

Aleksandra Kuczyńska-Zonik

## Zagrożenia asymetryczne dla akwenu Morza Bałtyckiego

**W cieniu wojny rosyjsko-ukraińskiej Morze Bałtyckie jest obszarem coraz bardziej narażonym na zagrożenia nie tylko o charakterze militarnym, ale również te niekonwencjonalne, będące wyzwaniem dla bezpieczeństwa politycznego, gospodarczego, społecznego i ekologicznego państw tego regionu. Szczególnie niebezpieczna jest tu Rosja, która dysponuje szerokim wachlarzem instrumentów pozamilitarnych, obejmującym przede wszystkim ataki na elementy infrastruktury krytycznej oraz oddziaływanie na systemy informacyjne państw regionu Morza Bałtyckiego.**

**Terroryzm morski.** Obecnie jest to jedno z najpoważniejszych zagrożeń niemilitarnych w akwenu Morza Bałtyckiego, obejmujące umyślne i bezprawne działanie, które może wyrządzić szkodę statkom międzynarodowej lub krajowej żeglugi morskiej, ich pasażerom, ładunkom, obiektom portowym oraz infrastrukturze morskiej i podmorskiej. Szczególnie infrastruktura ta narażona jest na ataki ze strony wrogich państw lub podmiotów indywidualnych ze względu na strategiczne znaczenie dla bezpieczeństwa narodowego. Ryzyko wystąpienia ataków terrorystycznych na obiekty systemów energetycznych i komunikacyjnych znajdujących się na morzu jest nawet większe niż w przypadku tych położonych na lądzie, ponieważ zlokalizowane są one w znacznej odległości od linii brzegowej, co w razie incydentu wydłuża czas reakcji służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo infrastruktury. Oznacza to, że mimo możliwości prowadzenia odpowiedniego monitoringu przez instytucje nadzorujące, istnieją ograniczenia w zakresie ich zdolności do skutecznego reagowania, zapewnienia bezpieczeństwa obiektów i egzekwowania przepisów określających zasady bezpieczeństwa żeglugi. Co więcej, wiele obecnie istniejących obiektów infrastruktury strategicznej powstało w czasach, kiedy nie brano pod uwagę ryzyka agresji na dużą skalę ze strony wrogich podmiotów.

Do jednego z najpoważniejszych w ostatnich latach ataków na infrastrukturę strategiczną na Bałtyku doszło we wrześniu 2022 r., kiedy uszkodzeniu uległy trzy z czterech nitek Nord Stream 1 i 2. Do tej pory prowadzone jest w tej sprawie śledztwo przez Danię, Szwecję i Niemcy. Co istotne, uszkodzenie gazociągu może mieć poważne konsekwencje również dla środowiska, ponieważ w pobliżu wyspy Bornholm, gdzie doszło do eksplozji, znajdują się duże ilości broni chemicznej, zatopione tam po drugiej wojnie światowej ([„Komentarze IEŚ”, nr 343](#)).

Do drugiego poważnego ataku – skierowanego na rurociąg Balticconnector – doszło w październiku 2023 r. Równoległe miała wówczas miejsce awaria podmorskiego kabla komunikacyjnego, należącego do fińskiej firmy telekomunikacyjnej Elisa. Za ten incydent odpowiedzialny miał być chiński kontenerowiec pływający pod banderą Hongkongu, który przez dłuższy czas ciągnął kotwicę po dnie Morza Bałtyckiego, przecinając kable i uszkadzając gazociąg (zob. [„Komentarze IEŚ”, nr 993](#)).

**Cyberterroryzm.** To kolejne wyzwanie, którego celem jest ograniczanie dostępu do infrastruktury portowej i morskiej. W zakres tego typu aktywności mogą wchodzić np. działania skierowane przeciwko operatorom morskich elektrowni wiatrowych. Turbiny wiatrowe przeważnie działają bowiem autonomicznie i są jedynie monitorowane przez operatorów i zarządców sieci. Np. od momentu wybuchu pełnoskalowej wojny rosyjsko-ukraińskiej miało miejsce już kilka cyberataków na systemy informatyczne niemieckich producentów technologii wiatrowych. Ataki te najprawdopodobniej miały zwiększyć niepewność na rynku energetycznym i spowodować wzrost cen surowców. W dłuższej perspektywie mogło to przyczynić się także do zahamowania procesu odejścia od rosyjskiej ropy i gazu oraz przechodzenia na odnawialne źródła energii w Niemczech. W trakcie śledztwa nie ustalono, która grupa przestępcza jest odpowiedzialna za te ataki. Władze Rosji również zaprzeczyły swojemu udziałowi w tych incydentach.

**Zakłócenia transmisji satelitarnych.** Tego rodzaju zakłócenia są dokonywane przez urządzenia znajdujące się na statkach państw uznawanych za wrogie. Długotrwałe zakłócenia, trwające kilkanaście dni, odnotowano m.in. w drugiej połowie grudnia 2023 r. Sygnał GPS został zakłócony na obszarze Morza Bałtyckiego, a także w południowej Szwecji oraz na terytorium Danii, Finlandii, Niemiec, Polski i państw bałtyckich. Według Szwedzkiej Agencji Transportu skala zakłóceń była bezprecedensowa, co może wskazywać na to, że doszło do celowej próby zagłuszania nawigacji satelitarnej służącej ruchowi lotniczemu i żegludze.

**Szpiegostwo.** Szpiegostwo i pozyskiwanie wrażliwych informacji pod przykrywką żeglugi cywilnej staje się coraz bardziej powszechną praktyką Rosji, również w basenie Morza Bałtyckiego. Dotyczy to także pozyskiwania informacji przez operatorów systemów bezzałogowych. Z raportów dziennikarzy śledczych z Danii, Norwegii, Szwecji i Finlandii wynika, że rosyjskie statki na Morzu Bałtyckim mapują obiekty morskich farm wiatrowych, gazociągów oraz podmorskich kabli energetycznych i telekomunikacyjnych. Takie działania szpiegowskie prowadzą statki cywilne pod pretekstem badań naukowych. Pozyskiwane przez nie dane mogą służyć do przyszłych aktów sabotażowych przeciwko infrastrukturze krytycznej państw regionu. Np. rosyjski statek, który w 2023 r. wpłynął na wody terytorialne Niderlandów i został zmuszony do opuszczenia tej strefy przez holenderską straż przybrzeżną i marynarkę wojenną, prawdopodobnie miał na celu monitorowanie farm wiatrowych na Morzu Północnym.

**Wnioski. Przeciwdziałanie zagrożeniom na obszarze Morza Bałtyckiego.** Chociaż wraz z przystąpieniem Szwecji i Finlandii do NATO akwen Bałtyku zostanie niemal zupełnie otoczony przez państwa Sojuszu, to proces ten – nazywany „natoizacją” Morza Bałtyckiego ([„Komentarze IeŚ”, nr 649](#)) – nie wyeliminuje zagrożeń w tym regionie. Po wybuchu pełnoskalowego konfliktu zbrojnego między Rosją a Ukrainą nastąpił bowiem wzrost incydentów stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa morskiego, w tym głównie aktów terroryzmu morskiego oraz cyberterroryzmu wymierzonych przeciwko infrastrukturze energetycznej i komunikacyjnej, które w przyszłości mogą uzupełniać konwencjonalne działania wojskowe Rosji. Przeciwdziałanie tym zagrożeniom wymaga zwiększonej koordynacji i wieloobszarowej kooperacji wielu podmiotów z różnych sektorów w regionie Morza Bałtyckiego.

1. Po uszkodzeniach gazociągu Balticconnector zwiększono liczbę patroli na Morzu Bałtyckim. W grudniu 2023 r. podjęto decyzję o wysłaniu 20 okrętów wojennych w ramach Połączonych Sił Ekspedycyjnych (JEF), które tworzą państwa nordyckie, bałtyckie oraz Niderlandy. Patrole te miały pełnić funkcje odstrasżające oraz stabilizujące. Szwecja, będąca w trakcie procesu akcesyjnego do NATO, w ramach JEF wysłała dwie korwety raketowe typu Visby.

2. W następstwie sabotażu na Nord Stream 1 i 2, państwa NATO zintensyfikowały działania na rzecz ochrony infrastruktury morskiej. W tym celu utworzono np. komórkę zajmującą się bezpieczeństwem infrastruktury podmorskiej, której zadaniem jest mapowanie słabych punktów w tym obszarze. Powołano ponadto grupę zadaniową NATO-UE ds. odporności i ochrony infrastruktury krytycznej. Zwrócono również uwagę na konieczność wymiany informacji między partnerami oraz koordynacji działań w NATO, a także między instytucjami a podmiotami prywatnymi. Odporność infrastruktury strategicznej jest też jednym z obszarów współpracy w ramach organizacji regionalnych, takich jak Rada Państw Morza Bałtyckiego, NB-8 i Rada Nordycka.

3. Prezydent Łotwy Edgars Rinkēvičs zaproponował rozważenie możliwości zamknięcia żeglugi dla statków rosyjskich, jeśli postępowanie sądowe potwierdzi odpowiedzialność władz Rosji za uszkodzenie gazociągu Balticconnector. Byłoby to jednak trudne, gdyż Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. przyznaje statkom prawo nieszkodliwego przepływu, co umożliwia im swobodne poruszanie się również po morzach terytorialnych, pod warunkiem niepodejmowania działań łamiących to prawo.

Jednym z przypadków ograniczenia żeglugi na Morzu Bałtyckim po zakończeniu „zimnej wojny” była tzw. „wojna śledziowa” w 1995 r. Podczas tego konfliktu estońskie służby uniemożliwiły łotewskim statkom rybackim połowy śledzi w pobliżu estońskiej wyspy Ruhnu. Chociaż z punktu widzenia prawa międzynarodowego obszar ten należał do Estonii, Łotysze zwyczajowo dokonywali tam połowu ryb (zarówno w okresie międzywojennym, jak

i w czasach sowieckich obszar ten był otwarty dla statków łotewskich oraz estońskich). Ostatecznie do porozumienia w tej sprawie doszło w 1996 r.

4. W Estonii trwają dyskusje dotyczące utworzenia strefy przyległej w morskim obszarze jej jurysdykcji. Strefa przyległa, która zgodnie ze wspomnianą Konwencją o prawie morza może mieć szerokość do 24 mil morskich od linii podstawowej, umożliwiłaby Estonii egzekwowanie wybranych przepisów jej prawa krajowego na większym obszarze niż morze terytorialne (do 12 mil morskich). Obecnie Estonia i Łotwa są jedynymi państwami regionu Morza Bałtyckiego, które nie wyznaczyły strefy przyległej. Posiadanie takiej strefy pozwoliłoby Estonii na rozszerzenie jej uprawnień gospodarczych, sanitarnych i imigracyjnych na szerszy obszar morski. Państwo to mogłoby także kontrolować działania związane z obiektami archeologicznymi i historycznymi znajdującymi się na dnie morskim w tej strefie. Dodatkowo, zgodnie z prawem pościgu ujętym w Konwencji o morzu pełnym z 1958 r. (art. 23), państwo nadbrzeżne może ścigać statek w strefie przyległej nawet w sytuacji, gdy opuścił on już morze terytorialne tego państwa. Prawo pościgu może obowiązywać aż do wejścia ściganego statku na morze terytorialne własnego państwa lub państwa trzeciego (Konwencja o prawie morza, art. 111). W grudniu 2023 r. – w następstwie uszkodzeń Balticconnectora i kabli telekomunikacyjnych – Ministerstwo Obrony Estonii zadeklarowało przygotowanie projektu ustawy na temat utworzenia strefy przyległej.