

Katarzyna MAZUREK

Akademia Sztuki Wojennej w Warszawie

ORCID: 0009-0009-8504-6051

https://doi.org/10.29316/9788368103236_11

**WYBRANE ZAGADNIENIA Z ZAKRESU
BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEJ GRANICY
POLSKICH OBSZARÓW MORSKICH
W KONTEKŚCIE WSPÓŁCZESNYCH WYZWAŃ
I ZAGROŻEŃ BEZPIECZEŃSTWA MORZA
BAŁTYCKIEGO**

SELECTED ISSUES REGARDING THE SECURITY OF THE MARITIME
BORDER OF POLAND'S MARITIME AREAS IN THE CONTEXT OF
MODERN CHALLENGES AND THREATS TO THE SECURITY OF THE
BALTIC SEA

Streszczenie

Zebrane w tym rozdziale informacje dotyczące bezpieczeństwa morskiej granicy Polski wskazują istotę i rolę sił morskich Rzeczypospolitej Polskiej jako narzędzia polityki morskiej państwa w odniesieniu do aktualnych wyzwań i zagrożeń Bałtyku. W rozdziale streszczono incydenty związane z sabotażem infrastruktury krytycznej jako przykłady istniejących ograniczeń prawa międzynarodowego wynikających z UNCLOS obniżających efektywność działania służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo terytorium państwa na obszarach morskich rejonu Morza Bałtyckiego.

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo, Siły Morskie, okręt

Abstract

The information gathered in this chapter regarding the security of Poland's maritime border indicates the significance and role of the naval forces of the Republic of Poland as a tool of the state's maritime policy in relation to the current challenges and threats in the Baltic Sea. The chapter summarizes incidents related to the sabotage of critical infrastructure as examples of existing limitations of international law arising from UNCLOS that diminish the effectiveness of the services responsible for the security of the state's territory in the maritime areas of the Baltic Sea region.

Keywords: security, Naval Forces, vessel

Wstęp

Bezpieczeństwo morskiej granicy polskich obszarów morskich oraz zapewnienie jej nienaruszalności jest niezbędne do realizacji założeń interesów narodowych i realizacji celów strategicznych. W poniższym rozdziale podjęto próbę dokonania charakterystyki oraz analizy możliwości ochrony i obrony morskiej granicy Polski przez potencjał posiadanych sił morskich w odniesieniu do współczesnych wyzwań i zagrożeń akwenu Morza Bałtyckiego.

Zmiany geopolityczne zachodzące na świecie w okresie ostatnich 100 lat zmieniały architekturę bezpieczeństwa obszaru Morza Bałtyckiego. Po zakończeniu I wojny światowej długość granicy wzdłuż polskich obszarów morskich wynosiła ok 140 km, a po zakończeniu II wojny światowej jej długość wzrosła do około 500 km. Okres zimnej wojny stworzył dwubiegunowy układ sił między zachodem a wschodem, a tym samym przyczynił się do wzrostu znaczenia akwenu Morza Bałtyckiego, gdzie „[...] stanowił on bezpośredni styk dwóch przeciwstawnych bloków militarnych[...]”¹. Morze Bałtyckie zostało podzielone na strefy wpływów Układu Warszawskiego, do którego należała Polska oraz Sojuszu Północnoatlantyckiego zrzeszającego tzw. państwa zachodnie. Granica morska Rzeczypospolitej Polskiej stała się zarazem granicą wpływów Układu Warszawskiego, której ochrona była wspierana przez siły ZSRR². Zakończenie zimnej wojny, rozpad Układu Warszawskiego oraz rozszerzenie NATO o kolejne kraje bałtyckie, w tym Polskę oraz ratyfikowanie *Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza*, sporządzonej w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 przeprojektowały strefy wpływów i zasady wykorzystania stref żeglugowych na Morzu Bałtyckim.

Zasady przekraczania granicy państwowej na obszarach morskich różnią się od reguł obowiązujących na obszarach lądowych. W przypadku obszarów morskich swobodne przekraczanie granicy państwowej przez statki innych państw³ jest regulowane między innymi przez zapisy UNCLOS (ang. United Nations Convention on the Law of the Sea)⁴, ratyfikowanej przez Polskę porozumieniem z 1994 r. W obecnej sytuacji geopolitycznej oraz na bazie doświadczeń po incydentach, które miały miejsce w 2024 i 2025 roku, związanych z uszkodzeniem podwodnej infrastruktury

¹ T. Szubrycht, K. Rokiciński, P. Mickiewicz, *Morze Bałtyckie w polityce bezpieczeństwa Rosji*, Wydawnictwo FNCE, Poznań 2020, s. 73.

² Skrót ZSRR oznacza Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich.

³ Zasady „nieszkodliwego przepływu” określone w art. 19. *Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza*, s. 10.

⁴ Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r.

krytycznej na Morzu Bałtyckim okazuje się, że obowiązujące prawo międzynarodowe nie daje wystarczających podstaw prawnych państwom nadbrzeżnym do właściwej reakcji na zaistniałe zagrożenia na obszarach morskich. Za pomocą przytoczonych w artykule dwóch incydentów z opisem ich przebiegu oraz czynności zaangażowanych służb poszkodowanych państw podjęto próbę zobrazowania skali problemu.

Agresywna polityka Rosji oraz zmniejszone zaangażowanie Stanów Zjednoczonych w sprawy Europy uwypukliły znaczenie wsparcia potencjału morskiego Polski przez siły morskie NATO, których stan ilościowo-jakościowy znacząco zwiększa możliwości ochrony i obrony granicy polskich obszarów morskich w aspekcie współczesnych wyzwań i zagrożeń Morza Bałtyckiego, wynikających przede wszystkim z bezpośredniego sąsiedztwa z Obwodem Kaliningradzkim. Od ponad dekady największy wpływ na poziom bezpieczeństwa granicy Rzeczypospolitej Polskiej ma ekspansywna polityka Rosji, a przy tym jej sprzeciw w aspekcie rozszerzania NATO oraz postulaty o wycofanie broni ofensywnej Sojuszu Północnoatlantyckiego między innymi z krajów bałtyckich oraz Polski⁵.

Polskie obszary morskie

Polska jako średniej wielkości państwo nadbrzeżne posiada pod swoją jurysdykcją obszary morskie podzielone na⁶:

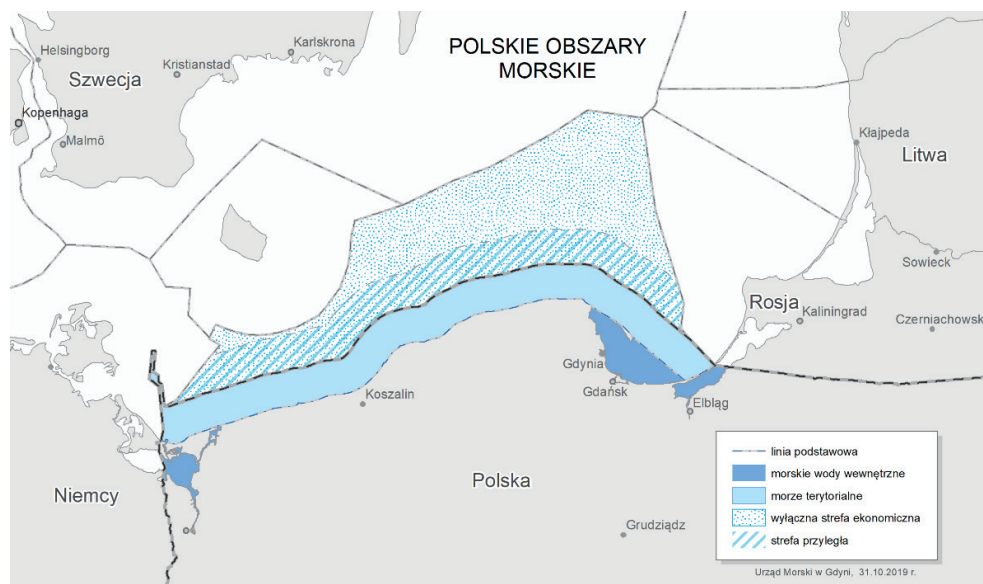
- morskie wody wewnętrzne,
- morze terytorialne,
- strefę przyległą,
- wyłączną strefę ekonomiczną.

Morskie wody wewnętrzne i morze terytorialne wchodzi w skład terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a granica morska Polski wynosi około 500 km⁷.

⁵ 17 grudnia Ministerstwo Spraw Zagranicznych FR opublikowało komunikat, w którym poinformowało o przekazaniu stronie amerykańskiej – 15 grudnia w Moskwie podczas spotkania z delegacją kierowaną przez Karen Donfried, asystentkę sekretarza stanu USA ds. Europy i Eurazji – dwóch projektów porozumień o gwarancjach bezpieczeństwa (między Rosją i USA oraz między Rosją i państwami członkowskimi NATO). <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/analizy/2021-12-20/rosyjski-szantaz-wobec-zachodu>, [dostęp: 01.05.2025].

⁶ Art. 2 Ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. z 2024 r. poz. 1125).

⁷ <https://www.strazgraniczna.pl/pl/granica/granice-rp/1910,Granice-RP.html>, [dostęp: 15.04.2025].



Rysunek 1. Polskie obszary morskie

Źródło: <https://www.umgdy.gov.pl/mapy/>, [dostęp: 01.05.2025].

Morzem terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej jest obszar wód morskich w kształcie pasa ciągnącego się wzdłuż linii brzegowej (od linii podstawowej⁸), o szerokości 12 mil morskich (22,2 km), włączając redy, na których odbywa się załadunek, wyładunek i kotwiczenie statków. Zewnętrzną granicę morza terytorialnego stanowi linia, której każdy punkt jest oddalony o 12 mil morskich od najbliższego punktu linii podstawowej. Na obszarze wód terytorialnych wyznaczone są trasy żeglugowe i systemy rozgraniczenia ruchu zobrazowane na mapach morskich oraz pozycje zgłaszania statku opisane w publikacji nautycznej pt. *Locja Bałtyku. Wybrzeże Polskie (502)* wydanej przez Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej w 2022 roku. Trasy przejścia oraz systemy rozgraniczenia ruchu statków są zaznaczone na mapach morskich (papierowych i elektronicznych) i regularnie aktualizowane. Wszystkie statki poruszające się po polskich obszarach morskich mają obowiązek przestrzegania międzynarodowego prawa ratyfikowanego przez Polskę oraz przepisów prawa krajowego.

⁸ Stanowi linia łącząca odpowiednie punkty wyznaczające najniższy stan wody wzdłuż wybrzeża albo inne punkty wyznaczone zgodnie z zasadami określonymi w *Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza*, sporządzonej w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. z 2002 r. poz. 543).

Bezpieczeństwo polskich obszarów morskich

Każde państwo nadbrzeżne powinno zapewnić ochronę i obronę obszarów morskich oraz nadmorskich poprzez wykorzystanie potencjału sił morskich oraz administracji morskiej. Bezpieczeństwo jest pojęciem określającym stan niezagrożenia⁹, stan pewności, spokoju i zabezpieczenia. Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej określa wizję kształtowania bezpieczeństwa narodowego w aspekcie podmiotowym i przedmiotowym¹⁰. Według T. Szubrychta „[...] jedną z najważniejszych funkcji państwa jest dążenie (zarówno na arenie międzynarodowej, jak i wewnętrznej) do zapewnienia swym obywatelom i podmiotom działającym na jego terytorium, jak najszerszej rozumianego bezpieczeństwa”¹¹.

Postęp technologiczny, rozwój transportu morskiego oraz globalizacja wymiany handlowej stanowią podstawę rozwoju gospodarczego państw Europejskich oraz jednocześnie wpływają na wzrost konkurencyjności i podatności na zagrożenia¹². Rozpatrując istotę bezpieczeństwa akwenów morskich należy zdefiniować pojęcie bezpieczeństwa na morzu. Termin oznacza stan na Wszechocenie¹³, na którym efektywnie egzekwowane jest prawo międzynarodowe i prawo krajowe, gwarantowana jest wolność żeglugi oraz skutecznie chronieni są obywatele, infrastruktura, transport, środowisko i zasoby morskie. Jest to nadrzędny termin określający łącznie bezpieczeństwo morskie i bezpieczeństwo morskie państwa¹⁴. Bezpieczeństwo morskie regulują zapisy konwencji, dyrektyw, raportów dotyczące działalności człowieka na morzu, a bezpieczeństwo morskie państwa jest zapewniane przez kontrolę przestrzegania zapisów prawa narodowego i międzynarodowego. Obydwa terminy odnoszą się do działań realizowanych w ramach polityki morskiej państwa przy wykorzystaniu narzędzi jakimi są siły morskie.

⁹ <https://sjp.pwn.pl/sjp/bezpieczenstwo;2443939.html>, [dostęp: 18.02.2025].

¹⁰ Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 2020, s. 5.

¹¹ T. Szubrycht, *Bezpieczeństwo Morskie Państwa – zarys problemu*, Gdynia 2011, s. 16.

¹² B. Panek, *Bezpieczeństwo Europy w II i III dekadzie XXI wieku. Zagrożenia i wyzwania*, Warszawa 2020, s. 7.

¹³ Całość wód morskich znajdujących się na powierzchni Ziemi.

¹⁴ *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną DD-3.1(A)*, Bydgoszcz 2018, s. 17.

Istota i rola sił morskich

Kraje nadbrzeżne prowadząc politykę morską państwa wykorzystują narzędzia państwowe do realizacji trzech składowych funkcji morskiej państwa (bezpieczeństwa morskiego, ochronną i obronną)¹⁵. Priorytetowe działania polegają tworzeniu niezbędnych warunków do realizacji interesów narodowych oraz militarnych i niemilitarnych celów strategicznych, a także utrzymaniu na odpowiednio niskim poziomie zagrożeń generowanych zarówno przez morskie środowisko operacyjne, jak i środowisko fizyczno-geograficzne.

Siły Morskie Rzeczypospolitej Polskiej to ogół posiadanych przez Polskę sił i środków do prowadzenia polityki na morzu¹⁶. W ich skład wchodzi (wg kryterium podmiotowego): Marynarka Wojenna RP wraz ze służbą hydrograficzną, morskie jednostki działań specjalnych, Morski Oddział Straży Granicznej, terenowe organy administracji morskiej, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, Służba Celna, policja wodna, a także inne podmioty, którym nadano w tym obszarze kompetencje.

Marynarka Wojenna Rzeczypospolitej Polskiej wraz ze służbą hydrograficzną jest Rodzajem Sił Zbrojnych przeznaczonym do ochrony i obrony polskich obszarów morskich, morskiej obrony wybrzeża, udziału w lądowej obronie wybrzeża we współdziałaniu z pozostałymi rodzajami sił zbrojnych w ramach operacji połączonej. Poza tym jest elementem obrony kolektywnej państw NATO oraz sojuszniczego systemu odstraszenia. W skład MW RP¹⁷ wchodzi 3 Flotylla Okrętów i 8 Flotylla Obrony Wybrzeża, którym podlegają dywizjony okrętów i specjalistyczne jednostki brzegowe. Do bieżącego zapewniania morskiej świadomości sytuacyjnej, poprzez realizację zadań wynikających z przeznaczenia i patrolowanie obszarów morskich, są zobowiązane wszystkie okręty Marynarki Wojennej każdorazowo, gdy prowadzą szkolenia na morzu.

Z uwagi na rodzaj wyposażenia oraz właściwości taktyczno-techniczne okrętem dedykowanym do realizacji zadań patrolowania polskich obszarów morskich jest będąca w podległości 3. FO¹⁸ w Gdyni korweta patrolowa ORP *Ślązak* projektu 621M zbudowana w Stoczni Marynarki Wojennej. Okręt, poza sensorami i efektorami zamontowanymi w jego bryle, wyposażony jest w uzbrojony w WKM

¹⁵ J. Urbański, W Morgaś, Z. Kopacz, *Charakterystyka funkcji morskiej państwa. Czynniki warunkujące, ich zmiany oraz skutki*, Zeszyty Naukowe AMW 2007, s. 92.

¹⁶ *Strategiczna Koncepcja bezpieczeństwa morskiego Rzeczypospolitej Polskiej*, s. 22.

¹⁷ Skrót MW RP oznacza Marynarka Wojenna Rzeczypospolitej Polskiej.

¹⁸ Skrót FO oznacza Flotylla Okrętów.

kal. 12.7 mm¹⁹ łódź abordażową MK-790 typu RIB (ang. *rigid inflatable boat*), która służy do prowadzenia działań inspekcyjnych oraz łódź roboczą MK-500 przeznaczona do transportu sił i środków pomiędzy okrętami. Jednostkami, które również posiadają wyszkolone grupy abordażowe do kontroli i inspekcji statków są dwie fregaty rakietowe typu Oliver Hazard Perry (byłe amerykańskie USS Clark) ORP Pułaski i ORP Kościuszko oraz Okręt Dowodzenia Siłami Obrony Przeciwminowej ORP Czernicki. Zamontowane na platformach sensory i efekторы zapewniają realizację ochrony i obrony morskich szlaków komunikacyjnych oraz prowadzenie operacji antyterrorystycznych w systemie narodowym i międzynarodowym. Duże znaczenie dla bezpieczeństwa polskich obszarów morskich mają niszczyciele min typu Kormoran II (proj. 258). Do ich głównych zadań należą: poszukiwanie obiektów podwodnych, klasyfikacja, identyfikacja i zwalczanie min morskich, rozpoznanie torów wodnych, przeprowadzanie jednostek przez akweny zagrożone minami oraz zdalne sterowanie samobieżnymi platformami przeciwminowymi. ORP Kormoran, ORP Albatros oraz ORP Mewa przy wykorzystaniu sonarów oraz pojazdów podwodnych²⁰ zdalnie sterowanych (RUV-Remotely Operated Vehicle) oraz autonomicznych (AUV-autonomous underwater vehicle) realizują skanowanie przestrzeni podwodnej oraz dna morskiego.

Operacja „Zatoka”, koordynowana przez Centrum Operacji Morskich - Dowództwo Komponentu Morskiego w Gdyni, zainicjowana od października 2022 r. i realizowana w systemie narodowym ma na celu prowadzenie monitoringu oraz ochrony podwodnej infrastruktury krytycznej. W ramach operacji okręty wykonują dodatkowe zadania monitoringu na obszarach, gdzie występują polskie budowle hydrotechniczne oraz podwodna infrastruktura krytyczna, a także obserwują wzrokowo i radiolokacyjnie ruch innych jednostek, których dodatkowe dane zbierają w oparciu o informacje satelitarne z obowiązkowego dla każdego statku systemu AIS (automatic identification system²¹). Ułożone na dnie morza instalacje monitorowane są przez pojazdy podwodne typu Hugin 1000MR, wykorzystujące

¹⁹ Skrót WKM oznacza Wielkokalibrowy karabin maszynowy o kalibrze 12,7 mm.

²⁰ Pojazdy podwodne wykorzystywane w trakcie realizacji zadań to: Saab Double Eagle Mark III, Kongsberg. Hugin, Morświn oraz Głuptaki w dwóch wersjach (inspekcyjnej - służące do identyfikacji obiektów podwodnych oraz bojowej - przeznaczone do niszczenia obiektów niebezpiecznych), Gavia, Kongsberg Hugin. <https://www.wojsko-polskie.pl/8fow/kormoranii/>, [dostęp: 14.04.2025].

²¹ AIS pozwala pozyskać informacje między innymi o pochodzeniu, kursie statku, danych dotyczących ładunku i załogi, portu przeznaczenia.

oprogramowanie Pipe Tracking²², którymi dysponują nowoczesne niszczyciele min Kormoran II, wchodzące w skład 8 Flotyli Obrony Wybrzeża. Zadanie w ramach operacji pk. Zatoka może otrzymać każdy okręt polskiej bandery przebywający lub przechodzący przez rejon objęty monitoringiem. W przedsięwzięcie zaangażowana jest również Brygada Lotnictwa Marynarki Wojennej, posiadające w składzie cztery wielozadaniowe śmigłowce AW101 Mk 614, które weszły do służby w 2023 roku²³. Te wyspecjalizowane w zwalczaniu okrętów podwodnych oraz ratownictwie morskim statki powietrzne 44. Bazy Lotnictwa Morskiego w Darłowie mogą prowadzić potrzebny rekonesans zapewniając informację rozpoznawczą niezbędną dla bezpieczeństwa morskiego. Warto również wymienić dwa użytkowane od 2024 roku samoloty wczesnego ostrzegania i kontroli obszaru powietrznego Saab 340 AEW (Airborne Early Warning), które Polska zakupiła od Szwecji. Maszyny te są przeznaczone do wypełniania zadań latających stanowisk dowodzenia, elektronicznej obserwacji pola walki oraz wymiany informacji w czasie rzeczywistym, także z innymi komponentami RSZ.

Poza polski wysiłkiem narodowym w 2025 r. Sojusz Północnoatlantycki podjął nową misję pod kryptonimem *Baltic Sentry* (pol. „Bałtycka Warta”). Operacja „Bałtycka Warta” to wspólna inicjatywa państw NATO, która powstała w odpowiedzi na rosnące zagrożenie atakami sabotażowymi na podwodną infrastrukturę krytyczną Morza Bałtyckiego oraz działalność tzw. „floty cieni” (ang. shadow fleet), która w sposób nielegalny przewozi rosyjskie ładunki objęte sankcjami.

Od zapewnienia swobody żeglugi i ochrony szlaków handlowych, po gwarancję bezpieczeństwa kluczowych instalacji Sojusz Północnoatlantycki utrzymuje w stałej, rotacyjnej służbie dwa zespoły okrętów monitorujących obszar Morza Bałtyckiego, w których partycypują także polskie okręty²⁴. Pierwszy z nich to zespół Standing NATO Maritime Group One (SNMG-1) składający się z dużych jednostek nawodnych, głównie niszczycieli i fregat rakietowych często wspieranych przez okręty zaopatrzenia. Drugi to zespół Standing NATO Mine Countermeasures Group One (SNMCMG-1) zawierający w swojej strukturze okręty przeciwminowe oraz wielozadaniowy okręt dowodzenia.

Kolejnym komponentem sił morskich zaangażowanym w zapewnienie bezpieczeństwa morskiej granicy polskich obszarów morskich jest Straż Graniczna.

²² W ciągu doby każdy z nich może zlustrować nawet 100-kilometrowy odcinek rurociągu i jednocześnie dostarczyć wysokiej jakości zdjęcia.

²³ <https://geekweek.interia.pl/militaria/news-jest-pierwsze-nagranie-aw101-w-sluzbie-polskiej-marynarki,nId,21321822>, [dostęp: 14.04.2025].

²⁴ <https://www.wojsko-polskie.pl/8fow/misje/>, [dostęp: 13.04.2025].

Ta formacja policyjna posiadająca w swojej strukturze Morski Oddział Straży Granicznej (MOSG), który jest jednym z ośmiu oddziałów przeznaczonych do ochrony granic państwa²⁵. Do głównych zadań MOSG poza ochroną morskiej granicy państwa oraz polskich obszarów morskich należą: współdziałanie narodowe z innymi komponentami sił morskich oraz międzynarodowe z pokrewnymi służbami tj. z Agencją ds. Europejskiej Straży Granicznej i Przybrzeżnej (FRONTEX²⁶), nadzór nad eksploatacją polskich obszarów morskich oraz przestrzeganiem przez statki obowiązujących przepisów, a także ściganie sprawców je naruszających, przeciwdziałanie zagrożeniom dla statków, obiektów portowych i związanej z nimi infrastruktury, udział w akcjach poszukiwawczo-ratowniczych na morzu, zapobieganie nielegalnemu przewozowi odpadów, materiałów niebezpiecznych, substancji narkotycznych i psychotropowych, broni, amunicji i materiałów wybuchowych przez granicę morską, realizowanie zadań wynikających z Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statku i Obiektu Portowego²⁷ (ISPS, ang. International Ship and Port Facility Security Code), ochrona środowiska morskiego.

Istotną funkcję z punktu widzenia bezpieczeństwa morskiego pełnią Dyrektory Urzędów Morskich²⁸, którym podporządkowane są Urzędy Morskie w Gdyni i Szczecinie, a także porty i przystanie morskie, pas nadbrzeżny przebiegający wzdłuż wybrzeża morskiego, w szczególności jego część zwana pasem technicznym. W pasie morza terytorialnego funkcjonuje system VTS (Vessel Traffic Service) który jest sprawdzonym narzędziem ciągłego monitoringu, kontroli i zarządzania ruchem jednostek pływających nadzorowanym bezpośrednio przez Urzędy Morskie w przydzielonych im strefach odpowiedzialności²⁹. Systemy ruchu statków ewoluowały od systemów radarowych i radiowych do systemów, które mogą kontrolować wiele instrumentów z odległych lokalizacji przy wykorzystaniu nowoczesnych kanałów komunikacyjnych. Wymiana niezbędnych informacji ze statkami może

²⁵ Ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 915), Art. 1 pkt 2.

²⁶ https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/search-all-eu-institutions-and-bodies/frontex_pl, [dostęp: 13.04.2025].

²⁷ W dniach 9-13 grudnia 2002, w siedzibie Międzynarodowej Organizacji Morskiej, odbyła się konferencja, na której ustanowiono rezolucję nr 1 o zmianach w konwencji SOLAS, dodając rozdział XI-2, a także rezolucję nr 2 o przyjęciu *Międzynarodowego kodeksu ochrony statku i obiektu portowego*. Nowe przepisy zaczęły obowiązywać 1 lipca 2004 r. Źródło: <https://www.statkiem.pl/transport-morski/isps-czyli-miedzynarodowy-kodeks-ochrony-statku-i-objektu-portowego>, [dostęp: 14.04.2025].

²⁸ *Strategiczna Koncepcja bezpieczeństwa morskiego Rzeczypospolitej Polskiej*, BBN, Warszawa-Gdynia 2017, s. 24.

²⁹ Skrót UM oznacza Urząd Morski.

odbywać się za pośrednictwem różnych trybów i środków komunikacji na przykład za pomocą urządzeń transmisji danych i łączności satelitarnej oraz radiowej UHF (ang. ultra high frequency) i VHF (ang. very high frequency). Systemy VTS integrują źródła danych z urządzeń tj. radarów brzegowych, AIS, radarów nawigacyjnych ARPA (ang. automatic radar plotting aid), kamer, czujników termicznych, urządzeń VHF, z których informacje są wyświetlane na elektronicznej mapie morskiej zapewniając stały i nieprzerwany monitoring określonego rejonu. Niezbędna nadal wymiana korespondencji pomiędzy służbą VTS a statkiem pomimo wzrastającego stopnia automatyzacji dotyczy identyfikacji statku oraz danych dotyczących jego wielkości i zanurzenia, obecności na burcie ładunków niebezpiecznych i szkodliwych dla środowiska morskiego, całkowitej liczby wiezionych osób, stopnia ochrony statku, szacowanego czasu przybycia (ang. ETA – estimated time of arrival) do pozycji pilotowej portu przeznaczenia. Informacje uzyskane od kapitana jednostki pływającej lub jego oficera wachtowego pozwalają na prowadzenie wspólnej dla wybranych służb państwowych bazy danych o statkach poruszających się po wodach wewnętrznych oraz weryfikację jednostek potencjalnie zagrażających bezpieczeństwu państwa. Ponadto terenowe organy administracji morskiej mają wpływ na bezpieczeństwo morskie poprzez kompetencje do wydawania dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na statkach oraz jachtach komercyjnych oraz ich okresową weryfikację.

Pozostałe komponenty sił morskich, które w zakresie przydzielonych kompetencji i możliwości również realizują zadania mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa morskiego państwa to:

- Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Search and Rescue, SAR)³⁰ zajmująca się ratowaniem i poszukiwaniem osób będących w niebezpieczeństwie na morzu,
- Służba Celna (Krajowa Administracja Skarbowa)³¹ będąca organem ścigania, którego działania ukierunkowane są na wykrywanie przestępstw podatkowo -skarbowych, na akwenach podległych polskiej jurysdykcji i w portach morskich,
- Policja wodna³² przeznaczona do zapewnienia bezpieczeństwa ludzi i mienia oraz do utrzymywania bezpieczeństwa i porządku publicznego na morzu terytorialnym i wodach wewnętrznych,

³⁰ <https://www.sar.gov.pl/pl/>, [dostęp: 15.04.2025].

³¹ <https://www.gov.pl/web/kas/sluzba-celno-skarbowa>, [dostęp: 15.04.2025].

³² *Strategiczna Koncepcja bezpieczeństwa morskiego Rzeczypospolitej Polskiej*, BBN, Warszawa-Gdynia 2017, s. 24.

- podmioty wchodzące w skład szkolnictwa wojskowego, organizacje naukowe, centra szkoleniowe i żeglarskie, które mają wpływ na kształtowanie i powiększanie potencjału edukacyjnego i naukowego w obszarze bezpieczeństwa morskiego i morskiego państwa.

Prawo nieszkodliwego przepływu

Na obszarach morskich obowiązuje prawo nieszkodliwego przepływu, które stanowi, że ruch statków po wodach terytorialnych powinien być nieprzerwany i szybki³³, nie zagrażający pokojowi, porządkowi publicznemu lub bezpieczeństwu państwa. Prawo nieszkodliwego przepływu przez obszar wód terytorialnych określa warunki wejścia, poruszania się, wykorzystania urządzeń portowych i opuszczenia wód terytorialnych bądź wewnętrznych państwa gospodarza. Poza zapisami prawa międzynarodowego w polskim porządku prawnym funkcjonuje także *Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej* (Dz. U. z 1991 r. Nr 32, poz. 131 ze zm.), odnosząca się również do UNCLOS, która określa procedury związane z zapewnieniem bezpieczeństwa państwa gospodarza w stosunku do obcego statku znajdującego się na jego wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym, wyłącznej strefie ekonomicznej (ang. EEZ – Exclusive Economic Zone). Całościowy zbiór podstaw prawnych powinien uszczegóławiać zasady postępowania służb w zależności od zaistniałej sytuacji w związku z podejrzeniem jednostki o popełnienie lub popełnieniem przestępstwa. W przypadku incydentu na wodach międzynarodowych oraz konieczności podjęcia przez interweniujące siły morskie czynności inspekcyjnych są obowiązane powiadomić przedstawicielstwo dyplomatyczne lub właściwy urząd konsularny państwa bandery statku. W stosunku do jednostek uchylających się od kontroli ustanowione jest prawo pościgu³⁴, z którego mogą korzystać jedynie okręty wojenne lub samoloty wojskowe albo inne rządowe jednostki pływające upoważnione do takich działań (np. MOSG³⁵). Pościg rozpoczęty od razu po zaistnieniu okoliczności może być kontynuowany poza morzem terytorialnym lub strefą przyległą. Sygnał optyczny lub dźwiękowy oznaczający nakaz zatrzymania się obcego statku jest elementem

³³ Art. 18, Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543).

³⁴ Art. 111 Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. z 2002 r. nr 59, poz. 543).

³⁵ Art. 17 Ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 915).

obowiązkowym procedury rozpoczęcia pościgu. Gdy ścigany statek wejdzie na morze terytorialne własnego państwa lub państwa trzeciego prawo pościgu przestaje być wiążące. Państwu ścigającym przestępców lub podejrzanych o popełnienie czynu zabronionego pozostaje wtedy korespondencja z przedstawicielstwem dyplomatycznym lub właściwym urzędem konsularnym państwa bandery statku z nie zawsze dającym się przewidzieć poziomem zaangażowania we współpracę.

Incydenty na Morzu Bałtyckim

Zgodnie z obowiązującym prawem międzynarodowym wszystkie państwa mają prawo do układania podmorskich kabli i rurociągów, także poza własnymi wodami terytorialnym, na dnie morza pełnego poza szelfem kontynentalnym³⁶. Każde państwo opracowuje i wdraża również krajowe regulacje prawne³⁷, w których określa konsekwencje za próbę uszkodzenia lub uszkodzenie podwodnej infrastruktury krytycznej. Ponadto, zawierane są porozumienia dwustronne lub multilateralne, jeśli powstała w ten sposób infrastruktura krytyczną łączy interesy więcej niż jednego państwa.

Wydarzenia, które miały miejsce w listopadzie 2024 r. oraz styczniu 2025 r. związane z zatrzymaniem dwóch statków podejrzanych o uszkodzenie podmorskiej infrastruktury telekomunikacyjnej C-Lion 1, łączącej Finlandię z całą Europą Środkową i BCS East-West Interlink, łączącej Litwę z Szwecją³⁸ oraz podmorski kabel elektroenergetyczny Estlink 2 łączący Finlandię i Estonię wykazały wysoką sprawność systemu nadzoru i szybkiej reakcji na zakłócenia w funkcjonowaniu wspólnej infrastruktury krytycznej sprawowanego przez siły morskie Dani, Szwecji, Finlandii i Estonii. Problemem okazały się procedury prawa międzynarodowego wynikające z UNCLOS, które okazały się niedostosowane do aktualnych zagrożeń Morza Bałtyckiego.

³⁶ Art. 87 Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543).

³⁷ Art. 26 Ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2024 r. poz. 1125).

³⁸ <https://www.konflikty.pl/aktualnosci/wiadomosci/miesiecznica-yi-peng-3-szwecja-poklad/>, [dostęp: 22.02.2025 r].

Pierwszym zatrzymanym statkiem przez okręt duński był chiński masowiec „Yi Peng 3” (IMO 9224984³⁹), który prawdopodobnie wyłączył system AIS w obszarze, gdzie doszło do przerwania C-Lion 1. Śledztwo przedstawicieli Szwecji wykazało ślady ciągnięcia kotwicy także przy innym kablu łączącym Litwę i Szwecję linii energetycznej NordBalt (prawdopodobnie statek ciągnął kotwicę po dnie przez ok 160 km). Po incydencie kontrola zatrzymanego statku przeprowadzona została przez przedstawicieli Chin w asyście szwedzkiej policji, obserwatorów ze Szwecji, Danii, Finlandii, Niemiec i Litwy oraz przedstawicieli szwedzkiej Komisji ds. Wypadków, ale bez obecności szwedzkich organów ścigania (prokuratora, na obecność którego Pekin nie wyraził zgody). Kapitan statku w porozumieniu z Chińskimi władzami miał prawo odrzucić propozycję wejścia na wody terytorialne Szwecji celem przeprowadzenia dalszych czynności, z którego skorzystał. Przy braku dowodów na przeprowadzenie sabotażu statek „YI Peng 3” został zwolniony i powrócił do portu macierzystego.

Drugim incydem obnażającym słabość polityczno-prawnego środowiska Morza Bałtyckiego, pozwalającego na uniknięcie odpowiedzialności za prawdopodobnie umyślne szkody, są okoliczności zatrzymania i zwolnienia statku „Eagle S” (IMO 9329760) zarejestrowanego na Wyspach Cooka⁴⁰ podejrzanego o zerwanie podmorskiego kabla elektroenergetycznego Estlink 2 oraz przecięcie czterech linii światłowodowych znajdujących się na EEZ Finlandii. Fińskie Biuro Policji Kryminalnej (KRP, fin. Keskusrikospoliisi) wydało nakaz zajęcia tankowca pod koniec grudnia 2024. Sprawa zgodnie z obowiązującym prawem zakwalifikowana jako akt wandalizmu i zniszczenia mienia oraz poważnego zakłócenia komunikacji. W dochodzenie nadal zaangażowanych jest szereg instytucji, w tym Krajowy Departament Operacyjny Policji, Straż Przybrzeżna i fińskie Siły Zbrojne⁴¹. Śledczy zakładają, że uszkodzenie kabli nastąpiło prawdopodobnie przez opuszczenie kotwicy statku i przeciągnięcie jej po dnie morza na odcinku ok. 100 km, co ostatecznie spowodowało jej zerwanie. Kotwica tankowca „Eagle S” została zlokalizowana

³⁹ Informacja dotycząca identyfikacji statku – należy przez to rozumieć podstawowe informacje o statku, takie jak nazwa oraz, o ile statek posiada, sygnał rozpoznawczy oraz numer IMO statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) lub morski radiowy numer identyfikacyjny MMSI, Źródło: USTAWA z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368, s. 6).

⁴⁰ Samorządne terytorium stowarzyszone w Nowej Zelandii na południowym Oceanie Spokojnym w Polinezji obejmujące wyspy o tej samej nazwie.

⁴¹ <https://www.polsatnews.pl/wiadomosc/2025-01-26/sabotaz-na-baltyku-szwecja-zatrzymala-podejrzany-statek/>, [dostęp: 15.04.2025].

na dnie Zatoki Fińskiej i wydobyta na powierzchnię przez jednostki szwedzkich sił morskich. Pomimo apelacji złożonej przez przedstawiciela armatora statku, decyzją Sądu w Helsinkach, tankowiec tym razem udało się zatrzymać na kotwiczowisku w pobliżu portu naftowego w Porvoo⁴² celem dalszego procedowania postępowania wyjaśniającego. Po zakończeniu czynności, w ramach śledztwa i zebraniu koniecznych dowodów, statek został zwolniony i powrócił do portu macierzystego.

Według komandora doktora habilitowanego Dariusza Bugajskiego, profesora Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni „[...] podstawą działań są ogólne przepisy Konwencji o Prawie Morza z 1982 roku oraz szczególne Konwencji międzynarodowej o ochronie kabli podmorskich podpisanej w Paryżu w 1884 roku (artykuł 10)⁴³. Konwencja paryska, mimo że ratyfikowana tylko przez 36 państw, w tym Polskę, może być uznana za powszechne prawo zwyczajowe, a zatem stosowane wobec wszystkich państw. Podczas interwencji wobec statku obcej bandery, szczególnie na wodach międzynarodowych, należy wskazać podstawę prawną. W obecnym przypadku, dopiero po raz drugi w historii, wskazano bezpośrednio artykuł 10 konwencji paryskiej z 1884 roku [...] Jeżeli istnieje uzasadnione podejrzenie popełnienia czynu określonego w artykule 10 konwencji paryskiej, grupa abordażowa z upoważnionego statku państwowego – przede wszystkim marynarka wojenna, ale też straż graniczna – może wejść na pokład w celu zapoznania się z certyfikatem okrętowym oraz inną dokumentacją i sporządzenia protokołu zdarzenia (opis zdarzenia, nazwiska, odczyty urządzeń pokładowych itp.), który podpisuje również kapitan statku. [...] problemem w egzekucji powyższego jest, że w zasadzie sądem właściwym do rozpatrywania sprawy powinien być sąd państwa bandery statku, ale możliwe byłoby postępowanie w innych sądach. Także jeśli kable zniszczono na polecenie jakiegoś rządu, to oczywiście odpowiada materialnie państwo bandery statku. Dochodzi wtedy kwestia tak zwanej odpowiedzialności politycznej, czyli wpływu tego zdarzenia na stosunki międzynarodowe [...]”.

Wraz ze wzrostem zagrożenia ze strony Rosji oraz zaistniałych incydentów o charakterze hybrydowym w rejonie Morza Bałtyckiego, pomimo zwłoki w opracowaniu i wdrożeniu nowych rozwiązań prawnych, podjęto jednak pewne doraźne środki zaradcze i daje się zaobserwować wzrost zaangażowania państw nadbrzeżnych w monitoring ruchu statków, a organów państwowych w egzekwowanie przepisów międzynarodowego prawa morskiego. Oba incydenty pokazują słabość obowiązujących obecnie przepisów międzynarodowych nieprzystających do

⁴² Miasto położone około 50 km na wschód od Helsinek.

⁴³ <https://www.konflikty.pl/aktualnosci/wiadomosci/kopenhaga-pekini-wejscia-na-poklad-yi-peng-3/>, [dostęp: 15.04.2025].

aktualnych zagrożeń bezpieczeństwa. Pomimo szybkiej reakcji sił morskich państw NATO i wykorzystania adekwatnego do sytuacji potencjału to przepisy UNCLOS uniemożliwiły lub znacząco opóźniły zebranie jednoznacznych dowodów na winę jednostek podejrzewanych o popełnienie przestępstwa. Brak odpowiednich kwalifikacji prawnych oraz współmiernych i dotkliwych dla sprawcy konsekwencji popełnionego przestępstwa nie gwarantuje, że podobne zdarzenia o charakterze asymetrycznym nie będą miały miejsca w przyszłości, a w obecnej sytuacji geopolitycznej można przyjąć, że problem będzie narastał.

Podsumowanie

Aktualne oraz przyszłe wyzwania i zagrożenia obszaru Morza Bałtyckiego, indukowane przez politykę ekspansywną Rosji, zapowiedzi zmniejszenia obecności Stanów Zjednoczonych, głównego sojusznika NATO, w obronę obszaru Europy zmusza państwa nadbrzeżne do większego zaangażowania swoich sił i środków w monitoring oraz patrolowanie obszarów morskich Morza Bałtyckiego. Z uwagi na duże natężenie ruchu statków handlowych na obszarze Morza Bałtyckiego, ilość jednostek oraz systemów zaangażowanych w ochronę akwenu musi rosnąć proporcjonalnie do wzrostu nieprzyjaznej aktywności z kierunków wschodnich. Jednocześnie na podstawie opisanych w artykule dwóch najbardziej kontrowersyjnych, w opinii autora, incydentów można twierdzić, że międzynarodowe prawo morskie jest niedostosowane do aktualnych zagrożeń i nie pozwala poszkodowanym krajom nadbrzeżnym efektywnie reagować, a także domagać się zadośćuczynienia za dotkliwe konsekwencje prawdopodobnie umyślnie wywołanych incydentów oraz stanie się przyczyną międzynarodowych napięć w przestrzeni polityczno-prawnej.

Pomimo, że opisane akty sabotażu nie dotyczą bezpośrednio polskich obszarów morskich to jednak Polska również jest narażona na analogiczne incydenty, a będąc państwem nadbrzeżnym Morza Bałtyckiego musi przestrzegać tych samych ratyfikowanych przepisów prawa międzynarodowego. Polska, po dwóch dekadach zaniedbań w procesie rozwoju i modernizacji sił morskich, posiadając jedynie kilka jednostek pływających z możliwościami efektywnego patrolowania, samodzielnej ochrony i obrony morskiej granicy w systemie narodowym, realizację morskiej funkcji państwa musi opierać w dużej mierze na współpracy międzynarodowej. Przy analizie wyzwań i zagrożeń występujących na obszarze Bałtyku kluczowym jest wzmocnienie międzynarodowej współpracy regionalnej, w postaci inicjatyw takich jak np. *Baltic Sentry* oraz zmiana regulacji dotyczących międzynarodowego prawa morskiego i uprawnień marynarek wojennych państw nadbrzeżnych regionu.

Literatura

1. Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543).
2. Panek B., *Bezpieczeństwo Europy w II i III dekadzie XXI wieku. Zagrożenia i wyzwania*, Warszawa 2020.
3. Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną DD-3.1(A), Bydgoszcz 2018.
4. Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 2020.
5. Strategiczna Koncepcja bezpieczeństwa morskiego Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa-Gdynia 2017.
6. Szubrycht T., *Bezpieczeństwo Morskie Państwa – zarys problemu*, Gdynia 2011, s. 16.
7. Szubrycht T., Rokiciński K., Mickiewicz P., *Morze Bałtyckie w polityce bezpieczeństwa Rosji*, Wyd. FNCE, Poznań 2020.
8. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368).
9. Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2024 r. poz. 1125).
10. Urbański J., Morgaś W., Kopacz Z., *Charakterystyka funkcji morskiej państwa. Czynniki warunkujące, ich zmiany oraz skutki*, Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej, 3(170), 2007.

Netografia

11. <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/analizy/2021-12-20/rosyjski-szantazwobec-zachodu>, [dostęp: 15.04.2025].
12. <https://www.strazgraniczna.pl/pl/granica/granice-rp/1910,Granice-RP.html>, [dostęp: 15.04.2025].
13. <https://sjp.pwn.pl/sjp/bezpieczenstwo;2443939.html>, [dostęp: 18.02.2025].
14. <https://www.wojsko-polskie.pl/8fow/kormoranii>, [dostęp: 14.04.2025].
15. <https://geekweek.interia.pl/militaria/news-jest-pierwsze-nagranie-aw101-w-sluzbie-polskiej-marynarki,nId,21321822>, [dostęp: 14.04.2025].
16. <https://www.wojsko-polskie.pl/8fow/misje>, [dostęp: 13.04.2025].
17. https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/search-all-eu-institutions-and-bodies/frontex_pl, [dostęp: 13.04.2025].
18. <https://www.sar.gov.pl/pl>, [dostęp: 15.04.2025].
19. <https://www.gov.pl/web/kas/sluzba-celno-skarbowa>, [dostęp: 15.04.2025].
20. <https://www.konflikty.pl/aktualnosci/wiadomosci/miesiecznica-yi-peng-3-szwecja-poklad>, [dostęp: 15.04.2025].
21. <https://www.polsatnews.pl/wiadomosc/2025-01-26/sabotaz-na-baltyku-szwecjazatrzymala-podejrzany-statek>, [dostęp: 15.04.2025].
22. <https://www.konflikty.pl/aktualnosci/wiadomosci/kopenhaga-pekini-wejscia-napoklad-yi-peng-3>, [dostęp: 22.02.2025].