

Spain and the Russian Dark Fleet: Risks and Threats

Abstract:

The Russian invasion of Ukraine and the Western sanctions regime have produced an unintended effect: the consolidation and expansion of the so-called Russian shadow fleet. This parallel maritime network, composed of aging vessels with precarious insurance and registered under flags of convenience, has enabled Moscow to maintain a large share of its hydrocarbon exports despite international restrictions.

This paper examines the origins and operational patterns of this fleet in order to understand its evolution and the risks and threats associated with it. The research demonstrates how the shadow fleet has shifted from being merely an instrument of economic sanctions evasion to becoming a vector of hybrid warfare. In particular, the study analyses its implications for Spain, given its geostrategic position in the Strait of Gibraltar and the Canary Islands, both in terms of safety and security.

Keywords:

Shadow Fleet, Spain, Maritime Security, Hybrid Warfare, Economic Sanctions.

Cómo citar este documento:

CARBALLIDO GÓMEZ, Eduardo. *España ante la flota fantasma rusa: riesgos y amenazas*. Documento de Opinión IEEE 54/2026. [enlace web IEEE](#) y/o [enlace bie](#)³ (consultado día/mes/año)

Introducción

La invasión rusa de Ucrania en 2022 ha transformado profundamente el panorama geopolítico, económico y de seguridad en Europa. El conflicto ha reactivado debates sobre la disuasión militar y el equilibrio de poder, al tiempo que ha evidenciado la centralidad de la energía y del poder marítimo.

En este sentido, la guerra ha evidenciado que las rutas marítimas de transporte energético constituyen un elemento estructural del poder estatal, como ya anticipó Alfred Mahan. Así, los flujos energéticos y el transporte marítimo se han convertido en instrumentos de presión económica y política, respectivamente.

En este contexto, Occidente, en apoyo a Ucrania, ha impuesto una serie de sanciones económicas a Rusia con el objetivo de aislarla del comercio internacional y debilitar su economía. Ante ello, ha emergido con fuerza un fenómeno que ilustra esta nueva dimensión marítima del conflicto: la denominada flota fantasma rusa, cuyo alcance y operativa se analizan en este trabajo.

La consolidación y expansión de esta flota para comerciar y transportar los hidrocarburos objeto de sanciones internacionales plantea grandes interrogantes sobre la eficacia de las sanciones occidentales. Sin embargo, Rusia no solo ha hecho uso de esta flota para eludir el régimen sancionador, sino que ha sabido explotar las capacidades de la flota como un instrumento de poder naval ejercido de forma indirecta y encubierta.

Pese a ello, gran parte del debate se ha centrado únicamente en su dimensión económica. España, debido a su posición geoestratégica, no solo no es ajena a este fenómeno, sino que se encuentra particularmente expuesta, lo que obliga a plantear la siguiente pregunta de investigación:

¿Qué amenazas alberga la flota fantasma rusa para España?

De ella se deriva la siguiente hipótesis:

H₁: la flota fantasma no es un mero mecanismo de evasión de sanciones, sino un instrumento más de la estrategia híbrida rusa.

Así pues, el objetivo de este trabajo es analizar la naturaleza y la operatividad de la flota fantasma rusa para evaluar los riesgos y amenazas que entraña para España, tanto en términos de *safety* como de *security*.

Origen y definición

Como respuesta a la anexión ilegal de Crimea en 2014 y a la invasión militar a gran escala de Ucrania en 2022, la Unión Europea (UE) ha impuesto sanciones económicas contra Rusia con el objetivo de mermar su capacidad de librar y financiar la guerra¹.

Estas medidas están dirigidas al sector de los hidrocarburos y a su transporte marítimo. La UE ha restringido la importación de crudo, productos petrolíferos y gas natural licuado (GNL) rusos² y, junto con el G7 y Australia, fijó un precio máximo de 60 dólares por barril para el petróleo transportado por mar, lo que prohíbe a las empresas occidentales prestar servicios a los buques que superen dicho límite. Esta restricción resulta especialmente relevante en el ámbito del seguro marítimo, dado el cuasimonopolio que ejerce el *International Group of P&I Clubs* en la expedición de estos seguros³.

En conjunto, estas sanciones han provocado una reducción sustancial de las exportaciones de hidrocarburos rusos al mercado europeo. Así, si en 2021 la UE importaba un promedio de 3,5 millones de barriles de petróleo diarios procedentes de Rusia, en 2024 esta cifra se redujo hasta 0,4 millones de barriles diarios⁴ (ilustración 1).

¹ CONSILIUM EUROPA. «Russia's war against Ukraine: EU sanctions» (n. d.).

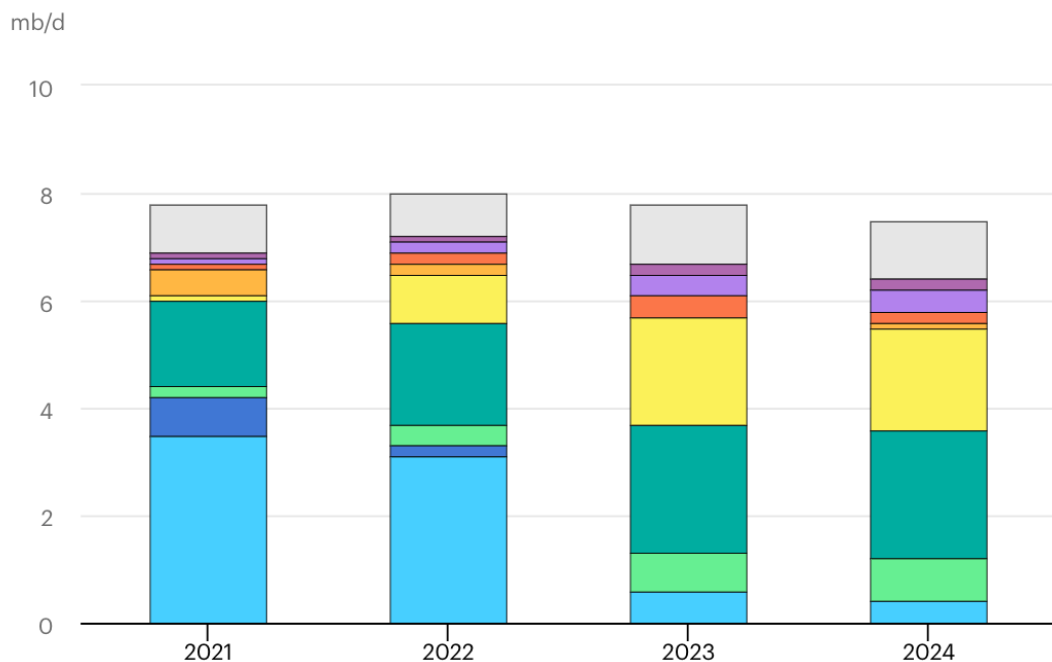
<https://www.consilium.europa.eu/en/policies/sanctions-against-russia/#aim>

Nota: Todos los hipervínculos de este artículo se encuentran activos con fecha de 8 de marzo de 2026.

² *Ibid.*

³ CAPRILE, Anna y LECLERC, Gabija. «Russia's 'shadow fleet': Bringing the threat to light», *European Parliament Research Service*. 2024, p. 2. URBASOS, Ignacio. «Más presión sobre el petróleo ruso», *Real Instituto Elcano*. 2025. <https://www.realinstitutoelcano.org/comentarios/mas-presion-sobre-petroleo-ruso/>

⁴ BROOKS, Robin, HARRIS, Ben y MARSHALL, Liam. «Increase pressure or silently acquiesce», *Brookings*. 2025. <https://www.brookings.edu/articles/increase-pressure-or-silently-acquiesce/>



IEA. Licence: CC BY 4.0



Ilustración 1. Exportaciones promedio de petróleo ruso en barriles diarios (mb/d) por país y región, 2021-2024⁵

Como respuesta, Moscú ha recurrido a nuevos socios comerciales, así como a estrategias destinadas a eludir las restricciones occidentales, entre ellas la creación de una flota fantasma⁶.

A pesar de su creciente relevancia, el término «flota fantasma» carece de una acepción universal⁷. En inglés se emplean expresiones como *shadow fleet*, *dark fleet* o *grey fleet* que, aunque a menudo se utilizan como sinónimos, pueden incorporar matices diferentes según quien las emplee.

⁵ INTERNATIONAL ENERGY AGENCY. «Russia's War on Ukraine: Analysing the impacts on energy markets and energy security». 2025. <https://www.iea.org/topics/russias-war-on-ukraine>

⁶ CAPRILE, Anna y LECLERC, Gabija. *Op. cit.*, p. 2.

⁷ RODRÍGUEZ-DÍAZ, Emilio, ALCAIDE, Juan Ignacio y ENDRINA, Nieves. «Shadow Fleets: A Growing Challenge in Global Maritime Commerce», *Applied Science*, vol. 15, n.º 6424. 2024, p. 2.

La Organización Marítima Internacional (IMO, por sus siglas en inglés) definió en 2023 los términos *dark fleet* y *shadow fleet*, indistintamente, como aquellos buques que participen en operaciones destinadas a eludir sanciones o regulaciones medioambientales y de seguridad, que recurran a prácticas como la desactivación del AIS (sistema de identificación automática, por sus siglas en inglés) o del LRIT (sistema de identificación y seguimiento de largo alcance, por sus siglas en inglés) para evitar su detección u oculten su identidad sin una justificación legítima de seguridad o protección⁸.

Por el contrario, otros autores distinguen entre *dark fleet* y *grey fleet* en función de los mecanismos empleados para ocultar su actividad, aunque integran ambos dentro del término *shadow fleet*⁹.

Por su parte, Muñoz agrupa las distintas nomenclaturas y vincula el fenómeno directamente con el sector de los hidrocarburos, y define la flota fantasma como una estructura marítima que, aprovechando las lagunas del derecho marítimo internacional, facilita la exportación de hidrocarburos de Estados sometidos a sanciones mediante buques adquiridos *ex professo* y operados a través de estructuras empresariales registradas en terceros países¹⁰.

En virtud de la multitud de acepciones, por lo que respecta a esta investigación se empleará únicamente el término «flota fantasma» para referirse al conjunto de buques que operan mediante estructuras opacas de propiedad y registro, con seguros fraudulentos, recurriendo a banderas de conveniencia y a prácticas destinadas a reducir su trazabilidad, cuyo propósito principal es eludir el régimen de sanciones.

¿Cómo opera la flota fantasma rusa?

Dimensión y tipología

Las estimaciones sobre el tamaño de la flota fantasma varían considerablemente debido a la opacidad del fenómeno y a la falta de una definición universal. Así, algunos estudios

⁸ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. *Resolution A. 1192(33)*. 6 December 2023.

⁹ RODRÍGUEZ-DÍAZ, Emilio, ALCAIDE, Juan Ignacio y ENDRINA, Nieves. *Op. cit.*, pp. 4-8.

¹⁰ MUÑOZ, Rafael. «El fenómeno de la flota fantasma y sus riesgos para España», *Real Instituto Elcano*. 2025.
<https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/el-fenomeno-de-la-flota-fantasma-y-sus-riesgos-para-espana/>

sitúan su tamaño en torno a los 600 petroleros¹¹, mientras que otros elevan la cifra hasta los 1.400 buques¹².

Aunque la inmensa mayoría de estos buques son petroleros, en los últimos años se han incorporado metaneros para el transporte de GNL hacia China¹³ y buques de carga general cuya carga real resulta difícil de determinar¹⁴.

Entre los petroleros empleados predomina la clase *Aframax*, con capacidad para transportar alrededor de un millón de barriles¹⁵, aunque también se emplean petroleros de las clases *Panamax*, *Suezmax*, de rango medio (MR) y VLCC (*Very Large Crude Carrier*), estos últimos con capacidad para transportar más de dos millones de barriles¹⁶. Más del 80 % del total de esta flota está compuesta por buques de más de 10, 15 o 20 años de antigüedad, que se habrían retirado del mercado convencional de no haber sido incorporados a la flota fantasma¹⁷.

Banderas de conveniencia y estructuras opacas de propiedad

Uno de los principales mecanismos utilizados por la flota fantasma es el recurso a las banderas de conveniencia o *flags of convenience*. En el derecho marítimo internacional, el pabellón —es decir, la bandera que ondea el buque— determina su nacionalidad¹⁸; por ello los buques navegan bajo banderas de terceros países con condiciones regulatorias y fiscales más laxas¹⁹.

Consecuentemente, numerosos buques fantasma navegan bajo pabellón de Bahamas, Panamá, Liberia o Islas Marshall, entre otros. Estos Estados «de conveniencia» certifican

¹¹ JENSEN, Benjamin. «How to Exorcise Russia's Ghost Fleet», *Center for Strategic and International Studies*. 2025. <https://www.csis.org/analysis/how-exorcise-russias-ghost-fleet>.

¹² WINDWARD. «2 Dark Fleet Risks You're Overlooking». Octubre de 2023. <https://windward.ai/blog/2-dark-fleet-risks-youre-overlooking/>

¹³ URBASOS, Ignacio. «La flota fantasma de GNL en el nuevo orden gasista», *Real Instituto Elcano*. 2025. https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/la-flota-fantasma-de-gnl-en-el-nuevo-orden-gasista/#_ftn1

¹⁴ MUÑOZ, Rafael. «¿Cómo afecta la flota fantasma rusa a España? Estrategia podcast 159», *Global Strategy*. Podcast audio, 3 de noviembre de 2025. <https://www.youtube.com/watch?v=iQhTq4hzY1Q>

¹⁵ MUÑOZ, Rafael. «El fenómeno de la flota fantasma y sus riesgos para España», *op. cit.*

¹⁶ LIN, Max. «FACTBOX: Shadow fleet expands to maintain sanctioned oil flows», *S&P Global*. Septiembre de 2025. <https://www.spglobal.com/energy/en/news-research/latest-news/crude-oil/090325-factbox-shadow-fleet-expands-to-maintain-sanctioned-oil-flows>

MACÍAS, José. «What the Bella-1 Teaches Us About Targeting Shadow Fleets», *Center for Strategic and International Studies*. 2026. <https://www.csis.org/analysis/what-bella-1-teaches-us-about-targeting-shadow-fleets>

¹⁷ BROOKS, Robin, HARRIS, Ben y MARSHALL, Liam. *Op. cit.*

¹⁸ MUÑOZ, Rafael. «El fenómeno de la flota fantasma y sus riesgos para España», *op. cit.*

¹⁹ WINDWARD. «Flag of Convenience» (n. d.). <https://windward.ai/glossary/flag-of-convenience/>

que los buques registrados bajo su bandera cumplen con la normativa internacional²⁰, aunque en la práctica no se realice ningún tipo de comprobación²¹. Además, esta práctica les permite hacer escala en puertos comunitarios, ya que, legalmente, los buques no son rusos²².

A ello se suma el *flag hopping*, definido como la práctica de registrar repetidamente un buque bajo nuevos pabellones para evitar su detección y seguimiento²³. Esta práctica suele combinarse con el registro de los mercantes a nombre de entidades *offshore* o empresas fantasmas en jurisdicciones con regulaciones más laxas, con el objetivo de ocultar a los verdaderos propietarios y dificultar la atribución de responsabilidades legales²⁴.

Manipulación del AIS

Otra de las prácticas empleadas es la manipulación del AIS, encargado de transmitir en tiempo real la posición, la identidad y el destino del buque²⁵.

Los buques fantasmas recurren con frecuencia a dos técnicas principales. La primera, el *blackout*, consiste en la desactivación total del AIS, lo que permite a los buques operar sin revelar su ubicación y dificulta el seguimiento de sus movimientos. La segunda, el *spoofing*, implica la alteración deliberada de los datos transmitidos por el AIS mediante el envío de información falsa o manipulada para ocultar la posición real del buque o simular otra distinta²⁶.

Transbordos STS

Los transbordos buque a buque, o transferencias *ship-to-ship* (STS), consisten en el trasvase de mercancías entre buques en alta mar o aguas internacionales y, aunque son legales, permiten eludir controles y dificultan el rastreo del origen de la carga²⁷.

²⁰ RODRÍGUEZ-DÍAZ, Emilio, ALCAIDE, Juan Ignacio y ENDRINA, Nieves. *Op. cit.*, p. 11.

²¹ CAPRILE, Anna y LECLERC, Gabija. *Op. cit.*, p. 5.

²² MUÑOZ, Rafael. «El fenómeno de la flota fantasma y sus riesgos para España», *op. cit.*

²³ WINDWARD. «Flag Hopping» (n. d.). <https://windward.ai/glossary/flag-hopping/>

²⁴ RODRÍGUEZ-DÍAZ, Emilio, ALCAIDE, Juan Ignacio y ENDRINA, Nieves. *Op. cit.*, p. 10.

²⁵ CAPRILE, Anna y LECLERC, Gabija. *Op. cit.*, p. 6.

²⁶ *Ibid.*

²⁷ *Ibid.*

Tan solo en el primer año tras la imposición de sanciones se registraron 822 transferencias en aguas de la UE, principalmente frente a Grecia, pero también cerca de Malta, Ceuta, Rumanía, Suecia e Italia²⁸. Sin embargo, el aumento de la vigilancia de las autoridades griegas ha provocado un desplazamiento de estas operaciones hacia Marruecos, acercándolas a las costas españolas²⁹ e incrementando el riesgo de accidentes y vertidos en aguas de interés nacional.

Seguros fraudulentos

La exclusión de la flota fantasma del sistema occidental de seguros marítimos constituye otro elemento central de su funcionamiento. El seguro de Protección e Indemnización (P&I) constituye una cobertura obligatoria para el transporte marítimo internacional, que cubre daños derivados de colisiones, contaminación y/o vertidos de hidrocarburos³⁰.

Al quedar excluida del *International Group of P&I Clubs*, muchos buques operan sin seguros marítimos o recurren a aseguradoras de menor solvencia, como la rusa *Ingosstrakh* o a proveedores de seguros *offshore* fuera del régimen de sanciones³¹.

España ante la flota fantasma

Aunque la flota fantasma es un fenómeno global, España se encuentra particularmente expuesta por su posición geoestratégica. La reorientación de los flujos energéticos rusos tras las sanciones occidentales ha transformado los patrones del comercio marítimo de hidrocarburos, desplazando el eje de las exportaciones hacia China, Turquía, India o Brasil.

Para alcanzar estos mercados, los buques que parten del Ártico y el Báltico emplean dos grandes corredores: el primero, la ruta mediterránea, atraviesa el mar del Norte, el canal de la Mancha y el estrecho de Gibraltar antes de dirigirse a Turquía o continuar hacia Asia

²⁸ LEVI, Isaac y PREZANTI, Alex. «Policy Briefing: Tackling The Russian ‘Shadow’ Fleet», *State Capture and Center for Research on Energy and Clean Air*. Pp. 5-6.

²⁹ SU, Sherry. «Russian Oil Finds New Site for Controversial Cargo Switching» *Bloomberg*. 3 de junio de 2024.

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-06-03/russian-oil-finds-a-new-place-to-switch-in-the-mediterranean-sea>

³⁰ BROOKS, Robin, HARRIS, Ben y MARSHALL, Liam. *Op. cit.*

CAPRILE, Anna y LECLERC, Gabija. *Op. cit.*, pp. 3-5.

³¹ *Ibid.*

a través del canal de Suez; el segundo, la ruta atlántica, evita el Mediterráneo y discurre obligatoriamente por el entorno marítimo de Canarias antes de bordear el cabo de Buena Esperanza rumbo a Asia. En menor medida, buques procedentes del mar Negro también se dirigen hacia Brasil atravesando el estrecho de Gibraltar (ilustración 2).

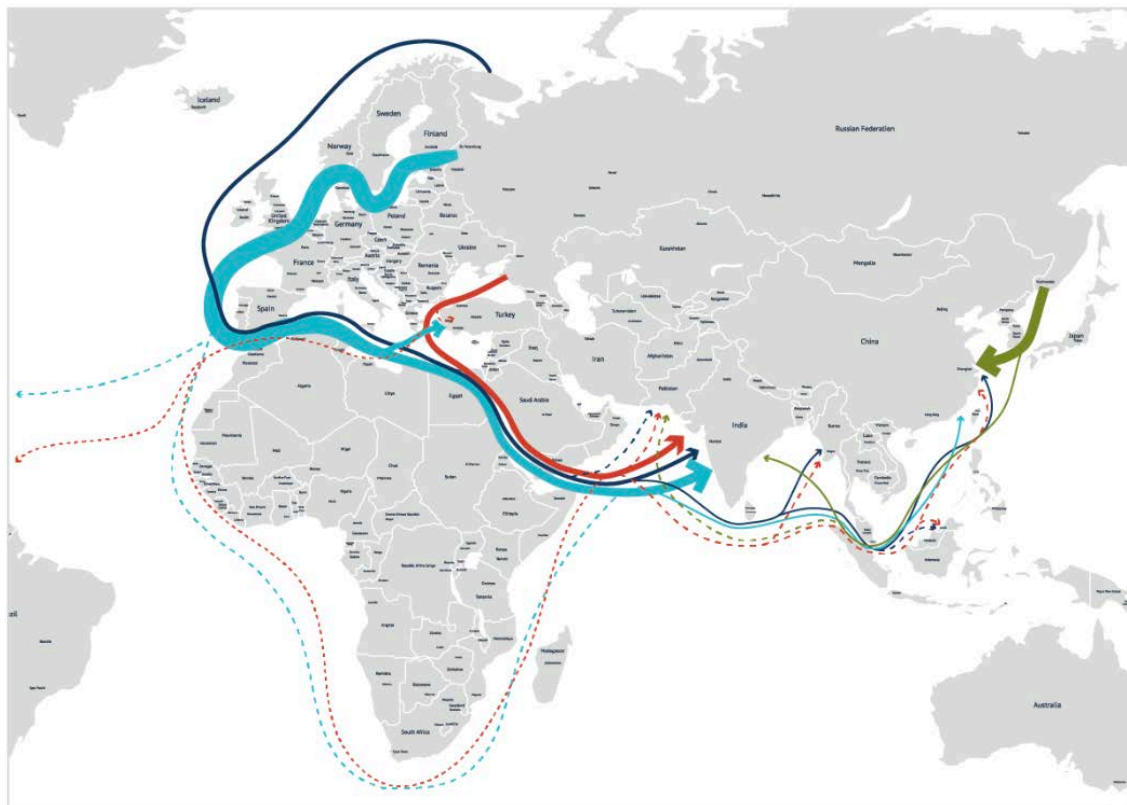


Ilustración 2. Principales corredores de la flota fantasma rusa y su densidad de tráfico³²

Sin embargo, la inestabilidad en Oriente Medio ha alterado estas rutas, impulsando a numerosos petroleros a circunnavegar África y a transitar por Canarias para evitar el canal de Suez o los estrechos de Bab el-Mandeb y Ormuz. De forma similar, parte del tráfico procedente del mar Negro se ha visto obligado a cruzar el estrecho de Gibraltar³³. Así, en los primeros seis meses de 2024 transitaban por el Estrecho más de 52 millones de barriles mensuales de crudo y productos refinados, equivalentes a 83 viajes mensuales de petroleros fantasma (ilustración 3).

³² HILGENSTOCK, Benajmin, *et al.* «Establishing ‘Shadow-Free’ Zones: KSE Institute Unveils Strategy to Rein in Russia’s Shadow Fleet», *Kyiv School of Economics*. Octubre de 2024, p. 11. <https://kse.ua/about-the-school/news/establishing-shadow-free-zones-kse-institute-unveils-strategy-to-rein-in-russia-s-shadow-fleet/>

³³ *Ibid.*



Ilustración 3. Tránsito mensual medio de la flota fantasma rusa y volúmenes transportados por corredores marítimos clave³⁴

Por su parte, la ruta atlántica que discurre entre Tenerife-Gran Canaria-Fuerteventura (ilustración 4) se ha consolidado como zona de tránsito y como área de espera para petroleros fantasma, mientras que el puerto de Las Palmas de Gran Canaria se ha convertido en un punto habitual de *bunkering*³⁵.

³⁴ *Ibid.*

³⁵ MUÑOZ, Rafael. «El fenómeno de la flota fantasma y sus riesgos para España», *op. cit.*

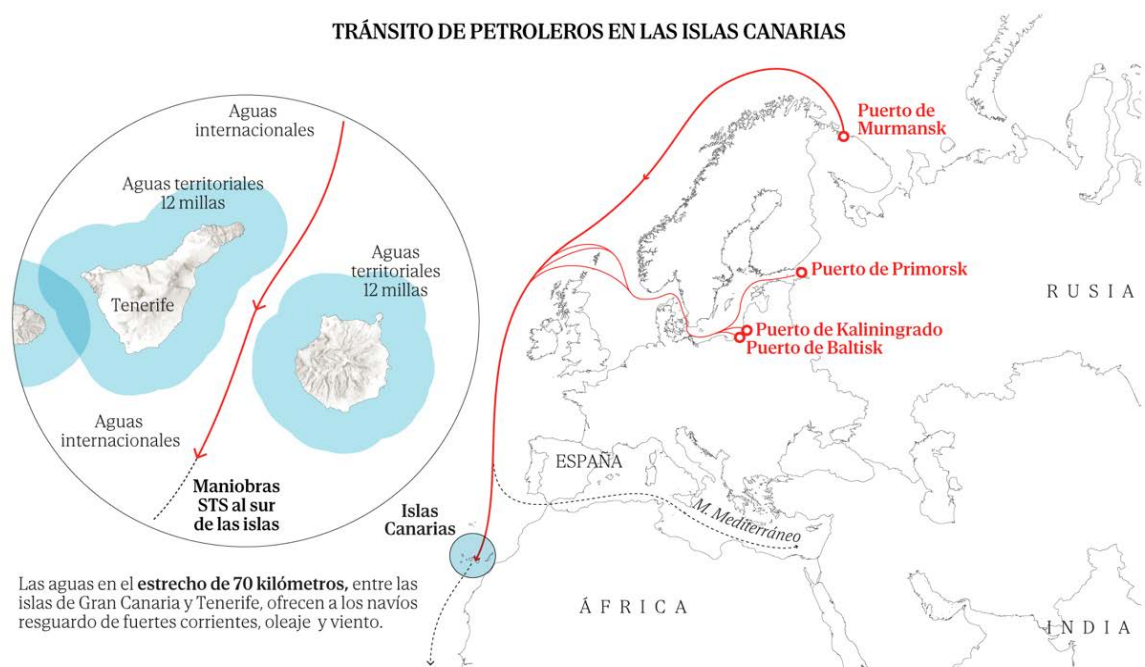


Ilustración 4. Tránsito de la flota fantasma por las Islas Canarias³⁶

En consecuencia, la presencia de buques fantasma en aguas próximas a España y en su zona económica exclusiva (ZEE) no es coyuntural, sino estructural y sostenida, lo que expone al país de forma permanente a los riesgos y amenazas asociados a este fenómeno.

Riesgos y amenazas

El análisis de la flota fantasma rusa suele identificar los riesgos medioambientales como los más inmediatos y los que más preocupación generan, vinculándolos con el concepto *safety*³⁷. Sin embargo, limitar el problema a esta dimensión resulta insuficiente, ya que la flota fantasma rusa también constituye una fuente de amenazas en términos de *security*³⁸.

³⁶ ALEMANY, Luis y AMADE, Emilio. «La flota fantasma de ruinosos petroleros rusos que puede causar el próximo desastre medioambiental en Canarias». *El Mundo*. 25 de septiembre de 2024.
<https://www.elmundo.es/papel/2024/09/25/66f2c7f621efa0144c8b45aa.html>

³⁷ Safety refers to protection against accidental risks or technical failures that may result in harm to people, property, or the environment.

³⁸ Security refers to protection against deliberate, intentional, or malicious threats.

Ambientales y económicos

La principal amenaza ambiental asociada a la flota fantasma es el vertido de hidrocarburos. El riesgo de derrame es significativamente superior al de la flota convencional, debido a la elevada antigüedad de los mercantes, a su deficiente mantenimiento y a prácticas operativas de alto riesgo, como las transferencias STS o la manipulación del AIS, que incrementan la probabilidad de fallos mecánicos, colisiones o encallamientos³⁹. Este peligro se agrava por la ausencia o insuficiencia de seguros P&I, lo que dificulta la compensación a los Estados ribereños y reduce los mecanismos de prevención de accidentes, ya que las aseguradoras alternativas no imponen estándares elevados de mantenimiento o seguridad⁴⁰.

Para España, este riesgo resulta particularmente preocupante, ya que a la pérdida de biodiversidad se añaden posibles consecuencias económicas. El archipiélago canario es un punto crítico en este sentido, dada su dependencia del turismo y del sector servicios⁴¹.

En 2024, la colisión de dos buques fantasma en el estrecho de Kerch, que liberó solo el 5 % de la capacidad de un *Aframax*, fue calificada como la peor catástrofe ambiental en Rusia en el siglo XXI⁴², lo que sugiere que un vertido de un *Aframax* a mitad de carga podría generar efectos comparables a los del *Prestige*⁴³.

En este contexto, el caso más preocupante fue el del petrolero *Agate*, construido en 2005 y con bandera de las Vanuatu, que permaneció 29 días a la deriva al sur de Tenerife, a plena carga, dentro de la ZEE española, mientras transportaba crudo procedente de Novorossiysk⁴⁴.

El riesgo es igualmente significativo en el estrecho de Gibraltar, donde un accidente podría tener efectos globales al afectar a uno de los principales *chokepoints* del comercio marítimo mundial.

³⁹ BRAW, Elisabeth. «The threats posed by the global shadow fleet—and how to stop it», *Atlantic Council*. 2024. <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/report/the-threats-posed-by-the-global-shadow-fleet-and-how-to-stop-it/>.

CAPRILE, Anna y LECLERC, Gabija. *Op. cit.*, pp. 7-8.

⁴⁰ HILGENSTOCK, Benajmin, *et al.* *Op. cit.*

⁴¹ MUÑOZ, Rafael. «El fenómeno de la flota fantasma y sus riesgos para España», *op. cit.*

⁴² BROOKS, Robin, HARRIS, Ben y MARSHALL, Liam. *Op. cit.*

⁴³ HILGENSTOCK, Benajmin *et al.* *Op. cit.*, p. 14.

⁴⁴ MUÑOZ, Rafael. «Las aguas circundantes a Canarias se convierten en refugio de buques ante el conflicto EE. UU.-Venezuela», *Canarias7*. 11 de enero de 2026. <https://www.canarias7.es/economia/aguas-circundantes-canarias-convierten-refugio-buques-ante-20260111080000-nt.html>

VESSELFINDER. «Agate», (n. d.). <https://www.vesselfinder.com/vessels/details/9310707>

El incidente más reciente ocurrió el 22 de enero de 2026, cuando el petrolero *Chariot Tide*, abanderado en Mozambique y procedente del puerto ruso de Ust-Luga, quedó a la deriva al noroeste de la costa marroquí mientras transportaba unos 400.000 barriles de productos refinados con destino a Tánger. La avería, vinculada al envejecimiento del buque, obligó a España y Marruecos a desplegar remolcadores de emergencia para evitar su naufragio y una posible catástrofe medioambiental⁴⁵.

Guerra híbrida

Infraestructura submarina crítica

España dispone de una amplia red de cables submarinos que garantiza la conectividad interna y su integración con el resto del mundo. Actualmente cuenta con más de 30 cables submarinos⁴⁶, además de gasoductos que conectan la Península con África y con las Islas Baleares.

Los incidentes registrados en el mar Báltico desde el inicio de la guerra de Ucrania contra la infraestructura submarina, asociados a buques de la flota fantasma rusa, evidencian el potencial uso de embarcaciones comerciales para realizar operaciones encubiertas de carácter militar⁴⁷. En este contexto, la presencia constante de estos buques en aguas españolas, por las que discurre esta infraestructura constituye un riesgo significativo.

La vulnerabilidad es especialmente elevada en el caso de los cables submarinos, ya que pueden ser dañados o seccionados mediante anclas o dragas⁴⁸. Además, la opacidad de la propiedad de los buques, el uso de banderas de conveniencia y la manipulación del AIS proporcionan a Rusia un alto grado de negación plausible en caso de sabotaje.

⁴⁵ MUÑOZ, Rafael. «¿Hemos estado cerca de un accidente con un petrolero fantasma?», *Canarias7*. 6 de febrero de 2026. <https://www.canarias7.es/economia/puertos/estado-cerca-accidente-petrolero-fantasma-20260206115011-nt.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.canarias7.es%2Feconomia%2Fpuertos%2Festado-cerca-accidente-petrolero-fantasma-20260206115011-nt.html>

VESSELFINDER. «Chariot Tide», (n. d.). <https://www.vesselfinder.com/es/vessels/details/9323376>

⁴⁶ TELEGEOGRAPHY. «Submarine Cable Map», (n. d.). <https://www.submarinecablemap.com>

⁴⁷ BOROGAN, Irina y SOLDATOV, Andrei. «Moscow's Offshore Menace: How the Shadow Fleet Enables Russia's Hybrid Warfare in Europe», *Foreign Affairs*. P. 5.

⁴⁸ BUEGER, Christian, LIEBETRAU, Tobias y FRANKEN, Jonas. «Security threats to undersea communications cables and infrastructure:consequences for the EU». *European Parliament*. P. 29.

Si bien este riesgo debe tenerse en consideración, lo que debe preocupar es la capacidad en sí misma que Rusia ha adquirido a través de su flota, ya que, por ahora, la intensidad y la frecuencia de estos sabotajes es baja.

Espionaje, inteligencia y sistemas no tripulados

Además, Rusia parece haber ampliado el uso de la flota fantasma como plataforma para el lanzamiento de drones, para realizar labores de vigilancia y recabar información de inteligencia.

En agosto de 2025, un dron ruso, presuntamente lanzado desde un buque fantasma, sobrevoló y fotografió una fragata y una infraestructura crítica alemana⁴⁹.

Posteriormente, entre septiembre y noviembre de ese mismo año, se registraron incursiones de drones en varios países europeos que incluso obligaron al cierre temporal de algunos aeropuertos⁵⁰.

Diversos indicios apuntan a que estas incursiones no se habrían originado desde territorio ruso, sino desde buques de la flota fantasma⁵¹, cuya capacidad para operar con discreción, permanecer largos periodos a la deriva y navegar bajo pabellones extranjeros dificulta la capacidad de atribución.

Además, según *Lloyd's List*, el petrolero *Eagle S*, vinculado al daño de un cable submarino finlandés en 2024, disponía de dispositivos capaces de monitorear movimientos de buques y aeronaves de la OTAN⁵², lo que refuerza la hipótesis de operaciones de inteligencia naval encubierta.

España no es ajena a estas dinámicas. Un ejemplo ilustrativo fue el caso del carguero *Lauga*, que permaneció cinco horas a la deriva frente a Málaga en septiembre de 2025 antes de continuar su rumbo hacia San Petersburgo. El carguero había sido monitorizado por Alemania un mes antes tras detectarse un enjambre de drones en su entorno. De

⁴⁹ URBANCIK, Johanna. «Russian spy drones over Germany turn into an even greater threat», *Euronew*. 10 de septiembre de 2025. <https://www.euronews.com/2025/09/10/russian-spy-drones-over-germany-turn-into-an-even-greater-threat>

⁵⁰ BOROCHAN, Irina y SOLDATOV, Andrei. *Op. cit.*, pp. 2-3.

⁵¹ *Ibid.*

⁵² BOCKMAN, Michelle Wiese. «Russia-linked cable-cutting tanker seized by Finland 'was loaded with spying equipment'», *Lloyd's List*. 27 de diciembre de 2024. <https://www.lloydslist.com/LL1151955/Russia-linked-cable-cutting-tanker-seized-by-Finland-was-loaded-with-spying-equipment>

igual forma, existen sospechas de su participación en labores de vigilancia sobre cables submarinos y del transporte de armamento para abastecer al Grupo Wagner/Africa Corps⁵³.

Transporte de armamento

Por último, aunque no constituye una amenaza directa e inmediata, el transporte encubierto de material militar mediante buques vinculados a la flota fantasma tiene implicaciones relevantes para la estabilidad regional y los intereses estratégicos españoles.

Al igual que el *Lauga*, en septiembre de 2025 el buque de carga *Sparta IV*, escoltado por la fragata rusa *Admiral Grigorovich*, fue monitorizado por la Armada española a su paso por el estrecho de Gibraltar, bajo la sospecha de transportar material militar hacia el puerto sirio de Tartus⁵⁴, evidenciando operaciones logístico-militares encubiertas.

No obstante, el transporte de armamento no se limita a Siria. Buques como el *Barbaros* han sido vinculados al suministro de armas a juntas militares en el Sahel⁵⁵, una región de creciente influencia rusa y de importancia estratégica para España.

Estas transferencias contribuyen a la militarización y a la desestabilización del Sahel, intensificando los enfrentamientos entre juntas militares, grupos yihadistas e insurgentes. El consiguiente deterioro de la seguridad amplía el margen de actuación del terrorismo y actúa como catalizador de los flujos migratorios irregulares hacia Canarias y el sur de Europa, con impacto directo sobre la seguridad y el control fronterizo de España.

⁵³ MARTÍN, Nacho. «El "extraño" caso del buque ruso 'Lauga': incursión de cinco horas en aguas españolas», *El Independiente*. 30 de septiembre de 2025. <https://www.elindependiente.com/economia/2025/09/30/extrano-caso-lauga-incursion-cinco-horas-buque-ruso-aguas-espanolas/>

⁵⁴ EUROPASUR. «El buque ruso 'Sparta IV', bajo vigilancia por su carga militar, cruza el estrecho de Gibraltar». 26 de septiembre de 2026. https://www.europasur.es/campo-de-gibraltar/buque-ruso-sparta-iv-vigilancia-militar-cruza-estrecho_0_2004881579.html

⁵⁵ ADF. «Russia Uses 'Ghost Fleet' to Evade Sanctions, Traffic Weapons Across Africa». 22 de abril de 2025. <https://adf-magazine.com/2025/04/russia-uses-ghost-fleet-to-evade-sanctions-traffic-weapons-across-africa/>

Conclusiones

Las sanciones económicas impuestas por la UE y el G7, lejos de debilitar y mermar la capacidad de Rusia para financiar la guerra, han favorecido la expansión de una flota de mercantes capaz de sostener la capacidad exportadora rusa mediante un sistema marítimo paralelo que explota las zonas grises del derecho marítimo internacional. Este modelo no solo ha permitido a Moscú continuar exportando hidrocarburos al margen de las sanciones, sino que también ha generado riesgos y amenazas para la mayoría de los Estados sancionadores.

España, por la presencia sistemática de estos buques en el estrecho de Gibraltar y el entorno de Canarias, se encuentra especialmente expuesta a este fenómeno. Esta exposición se traduce en amenazas tanto en términos de *safety*, por los riesgos medioambientales y económicos, como en términos de *security*, por el potencial uso de estos buques como instrumentos de guerra híbrida.

Así, a la pregunta de investigación: «¿Qué amenazas alberga la flota fantasma rusa para España?», la investigación permite concluir que son múltiples, crecientes y estructurales. La flota fantasma no supone únicamente un riesgo medioambiental, en forma de posibles mareas negras con graves consecuencias medioambientales y económicas, sino también una amenaza para la seguridad nacional por su potencial empleo para sabotear infraestructuras críticas submarinas, realizar labores de inteligencia, desplegar drones o transportar material militar hacia el Sahel. Este escenario confirma la hipótesis planteada: la flota fantasma no es un mero mecanismo de evasión de sanciones, sino un instrumento más de la estrategia híbrida rusa.

Así, y considerando su impacto, real y potencial en España, su carácter dual en el marco de la competición geopolítica global debe ser muy tenido en cuenta en aspectos tales como la seguridad marítima y, en su conjunto, la seguridad nacional.

*Eduardo Carballido Gómez**

Estudiante del Máster en Paz, Seguridad y Defensa. IUGM-UNED
www.linkedin.com/in/ecarballidogomez