



KUSTBEVAKNINGEN



Fartygstrafik över Östersjön med destination Ryssland

2025-12-01
KBV 2025:1

Innehåll

Inledning	1
Vad menas med skuggflotta?	1
Fartygens maritima säkerhetsstandard	2
Besättningarnas förutsättningar	3
Handelsfartygs försäkringsförhållanden	3
Flaggstater och sjöfartsregister	4
Avslutning	5

Inledning

Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina i februari 2022 har lett till olika fördömande reaktioner från omvärlden, och till sanktionsåtgärder. Dessa sanktioner riktas mot det som bedöms finansiera den ryska krigsföringen, energiexport i form av petroleumprodukter och naturgas. En stor del av denna export genomförs med tankfartyg från ryska oljeterminaler i Finska viken. Sanktionerna har initialt riktats mot den ryska fartygsflottan, framför allt den som kontrolleras av det statliga ryska ägarbolaget *Sovcomflot*. Ett relativt stort tonnage har övergått i annan ägarform när en rysk omställningsprocess påbörjats. Fartyg registreras i bolag med annan hemvist än Ryssland och fartygens juridiska hemvist ändras genom inregistrering i andra länders fartygsregister. Denna omställningsprocess har lett till att epitetet *skuggflotta* har myntats avseende denna fartygskategori.

Kustbevakningen har tagit fram den här rapporten i syfte att öka kunskapen inom myndigheten och kunna sprida den till andra berörda intressenter. Rapporten är deskriptivt utformad och bygger i huvudsak på kunskaper från öppna källor och Kustbevakningens verksamhet. Kustbevakningens rapportserie är under utveckling.

Vad menas med skuggflotta?

Initialt debatterades innebörden av denna frågeställning i media, tills enighet om definition var tillräckligt konkret för fortsatta diskussioner och som underlag vid analysarbete inom området. Det kan fortfarande finnas en viss förvirring och överlappning mellan termerna *dark fleet* och *gray fleet*. Båda avser fartyg som på olika sätt används i tvivelaktiga sjöfartsmetoder för att undvika sanktioner.

Gray fleet är dock ett relativt nytt fenomen som har utvecklats som svar på den ryska invasionen av Ukraina och dess efterföljande sanktioner. Denna verksamhet kännetecknas av att rederier genom olika åtgärder aktivt försöker dölja fartygens ursprung och ägarskap. Verksamheten ligger i skuggan av den legitima fartygsbranschen, och beskrivs som *grå* på grund av svårigheten att fastställa laglighet och sanktionsefterlevnad. Lasten de transporterar är främst rysk olja som skickas till länder som inte har förbjudit handel med Ryssland, såsom Kina, Turkiet och Indien. Försättningsvis kommer det svenska epitetet *skuggflotta* användas för denna fartygskategori.

Med *skuggflotta* avses i denna rapport en samling fartyg, framför allt tankfartyg, som används för att kringgå internationella sanktioner och regler genom att dölja ägande, flagg och ibland sakna västerländsk försäkring. Fartygen är ofta av äldre modell, saknar korrekt underhåll och drivs av företag i länder med svaga regelverk för att undvika kostnader, säkerhetsföreskrifter och efterlevnad av sanktioner, vilket utgör en miljö- och säkerhetsrisk.

På Östersjön, och i angränsade havsområden såsom Öresund, Stora Bält och Västerhavet är det primärt den *skuggflotta* som trafikerar ryska oljeterminaler i Finska viken som är av särskilt intresse i denna rapport. Enligt olika mediekällor uppskattas antalet tankfartyg i denna kategori till cirka 500–1 000 fartyg. Exakta siffror är svåra att fastställa på grund av flottans hemliga och oreglerade natur. Dessa fartyg används för att kringgå sanktioner mot Ryssland genom att transportera fossila bränslen och utgör en stor miljömässig risk, på grund av fartygens ofta dåliga skick och bristande försäkringar. Det finns en stor osäkerhet kring besättningarnas arbetsförhållanden, kapacitet och förmåga att hantera eventuella navigatoriska utmaningar, alltifrån så kallade *blackouts* till frekvent förekommande störningar av teknisk navigationsutrustning.

Fartygens maritima säkerhetsstandard

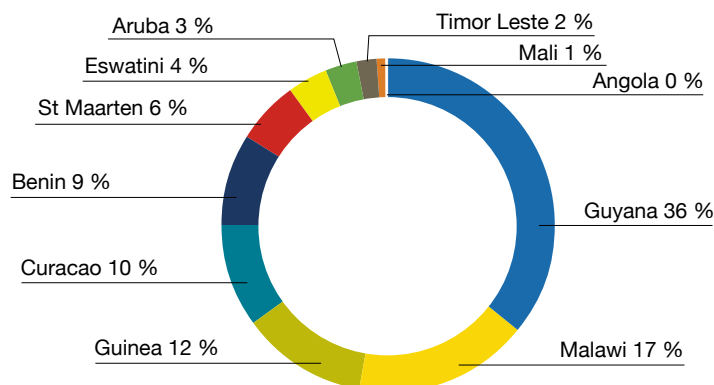
Handelsfartyg seglar under ett lands flagg, vilket visar i vilket internationellt sjöfartsregister fartyget är registrerat, och under vilken jurisdiktion fartyget lyder. Dessa flaggstater spelar en nyckelroll för att säkerställa uppfyllandet av maritima säkerhetsstandarder. Fartyget måste följa flaggstatens säkerhetsregler och lagar. För att minska kostnader och byråkrati kan fartyg registreras i länder som erbjuder så kallade bekvämlighetsflagg. Ett land som erbjuder en bekvämlighetsflagg tar sannolikt betalt för tjänsten, vilket kan utgöra en betydande inkomstkälla för landet. Efter internationella påtryckningar har vissa länder som traditionellt erbjudit bekvämlighetsflagg valt att rensa ur sina register vilket medfört att andra länder har upplåtit sina register för en stor del av den så kallade *skuggflottan*, vid vissa tillfällen utan flaggstatens vetskap.

Under åren har *skuggflottefartyg* vid ett flertal tillfällen bytt flagg. Oftast till följd av oönskad publicitet eller på rekommendation från inflytelsestarka stater och organisationer, vilket medfört att dessa fartyg kastats ut från flaggstatens register. Komorerna, tillsammans med Gambia och Sierra Leone, är bland de största leverantörerna av fartygsregistertjänster till sanktionerade tankfartyg. Detta då andra flaggstater som Gabon, Barbados, Cooköarna och Panama utesluter tankfartygen från sina register, vilket medförde rekordnivåer av flaggbyten bland *skuggflottefartyg*. Dock uppges även Komorernas regering ha påbörjat en rensning av sitt internationella flaggregister. Cirka sextio tankfartyg seglar nu felaktigt under Komorernas flagg, varav ett flertal har trafikerat Östersjön med rysk olja i lasten.

Genomgående för dessa länders registreringsrutiner är överlåtandet av hantering till en privat aktör, eller att länderna av annan anledning inte haft insyn och kontroll över verksamheten. Vid vissa tillfällen har fartyg registrerats i ett lands fartygsregister utan landets auktorisation och vetskap, även i stater som saknar internationellt fartygsregister, som den karibiska autonoma ön Saint Marteen tillhörande den nederländska kronan.

I Internationella sjöfartsorganisationen IMO:s system markeras fartyg som falskt flaggade när landets sjöfartsadministration bekräftat att de inte är lagligt registrerade i landets sjöfartsregister. Hur omfattande detta är har inte kunnat bedömas. Enligt den internationella sjöfartsorganisationens databas i augusti/september 2025 fanns det 306 flaggade fartyg i drift, registrerade under 29 olika falska flaggor. Analysföretaget Lloyd's List har avslöjat ytterligare 21 falska flagg- och bemanningsoperationer som inte ingår i statistiken, alla kopplade till en enda internetdomän. Totalt har Lloyd's List nu identifierat minst 50 bedrägliga webbplatser som skapats för att producera fartygsregistrering och sjömanscertifiering utan auktorisation från de regeringar de falskeligen påstår sig representera.

Fördelning av 306 falskflaggade fartyg per nation - data från analysföretaget Windward



Besättningarnas förutsättningar

Den osäkerhet som föreligger över fartygens bemanning och besättningens generellt låga maritima utbildningsnivå kan göra det extra oroväckande att verksamheten som omfattar försäljning av falska registreringsuppgifter, även omfattar intyg och certifieringar avseende fartygens besättning. En annan aspekt som möjligen utgör en riskfaktor är anställningsförhållandena för besättningarna. Dels ombord med överskriden arbetstid, dels med kontrakt som inte alltid överensstämmer med verkligheten. Detta har i vissa sammanhang karaktäriserat som modernt slaveri inom sjöfarten, med hänvisning till tvångsarbete, exploatering och utnyttjande av sjömän. Vilket kan innefatta låga löner, orimliga arbetstider och usel arbetsmiljö, framför allt i den kommersiella fiskeflottan och den globala frakthanteringen.

I juli 2025 presenterade International Transport Workers' Federation (ITF) siffror som visar att antalet övergivna fartyg har ökat med drygt 30 procent jämfört med föregående år. Besättning som inte erhållit sin lön på tre månader anses vara övergiven, enligt ITF. Mer än 2 648 sjömän har hittills under 2025 vänt sig till ITF för att få hjälp. Många av sjömännen har övergivits utan lön, mat, vatten eller tillgång till hamnar. Som svar på denna växande oro har ITF lagt till Tuvalu och Guinea-Bissau till sin lista över länder som för så kallade bekvämlighetsflagg. Det gör att det totala antalet länder på listan är 45. Dessa flaggstater tillåter fartygsägare att registrera fartyg i jurisdiktioner som erbjuder minimala skatter, låga arbetsnormer och ägarsekretess. Detta kan medföra låga löner hos besättningarna, långa arbetstider och osäkra arbetsförhållanden. Idag är mer än 50 procent av världsfloTTan registrerad i dessa flaggstater, vilket har gjort det möjligt för oseriösa aktörer att tjäna pengar samtidigt som sjömän är sårbara för exploatering. Det är ur sjösäkerhetssynpunkt ytterst allvarligt att svenska vatten trafikeras av undermåliga fartyg med besättningar som lever under bristfälliga förhållanden.

Handelsfartygs försäkringsförhållanden

Efter vinter 2024/25 uppkom frågan huruvida berörda länder på något sätt kan kontrollera denna fartygstrafik. Frågan aktualiserades efter skador på undervatteninfrastruktur i Finska viken och Östersjön, med handelsfartyg som avgått från rysk sida i Finska viken. Frågan är också vilka konsekvenser ett stort haveri på Östersjön skulle medföra, dels ur miljösynpunkt och dels ur en ekonomisk synvinkel. Under våren 2025 övervägde dansk sjöövervakande myndighet om de skulle införa någon form av kontrollfunktion, där fartygens försäkringsförhållande skulle granskas och godkännas innan passage via de danska sunden till Östersjön. Frågeställningen huruvida detta var förenligt med gällande internationella maritima regelverk och hur detta skulle utföras har varit föremål för diskussion i olika institutioner och media. Enligt förordning 2025:608 kan svensk myndighet fråga och med 1 juli 2025 efterfråga information från vissa utländska handelsfartyg när de befinner sig inom svensk ekonomisk zon eller på svenskt territorialvatten. Syftet är att kunna bedöma om fartyget har försäkringar eller betryggande säkerheter som avses i Sjölagen eller motsvarande regelverk. I vilken utsträckning fartyget väljer att svara på eller i övrigt medverka avgörs dock på frivillighet.

Fartygstrafiken i Östersjön är som regel under uppsikt av östersjöländernas sjöövervakande myndigheter. De övervakar och dokumenterar endast trafiken, i väntan på politiska beslut med inriktning på hur företeelsen operativt ska kunna motverkas. Vilken effekt de olika sanktionspaketen mot rysk export har haft är föremål för diskussion i ett flertal forum. En möjlig effekt av tidigare vidtagna åtgärder,

ökade kontroller och större fokus på företeelsen, kan vara att man väljer annan rutt såsom ost om brittiska öarna för att undgå Western European Ship Reporting System (WETREP).

När östersjöländerna och den brittiska regeringen i slutet av 2024 började begära att fartyg som passerade deras vatten lämnade försäkringsinformation, lät över 20 procent av de som kontaktades bli att följa uppmaningen. EU-kommissionen meddelade i april 2025 att alla fartyg, inklusive de som passerar EU:s vatten utan att gå in i en EU-hamn, nu var skyldiga att tillhandahålla försäkringsinformation. Det är dock fortfarande oklart hur detta ska ske om fartyg vägrar. Östersjöländerna har nu tillsammans med Storbritannien enats om en gemensam strategi där de ska rikta vissa frågeställningar till framför allt fartyg som kan anses vara en del av den så kallade *skuggflottan*. Detta har fått som konsekvens att sanktionerade tankfartyg som ombetts tillhandahålla försäkrings- och registreringsdokument, förevisat falska dokument från försäkringsgivare som bevisligen endast existerar på pappret, utan certifiering eller ekonomisk bas för att hantera ett skadeutfall. Exempelvis kunde man genom sökfunktionen på sådan försäkringsgivares webbplatser hitta över 250 fartyg som uppgavs ha försäkring hos bolaget.

Uppgifterna om bolaget, som tillhandahållit falska försäkringar, var ett resultat av samverkan mellan danska och norska grävande journalister.

Företeelsen med falska försäkringar har nu i större utsträckning uppmärksamats. Så sent som i augusti 2025 uppgav ett fartyg på sydgående genom Öresund, ett australiensiskt försäkringsbolag som tillhandahåller hälsoförsäkringar. Alltså inte den skydds- och ersättningsförsäkring som täcker redare, operatörer och befraktare och deras ansvar gentemot tredje part som uppstår vid kommersiell drift av fartyg som befraktats. Se exempel nedan på uppgivna falska försäkringscertifikat som figurerat på sociala media med maritimt fokus.



Flaggstater och sjöfartsregister

När tankfartyget Jaguar seglade genom Östersjön i maj 2025 utan giltig flaggregistrering, utlöste det en serie händelser som ledde till att Ryssland använde stridsflygplan, när estniska styrkor gensköt fartyget då det skulle passera genom landets ekonomiska zon. Estländska myndigheter eskorterade fartyget ut från ekonomisk zon. Även om fartyget rapporterades vara flaggad i både Gabon och Guinea Bissau, seglade det vid tidpunkten för incidenten utan någon giltig flaggregistrering. Efter att ha tagit emot en stor del av det sanktionerade ryska rederiet *Sovcomflot*s flotta i början av 2024 blev Gabon det näst största registret i Afrika. Merparten av tonnage försvann dock snabbt och flaggades om till en växande lista av flaggregister, vilka somliga visat sig vara falska och drivits utan respektive stats medgivande.

Som framgått ovan är ett fartygs uppgivna försäkringsförhållande ofta nära förknippat med vilken flagg ett fartyg seglar under. Det har även rapporterats om en omfattande internationell handel med diverse falska maritima handlingar. Lloyds list Intelligence uppskattade i augusti 2025 att dussintals falska fartygsidentiteter skapas varje månad för sanktionerade tankfartyg. Exempel som avslöjats visar hur en komplett uppsättning dokument och certifikat nu finns att köpa. Falska dokument skapas för fartyg som ännu inte har signalerat någon förändring av sin flagg. Nätverken av bedrägliga fartygsregister växer sannolikt snabbt, vilket möjliggör att fartyg som är satta under sanktion snabbt kan växla mellan falska identiteter med hjälp av certifikat som skapats på beställning.

Det paket med sanktionsåtgärder som presenterades av Europeiska Unionen i juni 2025 avslöjade ett nytt tillvägagångssätt för att stänga ner nätverk som är aktiva med att organisera verksamheter som omgärdar den så kallade skuggflottan, utöver enskilda fartyg. I den lagtext som ligger till grund för det 18:e sanktionspaketet beskrivs i detalj hur ägande, förvaltning och finansiering av specifika fartyg samt rutter angrips på ett mer systematiskt sätt. Det visar också hur detta tillvägagångssätt nu sträcker sig till flaggregistrertjänster. Enligt vissa bedömare skulle denna åtgärd kunna leda till en nära förestående uppsjö av flaggstatsbyten bland fartygen i skuggflottan. Den senaste informationen om detta, som förmedlades till Interpols medlemsländer i augusti 2025 från Arubas sjöfartsmyndighet, var att flera fartyg falskeligen uppgett att de seglar under Arubas flagg.

Avslutning

Som framgått så har ett antal stora aktörer med stora internationella fartygsregister sett över sina system och inlett en upprepningsprocess, så att tvivelaktiga rederier och fartyg har fasats ut och fått söka sig en ny miljö att bedriva sin verksamhet ifrån. Genom medial informationsspridning om företeelsen har ljuset alltmer riktats mot *skuggverksamheten*, vilket medfört att dessa fartyg i allt större utsträckning har flaggats om till mindre eller obefintliga sjöfartsregister. Huruvida denna utveckling kommer fortgå är oklart.

En avgörande fråga är vilka risker transporter med *skuggflottan* medför, vid export av ryska oljeprodukter via Östersjön med fartyg som kanske inte kan anses uppfylla de säkerhetskrav som kan ställas på denna typ av transport. Idag kan ett fartyg i *skuggflottan* utföra omfattande transporter med viss regelbundenhet i Östersjön, med en icke kvalificerad besättning och obefintligt eller obetydligt försäkringsförhållande, och under flagg som kanske endast finns på ett förfalskat dokument. Riskerna för olyckor och miljöpåverkan är uppenbara, men de miljöhotande transporterna kan i nuläget fortsätta att bedrivas utan konsekvens eller möjlighet för berörda stater att ingripa.

Initialt syftade skapande av *skuggflottan* till att framför allt Ryssland skulle kunna kringgå de sanktioner som riktats mot den ryska oljeexporten. Det är dock oklart huruvida dessa sanktioner i sin utformning haft önskad effekt, då de huvudsakliga mottagarna av denna olja inte varit delaktiga i sanktionsbesluten. Ryssland har fortfarande kontroll över en stor handelsflotta med tankfartyg genom det statliga rederiet *Sovcomflot*.

Ryssland är en av signatärerna i 1857 års Öresundstraktat som medger oskadlig genomfart genom Bälten och Öresund för signatärernas civila och militära fartyg. Detta traktat anses fortfarande vara av vikt för det säkerhetspolitiska läget i Östersjöområdet.



KUSTBEVAKNINGEN

www.kustbevakningen.se