



Interwencje państw europejskich wobec statków rosyjskiej „floty cieni” – rezultaty i ograniczenia

Elżbieta Kaca

Czasowe zatrzymywanie statków rosyjskiej „floty cieni”, nasilone w ostatnich miesiącach, staje się istotnym instrumentem egzekwowania sankcji i ograniczania zagrożeń dla bezpieczeństwa morskiego. Działania te podnoszą koszty funkcjonowania floty, lecz nie zmniejszają znacząco skali jej aktywności. Kluczowe znaczenie miałyby pogłębienie koordynacji działań między państwami europejskimi oraz zwiększenie liczby interwencji na Morzu Bałtyckim i Północnym.

Rosyjska „flota cieni” pozostaje jednym z głównych narzędzi omijania zachodnich sankcji. Tworzy także zagrożenie dla środowiska, bezpieczeństwa żeglugi oraz infrastruktury krytycznej. W odpowiedzi państwa UE, a także Islandia, Norwegia i Wielka Brytania przyjęły kompleksowe podejście do ograniczania jej działalności, które łączy instrumenty prawne, regulacyjne i wojskowe. Główne szlaki transportu rosyjskiej ropy przebiegają przez obszary morskie Danii, Estonii, Finlandii, Niemiec, Norwegii, Szwecji i Wielkiej Brytanii, przy czym natężenie ruchu na tych trasach jest zróżnicowane. Od 2025 r. coraz częściej dochodzi wobec statków do interwencji obejmujących wejście na pokład przedstawicieli uprawnionych organów lub zajęcie jednostki (zatrzymanie lub przejęcie). To ostatnie skutkuje objęciem jednostki kontrolą przez właściwy organ i pozbawieniem armatora lub załogi możliwości dysponowania statkiem.

Rezultaty. Ważnym instrumentem stosowanym przez państwa europejskie stało się wykorzystywanie przepisów prawa morza wobec statków niemających przynależności państwowej lub posługujących się nieważną bądź fałszywą banderą. W 2025 r. państwa NB8++ (Belgia, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Niemcy, Islandia, Łotwa, Litwa, Holandia, Norwegia, Polska, Szwecja oraz Wielka Brytania) uznały zwalczanie takich jednostek na Morzu Bałtyckim i Północnym za priorytet, a UE potwierdziła możliwość stosowania wobec nich środków przewidzianych prawem międzynarodowym i krajowym. W 2025 r. wysoki przedstawiciel UE Kaja Kallas powołała Polaka Macieja Stadejka na koordynatora ds. przeciwdziałania „flocie

cieni”, a w 2026 r. unijna dyplomacja rozpoczęła rozmowy z państwami bandery, które rejestrują statki rosyjskiej „floty cieni”, w celu ułatwienia inspekcji na pełnym morzu. Rozszerzono również mandaty dwóch operacji wojskowych UE (IRINI na Morzu Śródziemnym oraz Atalanty na Morzu Czerwonym i zachodnim Oceanie Indyjskim) o możliwość kontroli jednostek „floty cieni” poprzez wejście na pokład na morzu (nie mają uprawnień do zatrzymywania statków w portach państw UE).

Znaczenie interwencji wzrosło wraz z presją dyplomatyczną państw G7+ na kraje oferujące tzw. tanie bandery, m.in. Panamę, Barbados i Kamerun, aby wyrejestrowywały jednostki objęte sankcjami. W efekcie w 2025 r. zwiększyła się liczba statków funkcjonujących bez ważnej przynależności państwowej (z 15 w grudniu 2024 r. do 138 w lipcu 2025 r. według instytutu CREA), co umożliwiło ich zatrzymywanie. Ułatwieniem była także rozbudowa systemów monitoringu UE i NATO oraz uruchomienie przez NATO operacji „Baltic Sentry” w 2025 r. i zwiększenie liczby patroli morskich.

W rezultacie niektóre państwa, głównie Francja i Szwecja, oraz siły zaangażowane w operację IRINI przeprowadziły w okresie grudzień 2024 r. – sierpień 2026 r. 18 interwencji lub ich prób wobec tankowców podejrzewanych najczęściej o brak ważnej bandery (zob. tabela). Działania te skutkowały głównie czasowym zatrzymaniem w porcie, karą finansową i postępowaniem wobec kapitanów. Presja przyniosła wymierne efekty. Część tankowców zaczęła wybierać dłuższe trasy, aby ograniczyć ryzyko kontroli. Po zatrzymaniu statku

Smyrtos przez Wielką Brytanię w czerwcu 2026 r. niektóre jednostki zaczęły omijać brytyjską wyłączną strefę ekonomiczną, a część transportu skierowano sezonowo na szlak arktyczny. Z kolei kontrole na Morzu Śródziemnym oraz zagrożenie ukraińskimi atakami skłoniły niektóre tankowce do wykorzystywania trasy wokół Afryki. Mimo tych zmian Rosja nadal utrzymuje znaczny ruch tankowców przez Morze Bałtyckie i Północne, przez które przechodzi ok. 40% transportu rosyjskiej ropy i produktów naftowych (dane Kijowskiej Szkoły Ekonomicznej z lipca 2026 r.)

Reakcja Rosji. Rosyjskie władze przedstawiają zatrzymania statków jako naruszenie prawa międzynarodowego i element zachodniej wojny gospodarczej. Zaczęły również kwestionować europejskie praktyki na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Poza zmianą tras przewozów ropy Rosja zwiększyła liczbę statków pływających pod własną banderą. Wiele jednostek przed wejściem na europejskie wody zastępuje też fałszywe rejestracje legalnymi, choć mało wiarygodnymi banderami, np. Gwinei Równikowej czy Sierra Leone. Według firmy Windward w lipcu br. po raz pierwszy żaden statek bez ważnej bandery nie załadował ropy w portach bałtyckich. W ciągu roku (do lipca br.) liczba jednostek posługujących się fałszywą banderą zmniejszyła się ze 138 do 48 (dane CREA).

Rosja deklaruje także gotowość do działań odwetowych wobec państw uczestniczących w zatrzymywaniu należących do niej jednostek handlowych. Jednocześnie wzmocniła ochronę transportu morskiego – rosyjska marynarka wojenna utrzymuje stałą obecność na szlakach wykorzystywanych przez „flotę cieni”. Coraz częściej odnotowywane są przypadki eskortowania tankowców przez rosyjskie samoloty i okręty wojenne. W latach 2025–2026 brytyjskie okręty monitorowały 89 rosyjskich jednostek, w tym 61 wojskowych, a aktywność rosyjskiej marynarki na wodach brytyjskich wzrosła o około 30% w ciągu dwóch lat. W 2026 r. estońskie służby wykryły stanowiska ogniowe z karabinami maszynowymi na należącym do Gazpromu gazowcu Marshal Vasilevskiy. Niektóre statki „floty cieni” są chronione przez dodatkowych, prawdopodobnie uzbrojonych strażników.

Dotychczasowe doświadczenia wskazują jednak, że możliwości Rosji w zakresie bezpośredniego przeciwdziałania zatrzymaniom są ograniczone. Jedynie raz służby (estońskie) powstrzymały się ze względu na rosyjską eskortę od zatrzymania tankowca (Jaguar) – w maju 2025 r. Mimo to demonstracje siły zwiększają polityczne i operacyjne koszty takich działań, co zniechęca część państw, zwłaszcza Estonię, do bardziej aktywnego stosowania tego instrumentu.

Barier. Skuteczność działań ogranicza przede wszystkim brak jednolitego podejścia państw europejskich, spośród których tylko część aktywnie zatrzymuje jednostki w portach (zob. tabela). Większość stosuje monitoring oraz kontrolę dokumentów i ubezpieczeń. Brak wspólnej praktyki prowadzi do efektu przesunięcia ruchu. Czasowe zatrzymania statków na jednym akwenie skutkują kierowaniem części „floty cieni” na wody państw stosujących mniej restrykcyjne środki. Potwierdził

to wzrost ruchu tankowców w pobliżu niemieckiego wybrzeża po zatrzymaniu kilku jednostek przez Szwecję w 2026 r.

Problemem pozostają również koszty zatrzymań. Państwo musi zapewnić miejsce postoju, nadzór i obsługę statku. Choć część kosztów może zostać odzyskana od właściciela lub armatora, często utrudniają to nieprzejrzyste struktury własnościowe. Obciążeniem pozostaje także ryzyko środowiskowe związane z ewentualnym wyciekami ropy podczas zatrzymania lub postoju jednostki. Brakuje danych pozwalających oszacować pełne koszty takich operacji, jednak doświadczenia Belgii i Francji wskazują, że częściowy zwrot wydatków jest możliwy.

Ograniczenia wynikają także z prawa międzynarodowego. Zgodnie z Konwencją Narodów Zjednoczonych o prawie morza zatrzymanie statku ma charakter tymczasowy, a po spełnieniu określonych warunków jednostka powinna zostać zwolniona. O ile kontrole na morzu czy czasowe zatrzymania są stosunkowo łatwe do przeprowadzenia, o tyle trwałe przejście statku i ładunku wymaga znacznie silniejszej podstawy prawnej, a postępowania są długotrwałe i złożone. Dotychczas jedynie szwedzkie sądy umożliwiły przekazanie Ukrainie zatrzymanego statku wykorzystywanego do nielegalnego handlu ukraińskim zbożem.

Wnioski i rekomendacje. Dotychczasowe interwencje wobec statków „floty cieni” zwiększyły koszty jej funkcjonowania, ograniczyły swobodę operacyjną i podniosły ryzyko eksportu rosyjskiej ropy, nie doprowadziły jednak do trwałego ograniczenia tego procederu. Ze względu na bariery prawne i ryzyko eskalacji mało prawdopodobna pozostaje wojskowa blokada „floty cieni”. Bardziej realnym rozwiązaniem jest – oprócz [wzmacniania sankcji i działań regulacyjnych](#) – zwiększenie liczby kontroli i zatrzymań prowadzonych zgodnie z prawem morza. Kluczowe znaczenie miałyby zacieśnienie i koordynacja działań podejmowanych przez państwa regionu Morza Bałtyckiego i Północnego oraz rozwój wspólnych operacji. Uzupełnieniem mogłoby być utworzenie wyspecjalizowanej operacji morskiej UE odpowiedzialnej za inspekcje i zatrzymywanie statków „floty cieni”. Priorytetem dla Polski powinno pozostać [wzmacnianie bezpieczeństwa i odporności morskiej infrastruktury krytycznej poprzez rozwój zdolności obronnych, rozpoznawczych i monitoringowych](#). Polska mogłaby także [zainicjować prace nad regionalną konwencją bezpieczeństwa morskiego na Bałtyku](#), tworzącą jasne podstawy prawne kontroli i zatrzymywania jednostek zagrażających żegludze, infrastrukturze krytycznej lub środowisku.

BIULETYN PISM

Tabela. Przypadki interwencji wobec statków rosyjskiej floty cieni na wodach europejskich w latach 2024–2026.

Data	Państwo	Statek	Powód interwencji	Rezultat
XII 2024 r.	Finlandia	Eagle S	Tankowiec podejrzewano o uszkodzenie kabla energetycznego EstLink 2 oraz kilku kabli telekomunikacyjnych między Finlandią i Estonią.	Statek zatrzymano, a kapitanowi i oficerom postawiono zarzuty. Jednostkę później zwolniono w związku z brakiem wystarczających dowodów. Sąd uznał też, że nie ma jurysdykcji w tej sprawie i nie może zastosować finlandzkiego prawa karnego.
I 2025 r.	Niemcy	Eventin	Statek z ładunkiem rosyjskiej ropy utracił zdolność manewrowania i został przejęty przez niemieckie służby na wodach terytorialnych Niemiec.	Statek objęto sankcjami UE i podjęto próbę jego konfiskaty wraz z ładunkiem. W grudniu 2025 r. niemiecki Federalny Sąd Finansowy wstrzymał działania konfiskacyjne, a postępowanie główne pozostaje niezakończone.
IV 2025 r.	Estonia	Kiwala (Boracay)	Jednostkę podejrzewano o pływanie bez ważnej bandery oraz niejasny status rejestracyjny.	Statek został zatrzymany do kontroli dokumentów i bezpieczeństwa, a po 2,5 tyg., po wyjaśnieniu kwestii rejestracyjnych – zwolniony.
V 2025 r.	Estonia	Jaguar	Tankowiec podejrzewany o przynależność do rosyjskiej „floty cieni” ignorował polecenia estońskich władz.	Planowaną operację wejścia na pokład przerwano po ingerencji rosyjskiego lotnictwa. Statek opuścił estońskie wody.
IX 2025 r.	Francja	Boracay(Pushpa)	Francja przejęła jednostkę z powodu podejrzeń naruszenia sankcji UE i przepisów morskich.	Statek zwolniono po kilku dniach, jednak wobec kapitana (obywatela Chin) kontynuowano postępowanie zakończone zaocznym wyrokiem więzienia.
I 2026 r.	Niemcy	Arcusat	Niemieckie służby zakwestionowały dokumentację i tożsamość jednostki zmierzającej w kierunku ich wód terytorialnych.	Tankowcowi odmówiono wejścia na niemieckie wody terytorialne. Był to pierwszy taki przypadek wobec statku podejrzewanego o przynależność do „floty cieni”.

BIULETYN PISM

I–VII 2026 r.	Francja	Grinch, Deyna, Tagor, Deliver	Jednostki były podejrzewane o pływanie pod fałszywą banderą lub nieprawidłowości rejestracyjne.	Skutkiem były kilkutygodniowe zatrzymania, dochodzenia i grzywny (w 2 przypadkach wyniosły od jednego do kilku mln euro; w 2 nie zostały upublicznione). Statki zwolniono po ugodach z władzami.
III 2026 r.	Belgia	Ethera	Kontrola wykazała fałszywą banderę oraz dziesiątki naruszeń dokumentacyjnych i technicznych.	Belgia nałożyła grzywnę w wysokości 10 mln euro i uzależniła zwolnienie statku od usunięcia nieprawidłowości. Trwa postępowania administracyjne i odwoławcze właściciela statku przeciwko państwu belgijskiemu.
III–VI 2026 r.	Szwecja	Sea Owl I, Jin Hui	Powodem interwencji były podejrzenia o używanie fałszywych dokumentów, nielegalnej bandery.	W obu przypadkach zatrzymano kapitanów (następnie ich zwolniono) i wszczęto dochodzenia. Statki pozostają od kilku miesięcy w szwedzkich portach do czasu wyjaśnienia spraw.
III 2026 r.	Szwecja	MV Caffa	Statek podejrzewano o udział w przewozie zboża z okupowanego Krymu oraz używanie nieprawidłowej bandery.	Szwedzkie sądy uznały zajęcie za legalne i dopuściły możliwość przekazania jednostki Ukrainie.
IV 2026 r.	Szwecja	Flora I	Tankowiec podejrzewany o wyciek ropy na Bałtyku.	Po wykryciu plamy ropy u wybrzeży Gotlandii zatrzymano statek i wszczęto dochodzenie. Jednostkę zwolniono dwa dni później z powodu braku wystarczających dowodów.
VI 2026 r.	Wielka Brytania	Smyrtos	Tankowiec objęty sankcjami był podejrzewany o pływanie pod fałszywą banderą Kamerunu.	Statek pozostaje zatrzymany, a wobec kapitana prowadzone jest postępowanie karne.
VII–VIII 2026 r.	EUNAVFOR MED IRINI	South Star, Toa Payoh	Jednostki objęte sankcjami UE kontrolowano pod kątem legalności bandery i dokumentacji.	Przeprowadzono inspekcje na morzu, jednak misja UE nie posiadała uprawnień do zatrzymania tych statków.

Źródło: Opracowanie własne PISM na podstawie doniesień mediów.