

Redakcja: Sławomir Poleszak (zastępca dyrektora IEŚ), Agnieszka Zajdel (sekretarz redakcji), Aleksandra Kuczyńska-Zonik, Jakub Olchowski, Konrad Pawłowski, Agata Tatarenko

Nr 1267 (7/2025) | 21.01.2025

ISSN 2657-6996

© IEŚ

Damian Szacawa, Jakub Bornio

## „Wartownik Bałtyku” – odpowiedź NATO na działania sabotażowe Rosji na Bałtyku

Rosyjska „flota cieni” w 2024 r. znacząco zintensyfikowała swoją działalność na Morzu Bałtyckim, umożliwiając Rosji omijanie międzynarodowych sankcji. Oprócz tego, że stwarza to duże ryzyko wypadków morskich i szkód dla środowiska, statki tej floty są też podejrzewane o sabotaże, m.in. uszkodzenia podmorskiej infrastruktury krytycznej na Morzu Bałtyckim. W odpowiedzi państwa regionu należące do NATO zainicjowały operację „Wartownik Bałtyku”, wzmacniając nadzór nad infrastrukturą podwodną i zwiększając jej bezpieczeństwo. Operacja ta wpisuje się w strategię przeciwdziałania zagrożeniom hybrydowym i ma na celu detekcję działań sabotażowych oraz zapobieganie im w rejonie Bałtyku.

**Kontekst międzynarodowy.** „Flota cieni” to umowne określenie grupy ok. 1000 statków należących do różnych właścicieli i pływających pod różnymi banderami, wykorzystywanych m.in. przez Federację Rosyjską do transportu np. ropy naftowej, paliw, broni i zbóż z ominięciem międzynarodowych sankcji nałożonych na ten kraj w związku z pełnoskalową inwazją na Ukrainę ([„Komentarze IEŚ”, nr 1042](#)). Według danych Kyiv School of Economics (KSE) rosyjska „flota cieni” transportowała ostatnio o 70% więcej ropy naftowej. Zgodnie z ocenami KSE stare i zużyte tankowce, którymi posługuje się Rosja, przewoziły w czerwcu 2023 r. 2,4 mln baryłek surowca dziennie, a w czerwcu 2024 r. już 4,1 mln baryłek<sup>1</sup>. Statki te często zmieniają nazwy, ich struktura własnościowa jest niejasna, nie mają ubezpieczenia lub nie są ubezpieczone w firmach uznanych dostawców oraz nie są poddawane regularnej konserwacji. Z tych powodów ryzyko wypadku na morzu i związane z tym zagrożenie dla środowiska są większe niż w przypadku innych statków.

Jednym z wczesnych sygnałów możliwości wykorzystania „floty cieni” do działalności sabotażowej na Bałtyku – tj. m.in. używania statków i ich załóg do niszczenia infrastruktury krytycznej i/lub działalności wywiadowczej – przeciwko adwersarzom Rosji było uszkodzenie na początku października 2023 r. gazociągu Balticconnector, łączącego system gazowy Estonii i Finlandii ([„Komentarze IEŚ”, nr 993](#), [„Komentarze IEŚ”, nr 1043](#)). W ostatnim czasie te działania uległy intensyfikacji. W ciągu paru tygodni doszło do kilku aktów uszkodzenia podwodnych kabli na Morzu Bałtyckim, dokonanych najprawdopodobniej intencjonalnie przez statki, które można powiązać z „flotą cieni”. 18 listopada 2024 r. zerwany został kabel komunikacyjny C-Lion1, łączący Finlandię z Niemcami, a wkrótce potem kabel BCS East-West Interlink, łączący Litwę z należącą do Szwecji Gotlandią. Uszkodzenia powiązano z zarejestrowanym w Chinach masowcem Yi Peng 3, który po tym wydarzeniu został zatrzymany na wodach terytorialnych Danii (cieśnina Kattegat), gdzie był zakotwiczony przez cztery tygodnie w celu przeprowadzenia dochodzenia i obserwowany przez duńskie, niemieckie i szwedzkie okręty. Incydent był jedną z przyczyn spotkania szefów rządów państw Nordycko-Bałtyckiej Ósemki w Harpsund (27-28 listopada 2024 r.), na które premier Szwecji Ulf Kristersson zaprosił również premiera Polski Donalda Tuska ([„Komentarze IEŚ”, nr 1255](#)). Ze względu na brak niezbitych dowodów (inspekcja na pokładzie została przeprowadzona przez chińską komisję badania wypadków, której towarzyszyła szwedzka policja jedynie w roli obserwatora) statkowi ostatecznie pozwolono na kontynuowanie kursu.

Natomiast 25 grudnia 2024 r. zerwano kabel elektroenergetyczny Estlink 2 oraz cztery linie telekomunikacyjne (trzy łączące Finlandię z Estonią oraz jeden – z Niemcami) znajdujące się na dnie Bałtyku. Współpraca z firmami

<sup>1</sup> KSE Institute, *Creating “Shadow-Free” Zones*,

[https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/10/Shadow\\_free\\_zones\\_October\\_2024\\_final.pdf](https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/10/Shadow_free_zones_October_2024_final.pdf)

prywatnymi oraz zgromadzone dowody poszlakowe, które wskazały na celowe przeciągnięcie kotwicy po kablach przez tankowiec MV Eagle S, spowodowały, że fińskie władze zdecydowały się zatrzymać podejrzany statek oraz jego załogę. Tankowiec ten znajduje się pod zarządem firmy Peninsular Maritime i pływa pod banderą Wysp Cooka.

**Spotkanie w Helsinkach.** W reakcji na te wydarzenia szefowie państw i rządów z Danii, Niemiec, Polski, Łotwy, Litwy, Estonii, Finlandii i Szwecji (państw NATO z regionu Morza Bałtyckiego – RMB) oraz sekretarz generalny NATO Mark Rutte i wiceprzewodnicząca Komisji Europejskiej Henna Virkkunen spotkali się 14 stycznia w Helsinkach. Szczyt ten został poprzedzony międzypaństwowymi konsultacjami m.in. na poziomie doradców ds. bezpieczeństwa szefów rządów i głów państw. Kolejne spotkanie doradców ma się odbyć w lutym w Gdyni.

Ogólnym tematem szczytu w Helsinkach było bezpieczeństwo infrastruktury podwodnej na Morzu Bałtyckim, a także zagrożenia ze strony rosyjskiej „floty cieni”. Już samo spotkanie było wyrazem narastających napięć w tym regionie i sygnałem wspólnej percepcji wyzwań bezpieczeństwa w akwenie, wskazywanych przez państwa RMB należące do NATO, co dobitnie zostało zaznaczone we wspólnej deklaracji. Głównym rezultatem szczytu było zainicjowanie operacji „Baltic Sentry”.

„**Baltic Sentry**”. Nowa operacja wzmożonej czujności (ang. enhanced Vigilance Activity) pod egidą NATO – „Baltic Sentry” („Wartownik Bałtyku”, „Bałtycka Warta”) – wpisuje się w szerszy trend wzmocnienia obecności NATO na Morzu Bałtyckim, zarówno w oparciu o działania unilateralne, jak i pod egidą Sojuszu. Przykładowo pod koniec 2024 r. niemiecka marynarka aktywowała flotę ok. 30 morskich dronów (nieoficjalnie działanie nazwano „Płetwal Błękitny”) do patrolowania podmorskiej infrastruktury krytycznej, a w styczniu 2025 r. NATO rozpoczęło bliźniaczą do „Baltic Sentry” misję „Nordic Warden”, odbywającą się również na Bałtyku. Niewykluczone zatem, że w ramach obu misji nastąpi z czasem podział obszaru odpowiedzialności.

Zgodnie ze wstępnymi założeniami operacja „Baltic Sentry” będzie trwała 90 dni (z możliwością wydłużenia). W oparciu o oddelegowane przez państwa RMB zasoby osobowe i materialne (m.in. samoloty, okręty i systemy bezzałogowe) NATO zamierza zwiększyć nadzór nad Morzem Bałtyckim celem wielodomenowego powstrzymywania i wykrywania działań wrogich podmiotów oraz przeciwdziałania im. Dokładna liczba zaangażowanych systemów nie została podana do wiadomości i zgodnie z wypowiedzią sekretarza Marka Ruttego będzie się ona zmieniała w czasie w zależności od potrzeb i zdolności. Operacja będzie prowadzona przez Sojusznicze Dowództwo Sił Połączonych w Brunssum (JFCBS). Działania obserwacyjne będą koordynowane na szczeblu operacyjnym przez Dowództwo Sojuszniczych Sił Morskich (MARCOM, Nortwood, Wielka Brytania), a na szczeblu taktycznym przez Dowództwo Bałtyckiej Grupy Zadaniowej (CTF Baltic, Rostock, Niemcy) ([Komentarze IEŚ, nr 1236](#)). Wsparcia operacji udzieli także Morskie Centrum NATO ds. Bezpieczeństwa Krytycznej Infrastruktury Podmorskiej (NMCSUI, Nortwood, Wielka Brytania). MARCOM w komunikacie prasowym poinformowało, że operację wesprze Stały Zespół Okrętów NATO (SNMG1). Należy się jednak spodziewać, że trzon okrętów uczestniczących w operacji wykrystalizuje się w najbliższych miesiącach (mając na względzie fakt, że operacja najpewniej zostanie przedłużona).

## Wnioski

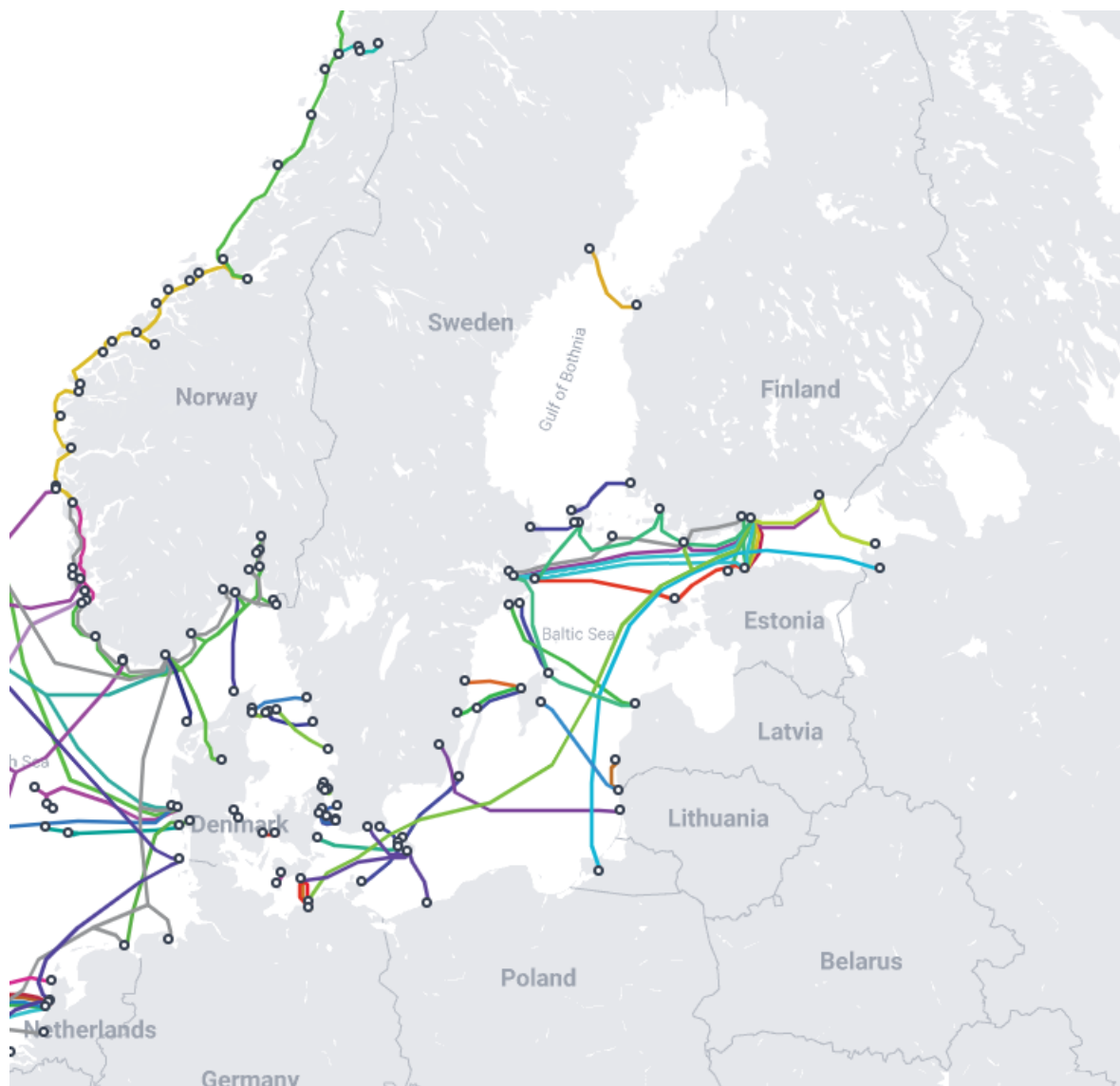
- Utrzymujące się od dłuższego czasu zagrożenie hybrydowe na Bałtyku wymagają od państw Sojuszu wielopłaszczyznowej odpowiedzi, zwiększającej morską świadomość sytuacyjną, uwzględniającej sankcje ekonomiczne, umiejętne stosowanie prawa morza oraz działania/naciski dyplomatyczne, sygnalizujące gotowość i wolę polityczną do dalszych kroków. Ze względu na wzrost skłonności do ryzykownych zachowań strony rosyjskiej w zakresie podejmowania operacji wpływu i sabotażu wobec celów w państwach europejskich należy zakładać powtarzanie się takich incydentów (także w innych basenach, np. na Morzu Północnym). Publicznie sygnalizują to od dłuższego czasu służby wywiadowcze państw regionu ([Komentarze IEŚ, nr 1023](#)).
- W akwenie Morza Bałtyckiego zagrożenie sabotażem dotyczy nie tylko podmorskich kabli (zob. mapa 1), ale także infrastruktury związanej z przesyłem i odbiorem gazu ziemnego (Baltic Pipe, Balticconnector i interkonektor Dragør-Malmö czy terminale LNG – zob. mapa 2), z platformami wiertniczymi, portami czy

wytwarzaniem energii (farmy wiatrowe – zob. mapa 3). Osobnym rodzajem zagrożeń są także te związane z obecnością w Morzu Bałtyckim zatopionej amunicji chemicznej ([„Komentarze IEŚ”, nr 343](#)) oraz min morskich z okresu II wojny światowej czy też wynikające z potencjalnych prób intencjonalnego skażenia środowiska (np. poprzez wyciek ropy).

- W związku z tym, po pierwsze, państwa NATO w basenie Morza Bałtyckiego muszą dalej poprawiać systemy nadzoru morskiego wobec podejrzewanych obiektów (CCOI, COI i VOCI)<sup>2</sup>. Po drugie, wzmacniać międzynarodowe protokoły wymiany informacji wywiadowczych w czasie rzeczywistym (uwzględniając dane pozyskane ze współpracy z prywatnymi firmami oraz korzystając z nowych technologii). Wreszcie po trzecie, uzgodnić wspólne i solidne ramy prawne, które pozwolą na działania (m.in. uzasadnione zatrzymywanie i przeszukiwanie statków korzystających z prawa do nieszkodliwego przepływu) zgodne z międzynarodowym prawem morskim, w tym z Konwencją Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS), Konwencją w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (konwencja rzymska) i Konwencją o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego (konwencja helsińska) oraz z ustawodawstwem poszczególnych państw.
- Operacja „Baltic Sentry” jest jedynie elementem szerszego systemu odporności, jaki państwa regionu muszą zbudować w akwenie Morza Bałtyckiego. Na obecnym etapie jej głównym zadaniem jest odstraszenie adwersarza od potencjalnych przyszłych działań sabotażowych, ale wraz z jej rozwojem należy spodziewać się wypracowania konkretnych procedur detekcji, przeciwdziałania czy reakcji na wrocie wobec państw NATO działania na Morzu Bałtyckim.

---

<sup>2</sup> CCOI (Critical Contact of Interest), COI (Contact of Interest), VOCI (Vessel of Collection Interest).



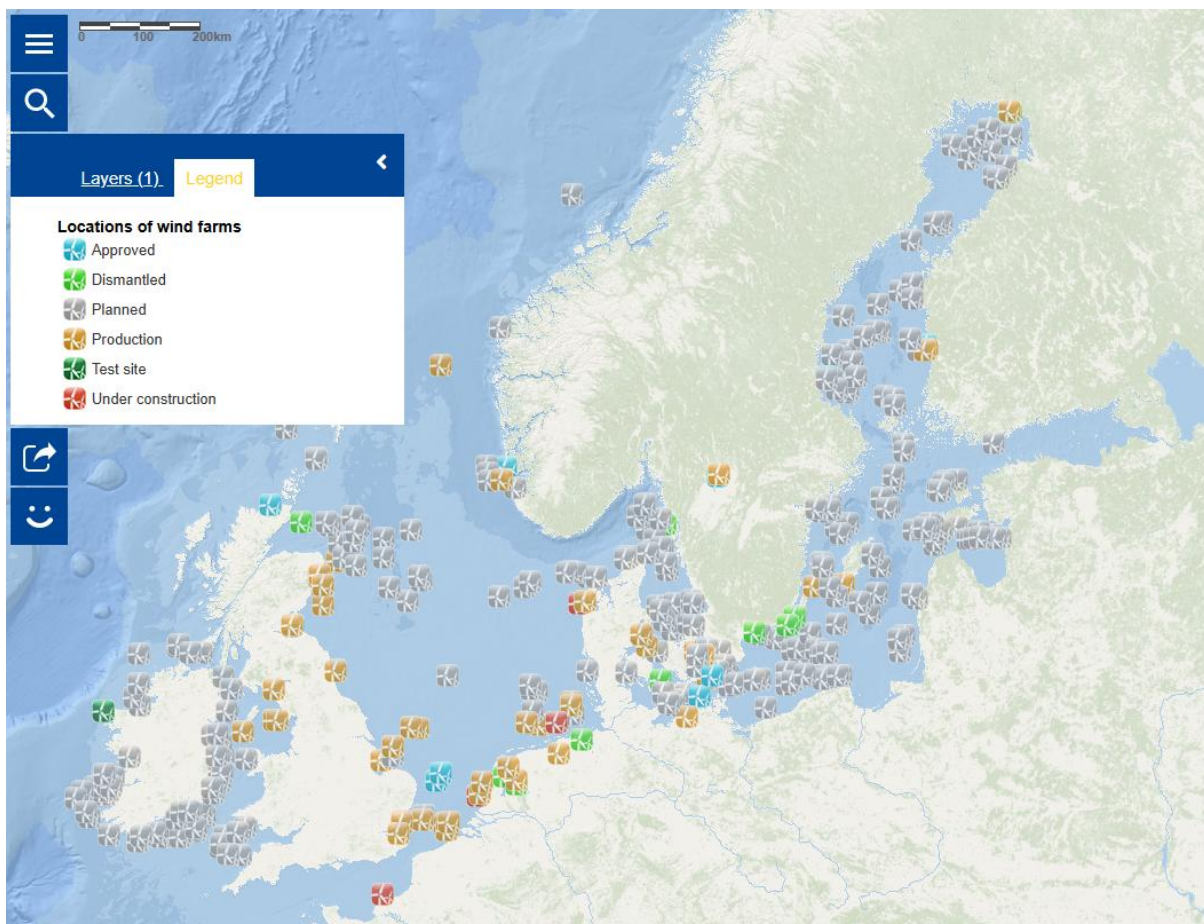
Mapa 1. Mapa kabli podmorskich w obszarze Morza Bałtyckiego, źródło: <https://www.submarinecablemap.com/>



Mapa 2. Infrastruktura gazowa w akwenu Morza Bałtyckiego, źródło:

[https://www.entsoq.eu/sites/default/files/2025-01/ENTSOG\\_GIE\\_SYSCAP\\_2025\\_1600x1200\\_FULL\\_114\\_FLAT.pdf](https://www.entsoq.eu/sites/default/files/2025-01/ENTSOG_GIE_SYSCAP_2025_1600x1200_FULL_114_FLAT.pdf)





Mapa 3. Mapa farm wiatrowych na Morzu Bałtyckim, źródło:

[https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/atlas/maritime\\_atlas/#lang=EN;p=w,bkqd=5,theme=88.0.75;c=2519895.0409079287,7989328.659308173;z=5](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/atlas/maritime_atlas/#lang=EN;p=w,bkqd=5,theme=88.0.75;c=2519895.0409079287,7989328.659308173;z=5)