienia, reguły lub normy przewidują ochronę informacji żeglugowych.

Flota widmo stosuje różne metody kamuflowania swej obecności, do których należy fałszowanie wskazań AIS i podawanie mylących danych co do swojego aktualnego statusu.

Wyłączenie automatycznej identyfikacji statków (AIS-off) jest powszechną praktyką przy operacjach STS. Wyłączenie AIS pozwala na krótkotrwale „zniknięcie”

z publicznych systemów śledzenia, co ogranicza możliwość szybkiego reagowania przez służby portowe i morskie. Analizy wskazują, że częstotliwość i czas trwania wyłączeń AIS są znacznie wyższe w grupie jednostek powiązanych z flotą widmo w porównaniu z ogólną liczbą komercyjnych tankowców (EPRS, 2024; Greenpeace, 2024).

25 maja 2025 r. tankowiec „Falcon”, skreślony z rejestru Kamerunu w 2024 r., nadawał w systemie AIS destynację Tallinn, podczas gdy dane satelitarne i monitoring ruchu statków potwierdziły faktyczne prowadzenie operacji załadunkowych w rosyjskim porcie. Jednostka przekazywała niezgodne z rzeczywistością informacje nawigacyjne (AIS destination spoofing), funkcjonując bez jednoznacznie przypisanej jurysdykcji bandery.

Do katalogu rosyjskich technik dołączył również – stosowany m.in. przez tankowiec Blint – spoofing GNSS, czyli przesyłanie do systemów śledzenia fałszywych współrzędnych. Przykłady z rejonu Bałtyku obejmują sytuacje, gdy raportowana pozycja statku jest oddalona o dziesiątki lub setki mil morskich od rzeczywistej lokalizacji. Obserwowane są także manipulacje w celu tworzenia „wirtualnych formacji” lub „wirtualnych konwojów”, które dezorientują zarówno służby krajowe, jak i systemy analityczne wykorzystujące dane satelitarne i AIS. Dla skutecznego wykrycia i prześledzenia takich operacji niezbędna jest korelacja wielu źródeł danych (AIS, GNSS, obrazy satelitarne SAR/optical, dane VTS oraz

pomiary zanurzenia) (Molik, 2025; Meade, 2025). Działania takie dezorientują także innych użytkowników ruchu morskiego, dla których urządzenia nawigacyjne przestają być miarodajnym źródłem informacji (Molik, 2025).

Flota Bałtycka Marynarki Wojennej Federacji Rosyjskiej wraz z siłami powietrznymi włączyły się aktywnie w proces utrzymania płynności eksportu ropy naftowej z wykorzystaniem floty widmo. Okręty i samoloty rosyjskie (te ostatnie z naruszeniem przestrzeni powietrznych sąsiednich państw) rozpoczęły działania eskortowe na rzecz tankowców z rosyjskim surowcem (Meade, 2025).



prof. dr hab. Grzegorz Wrochna

Technologie satelitarne pozwalają dziś śledzić statki na morzu, nawet jeśli nie nadają one sygnałów automatycznej identyfikacji (AIS) lub je fałszują. Zdjęcia satelitarne mają obecnie rozdzielczość już nawet poniżej 1 m, co pozwala nie tylko wykryć statek, lecz także określić jego klasę lub typ jednostki. Satelity wykonujące zobrazowania radarowe (SAR) umożliwiają obserwację jednostek również przy dużym zachmurzeniu, a nawet w nocy. Dzięki nim możliwa jest także identyfikacja długotrwałego zbliżenia jednostek i podejrzanych wzorców zachowania. Z kolei satelity wyposażone w aparaturę nasłuchową (SIGINT/ELINT, ang. Signal/Electronic Intelligence) mogą wykrywać statki poprzez emisję sygnałów z ich własnych radarów.

Warto podkreślić, że od listopada 2025 r. nasz kraj dysponuje pierwszą konstelacją satelitarną do obserwacji Ziemi, składającą się z trzech satelitów. Konstelacja PIAST, zbudowana w Polsce pod kierunkiem Wojskowej Akademii Technicznej przy udziale Creotech Instruments – dostawcy platform satelitarnych – oraz innych krajowych podmiotów, jest istotnym elementem budowy polskich, niezależnych zdolności satelitarnych. Równolegle rozwijane są kolejne polskie programy obserwacyjne. Creotech Instruments w ramach MikroGlob dostarczy Siłom Zbrojnym RP cztery satelity, a w 2027 r., w ramach projektu CAMILA, na orbitę zostaną wyniesione trzy satelity optyczne i jeden radarowy.

AIS i GNSS – jak to działa?

**GNSS mówi jednostce, gdzie jest.
AIS mówi wszystkim innym, że ona tam jest.
Spoofing GNSS zniekształca rzeczywistość.
AIS off usuwa jednostkę z pola widzenia.**



Funkcja systemu:

- GNSS (GPS, Galileo itp.) – nawigacja własna
- AIS – świadomość sytuacyjna i identyfikacja innych statków

Kierunek przepływu informacji

- **GNSS** → jednokierunkowy
(satelita → statek)
- **AIS** → dwukierunkowy
(statek ↔ statek / statek → brzeg)

Źródło sygnału

- **GNSS** → satelity (orbita okołoziemska)
- **AIS** → radio VHF lub S-AIS (statki + stacje brzegowe)

Co widzi operator

- **GNSS** → własna pozycja
- **AIS** → pełny obraz ruchu:
 - nazwy statków
 - kursy
 - prędkości

Zależność systemowa

GNSS → działa autonomicznie (wystarczy widoczność nieba)

AIS → zależny od GNSS (musi pobrać pozycję, żeby ją transmitować)

Gra pozorów – fałszowanie i maskowanie

ROZPORZĄDZENIE RADY (UE) NR 833/2014 z dnia 31 lipca 2014 r. dotyczące środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie (zmienione)

Artykuł 3m

1. Zakazuje się zakupu, przywozu lub przekazywania, bezpośrednio lub pośrednio, ropy naftowej oraz produktów ropopochodnych wymienionych w załączniku XXV, jeżeli pochodzą one z Rosji lub zostały wywiezione z Rosji.
2. Zakazuje się świadczenia, bezpośrednio lub pośrednio, pomocy technicznej, usług pośrednictwa, finansowania lub pomocy finansowej lub też wszelkich innych usług związanych z zakazem ustanowionym w ust. 1.

Artykuł 12

Zakazuje się świadomego i celowego udziału w działaniach, których celem lub skutkiem jest obejście zakazów ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu, w tym poprzez uczestniczenie w takich działaniach bez rozmyślnego dążenia do tego celu lub skutku, ale ze świadomością, że uczestniczenie w takim działaniu może mieć ten cel lub skutek, i akceptowanie takiej możliwości.

Funkcjonowanie rosyjskiej floty widmo wiąże się nie tylko z fizycznym obchodzeniem mechanizmów sankcyjnych, ale również z istotnym ryzykiem w zakresie dezinformacji i fałszowania pochodzenia surowca. Kluczowym elementem tej strategii jest świadome generowanie niepewności informacyjnej w światowym łańcuchu dostaw, której celem jest rozmycie źródła ropy naftowej i utrudnienie egzekwowania przepisów ograniczających import surowca z Rosji.

Proces ten przybiera różne formy – od manipulacji dokumentacją przewozową po techniczne praktyki utrudniające identyfikację ścieżki transportu, z wyraźną koncentracją takich działań na obszarze Morza Bałtyckiego. Obejmują one szerokie spektrum praktyk: wystawianie podwójnych dokumentów, tworzenie alternatywnych polis ubezpieczeniowych, fałszywe świadectwa klasyfikacyjne oraz podszywanie się pod inne statki.

Hybrydowa eskalacja działań Rosji na Bałtyku (Miętkiewicz, 2023):

- celowe manipulowanie wskazaniem transponderów automatycznej identyfikacji statków AIS, jak również ich wyłączenie w celu zatajenia obecności jednostek na akwenu i wymuszenia podejmowania kroków z tym związanych przez służby państw nadbrzeżnych,
- dokonywanie zmian w zewnętrznych oznaczeniach identyfikujących przynależność statku (nazwa jednostki, numer IMO, kod zawezwawczy),
- fałszowanie dokumentów statku i przewożonego ładunku,
- dokonywanie operacji przeładunków towarów (przepompowywanie ropy naftowej) na pełnym morzu pomiędzy statkami (ship-to-ship transfer),
- podmienianie bandery (fałszywe oflagowanie),
- intencjonalne wprowadzanie komplikacji w prawach własności i zarządzania statkiem,
- realizowanie długotrwałych przestoju w pobliżu granic wód terytorialnych państw nadbrzeżnych (notowane na morzach Bałtyckim, Śródziemnym i Arabskim),
- wykorzystanie jednostek badawczych do prowadzenia działalności szpiegowskiej i rozpoznawczej (mapowanie dna morskiego), o czym świadczyć ma obecność urządzeń rozpoznawczych (Sweden Thinks Russian..., 2024),
- groźby militarne kierowane przez Rosję jako potencjalne skutki działań państw zachodnich, mające zniechęcić je do podejmowania prób blokowania swobody żeglugi tankowców z rosyjską ropą naftową,
- kreowanie zagrożeń ekologicznych wynikających bezpośrednio z wieku i stanu jednostek.

Okolo 35% rosyjskiego eksportu ropy naftowej drogą morską w 2024 r. zostało zrealizowane przez jednostki uznawane przez zachodnie instytucje klasyfikacyjne za należące do floty widmo. Średnio 12–15% tankowców operujących na Morzu Bałtyckim wyłączało swoje transpondery AIS na odcinku między załadunkiem w Rosji a przeładunkiem lub rozładunkiem, co znacząco utrudnia śledzenie pochodzenia ładunku i uniemożliwia skuteczne egzekwowanie przepisów.

Samo maskowanie ładunku realizowane jest przez blendowanie oraz manipulacje klasyfikacją ładunku w manifestach ładunkowych. Blendowanie polega na mieszaniu ładunków różnego pochodzenia lub jakości, co utrudnia analizy chemiczne i izotopowe mające na celu przypisanie pochodzenia surowca. Dodatkowo w dokumentacji ładunkowej stosuje się np. sztuczne deklaracje, które ukrywają rzeczywisty rodzaj lub pochodzenie przewożonego towaru, co utrudnia stosowanie restrykcji, np. mechanizmu price cap (Minchin, 2024).

Szczególnie niepokojące jest zjawisko tzw. *origin obfuscation* – fałszowania pochodzenia surowca poprzez zmianę lub ukrycie informacji zawartych w dokumentach przewozowych (bills of lading), manifestach ładunkowych czy deklaracjach celnych. Według analiz Centre for Research on Energy and Clean Air (CREA) w 2024 r. od 20% do 25% ropy naftowej transportowanej z Morza Bałtyckiego mogło zostać zadeklarowane jako ropa naftowa z Kazachstanu (gatunek KEBCO, Kazakhstan Export Blend Crude Oil) lub o nieokreślonym pochodzeniu, mimo że fizycznie pochodziło z rosyjskich terminali. W części przypadków ropa ta była kierowana do odbiorców

„Funkcjonowanie rosyjskiej floty widmo wiąże się nie tylko z fizycznym obchodzeniem mechanizmów sankcyjnych, ale również z istotnym ryzykiem w zakresie dezinformacji i fałszowania pochodzenia surowca.”

w Azji lub Ameryce Południowej, ale odnotowano również przypadki dostaw do portów europejskich – głównie w Holandii, Hiszpanii i na Malcie – gdzie trafiała po uprzednich manipulacjach dokumentacyjnych i przeładunkach poza jurysdykcją UE.

Skala tych praktyk tworzy poważne zagrożenie dla integralności sankcyjnej architektury UE i państw G7. Brak skoordynowanego systemu weryfikacji pochodzenia surowca na etapie tranzytu oraz deficyt narzędzi

do monitorowania ładunków w czasie rzeczywistym powodują, że rosyjski surowiec może w dalszym ciągu zasilać rynki światowe mimo formalnych ograniczeń. Zjawisko to, rozwijające się szczególnie dynamicznie w północno-wschodniej Europie, wymaga pilnych działań koordynacyjnych w zakresie inspekcji morskich, certyfikacji dokumentów przewozowych oraz stworzenia wspólnej, cyfrowej bazy danych służącej do identyfikacji podejrzanych operacji transportowych.

„Dodatkowymi czynnikami destabilizującymi są zaawansowany wiek jednostek floty widmo, ich zły stan techniczny oraz niejasna sytuacja ubezpieczeniowa.”



Rosyjska logistyka morska jako narzędzie projekcji siły poza strefą konfliktu

Przenoszenie presji na morze – operacje hybrydowe

Artykuł 113 UNCLOS

Zerwanie lub uszkodzenie podmorskiego kabla lub rurociągu

Każde państwo wydaje niezbędne ustawy i inne przepisy prawne, przewidujące karalność działań polegających na zerwaniu lub uszkodzeniu, umyślnie albo wskutek zawnionego niedbalstwa, przez statek podnoszący banderę tego państwa lub przez osobę podlegającą jego jurysdykcji, kabla elektrycznego wysokiego napięcia lub podmorskiego rurociągu na morzu pełnym, jak również podmorskiego kabla telegraficznego lub telefonicznego, co może doprowadzić do przerwania lub utrudnienia łączności telegraficznej albo telefonicznej. Niniejsze postanowienie ma również zastosowanie do wszelkich działań, których celem jest zerwanie lub uszkodzenie albo które mogą do niego doprowadzić. Jednakże nie ma ono zastosowania do zerwania lub uszkodzenia spowodowanego przez osoby, które działały wyłącznie w sposób uzasadniony w celu ratowania swojego życia albo ratowania swoich statków, po zastosowaniu wszelkich niezbędnych środków ostrożności dla uniknięcia takiego zerwania lub uszkodzenia.



prof. dr hab. Andrzej Makowski Zagrożenia dla bezpieczeństwa w regionie

- **Ekologiczne** – zniszczenie środowiska na lata oraz brak rekompensaty finansowej w przypadku jego wystąpienia (brak ubezpieczeń, niejednoznaczny właściciel statku czy państwo bandery), co powoduje, że w przypadku rozlewów olejowych czy akcji ratowniczych koszty finansowe będą obciążały państwa nadbałtyckie.
- **Techniczne** – wiek statków, a co się z tym wiąże, ich stan techniczny, stwarzają zagrożenia w postaci: ryzyka kolizji, utraty napędu i sterowności, wycieków ropy. Wiele tankowców nie korzysta również z pilotów (przejście przez Cieśniny Duńskie, Kadetrinne i Bornholmską), co potęguje niebezpieczeństwo zderzenia lub wejścia na mieliznę.
- **Podejrzenie, że statki „floty widmo” zajmują się szpiegostwem** (dodatkowe anteny i maszty radiowe, niebędące typowym wyposażeniem statków towarowych) i działaniami sabotażowymi. Te ostatnie miały miejsce na Morzu Bałtyckim od 2022 r. Taką działalność mogą potwierdzać również dziwne manewry statków, podawanie fałszywych danych co do pozycji czy kursu, zmniejszanie prędkości i wyłączanie systemu identyfikacji statków (AIS), co sprzyja również stwarzaniu sytuacji kolizyjnych na zatłoczonym Bałtyku.
- **Niebezpieczeństwo głębokiej erozji zasad prawa międzynarodowego** (odnoszącego się do omawianej sytuacji) oraz podważanie zaufania państw nadbałtyckich do skuteczności wprowadzanych sankcji.



kpt. ż.w. Jarosław Dawid

Zły stan techniczny statków „floty widmo” generuje zagrożenia dla środowiska naturalnego. Problemy ze wskazaniem właścicieli tych jednostek przekładają się bezpośrednio na rozmycie odpowiedzialności za potencjalne straty będące skutkiem wypadków i katastrof morskich spowodowanych przez statki nieobjęte ochroną ubezpieczeniową. Wytworzona sytuacja stanowi wyzwanie dla regulacji dotyczących wymagań w stosunku do załóg statków handlowych. Jednostki te same w sobie stanowią także zagrożenie dla infrastruktury morskiej. Mogą być bowiem wykorzystane do fizycznych ataków np. pod pozorem awarii na elementy konstrukcyjne instalacji offshore czy zatapiane w rejonach podejść do portów morskich (tory wodne). Ich pokłady to potencjalnie miejsca bazowania dronów powietrznych oraz urządzeń do zakłócania sygnałów systemów nawigacji satelitarnej. Ostatnie zagrożenie przekłada się już na wzrost kosztów operacyjnych wynikających z wymagań dotyczących dokładności pozycji przy pracach na instalacjach offshore. Stoimy przed wyzwaniem budowy systemów kontroli bezpieczeństwa ruchu morskiego podobnych do tych, jakie funkcjonują w lotnictwie cywilnym. Konieczność umożliwienia przepływu ogromnych ilości danych oraz skoordynowania działań wszystkich krajów i operatorów brzegowych stanowi przy tym znaczne wyzwanie.

Rosyjska flota widmo, obok zadań związanych z eksportem ropy naftowej, coraz wyraźniej pełni funkcję instrumentu oddziaływania hybrydowego na obszarze morskim. Jednostki tego typu wykorzystywane są do kreowania zagrożeń wobec podmorskiej infrastruktury energetycznej (gazociągi i połączenia elektroenergetyczne) oraz telekomunikacyjnej (światłowody), a także do działań rozpoznawczych i szpiegowskich, w tym mapowania dna morskiego. Tego typu statki coraz częściej stają się również uczestnikami kolizji morskich, przy czym w części przypadków pojawiają się przypuszczenia o celowym generowaniu sytuacji podwyższonego ryzyka.

Dodatkowymi czynnikami destabilizującymi są zaawansowany wiek jednostek floty widmo, ich zły stan techniczny oraz niejasna sytuacja ubezpieczeniowa. W połączeniu z praktyką porzucania statków przez armatorów oznacza to realne zagrożenie dla życia i zdrowia marynarzy, którzy w sytuacjach awaryjnych mogą pozostać bez jakiegokolwiek wsparcia. Nie mniej istotne jest ryzyko środowiskowe związane z funkcjonowaniem floty widmo na Bałtyku.

Polskie morskie obszary chronione obejmują swoją powierzchnią ok. 24% przynależnych Rzeczypospolitej Polskiej obszarów morskich (na wodach wyłącznej strefy ekonomicznej w całości znajduje się jeden taki obszar). Nadzór nad obszarami w granicach wód morskich pełnią dyrektorzy urzędów morskich. Unijna Strategia na rzecz bioróżnorodności 2030 – „Przywracanie przyrody do naszego życia”, zaakceptowana przez wszystkie państwa członkowskie, wskazuje na cel w postaci objęcia ochroną co najmniej 30% powierzchni terytorium lądowego i morskiego UE. Minimum 1/3 tego obszaru (10% powierzchni lądu i mórz) powinna przy tym zostać objęta ochroną ścisłą (Ginalski, 2025).

Obecność tankowców floty widmo w pobliżu kabli energetycznych i telekomunikacyjnych oraz gazociągów zwiększa podatność tych obiektów na incydenty oraz akty sabotażu. W grudniu 2024 r. tankowiec Eagle S uszkodził kable w Zatoce Fińskiej. W maju 2025 r. polskie służby interweniowały wobec podejrzanych manewrów jednostki objętej sankcjami w pobliżu trasy kabla SwePol, co potwierdziło konieczność stałego dozoru korytarzy kablowych (Reuters, 2025).

Równolegle działalność floty widmo przekłada się na wzrost zagrożeń dla bezpieczeństwa żeglugi. Bałtyk, jako akwen o wąskich gardłach, płytkich wodach i wysokim natężeniu ruchu, cechuje się niską tolerancją na błędy nawigacyjne. Tymczasem kwalifikacje załóg jednostek floty widmo bywają kwestionowane ze względu na obchodzenie przepisów IMO dotyczących szkolenia personelu morskiego, co może skutkować niską jakością pełnionych wacht nawigacyjnych i maszynowych. Dodatkowo statki te często odmawiają korzystania z usług pilotażu przy przejściu przez Cieśniny Bałtyckie, co bywa postrzegane jako działanie intencjonalnie zwiększające

ryzyko w newralgicznym punkcie systemu żeglugowego regionu.

Wzrost udziału jednostek o wyłączonych systemach AIS i gorszym stanie technicznym oraz w starszym wieku znacząco podnosi prawdopodobieństwo kolizji oraz wejść na mieliznę. W 2023 r. niemal doszło do poważnej katastrofy, gdy wysłużony tankowiec z rosyjską ropą naftową utracił sterowność w Cieśninach Duńskich. W takiej sytuacji potencjalny rozlew mógłby wynieść ok. 340 tys. baryłek. Ostatecznie udało się uniknąć katastrofy, a tym samym uchronić rejon wyspy Langeland o wysokiej wrażliwości ekologicznej.

Flota widmo to zatem znacznie więcej niż problem dla bezpieczeństwa transportowego. Jest narzędziem realizacji interesów politycznych Kremla, wykorzystywanym do obchodzenia sankcji, przenoszenia działań hybrydowych na domenę morską oraz testowania odporności instytucji i mechanizmów bezpieczeństwa państw europejskich.

„Kwalifikacje załóg jednostek floty widmo bywają kwestionowane ze względu na obchodzenie przepisów IMO dotyczących szkolenia personelu morskiego”

W maju 2025 r. wykryta została podejrzana działalność statku objętego sankcjami, wchodzącego w skład floty widmo. Jednostka manewrowała w pobliżu korytarza kablowego połączenia SwePol. Działania Polski obejmowały wysłanie samolotu patrolowego, po którego przelocie jednostka opuściła rejon i udała się do jednego z portów rosyjskich. W dalszej kolejności w miejsce zdarzenia wysłany został okręt hydrograficzny (Kamiński, 2025). Podobne incydenty, jak długotrwałe kotwiczenie przy granicy wód terytorialnych lub manewry w pobliżu platform wiertniczych, notowano na polskich obszarach morskich w latach poprzednich.

3

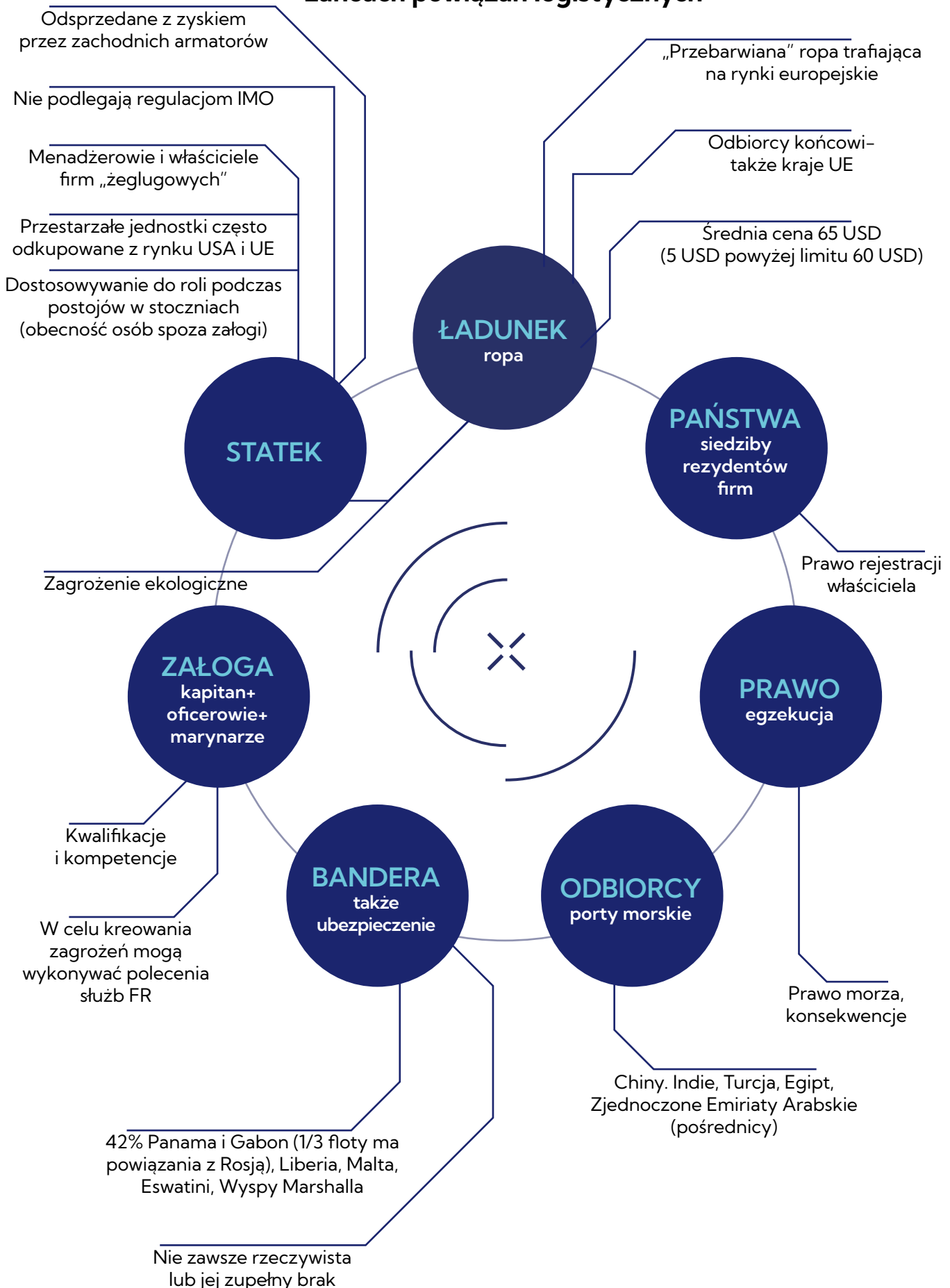
Logistyczny łańcuch przyzwolenia aktorzy, usługi i jurysdykcje

Działalność operacyjna floty widmo jest wspierana przez szereg praktyk logistycznych: specjalne trasy bunkrowania poza oficjalnymi terminalami, stosowanie statków-magazynów, wykorzystywanie obszarów o niskim nadzorze do magazynowania ładunków oraz zorganizowana sprzedaż wtórna używanych jednostek. Równoległy rynek pośredników, brokerów, spółek szupów i alternatywnych ubezpieczycieli zapewnia zasilanie modelu operacyjnego i umożliwia szybkie odtworzenie utraconych zdolności tonażowych. Śledztwa wykazały znaczne udziały europejskich armatorów i firm w obrocie jednostkami, które później znalazły się w obiegu floty widmo. Transakcje te obejmowały znaczące wartości (FTM/OCCRP, 2025; Maritime Executive, 2024).

Porty, państwa tolerujące oraz prywatni aktorzy tworzą strukturę, która decyduje o skali i trwałości działalności floty widmo. Decyzje administracji portowych, dostępność wybranych przyjaznych kotwicowisk i rejestrów bander o niskim poziomie nadzoru, a także praktyki armatorów, brokerów i ubezpieczycieli przesądzają o tym, czy jednostki z niejasną strukturą własności, bez wiarygodnego ubezpieczenia P&I i z historią naruszeń będą kontynuowały przewozy. W ostatnich latach utrwalił się układ logistyczny łączący redy i akwenty przeladunkowe ze słabymi jurysdykcjami rejestrowymi oraz sieciami pośredników finansowych i ubezpieczeniowych, co umożliwia masowe wykorzystywanie przestarzałych jednostek, rotację bander i nazw oraz przeladunki STS z wyłączonym AIS (Kennedy, 2024a; Hilgenstock i in., 2024).

„Porty, państwa tolerujące oraz prywatni aktorzy tworzą strukturę, która decyduje o skali i trwałości działalności floty widmo.”

Łańcuch powiązań logistycznych



Porty, obszary STS jako węzły logistyczne

Istotne węzły operacji STS rozwijały się zwłaszcza poza Bałtykiem i nierzadko poza Europą, miały jednak bezpośredni wpływ na utrzymanie przepływu rosyjskiej ropy naftowej i produktów naftowych. W Ceucie na północnoafrykańskim wybrzeżu Morza Śródziemnego rejestrowano średnio 18 operacji STS miesięcznie między październikiem 2022 r. a styczniem 2023 r. Dodatkowe centra aktywności obejmowały reddy w rejonie Peloponezu oraz akwenu przybrzeżne Korei Południowej, które wspierały dystrybucję ładunków poza obszarem unijnych reżimów kontrolnych (McKinney, 2023).

W odpowiedzi administracje portowe w regionie rozszerzyły zakres weryfikacji dokumentów i polis P&I, co było szczególnie widoczne w 2025 r. w działaniach Danii oraz w zapowiedziach analogicznych mechanizmów w Szwecji i Niemczech. Praktyki te objęły weryfikację na wodach przybrzeżnych i w rejonach cieśnin, a nie wyłącznie przy wejściach do portów (Bloomberg, 2025; Baird Maritime, 2025; Foreign Policy, 2025). Doświadczenia południowej Europy pokazały jednak, że jednostronne ograniczenia powodują efekt wypychania. Po ograniczeniu przeładunków STS w Zatoce Lakońskiej aktywność szybko przeniosła się w pobliże Malty, co wykazało wysoką mobilność procederu i potrzebę koordynacji międzyjurysdykcyjnej (Minchin, 2024; Bockmann, 2024).



Maciej Filip Bukowski

Rosyjska „flota widmo” na Morzu Bałtyckim nie tylko generuje problemy związane z egzekwowaniem sankcji, lecz także jest przejawem głębszej asymetrii między globalnym charakterem żeglugi a krajowym charakterem narzędzi regulacyjnych i egzekucyjnych państw. Tankowce wykorzystywane do transportu rosyjskiej ropy funkcjonują w gęstej sieci jurysdykcji, spółek pośredniczących, rejestrów wygodnych bander oraz alternatywnych systemów ubezpieczeniowych i finansowania, które pozwalają omijać zachodnie mechanizmy kontroli. Zmiana właściciela, operatora czy bandery może nastąpić w ciągu kilku dni, często poza Europą, w efekcie czego nawet restrykcyjne regulacje sankcyjne pozostają trudne do wyegzekwowania w praktyce. Jednocześnie tankowce floty widmo operują w przestrzeni, w której granice jurysdykcji morskiej państw regionu przebiegają bardzo blisko siebie. W praktyce oznacza to, że nawet aktywna kontrola prowadzona przez jedno państwo może zostać łatwo ominięta poprzez zmianę trasy lub przejście do wód innego państwa lub na wody międzynarodowe.

Dlatego skuteczna odpowiedź nie może mieć wyłącznie charakteru narodowego. Operacje floty widmo wykorzystują samą strukturę Bałtyku jako akwenu podzielonego między wiele jurysdykcji, gdzie statki mogą w krótkim czasie przemieszczać się między wodami państw regionu, korzystając z różnic w nadzorze i egzekwowaniu przepisów. Odpowiedź wymaga więc zintegrowanego podejścia państw nadbałtyckich, obejmującego skoordynowany monitoring ruchu statków, wymianę informacji o strukturach właścicielskich i ubezpieczeniowych oraz wspólne działania służb morskich. Dopiero takie regionalne ramy współpracy pozwalają zamknąć luki regulacyjne i operacyjne, które flota widmo systematycznie wykorzystuje, a których pojedyncze państwo działające samodzielnie nie jest w stanie skutecznie kontrolować.

Od 1 czerwca 2025 r., w Szwecji weszły z życie nowe przepisy umożliwiające służbom morskim dokonywanie kontroli statków obcych bander, w tym żądania informacji o ubezpieczeniu jednostek przepływających przez szwedzkie wody terytorialne lub strefę ekonomiczną. Poprzednio taka możliwość istniała tylko w stosunku do jednostek udających się do szwedzkich portów (Zysk, 2025). Według premiera Ulfa Kristerssona nowe prawo zapewni Szwecji i sojusznikom dostęp do ważnych informacji mogących stać się podstawą do rozszerzenia listy sankcyjnej rosyjskiej floty widmo.



Niebezpieczny Bałtyk

Państwa tolerujące i tranzyt pośredni

Istotną rolę w obchodzeniu sankcji odgrywają państwa, które umożliwiają magazynowanie, blendowanie i reeksport rosyjskiej ropy naftowej. Indie i Turcja pełnią funkcję hubów, przez które rosyjski surowiec trafia do państw UE, w tym do Holandii, Francji i Włoch, pomimo obowiązujących ograniczeń, co potwierdziły relacje i dane o przepływach z 2025 r. (SVT News, 2025). Po 2022 r. rosyjskie ładunki kierowano również do Chin, Egiptu i Zjednoczonych Emiratów Arabskich, co umożliwiło dywersyfikację szlaków eksportowych i ograniczyło podatność na europejskie instrumenty sankcyjne (Crude oil..., 2025).

Tolerowanie aktywności floty widmo wzmocniły także czynniki polityczne, ponieważ część państw afrykańskich w głosowaniach Zgromadzenia Ogólnego ONZ konsekwentnie unikała poparcia działań wymierzonych w Rosję (np. Algieria, Angola, Eswatini, Etiopia, Mozambik, Namibia, Sudan, Tanzania, Uganda, Zimbabwe), co sprzyjało organizowaniu alternatywnego systemu handlu surowcami energetycznymi z pominięciem restrykcji Zachodu (Roszak, 2022).

„Kontrole tranzytowe pełnią przede wszystkim funkcję selekcyjną i dowodową – pozwalają na pozyskanie informacji o statusie prawnym statku, jego ubezpieczeniu oraz certyfikatach technicznych”

Uzupełnieniem działań podejmowanych na poziomie państw członkowskich stały się instrumenty przyjmowane na poziomie Unii Europejskiej, które wzmacniają możliwości oddziaływania na żeglugę wysokiego ryzyka, przede wszystkim poprzez mechanizmy sankcyjne i regulacyjne.

Kluczowym elementem tych działań był przyjęty 24 czerwca 2024 r. 14. pakiet sankcji wobec Rosji, który po raz pierwszy na taką skalę objął restrykcjami konkretne jednostki tworzące tzw. flotę widmo. Statki wpisane na unijną listę sankcyjną podlegają zakazowi zawijania do portów oraz korzystania z usług technicznych i ubezpieczeniowych na terytorium Unii Europejskiej.

Równolegle zwiększono nacisk na egzekwowanie istniejących mechanizmów kontroli państwa portu (Port State Control), w szczególności w zakresie weryfikacji ubezpieczeń (P&I) oraz certyfikatów klasyfikacyjnych jednostek o podwyższonym profilu ryzyka.

Jednocześnie należy podkreślić, że obowiązujące prawo międzynarodowe, w tym UNCLOS, ogranicza możliwość prowadzenia kontroli wobec statków tranzytowych wyłącznie strefy ekonomiczne. W praktyce oznacza to, że działania Unii Europejskiej koncentrują się na ograniczaniu dostępu do usług i infrastruktury portowej, a nie na bezpośredniej kontroli jednostek w ruchu.

W tym kontekście system certyfikacji klasowej nabiera dużego znaczenia jako element pośredniego egzekwowania reżimu sankcyjnego i standardów bezpieczeństwa. Certyfikacja klasowa stanowi techniczny fundament międzynarodowej żeglugi i warunkuje dostęp statków do ubezpieczenia P&I, portów, usług bunkrowych oraz finansowania. Po wprowadzeniu sankcji wobec Rosji wycofanie się uznanych towarzystw klasyfikacyjnych z obsługi jednostek zaangażowanych w transport rosyjskiej ropy naftowej doprowadziło do gwałtownej fragmentacji systemu klasy, w tym do wzrostu znaczenia alternatywnych podmiotów o ograniczonej wiarygodności i słabym nadzorze.

Zdarzają się jednak również pozytywne wyjątki. W czerwcu 2024 r. Liberia zdecydowała o zakazaniu świadczenia usług przez rosyjskiego ubezpieczyciela Ingosstrach dla jednostek pływających pod jej banderą. Decyzja ta miała charakter prewencyjny i została odebrana jako próba ograniczenia ryzyka związanego z flotą widmo, zarówno pod względem środowiskowym, jak i prawnym (Maritime Executive, 2024). Był to precedens pokazujący, że państwa bandery mogą podejmować działania ograniczające działalność jednostek wysokiego ryzyka.

Rozszerzone kompetencje inspekcyjne UE umożliwiają obecnie weryfikację certyfikatów klasowych już na etapie tranzytu, co ogranicza możliwość wykorzystywania „pozornej klasy” jako narzędzia legalizacji działalności floty widmo. Jednostki posługujące się certyfikatami kwestionowanymi przez ubezpieczycieli lub administracje morskie trafiają w ten sposób do kategorii statków wysokiego ryzyka, których dalsza eksploatacja staje się coraz bardziej kosztowna i operacyjnie utrudniona.

W efekcie certyfikacja klasowa – dotychczas wykorzystywana przez flotę widmo jako element obejścia sankcji i standardów technicznych – zaczyna pełnić funkcję strukturalnego filtra regulacyjnego, który w połączeniu z kontrolami tranzytowymi oraz działaniami państw bandery może stopniowo zawężyć przestrzeń operacyjną tych jednostek w europejskim otoczeniu morskim, nawet bez formalnego zatrzymywania statków czy ich zawijania do portów.

Prywatni aktorzy: armatorzy, brokerzy i ubezpieczyciele

Zdolności operacyjne rosyjskiej floty widmo w dużej mierze opierają się na działaniach prywatnych aktorów rynkowych, którzy umożliwiają jej funkcjonowanie poza formalnymi reżimami sankcyjnymi i nadzorczymi. To właśnie oni odpowiadają za stworzenie i utrzymanie wtórnego rynku jednostek, sieci pośrednictwa prawnoperacyjnego oraz alternatywnych mechanizmów

ubezpieczeniowych, które pozwalają statkom wysokiego ryzyka pozostawać w eksploatacji pomimo rosnącej presji regulacyjnej.

Kluczową rolę w początkowej fazie formowania floty widmo odegrali zachodni armatorzy, którzy w latach 2022–2024 sprzedali setki podstarzałych tankowców



kmr dr hab. Dariusz R. Bugajski, prof. AMW

Przedsiębiorcy żegludowi mogą rejestrować swoje statki w każdym państwie i z oczywistych względów wybierają rejestry, które nie tylko nie wiążą się z wysokimi opłatami rejestrowymi, ale prawo tych państw nie generuje wysokich kosztów eksploatacji statku. Zatem spółka z wielonarodowym kapitałem i zarządem, z siedzibą w Hongkongu, rejestruje statek np. na Wyspach Marshalla (powiązania kapitałowe trudne do określenia). Taka spółka może cały statek – z załogą lub bez, albo tylko część powierzchni ładunkowej – wynająć innemu jeszcze podmiotowi z przeciwnego końca świata. W przewóz ładunku jest zaangażowanych wielu przedsiębiorców z różnych państw (spedytorów, przewoźników itd.). Ładunek w czasie podróży może zmienić wielokrotnie właścicieli czy innych uprawnionych. Wreszcie każdy członek załogi może mieć obywatelstwo innego państwa i żaden może nie mieć obywatelstwa państwa bandery. Obecnie najliczniejsza grupa marynarzy na statkach handlowych świata pochodzi z sześciu państw: Filipin, Chin, Indonezji, Rosji, Indii i Ukrainy; przy czym z Rosji ok. 110 tys. marynarzy (w tym ok. 60 tys. oficerów), a Ukrainy ok. 96 tys. (w tym ok. 46 tys. oficerów). Do zaangażowania statku w działania w ramach floty cieni czy działania hybrydowe często nie potrzeba kontroli kapitałowej spółki żegludowej czy kapitana przez służby, wystarczą względy ekonomiczne, atrakcyjna oferta zysku kompensującego ryzyka.

podmiotom zarejestrowanym poza reżimami sankcyjnymi. Szacunki wskazują, że transakcje te przyniosły sprzedającym ok. 6,3 mld USD. W efekcie nawet 40% obecnego tonażu floty widmo może pochodzić bezpośrednio z rynków europejskich i amerykańskich (European Ships Keep Russia's Shadow Fleet Afloat, 2025). Jednostki te, często znajdujące się u schyłku ekonomicznego cyklu życia, zostały sprzedane spółkom fasadowym zarejestrowanym m.in. w Indiach, Hongkongu, Wietnamie i na Seszelach. Choć transakcje te formalnie mieściły się w obowiązujących ramach prawnych, w praktyce stworzyły materialną bazę dla dalszego rozwoju floty widmo i umożliwiły Rosji utrzymanie zdolności eksportowych w warunkach sankcji.

Sprzedaż jednostek była jednak jedynie pierwszym etapem szerszego procesu. Utrzymanie floty widmo w eksploatacji wymagało bowiem rozbudowanego zaplecza pośredników, obejmującego zarządzających flotami, brokerów okrętowych, kancelarie prawne oraz spółki specjalnego przeznaczenia. Podmioty te organizują zmiany bandery, restrukturyzację własności, ukrywanie beneficjentów rzeczywistych oraz bieżącą obsługę administracyjną statków w rejestrach o niskich wymaganiach regulacyjnych. W efekcie powstaje łańcuch operacyjny zaprojektowany nie pod kątem efektywności żegludowej, lecz minimalizacji ekspozycji prawnej, w którym odpowiedzialność za stan techniczny statku, bezpieczeństwo załogi lub zgodność z sankcjami ulega rozmyciu (Meade, 2024). Tego rodzaju infrastruktura pośrednia pozwala na szybkie reagowanie na zmiany otoczenia regulacyjnego, w tym przenoszenie jednostek pomiędzy rejestrami i operatorami w odpowiedzi na działania państw nadbrzeżnych lub administracji portowych.

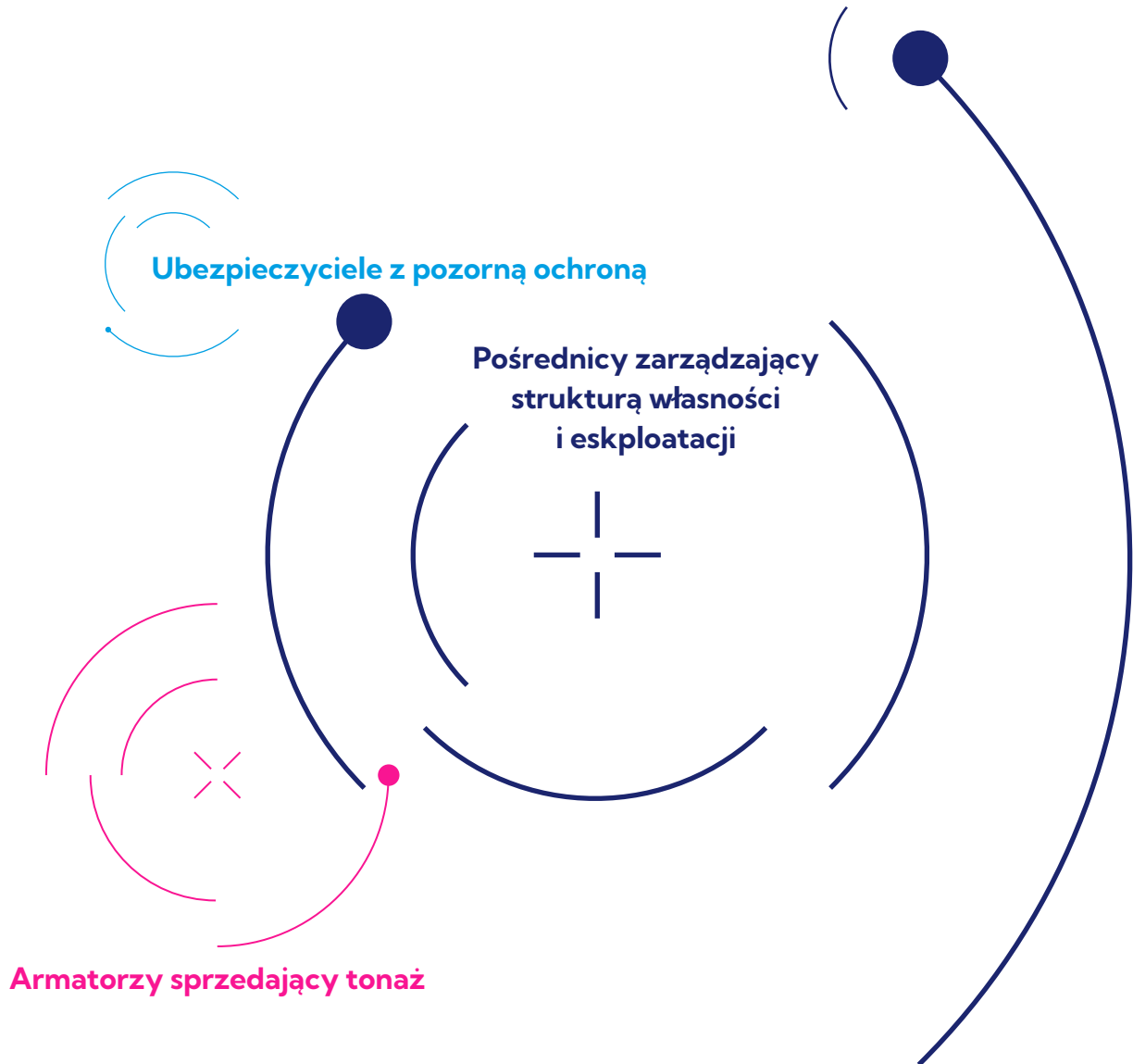
Trzecim filarem umożliwiającym funkcjonowanie floty widmo są mechanizmy ubezpieczeniowe, w szczególności w zakresie odpowiedzialności cywilnej armatorów. W międzynarodowej żegludzie kluczową rolę odgrywają

polisy typu P&I (Protection and Indemnity), które obejmują odpowiedzialność za szkody wyrządzone osobom trzecim, innym statkom oraz środowisku morskemu. Ubezpieczenia te są odrębne od polis kadłubowych i maszynowych, które dotyczą jedynie sprawności technicznej jednostki. W przypadku floty widmo coraz częściej obserwuje się jednak operowanie bez wiarygodnych polis P&I lub z wykorzystaniem ubezpieczycieli o niejasnej kondycji finansowej i ograniczonej zdolności do realizacji roszczeń.

W praktyce oznacza to, że w razie wypadku morskiego – kolizji, pożaru lub wycieku ropy naftowej – odpowiedzialność odszkodowawcza staje się iluzoryczna, a finansowanie działań ratowniczych i usuwania szkód środowiskowych może zostać przerzucone na państwa nadbrzeżne. Tolerowanie funkcjonowania takich mechanizmów ubezpieczeniowych stanowi istotną lukę systemową, ponieważ umożliwia prywatnym aktorom czerpanie korzyści ekonomicznych z działalności obciążonej wysokim ryzykiem, przy jednoczesnym ograniczeniu własnej odpowiedzialności finansowej.

W rezultacie prywatni aktorzy – armatorzy sprzedający tonaż, pośrednicy zarządzający strukturą własności i eksploatacji oraz ubezpieczyciele zapewniający jedynie pozorne zabezpieczenie odpowiedzialności – tworzą system umożliwiający trwałe funkcjonowanie floty widmo. Choć formalnie działają oni na różnych etapach łańcucha wartości, ich aktywność składa się na spójny model biznesowy, w którym ryzyko środowiskowe i prawne jest systematycznie eksternalizowane, a koszty potencjalnych incydentów ponoszą podmioty publiczne. To właśnie ten wymiar prywatnej współodpowiedzialności stanowi jedno z kluczowych wyzwań dla skuteczności międzynarodowych reżimów sankcyjnych i bezpieczeństwa morskiego.

Mechanizm funkcjonowania floty widmo



Państwa bandery i wygodne bandery

Artykuł 94 UNCLOS

Obowiązki państwa bandery

1. Każde państwo skutecznie wykonuje swoją jurysdykcję i kontrolę w dziedzinie administracyjnej, technicznej i socjalnej nad statkami podnoszącymi jego banderę.

3. Każde państwo stosuje wobec statków podnoszących jego banderę środki konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa na morzu, dotyczące inter alia:

- (a) budowy, wyposażenia i zdolności statku do żeglugi;
- (b) składu osobowego, warunków pracy oraz szkolenia załóg przy uwzględnieniu właściwych aktów międzynarodowych;
- (c) używania sygnałów, utrzymywania łączności i zapobiegania zderzeniom.

7. Każde państwo wszczyna dochodzenie, prowadzone przez należycie wykwalifikowaną osobę lub osoby albo pod kierunkiem takich osób, w sprawie każdego wypadku w żegludze morskiej lub innego zdarzenia na morzu pełnym, w którym uczestniczył statek płynący pod banderą tego państwa, który spowodował utratę życia lub poważne obrażenia ciała obywateli innego państwa albo poważne uszkodzenie statków lub instalacji innego państwa albo znaczną szkodę w środowisku morskim. Państwo bandery i to drugie państwo współpracują w prowadzeniu przez to drugie państwo dochodzenia co do takiego wypadku w żegludze lub innego zdarzenia.

„W przypadku floty widmo kryterium wyboru bandery nie jest efektywność administracyjna czy stabilność rejestru, lecz brak realnej kontroli państwa bandery nad zarejestrowanymi jednostkami.”

System państwa bandery stanowi jeden z kluczowych, a jednocześnie najbardziej podatnych na nadużycia elementów międzynarodowego porządku morskiego. Zgodnie z założeniami prawa morza bandera nie jest wyłącznie formalnym atrybutem statku, lecz podstawą realnej jurysdykcji i kontroli państwa nad jednostką, jej załogą, stanem technicznym oraz zgodnością z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa i ochrony środowiska. W praktyce jednak system ten uległ głębokiej transformacji: z narzędzia wykonywania władztwa państwowego stał się w wielu przypadkach usługą administracyjną, wykorzystywaną instrumentalnie w globalnym obrocie morskim.

Zjawisko to znajduje wyraz w mechanizmie tzw. forum shopping, polegającym na wyborze jurysdykcji oferującej najbardziej liberalne warunki rejestracji statków, zamiast tej, z którą jednostka utrzymuje rzeczywistą więź gospodarczą lub operacyjną. W przypadku floty widmo kryterium wyboru bandery nie jest efektywność administracyjna czy stabilność rejestru, lecz brak realnej kontroli państwa bandery nad zarejestrowanymi jednostkami. Bandera staje się w ten sposób narzędziem separującym operacje statku od odpowiedzialności prawnej i politycznej.



kmdr dr hab. Dariusz R. Bugajski prof. AMW **Możliwości prawnego ograniczenia procederu**

Znalezienie podstaw prawnych, które systemowo rozwiązałyby problem floty cieni, jest w obecnym stanie prawnym i politycznym prawie niemożliwe. Pojedyncze statki można monitorować, śledzić i podejmować działania, łącznie z zajęciem, jeśli nie posiadają przynależności państwowej. Prawne systemowe podstawy interwencji ad hoc przeciw flocie cieni mogłaby stworzyć Rada Bezpieczeństwa ONZ, ale ze względu na rosyjskie i chińskie prawo weta to jest nierealne. Ponadto państwa zachodnie nakładające sankcje mogą zabronić statkom zaangażowanym we flotę cieni wchodzenia do własnych portów (robi to Unia Europejska). Sankcje mogą także być kierowane przeciw przedsiębiorcom żeglugowym zaangażowanym w ten proceder. Tego rodzaju działania wymagają dobrze skoordynowanej współpracy państw UE, Stanów Zjednoczonych, Japonii itd. Istnieje również droga, którą wykorzystano w walce z proliferacją broni masowego rażenia drogą morską ok. 20 lat temu. Chodzi o umowy z państwami bandery statków zaangażowanych w działania floty cieni, na podstawie których możliwe byłoby zatrzymanie takich statków. Trudność polega na tym, że należałoby wyrzucić presję na te państwa – właściwie dużą grupę państw – a to mogą zrobić skutecznie duzi aktorzy jak Stany Zjednoczone czy ewentualnie Unia Europejska. Dodatkowo niektóre państwa Zachodu są powiązane z procederem floty cieni i nie do końca muszą być zainteresowane szczelnością systemu sankcji.

Analizy wskazują, że największy udział w rejestrach jednostek powiązanych z flotą widmo mają Panama i Gabon, które łącznie odpowiadają za ok. 42% zidentyfikowanych przypadków (OCCRP/FTM, 2025). Istotną rolę odgrywają również Eswatini, Liberia, Malta oraz Wyspy Marshalla. Szacuje się, że ok. 1/3 całej floty widmo utrzymuje bezpośrednie powiązania z Rosją, co podważa argument o rzekomej neutralności tych rejestrów (OCCRP/FTM, 2025). W 2025 r. Panama pod naciskiem USA podjęła radykalne kroki przeciwko flocie widmo, wprowadzając zakaz rejestracji jednostek starszych niż 15 lat. Równolegle zastosowano masowy deflagging wobec statków z list sankcyjnych, zmieniając je w „bezpieństwówców”. Takie jednostki tracą ubezpieczenie i dostęp do portów, co paraliżuje logistykę rosyjskich dostaw. Dodatkowo wdrożono obowiązkowe raportowanie operacji ship-to-ship, co drastycznie ogranicza anonimowe przeładunki. Działania te zmuszają operatorów do ucieczki do niszowych rejestrów (np. Gabonu czy Eswatini), znacząco podnosząc koszty omijania sankcji.

Normatywnym punktem odniesienia dla obowiązków państwa bandery pozostaje art. 94 UNCLOS, który nakłada na państwa obowiązek skutecznego wykonywania jurysdykcji administracyjnej, technicznej i socjalnej nad statkami podnoszącymi ich banderę. Obejmuje to m.in. prowadzenie rzetelnych rejestrów, nadzór nad kwalifikacjami załóg, stanem technicznym jednostek oraz prowadzenie dochodzeń w sprawie wypadków morskich. Praktyka funkcjonowania rejestrów wykorzystywanych przez flotę widmo pokazuje jednak systematyczne naruszanie nie pojedynczych obowiązków, lecz całej logiki art. 94 UNCLOS, opartej na założeniu istnienia realnej więzi między państwem bandery a statkiem.

Szczególnie wymowny jest przykład Eswatini – państwa pozbawionego dostępu do morza – w którego imieniu prowadzony był rejestr obejmujący kilkadziesiąt statków. Przypadek ten unaocznia problem outsourcingu funkcji państwa bandery do podmiotów prywatnych, przy jednoczesnym braku przejrzystości i skutecznego nadzoru. Tego rodzaju rejestry mogą funkcjonować formalnie legalnie, a jednocześnie w praktyce pozostawać poza realną kontrolą administracyjną, co znacząco ułatwia reflagging jednostek oraz ukrywanie ich rzeczywistej tożsamości i beneficjentów (Meade, 2024). W efekcie państwo bandery przestaje pełnić rolę regulatora, stając się jedynie pośrednikiem administracyjnym.

Problem instrumentalnego wykorzystania bander nie ogranicza się jednak do jurysdykcji określanych tradycyjnie jako wygodne bandery. Śledztwa Follow The Money i OCCRP wykazały, że ponad połowa tankowców zidentyfikowanych jako część floty widmo została sprzedana przez 54 greckie firmy, a łączna wartość tych transakcji przekroczyła 3,7 mld USD. W proceder zaangażowane były również przedsiębiorstwa z Niemiec i Belgii, co pokazuje, że mechanizmy zasilające flotę widmo obejmują także podmioty z zachodnich państw członkowskich Unii Europejskiej (OCCRP/FTM, 2025). Oznacza to, że problem bandery nie jest wyłącznie kwestią „egzotycznych” rejestrów, lecz elementem szerszego systemu gospodarczego i prawnego.

Unia Europejska próbowała odpowiedzieć na to wyzwanie, wprowadzając obowiązek notyfikacji sprzedaży statków przez unijnych armatorów nabywcom spoza UE. Instrument ten miał ograniczyć transfer tonażu do floty widmo i zwiększyć przejrzystość rynku wtórnego. Doświadczenia ostatnich lat wskazują jednak, że mechanizm ten, stosowany w izolacji, nie jest wystarczający. Wysoka mobilność rejestrów, szybkie zmiany bandery oraz wykorzystanie struktur pośrednich sprawiają, że kontrola ex post nie nadąża za dynamiką rynku.

Przykładem walki z omawianym procederem mogą być działania podjęte przez rząd USA w 2003 r. Przeciwdziałanie proliferacji broni masowego rażenia drogą morską realizowane było na podstawie porozumień z państwami tzw. tanich bander. W przypadku pojawienia się podejrzeń co do konkretnej jednostki administracja państwa była informowana na planowanym boardingu (wejściu na pokład) służb amerykańskich. Statek pozostawał śledzony przez 48 do 72 godzin, kiedy to państwo bandery mogło złożyć protest. W przypadku jego braku jednostka poddawana była kontroli i w zależności od jej wyniku zatrzymywana (wdrażano śledztwo) lub zwalniana. Takie rozwiązanie wymaga aktywnego włączenia aparatu dyplomatycznego mającego na celu nakłonienie lub zmuszenie państwa do współpracy (Zalesiński, 2025).

W ujęciu strategicznym państwa bandery należy więc postrzegać nie tylko jako bierne ogniwo systemu, lecz jako aktywny element infrastruktury umożliwiającej funkcjonowanie floty widmo. Słaba lub iluzoryczna kontrola bandery wzmacnia inne mechanizmy opisane w raporcie – od przeladunków STS w szarej strefie regulacyjnej, przez tolerowanie certyfikatów o ograniczonej wiarygodności, po funkcjonowanie bez realnego zabezpieczenia ubezpieczeniowego. Dopóki państwo bandery pozostaje formalnym, lecz nieegzekwującym swoich obowiązków uczestnikiem systemu, dopóty flota widmo zachowuje zdolność adaptacji do kolejnych rund sankcji.

Z perspektywy bezpieczeństwa morskiego i skuteczności reżimów sankcyjnych istotnym wyzwaniem staje się zatem przywrócenie znaczenia bandery jako nośnika realnej odpowiedzialności, a nie wyłącznie administracyjnej etykiety. Bez tego nawet najbardziej zaawansowane instrumenty kontroli portowej, tranzytowej czy finansowej pozostaną podatne na obejście, a ryzyko środowiskowe i prawne związane z działalnością floty widmo będzie w dalszym ciągu przenoszone na państwa nadbrzeżne i wspólnotę międzynarodową.

„Istotnym wyzwaniem staje się zatem przywrócenie znaczenia bandery jako nośnika realnej odpowiedzialności, a nie wyłącznie administracyjnej etykiety.”

4

Luka egzekucyjna prawo, kontrola i rozproszenie odpowiedzialności

Rozwój i utrzymanie rosyjskiej floty widmo nie jest konsekwencją braku norm regulujących żeglugę międzynarodową ani nieobecności formalnych reżimów sankcyjnych wobec rosyjskiego sektora energetycznego. Głównymi czynnikami pozostają: ograniczona skuteczność egzekwowania obowiązujących przepisów w warunkach rozproszonej jurysdykcji, zróżnicowanie interesów państw oraz globalny charakter morskich łańcuchów dostaw. W efekcie jednostki stare, technicznie wyeksploatowane, funkcjonujące bez wiarygodnych polis ubezpieczeniowych P&I i o nieprzejrzystych strukturach własnościowych mogą pozostawać na morzu, umożliwiając obejście sankcji, generując ryzyka środowiskowe i podważając skuteczność instrumentów kontroli na poziomie międzynarodowym i unijnym.



Obecność tankowców pod rosyjską banderą nie oznacza automatycznie działalności floty widmo.

UNCLOS i IMO – normy istnieją, wykonalność jest ograniczona

Międzynarodowy porządek morski opiera się na Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS) oraz na systemie konwencji i standardów przyjmowanych w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). UNCLOS ustanawia podstawowe zasady jurysdykcji, odpowiedzialności państw oraz wolności żeglugi, natomiast IMO odpowiada za rozwój

technicznych i operacyjnych standardów bezpieczeństwa żeglugi oraz ochrony środowiska morskiego. System ten zakłada prymat odpowiedzialności państwa bandery, przy uzupełniającej roli państw portu oraz ograniczonych kompetencjach państw nadbrzeżnych poza wodami terytorialnymi.



kmdr ppor. mgr inż. Oskar Draus

Zjawisko wykorzystywania jednostek cywilnych w celu transportu sprzętu, uzbrojenia czy też będących pod sankcjami towarów nie jest zjawiskiem nowym w historii ZSRR/Federacji Rosyjskiej. Znane i potwierdzone są przypadki, gdy w ten sposób zwiększane były (bez uprzednich konsultacji czy ustaleń) kontyngenty wojskowe (np. Tartus, Syria w okresie 2013–2016) czy też dostarczanie sprzętu wojskowego do państw afrykańskich (m.in. kazuś MV Faina). „Flota Cieni” (przyp. termin określony przez koncern medialny Bloomberg) nie jest zatem żadnym novum a jedynie sprawdzoną metodą wykorzystywania statków na pograniczu a czasem i jawnie łamiących przepisy międzynarodowe. Są to w większości tankowce (bywają też drobnicowce czy masowce). Trudność w identyfikacji właściciela oraz płynny status „obywatelstwa” („flag-state”, często państw określanych jako „tanie bandery” np. Wyspy Cooka, Togo) stanowi doskonały kamuflaż by uniknąć odpowiedzialności za bezpośrednie działanie takich jednostek szczególnie na morzu pełnym. 14 stycznia 2025r Państwa NATO zdecydowały się rozpocząć operację „BALTIC SENTRY” mającą być odpowiedzią na pojawiające się zagrożenie hybrydowe jakimi są m.in. działania dewastujące infrastrukturę krytyczną (IK, np. podwodne kable pomiędzy Szwecją i Litwą 17.10.2024r.) na Bałtyku przez podejrzane statki cywilne. Misja nie ma ustalonej daty zakończenia i obejmuje rotacyjną obecność grup okrętów oraz lotnictwa morskiego z krajów członkowskich NATO, których zadaniem jest monitorowanie potencjalnych zagrożeń, i w razie potrzeby wspieranie marynarek wojennych państw zagrożonych dywersją na ich IK na obszarze Bałtyku i Cieśnin Bałtyckich. Działania wiążą się również z monitorowaniem, zbieraniem danych oraz śledzeniem statków podejrzanych o uczestnictwo w niebezpiecznym procederze o charakterze hybrydowym. Istotą jest wypracowanie konsensusu i wspólnej polityki państw Sojuszu oraz partnerskich („Partnership for Peace”, „Mediterranean Dialogue” czy „Istanbul Cooperation Initiative”), pomimo trudności takich jak m.in. brak sankcji ONZ na handel rosyjską ropą (w związku z formatem i sposobem funkcjonowania Rady Bezpieczeństwa ONZ – przyp. Dwoma z pięciu stałych członków są Federacja Rosyjska oraz Chińska Republika Ludowa. Przestrzeganie procedur, wiarygodna argumentacja do działań kontrolnych/rozjemczych („Interdiction”) oraz spójna interpretacja prawa międzynarodowego jest ogromnym wyzwaniem stawianym przed NATO. Handel rosyjską ropą (pod sankcjami m.in. UE) nie jest nielegalny w kontekście handlu światowego (państwa BRICS, Singapur, Turcja etc.) co utrudnia zatrzymywanie/wizyty kontrolne w obszarach tranzytu międzynarodowego (np. Cieśniny Duńskie – pomimo wewnętrznego charakteru funkcjonują w statusie korytarza tranzytowego ze skromnymi możliwościami kontrolnymi ze strony Danii w dziedzinie ochrony środowiska naturalnego).

Z perspektywy floty widmo to przewaga strukturalna – minimalizując ilość zawinięć do portów zdolnych do realnej kontroli i przenosząc działania na obszary tranzytowe, jednostka ogranicza ryzyko kontroli. W efekcie flota widmo korzysta z ochrony formalnych swobód żeglugi, jednocześnie operując w środowisku, w którym egzekwowanie standardów zależy od najsłabiej nadzorowanych segmentów globalnego systemu morskiego – wygodnych bander, pośredników oraz usługodawców obsługujących ładunki wysokiego ryzyka. Jednostki floty widmo mogą jednak w określonych przypadkach podlegać wizytacji przez okręty wojenne na podstawie UNCLOS, przy czym uprawnienie to ma charakter ograniczony i dotyczy wyłącznie sytuacji, w których istnieje uzasadnione podejrzenie, że statek nie posiada przynależności państwowej, podnosi obcą banderę lub odmawia jej okazania, bądź w rzeczywistości posiada tę samą przynależność państwową co okręt wojenny (art. 110). Rosnąca liczba przypadków wykorzystania tych instrumentów wskazuje, że praktyki operacyjne zostały wypracowane i są wdrażane. Ograniczeniem pozostaje jednak wysoki próg dowodowy oraz polityczna wrażliwość decyzji o ich zastosowaniu, co sprawia, że art. 110 UNCLOS funkcjonuje raczej jako narzędzie wyjątkowe niż element systemowego egzekwowania porządku prawnego.

Przyjęta w 2023 r. rezolucja Zgromadzenia IMO A.1192(33), wzywająca państwa członkowskie i sektor prywatny do przeciwdziałania działalności floty widmo, potwierdziła istnienie problemu na poziomie politycznym (IMO, 2023). Jej niewiążący charakter oraz pozostawienie szerokiej swobody implementacyjnej sprawiły jednak, że przełożenie deklaracji na jednolite działania operacyjne pozostało ograniczone. W praktyce skuteczność systemu nadal zależy od jakości regulacji krajowych oraz od rzeczywistej gotowości i zdolności poszczególnych jurysdykcji do ich egzekwowania. W efekcie to nie standard „najlepszy” kształtuje realne zachowania floty widmo, lecz standard „najłatwiejszy do obejścia” w najsłabszej jurysdykcji banderowej.

Na Morzu Bałtyckim sprzeczność między wolnością żeglugi a rosnącą potrzebą ochrony środowiska morskiego i infrastruktury krytycznej jest szczególnie wyraźna. Jednocześnie działania jednostronne, prowadzące do ograniczania swobody żeglugi, mogą generować ryzyka prawne i polityczne – w tym ryzyko precedensu, który Rosja mogłaby wykorzystać do uzasadniania działań ograniczających dostęp do portów państw regionu. Z perspektywy państw bałtyckich kluczowym wyzwaniem pozostaje zatem znalezienie instrumentów, które zwiększają koszt operacyjny działalności floty widmo bez naruszania podstawowych zasad prawa morza.

Federacja Rosyjska była członkiem Rady IMO nieprzerwanie od 1960 r. W 2023 r. po raz pierwszy utraciła mandat. W 2025 r. ponownie nie została wybrana, mimo formalnego spełniania kryteriów państwa o istotnych interesach żeglugowych. O wyniku przesądziły czynniki polityczne i reputacyjne: pełnoskalowa agresja przeciwko Ukrainie rozpoczęta w 2022 r., działania zagrażające bezpieczeństwu żeglugi (w tym ataki na porty i wykorzystywanie floty widmo) oraz skoordynowana dyplomacja państw sprzeciwiających się legitymizowaniu Rosji w kluczowych organach wykonawczych ONZ.

Rezolucja IMO A.1192(33)

ma charakter rekomendacyjny i m.in.:

wzywa państwa bandery do:

- zapewnienia, aby statki zarejestrowane pod ich banderą przestrzegały regulacji dotyczących operacji STS oraz wymogów bezpieczeństwa, w tym zapobiegania zanieczyszczeniom,
- rozważenia wprowadzenia wymogu, aby statki podnoszące ich banderę aktualizowały Plan operacji STS oraz powiadamiały państwo bandery o czasie i miejscu prowadzenia takich operacji;

zachęca państwa portu do:

- zapewnienia egzekwowania konwencji dotyczących bezpieczeństwa i odpowiedzialności wobec tych statków, w tym stosownych wymogów zawartych w konwencjach IMO dotyczących operacji STS, oraz do weryfikowania, czy statki posiadają ważne państwowe certyfikaty ubezpieczeniowe zgodnie z odpowiednimi konwencjami IMO dotyczącymi odpowiedzialności i odszkodowań,
- poddawania wzmożonym inspekcjom jednostek podejmujących działania w celu uniknięcia wykrycia oraz zawiadamiania o tym państw bandery;

wzywa państwa nadbrzeżne do:

- monitorowania zgłoszonych operacji STS na ich morzu terytorialnym i w wyłącznej strefie ekonomicznej, w tym weryfikowania przekazywania wymaganych powiadomień, oraz podejmowania stosownych działań w przypadkach naruszeń przepisów dotyczących bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska,
- współpracy na rzecz usprawnienia monitorowania tych praktyk i operacji;

zachęca publicznych i prywatnych interesariuszy sektora morskiego do:

- opracowywania i prowadzenia działań szkoleniowych (w tym warsztatów) ukierunkowanych na wzmacnianie zdolności i praktyk należytej staranności (due diligence) w zakresie zapobiegania, wykrywania i zgłaszania działalności flot widmo oraz powiązanych z nimi nielegalnych działań.



UE i NATO – między regulacją a bezpieczeństwem

Obowiązujące ramy prawa morza tworzą formalny fundament międzynarodowego porządku żeglugowego. Nie stanowią jednak odpowiedzi na wyzwania związane z systemowym obchodzeniem sankcji oraz działaniami hybrydowymi realizowanymi z wykorzystaniem cywilnej żeglugi handlowej. W tej luce operacyjnej funkcjonują dwaj aktorzy porządku euroatlantyckiego – Unia Europejska oraz NATO – których role w obszarze bezpieczeństwa morskiego Morza Bałtyckiego wciąż pozostają rozdzielone, niespójne i niewystarczające wobec charakteru zagrożeń generowanych przez działalność floty widmo.

Unia Europejska jest głównym architektem reżimu sankcyjnego wobec Rosji, w tym ograniczeń dotyczących transportu morskiego ropy naftowej, usług ubezpieczeniowych oraz mechanizmu pułapu

cenowego. Podstawą tych działań pozostaje m.in. rozporządzenie Rady (UE) nr 833/2014 z dnia 31 lipca 2014 r. dotyczące środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie wraz z kolejnymi nowelizacjami przyjmowanymi po 2022 r., które wprowadzają daleko idące zakazy i obowiązki dla podmiotów UE. Jednocześnie konstrukcja unijnego systemu sankcyjnego opiera się na założeniu, że egzekwowanie przyjętych regulacji należy do kompetencji państw członkowskich, co prowadzi do zróżnicowanej praktyki kontroli, inspekcji i reakcji administracyjnych w poszczególnych państwach regionu. W efekcie UE dysponuje znaczącą zdolnością normatywną, lecz ograniczonymi instrumentami umożliwiającymi bezpośrednią interwencję operacyjną na morzu, zwłaszcza poza wodami terytorialnymi państw członkowskich.



kmdr dr hab. Dariusz R. BUGAJSKI, prof. AMW Zakres należnych działań prowadzących do zmian w prawie morza

Rozwiązanie problemu floty cieni poprzez zmiany w prawie morza jest nierealistyczne. Zmiana konwencji o prawie morza z 1982 r., podstawowej dla ładu prawnego na morzach, niemal nie wchodzi w grę. Nawet gdyby do tego doszło, zajęłoby to nawet ok. 20 lat. Po drugie zbyt daleko idące zmiany, które nadawałyby państwom nadbrzeżnym dodatkowe kompetencje wobec żeglugi międzynarodowej, byłyby mieczem obosiecznym (sytuacja niebezpieczna dla Polski sprowadzającej surowce drogą morską). Zatem jedynym realnym i w miarę szybkim sposobem na stworzenie prawnych podstaw do działań wobec statków floty cieni są umowy między państwami zainteresowanymi a państwami bander zaangażowanych w jej działania. Jednak takie umowy można sobie wyobrazić w przypadku większości bander takich jak liberyjska, panamska czy bahamska, ale już dużo trudniej w przypadku bandery chińskiej.



Bałtycki nadbrzeżny system radarowy monitorowania ruchu morskiego

Istotną rolę wspierającą pełni Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), ustanowiona na mocy rozporządzenia (WE) nr 1406/2002 z dnia 27 czerwca 2002 r. (zastąpioną kolejnymi). Agencja rozwija zaawansowane narzędzia monitoringu ruchu statków i ryzyka środowiskowego, takie jak SafeSeaNet czy CleanSeaNet, oraz zapewnia analityczne wsparcie państwom członkowskim. Mandat EMSA nie obejmuje jednak uprawnień do prowadzenia inspekcji, zatrzymywania statków ani stosowania środków przymusu. W konsekwencji, pomimo dużej ilości regulacji i rozbudowanych zdolności analitycznych, unijny system bezpieczeństwa morskiego pozostaje w dużej mierze reaktywny i uzależniony od decyzji oraz zdolności poszczególnych administracji krajowych.

Z kolei NATO dysponuje znaczącymi możliwościami wojskowymi, rozpoznawczymi i odstraszającymi w regionie Morza Bałtyckiego, w tym stałą obecnością morską, strukturami dowodzenia oraz mechanizmami wymiany informacji. Mandat Sojuszu, wynikający z Traktatu północnoatlantyckiego, koncentruje się jednak na obronie zbiorowej oraz reagowaniu na zagrożenia o charakterze militarnym. Incydenty związane z działalnością floty widmo – takie jak manipulacje systemami AIS i GNSS, operacje STS, podejrzane manewry w pobliżu infrastruktury krytycznej czy długotrwałe przestoje jednostek wysokiego ryzyka – zazwyczaj lokują się poniżej progu, który uruchamiałyby formalne mechanizmy reagowania Sojuszu, w tym konsultacje, na podstawie art. 4 Traktatu.

Koncepcja strategiczna NATO z 2022 r. oraz dokument „NATO 2030: Zjednoczeni dla nowej ery” jednoznacznie identyfikują działania hybrydowe i aktywność w tzw. szarej strefie jako istotne wyzwanie dla bezpieczeństwa państw członkowskich. Jednocześnie dokumenty te nie precyzują instrumentów reagowania na zagrożenia realizowane z wykorzystaniem cywilnych statków handlowych, funkcjonujących formalnie poza kategorią

środków wojskowych. Działania NATO w obszarze ochrony infrastruktury podmorskiej, w tym powołanie w 2023 r. wyspecjalizowanych struktur koordynacyjnych (Komórka Koordynacyjna NATO ds. Krytycznej Infrastruktury Podwodnej, Centrum Morskie NATO ds. Bezpieczeństwa Krytycznej Infrastruktury Podwodnej), koncentrują się przede wszystkim na monitoringu, analizie ryzyka i odstraszaniu, nie obejmują natomiast bezpośredniej kontroli ani działań wobec jednostek cywilnych.

W rezultacie odpowiedzialność za przeciwdziałanie działalności floty widmo ulega rozproszeniu między porządkiem regulacyjnym UE a architekturą bezpieczeństwa NATO. Flota widmo skutecznie wykorzystuje tę strukturalną szczelinę, operując w przestrzeni, w której naruszenia prawa międzynarodowego nie są automatycznie traktowane jako zagrożenie bezpieczeństwa, a zagrożenia bezpieczeństwa nie uruchamiają jednoznacznych instrumentów prawnych i operacyjnych. Morze Bałtyckie funkcjonuje tym samym jako akwen o wysokiej intensywności regulacyjnej, lecz niskiej spójności wdrażania regulacji, co sprzyja trwałemu zakorzenieniu się praktyk podważających zarówno skuteczność reżimu sankcyjnego, jak i wiarygodność regionalnej architektury bezpieczeństwa.

**„Odpowiedzialność
za przeciwdziałanie
działalności floty widmo
ulega rozproszeniu
między porządkiem
regulacyjnym
UE a architekturą
bezpieczeństwa NATO.”**

Mechanizm port state control – narzędzie skuteczne, lecz strukturalnie ograniczone

Mechanizm port state control (PSC) pozostaje jednym z ważniejszych instrumentów weryfikacji zgodności statków z międzynarodowymi konwencjami dotyczącymi bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska oraz warunków pracy marynarzy. Inspekcje prowadzone przez administracje portowe umożliwiają identyfikację uchybień technicznych i dokumentacyjnych, a w przypadkach poważnych naruszeń – zatrzymanie jednostki do czasu ich usunięcia. W tym sensie PSC realnie podnosi standardy żeglugi niezależnie od bandery statku.

Jednocześnie skuteczność PSC jest ograniczona zakresem jurysdykcji portowej. Działania realizowane na pełnym morzu pozostają poza bezpośrednim zasięgiem tego mechanizmu. Flota widmo systematycznie wykorzystuje tę cechę systemu, realizując operacje o podwyższonym ryzyku – w szczególności przeładunki typu STS – w obszarach o ograniczonym nadzorze administracyjnym, poza kontrolą portową.

Dodatkowym problemem jest nierównomierne stosowanie PSC. Jego skuteczność zależy od kompetencji administracji morskiej, stabilności instytucjonalnej oraz priorytetów politycznych poszczególnych państw.

W ostatnich latach państwa UE oraz partnerzy regionalni zaczęli coraz wyraźniej wykorzystywać wymóg posiadania wiarygodnego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej armatora (P&I) jako narzędzie przeciwdziałania działalności floty widmo. Szwecja w 2025 r. rozszerzyła kompetencje swoich służb morskich, umożliwiając żądanie informacji o ubezpieczeniu także od statków tranzytujących jej strefę ekonomiczną, a nie wyłącznie zawijających do portów. Analogiczne zaostrzenie kontroli dokumentacyjnych – obejmujące weryfikację polis P&I i certyfikatów klasy – wdrożyła Dania w rejonie Cieśnin Duńskich. Działania te zostały dodatkowo wzmocnione na poziomie regionalnym w ramach inicjatyw państw NB8++, które uzgodniły wspólne żądanie dowodów ubezpieczenia od jednostek podejrzewanych o przynależność do floty widmo oraz skoordynowane wykorzystanie pozyskanych informacji. Znaczenie ubezpieczeń jako instrumentu egzekucyjnego potwierdziła również Deklaracja Rady UE z grudnia 2025 r., wskazując brak wiarygodnej ochrony ubezpieczeniowej jako kluczowe zagrożenie dla środowiska morskiego i infrastruktury krytycznej.

Reakcje państwowe – przypadek Polski

Analiza dotychczasowej reakcji państwa polskiego na działania rosyjskiej floty widmo na Morzu Bałtyckim wskazuje na istotne deficyty w zakresie systemowego przygotowania do przeciwdziałania zagrożeniom o charakterze hybrydowym i nieregularnym. Choć samo zjawisko niekonwencjonalnej obecności rosyjskiej

na Morzu Bałtyckim zostało odnotowane zarówno przez instytucje państwowe, jak i opinię publiczną (m.in. incydenty w rejonie infrastruktury krytycznej czy obserwowane anomalie w ruchu jednostek cywilnych), reakcje były najczęściej spóźnione, nieskoordynowane i ograniczone do działań o charakterze taktycznym.



Spokojny Bałtyk

Sankcje – od regulacji do wykonania

Po rozpoczęciu pełnoskalowej inwazji Rosji na Ukrainę w 2022 r. UE, USA i państwa G7 przyjęły rozbudowany reżim sankcyjny wobec rosyjskiego sektora energetycznego, obejmujący embargo, zakazy świadczenia usług transportowych i finansowych oraz mechanizm pułapu cenowego wobec rosyjskiej ropy naftowej. W warstwie formalnej instrumenty te zwiększyły koszt prawny i reputacyjny zaangażowania podmiotów zachodnich w rosyjski eksport.

W warstwie operacyjnej skuteczność sankcji ogranicza jednak globalny charakter handlu morskiego oraz konstrukcja obostrzeń, które w znacznej części opierają się na modelu deklaracyjnym (oświadczenia,

dokumenty, zapewnienia zgodności). Wobec złożonych łańcuchów pośrednictwa oraz nierzadko wielokrotnych przeładunków STS weryfikacja rzeczywistego pochodzenia surowca jest znacząco utrudniona.

Flota widmo stała się w tym kontekście narzędziem adaptacji rosyjskiego eksportu ropy naftowej. Wykorzystanie statków pod banderami państw trzecich, operujących poza bezpośrednim zasięgiem unijnych instrumentów kontrolnych, pozwoliło na utrzymanie wolumenów eksportowych mimo formalnych ograniczeń. Jednocześnie brak jednoznacznych obowiązków w zakresie due diligence po przeładunkach STS umożliwia wprowadzanie rosyjskiego surowca do obrotu.

Reżim sankcyjny wobec rosyjskiej ropy naftowej: konstrukcja, wyjątki i konsekwencje operacyjne

Rosyjska flota widmo stanowi dziś jeden z najpoważniejszych mechanizmów podważających skuteczność reżimu sankcyjnego nałożonego przez zachodnie organizacje i państwa w odpowiedzi na agresję Rosji na Ukrainę. Morze Bałtyckie, ze względu na koncentrację rosyjskiej infrastruktury eksportowej (m.in. terminale w Primorsku i Ust-Łudze) oraz relatywnie krótki dostęp do neutralnych wód międzynarodowych, stało się kluczowym obszarem operacyjnym dla działań mających na celu obejście zachodnich restrykcji. Sankcje, które miały charakter ograniczeń celowych, okazały się w tym kontekście strukturalnie niewystarczające – nie tylko nie uwzględniły skali dostępnych środków obejścia, lecz także pozostawiły znaczną przestrzeń dla działań legalnie działających podmiotów, które świadczą usługi pomocnicze dla rosyjskiego eksportu. W tym sensie problem nie dotyczy wyłącznie braku sankcji, lecz ich konstrukcji oraz zakresu zastosowania.

O ile komponent energetyczny pierwszej rundy sankcji nałożonych przeciwko Rosji w 2014 r. po aneksji Krymu koncentrował się głównie na stosunkowo niewielkim zakresie, na sektorze naftowym (głównie w kontekście wydobywczym) (Åslund, 2019), o tyle wśród sankcji przyjętych w 2022 r. przez władze USA i UE znalazły się bardzo obszerne zakazy nowych inwestycji w rosyjskim sektorze energetycznym. W 2022 r. przyjęto również zakazy importu różnych rosyjskich produktów energetycznych wprowadzone przez wielu tradycyjnych zachodnich partnerów handlowych Rosji, a co najważniejsze przez UE, która zatwierdziła embargo na większość importu rosyjskiej ropy naftowej drogą morską (obowiązujące od 5

grudnia 2022 r.) i większości rosyjskich produktów paliwowych (obowiązujące od 5 lutego 2023 r.). Po stronie gazu ziemnego kluczowe nowe sankcje obejmowały zakaz dostaw towarów i technologii potrzebnych do ukończenia kilku planowanych rosyjskich projektów LNG. Co ważne, dobrowolne sankcje historycznych rosyjskich partnerów utrudniły również handel energią z Rosją i liczne wspólne projekty w Rosji (zwłaszcza wspólne przedsięwzięcia w zakresie wydobywania ropy naftowej i gazu ziemnego) (European Commission, 2025). Jednocześnie nawet tak szeroki pakiet sankcji nie doprowadził do przerwania ciągłości rosyjskiego eksportu surowców energetycznych.

Istotnym ograniczeniem było wprowadzenie 2 grudnia 2022 r. pułapu cenowego sprzedaży stronom trzecim ropy naftowej, który wszedł w życie trzy dni później. Zakazywał on świadczenia szerokiego zakresu usług (w tym ubezpieczeń morskich i finansowania handlu) związanych z transportem morską ropy naftowej pochodzącej z Rosji, chyba że nabywcy kupią ropę naftową za cenę w wysokości lub poniżej określonego pułapu cenowego, początkowo ustalonego na 60 USD/bbl FOB. Chwilowo zakaz handlu do USA, UE i Wielkiej Brytanii został zwolniony z tych regulacji, jeżeli statki zostały załadowane przed dniem 5 grudnia 2022 r. i rozładowane przed 19 stycznia 2023 r. UE czasowo zwolniła z obowiązku stosowania sankcji także firmy handlujące z Rosją w kontekście eksportu do Japonii ropy naftowej pochodzącej z projektu Sachalin-2 do 5 czerwca 2023 r., podobnie jak USA – do 30 września 2023 r. Od 5 lutego 2023 r. zakaz

usług morskich został rozszerzony na transport produktów naftowych pochodzenia rosyjskiego, chyba że są sprzedawane za cenę w wysokości lub poniżej określonych limitów cenowych, przy czym początkowo ustalono je na poziomie 100 USD/bbl za produkty, które są przedmiotem obrotu z premią w stosunku do ropy naftowej, w tym olej napędowy (największy strumień eksportu produktów Rosji) i benzyna oraz nafta lotnicza, a także 45 USD/bbl dla produktów, które są przedmiotem obrotu po cenie niższej od ropy naftowej, w tym oleju opałowego i nafty (U.S. Department of the Treasury, 2022). W praktyce mechanizm ten nie wyeliminował eksportu, lecz zmienił jego strukturę i kanały realizacji.

Istnieją jednak ograniczenia skuteczności międzynarodowych reżimów sankcyjnych, które w dużym stopniu wyjaśniają odporność rosyjskiego sektora energetycznego i szerzej gospodarki narodowej w obliczu nowych wyzwań. Obejmują one co najmniej trzy elementy. Po pierwsze, państwa, które nie nałożyły sankcji na Rosję, stanowią ok. 2/3 światowej populacji i mają rosnący udział w światowym rynku surowców energetycznych, chociaż stosunkowo niewiele z nich można uznać za bliskich partnerów Rosji. Po drugie, oficjalne pakiety sankcji G7/UE zawierały kilka kluczowych wyjątków, głównie w celu uniknięcia poważnych zakłóceń na światowym rynku i związanych z tym skoków cen towarów. Najważniejszym z nich był reżim pułapu cenowego, umożliwiający korzystanie z ubezpieczenia państw G7 i UE lub innych usług morskich w celu ułatwienia eksportu rosyjskiej ropy naftowej i produktów paliwowych do państw trzecich, pod warunkiem że ropa naftowa i produkty są sprzedawane poniżej określonego pułapu cenowego. Po trzecie, dobrowolne sankcje zachodnich firm zazwyczaj nie doprowadzały do całkowitego zaprzestania działalności biznesowej w Rosji. Istnieje spora liczba firm, które zawiesiły działalność w Rosji

poprzez odpis swoich aktywów w tym państwie, zamiast całkowicie się ich pozbyć. Łącznie elementy te stworzyły środowisko sprzyjające adaptacji, a nie dezorganizacji rosyjskiego eksportu.

Niewystarczająca skuteczność dotychczasowych restrykcji wymusiła ich zaostrzenie. We wrześniu 2025 r. obniżono pułap cenowy do 47,60 USD, a w styczniu 2026 r. – debiutem mechanizmu dynamicznego – do 44,10 USD. Nowa formuła, utrzymująca pułap 15% poniżej rynkowej ceny ropy Urals z ostatnich 22 tygodni, precyzyjniej uderza w rosyjskie finanse. Zmiana ta nie tylko ogranicza wpływy Kremla, ale też potęguje trudności logistyczne, odcinając Rosję od legalnego transportu i ubezpieczeń (European Commission, 2026).

Wzrost eksportu ropy naftowej Rosji o 12,8% w 2022 r. do 5,19 mbd był związany głównie z gwałtownym wzrostem dostaw tego surowca na rynki państw Azji i Pacyfiku, które w ciągu roku zastąpiły UE jako główny ogólny cel eksportu rosyjskiej ropy naftowej. Co ciekawe, poprzednie fazy wschodniego „zwrotu” Rosji w stronę rynków Azji i Pacyfiku (długotrwały trend poprzedzający inwazję na Ukrainę) obejmowały głównie zwiększanie dostaw za pośrednictwem rurociągu ESTO (dostawy przez terminal naftowy w Koźminie lub drogą lądową rurociągiem do Chin przez Skoworodino). Rosyjski eksport ropy naftowej przez Koźmino i Skoworodino wzrósł ponownie w 2022 r., ale za wzrost eksportu odpowiadał surowiec wydobywany i dotychczas kierowany na rynki międzynarodowe poprzez terminale naftowe na morzach Bałtyckim i Czarnym (Henderson, J., Yermakov, V., Connolly, R., 2024). Rosja musiała polegać przede wszystkim na kosztownych, dalekobieżnych transportach tankowcami ropy naftowej Urals z zachodnich terminali morskich (znajdujących się głównie na tych morzach), aby umożliwić przekierowanie eksportu na rynki

państw Azji i Pacyfiku w 2022 r. Średnia odległość transportów tankowcami ropy naftowej z rosyjskich portów bałtyckich wzrosła do ponad 9000 mil morskich. To właśnie w tym punkcie logistyka morska stała się krytycznym elementem całego systemu obejścia sankcji.

Jednocześnie istnieją co najmniej dwa kluczowe czynniki, które wsparły wzrost rosyjskiego eksportu ropy naftowej w 2022 r. Pierwszym z nich było zwiększone zapotrzebowanie na rosyjską ropę naftową na wybranych rynkach spoza UE, zwłaszcza w Indiach, Chinach i Turcji. Indie stały się największym co do wielkości importerem rosyjskiej ropy naftowej w 2024 r. Drugi czynnik to duże rabaty cenowe w stosunku do międzynarodowych gatunków ropy naftowej. Dzięki takim rabatom cena rosyjskiej ropy staje się na tyle atrakcyjna, by mogło to zrównoważyć dodatkowe ryzyko i koszty logistyczne związane z jej zakupem. Czynniki te stworzyły ekonomiczne uzasadnienie dla dalszego funkcjonowania alternatywnych kanałów transportowych.

Niedoskonałość reżimu sankcyjnego manifestuje się przede wszystkim w braku skutecznych instrumentów monitorowania i przeciwdziałania wtórnym formom współpracy z flotą widmo. Choć sam akt eksportu może zostać zrealizowany przez podmiot spoza UE i zarejestrowany pod banderą państwa trzeciego, niejednokrotnie poszczególne ogniwa łańcucha transportowego – w tym ubezpieczyciele, brokerzy i operatorzy statków – mają powiązania z rynkiem UE, co osłabia faktyczny zasięg sankcji. W efekcie odpowiedzialność za egzekwowanie sankcji ulega rozproszeniu wzdłuż całego łańcucha logistycznego.

Dane z przełomu 2025 i 2026 r. potwierdzają, że adaptacja rosyjskiego systemu eksportu ropy do reżimu sankcyjnego ma charakter trwały i strukturalny, a nie przejściowy. Pomimo dalszego

zaostrzania ograniczeń – w tym obniżenia pułapu cenowego do 44,10 USD za baryłkę w ramach mechanizmu dynamicznego UE – Rosja utrzymuje zdolność eksportową, przekształcając jej logistyczne fundamenty. W rezultacie, zamiast skutecznego odciążenia Rosji od przychodów energetycznych, mamy do czynienia z redefinicją szarej strefy międzynarodowego handlu ropą naftową, której epicentrum coraz częściej zlokalizowane jest właśnie na północno-wschodnim obszarze UE. W tym kontekście należy uznać, że skuteczność obecnych sankcji w odniesieniu do działalności rosyjskiej floty widmo na Morzu Bałtyckim jest ograniczona nie przez brak formalnych narzędzi, lecz przez deficyt operacyjny oraz niedopasowanie instrumentów regulacyjnych do rzeczywistej dynamiki globalnych szlaków handlowych i praktyk transportowych. Oznacza to przesunięcie problemu z poziomu normatywnego na poziom wykonawczy.

Tym, co czyni flotę widmo tak skutecznym narzędziem omijania sankcji, nie jest jedynie jej skala, lecz brak spójnej i determinowanej politycznie reakcji ze strony instytucji międzynarodowych. Nie oznacza to braku reakcji politycznej lub operacyjnej jako takiej. W ostatnich latach, w szczególności na forum Unii Europejskiej, NATO oraz państw G7, wypracowano i wdrożono szereg praktyk reagowania na działalność floty widmo, obejmujących m.in. rozszerzone reżimy sankcyjne, kontrole dokumentacyjne, działania inspekcyjne oraz przypadki wejścia na pokład jednostek wysokiego ryzyka. Praktyka ta znajduje odzwierciedlenie w rosnącej liczbie incydentów zatrzymań, inspekcji i działań o charakterze quasi-policyjnym na morzu. Problemem pozostaje jednak nie brak działań, lecz brak ich pełnej automatyzacji, jednolitej kwalifikacji prawnej oraz równomiernego stosowania we wszystkich jurysdykcjach. Reakcje mają wciąż charakter selektywny, sytuacyjny i zależny od woli

politycznej poszczególnych państw, co pozwala flocie widmo adaptować się i wykorzystywać różnice w praktyce egzekucyjnej. W praktyce mamy do czynienia z rosnącą asymetrią między deklarowanym celem sankcji a faktycznymi działaniami państw i organizacji międzynarodowych. Mimo że w 2025 r. Stany Zjednoczone, Wielka Brytania i Unia Europejska nałożyły sankcje na łącznie ponad 470 jednostek (USA – 183, UK – 101, UE – 189), wciąż nie wypracowano efektywnych narzędzi ograniczających działalność tej floty, w tym sankcji wtórnych wobec podmiotów trzecich wspierających proceder lub współodpowiedzialnych za jego utrzymanie. Skala sankcji ilościowych nie przełożyła się zatem na ich skuteczność strukturalną. Do końca 2025 r. Unia Europejska objęła sankcjami 16., 17., 18. i 19. pakietem ponad 550 jednostek floty widmo, w tym poprzez zakaz zawijania do portów UE oraz zakaz świadczenia usług morskich.

Jednym z głównych czynników umożliwiających dalsze funkcjonowanie floty widmo jest interes ekonomiczny wielu państw i przedsiębiorstw, zarówno tych, które dostarczają statki, jak i tych, które korzystają z dostępu do rosyjskich surowców energetycznych po cenach znacznie poniżej rynkowych. Szczególną rolę odgrywa tu sprzedaż wysłużonych jednostek przez armatorów greckich oraz wzrost rejestracji pod banderami tanich jurysdykcji (najczęściej Panamy), z czego część rejestrów jest fałszowana. Brak transparentności właścicielskiej, powiązania z podmiotami w Indiach czy Zjednoczonych Emiratach Arabskich oraz operacje na wodach o ograniczonym nadzorze skutkują utrwaleniem „szarej strefy” transportu morskiego, odpornej na działania formalnych reżimów prawnych. W ten sposób interes ekonomiczny staje się czynnikiem stabilizującym cały system obejścia sankcji.

Egzekwowanie przepisów jest poważnym wyzwaniem. Napotyka bowiem opór tych państw członkowskich UE, których gospodarki w znacznym stopniu opierają się na przemyśle żeglugowym (Cypr, Grecja i Malta). Obawiają się one wprowadzenia kolejnych surowych obostrzeń i liczą na odszkodowania z tytułu utraconych wpływów (European Ships Keep Russia's Shadow Fleet Afloat, 2025). UE nakazała armatorom europejskim, by zgłaszali władzom krajowym zamiar sprzedaży statku nabywcy spoza UE, w celu nakłonienia firm do zastanowienia przed dokonaniem transakcji. Mimo wejścia w życie nowych przepisów europejskie firmy z Belgii, Grecji czy Niemiec biorą udział w nieprzejrzystych procederach (European Ships Keep Russia's Shadow Fleet Afloat, 2025). Ważnymi punktami węzłowymi (transfer ropy naftowej typu STS) dla rosyjskiej floty widmo są leżąca na północnoafrykańskim wybrzeżu Morza Śródziemnego Ceuta i Peloponez w Grecji (McKinney, 2023). Pokazuje to ograniczoną skuteczność środków opartych wyłącznie na obowiązkach raportowych.

Brak instytucjonalnego reagowania, wynikający w dużej mierze z politycznego oportunizmu i fragmentaryzacji interesów gospodarczych w obrębie Unii Europejskiej, prowadzi do sytuacji, w której Rosja skutecznie podważa mechanizmy presji ekonomicznej, jednocześnie adaptując swój model handlu surowcami energetycznymi do nowych realiów. Długoterminowo taki stan rzeczy podważa wiarygodność systemu sankcji jako narzędzia polityki zagranicznej i wzmacnia zdolność państw autorytarnych do budowy alternatywnych, nieprzejrzystych struktur gospodarczych.

Unia Europejska w 2025 r. wdrożyła zaawansowane instrumenty wymierzone w działalność floty widmo, rozszerzając czarną listę o setki konkretnych jednostek. Nowe środki objęły przede wszystkim zakaz świadczenia usług przeładunkowych

dla rosyjskiego LNG w portach UE w celu jego dalszego eksportu do państw trzecich oraz uderzyły w logistykę i ubezpieczenie statków zidentyfikowanych jako narzędzia omijania restrykcji (Foreign Policy, 2025). Państwa członkowskie zaostrzyły kontrole administracyjne, m.in. poprzez obowiązek szczegółowego raportowania sprzedaży tankowców podmiotom spoza UE, co ma ograniczyć rozrost floty widmo już na etapie transakcji rynkowych.

Analitycy i unijne instytucje podkreślają jednak, że skuteczność tych działań zależy od konsekwentnego egzekwowania sankcji w portach i korytarzach tranzytowych, a także od integracji systemów wymiany danych. Zaleca się tworzenie wspólnych rejestrów operacji STS i aktywności floty widmo, w których dane byłyby aktualizowane w czasie rzeczywistym. Integracja danych AIS/GNSS, systemów VTS oraz obrazowania satelitarnego powinna być wspierana algorytmiczną oceną ryzyka (EPRS, 2024; CREA, 2024).

Nawet najbardziej ambitne działania napotykają poważne bariery polityczne i ekonomiczne. Należą do nich brak globalnego konsensu wokół reżimów sankcyjnych, różnice interesów w ramach UE i NATO oraz czynniki rynkowe, które stwarzają silne bodźce do obchodzenia ograniczeń. Chciwość rynku i gotowość do maksymalizacji zysków, nawet kosztem ryzyka politycznego i środowiskowego, sprzyjają tolerowaniu działalności floty widmo. Proces deglobalizacji i erozja dotychczasowego porządku międzynarodowego dodatkowo wzmacniają te tendencje, pozwalając części państw i prywatnych aktorów świadomie akceptować ten proceder. W konsekwencji flota widmo funkcjonuje nie jako anomalia, lecz jako produkt uboczny obecnego ładu międzynarodowego.



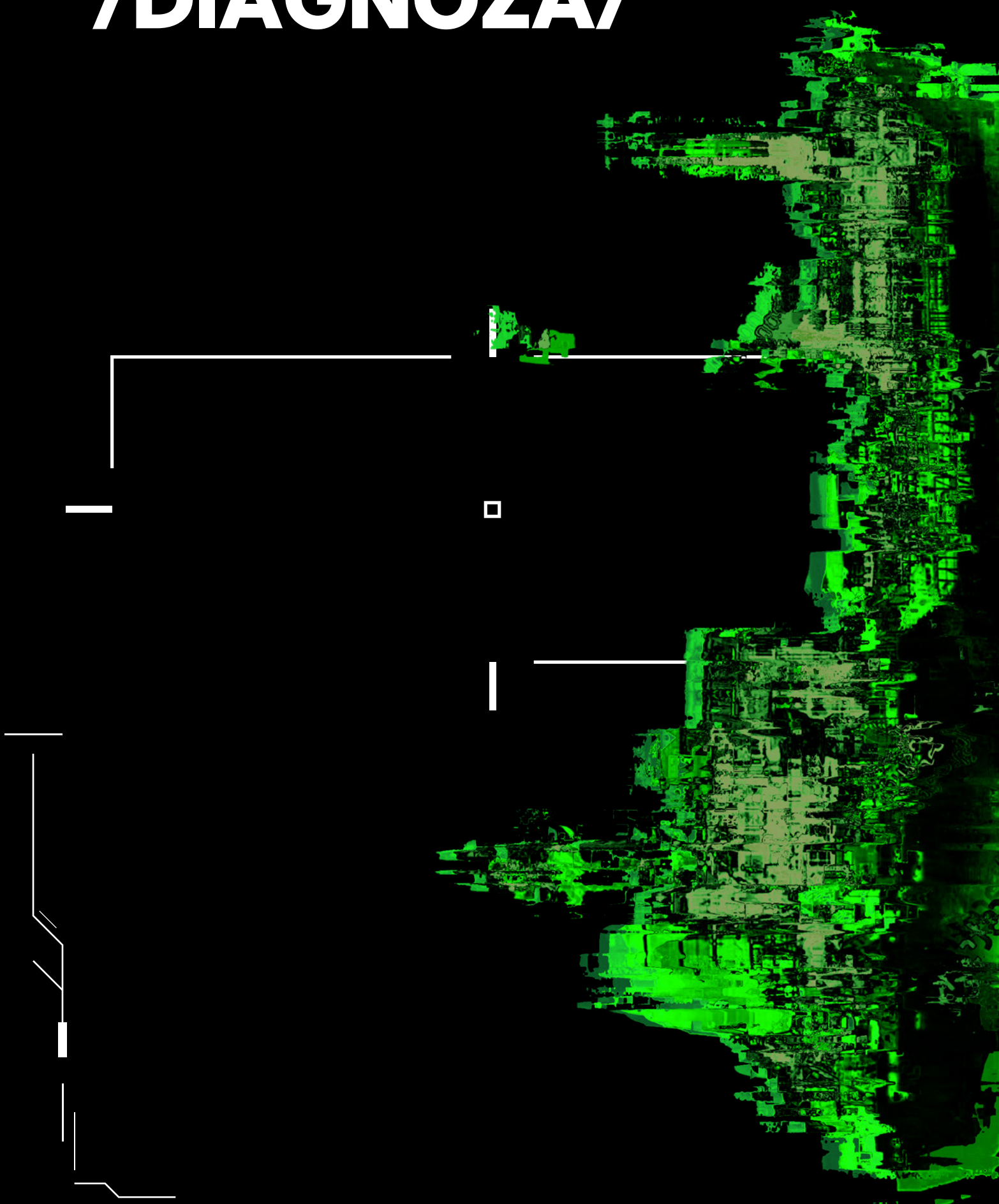


Michał Świczkowski

Obecnie zagrożeń ze strony floty widmo nie uwzględnia się w rozważaniach na temat bezpieczeństwa portów morskich czy też poszczególnych terminali funkcjonujących na jego terenie i to zarówno, jeżeli mówimy o samym prowadzeniu działalności gospodarczej terminali jak również w ujęciu portu jako całość oraz przez pryzmat jego strategicznej roli dla Państwa w zakresie zdolności obronnych oraz gospodarczych. Niemniej jednak flota widmo jest niezwykle istotnym zagadnieniem, którego skutki jako zjawiska mogą stwarzać poważne implikacje dla funkcjonowania polskich portów morskich. Przede wszystkim omijanie, przez Federację Rosyjską sankcji ustanowionych przez Unię Europejską, pozwala na dalsze finansowanie konfliktu w Ukrainie, co destabilizuje sytuację gospodarczą całego regionu morza bałtyckiego. W konsekwencji brak stabilności rynku oraz jego fluktuacje powodowane rozwojem konfliktu zmuszają terminale portowego do niespodziewanych zmian strategii biznesowych i ponoszenia kosztów adaptacji. Dodatkowo wszystkie państwa nadbałtyckie muszą weryfikować swoje plany gospodarczo-rozwojowe pod kątem znacznego wzmocnienia siły i sojuszy militarnych na wypadek eskalacji trwającej wojny lub nawet ataku Federacji Rosyjskiej na terytorium kolejnego kraju.

Jak wskazuje analiza zjawiska floty widmo pływające w niej jednostki są wyeksploatowane, w słabej kondycji technicznej oraz posiadają niewiarygodne polisy ubezpieczeniowe gwarantowane przez rosyjskie towarzystwa ubezpieczeniowe. Czynniki te sprawiają, że funkcjonowanie floty widmo znacząco podnosi ryzyko katastrofy ekologicznej, a uzyskanie pieniędzy od sprawcy, na przeciwdziałanie jej skutkom będzie praktycznie niemożliwe. Należy pamiętać, że Bałtyk jest morzem zamkniętym, i w razie katastrofy ekologicznej jedynym możliwym sposobem na jego ewentualne oczyszczenie jest przeprowadzanie tych działań przez człowieka. Mamy już udokumentowane przypadki (np. marzec 2024 r. u północnych wybrzeży Szkocji), łącznie z odczytem satelitarnym, kiedy statki z floty widmo pozostawiają wielokilometrowy wyciek oleju oraz innych płynów użytkowych nie poczuwając się do żadnej odpowiedzialności. Dodatkowo katastrofa ekologiczna w newralgicznym rejonie cieśnin duńskich, spowodowana przez zły stan jednostek lub w ramach działań sabotażowych Federacji Rosyjskiej, których nie można wykluczyć, spowoduje katastrofalne skutki dla handlu i portów morskich w rejonie Morza Bałtyckiego, a także dla rybołówstwa i turystyki. Jak podają statystyki codziennie przez cieśniny duńskie przepływa ok. 3 tankowców pływających w ramach rosyjskiej floty widmo, tak więc pytanie nie brzmi, czy dojdzie do katastrofy tylko kiedy do niej dojdzie oraz kto poniesie za nią polityczną odpowiedzialność, bo flota widmo była budowana przez Federację Rosyjską przez lata bez sprzeciwu i skutecznej reakcji państw zachodnich. Warto również zwrócić uwagę na sytuację prawną. Państwa zachodnie działają respektując postanowienia prawa morskiego, w sytuacji, w której Federacja Rosyjska zupełnie to prawo ignoruje skutecznie realizując własne interesy. Należy zadać sobie fundamentalne pytanie: czy w obecnej sytuacji geopolitycznej swoboda żeglugi ma wyższy priorytet niż zapewnienie bezpieczeństwa w rejonie morza bałtyckiego, dla którego flota widmo stanowi realne zagrożenie na wielu płaszczyznach?

/DIAGNOZA/



Flota widmo nie jest patologią systemu, lecz jego produktem.

Zjawisko rosyjskiej floty widmo nie wynika z braku norm prawa międzynarodowego, lecz z ich selektywnej wykonalności. Ramy takie jak UNCLOS, IMO, SOLAS czy sankcje UE istnieją formalnie, lecz w praktyce premiuje aktorów zdolnych do operowania na styku jurysdykcji. Flota widmo wykorzystuje strukturalne słabości globalnego systemu morskiego: rozproszenie odpowiedzialności, forum shopping oraz rynkową tolerancję dla ryzyka. W efekcie obchodzenie systemu prawnego nie ma charakteru incydentalnego, lecz przybrało postać trwałego, adaptacyjnego modelu operacyjnego.

Morze Bałtyckie stało się nie tylko korytarzem tranzytowym, lecz także poligonem testowym i areną konfliktu zastępczego.

Półzamknięty charakter akwenu, wąskie cieśniny, wysoka koncentracja infrastruktury krytycznej oraz niska tolerancja na błędy nawigacyjne tworzą środowisko, w którym nawet pojedyncze incydenty mogą generować istotne skutki o kaskadowym charakterze. W warunkach wojny hybrydowej cechy te sprzyjają testowaniu odporności państw regionu. Bałtyk pełni dziś funkcję przestrzeni, w której sprawdzane są granice egzekwowania prawa, koordynacja sojusznicza oraz gotowość do reagowania na działania Rosji – przy relatywnie niskim progu eskalacyjnym.

Rosyjska flota widmo funkcjonuje jako spójny system, a nie zbiór odizolowanych jednostek.

Istnieje spójny system obchodzenia obostrzeń. Reflagging i szybkie zmiany identyfikacji rozmywiają odpowiedzialność prawną, manipulacje AIS i spoofing GNSS deformują obraz sytuacyjny, fałszowanie dokumentacji podważa egzekwowalność prawa, a przeladunki STS pełnią rolę logistycznej „pralni”

surowców. Elementy te nie działają niezależnie – wzajemnie się wzmacniają, tworząc mechanizm odporny na prawne działania punktowe i sankcje ilościowe.

Skala i stopień integracji floty widmo z aparatem państwowym odróżniają Rosję od wcześniejszych przypadków.

W przeciwieństwie do Iranu, Korei Północnej czy Wenezueli Rosja zintegrowała flotę widmo z interesem strategicznym państwa. System ten stabilizuje dochody budżetowe, umożliwia prowadzenie wojny mimo sankcji i jednocześnie przenosi koszty oraz ryzyka na regiony tranzytowe. Flota widmo przestała być wyłącznie narzędziem handlu. Stała się komponentem wojny hybrydowej na morzu, przeznaczonym do testowania reakcji, generowania zagrożeń dla infrastruktury i destabilizacji otoczenia bezpieczeństwa.

Ryzyko środowiskowe i infrastrukturalne zostało celowo eksternalizowane.

Korzyści ekonomiczne z działalności floty widmo są skoncentrowane w rękach Rosjan, natomiast ryzyka – katastrofa ekologiczna, przerwanie kabli i połączeń energetycznych, koszty akcji ratowniczych i naprawczych – są publiczne i rozproszone w regionie Bałtyku. Zaawansowany wiek jednostek, brak wiarygodnych polis P&I oraz operacje STS prowadzone w obszarach o ograniczonym nadzorze sprawiają, że w razie incydentu ciężar odpowiedzialności spada na państwa nadbałtyckie, a nie na faktycznych sprawców i beneficjentów procederu.

Trwałość floty widmo opiera się na prywatnych aktorach i rynkowej obojętności.

Sprzedaż wysłużonych jednostek przez armatorów z UE, działalność brokerów i pośredników, alternatywne ubezpieczenia oraz rejestry bander o niskiej jakości nadzoru tworzą ekosystem umożliwiający funkcjonowanie floty widmo. Formalna legalność

poszczególnych ogniw łańcucha maskuje ich łączny efekt: systemowe podważanie sankcji oraz standardów bezpieczeństwa morskiego. W tym sensie flota widmo jest nie tylko problemem geopolitycznym, lecz także produktem globalnego rynku, który internalizuje zyski i eksternalizuje ryzyko.

Sankcje i port state control działają, lecz strukturalnie zbyt późno i zbyt fragmentarycznie.

Mechanizmy kontroli portowej pozostają skuteczne tam, gdzie jednostka faktycznie zawija do portu. Lecz flota widmo minimalizuje kontakt z jurysdykcją portową, przenosząc swoje operacje na redy, kotwiczowiska i wody tranzytowe. Sankcje ilościowe podnoszą koszt działalności, ale nie eliminują zdolności operacyjnej systemu, który szybko zastępuje jednostki objęte restrykcjami. Brak spójnej, regionalnej egzekucji prawa prowadzi do efektu wypychania, a nie do realnego ograniczenia procederu.

Flota widmo jest testem wiarygodności i sprawczości UE i NATO oraz ostrzeżeniem strategicznym dla Zachodu.

Flota widmo nie sprawdza zdolności technicznych państw, lecz ich wolę polityczną do egzekwowania własnych reguł w warunkach konfliktu poniżej progu wojny. Każda luka jurysdykcyjna, każdy fragmentaryczny standard kontroli i każde opóźnienie reakcji obniżają próg tolerowanego ryzyka i utrwalają Bałtyk jako przestrzeń przyzwolenia. Flota widmo nie jest problemem do dalszego monitorowania ani zarządzania – jest wyzwaniem wymagającym przejścia od deklaracji do realnego działania.

Flota widmo jest regularnym narzędziem w ramach konfliktu hybrydowego.

Flota widmo wykorzystywana jest zarówno do prowadzenia działalności rozpoznawczej

i szpiegowskiej, jak i do ataków na obiekty infrastruktury podwodnej. Wchodzące w jej skład statki mogą być platformami przenoszenia systemów autonomicznych, walki radioelektronicznej po skonteneryzowane systemy uzbrojenia morskiego. Duża wyporność i rozmiary statków floty widmo oraz ich stan techniczny stanowią mogą przesłanki do użycia ich jako bezpośrednich narzędzi do blokowania torów podejściowych, celowego powodowania kolizji z obiektami infrastruktury morskiej, statkami komercyjnymi i okrętami wojennymi.

Flota widmo to element walki informacyjnej.

Retoryka Federacji Rosyjskiej związana z flotą widmo ukierunkowana jest na oskarżanie społeczeństw Zachodu o tworzenie „stref widmo” na Bałtyku, jawne ograniczanie swobód wynikających z prawa morza, piractwo państwowe, a tym samym potrzebę zastosowania przez Rosję środków odwetowych. Działania takie mają potęgować niechęć do UE oraz NATO i usprawiedliwiać rosyjskie działania jako odpowiedź na prowokacje zewnętrzne.

Flota widmo to przykład rosyjskiej determinacji i apetytu na ryzyko.

Usprawiedliwiona i wymuszona szkodliwymi działaniami zachodu reakcja Federacji Rosyjskiej obejmować może wykorzystanie ochrony fizycznej w postaci prywatnych firm obecnych na pokładach tankowców transportujących rosyjską ropę oraz użycia dostępnych sił wojskowych do ochrony tych jednostek. Działania Rosji cechuje tu wysoki poziom apetytu na ryzyko i konfrontacyjny charakter działań. Dodać do tego należy akceptację zagrożeń dla środowiska naturalnego także na własnych i stanowiących bezpośrednie sąsiedztwo akwenach morskich.



PRÓG TOLERANCJI

granica została przekroczona

Zebrane w raporcie dane i wzorce operacyjne jednoznacznie wskazują, że skala i charakter aktywności rosyjskiej floty widmo na Morzu Bałtyckim wykraczają poza poziom akceptowalnego ryzyka w ramach obowiązującego porządku prawnego i bezpieczeństwa. Nie są to odosobnione incydenty ani przejściowe zakłócenia rynkowe, lecz utrwalony mechanizm działania, który systematycznie podważa skuteczność sankcji, bezpieczeństwo infrastruktury krytycznej oraz wiarygodność zdolności do działania państw UE i NATO.

W tych warunkach pytanie o to, co jeszcze musi się wydarzyć, by należało podjąć działania, traci rację bytu. Granica uzasadniająca przejście od obserwacji do reakcji została już przekroczona – nie jednorazowo, lecz wielokrotnie. Dalsze oczekiwanie na moment przełomowy oznacza w praktyce akceptację stopniowej normalizacji ryzyka i przesuwania progu bezpieczeństwa na korzyść aktora testującego system, czyli Rosji.

Brak skoordynowanej reakcji nie wynika z braku informacji ani narzędzi prawnych, lecz z rozproszenia

odpowiedzialności i ostrożności politycznej w reagowaniu na działania poniżej progu konfliktu zbrojnego. W rezultacie bezczynność przestaje być wyrazem powściągliwości, a staje się decyzją strategiczną, której koszty ponoszą państwa regionu i cała Unia Europejska.

Ten moment wymaga zmiany perspektywy: z pytania o to, czy zagrożenie jest wystarczająco poważne, na pytanie o to, jak powinno ono zostać zakwalifikowane i potraktowane w ramach istniejących mechanizmów bezpieczeństwa zbiorowego. Przekroczenie progu działania nie oznacza eskalacji, lecz konieczność dostosowania reakcji do rzeczywistego charakteru zagrożenia.

Dalsza część raportu koncentruje się na strategii, scenariuszach i kierunkach działań, które mogą przywrócić spójność między regulacjami, ich wdrażaniem a odpowiedzialnością polityczną.

Skoro granica została przekroczona, kluczowe pytanie nie brzmi już: czy reagować, lecz: jak uczynić reakcję skuteczną, proporcjonalną i wspólną.



Infrastruktura krytyczna na Bałtyku



prof. dr hab. Andrzej Makowski
Jakie mechanizmy należy wdrożyć?

Jest to problem dość złożony ze względu na to, że państwa nie chcą się zdecydować na naruszenie podstawowej zasady międzynarodowego prawa morza, jaką jest wolność żeglugi. Obawa taka wydaje się uzasadniona, gdyż mogłaby spowodować efekt domina w innych zapalnych regionach światowego oceanu. Dlatego też podejmowane są jedynie dość powściągliwe działania:

W 2005 r. IMO ogłosiła Bałtyk „morzem o szczególnej wrażliwości”, co pociąga za sobą określone wymogi techniczne zwłaszcza dla tankowców. Wskazane byłoby rozszerzenie rezolucji IMO, która oprócz obecnych zasad wprowadzałaby dodatkowo zakaz wypływania na Bałtyk tankowców starszych niż 15 lat i ich obowiązkowy pilotaż przez cały Bałtyk (lub tylko cieśniny i strefę przedcieśninową, z Cieśniną Bornholmską, oraz Zatokę Fińską). Dodatkowy wymóg mógłby dotyczyć ubezpieczyciela (wykaz wiarygodnych firm ubezpieczeniowych). Wydaje się, że UE poza dotychczasową działalnością (sankcje, stała cena baryłki ropy, propozycje ekspertów) nie wyjdzie poza dyskusje o możliwych środkach i mechanizmach związanych ze zwalczaniem floty widmo z uwagi na sprzeczność interesów poszczególnych państw związanych z importem węglowodorów.

NATO w oparciu o Commander Task Force (CTF) Baltic w Rostoku mogłoby stworzyć Maritime Situational Awareness (MSA), który w oparciu o AI byłby w stanie monitorować sytuację na Morzu Bałtyckim, ze zwróceniem szczególnej uwagi na statki znajdujące się na listach sankcyjnych UE, USA i Wielkiej Brytanii. Mógłby także powstać system reakcji/kontroli w przypadku podejrzanego zachowania się statku. System ten powinien dysponować statkami powietrznymi (drony, samoloty, śmigłowce) oraz jednostkami nawodnymi z odpowiednim wyposażeniem (dokumentowanie, środki przymusu).

Państwa nadbałtyckie powinny w ramach kontaktów bilateralnych oraz Rady Państw Morza Bałtyckiego podjąć rzeczywistą współpracę polegającą na koordynacji ochrony infrastruktury krytycznej.



Widok na Bałtyk koło Rozewia

/STRATEGIE/



1

Bałtyk w kontekście strategicznym

Laboratorium szarej strefy

Morze Bałtyckie stało się jednym z najważniejszych obszarów obserwacji działalności rosyjskiej floty widmo, ponieważ łączy formalny brak konfliktu zbrojnego z wysokim poziomem regulacji, gęsto rozmieszczoną infrastrukturą krytyczną oraz dobrą dostępnością danych o ruchu jednostek. Jednocześnie to głównie przez terminale naftowe zlokalizowane nad tym morzem Rosja eksportuje ropę naftową. Tym samym Bałtyk staje się centrum aktywności funkcjonowania floty widmo. W takim środowisku zagrożenie realizowane z wykorzystaniem cywilnej żeglugi nie rozmywa się na tle innych zdarzeń, lecz może podlegać systematycznej analizie.

Praktyki charakterystyczne dla floty widmo – manipulacje systemami AIS i GNSS, częste zmiany bandery i struktury własnościowej, brak wiarygodnych polis P&I, wykorzystywanie sieci pośredników oraz przenoszenie kluczowych operacji poza jurysdykcję portową – układają się na Bałtyku w powtarzalne sekwencje, które można analizować jako element jednego modelu operacyjnego.

Regularna obecność jednostek floty widmo w pobliżu kabli, gazociągów, połączeń międzysystemowych czy farm offshore powoduje, że działania o formalnie cywilnym charakterze generują wyzwania dla bezpieczeństwa. Nie są one skutkiem jednego zdarzenia, lecz narastają wraz z kumulacją kolejnych sygnałów o nieprawidłowościach, które obciążają system reagowania i stopniowo przesuwają granice akceptowalnego ryzyka.

W tym sensie Bałtyk pełni funkcję laboratorium, ponieważ pozwala obserwować mechanizm rosyjskiej presji morskiej w warunkach, w których obowiązujące reguły nie zostały zawieszane, lecz są konsekwentnie wykorzystywane na granicy ich wykonalności. Laboratorium to ujawnia więc nie słabość norm, lecz ograniczenia zdolności decyzyjnych w ich wspólnym egzekwowaniu.

Precedens dla innych akwenów

Znaczenie doświadczenia bałtyckiego wykracza poza region ze względu na to, że koncentruje najistotniejsze elementy współczesnego reżimu morskiego w jednym miejscu. Obowiązują tu unijne sankcje, standardy bezpieczeństwa IMO, rozbudowany system kontroli portowej oraz zaawansowany monitoring ruchu jednostek. Jednocześnie znaczna część operacji floty widmo została przesunięta poza porty – na akweny, gdzie zakres praktycznej kontroli państw jest istotnie mniejszy.

W tych warunkach flota widmo zachowuje zdolność operacyjną nie poprzez jawne łamanie przepisów, lecz poprzez systematyczne omijanie momentów, w których regulacje są realnie egzekwowane. Sankcje działają wobec podmiotów unijnych, kontrola portowa działa wobec statków zawijających do portów, a wymogi ubezpieczeniowe działają tam, gdzie istnieje możliwość ich weryfikacji. Kluczowe operacje – przeladunki STS, zmiany identyfikacji jednostek, transfery odpowiedzialności prawnej – realizowane są jednak w przestrzeni, w której te instrumenty tracą skuteczność lub działają z opóźnieniem.

Przykład bałtycki polega więc na czymś innym niż „odporność na regulacje”. Pokazuje on, że system oparty na kontroli punktowej i jurysdykcjach narodowych nie nadaje za modelem operacyjnym opartym na mobilności, rozproszeniu i przenoszeniu ryzyka. Jeżeli w takim układzie flota widmo pozostaje funkcjonalna, oznacza to, że podobne podejście będzie jeszcze skuteczniejsze w akwenach o bardziej rozproszonej odpowiedzialności i słabszej koordynacji instytucjonalnej.

W tym sensie Bałtyk staje się precedensem, gdyż ujawnia strukturalne ograniczenia obecnego modelu egzekwowania sankcji morskich. Sposób reagowania w tym regionie wyznacza ramy interpretacyjne dla innych akwenów, np. Morza Czarnego czy Morza Śródziemnego, w których te same mechanizmy obejścia sankcji występują przy jeszcze mniejszym nadzorze i wyższej tolerancji ryzyka. Sytuacja na Bałtyku dotyczy więc nie jednego regionu, lecz przyszłej skuteczności sankcji morskich jako narzędzia politycznego.



Wiatraki nad Sundem

Test spójności NATO-UE

Działalność floty widmo na Morzu Bałtyckim ujawnia ograniczenia współdziałania UE i NATO w reagowaniu na zagrożenia, które nie mieszczą się w jednym porządku odpowiedzialności. Presja wywierana przez flotę widmo nie uruchamia automatycznie mechanizmów bezpieczeństwa zbiorowego, a jednocześnie skutecznie wymyka się instrumentom egzekwowania skoncentrowanym na administracji morskiej i kontroli portowej.

Z perspektywy UE problem floty widmo funkcjonuje przede wszystkim jako kwestia sankcji, bezpieczeństwa żeglugi i zgodności z regulacjami. Narzędzia te są skuteczne tam, gdzie możliwa jest identyfikacja podmiotu odpowiedzialnego oraz zastosowanie środków administracyjnych: w portach, wobec podmiotów unijnych lub w ramach jasno określonej jurysdykcji. Z perspektywy NATO aktywność ta pozostaje poniżej progu, który uzasadniałby uruchomienie instrumentów wojskowych, mimo że jej skutki – wyzwania dla infrastruktury, testowanie reakcji i obciążanie systemów monitorowania – mogą zagrozić bezpieczeństwu.

Flota widmo wykorzystuje tę rozbieżność w sposób systematyczny. Operacje są planowane tak, aby unikać punktów styku z jurysdykcją portową, a jednocześnie pozostawać poniżej poziomu, który mógłby zostać jednoznacznie zakwalifikowany jako zagrożenie militarne. W rezultacie działania o realnych konsekwencjach bezpieczeństwa pozostają „rozproszone” pomiędzy instytucjami, z których żadna nie ma pełnej odpowiedzialności ani mandatu do reakcji całościowej.

Region bałtycki oferuje jednocześnie warunki, które teoretycznie sprzyjają przełamaniu tego schematu. Wszystkie państwa nadbrzeżne, oczywiście z wyjątkiem Rosji, należą do UE i NATO, ramy prawne są dobrze znane, a dostęp do danych o ruchu morskim i zdolności analitycznych pozostaje wysoki. Dodatkowo dzięki Cieśninom Duńskim, stanowiącym wąskie gardło żeglugowe, państwa regionu dysponują realnymi punktami oddziaływania na ruch jednostek wysokiego ryzyka.

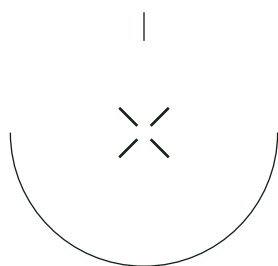


dr Paweł Kusiak

Politycy i analitycy myślący w duchu liberalnym muszą skupić się na tym, że flota widmo narusza przede wszystkim wspólne dobra międzynarodowe: bezpieczeństwo żeglugi, ochronę środowiska czy reżim sankcyjny. W ramach liberalnego paradygmatu rozwiązanie problemu floty widmo leży we wzmacnianiu prawa i pogłębianiu współpracy. Dobrą ideą mogłoby być w tym kontekście zawiązanie nowego porozumienia międzynarodowego, penalizującego brak ubezpieczenia i niewywiązywanie się z obowiązków bandery. Dodatkowo mogłoby ono wprowadzić lepszą koordynację działań państw (w ramach NATO, UE, ONZ) w reagowaniu na incydenty generowane przez flotę widmo.

Test spójności polega więc nie tylko na dostępie do narzędzi, lecz na przyjęciu wspólnej kwalifikacji problemu. Dopóki działalność floty widmo będzie traktowana jako zbiór odrębnych naruszeń regulacyjnych lub incydentów administracyjnych, presja realizowana z użyciem floty widmo pozostanie skutecznym sposobem działania poniżej progu jednoznacznej reakcji. Brak koordynacji między porządkiem regulacyjnym a architekturą bezpieczeństwa utrwała ten stan i obniża koszt dalszych testów ze strony Rosji.

Sytuacja na Bałtyku stawia dziś pytanie, czy Unia Europejska i NATO są w stanie przełożyć formalną zbieżność interesów na spójne działanie w warunkach konfliktu hybrydowego, która nie przyjmuje postaci otwartego konfliktu. Jeżeli w regionie o wysokim stopniu instytucjonalnej kompatybilności i dostępnych narzędziach reagowania nie dochodzi do wspólnej kwalifikacji problemu, oznacza to, że podobna koordynacja będzie jeszcze trudniejsza w mniej sprzyjających warunkach.



Państwa członkowskie NATO i bazy wojskowe



2

Scenariusze decyzyjne

Poniższe scenariusze nie są prognozą zdarzeń, lecz analizą konsekwencji wynikających z różnych modeli reakcji państw UE i NATO wobec faktu przekroczenia progu działania przez działalność floty widmo.

Scenariusz 1: Normalizacja ryzyka

Po przekroczeniu progu tolerancji brak zasadniczej zmiany podejścia UE i NATO prowadzi do utrwalenia stanu, w którym ryzyko związane z działalnością floty widmo staje się elementem stałego krajobrazu bezpieczeństwa na Bałtyku. Instytucje reagują na zdarzenia, lecz nie zmieniają sposobu ich kwalifikowania. Każdy incydent traktowany jest indywidualnie, a całość zjawiska nie zostaje objęta wspólną oceną ani spójną odpowiedzią.

W takiej konfiguracji problem nie znika, lecz stabilizuje się. Z punktu widzenia Rosji jest to sytuacja korzystna. Reakcje Zachodu stają się przewidywalne, a koszty operacyjne floty widmo, choć wysokie, pozostają możliwe do skalkulowania i rozłożenia w czasie. Nadal działa model oparty na szybkiej wymianie jednostek, zmianach bander i przesuwaniu operacji poza obszary realnej kontroli. Umożliwia to utrzymanie eksportu surowców oraz systematyczne testowanie reakcji państw regionu bez istotnego ryzyka politycznego.

Najpoważniejsze skutki ujawniają się na poziomie spójności UE i NATO. Państwa najbardziej narażone na konsekwencje środowiskowe i infrastrukturalne zaczynają postrzegać flotę widmo jako bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa. Inne traktują ją nadal jako problem regulacyjny lub gospodarczy. Różnice te przekładają się na tempo działań, gotowość do ponoszenia kosztów i priorytety polityczne, stopniowo osłabiając zdolność do wspólnego reagowania.

Z perspektywy Rosji jest to efekt pożądany. Brak zmiany podejścia przenosi ciężar debaty wewnątrz UE i NATO z pytania o zagrożenie na spór o odpowiedzialność i proporcjonalność reakcji. Normalizacja ryzyka działa jak decyzja strategiczna: sankcje tracą siłę odstraszania, a Bałtyk staje się przestrzenią długotrwałego testowania granic tolerancji bez potrzeby eskalacji militarnej.

Scenariusz 2: Fragmentaryczne działania

Po przekroczeniu progu działania część państw UE i NATO podejmuje bardziej zdecydowane kroki na poziomie krajowym, podczas gdy inne pozostają ostrożne. Reakcja na działalność floty widmo staje się niespójna. Zamiast jednego modelu reagowania powstaje zbiór odmiennych praktyk, opartych na różnych ocenach ryzyka i interesów.

W tym scenariuszu państwa reagują, ale nie jako jeden system. Państwa najbardziej obciążone ryzykiem środowiskowym i infrastrukturalnym zaostrzają kontrole, rozszerzają interpretację przepisów i zwiększają obciążenia administracyjne. Jednocześnie brak wspólnych kryteriów sprawia, że działania te nie przekładają się na trwałe ograniczenie zdolności operacyjnych floty widmo. Ryzyko zostaje przesunięte geograficznie i jurysdykcyjnie – do portów, akwenów i stref o łagodniejszym nadzorze.

Dla Rosji taka sytuacja jest czytelna i łatwa do wykorzystania. Flota widmo dostosowuje swoje trasy i praktyki do najsłabszych punktów systemu, minimalizując dodatkowe koszty wynikające z restrykcji. Równoległe różnice w podejściu państw Zachodu stają

się elementem kampanii dezinformacyjnej, wzmacniając narrację o braku jedności i wewnętrznych sprzecznościach UE i NATO.

Najpoważniejsze konsekwencje mają charakter polityczny. Fragmentaryczne działania pogłębiają podziały wewnątrz obu struktur, przenosząc ciężar debaty z pytania o zagrożenie na spory o solidarność, koszty i ryzyko eskalacji. Państwa najbardziej narażone zaczynają postrzegać brak koordynacji jako problem bezpieczeństwa zbiorowego, podczas gdy inne obawiają się skutków gospodarczych lub politycznych. W efekcie proces decyzyjny staje się coraz bardziej defensywny, a zdolność do wspólnego działania coraz słabsza.

Scenariusz ten nie zatrzymuje erozji skuteczności sankcji, lecz ją różnicuje. Bałtyk pozostaje przestrzenią testowania granic egzekwowalności prawa i spójności sojuszniczej. Dla Rosji oznacza to utrzymanie opłacalności modelu floty widmo przy jednoczesnym stopniowym osłabianiu jedności Zachodu, wciąż bez konieczności podnoszenia poziomu konfrontacji.

Ruch tankowców na Bałtyku wg Vessel Finder 13 kwietnia 2026 r.



Scenariusz 3: Reakcja skoordynowana

Przekroczenie progu tolerancji prowadzi do uznania, że dalsze reagowanie wyłącznie na pojedyncze zdarzenia nie jest już przejawem ostrożności, lecz źródłem trwałej słabości. Państwa UE i NATO decydują się więc na wspólne podejście, oparte na jednolitej kwalifikacji ryzyka i skoordynowanym wykorzystaniu istniejących narzędzi prawnych, regulacyjnych i operacyjnych. Nie oznacza to zmiany prawa międzynarodowego ani eskalacji militarnej, lecz zmianę sposobu działania systemu.

W tym wariantcie działalność floty widmo przestaje być traktowana jako zbiór incydentów. Określone praktyki – manipulacje AIS i GNSS, operacje STS, brak wiarygodnych ubezpieczeń, powtarzalne zmiany bander czy obecność w pobliżu infrastruktury krytycznej – uruchamiają przewidywalne i jednolite konsekwencje we wszystkich jurysdykcjach. Kluczowa staje się nie surowość środków, lecz ich konsekwencja i brak „bezpiecznych przystani” regulacyjnych.

Efektom jest zmiana rachunku kosztów po stronie Rosji. Flota widmo traci możliwość poruszania się pomiędzy lukami prawnymi i decyzyjnymi. Rosną koszty ubezpieczeniowe,

logistyczne i reputacyjne, a zdolność do szybkiej adaptacji maleje. Działania prowadzone poniżej progu wojny przestają być tanim i przewidywalnym narzędziem nacisku, a zaczynają generować trwałą niepewność operacyjną.

Równocześnie skoordynowana reakcja ogranicza potencjał podziałów wewnątrz UE i NATO. Skutek przynoszą działania dyplomatyczne ukierunkowane na państwa afrykańskie, powodujące wykruszanie się dotychczasowych partnerów wspierających flotę widmo. Wspólna kwalifikacja ryzyka zmniejsza różnice w postrzeganiu zagrożeń i stabilizuje oczekiwania co do podziału kosztów. Bałtyk przestaje pełnić rolę obszaru stopniowego przesuwania granic tolerancji, a staje się przykładem na to, że presja morska spotyka się z konsekwentną reakcją zbiorową.

Jest to jedyny scenariusz, który odwraca logikę testowania Zachodu. Dla Rosji oznacza utratę możliwości długotrwałego erodowania spójności UE i NATO przy ograniczonym ryzyku politycznym. Dla państw Zachodu – odzyskanie kontroli nad regułami gry i wzmocnienie wiarygodności architektury bezpieczeństwa bez wchodzenia na ścieżkę eskalacji militarnej.



Prof. dr hab. Andrzej Makowski

Przeszkody w spójnych i szybkich działaniach podmiotów międzynarodowych:

- **Obecna sytuacja geopolityczna** – można przyjąć, że jest to przeszkoda główna. Świat znajduje się w dynamicznym procesie przekształceń i tworzenia się nowego porządku, który nazwać możemy deglobalizacją (oczywiście z zachowaniem wszystkich proporcji). Świadczy o tym choćby wsparcie dla sankcji przeciwko Federacji Rosyjskiej, które popierają jedynie państwa UE i NATO i to z zastrzeżeniami, podczas gdy reszta świata ma zupełnie inne spojrzenie na ten problem.
- **Obecna polityka USA**, która wskazuje, że Rosja niekoniecznie musi być jej odwiecznym wrogiem (przykład XIX w. i wojny secesyjnej).
- **Zwykła chciwość ludzka** – tam, gdzie mamy do czynienia z zakazami, sankcjami, embargiem, blokadą, zawsze istnieje możliwość dobrego zarobku, przy czym „wolny rynek” niekoniecznie musi wspierać aktualną politykę państwa. Do tego należałoby dołączyć występujące praktycznie zawsze różnice w postrzeganiu swoich interesów przez państwa będące członkami szerszych wspólnot, jak UE czy NATO.

Porównanie scenariuszy – konsekwencje wyborów strategicznych

Wymiar	Scenariusz 1: Normalizacja ryzyka	Scenariusz 2: Fragmentaryczne działania	Scenariusz 3: Reakcja skoordynowana
Logika działania Zachodu	Tolerowanie incydentów i zarządzanie nimi	Działanie wybiórcze, zależne od poszczególnych państw	Wspólna kwalifikacja problemu i wspólne konsekwencje
Status floty widmo	Trwały element środowiska morskiego	Problem przemieszczający się między jurysdykcjami	Model operacyjny systemowo podważany
Skutki dla Rosji	Czas, przewidywalność, niskie koszty	Możliwość gry na różnicach i słabościach	Utrata elastyczności i wzrost kosztów
Wpływ na sankcje	Stopniowa utrata wiarygodności	Skuteczność punktowa, brak efektu skali	Wzmocnienie przez konsekwencję i brak luk
Spójność UE i NATO	Cicha erozja przez przyzwyczajenie	Narastające napięcia i spory wewnętrzne	Ograniczenie podziałów dzięki wspólnym regułom
Znaczenie Bałtyku	Obszar oswojania ryzyka	Obszar tarć i wypychania zagrożeń	Obszar odzyskania kontroli nad regułami gry przez państwa UE i NATO

Zestawienie scenariuszy prowadzi do jednego wniosku. Brak rozstrzygnięcia nie jest stanem pośrednim, lecz wyborem o konkretnych skutkach strategicznych.

Różnica między scenariuszami nie sprowadza się do intensywności reakcji, lecz do organizacji odpowiedzialności. Tam, gdzie odpowiedzialność pozostaje rozproszona, Rosja zachowuje zdolność do długotrwałego testowania granic i dostosowywania swoich działań bez ponoszenia istotnych kosztów. Tam, gdzie zostaje ona uporządkowana w ramach wspólnego podejścia, rosną koszty operacyjne, logistyczne i reputacyjne rosyjskiego modelu, a zdolność

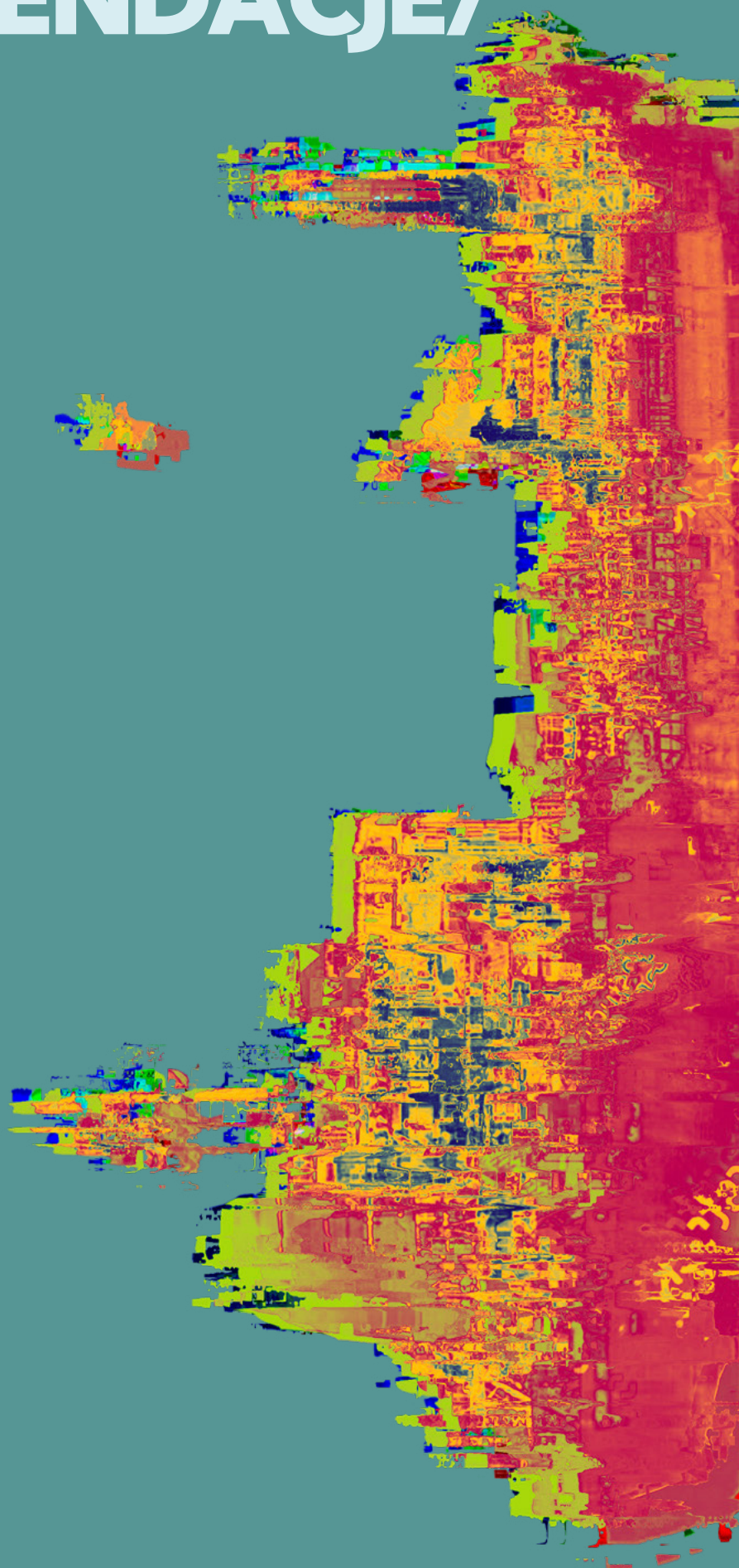
adaptacyjna floty widmo ulega realnemu ograniczeniu.

Wybór nie dotyczy poziomu ryzyka, lecz tego, kto nim zarządza: Rosja czy państwa UE i NATO. Od przyjętego podejścia zależy, czy Morze Bałtyckie pozostanie przestrzenią stopniowego poszerzania swobody działania Rosji, czy też stanie się precedensem pokazującym, że działania realizowane z wykorzystaniem floty widmo spotykają się z konsekwentną reakcją zbiorową. Skutki tej decyzji będą miały znaczenie wykraczające poza region, wpływając na wiarygodność sankcji, spójność sojuszniczą oraz zdolność Zachodu do ograniczania działań Rosji poniżej progu otwartego konfliktu.



Pokład tankowca

/REKOMENDACJE/



1

Filary reakcji zbiorowej

Zastosowanie poniższych filarów pozwoli działać w ramach obowiązujących przepisów prawa morza, bez otwierania ryzykownych debat o ograniczaniu swobód żeglugi czy rewizji UNCLOS. Jednocześnie podważa logikę działania floty widmo: podnosi koszty szybciej, niż Rosja jest w stanie je zinternalizować, ogranicza przestrzeń adaptacyjną i redukuje potencjał do eskalacji narracyjnej oraz dzielenia UE i NATO. Jest to przejście od zarządzania problemem do odzyskania sterowności systemu.



Wielka Brytania zezwala wojsku na przejmowanie statków floty widmo

Filar 1: Wspólna kwalifikacja ryzyka zamiast zarządzania incydentami

Problem

Działalność floty widmo oceniana jest nadal na podstawie pojedynczych zdarzeń, co umożliwia jej adaptację, rozproszenie odpowiedzialności oraz wykorzystywanie luk jurysdykcyjnych. Jednocześnie daleko idące próby redefinicji swobód żeglugi w prawie międzynarodowym niosłyby ryzyko działań odwetowych i byłyby w obecnych realiach politycznych niewykonalne.

Cel strategiczny

Przesunięcie reakcji UE i NATO z poziomu incydentów na poziom wzorca operacyjnego, przy jednoczesnym działaniu w ramach obowiązujących przepisów prawa morza.

Rekomendacje strategiczne

- uzgodnić na poziomie UE i państw regionu bałtyckiego wspólną definicję jednostki wysokiego ryzyka, opartą na zestawie kryteriów behawioralnych i strukturalnych, a nie na pojedynczym naruszeniu;
- przyjąć zasadę, że powtarzalność określonych praktyk (manipulacje AIS i GNSS, operacje STS, brak wiarygodnych polis P&I, zaawansowany wiek jednostki, częste zmiany bandery) stanowi podstawę do kwalifikowania jednostki jako wysokiego ryzyka i stosowania podwyższonego reżimu kontroli;
- uznać oddziaływanie na państwa bandery jako element polityki przeciwdziałania flocie widmo, w tym poprzez skoordynowane działania dyplomatyczne UE oraz rozwijanie umów umożliwiających działania wyprzedzające wobec jednostek wysokiego ryzyka.

Rekomendacje taktyczne

- utworzyć regionalny system bieżącej wymiany informacji i wspólną listę obserwacyjną (watchlist) jednostek wysokiego ryzyka, współdzieloną między administracjami morskimi, strażami przybrzeżnymi i agencjami bezpieczeństwa;
- zharmonizować progi reagowania w ramach port state control oraz działań na wodach tranzytowych, tak aby unikać efektu „wypychania” ryzyka;
- rozwijać analitykę behawioralną ruchu statków w oparciu o dane AIS, monitoring satelitarny i zasoby EMSA, w tym z wykorzystaniem narzędzi analizy danych (oraz AI) do identyfikacji wzorców ryzyka;
- wypracować wspólne lub zbliżone procedury operacyjne dotyczące przechwytywania i kontroli jednostek, wykorzystujące np. doświadczenia Frontexu.

Filar 2: Połączenie porządku regulacyjnego z bezpieczeństwem

Problem

Flota widmo funkcjonuje w luce pomiędzy reżimem sankcyjnym a architekturą bezpieczeństwa, wykorzystując cywilny status żeglugi handlowej oraz ograniczenia istniejących instrumentów prawa morza. Powoduje to rozdzielenie kompetencji regulacyjnych i bezpieczeństwa, utrudnia uruchamianie jednoznacznych mechanizmów reakcji oraz sprzyja kolejnym testom odporności państw regionu przez Rosję.

Cel strategiczny

Uznanie, że cywilna żegluga handlowa (flota widmo) może być narzędziem presji hybrydowej, bez konieczności redefinicji prawa morza czy ograniczania swobody żeglugi.

Rekomendacje strategiczne

- przyjąć wspólną kwalifikację, że działania floty widmo w pobliżu infrastruktury krytycznej (kable, rurociągi, instalacje offshore) stanowią zagrożenie bezpieczeństwa, niezależnie od cywilnego statusu jednostek;
- włączyć temat floty widmo do regularnych konsultacji UE-NATO jako zagadnienie poniżej progu konfliktu zbrojnego, lecz wymagające koordynacji politycznej i operacyjnej;
- rozwijać wspólne ramy ochrony infrastruktury krytycznej na morzu, obejmujące monitoring sytuacji podwodnej, wymianę danych oraz koordynację obecności operacyjnej w newralgicznych akwenach;
- wzmocnić wykorzystanie instrumentów ochrony środowiska morskiego jako podstawy do podnoszenia standardów bezpieczeństwa żeglugi, szczególnie w odniesieniu do mórz półzamkniętych i akwenów o wysokiej wrażliwości ekologicznej;
- ukierunkować działania na promowanie i egzekwowanie zapisów prawa międzynarodowego oraz regulacji IMO w żegludze morskiej, w szczególności w odniesieniu do bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska oraz odpowiedzialności armatorów;
- wykorzystywać istniejące instrumenty prawa morza (m.in. ochronę środowiska morskiego, bezpieczeństwo żeglugi oraz odpowiedzialność za szkody środowiskowe) jako podstawę do podejmowania działań prewencyjnych wobec jednostek stwarzających podwyższone ryzyko.

Rekomendacje taktyczne

- ustanowić stały mechanizm wymiany informacji między administracjami morskimi, strażami przybrzeżnymi i strukturami bezpieczeństwa państw regionu;
- powiązać monitoring floty widmo z ochroną infrastruktury krytycznej jednym pakietem ryzyka, a nie odrębnymi domenami zarządzania bezpieczeństwem;
- opracować wspólne procedury reagowania na incydenty „szarej strefy” na morzu, ograniczające możliwość eskalacji narracyjnej oraz wykorzystywania zdarzeń przez Rosję do działań demonstracyjnych (oskarżenia o piractwo, preteksty do eskort wojskowych, demonstracje siły);
- oprzeć rozwiązania operacyjne na wymogu posiadania wiarygodnej ochrony ubezpieczeniowej, adekwatnej do poziomu ryzyk środowiskowych i bezpieczeństwa związanych z eksploatacją jednostek floty widmo (wiek, stan techniczny, kwalifikacje załogi);
- wypracować wspólne regulacje odnośnie do monitoringu sytuacji podwodnej, przesyłu danych, intensyfikować działania związane z prezentowaniem obecności w akwenach o szczególnym znaczeniu (punkty węzłowe);
- wzmocnić skoordynowaną obecność operacyjną państw regionu w akwenach o szczególnym znaczeniu dla bezpieczeństwa infrastruktury i ciągłości żeglugi.



Most nad Sundem

Filar 3: Uderzenie w system rynkowy, a nie w pojedyncze statki

Problem

Trwałość floty widmo wynika z istnienia prywatnego i rozproszonego systemu usług – ubezpieczeń, rejestrów bander, pośredników itd. – które formalnie działają legalnie i pozostają poza bezpośrednim zasięgiem sankcji ilościowych. System ten umożliwia szybkie zastępowanie jednostek floty widmo oraz adaptację do nowych ograniczeń regulacyjnych.

Cel strategiczny

Podważenie ekonomicznej opłacalności modelu, bez eskalacji militarnej i bez zmiany podstaw prawa międzynarodowego.

Rekomendacje strategiczne

- skoncentrować działania regulacyjne i sankcyjne na usługach umożliwiających funkcjonowanie floty widmo – w szczególności w obszarze ubezpieczeń, rejestrów bander, pośrednictwa żeglugowego oraz usług zarządzania statkami, a nie tylko na jednostkach pływających;
- uzgodnić wspólne stanowisko państw UE wobec alternatywnych systemów ubezpieczeniowych i rejestrów bander o niskiej jakości nadzoru, które umożliwiają obchodzenie reżimów sankcyjnych;
- rozważyć tworzenie „stref wolnych od floty widmo” (shadow-free zones), w których żegluga wymagałaby spełnienia podwyższonych standardów bezpieczeństwa środowiskowego oraz posiadania wiarygodnej ochrony ubezpieczeniowej;
- wykorzystywać instrumenty ochrony środowiska morskiego (w tym mechanizmy PSSA, MPA oraz regulacje regionalne HELCOM) jako podstawę do wprowadzania podwyższonych standardów bezpieczeństwa żeglugi w akwenach szczególnie wrażliwych.

Rekomendacje taktyczne

- wdrożyć systemowe rozwiązania w zakresie stałej identyfikacji rzeczywistych właścicieli statków oraz podmiotów zaangażowanych w ich obsługę (ubezpieczyciele, operatorzy, brokerzy, zarządzający flotą) i funkcjonowanie floty widmo;
- wprowadzić cyfrową weryfikację polis ubezpieczeniowych u źródła, ograniczając możliwość posługiwania się fikcyjną dokumentacją;
- zaostrzyć wymogi dotyczące posiadania wiarygodnych polis P&I w ruchu przez newralgiczne akweny, w szczególności w obszarach o wysokim ryzyku środowiskowym (kwalifikując tak Bałtyk);
- zwiększyć odpowiedzialność regulacyjną brokerów żeglugowych, pośredników oraz podmiotów klasyfikacyjnych działających na rynku UE w przypadku udziału w systemowym obchodzeniu sankcji;
- zastosować środki reputacyjne, regulacyjne oraz finansowe wobec podmiotów systemowo wspierających funkcjonowanie floty widmo lub ułatwiających obchodzenie ograniczeń sankcyjnych.



Widok na Sund

2

Reakcja indywidualna Polski

Na poziomie narodowym rekomendowane jest szybkie zorganizowanie i uruchomienie Centrum Bezpieczeństwa Morskiego – platformy konsolidującej wysiłki służb odpowiedzialnych za ochronę interesów państwa na morzu. Centrum musi być nastawione na współpracę z podmiotami prywatnymi (operatorzy infrastruktury morskiej) oraz podobnymi ośrodkami w krajach nadbałtyckich, jak i odpowiednimi komórkami NATO i Unii Europejskiej. Niezbędna jest także bliska współpraca ze służbami specjalnymi i ośrodkami analitycznymi zajmującymi się tematyką bezpieczeństwa na morzu (tu powstaje pytanie o skuteczność i poziom wykorzystania takiej wiedzy w naszym kraju i możliwość tworzenia efektywnych „koalicji ośrodków analitycznych”). Zjawiska związane z wykorzystaniem floty widmo w ramach działań hybrydowych stanowią także interesujący dla naukowców obszar badań. Tym samym powinni oni ściśle współpracować z organami państwa zarówno w zakresie analityki, wypracowywania rekomendacji, jak i ukierunkowywania prac badawczych oraz wsparcia start-upów w poszukiwaniu rozwiązań technologicznych (działania na styku nowoczesnych technologii i bezpieczeństwa).

Wraz z potrzebą wzmocnienia ochrony infrastruktury krytycznej na Bałtyku (polskie obszary morskie) należy

przyspieszyć prace nad wprowadzeniem nowych rozwiązań prawnych i organizacyjnych z tego zakresu. Jedną z regulacji jest ustawa „Bezpieczny Bałtyk”. Niezbędne pozostaje tu utrzymanie bezpośredniej współpracy między służbami i operatorami obiektów. Infrastruktura taka powinna być przy tym chroniona już na etapie jej budowy, a nie osiągnięcia gotowości operacyjnej.

W ramach działań na poziomie UE konieczne jest ciągle prezentowanie stanowiska Polski i zgłaszanie oraz wspieranie inicjatyw związanych z wprowadzaniem sankcji na jednostki floty widmo. Wraz z rosnącym poziomem ryzyka wystąpienia zagrożeń dla środowiska naturalnego celowe może być podniesienie potrzeby utworzenia europejskiego funduszu odpowiedzi na ewentualne sytuacje kryzysowe. Istotne jest także prowadzenie cyklicznych szkoleń służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na obszarach morskich na poziomie krajowym i międzynarodowym. Ich scenariusze muszą obejmować koordynację działań, wymianę danych, dowodzenie połączonymi siłami na morzu, działania interwencyjne, zwalczanie skutków katastrof ekologicznych i działania ratownicze.

Centrum Bezpieczeństwa Morskiego (CBM) ma działać w strukturach Morskiego Oddziału Straży Granicznej (Gdańsk). Prace nad uruchomieniem CBM prowadzone są w ramach nowelizacji ustawy o zarządzaniu kryzysowym i innych ustaw. Wskazywano przy tym, że mogłoby ono zostać zorganizowane na wzór Centrum Antyterrorystycznego w Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego. CBM ma pełnić rolę koordynatora i ośrodka analitycznego oraz hubu informacyjnego łączącego interesariuszy w postaci sił i służb oraz operatorów infrastruktury krytycznej (Miętkiewicz, 2026).

Pozytywnie ocenić należy nowe formaty współpracy tworzone z partnerami bałtyckimi, a ukierunkowane na problematykę ochrony podmorskiej infrastruktury krytycznej. Przykładem może tu być polsko-litewsko-łotewsko-estońskie memorandum. Współpraca ma być realizowana poprzez specjalną grupę roboczą i obejmować zarówno wymianę danych, jak i organizację wspólnych ćwiczeń (Ledzińska, 2025).

Kwestią niezwykle problematyczną pozostaje szybkie wyposażenie sił morskich Rzeczypospolitej w platformy adekwatne do wyzwań współczesności. O ile bowiem można przyspieszyć pewne procesy związane np. z modernizacją brzegowych systemów obserwacji i monitoringu sytuacji morskiej, o tyle rozwój systemu z wykorzystaniem morskich farm wiatrowych wymaga czasu (harmonogramy prac poszczególnych inwestycji). Podobnie wprowadzenie do służby nowych okrętów wymaga czasu i zapewnienia ciągłości finansowania programów budowy. Czas zdaje się tu czynnikiem krytycznym z uwagi na potrzebę osiągnięcia gotowości operacyjnej, która liczona jest w dziesiątkach miesięcy. Sytuacja, w jakiej znalazła się Marynarka Wojenna, a także częściowo Morski Oddział Straży Granicznej, musi stać się dla czynników decyzyjnych lekcją o potrzebie stosowania podejścia strategicznego i planowania rozwoju morskiego rodzaju sił zbrojnych w perspektywie dekad. Zdobywanie bowiem doświadczenia połączone z powolnym zatracaniem poszczególnych zdolności aż do ich realnego zaniku po pierwsze okazuje

się niezwykle kosztowne, po drugie zaś odtworzenie lub budowa zdolności wymagają krytycznego czynnika, czyli czasu. W sytuacji zagrożeń, gdy dochodzi do jednoczesnego otrzeźwienia wśród elit politycznych wielu państw (rosnąca potrzeba wzmocnienia własnego potencjału), może bowiem dojść do sytuacji, gdy stosowane wcześniej „rozwiązania pomostowe” znajdują się poza realnym zasięgiem.

Poza determinacją w ochronie interesów państwa na morzu i utrzymywaniu zasad prawa międzynarodowego na obszarach morskich ogromną rolę odgrywa potencjał, jaki znajduje się w dyspozycji państwa morskiego. Jego stan ilościowy, a szczególnie jakościowy determinuje możliwość fizycznego zaangażowania się w przedsięwzięcia międzynarodowe, jak i podejmowanie własnych inicjatyw operacyjnych. Na przykład „Zatoka” to rozpoczęta w 2022 r. operacja Marynarki Wojennej, której celem jest monitoring żeglugi oraz identyfikacja zagrożeń w stosunku do kluczowych dla gospodarki i bezpieczeństwa państwa obiektów i instalacji. Dla podniesienia skuteczności podejmowanych działań Siły Zbrojne współpracują z Morskim Oddziałem Straży Granicznej. Operacja „Zatoka” jest polskim wkładem w działania NATO pod kryptonimem „Baltic Sentry”.

Nie należy zapominać o ogromnej roli Sojuszu Północnoatlantyckiego w kształtowaniu środowiska bezpieczeństwa w regionie bałtyckim. Zaangażowanie Polski w morskie formy działań zwiększających presję

Ustawa „Bezpieczny Bałtyk” poszerzyła zakres celów, dla których możliwe jest użycie Sił Zbrojnych RP poza granicami państwa, o działania na rzecz wzmocnienia bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej. Zmiany obejmują również zasady pobytu Sił Zbrojnych poza granicami państwa, który od tej pory oznacza także udział w stałych operacyjnych działaniach prowadzonych w celu monitorowania bezpieczeństwa zewnętrznego RP lub w ramach wysuniętej obecności (Forward Presence). Podstawą użycia Sił Zbrojnych RP poza granicami państwa może być niezbywalne prawo do samoobrony, gwarantowane przez Kartę Narodów Zjednoczonych, decyzja właściwego organu organizacji międzynarodowej, której RP jest członkiem, a także zaproszenie lub zgoda państwa przyjmującego (Miętiewicz, 2026A).

na przeciwnika i stanowiące swego rodzaju środek prewencyjny, w postaci uczestnictwa w Stałych Zespołach Sił Odpowiedzi, powinno być podtrzymywane. Chodzi tu zarówno o rozwijanie własnych zdolności związanych ze zwalczaniem zagrożeń w dolnej półsfery, w tym kreowanych przeciwko obiektom infrastruktury energetycznej, jak i o budowanie wizerunku Polski jako zaangażowanego i wiarygodnego partnera NATO. Należy zakładać, iż wyzwania charakterystyczne dla działań podprogowych i sytuacji kryzysowych staną się stałym elementem środowiska bezpieczeństwa na Bałtyku. Polskie zaangażowanie w nowo utworzone struktury dowodzenia NATO (CTF Baltic) stanowi kolejny dowód na umacnianie się pozycji Polski wśród państw bałtyckich członków Sojuszu Północnoatlantyckiego. Należy tym samym dołożyć wszelkich starań, aby sprawnie i płynnie przejąć dowodzenie strukturą NATO i realizować szeroki pakiet zadań związany z koordynacją i dowodzeniem siłami morskimi w regionie.

Pozytywnie odebrać należy przejmowanie inicjatywy w kształtowaniu podejścia Sojuszu do bezpieczeństwa na Bałtyku, czego przejawem była propozycja Polski związana z powołaniem Straży Bałtyckiej. Wspólne patrole morskie to

oznaka determinacji obecności na morzu ze strony spójnych w przekazie państw członkowskich. Polska, jako bałtycki lider w zakresie rozwoju morskiej energetyki wiatrowej oraz przeladunków towarów i nośników energii, powinna nadal akcentować swą pozycję dużego regionalnego gracza proponującego takie działania. Wymagają one szerokiej koordynacji zarówno międzynarodowej, jak i na linii UE–NATO. Jednym z ich głównych celów powinno być przy tym wypracowanie jednakowych wzorców zachowań w stosunku do aktów sabotażu. W ramach deklaracji podpisanej na szczycie sojuszników NATO na Morzu Bałtyckim w Helsinkach, obok aprobaty rozszerzenia aktywności NATO w ramach „Baltic Sentry”, sygnatariusze zgodzili się co do potrzeby wzmocnienia partnerstwa z sektorem prywatnym, a szczególnie operatorami infrastruktury i firmami sektora nowoczesnych technologii (Joint Statement of the Baltic Sea NATO Allies Summit, 2025). Na gruncie narodowym rekomendowane jest wzmocnienie rozwiązań umożliwiających zacieśnianie współpracy sektora offshore i operatorów portów morskich z firmami oferującymi nowoczesne systemy oparte o polskie rozwiązania technologiczne.

W 2028 r. dowodzenie Command Task Force Baltic (CTF Baltic) przekazane zostanie z Niemiec do POLMARFOR, która ma być powołana do tego czasu. Ustanowienie CTF Baltic umożliwi skupienie wysiłku NATO na wyzwaniach dotyczących stricte bałtyckiego teatru działań oraz wzmacnia interoperacyjność sił bałtyckich. Zadania CTF obejmują rotacyjnie dowodzenie ćwiczeniami oraz operacjami morskimi prowadzonymi przez NATO, koordynowanie działań morskich partnerów Sojuszu w regionie, a także stworzenie kompleksowego obrazu sytuacji na morzu, organizowanie zaopatrzenia podległych jednostek, a także udział w publicznej kampanii informacyjnej (Miętiewicz, 2025).

Bezpośredni wkład Polski w budowanie siły Sojuszu (potencjał bojowy) to jasny sygnał dla członków NATO, wskazujący na wysoki poziom zaangażowania Polski w efektywne wspólne działania na morzu. Biorąc pod uwagę poziom zagrożeń generowanych przeciwko obiektom podmorskiej infrastruktury krytycznej (rurociągi podmorskie, połączenia elektroenergetyczne, linie telekomunikacyjne), działania zespołu SNMCMG1 nabierają szczególnego znaczenia dla utrzymania bezpieczeństwa na morzu. Zadania realizowane przez zespół wykraczają poza dotychczasowe ramy związane ze zwalczaniem zagrożeń w dolnej półsferze. Wychodzą naprzeciw zagrożeniom hybrydowym kreowanym przez flotę widmo (Miętkiewicz, 2026B). Siły SNMCMG1 włączone są w misję NATO „Baltic Sentry” („Bałtycka warta”).



dr hab. Mariusz Ruszel, prof. PRz, MBA

Funkcjonowanie floty widmo na Bałtyku jest geoeconomicznym narzędziem Federacji Rosyjskiej w zakresie zwiększania kosztów bezpieczeństwa energetycznego Polski. Popierwsze, zapewnienie odpowiedniej odporności strategicznej infrastruktury energetycznej Polski wymaga stałego monitoringu i zwiększania kosztów wojskowych w wymiarze fizycznym i cybernetycznym. Rosnące ryzyko uszkodzenia infrastruktury poprzez akt sabotażu przez statek z floty cieni oznacza zwiększenie kosztów na stałe patrole morskie i koszty operacyjne z tym związane. Po drugie, flota cieni zwiększa dostawy rosyjskiej ropy naftowej na rynek unijny, a to przekłada się bezpośrednio na zwiększenie wpływów do budżetu Federacji Rosyjskiej. Wojna w Iranie rozpoczęta pod koniec lutego 2026 r. wpłynęła na wzrost ceny rosyjskiej ropy, która w marcu 2026 r. wzrosła do ponad 100 dolarów za baryłkę. Oznacza to, że pomimo wojny w Ukrainie, Rosja sprzedaje ropę na unijnych rynkach i zarabia na zbrojenia, a także utrzymuje nieformalnie swój wpływ na rynek energii w UE. Obecna blokada cieśniny Ormuz przez Iran oraz decyzja USA w zakresie 30-dniowego zawieszenia sankcji na rosyjską ropę umożliwi sprzedaż dodatkowej ilości rosyjskiej ropy naftowej m.in. do Indii. Po trzecie, flota cieni na Bałtyku oznacza wzrost szpiegostwa i kosztów ryzyka dla projektów transformacji energetycznej Polski w tym farm wiatrowych, a także może przyczynić się do zaburzenia łańcuch dostaw surowców energetycznych do Polski w sytuacji wystąpienia aktu sabotażu fizycznego lub cybernetycznego bądź incydentu ekologicznego. Stwarza to rosnące ryzyko finansowe i ubezpieczeniowe dla statków korzystających z polskich portów, które muszą liczyć się z ryzykiem incydentu takim jak kolizja ze statkiem z floty cieni.

3

Rola Polski i znaczenie prezydencji w Radzie Państw Morza Bałtyckiego

Przeprowadzona w raporcie analiza pokazuje, że skuteczność reagowania na działalność rosyjskiej floty widmo zależy przede wszystkim od zdolności do ujednoczenia praktyk państw regionu oraz ograniczenia przestrzeni, w której różnice interpretacyjne przekładają się na realną przewagę operacyjną po stronie Rosji. Z perspektywy Polski ma to znaczenie szczególne, ponieważ Bałtyk stanowi jednocześnie kluczowy obszar bezpieczeństwa energetycznego, infrastrukturalnego i militarnego państwa, a także główny kierunek oddziaływania floty widmo na interesy UE i NATO. Ogromne znaczenie ma także kwestia ochrony niezwykle wrażliwego ekosystemu Bałtyku.

W tym kontekście trwająca prezydencja Polski w Radzie Państw Morza Bałtyckiego (RPMB) stwarza możliwość przełożenia wniosków z diagnozy i scenariuszy na konkretne działania regionalne, bez wchodzenia w spory o rewizję prawa międzynarodowego czy eskalację środków bezpieczeństwa. Dla Polski prezydencja ta jest nie tylko funkcją koordynacyjną, lecz także narzędziem wzmacniania własnej pozycji jako państwa ramowego dla bezpieczeństwa Bałtyku, zdolnego do inicjowania i porządkowania współpracy operacyjnej. Wśród trzech długoterminowych priorytetów RPMB (tożsamość regionalna, zrównoważony i dobrze prosperujący region

oraz bezpieczeństwo i stabilność) na plan pierwszy wysunięte powinny zostać kwestie wielowymiarowego bezpieczeństwa. Zapowiadana przez MSZ intensyfikacja dialogu politycznego w ramach RPMB w takich kwestiach jak ochrona infrastruktury krytycznej Morza Bałtyckiego i zwalczanie floty cieni, obok bieżących tematów z agendy bezpieczeństwa (1 lipca Polska..., 2025), powinna zostać maksymalnie nasycona wydarzeniami umożliwiającymi wymianę doświadczeń i budowanie jednorodnych rozwiązań (bądź też maksymalnie zbieżnych) w zakresie odpowiedzi na działania Federacji Rosyjskiej (procedury służb). Pozwoli to na wywieranie presji na maksymalnie dużym obszarze Morza Bałtyckiego przy minimalizacji ryzyka przeniesienia przez Rosję incydentów na akweny państw mniej zdeterminowanych.

RPMB pozostaje formatem, w którym państwa bezpośrednio dotknięte skutkami funkcjonowania floty widmo spotykają się na poziomie roboczym, poza schematami negocjacji traktatowych i formalnych zobowiązań sojuszniczych. Z perspektywy scenariuszy opisanych w raporcie oznacza to realną możliwość ograniczenia zarówno pierwszego (normalizacji ryzyka), jak i drugiego (fragmentarycznych reakcji narodowych) poprzez stopniowe zbliżanie praktyk administracyjnych i operacyjnych państw regionu.

Prezydencja Polski może skoncentrować prace RPMB na obszarach bezpośrednio wynikających z zaproponowanych w raporcie filarów reakcji zbiorowej. Dotyczy to w szczególności:

- wspólnego podejścia do identyfikacji jednostek wysokiego ryzyka,
- uzgodnienia sposobu traktowania powtarzalnych wzorców operacyjnych floty widmo,
- powiązania monitoringu ruchu morskiego z ochroną infrastruktury krytycznej na Bałtyku.

W każdym z tych obszarów Polska dysponuje zarówno kompetencjami instytucjonalnymi, jak i rosnącym zapleczem operacyjnym, co pozwala jej pełnić rolę inicjatora, a nie wyłącznie moderatora działań regionalnych. Niemniej działania te mieszczą się w zakresie kompetencji wszystkich państw nadbrzeżnych i odpowiadają na mechanizmy opisane w części diagnostycznej raportu, w której wykazano, że to właśnie rozbieżności w praktyce, a nie brak regulacji, tworzą przestrzeń adaptacyjną dla floty widmo.

Z punktu widzenia scenariusza skoordynowanego RPMB pod przewodnictwem Polski może pełnić funkcję regionalnego etapu przejściowego, w którym wypracowywane są wspólne standardy i procedury jeszcze przed ich ewentualnym podniesieniem na poziom UE lub w ramach dialogu UE-NATO. Taki tryb działania ogranicza ryzyko sporów politycznych i pozwala testować rozwiązania w środowisku o relatywnie wysokiej jednorodności interesów i wyzwań.

Rezultaty osiągnięte w ramach RPMB będą miały bezpośredni wpływ na to, który z opisanych w raporcie scenariuszy stanie się dominującą ścieżką dalszego rozwoju sytuacji na Bałtyku. Jeżeli państwom regionu uda się ograniczyć rozbieżności w podejściu do ryzyka i wzmocnić spójność praktyk, Bałtyk może stać się obszarem realnego testu reakcji skoordynowanej. W przeciwnym razie utrwalony zostanie model, w którym presja realizowana poniżej progu wojny nadal skutecznie podważa skuteczność sankcji i spójność odpowiedzi państw regionu.



Polska prezydencja w Radzie Państw Morza Bałtyckiego



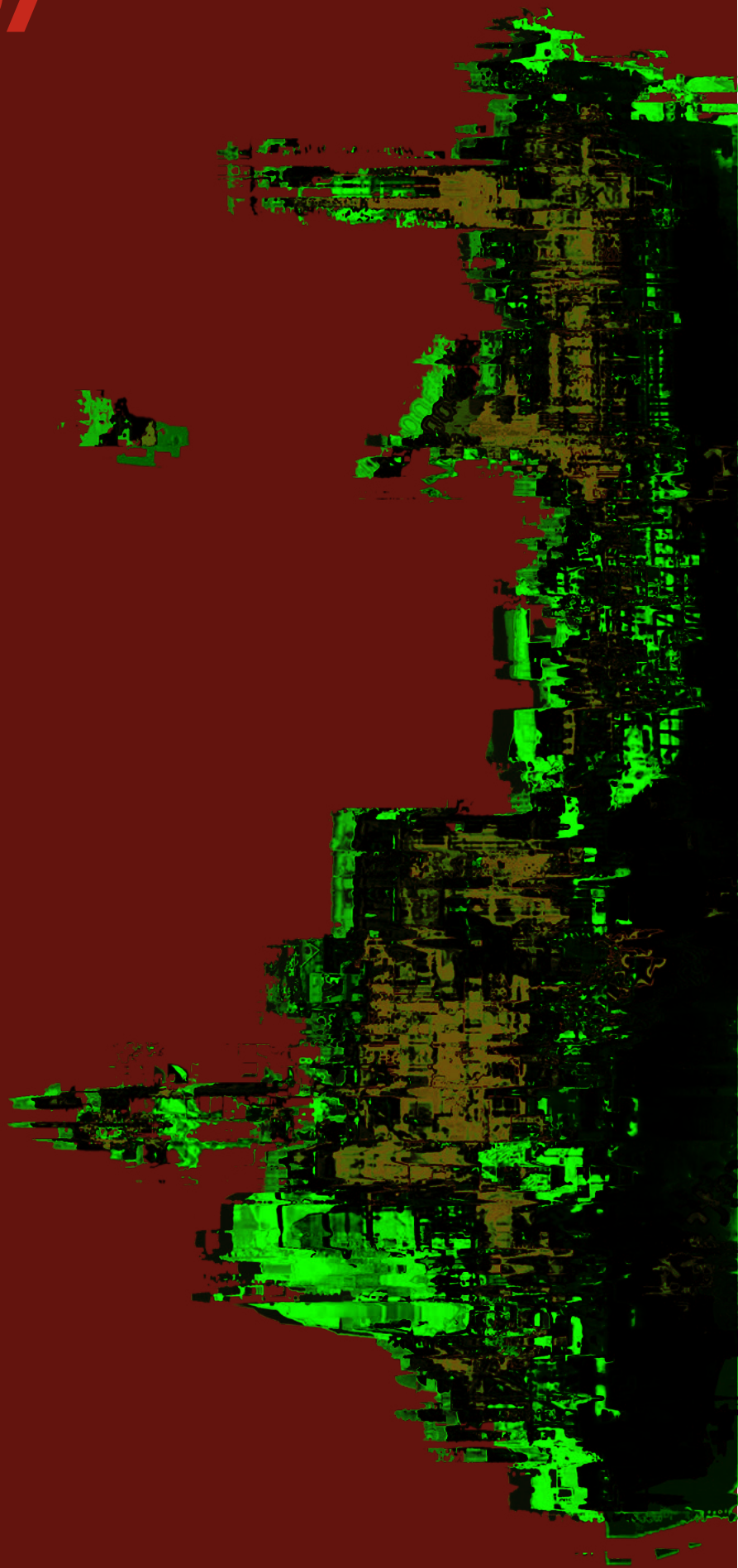
dr Damian Szacawa Stosunek RPMB do floty cienia

Rosyjska flota cienia stanowi jedno z najbardziej złożonych wyzwań bezpieczeństwa regionalnego, stojących przed państwami Rady Państw Morza Bałtyckiego (RPMB), jak i samą organizacją. Polska prezydencja w RPMB (lipiec 2025 – czerwiec 2026) uczyniła z przeciwdziałania tym zagrożeniom jeden z kluczowych priorytetów swojego przewodnictwa, uznając, że problem ten wymaga skoordynowanej odpowiedzi na poziomie politycznym, gospodarczym i ekologicznym. Odzwierciedla także fundamentalną transformację organizacji – od platformy współpracy regionalnej do istotnego podmiotu w architekturze bezpieczeństwa regionalnego reagującego na nowe wyzwania geopolityczne w regionie Morza Bałtyckiego. Szczególnie istotnym elementem przewodnictwa Polski jest dążenie do wzmocnienia politycznego filaru RPMB (patrz: nieformalne spotkanie szefów dyplomacji państw członkowskich RPMB w Warszawie, 4 marca 2026, zorganizowane na zaproszenie wicepremiera Radosława Sikorskiego).

Zagrożenia wynikające z aktywności statków zaliczanych do floty cienia, służących Rosji do omijania międzynarodowych sankcji nałożonych po pełnoskalowej agresji na Ukrainę, wykraczają jednak poza kwestie ekonomiczne i prawne. Morze Bałtyckie posiada status szczególnie wrażliwego obszaru morskiego (PSSA) ze względu na intensywną żeglugę, wrażliwość ekologiczną i powolną wymianę wód. Obecność starzejących się, źle serwisowanych tankowców podnosi realne ryzyko katastrofy ekologicznej w regionie, tym bardziej niebezpieczne, iż statki te często nie posiadają odpowiedniego ubezpieczenia i celowo wyłączają systemy AIS, uniemożliwiając śledzenie ich pozycji.

W odpowiedzi na te zagrożenia polska prezydencja przyjęła trójwymiarową strategię koordynacji działań RPMB, wpisującą się w szerszy kontekst regionalny, w tym operację NATO „Wartownik Bałtyku” oraz inicjatywy państw nordycko-bałtyckich na rzecz wzmocnienia nadzoru morskiego. Po pierwsze, Polska dąży do zaostrzenia wymogów obowiązkowego raportowania dotyczącego ubezpieczeń dla statków pływających po Morzu Bałtyckim. Po drugie, przewiduje nałożenie kolejnych środków ograniczających na całe środowisko floty cienia, włączając sankcje ekonomiczne i ograniczenia dostępu do portów dla statków o niepewnym statusie prawnym. Po trzecie, zakłada intensyfikację kontaktów dyplomatycznych z państwami bandery w celu zwiększenia ich świadomości i odpowiedzialności za praktyki statków zarejestrowanych pod ich flagami.

/EPILOG/



EPILOG

ROZSTRZYGNĘCIE



dr Paweł KUSIAK

Analiza fenomenu rosyjskiej floty widmo przez pryzmat teorii stosunków międzynarodowych prowadzi do wyodrębnienia różnych strategii reagowania. Realizm podkreśla konieczność twardego podejścia, sugerując, że tylko skuteczna polityka odstraszania i zdecydowana reakcja militarna mogą ograniczyć działalność Rosji na morzu. Liberałowie wskazaliby raczej na potrzebę międzynarodowej współpracy, wzmacniania instytucji międzynarodowych oraz konsekwentnego egzekwowania norm prawnych. Z kolei konstruktywizm uwrażliwia na istotność narracji i komunikacji strategicznej, których celem powinno być delegitymizowanie floty widmo w oczach społeczności międzynarodowej. Wreszcie, podejścia krytyczne ukazują flotę widmo jako efekt globalnych nierówności i niedoskonałości systemu handlu międzynarodowego, apelując o większą transparentność oraz proporcjonalność w reakcjach państw.



Wybrzeże Bałtyku koło Kłajpedy

Działalność rosyjskiej floty widmo na Morzu Bałtyckim wpisuje się w szerszy wzorzec zachowania Federacji Rosyjskiej: systematycznego poszerzania przestrzeni swobody działania kosztem porządku opartego na regulach. Nie polega on na otwartym łamaniu norm, lecz na ich instrumentalnym obchodzeniu, selektywnym stosowaniu oraz wykorzystywaniu rozbieżności w praktykach innych państw. W ten sposób Rosja stopniowo oswaja otoczenie międzynarodowe z nowym poziomem ryzyka, który z czasem przestaje być postrzegany jako wyjątkowy.

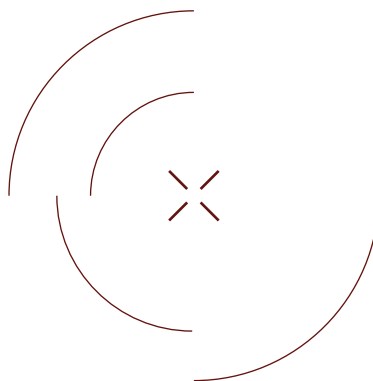
Flota widmo jest jednym z elementów tego modelu. Umożliwia utrzymanie dochodów z eksportu surowców, osłabia skuteczność sankcji i jednocześnie przenosi ryzyka środowiskowe oraz infrastrukturalne na państwa regionu. Jej znaczenie nie wynika jednak wyłącznie z roli, jaką pełni ona w handlu ropą, lecz z funkcji testowej: pozwala sprawdzić, jak daleko można się posunąć w ramach formalnego pokoju, zanim pojawi się spójna reakcja. W tym sensie flota widmo nie jest problemem odrębnym, lecz wskaźnikiem szerszej dynamiki relacji Rosji z Zachodem.

Rozstrzygnięcie, przed którym stoją państwa UE i NATO, ma charakter zasadniczy. Nie dotyczy ono tego, czy każde z opisanych działań narusza prawowosposób jednoznaczny, lecz czy ich łączny efekt zostanie uznany za dopuszczalny

koszt funkcjonowania systemu. Utrzymywanie obecnego modelu reagowania oznacza akceptację sytuacji, w której Rosja stopniowo kształtuje warunki działania, korzystając z różnic między państwami i opóźnień decyzyjnych. Alternatywą jest przejście do spójnej praktyki stosowania istniejących reguł, bez eskalacji militarnej i bez zmiany podstaw prawa morza.

Na tym tle flota widmo jawi się jako problem szczególnie, nie dlatego, że jest on najgroźniejszy dla państw nadbałtyckich, lecz dlatego, że jest najbardziej uchwytny. W przeciwieństwie do wielu innych form rosyjskiej wojny hybrydowej działania te są obserwowalne, powtarzalne i osadzone w sferze, w której państwa regionu dysponują realnymi kompetencjami. Jeżeli nawet w tym obszarze nie dojdzie do ujednoczenia praktyk i zmiany logiki reagowania, trudno będzie uznać, że w bardziej złożonych domenach taka zmiana jest możliwa.

Morze Bałtyckie nie jest miejscem, w którym rozstrzyga się przyszłość relacji z Rosją, lecz pierwszym obszarem, w którym można sprawdzić zdolność Zachodu do ograniczania jej swobody działania bez eskalacji. Jeżeli w takich warunkach nie dojdzie do ujednoczenia praktyki reagowania, presja poniżej progu wojny pozostanie trwałym elementem europejskiego środowiska bezpieczeństwa.



Wykaz najważniejszych skrótów

Skrót	Rozwinięcie	Definicja
AI	Artificial Intelligence	sztuczna inteligencja wykorzystywana do analizy danych i monitoringu sytuacji na morzu
AIS	Automatic Identification System	system automatycznej identyfikacji statków umożliwiający śledzenie ich pozycji i ruchu
AIS-off	j.w	celowe wyłączenie systemu AIS w celu ukrycia obecności, trasy lub operacji statku
CREA	Centre for Research on Energy and Clean Air	ośrodek analityczny zajmujący się rynkiem energii i emisjami
CTF	Commander Task Force	zespół zadaniowy w strukturach operacyjnych (np. NATO)
EPRS	European Parliamentary Research Service	Służba Badawcza Parlamentu Europejskiego
G7	Group of Seven	grupa siedmiu największych gospodarek
GNSS	Global Navigation Satellite System	satelitarny system nawigacji określający pozycję jednostki
IMO	International Maritime Organization	Międzynarodowa Organizacja Morska odpowiedzialna za bezpieczeństwo żeglugi
LNG	Liquefied Natural Gas	skroplony gaz ziemny
LR1	Long Range 1	tankowiec dalekiego zasięgu średniej wielkości
LR2	Long Range 2	tankowiec dalekiego zasięgu o większej nośności
MR	Medium Range	tankowiec średniego zasięgu
MSA	Maritime Situational Awareness	świadomość sytuacyjna na morzu – zdolność monitorowania i interpretacji zdarzeń
NATO	North Atlantic Treaty Organization	Organizacja Traktatu Północnoatlantyckiego
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development	Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju
P&I	Protection and Indemnity	ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej armatora
PSC	Port State Control	kontrola statków w portach przez państwo portu
SOLAS	Safety of Life at Sea	międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu
STS	Ship-to-Ship Transfer	przeładunek ładunku między statkami na morzu
UE	Unia Europejska	organizacja polityczno-gospodarcza państw europejskich
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea	Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza
VLCC	Very Large Crude Carrier	bardzo duży tankowiec do przewozu ropy naftowej
VTS	Vessel Traffic Service	system nadzoru i zarządzania ruchem statków w obszarach przybrzeżnych

Bibliografia

1. 1 lipca Polska przejmując przewodnictwo w Radzie Państw Morza Bałtyckiego (2025), <https://www.gov.pl/web/dyplomacja/1-lipca-polska-przejmuje-przewodnictwo-w-radzie-panstw-morza-baltyckiego> (dostęp: 23.06.2025).
2. AP News (2025), Estonia warns Russia may use military force to defend shadow tanker fleet, <https://apnews.com/article/5e74109e5bd84dc73ac2502068d4689> (dostęp: 07.03.2026).
3. Åslund, A. (2019), Western Economic Sanctions on Russia over Ukraine 2014–2019, <https://www.cesifo.org/DocDL/CESifo-Forum-2019-4-aslund-economic-sanctions-december.pdf> (dostęp: 12.12.2024).
4. Baird Maritime (2025), Russia releases Green Admire, <https://www.bairdmaritime.com/shipping/tankers/russia-releases-green-admire-from-baltic-sea-detention> (dostęp: 07.03.2026).
5. Baird Maritime (2025a), Sweden to implement tighter control of foreign ships, <https://www.bairdmaritime.com/security/non-naval-security/coast-guard/sweden-to-implement-tighter-control-of-foreign-ships-to-deter-shadow-fleet-activity> (dostęp: 07.03.2026).
6. Bajarūnas, E. (2025), Choking Russia's Shadow Fleet in the Baltic, <https://cepa.org/article/choking-russias-shadow-fleet-in-the-baltic/> (dostęp: 08.06.2025).
7. Bloomberg (2025), Denmark to intensify scrutiny of shadow-fleet tankers, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2025-02-05/denmark-to-intensify-scrutiny-of-russia-s-shadow-fleet-tankers> (dostęp: 07.03.2026).
8. Bockmann, M. (2024), Malta STS transfers of Russian oil quadruple after Greece shuts down Laconia Bay, <https://www.loydslist.com/LL1149569/Malta-STs-transfers-of-Russian-oil-quadruple-after-Greece-shuts-down-Laconia-Bay> (dostęp: 10.06.2025).
9. Bockmann, M. (2024A), Russia-linked cable-cutting tanker seized by Finland 'was loaded with spying equipment', <https://www.loydslist.com/LL1151955/Russia-linked-cable-cutting-tanker-seized-by-Finland-was-loaded-with-spying-equipment> (dostęp: 28.12.2024).
10. Braw, E. (2024), Russia's growing dark fleet: Risks for the global maritime order, <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/issue-brief/russias-growing-dark-fleet-risks-for-the-global-maritime-order/> (dostęp: 29.04.2024).
11. Braw, E. (2024A), The threats posed by the global shadow fleet—and how to stop it, <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/report/the-threats-posed-by-the-global-shadow-fleet-and-how-to-stop-it/> (dostęp: 09.06.2025).
12. Braw, E. (2025), The shadow fleet was bad—now the renegade fleet has arrived, <https://www.politico.eu/article/shadow-fleet-russia-oil-spills-baltic-ports/> (dostęp: 08.06.2025).
13. Carnegie Endowment (2025), The Baltic Sea at a Boil, <https://carnegieendowment.org/research/2025/06/baltic-russia-maritime-cable-sabotage?lang=en> (dostęp: 07.03.2026).
14. Centre for Research on Energy and Clean Air (CREA) (2024), State capture: Tackling the Russian 'shadow' fleet, https://energyandcleanair.org/wp-content/uploads/2024/09/State-Capture_CREAs_Shadow-fleet-policy-briefing_Final_08.2024.pdf (dostęp: 10.02.2026).
15. Chiriac, O. (2022), The 2022 Maritime Doctrine of the Russian Federation: Mobilization, Maritime Law, and Socio-Economic Warfare, <https://cimsec.org/the-2022-maritime-doctrine-of-the-russian-federation-mobilization-maritime-law-and-socio-economic-warfare/> (dostęp: 07.12.2024).
16. Chiusa, S. (2025), Russia's Shadow Fleet: A Masterclass in Sanctions Evasion, <https://www.geopoliticalmonitor.com/russias-shadow-fleet-a-masterclass-in-sanctions-evasion/> (dostęp: 04.01.2026).
17. Crude oil shipments from Russia 2022–2025, by destination (2025), <https://www.statista.com/statistics/1350506/russia-crude-oil-shipments-by-destination/> (dostęp: 10.06.2025).
18. Estonian Ministry of Foreign Affairs (2025), Russia detained the oil tanker Green Admire, <https://vm.ee/en/news/russia-detained-oil-tanker-green-admire-it-was-departing-estonian-port-sillamae> (dostęp: 07.03.2026).
19. Euronews (2025), Poland intervenes after Russian 'shadow fleet' ship near cable, <https://www.euronews.com/2025/05/21/poland-intervenes-after-russian-shadow-fleet-ship-detected-near-baltic-sea-cable> (dostęp: 07.03.2026).
20. European Commission (2024), Joint Statement on the Investigation into Damaged Electricity and Data Cables in the Baltic Sea, Brussels, 26 December 2024.
21. European Commission (2025), Sanctions adopted following Russia's military aggression against Ukraine, https://finance.ec.europa.eu/eu-and-world/sanctions-restrictive-measures/sanctions-adopted-following-russias-military-aggression-against-ukraine_en/ (dostęp: 14.12.2024).
22. European Commission (2026), New dynamic mechanism for lower price cap on Russian crude oil at 4410 \$/barrel, https://finance.ec.europa.eu/news/new-dynamic-mechanism-lower-price-cap-russian-crude-oil-4410-barrel-2026-01-15_en (dostęp: 01.02.2026).
23. European Environment Agency (EEA) (2025), Marine protected areas in Europe's seas, <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/indicators/marine-protected-areas-in-europes-seas> (dostęp: 10.02.2026).
24. European Parliamentary Research Service (EPRS) (2024), Russia's 'shadow fleet': Bringing the threat to light (Briefing No. 766242), European Parliament, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2024/766242/EPRS_BRI\(2024\)766242_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2024/766242/EPRS_BRI(2024)766242_EN.pdf) (dostęp: 10.02.2026).
25. European Ships Keep Russia's Shadow Fleet Afloat (2025), <https://www.occrp.org/en/investigation/european-ships-keep-russias-shadow-fleet-afloat> (dostęp: 04.01.2026).

26. Financial Times (2025), Finland charges captain of Eagle S, <https://www.ft.com/content/a310e00-9d4d-4757-9066-7af0ec925b42> (dostęp: 07.03.2026).
27. Finland Reports Russia Has Begun Naval Escorts for Shadow Fleet Tankers (2025), <https://maritime-executive.com/article/finland-reports-russia-has-begun-naval-escorts-for-shadow-fleet-tankers> (dostęp: 19.06.2025).
28. Finland-Estonia power cable hit in latest Baltic Sea incident (2024), The Guardian, <https://www.theguardian.com/world/2024/dec/25/finland-estonia-power-cable-hit-in-latest-baltic-sea-incident> (dostęp: 27.12.2024).
29. Foreign Policy (2025), How Europe Is Cracking Down on Russia's Shadow Fleet, <https://foreignpolicy.com/2025/07/03/baltic-states-russia-denmark-europe-shadow-fleet-oil/> (dostęp: 07.03.2026)
30. Ginalski, A. (2025), Chronimy przyrodę z ludźmi i dla ludzi, <https://www.wwf.pl/morskie-obszary-chronione> (dostęp: 10.06.2025).
31. Greenpeace (2024), Shadow Fleet, <https://www.greenpeace.org/static/planet4-sweden-stateless/2024/10/fb3d5709-greenpeace-shadow-fleet-baltic-tankers-list.pdf> (dostęp: 11.06.2025).
32. Henderson, J., Yermakov, V., Connolly, R. (2024), Outlook for Russia's oil and gas production and exports, <https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2024/03/NG-189-Outlook-for-Russias-oil-and-gas-improved-resolution.pdf> (dostęp: 15.12.2024).
33. Hilgenstock, B., Kravtsev, A., Pavytska, Y., Vlasiuk, A. (2024), Creating "Shadow-Free" Zones: Proposal for the Implementation of an Insurance Requirement to Address Key Environmental Risks, KSE Institute, https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/10/Shadow_free_zones_October_2024_final.pdf (dostęp: 07.03.2026).
34. IMO Resolution A.1192(33) (2023), Adopted on 6 December 2023.
35. Kamiński, R. (2025), Rosyjski statek z „floty widmo” wykonywał podejrzone manewry na Bałtyku, <https://www.gospodarkamorska.pl/rosyjski-statek-z-floty-widmo-wykonywal-podejrzone-manewry-na-baltyku-85202> (dostęp: 19.06.2025).
36. Katinas, P., Wickenden, L. (2024), Ensuring an ecological disaster: "Shadow" tanker spill could cost coastal states USD 1.6 bn, Centre for Research on Energy and Clean Air (CREA).
37. Kennedy, C. (2024), The Shadow Fleet in Crisis, <https://navigatingrussia.substack.com/p/the-shadow-fleet-in-crisis-highlights> (dostęp: 08.06.2025).
38. Kennedy, C. (2024A), Making the Baltic a "shadow-free" zone, Brookings Institution.
39. Ledzińska, P. (2025), Polska i kraje bałtyckie podpisały memorandum w sprawie infrastruktury krytycznej, <https://polskamorska.pl/2025/06/17/polska-i-kraje-baltyckie-podpisaly-memorandum-w-sprawie-infrastruktury-krytycznej/>, (dostęp: 26.03.2026).
40. Lehto, E., Sytas, A. (2024), Finland boards oil tanker suspected of causing internet and power cable outages, <https://www.reuters.com/world/europe/finland-police-investigate-role-foreign-ship-after-power-cable-outage-2024-12-26/> (dostęp: 27.12.2024).
41. Lin, M. (2024), UK sanctions 30 shadow tankers in largest clampdown on Russian oil trade, <https://www.spglobal.com/commodity-insights/en/news-research/latest-news/crude-oil/112524-uk-sanctions-30-shadow-tankers-in-largest-clampdown-on-russian-oil-trade> (dostęp: 12.12.2024).
42. Lundqvist S., Elliot K., Nylander N. (2025), SVT News, <https://www.svtplay.se/video/jqPyWxQ/aktuellt/tis-20-maj-21-00> (dostęp: 09.06.2025).
43. Maritime Doctrine of the Russian Federation (2022), translated by Anna Davis and Ryan Vest, Russia Maritime Studies Institute, United States Naval War College.
44. McKinney, B. (2023), Russia's Shadow Fleet – Understanding its Size, Activity and Relationships, <https://www.spglobal.com/market-intelligence/en/news-insights/research/russias-shadow-fleet-understanding-its-size-activity-and-relat> (dostęp: 08.06.2025).
45. Meade, R. (2024), How Eswatini created a shipping register by accident, <https://www.loydslist.com/LL1150511/How-Eswatini-created-a-shipping-register-by-accident> (dostęp: 10.06.2025).
46. Meade, R. (2025), Russian naval escorts raise stakes in Baltic security stand-off, <https://www.loydslist.com/LL1153663/Russian-naval-escorts-raise-stakes-in-Baltic-security-stand-off> (dostęp: 19.06.2025).
47. Miętkiewicz, R. (2023), Systemy autonomiczne w działaniach na morzu, Wydawnictwo Akademickie AMW, Gdynia, ISBN 978-83-966280-7-7.
48. Miętkiewicz, R. (2026), Centrum Bezpieczeństwa Morskiego – potrzeba koordynacji działań narodowych i transgranicznych w ochronie interesów Polski na Bałtyku, <https://theopportunity.pl/publikacje/centrum-bezpieczenstwa-morskiego-potrzeba-koordynacji-dzialan-narodowych-i-transgranicznych-w-ochronie-interesow-polski-na-baltyku/>, (dostęp: 26.03.2026).
49. Miętkiewicz, R. (2026a), Ustawa „Bezpieczny Bałtyk” – kurs na ochronę strategicznych interesów państwa na morzu, <https://theopportunity.pl/publikacje/ustawa-bezpieczny-baltyk-kurs-na-ochrone-strategicznich-interesow-panstwa-na-morzu/>, (dostęp: 26.03.2026).
50. Minchin, J. (2024), Greek Navy makes anti-STS measures more permanent, <https://www.loydslist.com/LL1149374/Greek-Navy-makes-anti-STS-measures-more-permanent> (dostęp: 11.06.2025).
51. Molik, P. (2025), Fiński resort obrony: Rosja stosuje nowe metody działań wojskowych na Bałtyku, <https://www.pap.pl/aktualnosci/finski-resort-obrony-rosja-stosuje-nowe-metody-dzialan-wojskowych-na-baltyku> (dostęp: 19.06.2025).
52. NATO (2025), Baltic Sentry to enhance NATO's presence in the Baltic Sea, <https://shape.nato.int/news-releases/baltic-sentry-to-enhance-natos-presence-in-the-baltic-sea>, (dostęp: 27.03.2026).
53. Parmar, S., Sawan, R., Agnihotri, K. (2022), Maritime Doctrine of the Russian Federation 2022: An Analysis, National Maritime Foundation, <https://maritimeindia.org/wp-content/uploads/2022/08/3.-Russias-Maritime-Doctrine-2022-An-Analysis-For-Website-1.pdf> (dostęp: 07.12.2024).

54. Peachey, P. (2024), Shadow tanker catastrophe fears: Oil spill could cost Asian nations \$1.6bn, new report warns, <https://www.tradewindnews.com/tankers/shadow-tanker-catastrophe-fears-oil-spill-could-cost-asian-nations-1-6bn-new-report-warns/2-1-1722999> (dostęp: 09.06.2025).
55. President of Finland (2025), Joint Statement of the Baltic Sea NATO Allies Summit, <https://www.presidentti.fi/en/joint-statement-of-the-baltic-sea-nato-allies-summit/>, (dostęp: 27.03.2026).
56. Reuters (2025a), Estonia says Russia briefly violated NATO airspace during attempt to stop shadow-fleet tanker, <https://www.reuters.com/world/europe/estonian-navy-says-it-tried-detain-one-russian-shadow-fleet-baltic-sea-2025-05-15/> (dostęp: 07.03.2026)
57. Reuters (2025b), Estonia says Russia detained tanker in Baltic Sea, <https://www.reuters.com/world/europe/estonia-says-russia-detained-tanker-baltic-sea-2025-05-18/> (dostęp: 07.03.2026).
58. Reuters (2025c), EU to propose ban on Russian LNG by 2027; targets include shadow fleet, <https://www.reuters.com/business/energy/eu-will-propose-banning-russian-lng-imports-by-jan-1-2027-sources-say-2025-09-19/> (dostęp: 07.03.2026).
59. Reuters (2025d), Poland intervenes near undersea cable, <https://www.reuters.com/world/europe/poland-says-russian-ship-performed-suspicious-maneuvres-near-cable-sweden-2025-05-21/> (dostęp: 07.03.2026).
60. Reuters (2025e), Estonia says Russia detained tanker in Baltic Sea, <https://www.reuters.com/world/europe/estonia-says-russia-detained-tanker-baltic-sea-2025-05-18/> (dostęp: 07.03.2026).
61. Roszak, M. (2022), Prorosyjski dystans Afryki, <https://forsal.pl/swiat/rosja/artykuly/8402162,kraje-afryki-a-rosja-i-wojna-w-ukrainie.html> (dostęp: 10.06.2025).
62. Rudnik, F. (2024), Russia: Novatek is creating a 'shadow fleet' of LNG carriers, <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/analyses/2024-09-02/russia-novatek-creating-a-shadow-fleet-lng-carriers>, (dostęp: 01.04.2026).
63. Russian 'Shadow Fleet' Ups Risk Of Baltic Sea Spill, Finland's Border Guard Says (2024), <https://www.rferl.org/a/finland-russia-ghost-oil-tankers/32901663.html> (dostęp: 29.04.2024).
64. S&P Global Commodity Insights (2025), Shadow tanker operators buy old ships, scrap older for fleet renewal, <https://www.spglobal.com/energy/en/news-research/latest-news/crude-oil/120325-shadow-tanker-operators-buy-old-ships-scrap-older-for-fleet-renewal> (dostęp: 09.06.2025).
65. Saiz, G. (2025), RUSI Maritime Sanctions Taskforce Second Meeting Report, <https://static.rusi.org/maritime-sanctions-taskforce-second-conference-report.pdf> (dostęp: 09.06.2025).
66. Soon, W. (2024), Zombie Tanker Turns Up at Northern Chinese Port Laden With Oil, Bloomberg, <https://news.bloombergtax.com/international-trade/zombie-tanker-turns-up-at-northern-chinese-port-laden-with-oil>(dostęp: 09.04.2026).
67. Statement of Chairman Louis E. Sola – Registries Must Close Rolls to Shadow Fleet Vessels (2025), <https://www.fmc.gov/fldo/statement-of-chairman-louis-e-sola-registries-must-close-rolls-to-shadow-fleet-vessels/> (dostęp: 08.06.2025).
68. Sweden Thinks Russian "Shadow Fleet" Tankers May be Used for Espionage (2024), <https://maritime-executive.com/article/sweden-thinks-russian-shadow-fleet-tankers-may-be-used-for-espionage> (dostęp: 29.04.2024).
69. Szubrycht, T., Rokiciński, K., Mickiewicz, P. (2020), Morze Bałtyckie w polityce bezpieczeństwa Rosji, FNCE, Poznań.
70. The Guardian (2025), 'Hundreds in the Baltic': tracking the shadow fleet, <https://www.theguardian.com/world/2025/sep/13/hundreds-baltic-tracking-russia-shadow-fleet-oil-tankers> (dostęp: 07.03.2026).
71. The Guardian (2025), NATO flotilla to protect undersea cables, <https://www.theguardian.com/world/2025/jan/19/nato-flotilla-assembles-off-estonia-protect-undersea-cables-baltic-sea> (dostęp: 07.03.2026).
72. U.S. Department of the Treasury (2022), Limiting Kremlin Revenues and Stabilizing Global Energy Supply with a Price Cap on Russian Oil, <https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1141> (dostęp: 14.12.2024).
73. Weilun Soon (2024), Zombie Tanker Turns Up at Northern Chinese Port Laden With Oil, Bloomberg, <https://news.bloombergtax.com/international-trade/zombie-tanker-turns-up-at-northern-chinese-port-laden-with-oil> (dostęp: 09.06.2025).
74. Zalesiński, Ł. (2025), Na rosyjskim pasku, „Polska Zbrojna”, 16.07.2025.
75. Zyśk, D. (2025), Szwecja zaostrza kontrole na Bałtyku. Chce przeciwdziałać rosyjskiej flocie widmo, <https://www.pap.pl/aktualnosci/szwecja-zaostrza-kontrole-zagranicznych-statkow-aby-przeciwdzialac-rosyjskiej-flocie> (dostęp: 19.06.2025).

Spis ilustracji

Grafiki

- Grafika 1. System funkcjonowania floty widmo
- Grafika 2. Tradycyjne szlaki transportu ropy i ich wąskie gardła
- Grafika 3. Podział nośności tankowców (wg DWT)
- Grafika 4. Ilość jednostek floty widmo na świecie
- Grafika 5. Terminologia zjawisk związanych z nielegalnie funkcjonującą flotą
- Grafika 5. Mapa kierunków i sposobów eksportów ropy naftowej z Rosji w 2023 r., na podstawie: <https://navigatingrussia.substack.com/p/measuring-the-shadows>
- Grafika 6. Mapa Cieśnin Duńskich
- Grafika 7. Główne rosyjskie terminale związane z eksportem ropy naftowej
- Grafika 8. Mapa Primorska i Ust-Lugi nad Bałtykiem
- Grafika 9. Taktyka floty widmo
- Grafika 10. AIS i GNSS – jak to działa?
- Grafika 11. Łańcuch powiązań logistycznych
- Grafika 12. Mechanizm funkcjonowania floty widmo
- Grafika 13. Państwa członkowskie NATO i bazy wojskowe
- Grafika 14. Ruch tankowców na Bałtyku wg Vessel Finder 13 kwietnia 2026 r.
- Grafika 15. Porównanie scenariuszy – konsekwencje wyborów strategicznych

Zdjęcia

- Crude oil tanker Eagle S, Svartbäck anchoring site, Porvoo, Htm, Wikimedia Commons, CC BY-SA 4.0, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Crude_oil_tanker_Eagle_S_at_Porvoo_2024-12-31_a.jpg
- Saharan Dust over Scandinavia and Baltic Sea 27 February 2019. MODIS / Aqua satellite data, Antti Lipponen, Flickr, CC BY 2.0, <https://www.flickr.com/photos/150411108@N06/46505632704/>
- Two tankers at night, stand nearby in young ice. Shooting from air, Kadnikov Valerii, DepositPhotos, Standard License, <https://depositphotos.com/photo/two-tankers-night-stand-nearby-young-ice-shooting-air-523827086.html>
- Russian ship Ursa Major, autor nieznany, Defence Express, CCo 1.0, https://en.defence-ua.com/news/russian_shadow_fleet_ship_sank_with_nuclear_reactor_components_ aboard-16987.html
- Fale rozbijające się o brzeg przy czarnych skałach, steho, DepositPhotos, Standard License, <https://depositphotos.com/photo/waves-breaking-at-the-shore-at-the-black-rocks-319996536.html>
- Танкер Арапат, Georg Pik, Wikimedia Commons, CCo 1.0, [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:ARARAT_\(Chemical_and_oil_tanker\),_Arhangelsk.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:ARARAT_(Chemical_and_oil_tanker),_Arhangelsk.jpg)
- Coastal radar in Poland Baltic Sea. Safety of maritime transport. Monitoring of shipping, marsan, DepositPhotos, Standard License, <https://depositphotos.com/photo/coastal-radar-in-poland-baltic-sea-safety-of-maritime-transport-monitoring-of-shipping-167682898.html>
- Baltic coast at sunset, Stanislaw, DepositPhotos, Standard License, <https://depositphotos.com/photo/baltic-coast-at-sunset-2026286.html>
- Boat and ship near offshore wind farm in morning, vvoenny, DepositPhotos, Standard License, <https://depositphotos.com/photo/boat-and-ship-near-offshore-wind-farm-in-morning-14035654.html>
- Baltic sea view, cobalt88, DepositPhotos, Standard License, <https://depositphotos.com/photo/baltic-sea-view-3794797.html>
- Grey deck of a big oil tanker, Anaoly Menzhiliy, DepositPhotos, Standard License, <https://depositphotos.com/photo/grey-deck-of-a-big-oil-tanker-106307324.html>

Brytyjscy żołnierze podczas operacji morskiej w Arktyce, Royal Navy (material prasowy), Defence Industry Europe, <https://defence-industry.eu/uk-authorises-military-to-interdict-russian-shadow-fleet-vessels/>

Most nad Sundem, Zuzanna Nowak, prywatne archiwum autorki

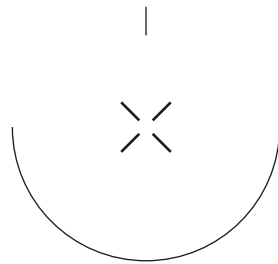
Farma wiatrowa nad Sundem, Zuzanna Nowak, prywatne archiwum autorki

Widok na Sund, Zuzanna Nowak, prywatne archiwum autorki

Wybrzeże Bałtyku koło Kłajpedy, Zuzanna Nowak, prywatne archiwum autorki

A Finnish Navy Sailor with the Naval Readiness Unit, Lance Cpl. Brian Bolin Jr., U.S. Marine Corps, Wikimedia Commons, public domain, [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:U_S_Marines_support_Finland_in_NATO%27s_Baltic_Sea_surveillance_\(8883859\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:U_S_Marines_support_Finland_in_NATO%27s_Baltic_Sea_surveillance_(8883859).jpg)

MRS Pałac Krasińskich 1-3, Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Poland, Flickr, CC BY 4.0, <https://www.flickr.com/photos/polandmfa/55129113304/in/album-72177720332364723>



The Opportunity Institute for Foreign Affairs

Jesteśmy młodym, niezależnym instytutem analitycznym non-profit, który wnosi nową jakość na polską scenę think tanków. Wolni od ograniczeń i schematów analityki głównego nurtu, wyróżniamy się elastycznością, pozwalającą nam podejmować złożone tematy oraz przygotowywać analizy i wydarzenia z wyjątkową skutecznością.

Nasza struktura organizacyjna sprzyja budowaniu szerokiej sieci eksperckich powiązań – zarówno w Polsce, jak i na

świecie. Dzięki temu możemy w sposób kompleksowy i wieloaspektowy badać zagadnienia z obszaru polityki międzynarodowej.

Nasze podejście odzwierciela motto: „**Dostrzegamy potencjał. Wskazujemy możliwości.**” Skupiamy się na identyfikowaniu wyzwań i odkrywaniu nowych perspektyw, aby wskazywać innowacyjne ścieżki rozwoju **Europy Środkowo-Wschodniej oraz jej sąsiedztwa** – i w ten sposób realnie przyczyniać się do transformacji całego regionu.

office@theopportunity.pl
theopportunity.pl

