

Miesięcznik Ubezpieczeniowy

ISSN 1732-2413 • WSZYSTKO, CO TRZEBA WIEDZIEĆ O RYNKU UBEZPIEZEŃ • TOM 22 | NUMER 7/8 | LIPIEC/SIERPIEŃ 2025 • 21 LIPCA 2025



W N U M E R Z E :

Transport

Rynek pracy a ubezpieczenia

Sztuczna inteligencja / Cyber / Powódź jako wyzwanie systemowe

UBEZPIECZENIA TRANSPORTOWE



MARIUSZ ŻURAWSKI
Manager, Biuro Ubezpieczeń Klientów
Strategiczných EIB, radca prawny



KRZYSZTOF KULAWIK
Manager, Biuro Ubezpieczeń Klientów
Strategiczných EIB

Flota Cieni – istotne ryzyko

W ostatnim czasie coraz wyraźniej dostrzegamy, jak bardzo nasza gospodarka powiązana jest, a czasami wręcz zależy od transportu morskiego. W tym kontekście bezpieczeństwo portów, szlaków żeglugowych, pewność i terminowość dostaw ma znaczenie dla każdego z nas. – **MARIUSZ ŻURAWSKI, KRZYSZTOF KULAWIK**

Po inwazji Rosji na Ukrainę kraje zachodnie wprowadziły sankcje, które miały ograniczyć dochody Rosji z eksportu ropy naftowej. Podstawowym elementem tych restrykcji był limit cenowy na poziomie 60 dolarów za baryłkę ropy transportowanej drogą morską. Sankcje obejmowały również zakaz świadczenia usług ubezpieczenia dla statków przewożących rosyjską ropy powyżej tego limitu cenowego. Narzędziem umożliwiającym obchodzenie tych ograniczeń okazała się tzw. flota cieni – starych tankowców, o dyskusyjnym stanie technicznym, zarejestrowanych w państwach o niekonserwatywnym podejściu do regulacji morskich. Podstawowym celem jest utrudnienie identyfikacji rzeczywistych właścicieli. Szacuje się, że flota ta obejmuje od 600 do nawet 1400 jednostek, z czego 250–300 jest aktywnie wykorzystywanych do transportu rosyjskiej ropy.

Charakterystyczną cechą tych statków jest ich zły stan techniczny, a w konsekwencji brak odpowiedniego ubezpieczenia w ramach międzynarodowego systemu ubezpieczeń morskich, takiego jak International Group of P&I Clubs (IG). W 2021 r. tylko 5% tankowców operowało poza tym systemem. Szacuje się, że obecnie co piąty tankowiec nie posiada uznanego ubezpieczenia.

FAŁSZYWE UBEZPIECZENIA I PROCEDER RO MARINE

Jednym ze sposobów na obejście wprowadzonych sankcji jest stosowanie fałszywych certyfikatów ubezpieczeniowych. W 2025 r. duńskie media (Danwatch) oraz norweskie władze ujawniły proceder, w którym firma Ro Marine, zarejestrowana w Petersburgu, ale działająca pod przykrywką norweskiej licencji, wystawiała fikcyjne polisy ubezpieczeniowe. Firma ta, będąca własnością obywatela Rosji, wydawała certyfikaty, które miały potwierdzać ubezpieczenie tankowców, choć w rzeczywistości dokumenty te były bezwartościowe.

Dochodzenie wykazało, że **Ro Marine przekazało fałszywe certyfikaty dla co najmniej 225 tankowców, z czego tylko 76 było powiązanych z rosyjską flotą cieni**. Siedem z tych jednostek zostało zidentyfikowanych podczas kontroli przeprowadzonych przez państwa zachodnie w ramach kampanii zwalczania niebezpiecznych statków. Podstawowym celem tych działań było umożliwienie tankowcom pływania po europejskich wodach, w tym po Bałtyku. Oczywiście dokumenty były bezwartościowe i nie potwierdzały ochrony ubezpieczeniowej. W przypadku katastrofy, takiej jak wyciek ropy, brak ważnego ubezpieczenia oznaczałby, że koszty usuwania szkód spadłyby na państwa nadbrzeżne.

Norweska policja postawiła zarzuty czterem osobom – obywatelom Rosji, Norwegii i Bułgarii – w związku z fałszerstwem dokumentów i nielegalną działalnością brokerską. Sprawa ta ujawniła, jak głęboko zakorzenione są mechanizmy omijania sankcji przez Rosję, a także brak skutecznego nadzoru nad działalnością takich firm.

ZWIĘKSZONE RYZYKO

Obecność floty cieni istotnie zwiększa ryzyko wystąpienia szkód, w tym ekologicznych. Może to być wyjątkowo dotkliwe dla regionu Morza Bałtyckiego, ze względu na intensywny ruch jednostek, swoją płytkość i liczne powojenne składowiska broni chemicznej na dnie.

Tylko w trzecim kwartale 2023 r. odnotowano 26 przypadków, w których tankowce wyłączały systemy AIS (Automatyczny System Identyfikacji), co utrudnia ich lokalizację i ekstremalnie zwiększa ryzyko kolizji. Przykładem jest incydent z marca 2024 r., kiedy tankowiec MS Andromeda Star zderzył się z innym statkiem w cieśninie Sund. Choć nie doszło wtedy do wycieku, zdarzenie pokazało, jak realne jest zagrożenie.

Sama obecność statków należących do floty cieni generuje zwiększone ryzyko dla znajdujących się w pobliżu ludzi, innych statków oraz instalacji. Brak posiadania ważnego ubezpieczenia przez statki z floty cieni może powodować szereg konsekwencji dla państw i portów, do których zawijają (szkody w infrastrukturze, możliwe porzucenia statków itp.) oraz tych państw, przez które wody płyną. Ryzyko dotyczy również innych statków, gdyż w razie kolizji uzyskanie środków na naprawę od takiego armatora będzie niezwykle problematyczne.

W lipcu 2024 r. tankowiec należący do floty cieni zderzył się z innym statkiem u wybrzeży Malezji, a w maju 2023 r. 27-letni tankowiec pod banderą Gabonu eksplodował w pobliżu Indonezji. W ostatnim czasie odnotowano wiele przypadków wybuchów na tych jednostkach. Niektórzy wiążą te sytuacje nie tylko z tragicznym stanem technicznym, ale również z działaniami „aktorów państwowych”, którzy chcieliby ograniczyć tę działalność.

Tak czy inaczej takie incydenty uwypuklają problem drastycznego zwiększenia ryzyka w obszarach operowania tych jednostek oraz braku posiadania przez nie ubezpieczenia. W przypadku wycieku ropy lub innych szkód, odpowiedzialność finansowa za ich usunięcie może spaść na państwa nadbrzeżne. Międzynarodowe konwencje, takie jak CLC (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*) czy Bunkers Convention, nakładają obowiązek na państwa podejmowania działań ratowniczych, ale egzekwowanie rekompensat od właścicieli statków floty cieni jest niezwykle trudne ze względu na ich niejasną strukturę własnościową.

Według Politico, tankowce floty cieni pozostawiają za sobą „brunatny ślad zanieczyszczeń” w wodzie, a incydenty wycieków nie są rzadkością. W 2024 r. brytyjska straż przybrzeżna odkryła 20-kilometrową plamę zanieczyszczeń pozostawioną przez tankowiec Innova, przewożący milion baryłek rosyjskiej ropy. Brak reakcji służb na takie incydenty dodatkowo komplikuje sytuację.

Incydenty mogą mieć także postać kolizji z innymi jednostkami, uderzeń w infrastrukturę portową lub spowodowanie zanieczyszczenia określonego terenu – co może spowodować konieczność zamknięcia określonych sektorów dla żeglugi i tym samym zaburzenie lub zerwanie łańcuchów dostaw.

SKALA PROBLEMU I REAKCJE MIĘDZYNARODOWE

Rosyjska flota cieni transportuje znaczną część eksportu ropy, co pozwala Kremlowi finansować wojnę na Ukrainie. Według danych analitycznych platformy Kpler, latem 2024 r. flota ta odpowiadała za 83% rosyjskiego eksportu ropy, co oznacza, że większość surowca umykała sankcjom. Szacuje się, że od początku inwazji Rosja zarobiła ponad 800 mld euro na eksporcie paliw kopalnych, w dużej mierze dzięki flocie cieni.

OGRANICZENIE DZIAŁALNOŚCI FLOTY CIEŃ

W grudniu 2024 r. Unia Europejska dodała 52 tankowce do listy jednostek objętych zakazem dostępu do portów UE oraz świadczenia usług morskich. W styczniu 2025 r. Stany Zjednoczone nałożyły sankcje na 183 tankowce oraz dwóch rosyjskich ubezpieczycieli (Ingosstrakh Insurance Company oraz AlfaStrakhovanie Group), co było największym tego typu działaniem w historii. W maju 2025 r. UE uzgodniła 17. pakiet sankcji, obejmujący kolejne 200 tankowców oraz firmy z krajów trzecich wspierające Rosję w omijaniu sankcji.

Dania, jako kluczowy kraj kontrolujący cieśniny bałtyckie, zaostrzyła kontrole tankowców przewożących rosyjską ropę. Duński Urząd Morski zapowiedział współpracę z Norwegią i innymi państwami w celu weryfikacji certyfikatów ubezpieczeniowych i nakładania sankcji na statki z fałszywymi dokumentami. Polska, pod przewodnictwem Prezydencji w Radzie UE, zorganizowała w czerwcu 2025 r. spotkanie poświęcone zagrożeniom płynącym z floty cieni, z udziałem ekspertów z państw członkowskich UE oraz grupy NB8+.

Fińska minister spraw zagranicznych Elina Valtonen zaproponowała bardziej rygorystyczną interpretację prawa morza oraz ewentualne zmiany granic morskich między Finlandią a Estonią, aby zlikwidować obszary wód międzynarodowych, gdzie tankowce mogą unikać kontroli. NATO, w odpowiedzi na incydenty związane z uszkodzaniem podmorskich kabli, powołało w styczniu 2025 r. Straż Bałtycką, której celem jest wzmocnienie bezpieczeństwa na Bałtyku.

PODSUMOWANIE

Rosyjska flota cieni to nie tylko narzędzie omijania sankcji, ale także poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu morskiego i środowiska. **Falszywe ubezpieczenia, zły stan techniczny tankowców, trudności w identyfikacji właścicieli oraz potencjalna zdolność do utrudniania / paraliżowania żeglugi to ryzyka, które obecnie powinny być brane pod uwagę w procesie zarządzania ryzykiem transportu morskiego.** Międzynarodowe wysiłki na rzecz ograniczenia działalności floty cieni są krokiem w dobrym kierunku i dobrze, że są intensyfikowane. Określona część działań zarezerwowana jest dla podmiotów państwowych (działania siłowe), jednak podmioty komercyjne (szczególnie z sektora ubezpieczeń) także mogą odegrać istotną rolę.

Ubezpieczenia transportowe są jednym z istotnych orężów wykorzystywanych w walce z flotą cieni. Tylko u wybrzeży Wielkiej Brytanii w okresie od października do czerwca przeprowadzono 343 kontrole pod tym kątem. W przypadku ustalenia braku odpowiedniego ubezpieczenia oznacza to wyeliminowanie takiego statku z żeglugi.

Liczne kontrole oraz szybka reakcja na incydenty m.in. związane z fałszowaniem certyfikatów ubezpieczeniowych (informowanie – szczególnie właściwych służb, dementowanie etc.) utrudni dalsze prowadzenie takiego procederu. Jest to szczególnie istotne w kontekście żeglugi na Morzu Bałtyckim oraz gospodarek naszego regionu. □

