

Konradmiral prof. dr hab. Tomasz Szubrycht¹

Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia, Polska

SOJUSZNICZA ODPOWIEDŹ NA ZAGROŻENIA NA MORZU BAŁTYCKIM

ALLIED RESPONSE TO THREAT IN THE BALTIC SEA

Abstrakt: Przypadki uszkodzenia kabli podwodnych na Bałtyku oraz aktywność floty cieni uświadomiła, że bezpieczeństwo morskiej infrastruktury krytycznej oraz bezpieczeństwo ekologiczne na Morzu Bałtyckim stały się poważnie zagrożone. Odpowiedzią państw Sojuszu na te wyzwania było rozpoczęcie operacji Baltic Sentry, której celem jest odstraszanie i przeciwdziałanie operacjom destabilizacyjnym na Morzu Bałtyckim. Rosjanie Baltic Sentry postrzegają jednak jako działania wymierzone w wolność rosyjskiej żeglugi oraz przygotowania do dalszych działań agresywnych skierowanych przeciwko nim. W narracji rosyjskiej uwypuklany jest aspekt utrudniania eksportu rosyjskiej ropy naftowej i stworzenia przesłanek do wprowadzenia arbitralnych ograniczeń w żegludze międzynarodowej, co wiąże się z istotnymi ograniczeniami wpływów do budżetu. W artykule przeanalizowano możliwości skutecznej realizacji zadań przez państwa Sojuszu oraz skuteczność organizacji systemu konwojowania tankowców na Bałtyku przez Flotę Bałtycką.

Słowa kluczowe: Baltic Sentry, Morze Bałtyckie, kable podmorskie, flota cieni

Abstract: Damages of underwater cables in the Baltic Sea and the activity of the shadow fleet have made it clear that the safety of critical maritime infrastructure and ecological safety in the Baltic Sea have become a serious security threat. The response of the Alliance countries to

¹  0000-0002-8355-5671,  t.szubrycht@amw.gdynia.pl

these challenges was the Baltic Sentry, the aim of this operation is to deter and counteract destabilization activities in the Baltic Sea. However, the Russians perceive the Baltic Sentry as an action against the freedom of Russian navigation and as a preparation for further aggressive actions against Russia. The Russian narrative highlights the aspect of introducing difficulties in the export of Russian crude oil and creating grounds for introducing arbitrary restrictions on international shipping, which is associated with significant reductions in Russian budget revenues. The article analyzes the possibilities of effective implementation of tasks by the Alliance countries and the effectiveness of organizing the system of convoying tankers in the Baltic Sea by the Baltic Fleet.

Keywords: Baltic Sentry, Baltic Sea, underwater cable, shadow fleet

Wstęp

Od wielu lat Rosjanie z mniejszą lub większą intensywnością podejmowali działania prowokacyjne lub agresywne na Bałtyku. Sprowadzały się one do niebezpiecznych manewrów wykonywanych przez okręty, statki lub samoloty. Były to następujące działania: wyłączanie systemu AIS, opromieniowanie samolotów i okrętów stacjami radiolokacyjnymi kierowania uzbrojeniem lub naruszanie przestrzeni powietrznej czy wód terytorialnych państw nadbałtyckich². Wydarzenia, które miały miejsce w ostatnich miesiącach, mają inny charakter, ponieważ odnoszą się do podmorskiej infrastruktury krytycznej. Uszkodzenie podmorskich kabli należy rozpatrywać w kontekście sytuacyjnym. Otóż 9 lutego 2025 r. państwa bałtyckie zakończyły proces odłączania się od rosyjskiej sieci energetycznej BRELL i dokonały synchronizacji z systemem energetycznym Unii Europejskiej. Ważnym elementem zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego tych państw jest nie tylko synchronizacja z systemem energetycznym, lecz także podmorskie kable energetyczne (Litwa-Szwecja kabel NordBalt oraz Estonia-Finlandia Estlink 1 i Estlink 2) łączące te

² Ostatni przykład naruszenia przestrzeni powietrznej miał miejsce 11 lutego 2025 r. we wschodniej części Zatoki Gdańskiej przez samolot Su-24MR.

państwa z unijnym systemem energetycznym. Oczywiście Rosjanie twierdzą, że nie mają nic wspólnego z uszkodzeniami kabli podwodnych. Trudno jednak uznać za przypadek kilkukrotne uszkodzenia podmorskich kabli w ostatnich miesiącach, jeśli w ciągu kilku lat takie sytuacje nie miały miejsca. Rzymska sentencja mówi: *is fecit, cui prodest* (ten uczynił, czyja korzyść).

W ostatnich kilkunastu miesiącach w wielu państwach europejskich wspierających Ukrainę miały miejsce liczne „dziwne zdarzenia”, przez wielu ekspertów klasyfikowane jako sabotaż. Te zdarzenia skłaniają do podjęcia bardziej zdecydowanych działań, które zmniejszą podatność państw Sojuszu na rosyjskie działania hybrydowe. Jedną z takich form odpowiedzi na Bałtyku było rozpoczęcie sojuszniczej misji – Baltic Sentry.

Rosyjscy dysydenci twierdzą, że Rosja decyduje się podejmować działania tylko wtedy, gdy spełnione są dwa warunki – zagrożone są jej podstawowe interesy oraz wówczas, gdy w wyniku przyjęcia rozwiązania siłowego łączny poziom zagrożenia dla jej interesów ulega zmniejszeniu, a nie wzrostowi. Wobec takich założeń działania Sojuszu muszą spowodować wzrost zagrożenia dla interesów Rosji na Bałtyku. Aktualnie takim wzrostem zagrożenia dla interesów Rosji wydaje się być zwiększenie skuteczności egzekwowania sankcji w odniesieniu do floty cieni, za pomocą której Rosja nadal eksportuje ropę naftową z portów bałtyckich. Reakcja strony rosyjskiej na inicjatywę Baltic Sentry pokazuje, że podjęcie działań wymierzonych we flotę cieni wydaje się być skutecznym działaniem przeciwko interesom gospodarczym Rosji.

Uwarunkowania hydrometeorologiczne na Bałtyku

Rozważania nad problematyką szeroko pojmowanego bezpieczeństwa na Bałtyku i w regionie nadbałtyckim należy rozpocząć od uwzględnienia uwarunkowań geograficznych, hydrometeorologicznych, geopolitycznych, militarnych, ekonomicznych, historycznych,

politycznych oraz ekologicznych. Już sama liczba tych uwarunkowań wskazuje na złożoność i wieloaspektowość prowadzonych rozważań.

W przypadku Polski należy dodać jeszcze jeden aspekt, a mianowicie zmierzyć się z pokutującymi stereotypami wśród Polaków. Celem tego artykułu nie jest wprawdzie walka z takimi błędnymi stereotypami, trzeba jednak odnieść się do dwóch dominujących stereotypów. Jednym z nich jest deprecjonowanie wielkości Morza Bałtyckiego. Często można usłyszeć stwierdzenie, że Bałtyk to „jezioro” lub „kałuża”. Tymczasem fakty mówią co innego. Porównując powierzchnię Morza Bałtyckiego (427362 km²) do innych akwenów, należy stwierdzić, że jego wielkość jest porównywalna z powierzchnią Morza Czarnego i Morza Czerwonego oraz jest trzy razy większa od powierzchni Adriatyku. Bałtyk zajmuje 40. miejsce pod względem wielkości wśród 82 akwenów, które Komisja Standaryzacji Nazw Geograficznych poza Granicami RP sklasyfikowała jako morza. Wobec tego trudno mówić o Bałtyku jako „kałuży” lub „jeziorze”.

Podobny stereotyp odnosi się do roli tego akwenu w międzynarodowej wymianie gospodarczej. Żegluga na Bałtyku od kilkunastu lat odnotowuje systematyczne wzrosty przewozów, które są porównywalne lub większe niż na innych akwenach morskich. O znaczeniu Bałtyku świadczy również fakt, że jest on jednym z kluczowych akwenów, na którym Rosjanie próbują wykorzystywać flotę cieni, by omijać sankcje wprowadzone po agresji na Ukrainę.

Bałtyk to morze śródkontynentalne, osłonięte od północnego zachodu Półwyspem Skandynawskim i połączone z oceanem za pośrednictwem cieśnin: Wielki i Mały Bełt, Sund, Kattegat oraz Skagerrak. Istnieje również kilka sztucznych szlaków łączących Morze Bałtyckie z otwartym oceanem, najważniejsze z nich to Kanał Kiloński i Kanał Białomorski. Wszystkie naturalne połączenia z otwartym oceanem są kontrolowane przez państwa NATO. Rozciągłość południkowa Bałtyku wynosi prawie 1500 km, a równoleżnikowa 700 km. Takie uwarunkowania sprawiają, że całkowita wymiana wód w środkowym Bałtyku trwa od 25 do 30 lat.

Morze Bałtyckie jest morzem słonawym, o średnim zasoleniu około 7 promili, podczas gdy średnie zasolenie Morza Północnego

wynosi 35, a zasolenie we wschodniej części Morza Śródziemnego prawie 40 promili. Najwyższe zasolenie bałtyckich wód powierzchniowych jest obserwowane w Cieśninach Bałtyckich i spada ono aż do osiągnięcia najniższych wartości w Zatoce Botnickiej (np. w Kattegacie i Skagerraku wynosi prawie 20 promili, podczas gdy w Zatoce Fińskiej i Botnickiej spada nawet do 1)³. Śródlądowy charakter, ukształtowanie i charakter linii brzegowej, małe głębokości⁴ i zasolenie, występujące uwarunkowania hydrometeorologiczne (złodzenie, mgły, falowanie) oraz uwarunkowania geopolityczne, militarne i ekonomiczne mają istotny wpływ na charakter działań i aktywności na Bałtyku. Wewnątrzkontynentalne położenie Bałtyku sprzyja tworzeniu się mgieł. Ich największa częstotliwość przypada na okres od stycznia do maja oraz listopad. Wynosi kilkanaście dni w miesiącu, od czerwca do września jest to natomiast zaledwie 1,2–2,5 dnia miesięcznie.

W czasie umiarkowanych zim zamarza niespełna połowa Bałtyku, lecz podczas surowych skute lodem jest ponad 60 proc. powierzchni. W zasadzie w czasie ciężkich zim nie zamarzają jedynie głębsze akweny Bałtyku Środkowego i Bałtyku Południowego, ale i tam pojawia się lód dryfujący. Złodzenie stanowi istotne utrudnienie dla żeglugi bałtyckiej, głównie wskutek tworzenia się spiętrzonych zwalów lodowych, które mogą osiągać grubość nawet kilkunastu metrów. W wyniku złodzenia ważne szlaki żeglugowe w Zatoce Botnickiej czy porty w Zatoce Fińskiej są wyłączone z żeglugi nawet przez kilkadziesiąt dni. Utrudnienia żeglugowe występują również w Wielkim Bełcie, Sundzie oraz Kattegacie. W Botniku Północnym złodzenie trwa ponad sześć miesięcy, w centralnej części tej zatoki przez 110–130 dni, a w Zatoce Fińskiej ok. 110 dni w roku.

³ Dane hydrometeorologiczne Bałtyku opracowano na podstawie: T. Szubrycht, *Bałtyckie wymiary bezpieczeństwa*, Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia 2010; T. Szubrycht, K. Rokiciński, P. Mickiewicz, *Morze Bałtyckie w polityce bezpieczeństwa Rosji*, Wydawnictwo FNCE, Poznań 2020.

⁴ Około 80 proc. powierzchni Morza Bałtyckiego charakteryzuje się głębokościami od 50 m, do 100 m to 18 proc., a zaledwie 2 proc. powierzchni stanowią akweny o głębokości powyżej 200 m. Średnia głębokość Bałtyku wynosi 52,3 m. Zob.: T. Szubrycht, *Bałtyckie wymiary...*, *op. cit.*

U polskich wybrzeży zlodzenie na charakter łagodny i trwa średnio ok. 20 dni w roku nad morzem otwartym oraz 80–105 dni w zalewach i półzamkniętych zatokach. Grubość pokrywy lodowej wzrasta na Bałtyku od południa ku północy i wynosi maksymalnie (w marcu–kwietniu) ok. 50 cm na obszarze Botniku Południowego i Zatoki Fińskiej oraz 70–80 cm, a nawet powyżej 100 cm na wodach Botniku Północnego. Na Bałtyku Południowym przy bardzo surowych zimach grubość lodu osiąga 60–70 cm. Dla przykładu w rejonie Bornholmu na głównej trasie żeglugowej z Morza Bałtyckiego na Morze Północne zalodzenie utrzymuje się od 18 do 83 dni w roku. Największe wynikające z tego utrudnienia przypadają na okres luty–marzec i występują w rejonach zalewów, ujść rzek oraz torów podejściowych do portów.

Bałtyk to morze burzliwe, na którym fale są krótkie i strome. Typowa wysokość fal bałtyckich wynosi 3–8 m (wartość średnia to 5 m), jednak w czasie bardzo silnych sztormów mogą osiągnąć one wysokość ponad 10 m. W dniu 23 grudnia 2004 r., w czasie sztormu w rejonie Bałtyku Północnego zarejestrowano pojedynczą falę o wysokości prawie 14 m. Na Bałtyku kształt oraz wielkość fali w zasadniczym stopniu uzależnione są od kierunku i siły wiatru. W rejonach przybrzeżnych, charakteryzujących się znacznie mniejszymi głębokościami, na elementy fali wpływają kształt i profil dna morskiego.

Stan morza związany z warunkami wiatrowymi w rejonie polskiego wybrzeża oraz Bałtyku Południowego przeważnie zawiera się w przedziale do 5 m, a w okresie sztormów wiosennych i jesiennych dochodzi do 7–8 m (przy wiatrach o sile powyżej 8⁰B). Wówczas przeciętna długość fali wynosi ok. 15 m.

Wiosną i latem występują słabe sztormy, trwające zazwyczaj około pół doby, okresy bezsztormowe mogą zaś sięgać nawet 100 dób. Jesienią i zimą sztormy są silniejsze – niekiedy trwają nawet osiem dób, ponadto występują one znacznie częściej niż wiosną i latem. Czas trwania okresów bezsztormowych jesienią i zimą waha się najczęściej w przedziale od 1 do 20 dób.

Przedstawione powyżej uwarunkowania hydrometeorologiczne istotnie wpływają na planowanie działań mających zmniejszyć

podatność morskiej infrastruktury krytycznej na działania hybrydowe. Ważnym aspektem, który musi zostać uwzględniony w procesie planistycznym działań na Bałtyku, są obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego: uwarunkowania geograficzne oraz fakt uznania przez Międzynarodową Organizację Morską całego Bałtyku za *Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA), czyli obszar morski szczególnie wrażliwy⁵. Nakłada to na państwa nadbałtyckie konieczność podjęcia adekwatnych działań, by zapewnić wzmożoną ochronę zwłaszcza przed żeglugą niebezpieczną dla środowiska. Na akwenach uznanych za PSSA mogą obowiązywać m.in.: zakaz zrzutu zanieczyszczeń ze statków, wyznaczanie tras żeglugowych, opracowywanie i przyjmowanie innych środków, które mają na celu ochronę wyznaczonych obszarów morskich przed niszczeniem środowiska przez statki, takich jak obowiązkowe procedury pilotażowe lub systemy zarządzania ruchem statków.

Jedną z różnic pomiędzy PSSA a obszarem specjalnym, zdefiniowanym w konwencji MARPOL⁶ 73/78, jest to, że państwa w obszarach specjalnych mogą podejmować środki ochrony tylko zgodnie z postanowieniami dotyczącymi zapobiegania zanieczyszczaniu morza, zawartymi w załącznikach I, II, V i VI do konwencji MARPOL 73/78⁷. W przypadku PSSA państwo może natomiast proponować dodatkowe środki ochrony, które obejmują środki wymienione w wytycznych IMO, ale również inne, nieuregulowane przez konwencje IMO⁸. Za jedno z takich działań należy uznać kontrolę stanu technicznego jednostki oraz spełniania przez nią wszystkich wymogów konwencji międzynarodowych. Może to być ważny i skuteczny oręż w zwalczaniu rosyjskiej floty cieni na Bałtyku.

⁵ W 2005 r. Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) uznała Bałtyk za taki akwen. Został on zakwalifikowany ze względu na wyjątkowe walory ekologiczne, które mogą zostać zniszczone w skutek międzynarodowej żeglugi.

⁶ Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.

⁷ Wspomniane załączniki do Konwencji MARPOL 73/78 dotyczą: załącznik I – Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami, załącznik II – Przepisy o kontroli zanieczyszczania szkodliwymi substancjami ciekłymi przewożonymi luzem, załącznik V – Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu odpadami ze statków oraz załącznik VI – Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza przez statki.

⁸ Zob.: D. Pyć, *Wybrane aspekty prawne i ekologiczne związane z układaniem rurociągow podmorskich*, „Prawo Morskie” 2006, t. XXII.

Znaczenie Bałtyku w rosyjskiej polityce bezpieczeństwa

O ile w ujęciu długoterminowym uwarunkowania hydrometeorologiczne Bałtyku należy uznać za niezmiennie, o tyle uwarunkowania geopolityczne w ostatnich trzech dekadach uległy radykalnej zmianie. Zmiany dotyczą członkostwa Polski i państw bałtyckich w NATO, a od 2023 i 2024 r. również wstąpienia do Sojuszu Finlandii i Szwecji. Wejście tych dwóch państw sprawiło, że sytuacja Rosji nad Bałtykiem uległa znacznemu pogorszeniu. Już w okresie poprzedzającym wybuch I wojny światowej przedstawiciele Floty Bałtyckiej za najgorszy z możliwych scenariuszy dla Imperium Rosyjskiego uznawali sojusz Szwecji i Niemiec. Porównując stan posiadania Rosji nad Bałtykiem z 1939 r., jest on trochę korzystniejszy ze względu na obwód królewiecki niż w okresie międzywojennym. Co więcej, aktualnie w przypadku jakiegokolwiek konfrontacji na Bałtyku Rosja będzie musiała stawić czoła nie poszczególnym państwom, ale NATO lub UE. Tym samym podjęcie działań noszących znamiona agresji w stosunku do państw Sojuszu byłoby obarczone bardzo dużym ryzykiem dla Rosji. Z tego powodu w arsenale prawdopodobnych przedsięwzięć Rosji pozostają działania hybrydowe.

Z rosyjskiego punktu widzenia podjęcie działań hybrydowych jawi się jako atrakcyjne, ponieważ jednoznaczne przypisanie ich sprawstwa może być utrudnione. Ważnym elementem jest również korzystny stosunek potencjalnych kosztów do możliwych profitów. Rosjanie jako prawdopodobny zysk z przeprowadzonych działań hybrydowych uznają nie tylko wyrządzone straty materialne czy koszty, które państwa nadbałtyckie ponoszą za zabezpieczenie morskiej infrastruktury krytycznej, lecz także korzyści polityczne i propagandowe. W przypadku uznania za sprawcę zyskują argument dla budowy narracji, że państwa zachodnie nie chcą dialogu, a jedynie konfrontacji z Rosją, czyli budowania syndromu oblężonej twierdzy. Należy również przyjąć, że liczba prowokacyjnych i agresywnych działań rosyjskich będzie uzależniona od wyników wojny w Ukrainie. Jeśli społeczeństwo rosyjskie nie uzna, że wojna zakończyła się sukcesem, wówczas władze będą musiały pokazać własnemu

społeczeństwu, że Rosja nadal jest potęgą globalną. Wówczas skutecznym działaniem okaże się pokazanie własnemu społeczeństwu stanowczości w działaniach na akwenach morskich, do czego Bałtyk wydaje się być idealny. Z tego powodu znaczące zwiększenie kosztów prowadzenia takich działań przez Rosję wydaje się kluczowe. Ze względu na niewiarygodność Rosji oraz jej agresywną politykę i działania należy przyjąć, że tylko w przypadku zdecydowanej postawy wszystkich państw NATO Rosjanie zaprzestaną bezprawnych działań w szarej strefie.

W nadchodzących dekadach należy oczekiwać znaczącego zwiększenia liczby morskiej infrastruktury krytycznej na Bałtyku. Spowodowane to będzie rozwojem morskiej energetyki wiatrowej oraz liczbą nowych kabli podmorskich. Mimo ograniczenia eksportu rosyjskich surowców energetycznych eksperci szacują, iż nadal odnotowywany będzie wzrost przewozów bałtyckich.

Działania podejmowane przez państwa Sojuszu, a nie tylko przez państwa nadbałtyckie, muszą mieć różnorodny charakter. Taka różnorodność powinna obejmować działania o charakterze politycznym (pokazanie jedności wszystkich państw NATO), egzekwowanie obowiązujących przepisów prawa międzynarodowego, zwiększenie obecności sił morskich NATO na Bałtyku, ciągłą wymianę informacji w czasie rzeczywistym między państwami nadbałtyckimi dotyczącą podejrzanej aktywności jednostek w rejonie morskiej infrastruktury krytycznej aż po opracowanie wspólnych procedur reagowania na takie działania. Wszelka działalność na Bałtyku musi odbywać się zgodnie z przepisami międzynarodowymi. Odnosząc się do obowiązujących przepisów, należy wspomnieć, że przejście okrętów przez Cieśniny Bałtyckie reguluje rozporządzenie królewskie *Royal Ordinance Governing the Admission of Foreign Warship and Military Aircraft to Danish Territory in Time of Peace*, które weszło w życie 1 maja 1999 r. Mimo ratyfikacji Konwencji o Prawie Morza rząd duński skutecznie odmawia uznania w cieśninach reżimu „wolnego i niezakłócanego przejścia tranzytowego” (art. 37–44), który zapewnia wolność żeglugi na powierzchni i pod wodą dla wszystkich handlowych i państwowych statków oraz okrętów, a także przelot statków

powietrznych w cieśninach łączących części morza pełnego lub wyłącznych stref ekonomicznych. Jest ono uznawane przez wszystkie państwa nadbałtyckie⁹. Należy dodać, że dodatkowo obowiązują również inne postanowienia międzynarodowe, które wymuszają wypełnienie określonych wymagań technicznych przez statki wchodzące na Bałtyk, co wynika z przepisów ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa żeglugi.

Latem 2024 r. duński minister spraw zagranicznych Lars L. Rasmussen powiedział, że Kopenhaga rozważa możliwość zablokowania przepływu statków z rosyjską ropą naftową przez Cieśniny Bałtyckie ze względu na potencjalne zagrożenia dla środowiska. Duński Urząd Morski podjął decyzję o wzmocnieniu kontroli nad tankowcami transportującymi ropę naftową z Rosji w swoich portach. Władze duńskie stwierdziły, że celem tych działań jest przede wszystkim ochrona środowiska i marynarzy, gdyż starsze tankowce są coraz częściej wykorzystywane do transportu rosyjskiej ropy. Ponadto „tankowce charakteryzują się szczególnie wysokim profilem ryzyka, co oznacza, że tego typu statki mają znacznie wyższy priorytet przy wyborze do inspekcji niż inne typy statków”, a to właśnie starsze tankowce są coraz częściej wykorzystywane do transportu rosyjskiej ropy¹⁰. Ciekawa jest odpowiedź rosyjskiego publicysty na przedstawione uzasadnienie podjęcia takich działań: „(...) niedługo „odłączy” im się Grenlandia, stracą dostęp do Arktyki, ale wciąż myślała tylko o tym, jak dokuczyć Rosji”¹¹.

Błędem w budowaniu przekazu, który odnosi się do Bałtyku po wejściu Szwecji i Finlandii do NATO, jest stwierdzenie, że stał się on morzem wewnętrznym lub jeziorem NATO-wskim. Takie określenie jest nieuprawnione. Po wejściu tych państw do Sojuszu sytuacja geopolityczna i militarna Rosji na Bałtyku uległa pogorszeniu,

⁹ Zob.: D.R. Bugajski, *Przejście okrętów przez morze terytorialne państwa obcego w prawie i praktyce państw bałtyckich oraz NATO*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” 2006, rok XLVII, nr 1 (164).

¹⁰ Zob.: *Дания планирует существенно изменить правила прохода российских нефтетанкеров* [Dania planuje znacząco zmienić zasady przepływu rosyjskich tankowców], Top War, 6 lutego 2025 r., <https://topwar.ru/258896-danija-planiruet-suschestvenno-izmenit-pravila-prohoda-rossijskih-neftetankerov.html> (dostęp: 10 lutego 2025 r.).

¹¹ *ibidem*.

jednak nie wolno lekceważyć rosyjskiego potencjału na Bałtyku. Pogorszenie sytuacji geopolitycznej Rosji na Bałtyku po wejściu tych dwóch państw do NATO wynika nie tylko z faktu potencjału militarnego i ekonomicznego (szczególnie dobrze rozwiniętego przemysłu obronnego), jaki wniosły one do Sojuszu, lecz także z faktu uzyskania kontroli przez Sojusz w kluczowych regionach Bałtyku (z punktu widzenia Rosji), a mianowicie na Bałtyku Południowym i na Zatoce Fińskiej. Ważny jest tu także aspekt opcji wykonania przez Sojusz uderzeń raketowych i lotniczych na rozległe obszary Rosji nad Bałtykiem z Morza Norweskiego oraz możliwość generowania bezpośredniego zagrożenia dla drugiego pod względem wielkości miasta Rosji – Sankt Petersburga.

Nie można mówić jednak o Bałtyku jako o „jeziorze” czy „morzu wewnętrznym NATO”, ponieważ zgodnie z prawem międzynarodowym na wodach Bałtyku obowiązuje swoboda żeglugi zarówno dla jednostek handlowych, jak i okrętów (z pewnymi ograniczeniami, które już zostały przedstawione w niniejszej publikacji). Nie wolno również zapominać o rosyjskim potencjale militarnym na Bałtyku. Aktualnie bardzo trudno oszacować rzeczywisty potencjał Rosjan w tym regionie ze względu na wycofanie wielu jednostek, sprzętu wojskowego i uzbrojenia do walki w Ukrainie oraz z powodu nieznanego poziomu wyszkolenia jednostek nadal stacjonujących w obwodzie królewieckim.

W kontekście wyimaginowanych zagrożeń ze strony NATO rola Floty Bałtyckiej na Morzu Bałtyckim gwałtownie rośnie. Niektórzy eksperci sceptycznie podchodzą do jej obecnego stanu (potencjału bojowego). Aleksander Artamonow, ekspert wojskowy, główny analityk Fundacji Dziedzictwa Eurazjatyckiego, stwierdził, że „(...) teraz to [okręty Floty Bałtyckiej – przyp. aut.] nic więcej niż straż przybrzeżna”¹². Można jednak kwestionować to stwierdzenie. Obecnie w dyspozycji Floty Bałtyckiej na Bałtyku jest: niszczyciel, 2 fregaty

¹² „Выиграть, всё время обороняясь, нельзя”: Наши корабли берут на абортаж [„Nie można wygrać, broniąc się przez cały czas”: Nasze statki są atakowane], X-True, 22 stycznia 2025 r., <https://x-true.info/133544-vyigrat-vse-vremja-oboronjajas-nelzja-nashi-korabli-berut-na-abordazh> – a-ot-bjekov-zaschititsja-pochti-nevozmozžno.html (dostęp: 23 stycznia 2025 r.).

rakietowe, 4 korwety rakietowe, 10 małych okrętów rakietowych, 6 okrętów zwalczania okrętów podwodnych, 21 kutrów rakietowych, 2 małe i 4 duże okręty desantowe, 9 kutrów desantowych, 2 okręty podwodne oraz 2 trałowce¹³. Ponadto przy ocenie potencjału Floty Bałtyckiej należy uwzględnić lotnictwo morskie, rakietowe systemy brzegowe zapewniające antydostępowość oraz wojska lądowe podporządkowane Flocie Bałtyckiej. Nie dysponują one takim potencjałem, jak przez wiele lat twierdzili Rosjanie, lecz mimo to nie można go lekceważyć. W szczególności, jeśli istnieje prawdopodobieństwo, że może być użyty.

Działania rosyjskie w rejonie Morza Bałtyckiego od kilku lat mają charakter prowokacyjny, realizowany na granicy prawa międzynarodowego lub noszące znamiona działań bezprawnych. Do ich grona należy zaliczyć m.in.: naruszanie przestrzeni powietrznej i wód terytorialnych państw nadbałtyckich, niebezpieczne manewry okrętów lub samolotów, wyłączanie systemów AIS przez samoloty i statki, zakłócanie systemów GPS, nielegalne podnoszenie oznakowania nawigacyjnego, wzmożoną aktywność pomiarową i rozpoznawczą nad kluczową podwodną infrastrukturą krytyczną państw NATO oraz działania dywersyjne podejmowane lub inspirowane przez służby specjalne Rosji, tj. podpalenia, terroryzm powietrzny, działania sabotażowe, ataki w cyberprzestrzeni czy działalność szpiegowską. Wszystkie te przedsięwzięcia podejmowane są w tak zwanej szarej strefie i noszą znamiona działań hybrydowych.

Sojusznicza reakcja na rosyjskie zagrożenia w regionie Morza Bałtyckiego

Odpowiedzią Sojuszu na intensyfikację działań hybrydowych na Bałtyku jest Baltic Sentry. Do udziału w operacji zadeklarowano okręty różnych klas, morskie samoloty patrolowe oraz drony morskie. W ramach tej operacji państwa Sojuszu będą współpracować w celu integracji krajowych zasobów nadzoru pozwalających poprawić

¹³ *ibidem*.

zdolności do ochrony i obrony morskiej infrastruktury krytycznej, zwiększenia jej odporności oraz w razie potrzeby reagowania na incydenty¹⁴. Generał Christopher G. Cavoli, Naczelny Dowódca Sił Sojuszniczych w Europie, stwierdził, że „Baltic Sentry będzie zapewniać ukierunkowane odstraszanie na całym Bałtyku i przeciwdziałać działaniom destabilizacyjnym, takim jak te zaobserwowane w zeszłym miesiącu. Operacja ta pokazuje, że Sojusz jest w stanie szybko reagować na tego typu destabilizację”¹⁵. Patrowanie Morza Bałtyckiego i ochrona morskiej infrastruktury krytycznej w obliczu niedawnych uszkodzeń kabli powinny zapewnić nadzór nad krytycznymi obszarami Bałtyku 24 godziny na dobę 7 dni w tygodniu. Dodał, że osiem krajów NATO dostarczy drony do dyspozycji NATO, a Sojusz połączy dostarczone przez nie obrazy i informacje w jedną sieć, do której będą podłączeni wszyscy lokalni gracze, włączając w to Straż Przybrzeżną i Graniczną oraz regionalną policję, co umożliwi im podejmowanie konkretnych działań¹⁶.

Powodem utworzenia Baltic Sentry była reakcja państw Sojuszu na zerwania lub uszkodzenia podwodnych kabli. Bezpieczeństwo podwodnej infrastruktury, jak już wcześniej wspomniano, ma szczególne znaczenie w kontekście uzyskania od 9 lutego 2025 r. przez państwa bałtyckie niepodległości energetycznej, czyli synchronizacji ich systemów energetycznych z systemem energetycznym UE.

Należy jednak podkreślić, że działania, które będą prowadzone w ramach Baltic Sentry, były już wcześniej realizowane przez poszczególne państwa nadbałtyckie. Od dwóch lat polska marynarka wojenna prowadzi operację „Zatoka”, której celem jest monitoring

¹⁴ Zob.: *NATO launches 'Baltic Sentry' to increase critical infrastructure security*, North Atlantic Treaty Organization, 14 stycznia 2025 r., https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_232122.htm (dostęp: 25 lutego 2025 r.).

¹⁵ Zob.: *ibidem*; A. Stawier, «Балтийский часовой». НАТО становится альянсом пиратов [Baltic Sentry – NATO staje się sojuszem piratów], Top War, 20 stycznia 2025 r., <https://topwar.ru/257658-baltijskij-chasovoj-nato-stanovitsja-aljansom-piratov.html> (dostęp: 23 stycznia 2025r.).

¹⁶ Zob.: *Baltic Sentry to enhance NATO's presence in the Baltic Sea*, SHAPE NATO, 14 stycznia 2025 r., <https://shape.nato.int/news-releases/baltic-sentry-to-enhance-natos-presence-in-the-baltic-sea> (dostęp: 25 lutego 2025 r.).

i ochrona podwodnej infrastruktury krytycznej. Podobne kroki podjęły również inne państwa nadbałtyckie.

Na Bałtyku systematycznie odbywają się ćwiczenia morskie, regularne patrole oraz wizyty zespołów okrętów NATO, których jednym z celów jest zwiększenie gotowości i zademonstrowanie obecności sił NATO na tym akwenie. Wartością dodaną, która zostanie osiągnięta w ramach Baltic Sentry, jest uzyskanie pełnej świadomości sytuacyjnej na Bałtyku.

Dowództwo Połączonych Sił Sojuszniczych w Brunssum (JFCBS) będzie dowodzić Baltic Sentry, przy czym Sojusznicze Dowództwo Sił Morskich (MARCOM) odegra kluczową rolę w dowodzeniu siłami na obszarze morskim. CTF Baltic natomiast jako dowództwo szczebla taktycznego będzie organem wykonawczym MARCOM-u.

Rozpatrując problematykę sił okrętowych, które mogą/powinny być wydzielone do realizacji zadań w ramach Baltic Sentry, zadeklarowano siły okrętowe, drony oraz morskie samoloty patrolowe. Ze względu na uwarunkowania hydrometeorologiczne Bałtyku, które zostały już przedstawione w niniejszej publikacji, powinny to być okręty cechujące się dużą dzielnością morską oraz autonomicznością. Należy przyjąć również założenie, że operacja Baltic Sentry będzie realizowana równolegle z codzienną działalnością Stałych Zespołów Okrętów NATO (SNMG-1, SNMG-2, SNMCMG-1, SNMCMG-2), a tym samym państwa Sojuszu będą musiały zadeklarować siły do dodatkowego zespołu. Jak już wspomniano, do składu zespołu okrętów prowadzącego działania w ramach Baltic Sentry zostaną wydzielone również jednostki Straży Granicznej i innych jednostek służb państwowych.

W opinii autora największym wyzwaniem będzie konieczność zapewnienia zespołu w wariantcie ciągłej działalności operacyjnej na wybranych akwenach Bałtyku. Nawet jeśli założymy, że Bałtyk nie jest akwenem rozległym (jego rozciągłość południkowa wynosi 1500 km, a równoleżnikowa 700 km), to warunkiem efektywnej realizacji postawionych zadań będzie wydzielenie umożliwiających to sił okrętowych. Rodzi się zatem pytanie, jak liczny powinien być zespół okrętów realizujący zadania w ramach Baltic Sentry. Podczas

analizy wszystkich aspektów działalności w ramach Baltic Sentry nie wolno zapominać o zasobach ludzkich, okrętowych i finansowych, jakimi dysponuje Sojusz. Wydaje się, że mimo deklaracji Sojuszu największy ciężar odpowiedzialności w realizacji działań w ramach Baltic Sentry będzie spoczywał na państwach nadbałtyckich.

Bardzo istotny aspekt to również wymuszenie na jednostkach pływających przestrzegania obowiązujących przepisów odnośnie do włączania systemu AIS. Pozwoli to na monitorowanie żeglugi w rejonach określonych jako szczególnie ważne dla zapewnienia bezpieczeństwa morskiej infrastruktury krytycznej oraz egzekwowania przepisów odnoszących się do ochrony środowiska na Bałtyku, umożliwiającących zwalczanie rosyjskiej floty cieni. Kluczowe okazuje się również określenie priorytetowych akwenów monitoringu i ochrony w kontekście bezpieczeństwa podmorskiej infrastruktury krytycznej przez siły wydzielone do realizacji Baltic Sentry.

Ze względów politycznych i wizerunkowych konieczny jest udział okrętów państw, które nie są zaliczane do państw nadbałtyckich. Równolegle z prowadzeniem operacji Baltic Sentry niezbędne są działania państw nadbałtyckich (możemy je określić jako organizacyjno-prawne). Powinny one dotyczyć m.in. opracowania procedur pozwalających na efektywne działanie sił okrętowych na morzu (zasady zatrzymywania i kontroli jednostek podejrzanych o działania bezprawne). Te ustalenia obejmowałyby wspólną interpretację praw państwa nadbrzeżnego w egzekwowaniu przepisów ochrony środowiska naturalnego na Bałtyku, przepisów PSI¹⁷, przepisów odnoszących się do podmiotów naruszających zasady bezpiecznej nawigacji czy możliwości wykorzystania kazusu włoskiego do zwalczania nielegalnej emigracji na Adriatyku¹⁸. Poniżej w tabeli przedstawiono potencjał sił okrętowych NATO, który może być wydzielony do Baltic Sentry.

¹⁷ PSI – Proliferation Security Initiative, określana również jako Inicjatywa Krakowska.

¹⁸ Zob.: T. Szubrycht, *Morze Śródziemne w systemie bezpieczeństwa europejskiego*, Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia 2008.

Tab. 1. Potencjał ilościowo-jakościowy sił okrętowych państw NATO.

państwo	dostępne okręty nawodne	państwo	dostępne okręty nawodne
Dania	16	Francja	83
Estonia	10	Grecja	73
Finlandia	23	Hiszpania	53
Litwa	9	Niderlandy	24
Łotwa	8	Islandia	2
Niemcy	69	Kanada	62
Norwegia	42	Portugalia	21
Polska	24	Rumunia	28
Szwecja	23	Słowenia	0
Albania	4	Turcja	92
Belgia	10	USA	216
Bułgaria	19	Wielka Brytania	62
Chorwacja	2	Włochy	71
Czarnogóra	0		
Razem 1046			

Źródło: Oprac. własne na podstawie *Janes' Fighting Ships 2024/2025 Yearbook*.

Jak wynika z tabeli, państwa Sojuszu dysponują 1046 jednostkami pływającymi wchodzącym w skład ich sił morskich. Są to zarówno okręty, jak i jednostki innych służb państwowych, które ze względu na dzielność morską mogą realizować zadania w ramach Baltic Sentry. Należy jednak założyć, że tylko niewielki procent z tych jednostek może zostać wydzielony do tej operacji, ponieważ każde z państw NATO ma własne narodowe i sojusznicze zobowiązania.

Państwa nadbałtyckie dysponują 224 jednostkami, które mogą być wydzielone do Baltic Sentry, jednak podobnie jak w innych państwach również w przypadku krajów nadbałtyckich tylko część z tych jednostek może wziąć udział w operacji. Ostateczna liczba dostępnych jednostek do realizacji zadań w ramach Baltic Sentry w głównej mierze uzależniona będzie od politycznej woli państw Sojuszu w partycypowaniu w Baltic Sentry.

Po ogłoszeniu przez NATO powołania misji Baltic Sentry rosyjscy politycy różnych szczebli oraz publicyści poświęcili tej problematyce

liczne komunikaty, artykuły i wywiady. Poniżej zostanie przedstawiona analiza i synteza kilkunastu takich publikacji. Poglądy rosyjskie opracowano na podstawie analiz rosyjskich artykułów, wywiadów i komunikatów opublikowanych od 9 stycznia do 12 lutego 2025 r. Przeanalizowano treść 16 publikacji poświęconych operacji NATO Baltic Sentry. Należy podkreślić, że wszystkie przebadane materiały prasowe wzbogacono wizualizacją działań bojowych na morzu (pływające okręty i samoloty, operacje desantowe, okrętowe salwy rakietowe, strzelający żołnierze piechoty morskiej i inne sceny batalistyczne).

6 lutego 2025 r. ambasador Rosji w Belgii Aleksandr Tokowinin oznajmił, że Moskwa podejmie działania odwetowe przeciwko operacji NATO Baltic Sentry. Stwierdził, że takie działania są planowane pomimo oświadczenia Naczelnego Dowództwa Sił Sojuszniczych NATO w Mons, twierdzącego, że operacja ma na celu ochronę podwodnej infrastruktury na Bałtyku¹⁹.

Z kolei 7 lutego 2025 r. ambasador Rosji w Finlandii Paweł Kuzniecowa w wywiadzie dla RIA Novosti powiedział, że Rosja ma wystarczająco dużo woli i zasobów, aby sprawić, że marzenia NATO o przekształceniu Morza Bałtyckiego w „wewnętrzne jezioro” Sojuszu staną się nierealne²⁰.

Tego samego dnia doradca prezydenta Rosji Nikołaj Patruszew, który nadzoruje rosyjską politykę morską, powiedział, że Zachód wykorzystuje Szwecję i Finlandię, aby pozbawić Rosję dostępu do Bałtyku i zamienić go w „wewnętrzne morze” NATO. Kilka dni później stwierdził, że państwa Sojuszu dążą do konfrontacji i postanowiły podnieść stawkę tam, gdzie Rosja jest najsłabsza – na morzu.

W opinii Rosjan rzeczywistymi, ale ukrytymi celami operacji Baltic Sentry są:

- prowadzenie rozpoznania oraz realizacja ćwiczeń na morzu z wykorzystaniem środków technicznych oraz przetestowanie skuteczności innowacyjnych elementów taktyki działania sił morskich;

¹⁹ Zob.: *Rosja obiecała odpowiedzieć na operację NATO na Morzu Bałtyckim*, РИА Новости, <https://ria.ru/20250206/nato-1997673593.html?in=t> (dostęp: 9 lutego 2025 r.).

²⁰ Por.: *Rosja nie pozwoli, by Bałtyk stał się wewnętrznym jeziorem NATO*, РИА Новости, <https://ria.ru/20250207/baltika-1997872188.html> (dostęp: 9 lutego 2025 r.).

- zablokowanie Floty Bałtyckiej i uniemożliwienie żeglugi statków handlowych, które zostały objęte sankcjami Zachodu, co prowadzi do ograniczenia eksportu rosyjskiej ropy naftowej.

Morze Bałtyckie ma dla Rosji strategiczne znaczenie. Należy przytoczyć opinię Morskiego Centrum Transportowego (Morcentr-Tek). Po rozpoczęciu wojny w Ukrainie część handlu morskiego opuściła Bałtyk pod presją sankcji, jednakże kluczowy kanał eksportowy pozostał na tym akwenie. Rosja transportuje większość eksportu swojej ropy przez Morze Bałtyckie. Z opublikowanego oświadczenia wynika, że w 2024 r. przez porty bałtyckie przetransportowano mimo obowiązujących sankcji ok. 77,7 mln ton ropy naftowej, co stanowi prawie 30 proc. całego rosyjskiego eksportu ropy naftowej przez rosyjskie porty morskie²¹.

Morze Bałtyckie jest nadal najważniejszą bramą na świat dla rosyjskich towarów, gdyż 60 proc. rosyjskiego handlu przechodzi przez Bałtyk. Nad Bałtykiem położone jest drugie co do wielkości miasto Rosji – Sankt Petersburg, w którym ma siedzibę Dowództwo Marynarki Wojennej Rosji. Cała gospodarka regionu północno-zachodniej Rosji jest uzależniona od dobrobytu gospodarczego Sankt Petersburga. W mieście znajdują się również ważne dla Rosji gałęzie przemysłu, takie jak budownictwo okrętowe oraz produkcja silników okrętowych.

Jak podkreślają rosyjscy politycy, Bałtyk to region o kluczowym znaczeniu dla utrzymania rosyjskiego, *de facto* „zamorskiego” terytorium, czyli obwodu królewieckiego. Otaczają go bowiem wrogie państwa, a jedyna komunikacja z tym regionem, która nie jest pod ich kontrolą, to prawie 1000-kilometrowa droga morska z „Wielkiej Rosji”.

Doradca prezydenta Rosji i przewodniczący Rosyjskiego Kolegium Morskiego N. Patruszew uważa, że Wielka Brytania wraz z innymi krajami NATO próbuje narzucić państwom europejskim możliwość aresztowania rosyjskich statków na Bałtyku. Dzieje się tak rzekomo z powodu zagrożeń dla środowiska naturalnego i morskiej

²¹ W. Czernow, *Пираты Балтийского моря [Piraci Morza Bałtyckiego]*, PortNews, 12 lutego 2025 r., <https://portnews.ru/comments/3540/> (dostęp: 14 lutego 2025 r.).

infrastruktury krytycznej, ale Rosja uważnie monitoruje działania wrogich państw i przygotowuje środki zaradcze. Patruszew stwierdził, że „(...) odcięcie Rosji dostępu do Morza Czarnego i Bałtyku było pielęgnowanym marzeniem Londynu od XVIII wieku”. Dodał, że „Brytyjczycy próbowali przeszkodzić Piotrowi Wielkiemu, intrygowali przeciwko Katarzynie II. Czasami próbowali podjąć działania zbrojne. Przypomnijmy sobie wojnę krymską, która jest często interpretowana w historii jako porażka Rosji, ale w rzeczywistości to Brytyjczycy i Francuzi ponieśli klęskę²² pod bastionami Sewastopola, na Bałtyku, a także na Dalekim Wschodzie i na Wyspach Sołowieckich”²³.

Kluczowy z punktu widzenia wpływów do budżetu państwa pozostaje eksport ropy naftowej realizowany z wykorzystaniem floty cieni. Dlatego też w narracji rosyjskiej uwypuklany jest aspekt wprowadzania utrudnień w eksporcie rosyjskiej ropy naftowej i stworzenie przesłanek do wprowadzenia arbitralnych ograniczeń w żegludze międzynarodowej. W publikacjach wielokrotnie pojawiał się wątek zaostrożenia kontroli przez duński Urząd Morski tankowców, które wchodzi na Bałtyk przez Cieśniny Bałtyckie pod pretekstem konieczności zapewnienia ochrony środowiska.

Katastrofy na Morzu Czarnym czy przypadek pływającego pod banderą Panamy tankowca Eventin, na którym 10 stycznia 2025 r. doszło do awarii u wybrzeży wyspy Rugia, świadczą na niekorzyść Rosji. Ta 274-metrowa jednostka przewoziła 99 tys. ton rosyjskiej ropy. Według Greenpeace tankowiec znajduje się na liście 192 statków o bardzo złym stanie technicznym, używanych przez Rosję do

²² N. Patruszew zapomniał jednak, że wojna krymska zakończyła się porażką Rosji, upadkiem Sewastopola oraz samozatopieniem całej rosyjskiej Floty Czarnomorskiej. Łącznie w wojnie krymskiej poległo lub zmarło z powodu ran 500 tys. żołnierzy rosyjskich. Wprowadzona przez Brytyjczyków blokada Cieśnin Bałtyckich uniemożliwiła Rosji eksport zboża i innych towarów. Zgodnie z postanowieniami traktatu pokojowego z Paryża Rosja musiała oddać Turcji południową część Besarabii oraz uznać protektorat Turcji nad Mołdawią, Wołoszczyzną i Serbią, a Morze Czarne ogłoszono akwenem dostępnym dla wszystkich flot. Trudno zatem stwierdzić, że to Wielka Brytania i Francja poniosły klęskę w tej wojnie.

²³ Zob.: *Rosja nie pozwoli, by..., op. cit.*

transportu ropy w celu obejścia sankcji²⁴. Te wypadki potwierdzają, że stan techniczny jednostek przewożących rosyjską ropę naftową jest zły lub bardzo zły i potwierdzają słuszność obaw strony duńskiej. Co więcej, część z tych jednostek nie jest ubezpieczona. Od czasu wprowadzenia bardziej szczegółowych kontroli stanu technicznego tankowców przepływających wzdłuż wybrzeży Estonii skontrolowano ponad 300 tankowców. Wyniki 8-miesięcznych kontroli wykazały, że 260 jednostek miało ważne ubezpieczenie, lecz 62 (prawie 20 proc.) nie posiadało takiego świadczenia. Kolejne spostrzeżenie po analizie tych publikacji dotyczy faktu, że wielokrotnie rosyjscy publicyści i politycy lekceważąco określali państwa bałtyckie i Finlandię jako „mikroorganizmy europejskie”, „bałtyckie karły” czy „niepojętnych, ale beczelnych malców”.

W badanych rosyjskich publikacjach poruszających problematykę Baltic Sentry i zwiększenie obecności NATO na Bałtyku przeważają następujące stwierdzenia: „od dawna było oczywiste, że wróg [NATO – przyp. aut.] doprowadzi do wojny na Bałtyku”, „eskalacja działań na Bałtyku jest pierwszą częścią operacji podboju Arktyki przez Zachód”, „Rosja nie ma planów zajmowania terytoriów, ale jeśli zaczną się problemy, co powstrzyma nas przed zajęciem terytoriów, które wcześniej należały do Imperium Rosyjskiego”, „polowanie na naszą flotę handlową”, „piraci Morza Bałtyckiego przygotowują blokadę morską Rosji”, „histeria na Zachodzie dotycząca «rosyjskiego zagrożenia» kończyła się już wcześniej głośnym pierdnięciem – zarówno w przenośni, jak i dosłownie”, „całkiem prawdopodobne, że będziemy musieli wymoczyć gorących facetów z Europy Północnej w zimnych wodach Bałtyku, ale mam nadzieję, że tak się nie stanie”, „istnieją bezpośrednie i pośrednie sygnały, że NATO przygotowuje się do starcia militarnego z Rosją w krajach bałtyckich”, „jesteśmy prowokowani, a nie wygrasz, broniąc się cały czas”, „zmieniają nazwę Morza Bałtyckiego na «Morze NATO», „niedawno gorący fiński chłopcy wspólnie z Estończykami przeprowadzili na Bałtyku, że tak

²⁴ B. Dudek, *Rosyjska „flota cieni”: awaria tankowca w pobliżu Rugii*, Deutsche Welle, 10 stycznia 2025 r., <https://www.dw.com/pl/rosyjska-flota-cieni-awaria-tankowca-w-pobli%C5%BCu-rugii/a-71269392> (dostęp: 28 lutego 2025 r.).

powiem, głęboką prowokację, tak NATO przygotowuje się do ataku na Rosję na Morzu Bałtyckim”.²⁵ Za wzorcowy przykład rosyjskiej propagandy należy uznać następujący akapit jednego z artykułów: „(...) w Szwecji Stowarzyszenie Domów Pogrzebowych w Göteborgu i inne przedsiębiorstwa pogrzebowe rozpoczęły już poszukiwania gruntów pod cmentarze dla około 50 000 poległych”²⁶. Powyższe cytaty i wzbogacanie tekstu fotografiami i grafiką o wojennym charakterze jednoznacznie wskazują na język konfrontacyjny i podgrzewanie atmosfery o eskalującym zagrożeniu i nieuchronności potencjalnego konfliktu na Bałtyku.

Jedną z proponowanych odpowiedzi Rosjan jest zorganizowanie systemu konwojowania jednostek (przede wszystkim tankowców) udających się do portów rosyjskich i wychodzących z nich. W rosyjskich publikacjach pojawia się następujące stwierdzenie: „(...) ale na razie byłoby zupełnie logiczne, aby statkom cywilnym towarzyszyły okręty wojenne Floty Bałtyckiej. Rosja ma prawo zareagować w możliwie najsurowszy sposób na działania takich piratów [państw NATO – przyp. aut.]”²⁷.

Podjęcie zdecydowanych działań przez NATO będzie miało również wymiar ekonomiczny, gdyż może doprowadzić do wzrostu kosztów dla właścicieli statków (np. z tytułu ubezpieczeń, wynagrodzeń załogi itp.) ze względu na zwiększone ryzyko. Przyczyni się to nie tylko do zmniejszenia rosyjskiego eksportu ropy naftowej, lecz także do zwiększenia kosztów tego eksportu. Ponadto przy podejmowaniu decyzji o rozwoju infrastruktury portowej należy dokładniej oszacować ryzyko związane z ewentualnym zamknięciem Cieśnin Bałtyckich lub wzrostem utrudnień dla rosyjskiego eksportu.

Rosjanie twierdzą, że nawet po ustaleniu, iż statek wyraźnie nie spełnia jakichkolwiek norm, musi on natychmiast zostać zwolniony za kaucją lub zabezpieczeniem finansowym. Mimo że statek stwarza nadmierne zagrożenie dla środowiska morskiego, państwo bandery

²⁵ Cytaty za: A. Stawier, „*Baltic Sentry*” – NATO staje się sojuszem piratów, <https://topwar.ru/257658-baltijskij-chasovoj-nato-stanovitsja-aljansom-piratov.html> (dostęp: 20 stycznia 2025 r.).

²⁶ *ibidem*.

²⁷ Zob.: A. Stawier, *op. cit.*

ma nadal zagwarantowane prawo wstawić się za swoim statkiem i jego załogą oraz zażądać ich uwolnienia.

Rosjanie deklarują ochronę wolności żeglugi statków wchodzących i wychodzących z bałtyckich portów rosyjskich w ramach konwojów. Jednak warto przytoczyć kasus Cieśniny Kerczeńskiej czy Cieśniny Pilawskiej. 5 listopada 2018 r. Rosjanie wbrew postanowieniom Międzynarodowej Konwencji o prawie morza (art. 24 i 38) oraz dwustronnej umowie między Ukrainą a Federacją Rosyjską o współpracy w badaniach Morza Azowskiego i Cieśniny Kerczeńskiej z 2003 r. nielegalnie zajęli i odholowali do portu w Kerczu ukraińskie okręty, które próbowały przejść przez Cieśninę Kerczeńską na Morze Azowskie. Załogi ukraińskie zostały aresztowane. Już na 10 dni przed incydem (25 października 2018 r.) Parlament Europejski wydał Rezolucję 2018/2870 w sprawie sytuacji na Morzu Azowskim. Stwierdzono w niej naruszenie przez Rosję prawa międzynarodowego na Morzu Azowskim.

Po tym incydencie 25 maja 2019 r. Międzynarodowy Trybunał Prawa Morza w Hamburgu zobowiązał Federację Rosyjską do zwrotu zajętych okrętów i natychmiastowego uwolnienia ukraińskich marynarzy. Kreml stwierdził jednak, że Trybunał nie ma kompetencji do rozstrzygnięcia w tej sprawie, a o losie ukraińskich okrętów i ich załóg zadecyduje sąd rosyjski. Ostatecznie wymiana ukraińskich marynarzy odbyła się 7 września 2019 r., a okręty zwrócono Ukrainie 18 listopada 2019 r., czyli prawie po roku²⁸. Można zatem stwierdzić, że Rosjanie nie respektują prawa międzynarodowego, jeśli jest to niezgodne z ich interesami. Znamienne wydaje się zatem powoływanie się na wolność żeglugi na Bałtyku, jeśli samemu pozbawia się inne państwa takiej wolności w odniesieniu do Cieśniny Pilawskiej czy Cieśniny Kerczeńskiej. Jakim zatem potencjałem dysponuje Rosja na Bałtyku, aby zapewnić ochronę organizowanym konwojom?

²⁸ Zob.: T. Szubrycht, *Similarities and differences in marine security challenges and threats in the Baltic Sea and Black Sea*, "Voenen Zhurnal" 2023, t. 130, nr 4; A. Makowski, *Incident w Cieśninie Kerczeńskiej 25 listopada 2018 roku a Konwencja o Prawie Morza*, "Prawo Morskie" 2021, t. XL.

Rosyjska Straż Graniczna na Bałtyku dysponuje 4 jednostkami mogącymi realizować zadania konwojowania tankowców²⁹. Uwzględniając natomiast potencjał ilościowo-jakościowy Floty Bałtyckiej, posiada ona 26 okrętów mogących ze względu na dzielność morską i autonomiczność realizować takie zadania. Tym samym na Morzu Bałtyckim Rosjanie dysponują łącznie 30 jednostkami, które mogą być wykorzystane do eskortowania tankowców w konwojach.

Przyjęcie przez Rosjan systemu konwojowania do i z portów rosyjskich będzie wymagać dużej synchronizacji działań oraz terminowości, co nie jest ich najmocniejszą stroną. Nie wolno zapominać, że odległość od Strefy Przedcieśninowej do rosyjskiego portu Sankt Petersburg wynosi ok. 750 mil morskich, a do portu Ust-Ługa 700 mil morskich. Czas przejścia konwoju to 54 i 50 godzin.

Tworzenie konwoju wymaga ponadto zgromadzenia co najmniej kilku jednostek, a czas formowania potencjalnego konwoju wynosi zwykle kilka godzin. Warto zauważyć, że jednostki podejrzane o zły stan techniczny lub znajdujące się na liście sankcyjnej mogą zostać zatrzymane na wodach terytorialnych Danii lub Szwecji, a w tym przypadku efektywność ochrony okrętów rosyjskich będzie znikoma, tym bardziej że większość z tych jednostek pływa pod flagą „tanych bander”, a nie pod flagą Rosji.

Mimo wielu deklaracji rosyjskich o bezprawnych działaniach odnoszących się do floty cieni, a konkretnie egzekwowania przepisów z zakresu ochrony środowiska, sami Rosjanie podejmują działania mające na celu zmniejszenie zagrożenia ekologicznego dla środowiska morskiego generowanego przez rosyjskie statki. Zgodnie z poleceniem Prezydenta Rosji Ministerstwo Transportu Rosji (Rostransnadzor) organizuje działania kontrolne w odniesieniu do przedsiębiorstw żeglugowych eksploatujących flotę tankowców. Bezpośrednią realizację przedsięwzięcia powierzono Federalnej Służbie Nadzoru Transportu. W ramach działań Rostransnadzoru dokonywana będzie ocena przestrzegania przez osoby prawne

²⁹ P. Stocki, *Proces modernizacji Straży Przybrzeżnej Służby Granicznej Federalnej Służby Bezpieczeństwa Federacji Rosyjskiej jako elementu systemu bezpieczeństwa państwa na przełomie XX i XX w.*, „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego” 2023.

i przedsiębiorców indywidualnych obowiązkowych wymogów, które dotyczą przewozu ropy naftowej i produktów naftowych. Audyt obejmie ok. 500 przedsiębiorstw transportu morskiego i śródlądowego obsługujących tankowce³⁰. Ponadto Prezydent Rosji polecił podjęcie działań wpływających na poprawę bezpieczeństwa statków floty tankowców, a w razie potrzeby przedstawienie wniosków mających na celu wzmocnienie kontroli nad stanem technicznym tych jednostek oraz realizację przewozów statkami morskimi i rzecznyymi, magazynowania i przeładunku na nich ropy naftowej czy produktów naftowych. Premier Michaił Miszustin został wyznaczony na osobę odpowiedzialną za wdrożenie rozporządzenia do 1 czerwca 2025 r.³¹. Takie rozporządzenie jednoznacznie wskazuje, że istnieje problem stanu technicznego również rosyjskich tankowców, czego dowodem były dwie katastrofy na Morzu Czarnym. Kontrola jednak nie obejmuje tankowców pływających pod banderą innych państw eksportujących rosyjską ropę naftową.

Podsumowanie

Reakcje strony rosyjskiej na ogłoszenie inicjatywy Baltic Sentry wskazują na budowanie przekazu, jakoby te działania były wymierzone w Rosję. Budowanie takiej narracji ma wzmacniać przekonanie w społeczeństwie rosyjskim o „obleganej twierdzy”. Dzieje się tak mimo niepodważalnych faktów oraz deklaracji państw NATO, że celami operacji są ochrona i obrona morskiej infrastruktury krytycznej oraz pokazanie jedności państw Sojuszu w obliczu realnych zagrożeń dla bezpieczeństwa. Można jednak zauważyć, że z rosyjskiego punktu widzenia

³⁰ Zob. *Минтранс России начинает проверку российского танкерного флота* [Rosyjskie Ministerstwo Transportu rozpoczyna inspekcję rosyjskiej floty tankowców], Морская Коллегия Российской Федерации, 5 lutego 2025 r., <https://marine.org.ru/publication/smi/16994/> (dostęp: 8 lutego 2025 r.).

³¹ Zob. *Правительству РФ поручено провести проверку технического состояния танкерного флота к лету 2025 года* [Rosyjski rząd otrzymał polecenie przeprowadzenia kontroli stanu technicznego floty tankowców do lata 2025 roku], Морская Коллегия Российской Федерации, 14 lutego 2025 r., <https://marine.org.ru/publication/smi/17064/> (dostęp: 14 lutego 2025 r.).

kluczowym aspektem podjętych działań jest obawa, iż wieloaspektowe działania podjęte na Bałtyku przyczynią się do bardziej efektywnego egzekwowania sankcji nałożonych na Rosję po rozpoczęciu wojny w Ukrainie. Wydaje się, że tylko zdecydowane działania państw NATO na Morzu Bałtyckim przyczynią się do zminimalizowania zagrożeń dla szeroko rozumianego bezpieczeństwa na Bałtyku. Wiele bowiem przykładów z historii czy tych, które miały miejsce w ostatnich latach, wskazuje, że Rosjanie respektują tylko siłę.

Na zakończenie warto przytoczyć słowa przypisywane Iwanowi IV, bardzo popularne w Rosji, że przecież ten, kto bije, jest lepszy, a ten, kogo biją i wiążą – gorszy. Ważne zatem, by to państwa Sojuszu były lepsze.

Piśmiennictwo

- Baltic Sentry to enhance NATO's presence in the Baltic Sea*, SHAPE NATO, 14 stycznia 2025 r., <https://shape.nato.int/news-releases/baltic-sentry-to-enhance-natos-presence-in-the-baltic-sea> (dostęp: 25 lutego 2025 r.).
- Bugajski D.R., *Przejście okrętów przez morze terytorialne państwa obcego w prawie i praktyce państw bałtyckich oraz NATO*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” 2006, rok XLVII, nr 1 (164).
- Czernow W., *Пираты Балтийского моря [Piraci Morza Bałtyckiego]*, PortNews, 12 lutego 2025 r., <https://portnews.ru/comments/3540/> (dostęp: 14 lutego 2025 r.).
- Dudek B., *Rosyjska „flota cieni”: awaria tankowca w pobliżu Rugii*, Deutsche Welle, 10 stycznia 2025 r., <https://www.dw.com/pl/rosyjska-flota-cieni-awaria-tankowca-w-pobli%C5%BCu-rugii/a-71269392> (dostęp: 28 lutego 2025 r.).
- Janes' Fighting Ships 2024/2025 Yearbook*.
- Makowski A., *Incydent w Cieśninie Kerczeńskiej 25 listopada 2018 roku a Konwencja o Prawie Morza*, „Prawo Morskie” 2021, t. XL.

- Минтранс России начинает проверку российского танкерного флота [Rosyjskie Ministerstwo Transportu rozpoczyna inspekcję rosyjskiej floty tankowców]*, Морская Коллегия Российской Федерации, 5 lutego 2025 r., <https://marine.org.ru/publication/smi/16994/> (dostęp: 8 lutego 2025 r.).
- NATO launches 'Baltic Sentry' to increase critical infrastructure security*, North Atlantic Treaty Organization, 14 stycznia 2025 r., https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_232122.htm (dostęp: 25 lutego 2025 r.).
- Правительству РФ поручено провести проверку технического состояния танкерного флота к лету 2025 года [Rosyjski rząd otrzymał polecenie przeprowadzenia kontroli stanu technicznego floty tankowców do lata 2025 roku]*, Морская Коллегия Российской Федерации, 14 lutego 2025 r., <https://marine.org.ru/publication/smi/17064/> (dostęp: 14 lutego 2025 r.).
- Рыц Д., *Wybrane aspekty prawne i ekologiczne związane z układaniem ruro –ciągów podmorskich*, „Prawo Morskie” 2006, t. XXII.
- Rosja obiecała odpowiedzieć na operację NATO na Morzu Bałtyckim*, РИА Новости, <https://ria.ru/20250206/nato-1997673593.html?in=t> (dostęp: 9 lutego 2025 r.).
- Rosja nie pozwoli, by Bałtyk stał się wewnętrznym jeziorem NATO*, РИА Новости, <https://ria.ru/20250207/baltika-1997872188.html> (dostęp: 9 lutego 2025 r.).
- Stawier A., *«Балтийский часовой». НАТО становится альянсом пиратов [Baltic Sentry – NATO staje się sojuszem piratów]*, Top War, 20 stycznia 2025 r., <https://topwar.ru/257658-baltijskij-chasovoj-nato-stanovitsja-aljansom-piratov.html> (dostęp: 23 stycznia 2025 r.).
- Stocki P., *Proces modernizacji Straży Przybrzeżnej Służby Granicznej Federalnej Służby Bezpieczeństwa Federacji Rosyjskiej jako elementu systemu bezpieczeństwa państwa na przełomie XX i XX w.*, „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego” 2023.
- Szubrycht T., *Bałtyckie wymiary bezpieczeństwa*, Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia 2010.
- Szubrycht T., *Similarities and differences in marine security challenges and threats in the Baltic Sea and Black Sea*, Voenen Zhurnal 2023, t. 130, nr 4.

Szubrycht T., *Morze Śródziemne w systemie bezpieczeństwa europejskiego*, Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia 2008.

Szubrycht T., Rokiciński K., Mickiewicz P., *Morze Bałtyckie w polityce bezpieczeństwa Rosji*, Wydawnictwo FNCE, Poznań 2020.

„Выиграть, всё время обороняясь, нельзя”: Наши корабли берут на abordаж [„Nie można wygrać, broniąc się przez cały czas”: Nasze statki są atakowane], X-True, 22 stycznia 2025 r., <https://x-true.info/133544-vyigrat-vse-vremja-oboronjajas-nelzja-nashi-korabli-berut-na-abordazh-a-ot-bjekov-zaschititsja-pochti-nevozmozhno.html> (dostęp: 23 stycznia 2025 r.).

Źródła

Konwencja MARPOL 73/78 (Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki).

Copyright (c) 2025 Tomasz Szubrycht.

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-Share-Alike 4.0 International License.

Artykuł recenzowany

