

*dr Joanna Grzela*

Uniwersytet Jana Kochanowskiego  
Katedra Krajów Europy Północnej w Kielcach  
a\_grzela@poczta.onet.pl

# INICJATYWA SUCBAS – PRZYKŁADEM WSPÓŁPRACY KRAJÓW REGIONU MORZA BAŁTYCKIEGO W ZAKRESIE NADZORU MORSKIEGO

**Streszczenie:** Jednym z priorytetów współpracy krajów Regionu Morza Bałtyckiego w zakresie bezpieczeństwa jest stworzenie zintegrowanej sieci nadzoru i monitoringu morskiego poprzez współpracę krajowych systemów. Jej zadaniem jest zapewnienie warunków bezpiecznego korzystania z mórz i ochrona granic morskich UE. Ma to szczególne znaczenie dla bezpieczeństwa żeglugi, imigracji, rybołówstwa, ochrony wód morskich przed zanieczyszczeniami, kontroli i egzekwowania przepisów morskich oraz bezpieczeństwa międzynarodowego. Przykładem takiej inicjatywy jest SUCBAS (Sea Surveillance Cooperation Baltic Sea). Jej celem jest uzyskanie bezpośredniego wpływu na poprawę bezpieczeństwa morskiego krajów sygnatariuszy w aspekcie militarnym, ekonomicznym oraz środowiskowym poprzez zwiększenie świadomości sytuacji morskiej oraz opracowanie koncepcji współpracy, określenie zasad bezpieczeństwa, wymiany informacji oraz pozyskanie rozwiązań technicznych umożliwiających automatyczną wymianę danych.

**Słowa kluczowe:** nadzór morski, bezpieczeństwo, bezpieczeństwa cywilne, Region Morza Bałtyckiego, SUCBAS

## Wstęp

Państwa skupione w Radzie Państw Morza Bałtyckiego (RPMB) z chwilą jej powstania nakreśliły główne płaszczyzny współpracy w regionie. Dotychczas zaproponowano i zrealizowano wiele cennych pomysłów i inicjatyw, pomyślanych jako sposób zaktywizowania mieszkańców państw Regionu Morza Bałtyckiego (RMB) i ich samorządów oraz usunięcia „wąskich gardeł” współpracy bałtyckiej.

RPMB na początku XXI wieku, by sprostać globalnym wyzwaniom nowej ery, podjęła kwestie dotyczące walki z terroryzmem, rozprzestrzeniania broni masowego rażenia, ograniczania skutków chorób i degradacji środowiska. To duży sukces Rady, organizacji, która początkowo koncentrowała się tylko na zagadnieniach ekologicznych, uznając, iż każda inna płaszczyzna współpracy nie ma szans powodzenia z uwagi na dzielące państwa RMB różnice polityczne i ekonomiczne. Rada Państw Morza Bałtyckiego rozpoczynając kolejną dekadę współpracy, podkreśliła, iż obok dotychczasowych zagadnień, bę-

dzie pracować nad pokojowym współistnieniem państw regionu i pomyślną przyszłością społeczeństw, w których dominować będzie zrównoważony rozwój, stabilność polityczna i demokratyczne wartości oraz bezpieczeństwo.

Wraz z rozwojem współpracy w RMB poszczególne jego kraje coraz śmieiej włączały do swoich kontaktów problematykę szeroko pojętego bezpieczeństwa (Knudsen, Neumann, 1995; Knudsen, 1993; Huerlin, 1997; Malakauskas, 2000, s. 134–138). Jednym z jego ważnych elementów jest także zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa morskiego. Korzystanie z obszarów morskich ma w znacznym stopniu charakter międzynarodowy. To wymaga uregulowania wielu kwestii dotyczących ochrony środowiska morskiego, żeglugi i rybołówstwa poprzez zawieranie umów międzynarodowych lub regionalnych i inicjowanie wspólnych projektów i przedsięwzięć, służących z jednej strony rozwijaniu kontaktów, a z drugiej usprawniających postępowanie w razie nieprzewidzianych zdarzeń na morzu (Góralczyk, Sawicki, 2004, s. 229 i n.).

Zagrożenia, które współcześnie spotykamy, są o wiele bardziej zróżnicowane niż te przed laty. Aby im przeciwdziałać, floty i różne agencje rządowe muszą się przekształcać współpracować na szczeblu krajowym i regionalnym. SUCBAS to przykład dobrej współpracy w RMB, który pozwala zaoszczędzić zasoby oraz ograniczyć powielanie działań. Aby przeciwdziałać zagrożeniom, potrzebne jest budowanie zaufania. Otwarte podejście, chęć współpracy gwarantują bardziej bezpieczne i pewne środowisko. SUCBAS – w przyszłości – będzie częścią europejskiego zintegrowanego nadzoru morskiego.

## Pojęcie i istota bezpieczeństwa

Według *Słownika języka polskiego* „bezpieczeństwo” to stan niezagrożenia, spokoju, pewności (*Słownik języka polskiego* 1994, s. 147). Angielskie określenie bezpieczeństwa – *security* – odpowiada łacińskiemu *securitas*, które składa się z dwóch członów: *sine* (bez) i *cura* (obawa, odpowiedzialność, uwaga, troska, zmartwienie, strach). Bezpieczeństwo w tym znaczeniu to brak zmartwień i strachu. Bezpieczeństwo jest zagadnieniem interdyscyplinarnym. Jego badaniem zajmuje się wiele dziedzin nauki. Wśród nich są politologia, historia, psychologia, socjologia, nauki prawne. Znalezienie jednej, uniwersalnej definicji „bezpieczeństwa” nie jest możliwe. Termin ten jest różnorodnie interpretowany. Pojęcie to nie jest precyzyjne i jednoznaczne, nie jest jednak abstrakcyjne i za każdym razem przedstawia konkretny aspekt rzeczywistości. Jego plastyczność znaczeniowa pozwala na jego szerokie wykorzystywanie. W literaturze rozróżniamy m.in. pojęcia takie jak: „bezpieczeństwo narodowe”, „bezpieczeństwo państwa”, „bezpieczeństwo międzynarodowe” czy „bezpieczeństwo regionalne”.

Według C. Rutkowskiego „bezpieczeństwo narodowe” to stan świadomości społecznej, w którym występujący poziom zagrożeń, dzięki posiadanym zdolnościom obronnym, nie budzi obaw, lęku o zachowanie (osiągnięcie) uznanych wartości (Rutkowski, 1995, s. 30). Według innej definicji „bezpieczeństwo narodowe” to stan społeczeństwa określony stosunkiem wielkości potencjału obronnego, jakim ono dysponuje, do skali zagrożeń (*Słownik podstawowych terminów dotyczących bezpieczeństwa państwa*, 1994, s. 6).

„Bezpieczeństwo państwa” (często używane zamiennie z terminem „bezpieczeństwo narodowe”) jest definiowane m.in. jako stan uzyskany w wyniku zorganizowanej ochrony i obrony przed możliwymi zagrożeniami, wyrażony stosunkiem potencjału obronnego do skali zagrożeń (Zięba, 2001, s. 32).

W stosunkach międzynarodowych „bezpieczeństwo” jest różnie rozumiane. Jedna z definicji mówi o tym, że jest to układ relacji międzynarodowych zapewniający wspólne bezpieczeństwo państw tworzących system międzynarodowy (Mojsiewicz, 1997, s. 45). W zależności od przyjętego kryterium możemy mówić o różnych odmianach bezpieczeństwa (Zięba, 2001, s. 30). Jeśli za kryterium uznamy zasięg współpracy (kryterium przestrzenne), to możemy mówić o „bezpieczeństwie regionalnym”. Zdaniem G. Evansa jest to element szeroko rozumianego „bezpieczeństwa” i oznacza brak zagrożenia lub ochronę przed nim w skali regionalnej. Jest zapewniane przez organizacje regionalne w ramach samoobrony zbiorowej (Evans, 1994, s. 12).

R. Zięba rozróżnia „miękkie” i „twarde” gwarancje bezpieczeństwa. Funkcją „miękkich” jest umacnianie zaufania międzynarodowego, tworzenie kanałów dialogu i kontaktowania się w sytuacjach wymagających szybkiego działania, politycznego rozwiązywania powstających problemów i eliminowania różnorodnych zagrożeń w dziedzinie „cywilnych” aspektów bezpieczeństwa. „Twarde” gwarancje bezpieczeństwa to: prowadzenie misji pokojowych, rozwiązywanie kryzysów, wzajemna pomoc wojskowa lub współpraca na rzecz kontroli zbrojeń i rozbrojenia. Realizowane przez ugrupowania regionalne, w tym Radę Państw Morza Bałtyckiego, płaszczyzny współpracy raczej nie dotyczą działań *sensu stricte* w tych dziedzinach. Jednakże poszczególne państwa członkowskie uczestniczą w tego typu przedsięwzięciach, w ramach innych struktur międzynarodowych (ONZ, OBWE, NATO) (Zięba, 2000, s. 42).

Podział na zwolenników „miękkich” i „twardych” gwarancji bezpieczeństwa osłabł w wyniku postępującej europejskiej i euroatlantyckiej integracji. Rozszerzenie NATO i UE rzuciło również nowe światło na inne aspekty bezpieczeństwa w Regionie Morza Bałtyckiego. W RMB gwarancje „miękkiego bezpieczeństwa” stanowią ważne priorytety. Wiele już zrobiono w tym zakresie, zwłaszcza w ramach licznie tu obecnych organizacji regionalnych (RPMB, Rada Arktyczna, OBWE). Aktywność Rady Państw Morza Bałtyckiego jest „produktem myślenia”, prezentowanym przez zwolenników niewojskowych form gwarancji bezpieczeństwa, dla których współpraca kształtuje nawyki wspólnego rozwiązywania problemów (Fornstedt, 2001). Pewność stabilności społeczeństw jest tu budowana m.in. poprzez zwalczanie przestępczości i międzynarodowego terroryzmu oraz wykorzystywania dzieci. Rada Państw Morza Bałtyckiego od początku funkcjonowania wspiera współpracę regionalną w dziedzinie rozwiązywania problemów humanitarnych i zdrowotnych, postępowania w razie katastrof i klęsk żywiołowych, w zakresie zwalczania narkomanii, zapobiegania zagrożeniom jądrowym i radiologicznym oraz przemytu broni i narkotyków (Pursiainen, 2009). Wraz z powstaniem RPMB państwa w jej ramach wyodrębniły grupę roboczą ds. bezpieczeństwa jądrowego i radiologicznego. Nie bez znaczenia dla stabilności i bezpieczeństwa w Regionie Morza Bałtyckiego jest także kwestia ochrony praw mniejszości narodowych czy ekologiczna współzależność. Rada koordynuje działania, zmierzające do uczynienia z Regionu Morza Bałtyckiego strefy

wolnej od toksyn biologicznych oraz innych niebezpiecznych substancji, w tym broni chemicznej z II wojny światowej, zagrażającej życiu ludzkiemu, a także faunie i florze Bałtyku i mórz go otaczających.

## **Początki współpracy krajów RMB w zakresie bezpieczeństwa cywilnego**

Rada Państw Morza Bałtyckiego coraz częściej koncentruje się wokół bezpieczeństwa cywilnego w Regionie Morza Bałtyckiego (Oldberg, 2012). W tym zakresie wspiera m.in. bezpieczeństwo transportu ropy drogą morską i zwalczanie skutków wylewów, a przez to zmniejszanie zanieczyszczenia Bałtyku. Zakres bezpieczeństwa cywilnego w Regionie Morza Bałtyckiego ewoluuje wraz z rozwojem rzeczywistych i potencjalnych zagrożeń – począwszy od naturalnych lub spowodowanych przez człowieka katastrof, poprzez nielegalną migrację, zorganizowaną działalność przestępczą aż do utworzenia wspólnego systemu zarządzania kryzysowego.

Ta tematyka stała się przedmiotem dyskusji i wspólnych ustaleń na kolejnych spotkaniach premierów krajów nadbałtyckich i ministrów RPMB. I tak, na spotkaniu premierów w Visby w 1996 roku podkreślono potrzebę rozwoju współpracy między policją, urzędami celnymi, Strażą Graniczną, urzędami migracyjnymi i Strażą Ochrony Wybrzeża. Konsekwencją tych ustaleń były decyzje V Sesji Ministerialnej w Kalmar (Szwecja) w 1996 roku. Stwierdzono wówczas, że kraje RMB będą rozwijały kontakty między instytucjami ratownictwa morskiego, policją, strażą przybrzeżną, władzami celnymi, granicznymi, imigracyjnymi oraz aktywizowały współpracę organów sądownictwa. W rezultacie, w 1996 roku została uruchomiona współpraca w ramach Konferencji Współpracy Służb Granicznych w zakresie Kontroli Granic Państw Regionu Morza Bałtyckiego (Baltic Sea Region Border Control Cooperation Conference – BSRBCCC). BSRBCC koncentruje się na kwestiach związanych z bezpieczeństwem w zakresie kontroli granicznej w Regionie Morza Bałtyckiego. Wśród najważniejszych spraw są: wspólne ćwiczenia morskie i operacje na morzu; wymiana informacji na temat zadań organów służb granicznych w zakresie kontroli bezpieczeństwa w portach morskich, przystaniach oraz na obszarach morskich; zwalczanie terroryzmu oraz wymiana doświadczeń i ocen istniejących standardów kontroli bezpieczeństwa. Na szczycie szefów rządów w Rydze (Łotwa) w 1998 roku stwierdzono, iż rozmiar współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa powinien obejmować aspekty bezpieczeństwa morskiego, zagrożeń dla środowiska naturalnego, katastrof przemysłowych, kontroli ruchu powietrznego, morskiego i granicznego oraz współpracy służb ratowniczych. Dwa lata później, na trzecim szczycie premierów w Kolding (Dania), został zainicjowany program Eurobaltic. Głównym jego celem była współpraca państw Regionu Morza Bałtyckiego w zakresie ochrony ludności, ze szczególnym uwzględnieniem ochrony społeczeństw oraz środowiska naturalnego RMB przed skutkami klęsk żywiołowych i zagrożeń wywołanych działalnością człowieka, jako warunku niezbędnego do realizacji zrównoważonego rozwoju. Zaakcentowano konieczność pogłębienia kooperacji skierowanej na zapobieganie i zwalczanie skutków awarii che-

micznych, katastrof, klęsk żywiołowych oraz ataków terrorystycznych w Regionie Morza Bałtyckiego. Eurobaltic przewidywał między innymi szkolenia z zakresu obrony cywilnej i zarządzania kryzysowego oraz stworzenie efektywnych, zgodnych ze standardami Unii Europejskiej procedur postępowania w przypadku katastrof. Ze strony Polski główną rolę odgrywała Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej. Polska w 2001 roku wystąpiła z inicjatywą stworzenia warunków do wymiany ekspertów, współpracy szkoleniowej, organizacji wspólnych ćwiczeń służb ratowniczych, koordynowania działań innych instytucji związanych z ochroną ludności oraz zainicjowania działań, zmierzających do wprowadzenia zintegrowanego systemu wczesnego ostrzegania i alarmowania, standaryzacji i harmonizacji technicznych środków pomocy, ujednoczenia metod działania, a także zidentyfikowania mapy zagrożeń w regionie. Podczas czwartego szczytu w St. Petersburgu w 2002 roku premierzy uznali za konieczne kontynuowanie wysiłków dotyczących ochrony przed zagrożeniami niewojskowymi, monitoringu oraz współpracy w zakresie zarządzania kryzysowego, a więc rozwijania i wdrażania projektu Eurobaltic. W tym kontekście skonstatowano wzrost przewozów ropy naftowej w obszarze Bałtyku, a tym samym pilną potrzebę neutralizowania ewentualnych rozlewów olejowych na Morzu Bałtyckim. Pomocna stała się decyzja HELCOM-u, dotycząca wycofania tankowców bez podwójnego kadłuba, wprowadzenia wspólnego systemu automatycznej identyfikacji ruchu morskiego, korzystania w większym stopniu z pilotażu w cieśninach duńskich oraz promowania systemu zarządzania ruchem statków w Zatoce Fińskiej. Z uwagi na dobre efekty programu Eurobaltic zdecydowano o jego kontynuacji w kolejnych latach w postaci Eurobaltic I, II i Eurobaltic Risk Reduction in City Areas (ERRICA). I tak, podczas spotkania ministrów Rady Państw Morza Bałtyckiego, które odbyło się w Hamburgu 7 czerwca 2001 roku, zdecydowano o uruchomieniu 5-letniego projektu Eurobaltic I, jako podstawy regionalnej współpracy międzynarodowej w dziedzinie ochrony ludności. W marcu 2003 roku inicjatywa ta uzyskała wsparcie finansowe Unii Europejskiej z INTERREG IIIB BSR, którego kontynuacją stał się realizowany od 2005 roku projekt Eurobaltic II. Eurobaltic w 2004 roku wpisano do planu działań UE „Northern Dimension Action Plan”. Sukces projektu Eurobaltic I, jak również potrzeba zacieśnienia współpracy między państwami Rady Państw Morza Bałtyckiego oraz możliwość wykorzystania środków z Unii Europejskiej przez nowe państwa, które wstąpiły do Wspólnoty w 2004 roku, spowodowały, iż w 2005 roku, podczas siódmej rundy aplikacyjnej INTERREG IIIB, przedstawiono nowy projekt dotyczący ratownictwa i ochrony ludności w Regionie Morza Bałtyckiego – BSR INTERREG III B EUROBALTIC CIVIL PROTECTION PROJECT II – Eurobaltic II. Główny cel był nakierowany na zintensyfikowanie współpracy państw RMB w zakresie: zarządzania ryzykiem, wzmocnienia zdolności państw regionu do współpracy obejmującej reagowanie na katastrofy i awarie, wdrażania programu „Bezpieczne Wspólnoty” oraz jego dalszego promowania na arenie międzynarodowej. Kontynuacją Eurobaltic II był ERRICA – trzyletni projekt w zakresie obrony cywilnej i ochrony infrastruktury finansowany z UE Baltic Sea Region na lata 2007–2013 (Grzela, 2010, s. 214 i n.).



## Wspólny nadzór morski – inicjatywa SUCBAS – w trosce o bezpieczny RMB

Od lat 90. XX wieku w Regionie Morza Bałtyckiego da się zauważyć stały wzrost transportu morskiego. Mimo zmniejszania produkcji w przemyśle stoczniowym w 2008 roku żegluga na Morzu Bałtyckim jest nadal intensywna. Bałtycki transport morski w RMB stanowi ok. 15% globalnego transportu morskiego. Co miesiąc od 3500 do 5000 statków kursuje po Morzu Bałtyckim, w tym tankowce, statki przewożące niebezpieczne substancje, a także promy pasażerskie. Oprócz problemów wynikających z bardzo intensywnej żeglugi po wielu krzyżujących się szlakach, Morze Bałtyckie stanowi wyzwanie dla nawigatorów z powodu płyčizn, wielu wysp i pokrywy lodowej w zimie. Region Morza Bałtyckiego jest naturalnym szlakiem do spedycji ropy naftowej oraz skroplonego gazu ziemnego (Backer, Frias, Nicolas, 2014). Tak duża aktywność logistyczna wiąże się z zagrożeniami dla środowiska naturalnego, zwłaszcza w trudnych warunkach zimowych. Liczba wypadków na Morzu Bałtyckim nieznacznie, ale niestety rośnie. W 2013 roku HELCOM odnotowała ich prawie 150 (Meski, Kaitaranta, 2014). Niezbędna jest zatem permanentna współpraca, koordynacja i spójność działań podmiotów nadzoru morskiego i reagowania na katastrofy w poszczególnych krajach nadbałtyckich.

Podjęte dotychczas przez Radę Państw Morza Bałtyckiego inicjatywy współpracy w zakresie bezpieczeństwa i nadzoru morskiego wychodzą naprzeciw założeniom zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej. 10 października 2007 roku Komisja Europejska opublikowała komunikat w sprawie zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej (tzw. „Niebieska Księga”). Dwa lata później, 15 października 2009 roku, Komisja przyjęła komunikat pt. *W kierunku integracji nadzoru morskiego: Wspólny mechanizm wymiany informacji dla obszarów morskich UE*. Na jego podstawie Rada UE ds. Ogólnych 16 listopada 2009 roku wydała dokument w sprawie zintegrowanej polityki morskiej UE. Jest to część zrównoważonej polityki w zakresie ochrony klimatu i energii. Istotną przesłanką jej opracowania była również wola ożywienia i pobudzenia europejskiego transportu morskiego. Komisja Europejska zobligowała państwa członkowskie do prac nad stworzeniem mechanizmów kształtowania i wdrożenia krajowych zintegrowanych polityk morskich, a w efekcie powstania europejskiej sieci nadzoru morskiego.

W dokumentach Unii Europejskiej nadzór morski jest definiowany jako skuteczne śledzenie wszystkich działań prowadzonych na morzu, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo, gospodarkę i środowisko Unii oraz jej państw członkowskich. Integracja wojskowych i cywilnych systemów nadzoru i monitoringu morskiego, na podstawie wymiany informacji, zmierza do zwiększenia efektywności wykorzystania już istniejących systemów nadzoru morskiego przez stworzenie wspólnej płaszczyzny wymiany informacji morskich, uwzględniając konieczność interoperacyjności i jednolitości obowiązujących w tym zakresie standardów. Założeniem zintegrowanego nadzoru morskiego jest monitoring działań na morzu, które mają znaczenie dla jego bezpieczeństwa (kontroli granicznej, stanu środowiska morskiego, kontroli rybołówstwa). W większości krajów należą one do obowiązków wielu różnych podmiotów, które działają niezależnie od sie-

bie. Zintegrowany nadzór morski ma na celu umożliwienie zainteresowanym stronom i organom zajmującym się nadzorem morskim wymiany danych i informacji. Dzięki temu stanie się on tańszy i skuteczniejszy, a obraz sytuacji na morzu – wyraźniejszy. UE i władze krajowe odpowiedzialne za różne aspekty nadzoru morskiego (takie jak kontrola graniczna, bezpieczeństwo, kontrola rybołówstwa, cła, środowisko, obrona) wciąż gromadzą dane oddzielnie i często nie dzielą się nimi. W rezultacie te same informacje mogą być gromadzone po wielokroć.

W przygotowanej przez Unię Europejską Strategii dla Regionu Morza Bałtyckiego jako jedno z zadań służących poprawie bezpieczeństwa wskazano zintensyfikowanie współpracy transgranicznej w zwalczaniu przestępczości oraz koordynacji i spójności organów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo i nadzór na morzu oraz w zakresie reagowania w przypadku katastrof. Strategia stanowi ramy dla wyzwań związanych z bezpieczeństwem na Bałtyku. Jednak dopiero w znowelizowanej wersji Strategii znalazł się konkretny zapis dotyczący zwiększenia bezpieczeństwa w RMB dzięki pogłębieniu współpracy między organami nadzoru morskiego poprzez dzielenie się informacjami i skoordynowane działania w celu poprawy świadomości w zakresie sytuacji na morzu. Zakłada się utworzenie zintegrowanej sieci systemów sprawozdawczości i nadzoru, obejmującej działania na morzu, w tym bezpieczeństwo, ochronę środowiska morskiego, kontrolę rybołówstwa, działania służb celnych, straży granicznych i egzekwowanie przestrzegania przepisów.

Kraje Regionu Morza Bałtyckiego jednym z priorytetów współpracy w zakresie bezpieczeństwa cywilnego uczyniły zbudowanie zintegrowanej sieci nadzoru i monitoringu morskiego poprzez koordynację krajowych systemów nadzoru morskiego w celu zapewnienia warunków do bezpiecznego korzystania z morza i ochrony granic morskich UE. Kooperacja w tym zakresie odbywa się na poziomie europejskim, krajowym i regionalnym. Jednak dotychczasowe działania są nieskoordynowane, a poszczególne sektory – bezpieczeństwo, rybołówstwo, czy kontrola graniczna – podlegają własnym systemom nadzoru. Pewność bezpieczeństwa na Morzu Bałtyckim może być większa, jeśli siły i środki podmiotów nadzoru morskiego pokonają granice państwowe. Do tego jest także potrzebna sprawna wymiana informacji (Pursiainen, Hedin, Hellenberg, 2005).

Na początku lat 90. XX wieku Finlandia w celu koordynacji działań krajowych podmiotów zajmujących się problematyką morską, zainicjowała współpracę między Marynarką Wojenną, Strażą Graniczną, Agencją Transportu i Agencją Bezpieczeństwa. Stopniowo doprowadziło to do ustanowienia **Narodowego Wspólnego Mechanizmu Wymiany Informacji (NCISE – *National Common Information Sharing Environment*)**. NCISE stało się przykładem dobrze funkcjonującej współpracy cywilno-wojskowej i kompleksowego podejścia do bezpieczeństwa.

W 1999 roku Finlandia zaprosiła do współpracy Szwecję. Oba kraje zaczęły informować się wzajemnie o swoich ćwiczeniach wojskowych. To doprowadziło do powstania wspólnej, szwedzko-fińskiej platformy nadzoru morskiego **SUCFIS – *Sea Surveillance Cooperation Finland Sweden***, która działa od 2006 roku (Haglund, 2014, s. 7).

Na podstawie doświadczeń SUCFIS Finlandia i Szwecja zaproponowały szerszą współpracę między krajami Regionu Morza Bałtyckiego. W rezultacie powstała ini-

cjatywa **Współpracy w Regionie Morza Bałtyckiego w zakresie Nadzoru Morskiego SUCBAS – *Surveillance Cooperation Baltic Sea***. 4 marca 2009 roku kraje RMB (Litwa, Estonia, Szwecja, Finlandia, Dania i Niemcy) podpisały w Finlandii list intencyjny. SUCBAS rozpoczęła działalność 2 kwietnia 2009 roku. Polska i Łotwa dołączyły do inicjatywy we wrześniu 2009 roku (w marcu 2015 roku do Inicjatywy dołączyła Wielka Brytania). Obecnie uczestniczą w niej wszystkie kraje położone nad Bałtykiem, z wyjątkiem Rosji.

Współpraca SUCBAS ma na celu wzmocnienie i rozszerzenie istniejącej współpracy w dziedzinie nadzoru morskiego, podkreślając wielonarodowy aspekt. System wspólnego nadzoru (morski odpowiednik cywilnego systemu kontroli ruchu lotniczego) łączy systemy krajowe w jeden wspólny. Podstawowe cele SUCBAS to: poprawa interoperacyjności systemów nadzoru krajów uczestniczących i ich władz morskich, zapewnienie bezpieczeństwa na morzu, wsparcie władz krajowych w zakresie kontroli granicznej oraz w walce z zagrożeniami środowiskowymi, ochrona środowiska, zapobieganie przestępczości oraz budowanie atmosfery współpracy poprzez wymianę informacji o zagrożeniach na morzu i o morskich kontrolach granicznych. Założeniem SUCBAS jest uzyskanie bezpośredniego wpływu na poprawę bezpieczeństwa na szlakach komunikacyjnych Morza Bałtyckiego krajów sygnatariuszy – na płaszczyźnie ekonomicznej, ekologicznej i militarnej – poprzez zwiększenie świadomości sytuacji morskiej, opracowanie koncepcji współpracy, określenie zasad bezpieczeństwa oraz pozyskanie rozwiązań technicznych umożliwiających automatyczną wymianę informacji.

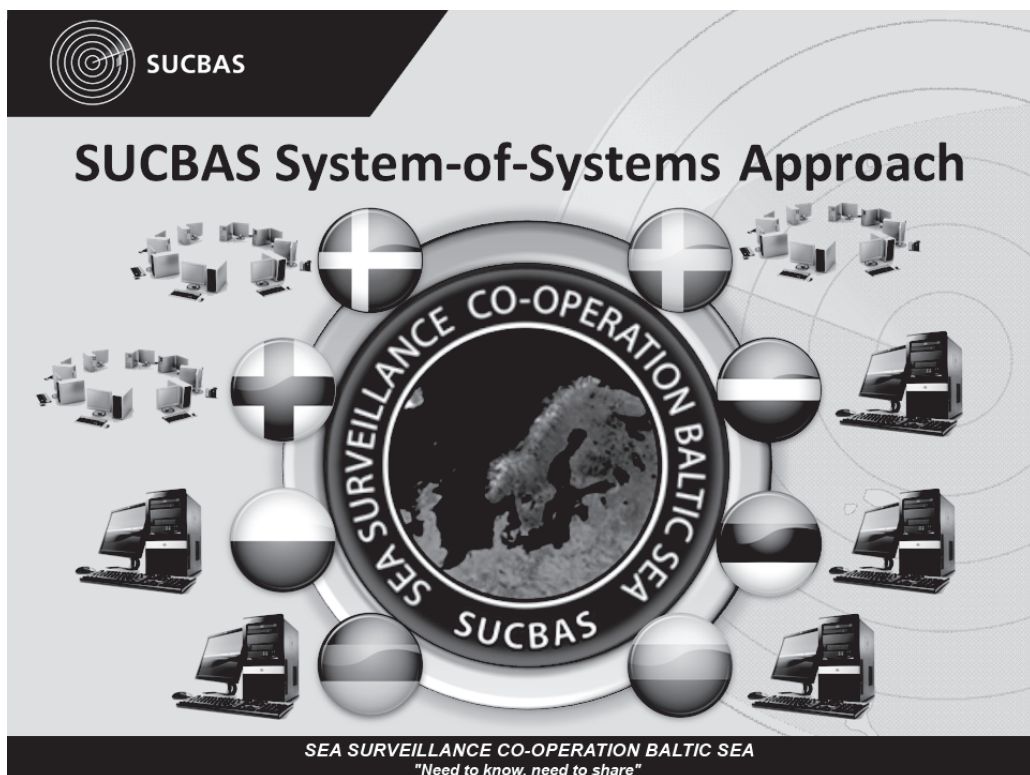
SUCBAS działa na trzech poziomach. Pierwszy jest obowiązkowy i polega na wymianie raportów dobowych. Drugi poziom obejmuje automatyczną wymianę danych przez wzajemny do nich dostęp. Trzeci poziom umożliwia wymianę informacji niejawnych.

W pierwszym okresie działalności SUCBAS, wymiana informacji została ograniczona wyłącznie do przekazywania raportów. Od grudnia 2011 roku osiem marynarek wojennych wprowadziło zautomatyzowane rozwiązania wspierające utworzenie zrównoważonego systemu wielonarodowej morskiej świadomości sytuacyjnej. Oznacza to, że uczestnicy automatycznie i w czasie rzeczywistym informują się wzajemnie, gdy statki o szczególnym znaczeniu lub uważane za zagrożenia są wykrywane na wodach Bałtyku. Inicjatywa przewiduje różne sposoby monitorowania przestrzeni morskiej. Wykorzystywane są patrole lotnicze wykonywane przez straże graniczne, kamery, radary oraz system straży obywatelskiej (osoby prywatne dysponujące samolotami, które przekazują raporty), a także informacje o statkach na Bałtyku zbierane od służby celnej i straży granicznej (Schwarzgruber, Pielach, 2009).

Praktycznym celem współpracy jest opracowanie koncepcji, rozwiązań technicznych i procedur, aby być w stanie generować solidne i efektywne kosztowo systemy wymiany informacji. Ich istota oraz zakres jest w gestii władz krajowych. Warunkiem powodzenia SUCBAS jest przygotowanie map sytuacyjnych dla Bałtyku, Morza Północnego i Morza Norweskiego. Tak opracowany bank danych służy integracji działań krajów uczestniczących w systemie (Rys. 1).

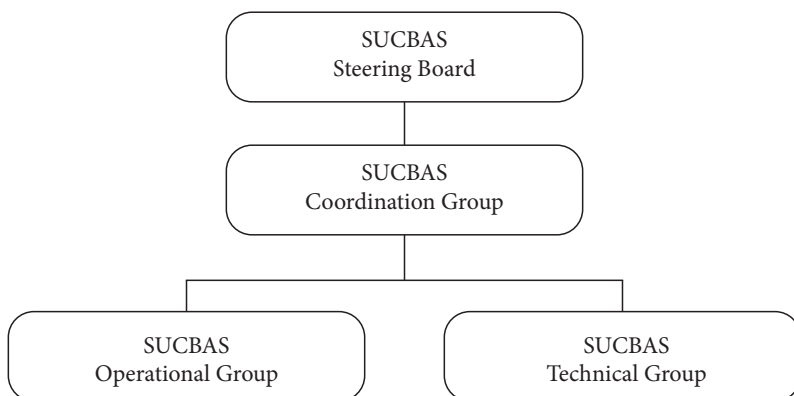
W ramach SUCBAS przedstawiciele marynarek wojennych krajów nadbałtyckich spotykają się regularnie, aby omawiać dotychczasowe osiągnięcia i określać zadania na przyszłość. Współpraca między uczestnikami jest oparta na zasadzie konsensusu. Kraje





Rys. 1. System SUCBAS

Źródło: <http://sucbas.org> [dostęp 24.04.2015].



Rys. 2. Struktura organizacyjna SUCBAS

Źródło: <http://sucbas.org> [dostęp 24.04.2015].

członkowskie są reprezentowane przez urzędników z ministerstw obrony i marynarek narodowych.

Organizacja SUCBAS składa się z Zarządu i Grupy Koordynacyjnej, które spotykają się dwa razy w roku oraz Grup Technicznej i Operacyjnej, które spotykają się kilka razy w roku (Rys. 2). Przewodnictwo każdej z grup ma charakter rotacyjny – każdy z krajów szefuje przez rok danej grupie.

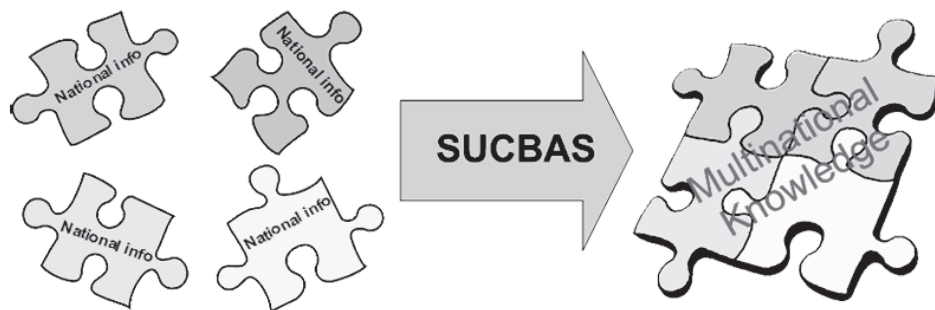
Inicjatywa ma charakter otwarty i istnieje możliwość rozszerzenia współpracy poprzez przyjęcie nowych członków, po jednogłośnie akceptacji wszystkich ośmiu sygnatariuszy inicjatywy.

Wśród czynników składających się na skuteczność SUCBAS wymienia się:

- wykorzystanie działających krajowych systemów nadzoru i wykrywania (zamiast tworzenia nowych systemów);
- możliwość wyboru przez każdy z krajów własnego poziomu współpracy i zaangażowania, w zależności od istniejących warunków wewnętrznych;
- powolne, krok po kroku (na podstawie wspólnej woli) rozumienie potrzeby dzielenia się informacjami w trosce o bezpieczny Region Morza Bałtyckiego (Visuri, Hellenberg, 2013).

Efektom współpracy jest to, że krajowe działania zostały połączone i razem tworzą wielostronną morską świadomość sytuacyjną (Maritime Situational Awareness – MSA), która nie jest tylko pogłębionym obrazem sytuacji nawodnej, ale również poszukiwaniem anomalii i zagrożeń, co daje wyższy poziom wspólnego bezpieczeństwa na Morzu Bałtyckim. System SUCBAS dostarcza marynarkom poszczególnych krajów kompletny obraz morski, który jest wykorzystywany przez straż przybrzeżną w ich krajowych systemach analiz i ocen.

Morska świadomość sytuacyjna jest kształtowana poprzez fuzję różnych informacji przekazanych przez krajowe podmioty do międzynarodowej mozaiki wiedzy, która jest ponownie wykorzystywana przez wszystkich uczestników SUCBAS (Rys. 3).



Rys. 3. Kompilacja informacji dostarczanych przez krajowych uczestników SUCBAS

Źródło: <http://sucbas.org> [dostęp 24.04.2015].

Współpraca w ramach SUCBAS pozwala narodom w niej uczestniczącym stopniowo zwiększać poziom współpracy i budować atmosferę wzajemnego zaufania, co przekłada się na gotowość do dzielenia się informacjami i danymi. To pozwala ujawnić zagrożenia i uniknąć incydentów, które mogłyby zagrozić ogólnemu bezpieczeństwu morskemu.

## Zakończenie

Drogą morską transportuje się 90% towarów. Ludność na świecie czerpie z mórz 20% codziennego zapotrzebowania na białko. Źródła ropy i gazu znajdują się na dnie mórz. Globalizacja sprawia, że morze bardziej niż kiedykolwiek staje się wspólnym dobrem. Zanieczyszczenia nie znają granic państwowych. Duża intensywność wykorzystania mórz i oceanów wywołuje awarie, co stanowi zagrożenie dla środowiska naturalnego. To wymaga wspólnego zarządzania i współpracy w zakresie ochrony i nadzoru morskiego. Współpraca ta opiera się na wzajemnym zaufaniu i chęci dzielenia się informacjami z innymi narodami.

Nowe, potencjalne zagrożenia dla Morza Bałtyckiego i intensywność ruchu morskiego na tym akwenie zwiększa ryzyko kolizji, katastrof naftowych i niepewności. Potrzeba wielonarodowej płaszczyzny współpracy morskiej jest zatem oczywista. Jej efektem jest świadomość sytuacji na Bałtyku oraz metod, które pomogą poprawić jego bezpieczeństwo. Organizacja i liczba podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na Morzu Bałtyckim w stosunkowo małym RMB jest zaskakująco zróżnicowana – od marynarek wojennych, urzędów morskich poprzez straże przybrzeżne aż do skomplikowanych systemów zbudowanych z niezależnych organizacji. Współcześnie rola flot wojennych zmienia się, a współpraca międzynarodowa jest istotnym elementem tej ewolucji. Marynarki obecnie angażują siły do „miękkich” wymiarów bezpieczeństwa na morzu – dbając o jego „ład i porządek”. Dlatego potrzebna jest współpraca między flotami oraz między flotami i strażami przybrzeżnymi. Dzięki temu morze staje się jednym, połączonym i bezpiecznym systemem.

W celu zabezpieczenia i ochrony środowiska morskiego podejmowane są różne inicjatywy współpracy. W 2006 roku Europejska Agencja Obrony (European Defence Agency – EDA) rozpoczęła prace nad programami monitorowania akwenów morskich – Maritime Surveillance (MARSUR). Koncentrują się one na integracji narodowych sieci nadzoru obszarów morskich i odpowiadających im programów unijnych na potrzeby cywilne i wojskowe (Beckh, 2012). W tę koncepcję wpisuje się inicjatywa krajów Regionu Morza Bałtyckiego. Ich dotychczasowa kooperacja oraz zbudowane zaufanie pozwalają na większą komunikację, która w konsekwencji ułatwia podmiotom zarządzania kryzysowego wymianę informacji, a w razie potrzeby wspólne działania. SUCBAS jest projektem współpracy między flotami, który spina bałtycką przestrzeń w jedną całość i ma pozytywny wpływ na jej bezpieczeństwo.

## Bibliografia

- A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower* (2007). Pobrano 19.04.2015, z: <http://www.navy.mil/maritime/MaritimeStrategy.pdf>
- Backer H., Frias M., Nicolas F. (2014). *Baltic Sea Sewage Port Reception Facilities HELCOM Overview 2014 Revised Second Edition*. HELCOM: Baltic Marine Environment Protection Commission Katajanokanlaituri 6 B FI-00160 Helsinki, Finland.
- Beckh, J. (December 2012). There is no "One cooperation fit's it all", in *European Security and Defence. SUCBAS and MARSUR Networking*. Pobrano 19.04.2015, z: <https://beckh.wordpress.com/2013/04/27/there-is-no-one-cooperation-fits-it-all/>
- Bezpieczeństwo i współpraca państw bałtyckich*. (1992). *Studia i Materiały PISM 1*. Warszawa: Wydawnictwo Polskiego Instytutu Spraw Międzynarodowych.
- Commission Staff Working Document Accompanying The Communication From The Commission To The European Parliament, The Council, The European Economic And Social Committee And The Committee Of The Regions Concerning The European Union Strategy For The Baltic Sea Region Action Plan {COM(2009) 248} {SEC(2009) 702} {SEC(2009) 703}. Roles and responsibilities of the implementing stakeholders of the EUSBSR and a flagship project concept. (January 2013). Commission Of The European Communities. Pobrano 19.04.2015, z: <http://www.cbss.org/wp-content/uploads/2012/12/Action-Plan-2013.pdf>
- Communication From The Commission To The European Parliament, The Council, The European Economic And Social Committee And The Committee Of The Regions Concerning The European Union Strategy For The Baltic Sea Region, Brussels, 10.6.2009 COM(2009) 248 final. Commission Of The European Communities. Pobrano 19.04.2015, z: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/official/communic/baltic/com\\_baltic\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/communic/baltic/com_baltic_en.pdf)
- Communication From The Commission To The European Parliament, The Council, The European Economic And Social Committee And The Committee Of The Regions An Integrated Maritime Policy for the European Union Brussels, 10.10.2007 COM(2007) 575 final. Commission Of The European Communities. Pobrano 19.04.2015, z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52007DC0575>
- Cooperation Of Coast Guards And Navies In Baltic Sea Region. (10.04.2011). National Defence Academy. Pobrano 19.04.2015, z: <http://lok.org.ee/kirjutised/kirjutis-nr-14/>
- Evans G. (1994). *Współpraca dla pokoju*, Warszawa: Wydawnictwo PISM.
- Fornstedt A. (Red.). (2001). *Civil Security and Crisis Management in the Baltic Sea Region: The 1999 Strömsborg Workshop in Stockholm and the 2000 Tallinn Conference*. Stockholm: The Swedish National Defence College.
- Gjelstad J. (Red.). (1994). *Security for the Baltic Region*, Delhi: International Peace Research Institute.
- Góralczyk W., Sawicki S. (2004). *Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie*. Warszawa: Wydawnictwo LexisNexis.
- Grzela J. (2010). *Teoria i praktyka współpracy regionalnej na przykładzie Regionu Morza Bałtyckiego*. Kielce: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Ekonomii I Prawa im. Prof. Edwarda Lipińskiego.
- Haglund C. (31.10.2014). The Baltic Sea as an example of regional maritime security cooperation. *Baltic Rim Economies (BRE)*, 4, 7–8.
- Huerlin B. (1997). *Security problems in the Baltic Region in the 1990's*. Copenhagen: Danish Institute of International Affairs.
- Integrating Maritime Surveillance Communication from the Commission to the Council and the European Parliament on a Draft Roadmap towards establishing the Common Information Sharing Environment for the surveillance of the EU maritime domain COM(2010) 584 final. European Commission, Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries. Pobrano 19.04.2015, z: [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/integrated\\_maritime\\_surveillance/documents/integrating\\_maritime\\_surveillance\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/integrated_maritime_surveillance/documents/integrating_maritime_surveillance_en.pdf)

- Knudsen O.F. Neumann I.B. (1995). *Subregional security cooperation in the Baltic Sea Area. An exploratory study*. Oslo: NUPI.
- Knudsen O.F. (1993). *Subregional security cooperation in the Baltic Sea area: towards an international regime on CSCE principles*. Oslo: NUPI.
- Malakauskas P. (2000). Baltic Defence Co – operation: Prospects and Priorities. *European Security*, 3, 134–138.
- Meski L., Kaitaranta J. (2014). Annual report on shipping accidents in the Baltic Sea in 2013. HELCOM Secretariat.
- Mojsiewicz Cz. (Red.). (1997). *Leksykon współczesnych stosunków politycznych*. Wrocław: Wydawnictwo Atla2.
- Möller B. (1997). *Current and alternative trends in the military confrontation in the Baltic Area – with a special emphasis on naval forces*. Copenhagen: Centre of Peace and Conflict Research at the University of Copenhagen.
- Oldberg I. (2012). Soft Security in the Baltic Sea Region Russian interests in the Council of Baltic Sea States. Research Associate Swedish Institute of International Affairs. *UI Occasional Papers*, 12.
- Opinia Komitetu Regionów „rola władz lokalnych i regionalnych w nowej strategii na rzecz morza bałtyckiego” (2009/C 200/06). Bruksela: Dziennik Urzędowy C 200/23 25.8. 2009.
- Pursiainen Ch. (Autumn 2009). Civil security matters! *Balticness. The Official Journal of the Council of the Baltic Sea States*.
- Pursiainen, C., Hedín, S., Hellenberg, T. (2005). Civil Protection Systems in the Baltic Sea Region. *Eurobaltic Publications*.
- Rutkowski C. (1995). *Bezpieczeństwo i obronność: strategie-koncepcje-doktryny*. Warszawa: Wydawnictwo AON.
- Schwarzgruber M., Pielach M. (02.11.2009). Statki po specjalnym nadzorem. Portal Spraw Zagranicznych. Pobrano 19.04.2015, z: <http://psz20013.iq.pl/127-unia-europejska/malgorzata-schwarzgruber-marek-pielach-statki-pod-specjalnym-nadzorem>
- Słownik języka polskiego*. (1994). Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Słownik podstawowych terminów dotyczących bezpieczeństwa państwa*. (1994). Warszawa: Wydawnictwo AON.
- Success in the Littoral: It's Not the Machines, It's the People An Interview with Rear Adm Jan Thörnqvist, Chief of Staff, Royal Swedish Navy Conducted by CAPT Edward Lundquist, USN (Ret). (April 2014). SURFACE SITREP. Pobrano 19.04.2015, z: <http://media.navysna.org/surface-sitrep/April2014.pdf>
- Visuri P., Hellenberg T. (2013). Regional Organization Report: Baltic Sea Maritime Cooperation. Analysis of Civil Security Systems in Europe (ANVIL) Project. Pobrano 19.04.2015, z: [http://anvil-project.net/wp-content/uploads/2014/01/HELCOM\\_v1.0.pdf](http://anvil-project.net/wp-content/uploads/2014/01/HELCOM_v1.0.pdf)
- Wise Pen Team (2010). *Maritime Surveillance in Support of CSDP. The Wise Pen Team Final Report to EDA Steering Board*. Pobrano 19.04.2015, z: <http://www.eda.europa.eu/WebUtils/downloadfile.aspx?file-id=902>
- Zięba R. (2001). *Instytucjonalizacja bezpieczeństwa europejskiego. Koncepcje – struktury – funkcjonowanie*. Warszawa: Wydawnictwo Scholar.
- Zięba R. (2000). Rola ugrupowań subregionalnych w nowym systemie bezpieczeństwa europejskiego. *Studia Europejskie*, 1, 42.

## SUCBAS INITIATIVE – AN EXAMPLE OF THE COOPERATION OF THE BALTIC STATES AS REGARDS MARINE SURVEILLANCE

**Summary:** One of the priorities of the cooperation of the Baltic countries regarding security is the creation of the integrated marine surveillance network and monitoring by the means of



the cooperation of domestic systems. Its task is to ensure the conditions of the safe use of sea resources and the protection of marine frontiers. It is particularly important for the protection of sailing, immigration, fishing, sea waters against pollution as well as for the control and execution of sea law and international security. An example of such an initiative may be SUCBAS (Sea Surveillance Cooperation Baltic Sea). Its aim is to have a direct impact on the improvement of sea security of the signatories' countries in the military, economic and environmental aspect through rising the awareness of the sea situation and to draw a cooperation concept, establish security rules, exchange information and obtain technical solutions that will make it possible to exchange data automatically.

**Keywords:** marine surveillance, security, civil security, the Baltic Sea Region, SUCBAS