Перевантаження із судна на судно, тіньові флоти та морський ризик

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland and Germany),
Solicitor (England & Wales and Hong Kong)
Of Counsel, KGP Legal LLC
alexander.ressos@kgplegal.com.sg
www.ressos.com.sg

Якірні стоянки як ринок

Сінгапур — найбільший у світі порт бункерування й один із головних центрів зберігання та змішування нафти, як описують розділи G.II і G.III. Частина цієї діяльності відбувається за межами порту, де танкери перевантажують вантаж з одного судна на інше. Перевантаження із судна на судно — законна і давно усталена техніка. Вона дає трейдерам змогу дробити партії, об'єднувати вантажі та використовувати великі танкери для далеких рейсів, а менші — для доставки. Зазвичай такі операції проводять у відкритому морі або на зовнішній межі порту за настановами з безпеки, які видають судноплавна та нафтова галузі.[1]

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Та сама техніка слугує обходу санкцій. Вантаж російської, іранської чи венесуельської нафти можна в морі перевантажити на інший танкер, іноді кілька разів, змішати з нафтою іншого походження і доставити з документами, що приховують джерело. Масштаб такого перемаркування в регіоні ілюструють задекларовані продажі малайзійської сирої нафти до Китаю. На початку 2023 року вони сягнули близько 1,5 млн барелів на добу, хоча Малайзія видобуває лише близько 400 000 барелів на добу.[2] Цю різницю зазвичай пояснюють іранською та венесуельською нафтою, перемаркованою після перевантаження в морі.

Північна Корея та перевантаження в морі

Саме Північна Корея зробила перевантаження із судна на судно предметом санкцій Ради Безпеки. Після того як резолюції 2375 і 2397 обмежили імпорт нафтопродуктів, країна стала покладатися на перевантаження в морі, щоб отримувати нафтопродукти понад ліміт і продавати вугілля. Як зазначено вище, резолюція 2397 дозволила державам-членам захоплювати й затримувати в своїх територіальних водах судна, що незаконно постачали нафту. У кількох таких справах фігурували сінгапурські компанії. Найвідоміша — кримінальне переслідування у Сполучених Штатах громадянина Сінгапуру, якого обвинуватили у використанні танкера *Courageous* для доставки нафти північнокорейським суднам шляхом перевантаження із судна на судно.[3]

Російський тіньовий флот і цінова стеля

Цінова стеля на російську нафту надала проблемі нового виміру. «Велика сімка», Європейський Союз та їхні партнери встановили з 5 грудня 2022 року стелю для російської сирої

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

нафти, що перевозиться морем, на рівні 60 доларів США за барель, а в лютому 2023 року додали стелі для нафтопродуктів. Західні судноплавні, страхові та фінансові компанії можуть обслуговувати цю торгівлю, лише якщо нафту продають за ціною, що не перевищує стелю.[4] Згодом Європейський Союз і Сполучене Королівство знизили стелю для сирої нафти до 47,60 долара США за барель з вересня 2025 року, а за автоматичним механізмом, що тримає її на 15 % нижче від середньої ринкової ціни, — до 44,10 долара США з 1 лютого 2026 року.[5] Стеля спонукала Росію та її покупців перевести торгівлю на судна, недосяжні для західних постачальників послуг. Цей флот старих танкерів, часто з непрозорою власністю, зручними прапорами і страхуванням сумнівної цінності, називають тіньовим, або темним, флотом.

Він зростав стрімко. За оцінками, наприкінці 2022 року він налічував понад 600 суден, з них 400 танкерів для сирої нафти, а до грудня 2023 року — від 1100 до 1400 суден. У каталозі уряду України в лютому 2026 року значилося 1337 суден.[6] У грудні 2023 року Міжнародна морська організація погодила опис тіньового флоту як суден, задіяних у незаконних операціях з метою обходу санкцій. Оператори застосовують відомі прийоми: вимикають автоматичну ідентифікаційну систему, транслюють неправдиві координати, перевантажують вантаж у морі та змінюють назви, прапори і навіть ідентифікаційні номери.[7]

Західні органи влади відповіли внесенням до переліків окремих суден. Як зазначено вище, 10 січня 2025 року Сполучені Штати одним рішенням внесли до переліку 183 судна. Сполучене Королівство запровадило санкції проти 135 танкерів у липні 2025 року.[8] Внесення судна до переліку має в Сінгапурі негайні наслідки. Банки відмовляються фінансувати його вантажі,

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

термінали — обробляти його, бункерні постачальники неохоче його обслуговують, а суднові агенти, які діють від його імені, ризикують власним доступом до долара.

Контроль держави порту та аварії

Тіньовий флот створює як правовий ризик, так і ризик для безпеки. Сінгапур, у водах якого пролягає один із найщільніших у світі потоків суден, протидіє йому через контроль держави порту. За перші п'ять місяців 2023 року Сінгапур затримав 33 нафтові та хімічні танкери, що не пройшли інспекції, — більше, ніж за все десятиліття до 2019 року. 2022 року він затримав 28 танкерів, здебільшого в другому півріччі, а лише у квітні 2023 року — дев'ять.[9] Ці цифри збігаються в часі з розширенням флоту старих танкерів, що перевозили російську нафту без західного страхування.

Небезпека стала очевидною 19 липня 2024 року, коли танкер *Hafnia Nile* під сінгапурським прапором зіткнувся з танкером *Ceres I* під прапором Сан-Томе і Принсіпі поблизу Педра-Бранка, біля східного входу до Сінгапурської протоки. На обох суднах спалахнули пожежі, після чого 36 членів екіпажу врятували.[10] Аварія показала, що означає для прибережної держави відсутність надійного страхування. Коли танкер без дієвого страхування відповідальності (P&I) спричиняє розлив чи зіткнення, витрати на порятунок, рятування майна й очищення можуть лягти на державу та потерпілих. Тому для Сінгапуру морський ризик обходу санкцій є питанням громадської безпеки так само, як і питанням комплаєнсу.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Межі можливостей прибережної держави

Повноваження Сінгапуру щодо тіньового флоту обмежує морське право. Судна користуються правом транзитного проходу через Сінгапурську і Малаккську протоки, які є протоками, що використовуються для міжнародного судноплавства. Перевантаження за межами територіального моря Сінгапуру підпадають під юрисдикцію інших прибережних держав або взагалі жодної.[11] Сінгапур може контролювати те, що відбувається в його порту та територіальних водах. Він може інспектувати й затримувати несправні судна, що туди заходять, відмовляти в послугах суднам, внесеним до переліків, і притягати до відповідальності власних резидентів. Охороняти відкрите море за своїми межами він не може. Тож практичний захист залежить від приватного сектору, банки, страховики, оператори терміналів і бункерні постачальники якого вирішують, які судна обслуговувати. Контрольний перелік наприкінці цього розділу наводить запитання, які їм варто ставити.

Примітки

1. Wikipedia, “Ship-to-ship cargo transfer” (дата звернення: листопад 2026 р.): перевантаження відбуваються “at open sea or at OPL (outer port limit)”; операції проводять за настановами Oil Companies International Marine Forum та International Chamber of Shipping; правила IMO вимагають затвердженого посібника з операцій STS і зберігання записів протягом трьох років відповідно до резолюції MEPC.186(59) від 17 липня 2009 р. ↩

2. Wikipedia, “Russian oil price cap” (дата звернення: листопад 2026 р.), підрозділ про січень–березень 2023 р.: Малайзія

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

повідомила про збільшення продажів сирої нафти до Китаю до “1.5m b/d even though Malaysia only produces 400,000 b/d”, з посиланням на CNBC. ↩

3. US Department of Justice, 2021: обвинувачення проти громадянина Сінгапуру Kwek Kee Seng і цивільний позов про конфіскацію танкера M/T *Courageous* за постачання нафти північнокорейським суднам шляхом перевантаження із судна на судно. ↩

4. Wikipedia, “Russian oil price cap” (дата звернення: листопад 2026 р.): стеля 60 доларів за барель з 5 грудня 2022 р.; стеля для нафтопродуктів мала набрати чинності 5 лютого 2023 р.; американські особи можуть надавати послуги, лише якщо ціна не перевищує стелю; переглянуті настанови OFAC від 20 грудня 2023 р. вимагають підтверджень щоразу, коли російську нафту завантажують чи відвантажують. ↩

5. Регламент Ради (ЄС) 2025/1494 від 18 липня 2025 р. (вісімнадцятий пакет), ст. 3n: динамічна стеля на рівні середньої ринкової ціни мінус 15 %, що переглядається кожні шість місяців; стеля 47,60 долара США з 3 вересня 2025 р. і 44,10 долара США з 1 лютого 2026 р. Британські показники підтверджує Office of Financial Sanctions Implementation, *UK Maritime Services Ban and Oil Price Cap: Industry Guidance*, gov.uk (оновлено в січні 2026 р.): стеля для сирої нафти 47,60 долара США, що знижується до 44,10 долара США о 23:01 за GMT 31 січня 2026 р. ↩

6. Wikipedia, “Russian shadow fleet” (дата звернення: листопад 2026 р.): “over 600 ships in the Russian shadow fleet, 400 of which were crude oil tankers” наприкінці 2022 р.; “the fleet consisted of 1,100–1,400 ships” у грудні 2023 р.; каталог уряду України налічує “1337 ships” у лютому 2026 р. ↩

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

7. Wikipedia, “Russian shadow fleet” (дата звернення: листопад 2026 р.): прийоми охоплюють “disabling transponders”, “transmitting false data”, “ship-to-ship transshipment” і зміну ідентифікаційних номерів IMO; такі практики “increase the risk of collisions and spillages”; Wikipedia, “Russian shadow fleet” (дата звернення: листопад 2026 р.): у грудні 2023 р. IMO “agreed on a precise definition” тіньових суден як “ships that are engaged in illegal operations for the purposes of circumventing sanctions”. ↩

8. Wikipedia, “Russian shadow fleet” (дата звернення: листопад 2026 р.): 10 січня 2025 р. Міністерство фінансів США додало до свого переліку “about 180 vessels”; у липні 2025 р. Сполучене Королівство запровадило санкції проти “135 oil tankers”; у червні 2025 р. Австралія запровадила санкції проти 60 суден. ↩

9. Oilprice.com, “Singapore Detains Record Number Of Oil Tankers As Shadow Fleet Expands”, 31 травня 2023 р., з посиланням на дані Tokyo MOU, які навело Bloomberg: 33 танкери, затримані від початку 2023 р., більше, ніж за все десятиліття до 2019 р.; 28 у 2022 р., здебільшого в другому півріччі; дев’ять у квітні 2023 р. — найбільше щонайменше з 2010 р. ↩

10. Wikipedia, “2024 in Singapore” (дата звернення: листопад 2026 р.), запис за 19 липня 2024 р.: пожежі після зіткнення поблизу Педра-Бранка між “São Tomé and Príncipe-flagged tanker *Ceres I*” і танкером під сінгапурським прапором *Hafnia Nile*; “Thirty-six people are rescued”. ↩

11. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, Part III, Section 2 (Transit Passage), Articles 37–44, un.org: ст. 37 (сфера застосування), ст. 38 (право транзитного проходу), ст. 42 (закони та правила держав, що межують із протоками, щодо транзитного

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

проходу) і ст. 44 (обов'язки держав, що межують із протоками). ↩

Disclaimer

This article is provided for general information only. It is based on publicly available sources as at its date of publication. These sources have not been independently verified against licences, regulatory registers or the records of the entities concerned. It is not legal, tax, financial or investment advice. Nor is it a recommendation to invest in, transact with or use the services of any entity mentioned. Law and regulation change frequently, so the content may be incomplete or outdated. To the fullest extent permitted by law, Dr Alexander Ressos and the publisher of SingaporeIQ exclude all liability for loss or damage arising from the use of or reliance on this article. Readers should obtain advice on their specific circumstances before acting or refraining from action.

Names and trademarks of the entities discussed belong to their owners and are used for identification only. Their mention implies no endorsement, affiliation or allegation of wrongdoing. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. Corrections and updates: contact@ressos.com.

© 2026 Dr Alexander Ressos. This article may be quoted with attribution to SingaporeIQ (SingaporeIQ.com). Reproduction in full and any commercial use require prior written consent. The Legal Terms at https://singaporeiq.com/legal-terms apply.

Author contact: Dr Alexander Ressos, TEP · contact@ressos.com

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.