

AKADEMIA MARYNARKI WOJENNEJ
im. BOHATERÓW WESTERPLATTE

ROCZNIK
BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO

kmdr por. dr Andrzej BURSZTYŃSKI

**Zabezpieczenie logistyczne
sił okrętowych
Marynarki Wojennej
Rzeczypospolitej Polskiej
w operacjach prowadzonych
na akwenach litoralnych**



Rozprawa habilitacyjna

GDYNIA 2013

ŻEGLUGA MORSKA
BEZPIECZEŃSTWO MORSKIE
ROCZNIK

AMW
pol.

Zasadniczym celem „Rocznika Bezpieczeństwa Morskiego” jest stworzenie szerokiego, interdyscyplinarnego forum dyskusyjnego, zarówno dla środowiska naukowego jak również przedstawicieli podmiotów gospodarczych związanych z szeroko rozumianą gospodarką morską, możliwości wymiany doświadczeń i osiągnięć naukowych związanych z problematyką bezpieczeństwa morskiego.

„Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego” jest ponadto próbą zwiększenia zainteresowania szerokiego grona decydentów oraz opinii publicznej poruszaniem zagadnieniami, jak również swoistą promocją „Polski Morskiej”. Mamy nadzieję, że spotka się on z przychylnym zainteresowaniem tych wszystkich, którym bliska jest problematyka morska.

Redaktor naczelny

kmdr dr hab. Tomasz SZUBRYCHT

Redaktorzy tematyczni

1. **Siły morskie** – kontradmirał dr Stanisław ZARYCHTA (COM)
2. **Transport morski i gospodarka morska** – dr hab. inż. Marek PRZYBORSKI (Politechnika Gdańska)
3. **Prawo** – kmdr por. dr hab. Dariusz BUGAJSKI (AMW)
4. **Bezpieczeństwo wewnętrzne** – prof. dr hab. Zbigniew ŚCIBIOREK (WSPol. w Szczytnie)
5. **Bezpieczeństwo morskie państwa i ochrona środowiska** – dr hab. Piotr GAWLICZEK (AON)
6. **Stosunki międzynarodowe** – dr hab. Piotr MICKIEWICZ (DSW)
7. **Polityka morska** – kmdr dr hab. Krzysztof ROKICIŃSKI (AMW)

Redaktor statystyczny

dr Agata ZAŁĘSKA – FORMAL

ISSN 1898-3189

Sekretariat redakcji

kmdr por. dr Bartłomiej PĄCZEK

dr Katarzyna WARDIN

kmdr ppor. dr Katarzyna KARWACKA

W skład Rady Naukowej „Rocznika Bezpieczeństwa Morskiego” wchodzi:

dr hab. Jerzy BĘDŹMIROWSKI (AMW)
kpt. ż.w. prof. dr Daniel DUDA (AMW)
dr Galina GARNAGA (Klaipeda University)
prof. Hartmut GOETHE
dr hab. Marian KOZUB (AON)
dr. Thomas LANG (Johann Heinrich von Thünen-Institut)
insp. dr hab. Arkadiusz LETKIEWICZ (KGPoL.)
Terrance P. LONG (International Dialogue on Underwater Munitions)
prof. dr hab. Leonard ŁUKASZUK (UW)
Ingolf MAGER (Dyrektor Urzędu Kryminalnego Meklemburgii -
Pomorza Przedniego)
dr Janusz MIKA (Uniwersytet Śląski w Opawie)
prof. dr hab. Andrzej MAKOWSKI (AMW)
prof. Vadim T. PAKA (Instytut Oceanologii Rosyjskiej Akademii Nauk)
prof. dr hab. Jacek PAWŁOWSKI (AON)
dr hab. Krzysztof ROKICIŃSKI (AMW)
kmdr dr hab. Tomasz SZUBRYCHT (AMW)
prof. dr Aleksander WALCZAK (AM w Szczecinie)
dr hab. Bernard WIŚNIEWSKI (WSPoL.)
dr hab. Mariusz ZIELIŃSKI (AMW)

SPIS TREŚCI

| | |
|---|------------|
| Wykaz skrótów i akronimów | 9 |
| Wstęp | 15 |
| 1. Rola współczesnych sił morskich w kształtowaniu bezpieczeństwa..... | 29 |
| 1.1. Funkcje i zadania sił morskich | 30 |
| 1.2. Siły morskie jako narzędzie prowadzenia polityki państwa | 38 |
| 1.3. Morskie implikacje nowej koncepcji strategicznej NATO | 44 |
| 1.4. Działania współczesnych sił morskich w rejonach litoralnych | 54 |
| 1.5. Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w kształtowaniu bezpieczeństwa państwa | 66 |
| 2. Rejony działań sił Marynarki Wojennej RP | 79 |
| 2.1. Rejony działań sił Marynarki Wojennej RP w narodowym systemie obrony | 80 |
| 2.1.1. Charakterystyka geograficzna Morza Bałtyckiego jako Obszaru Operacyjnego Zainteresowania MW RP | 84 |
| 2.1.2. Charakterystyka polityczna Regionu Bałtyckiego jako Obszaru Operacyjnego Zainteresowania MW RP | 93 |
| 2.2. Rejony działań sił Marynarki Wojennej RP w sojuzniczym systemie obrony oraz w działaniach stabilizacyjnych i humanitarnych | 105 |
| 3. Specyfika rejonów litoralnych | 115 |
| 3.1. Pojęcie rejonów litoralnych | 115 |
| 3.2. Status prawny akwenów litoralnych | 123 |
| 3.3. Prawne aspekty działalności sił morskich na akwenach litoralnych | 127 |
| 3.4. Prawa żeglugowe jednostek sił morskich na wodach litoralnych podczas konfliktów zbrojnych | 137 |

| | |
|---|------------|
| 4. Zabezpieczenie logistyczne sił okrętowych | 145 |
| 4.1. Specyfika zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych | 145 |
| 4.2. Zabezpieczenie logistyczne sił okrętowych w działaniach narodowych | 160 |
| 4.3. Wielonarodowe formy zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych | 172 |
| 4.4. Zabezpieczenie logistyczne okrętów MW RP w systemie logistyki wielonarodowej | 190 |
| 5. Warianty i potencjał zabezpieczenia logistycznego okrętów MW RP podczas prowadzenia działań na akwenach litoralnych | 197 |
| 5.1. Zabezpieczenie logistyczne sił okrętowych podczas prowadzenia działań na akwenach litoralnych | 197 |
| 5.2. Zabezpieczenie logistyczne sił okrętowych MW RP | 205 |
| 5.2.1. Podczas prowadzenia działań w wymiarze narodowym | 207 |
| 5.2.2. W działaniach wielonarodowych | 209 |
| 5.2.3. W działaniach reagowania kryzysowego i akcjach humanitarnych | 215 |
| 5.3. Koncepcja potencjału zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych | 219 |
| 5.4. Relacje współdziałania w procesie zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych | 236 |
| 5.5. Potencjał zabezpieczenia logistycznego okrętów MW RP podczas prowadzenia działań na akwenach litoralnych | 240 |
| Podsumowanie badań | 253 |
| Bibliografia | 262 |
| Wykaz rysunków | 283 |
| Wykaz tabel | 285 |
| Załączniki | |
| Załącznik 1 | |
| Spektrum obecnych i przyszłych konfliktów zbrojnych | 287 |
| Załącznik 2 | |
| Typowe zadania realizowane przez siły morskie współczesnego państwa | 289 |

| | |
|---|-----|
| Załącznik 3 | |
| Przewidywane zagrożenia oraz zdolności sił NATO w scenariuszach <i>Multiple Futures Project</i> | 290 |
| Załącznik 4 | |
| Zadania sił morskich w operacjach wspierania pokoju | 292 |
| Załącznik 5 | |
| Rejony działań sił Marynarki Wojennej RP | 294 |
| Załącznik 6 | |
| Podział Morza Bałtyckiego na akweny | 295 |
| Załącznik 7 | |
| Główne typy wybrzeży i strefy funkcjonalne dna Bałtyku | 296 |
| Załącznik 8 | |
| Delimitacja obszarów morskich Morza Bałtyckiego z uwzględnieniem obszaru spornego | 297 |
| Załącznik 9 | |
| Możliwości logistyczne polskich Baz Morskich | 298 |
| Załącznik 10 | |
| Schemat zabezpieczenia logistycznego komponentu morskiego w ramach obszaru połączonych działań logistycznych | 299 |
| Załącznik 11 | |
| Lokalizacja baz morskich i punktów bazowania sił morskich państw NATO i UE W OÖZ MW | 300 |

WYKAZ SKRÓTÓW I AKRONIMÓW

| Skrót Akronim | Rozwinięcie | |
|--------------------------|---|---|
| <i>ALP</i> | <i>Allied Logistics Publication</i> | sojusznicza publikacja logistyczna |
| <i>ALSS</i> | <i>Advanced Logistic Support Site</i> | rozwinięty rejon zabezpieczenia logistycznego |
| <i>APOD</i> | <i>Airport of Debarkation</i> | lotniczy port wyładowania |
| <i>BDRF</i> | <i>Battle Damage Repair Facilities</i> | Instalacje eksploatacyjno-remontowe |
| <i>BLot</i> | | baza lotnicza |
| <i>BM</i> | | baza morską |
| <i>bśp</i> | | bazowy środek pływający |
| <i>C2</i> | <i>Command & Control</i> | dowodzenie i kontrola |
| <i>CJTF</i> | <i>combined joint task forces</i> | połączone siły zadaniowe |
| <i>COM</i> | | Centrum Operacji Morskich |
| <i>CONMAROPS</i> | <i>Concept of Maritime Operations</i> | koncepcja operacji morskich |
| <i>CONREP</i> | <i>connected replenishment</i> | zaopatrywanie w połączeniu |
| <i>CSS</i> | <i>Combat Service Support</i> | zabezpieczenie działań bojowych |
| <i>DF</i> | <i>Deployable Forces</i> | siły zdolne do przerzutu |
| <i>DOS</i> | <i>Day of Supply</i> | dobowa norma zaopatrzenia |
| <i>dz.o.</i> | | dział okrętowy |
| <i>EEZ</i> | <i>Exclusive Economic Zone</i> | Wyłączna Strefa Ekonomiczna |
| <i>EUFOR</i> | <i>European Forces</i> | Siły Unii Europejskiej |
| <i>FAC</i> | <i>Fast Attack Craft</i> | szybkie okręty uderzeniowe |
| <i>FAS</i> | <i>Fueling at Sea</i> | tankowanie na morzu |
| <i>FLS</i> | <i>Forward Logistic Site</i> | wysunięty rejon logistyczny |
| <i>FO</i> | | Flotylla Okrętów |
| <i>HN</i> | <i>Host Nation</i> | państwo-gospodarz |
| <i>HNS</i> | <i>Host Nation Support</i> | wsparcie przez państwo-gospodarza |
| <i>IHP</i> | <i>International Hydrological Programme</i> | Międzynarodowy Program Hydrologiczny |

Wykaz skrótów i akronimów

| | | |
|-------------------|---|--|
| <i>IPF</i> | <i>In Place Forces</i> | sił w miejscu |
| IWsp.SZ | | Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych |
| <i>JHSV</i> | <i>Joint High Sped Vessel</i> | szybki okręt (katamaran) transportowy |
| <i>JLSG</i> | <i>Joint Logistic Support Group</i> | grupa połączonego zabezpieczenia logistycznego |
| <i>JLSS</i> | <i>Joint Logistics Support Ship</i> | okręt połączonego wsparcia logistycznego |
| <i>JOA</i> | <i>Joint Operations Area</i> | obszar działań połączonych |
| KoPM | | Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza |
| KPW | | Komenda Portu Wojennego |
| <i>LAC</i> | <i>Local Airlogistic Coordinator</i> | lokalny koordynator logistyki powietrznej |
| <i>LLN</i> | <i>Logistic Lead Nation</i> | państwo wiodące logistycznie |
| <i>LRSN</i> | <i>Logistic Role Specialist Nation</i> | rola państwa specjalisty logistycznego |
| <i>MARSTANS</i> | <i>Maritime Operations Standards</i> | standardy operacyjne dla sił morskich |
| <i>MAS</i> | <i>Military Agency for Standardization</i> | Wojskowa Agencja Standaryzacyjna |
| <i>MATCONOFF</i> | <i>Material Control Officer</i> | oficer kontroli materiałowej |
| <i>MILU</i> | <i>Multinational Integrated Logistic Unit</i> | wielonarodowa zintegrowana jednostka logistyczna |
| <i>MIMU</i> | <i>Multinational Integrated Medical Unit</i> | wielonarodowa zintegrowana jednostka medyczna |
| <i>MLU</i> | <i>Multinational Logistic Unit</i> | wielonarodowa jednostka logistyczna |
| <i>MNMF</i> | <i>Multinational Maritime Force</i> | wielonarodowe siły morskie |
| <i>MOOTW</i> | <i>Military Operations Other than War</i> | wojskowe operacje inne niż wojna |
| <i>MPA</i> | <i>Maritime Patrol Aircraft</i> | morski samolot patrolowy |
| mps | | materiały pędne i smary |
| <i>M-RENEGATE</i> | <i>Maritime Renegade</i> | morski renegat |
| <i>MSC</i> | <i>Military Sealift Command</i> | Dowództwo Strategicznego Transportu Wojskowego |

| | | |
|--------------|--|--|
| <i>MSO</i> | <i>Maritime Security Operations</i> | operacje zapewnienia bezpieczeństwa na morzu |
| MTDW | | morski teatr działań wojennych |
| <i>MV</i> | <i>motor vessel</i> | statek motorowy |
| MW | | Marynarka Wojenna |
| <i>NCAGS</i> | <i>Naval Cooperation and Guidance for Shipping</i> | Morska współpraca i wytyczne dla żeglugi |
| <i>NEO</i> | <i>Non-Combatant Evacuation Operations</i> | ewakuacja personelu niewojaskowego |
| <i>NJSB</i> | <i>NATO Joint Sea Basing</i> | sojusznicze połączone bazowanie na morzu |
| NLSP | <i>Naval Logistics Support Partnership</i> | partnerstwo w zakresie wsparcia logistycznego sił morskich |
| NO | | Norma Obronna |
| <i>NOREP</i> | <i>Noconnected Replenishment</i> | zaopatrywanie bez połączenia |
| NPBO | | Narodowy Program Budowy Okrętów |
| <i>NRF</i> | <i>NATO Response Force</i> | Siły Odpowiedzi NATO |
| <i>NSA</i> | <i>NATO Standardization Agency</i> | Agencja Standaryzacyjna NATO |
| <i>NSE</i> | <i>National Support Element</i> | narodowy element wsparcia |
| <i>NSPA</i> | <i>NATO Support Agency</i> | Agencja Wsparcia NATO |
| OOZ MW | | Obszar Operacyjnego Zainteresowania MW |
| OP | | okręt podwodny |
| OPM | | obrona przeciwminowa |
| ORP | | Okręt Rzeczypospolitej Polskiej |
| OWL | | okręt wsparcia logistycznego |
| PB | | punkt bazowania |
| PdP | | Partnerstwo dla Pokoju |
| <i>PFI</i> | <i>Private Finance Initiative</i> | prywatna inicjatywa finansowa |
| pjp | | pomocnicza jednostka pływająca |
| PKW | | polski kontyngent wojskowy |
| PMB | | punkt manewrowego bazowania |
| <i>PMC</i> | <i>Passengers, Mail, Cargo</i> | pasażerowie, poczta, ładunki |
| PMG | | Program Mobilizacji Gospodarki |
| <i>POL</i> | <i>petroleum, oils, and lubricants</i> | materiały pędne i smary |

Wykaz skrótów i akronimów

| | | |
|-------------------|--|--|
| <i>POL Depots</i> | <i>Petrol Oil and Lubricants Depots</i> | składy materiałów pędnych i smarów |
| PPM | | portowy punkt medyczny |
| PRO | | punkt remontu okrętów |
| <i>R2P</i> | <i>Responsibility to Protect</i> | odpowiedzialność za ochronę |
| <i>RAS</i> | <i>Replenishment at sea</i> | zaopatrywanie na morzu |
| RBlog | | Regionalna Baza Logistyczna |
| <i>RC</i> | <i>Repair Coordinator</i> | koordynator remontów |
| <i>RFA</i> | <i>Royal Fleet Auxiliary</i> | Królewska Flota Pomocnicza |
| <i>RLC</i> | <i>Royal Logistics Corps</i> | Królewski Korpus Logistyczny |
| <i>RO-RO</i> | <i>Roll On – Roll Off</i> | |
| RPRO | | rozśrodkowany punkt remontu okrętów |
| RSO | | Regulamin Służby Na Okrętach Marynarki Wojennej RP |
| <i>RSOM</i> | <i>Reception Staging and Onward Movement</i> | przyjęcie, przeformowanie i dalszy ruch |
| <i>SA</i> | <i>Sales Agreement</i> | umowa sprzedaży |
| <i>SAR</i> | <i>Search And Rescue</i> | poszukiwanie i ratowanie życia na morzu |
| SBN | | Strategia Bezpieczeństwa Narodowego |
| <i>SNMCMG</i> | <i>Standing NATO Mine Countermeasures Group</i> | Stały Zespół Obrony Przeciwmineowej NATO |
| <i>SNMG</i> | <i>Standing NATO Maritime Group</i> | Stały Morski Zespół NATO |
| SO MW | | Strefa Obrony MW |
| <i>SOFA</i> | <i>Status of Forces Agreement</i> | Porozumienie w Sprawie Statusu Sił |
| SON | | Siły Odpowiedzi NATO |
| <i>SPOD</i> | <i>Seaport of Debarkation</i> | morski port wyładowania |
| <i>STANAG</i> | <i>Standardization Agreement</i> | porozumienie standaryzacyjne |
| STM | | Szefostwo Techniki Morskiej |
| <i>STREAM</i> | <i>Standard Tensioned Replenishment Alongside Method</i> | osprzęt z automatycznie naprężaną liną nośną |
| SZ | | Siły Zbrojne |
| śbim | | środki bojowe i materiałowe |
| <i>TA</i> | <i>Technical Arrangement</i> | porozumienie techniczne |
| <i>TE</i> | <i>Task Element</i> | element zadaniowy |

Zabezpieczenie logistyczne sił okrętowych Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej
w operacjach oprowadzonych na akwenach litoralnych

| | | |
|----------------|--|---|
| <i>TF</i> | <i>Task Force</i> | siły zadaniowe |
| <i>TG</i> | <i>Task Group</i> | grupa zadaniowa |
| <i>TPLSS</i> | <i>Third Party Logistic Support Services</i> | usługi trzeciej strony (kontraktora) zabezpieczenia logistycznego |
| <i>TU</i> | <i>Task Unit</i> | jednostka zadaniowa |
| <i>UiSW</i> | | uzbrojenie i sprzęt wojskowy |
| <i>UNREP</i> | <i>Underway Replenishment</i> | zaopatrywanie podczas przejścia morzem |
| <i>URC</i> | <i>Underway Replenishment Coordinator</i> | koordynator zaopatrywania na morzu |
| <i>VERTREP</i> | <i>Vertical Replenishment</i> | zaopatrywanie pionowe |
| <i>VOD</i> | <i>Vertical On-board Delivery</i> | pionowe dostarczanie (ładunku) na pokład |
| <i>WRTM</i> | | Warsztaty Remontowe Techniki Morskiej |
| <i>WSE</i> | | Wyłączna Strefa Ekonomiczna |
| <i>ZT</i> | | Związek Taktyczny |
| <i>UNCLOS</i> | <i>United Nations Convention on the Law of the Sea</i> | Konwencją Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza |

WSTĘP

*Według starego porzekadła wojskowego
amatorzy mówią o strategii,
generałowie rozmawiają o logistyce.*

George J. Church

Fundamentalne zmiany jakie nastąpiły pod koniec XX i na początku XXI wieku na politycznej i gospodarczej mapie zburzyły istniejący porządek świata. Rozpad dwubiegunowej politycznej i militarnej polaryzacji świata, umocnienie się na arenie międzynarodowej państw aspirujących do roli regionalnych mocarstw, a przede wszystkim nowe formy zagrożeń bezpieczeństwa światowego wymusiły zmiany w definiowaniu przyszłych funkcji sił zbrojnych. W tym względzie wieloaspektowy charakter bezpieczeństwa morskiego obejmuje również zadania stawiane siłom morskim państwa, a w szczególności ich głównemu siłowemu komponentowi jakim jest marynarka wojenna.

Znacznie zmalało prawdopodobieństwo wybuchu konfliktu globalnego, a jednocześnie uległo znaczącemu rozszerzeniu spektrum militarnych i niemilitarnych działań na morzu, charakteryzujących się stosunkowo niską intensywnością, co wiąże się z wyznaczeniem nowych zadań dla marynarek wojennych. Stwierdzić też należy, że wraz z obniżeniem się intensywności tych działań rośnie zdecydowanie prawdopodobieństwo występowania przesłanek do ich podejmowania. Te uwarunkowania, jak również geograficzna lokalizacja akwenów, na których takie działania z największym prawdopodobieństwem mogą być prowadzone, spowodowały zmianę strategii sił morskich, które muszą być zdolne do natychmiastowej reakcji na pojawiające się konflikty i sytuacje kryzysowe w rejonach znacznie oddalonych od macierzystych baz.

We współczesnym środowisku bezpieczeństwa nie można rozpatrywać kwestii bezpieczeństwa morskiego państwa bez uwzględnienia, nawet najbardziej oddalonych akwenów o żywotnym znaczeniu dla jego interesów politycznych i gospodarczych. Również określenie roli sił morskich państwa w realizacji jego polityki morskiej i kształtowaniu jego bezpieczeństwa nierozwalnie wiąże się z koniecznością zapewnienia zdolności tych sił do prowa-

dzenia przez nie działań na tych akwenach, niezależnie od ich geograficznego położenia. W tym względzie operatywność sił morskich determinuje uzależnienie od możliwości zabezpieczenia ich potrzeb logistycznych.

Doświadczenia z działań reagowania kryzysowego, misji pokojowych oraz stabilizacyjnych dowodzą, że działania te są procesem długotrwałym i jednocześnie przynoszącym nieoczekiwane wyzwania.

W tym względzie zabezpieczenie logistyczne sił morskich powinno zmierzać do zachowania długotrwałej gotowości i zdolności tych sił do realizacji zadań. Jednocześnie zabezpieczenie to jest przedsięwzięciem złożonym i wymagającym precyzyjnego planowania oraz pełnej synchronizacji działań logistycznych z planem operacyjnym.

Obecne zobowiązania sojusznicze Rzeczypospolitej Polskiej wiążą się z koniecznością realizacji przez jednostki pływające Marynarki Wojennej RP zadań, zarówno w zespołach wielonarodowych sił morskich NATO (*Multinational Maritime Force – MNMF*), jak i w wielonarodowych zespołach zadaniowych Unii Europejskiej. Zarówno w Sojuszu jak i w Unii Europejskiej obowiązuje zasada, że narodowe komponenty sił ekspedycyjnych (podczas przemieszczania do rejonu działań bojowych oraz podczas działań w tym rejonie) zabezpieczane są pod względem logistycznym przez poszczególne państwa wydzielające swoje siły do danej operacji. Dlatego jednym z podstawowych warunków, jakie musi spełnić państwo dysponujące siłami morskimi w celu zapewnienia im skutecznej działalności jest organizacja ich zabezpieczenia logistycznego. Jednocześnie stwierdzić należy, że warunki działania flot państw członkowskich, zarówno NATO jak i UE, wymusiły planowanie rozwoju sił morskich nie z myślą o potencjalnym przeciwniku ale głównie o umożliwieniu współpracy z sojusznikami.

System zabezpieczenia logistycznego współczesnych morskich sił zadaniowych musi być dynamiczny i na tyle elastyczny by nadążyć za zmieniającymi się potrzebami tych sił. Należy również stwierdzić, że planiści, planując przygotowanie do działań oraz same działania muszą znać i uwzględniać możliwości narodowego i wielonarodowego zabezpieczenia logistycznego. Służby logistyczne państw delegujących swoje okręty do działań wielonarodowych powinny natomiast zapewniać w sposób ciągły utrzymanie i odtwarzanie potencjału jednostek realizujących cel misji.

Złożoność zagadnień wymusiła wprowadzenie ograniczeń. Autor zawęził obszar badań do zabezpieczenia logistycznego faktycznie realizowanych oraz przewidywanych działań sił okrętowych na akwenach określonych w narodo-

wych dokumentach doktrynalnych jako rejonów działań Marynarki Wojennej RP. Jednocześnie, ze względu na przewidywany przyszły charakter działań sił morskich, głównie jako komponentu w operacjach połączonych prowadzonych na akwenach litoralnych ograniczył rozważania do tych właśnie akwenów, pomijając kwestie zabezpieczenia logistycznego przejścia sił przez akweny mórz pełnych. W odróżnieniu do niezwykle szerokiego pojęcia, jakim są „siły morskie”¹, autor ograniczył swoje rozważania do zabezpieczenia logistycznego tylko jednego komponentu tych sił, a mianowicie okrętów wojennych. Takie ograniczenie jest podstawą stosowania w niniejszej dysertacji pojęcia siły okrętowe.

Kwerenda literatury w odniesieniu do publikacji krajowych w zakresie teorii problemu uzmysłowiła autorowi, że wiele jest opracowań zawierających analizy współczesnych uwarunkowań szeroko pojmowanego bezpieczeństwa². Istnieją również cenne pozycje z zakresu bezpieczeństwa morskiego państwa³, sił morskich⁴, prawa morza⁵ czy zagrożeń asymetrycznych na morzu⁶. Można wśród nich znaleźć pozycje dotyczące jedynie zagadnień z zakresu bezpieczeństwa obszaru Morza Bałtyckiego⁷.

Trudnodostępne są natomiast podstawowe pozycje literatury światowej traktujące o roli i zadaniach sił morskich, a na język polski przetłumaczona

¹ Struktura sił morskich szeroko przedstawiona została mi. w publikacjach A. Makowskiego, *Siły morskie współczesnego państwa*, Impuls Plus Consulting, Gdynia 2000; T. Szubrychta, *Bezpieczeństwo morskie państwa. Zarys problemu*, Akademia, Marynarki Wojennej, Gdynia 2011, K. Rokicińskiego, *Bezpieczeństwo obszarów morskich na początku XXI wieku*, rozprawa habilitacyjna, AON, Warszawa 2007 oraz K. Rokicińskiego, *Zagrożenia asymetryczne w regionie bałtyckim*, Bel Studio, Warszawa 2006.

² B. Balcerowicz, *Pokój i nie-pokój na progu XXI wieku*, Bellona, Warszawa 2002, tegoż autora *Siły Zbrojne w państwie i stosunkach międzynarodowych*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2006; R. Jakubczak, J. Flis, [red.], *Bezpieczeństwo narodowe Polski w XXI wieku. Wyzwania i strategie*, BELLONA, Warszawa 2006; S. Koziej, *Między piekłem a rajem. Szare bezpieczeństwo na progu XXI wieku*, Wyd. Adam Marszałek, Toruń 2006.

³ T. Szubrycht, *Bezpieczeństwo morskie państwa. Zarys problemu*, Akademia, Marynarki Wojennej, Gdynia 2011.

⁴ A. Makowski, *Siły morskie współczesnego państwa*, Impuls Plus Consulting, Gdynia 2000.

⁵ M. Ilnicki, [red.], *Działalność wojskowa na morzu w świetle prawa międzynarodowego*, Stella Maris, Gdańsk 2003; D. R. Bugajski, *Prawa żeglugowe okrętu w świetle prawa międzynarodowego*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2009.

⁶ A. Walczak, *Piractwo i terroryzm morski*, AM w Szczecinie, Szczecin 2004.

⁷ K. Rokiciński, *Zagrożenia asymetryczne w regionie bałtyckim*, BEL Studio, Warszawa 2006; T. Szubrycht, *Bałtyckie wymiary bezpieczeństwa*, AMW, Gdynia 2010.

została tylko *Potęga morska współczesnego państwa* S. Gorszkowa⁸, pominiętych natomiast zostało wiele istotnych pozycji zagranicznych teoretyków morskiej sztuki wojennej⁹. W literaturze teorii problemu dostępnych jest wiele opracowań dotyczących struktur, zadań i taktyki sił morskich¹⁰. Z przykrością stwierdzić należy, że dostępne są pozycje literatury poruszające problemy zabezpieczenia logistycznego działań innych rodzajów sił zbrojnych¹¹, natomiast problematyka zabezpieczenia logistycznego sił morskich jest zdominowana przez inne aspekty działań na morzu i często pomijana. Na rynku krajowym pozycje traktujące o logistyce marynarki wojennej i jej wpływie na kształtowanie zdolności tego rodzaju sił zbrojnych, jako gwaranta bezpieczeństwa morskiego państwa, można „policzyć na palcach jednej ręki”¹². Ta tematyka poruszana jest szeroko w funkcjonujących w MW RP dokumentach doktrynalnych, instrukcjach oraz przepisach¹³ właściwych dla ściśle określonego zakresu działań sił Marynarki Wojennej RP.

Problematyka zabezpieczenia logistycznego sił morskich, w ujęciu historycznym jak i współczesnym, jest natomiast szeroko prezentowana w literaturze anglojęzycznej¹⁴ oraz dokumentach standaryzacyjnych NATO.

⁸ S. Gorszkow, *Potęga morska współczesnego państwa*, MON, Warszawa 1979.

⁹ Między innymi: K. Booth, *Navies and foreign policy*, Holmes & Meier, New York 1979; E. Grove, *The future of Seapowers*, Routledge, London 1990; J. Cable, *Diplomacy at Sea*, MacMillan, London, 1985 i tegoż autora *Gunboat Diplomacy*, International Institute for Strategic Studies, London 1971; J. S. Corbett, *Some principles of maritime strategy*, US Naval Academy, Annapolis 1972; E. N. Luttwak, *The political use of sea powers*, Johns Hopkins Press, Baltimore, 1974; I. M. Kapitaniec, *Fłot w wajnach sziestowo pokolenia*, Izdatielstwo Wieczie, 2003.

¹⁰ K. Rokiciński, T. Szubrycht, M. Zieliński, *Zasady wykorzystania sił morskich*, AON, Warszawa 2006.

¹¹ M. Brzeziński, *Logistyka wojskowa*, BELLONA, Warszawa 2005; K. Ficoń, *Współczesna logistyka wojskowa*, BEL Studio, Warszawa 2002; W. Nyszk, *Kierowanie zabezpieczeniem logistycznym wojsk na szczeblu taktycznym*, AON, Warszawa 2008, czy tegoż autora *Zabezpieczenie logistyczne wojsk na terenie kraju*, AON, Warszawa 2009.

¹² Problematykę logistyki wielonarodowych sił morskich NATO szeroko przedstawia K. Ficoń w *Logistyka operacyjna na przykładzie resortu Obrony Narodowej*, BEL Studio, Warszawa 2004.

¹³ *Doktryna Logistyczna Marynarki Wojennej DD/4.1*, MON, DMW, Gdynia 2009; *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną, DD / 3.1*, DMW, Gdynia 2010.

¹⁴ Między innymi: P. V. Nash, *The Development of Mobile logistic Support in Anglo-American Naval Policy, 1900-1953*, University Press of Florida, Gainesville 2009; T. Wildenberg, *Gray Steel and Black Oil. Fast Tankers and Replenishment at Sea in the U.S. Navy, 1912-1995*, Naval Institute Press, Annapolis, 1996; M. B. Watson, *Sea Logistics: Keeping Navy Ready Aye Ready*, Vanwell Publishing Limited, St Catharines, 2004.

Posiadane doświadczenie, jak i wieloletnia służba na okrętach Marynarki Wojennej RP oraz w logistycznej jednostce brzegowej ukierunkowały zainteresowania autora na problematykę zabezpieczenia logistycznego okrętów realizujących zadania na morzu.

Świadomość wielopłaszczyznowości i wieloaspektowości prezentowanej problematyki sprawiła, że przedmiotem podjętych badań jest zabezpieczenie logistyczne sił okrętowych Marynarki Wojennej RP w operacjach mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa na akwenach morskich będących w obszarze zainteresowania Rzeczypospolitej Polskiej. Już wstępna analiza problematyki zabezpieczenia logistycznego działań na morzu nasuwa pytania: *Jakie wymagania obowiązują podczas organizowania zabezpieczenia logistycznego okrętów realizujących zadania wynikające z współczesnych uwarunkowań zapewnienia bezpieczeństwa na akwenach morskich? W jaki sposób należy zorganizować takie zabezpieczenie? oraz Jaki potencjał logistyczny powinien zostać zaangażowany w proces realizacji tego zabezpieczenia?*

Próba odpowiedzi na powyższe pytania pozwoliła na sformułowanie, stanowiącego punkt wyjścia do dalszych dociekań, głównego problemu badawczego w formie pytania: *czy możliwe jest zorganizowanie sprawnego i niezawodnego systemu zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych Marynarki Wojennej RP w działaniach narodowych oraz wielonarodowych w pełnym zakresie przewidywanych zadań i we wszystkich rejonach działań?*

Następstwem tak sformułowanego problemu badawczego było podjęcie próby udzielenia odpowiedzi na kolejne pytania stanowiące szczegółowe problemy badawcze:

1. Jakie funkcje w polityce państwa pełnią i pełnić będą w przyszłości siły morskie, a w tym Marynarka Wojenna, oraz jak zmieniły się ich zadania w związku z pojawieniem się nowego spektrum zagrożeń na akwenach morskich?
2. Jakie skutki dla działalności sił morskich państw NATO ma przyjęcie nowej koncepcji strategicznej Sojuszu i jak koncepcja ta wpływa na wyznaczanie rejonów działań tych sił?
3. Jaką rolę pełni Marynarka Wojenna RP w procesie kształtowania bezpieczeństwa na akwenach morskich i jakie w tym zakresie zadania realizują siły okrętowe?
4. Jakie obszary Wszechoceanu traktowane są jako rejonny zainteresowania Marynarki Wojennej RP, jakie działania mogą prowadzić w tych re-

jonach jej siły okrętowe oraz jakie panują w tych rejonach warunki wpływające na zabezpieczenie ich działań?

5. Jak należy rozumieć pojęcie rejonów litoralnych i jakie specyficzne wyzwania pod względem operacyjnym i prawnym stawia prowadzenie tam działań?
6. Jakie formy i metody zabezpieczenia logistycznego okrętów na akwenach litoralnych stosowane są w działaniach narodowych, a jakie w operacjach wielonarodowych sił morskich NATO?

Zakres tematyczny powyższych pytań był podstawą do ustalenia tematu niniejszej rozprawy: *Zabezpieczenie logistyczne sił okrętowych Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej w operacjach prowadzonych na akwenach litoralnych* oraz wytyczenia dwuaspektowego głównego celu badawczego.

Elementem wyjściowym do dalszych rozważań była wnikliwa ocena stanu faktycznego. Tym samym pierwszy aspekt głównego celu badawczego o charakterze poznawczym, zakładał określenie prawidłowości zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych MW RP w działaniach narodowych i wielonarodowych. Drugi aspekt utylitarny obejmował opracowanie koncepcji potencjału zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych MW RP w różnych wariantach ich wykorzystania.

Realizacja tak sformułowanego dwuaspektowego głównego celu badań wymagała rozwiązania szeregu zagadnień szczegółowych co w konsekwencji doprowadziło do wygenerowania przedstawionych poniżej celów szczegółowych:

1. Określenie roli i znaczenia sił morskich jako narzędzia polityki państwa.
2. Określenie aktualnego i prognozowanego spektrum użycia sił okrętowych, obecnie i w przyszłości, podczas prowadzenia działań w rejonach litoralnych.
3. Określenie roli i zadań Marynarki Wojennej RP w procesie kształtowania bezpieczeństwa na akwenach morskich.
4. Dokonanie identyfikacji i charakterystyki rejonów działań sił okrętowych Marynarki Wojennej RP.
5. Ustalenie operacyjnego znaczenia i charakterystyka rejonów litoralnych.
6. Identyfikacja prawnych aspektów działań sił morskich na akwenach litoralnych.

7. Dokonanie charakterystyki zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w działaniach narodowych i wielonarodowych.
8. Określenie form i metod zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych MW RP podczas prowadzenia działań w wymiarze narodowym i wielonarodowym.
9. Opracowanie wariantów zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w różnych operacjach prowadzonych na akwenach litoralnych.
10. Identyfikacja potrzeb logistycznych sił okrętowych w działaniach na akwenach litoralnych.
11. Opracowanie koncepcji potencjału systemu zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych.
12. Identyfikacja potencjału systemu zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych MW RP w działaniach na akwenach litoralnych.

Przeprowadzona w ramach badań wstępnych analiza literatury przedmiotu oraz wiedza pozyskana podczas konferencji i sympozjów, a także własne doświadczenie zawodowe umożliwiły postawienie następujących hipotez badawczych:

1. Współczesne środowisko bezpieczeństwa powoduje, że operacje z wykorzystaniem komponentu morskiego ewaluują w kierunku zarówno militarnych jak i niemilitarnych działań poniżej progu wojny, a rejonem działań sił okrętowych w tych operacjach są przede wszystkim akweny litoralne.
2. Akweny litoralne, na których siły okrętowe MW RP mogą realizować zadania, stanowią wyjątkowo trudny i wymagający rejon, a warunki prowadzenia działań przez siły okrętowe na tych akwenach wymuszają rozwój nowych koncepcji oraz technologii zabezpieczenia działań, szczególnie w niestabilnych politycznie rejonach świata.
3. Siły okrętowe Marynarki Wojennej RP będą w stanie wypełnić postawione im zadania w zakresie kształtowania bezpieczeństwa na akwenach litoralnych po warunkiem, że zorganizowane zostanie kompleksowe, narodowe i wielonarodowe zabezpieczenie logistyczne, charakteryzujące się potencjałem gwarantującym sprostanie ich potrzebom.

Dla osiągnięcia postawionych celów badawczych oraz weryfikacji hipotez ustalone zostały następujące zadania badawcze:

1. Dokonać charakterystyki zadań współczesnych sił morskich ze szczególnym uwzględnieniem zadań, jakie będą realizowały siły okrętowe MW RP w zakresie kształtowania bezpieczeństwa na akwenach morskich.
2. Dokonać charakterystyki rejonów działań sił okrętowych Marynarki Wojennej RP, zarówno w działaniach narodowych jak i wielonarodowych.
3. Ustalić wpływ struktur zabezpieczenia logistycznego na efektywność zabezpieczenia sił okrętowych w różnych wariantach ich wykorzystania.
4. Wypracować postulaty w zakresie osiągnięcia wymaganego poziomu potencjału systemu zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w działaniach narodowych i wielonarodowych.
5. Opracować warianty zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w obecnych i przyszłych działaniach na akwenach litoralnych.
6. Ustalić i opracować koncepcję kształtowania wymaganego potencjału systemu zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych.

W procesie badawczym autor zastosował szereg metod badawczych, zarówno teoretycznych, jak i empirycznych oraz wykorzystał własne doświadczenie zawodowe.

Podjęta próba rozwiązania problemu badawczego oraz weryfikacji hipotez wymusiła zastosowanie analizy literatury oraz badania dokumentów jako wiodących metod badawczych. Zastosowana do badania literatury i innych tekstów źródłowych analiza, na skutek myślowej dekompozycji złożonych procesów, pozwoliła na pozyskanie materiału badawczego i dogłębne poznanie zależności zachodzących w procesie wykorzystania sił okrętowych na akwenach litoralnych oraz na wyodrębnienie najważniejszych determinantów tego procesu. Analiza historyczna pozwoliła na wykrycie związków przyczynowo-skutkowych pomiędzy przeszłymi i obecnymi warunkami zapewnienia bezpieczeństwa na akwenach morskich oraz działań sił okrętowych na tych akwenach. Analiza instytucjonalno-prawna umożliwiła określenie zasad działalności sił morskich na akwenach litoralnych, charakteryzujących się różnicowanym statusem prawnym. Zastosowana analiza systemowa umożliwiła określenie wpływu bliższego i dalszego otoczenia na efektywność procesu zabezpieczenia logistycznego.

Metoda badania dokumentów pozwoliła na zgromadzenie obszernego materiału uzupełniającego w zakresie organizacji i przebiegu procesów logistycznych w siłach morskich NATO. Z wykorzystaniem tej metody realizowane były badania zasad, procedur i możliwości zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w różnych wariantach ich wykorzystania, zarówno w działaniach narodowych, jak i wielonarodowych. Ustalone zostały związki pomiędzy realizacją procesu zabezpieczenia logistycznego, a możliwościami prowadzenia działań przez siły okrętowe na morzu. Miała ona również na celu skonfrontowanie zastosowania wskazanych w literaturze osiągnięć teoretycznych z praktycznie realizowanymi procesami zabezpieczenia logistycznego działań sił okrętowych.

Ścisłe powiązana z metodami analitycznymi synteza pozwoliła na połączenie w procesie myślowym elementarnych informacji uzyskanych z uprzednio zdekomponowanych w ramach analizy złożonych procesów, w nową połączoną całość pozwalającą na porównania i uogólnienia faktów, a tym samym na sformułowanie definicji, sądów i wniosków dotyczących tematu dysertacji.

Zastosowanie metody porównawczej pozwoliło na znalezienie wspólnych cech oraz różnic w działaniach sił okrętowych na akwenach litoralnych oraz w procesie zabezpieczenia logistycznego w różnych wariantach ich wykorzystania. W metodzie tej jako skalę odniesienia przyjęto standardy sojusznicze i normy krajowe oraz modele teoretyczne i metody stosowane we współczesnych marynarkach wojennych.

W procesie wnioskowania, korzystając z przesłanek wynikających ze zgromadzonego w ramach prowadzonego procesu badawczego materiału, podczas badań materiałów źródłowych jak i opinii i sądów autor stosował metody logiki formalnej. Dedukcja wykorzystywana był w procesie wnioskowania będącego logicznym następstwem przyjętych założeń. Okazała się szczególnie przydatna, gdy konieczne było wnioskowanie w sytuacji braku pełnej informacji na temat badanego zjawiska. W procesie badawczym stosowana była ona przede wszystkim, gdy znane były ogólne zasady organizacji procesu zabezpieczenia logistycznego, a sytuacja problemowa wymuszała dostosowanie tych zasad do warunków panujących podczas działań na morzu. Indukcja natomiast stosowana była w procesie wyprowadzania uogólnień, sformułowań i twierdzeń na podstawie zależności pomiędzy teorią a praktyką zabezpieczenia logistycznego działań sił okrętowych.

Ponieważ jednym z warunków prawidłowo przeprowadzonego procesu badawczego jest posiadanie rzetelnej i wyczerpującej wiedzy na temat przed-

miotu badań, istotną rolę odegrały metody empiryczne. Obejmowały one przede wszystkim badanie sądów, wywiady skategoryzowane oraz obserwacje pośrednią i bezpośrednią. Metody te pozwoliły na minimalizowanie błędów wynikających z subiektywnego ujmowania problemu przez autora. Badanie sądów stanowiło źródło dodatkowego uzupełniającego materiału badawczego oraz skuteczny sposób weryfikacji wyników uzyskanych przy zastosowaniu innych metod badawczych. Szczególnie przydatną metodą okazał się wywiad skategoryzowany, w ramach którego autor mógł dokonać konfrontacji teorii z praktyką. Objęci zostali nim oficerowie służący na okrętach Marynarki Wojennej RP oraz uczestniczący w międzynarodowych ćwiczeniach i działaniach w stałych zespołach wielonarodowych sił morskich NATO, jak i w operacjach *Enduring Freedom* i *Iraqi Freedom* oraz *Active Endeavour*.

Metodę obserwacji autor stosował w czasie uczestniczenia w ćwiczeniach dowódczo-sztabowych oraz ćwiczeniach z użyciem sił w Dowództwie Operacyjnym, Dowództwie Marynarki Wojennej, brzegowych jednostkach logistycznych i na poligonach morskich oraz w czasie pracy w grupach omówienia ćwiczeń, jak również podczas staży i podróży studyjnych.

Organizacja i przebieg prowadzonych przez autora badań wynikają z przyjętych zadań badawczych oraz zastosowanych metod¹⁵.

Proces badawczy obejmował dwa etapy badań: wstępnych oraz właściwych. W procesie tym głównym kryterium doboru metod badawczych była

¹⁵ Podstawy metodologiczne oraz przebieg przeprowadzonego procesu badawczego oparto na opracowaniach z tego zakresu, a w tym między innymi: J. Apanowicz, *Metodologiczne uwarunkowania pracy naukowej. Prace doktorskie. Prace habilitacyjne*, Difin, Warszawa 2005; G. Babinski, *Etapy procesu badawczego*, [w:] M. Malinowski, N. Niezgodna, *Badania empiryczne w socjologii*, t. 1. WSGG Tyczyn, Tyczyn 1997; Ch. Frankfort-Nachmias, D. Nachmias, *Metody badawcze w naukach społecznych*, Zysk i S-ka, Poznań 2001; Z. Hajduk, *Ogólna metodologia nauk*, Wyd. 3 (popr.), Wydawnictwo KUL, Lublin, 2005; R. Kolman, *Poradnik dla doktorantów i habilitantów*, Wyd.3., TNOiK OPO, Bydgoszcz 1997; R. Kolman, K. Szczepańska, *Doktoraty i habilitacje. Poradnik realizacji*, Dom Organizatora, Toruń 2011; T. Kotarbiński, *Dzieła wszystkie. Elementy teorii poznania, logiki formalnej i metodologii nauk*, Ossolineum, Wrocław 1990; W. Siwiński, D. R. Tauber, *Metodologia badań naukowych*, Wyższa Szkoła Hotelarstwa i Gastronomii w Poznaniu, Poznań 2006; Z. Stachowiak, *Metodyka i metodologia pisania prac kwalifikacyjnych*, Wyd.2 popr., AON, Warszawa 2001; J. Zieliński, *Metodologia pracy naukowej*, Oficyna Wydawnicza ASPRA-JR, Warszawa 2012; E. Wiśniewski, *Metodyka wojskowych badań naukowych*, cz. I, ASG WP, Warszawa 1990.

możliwość otrzymania w miarę obiektywnych wyników w zakresie konfiguracji niezbędnego do zabezpieczenia działań sił okrętowych MW RP potencjału logistycznego, a tym samym weryfikacji postawionych hipotez badawczych.

Na podstawie badań przeprowadzonych na etapie wstępnym autor dokonał oceny stanu wiedzy oraz teorii i poglądów z zakresu objętego problematyką badawczą, a w konsekwencji sformułował problem badawczy oraz ustalił temat dysertacji. Badania te pozwoliły również na sprecyzowanie założeń metodologicznych. Na tym etapie stosowanymi metodami badawczymi były głównie analiza literatury, badanie dokumentów oraz obserwacja. Również niezwykle pomocne okazało się własne doświadczenie zdobyte podczas długoletniej służby na okrętach oraz w brzegowej jednostce logistycznej jaką była Komenda Portu Wojennego Hel, jak również doświadczenie wyniesione z wielokrotnego uczestniczenia w pracach grup omówienia, zarówno krajowych, jak i międzynarodowych ćwiczeń dowódczo-sztabowych oraz ćwiczeń z faktycznym wykorzystaniem sił okrętowych. Pomocne też okazało się trwające ponad dziesięć lat uczestnictwo autora w pracach podkomisji tematycznej logistyki w Wojskowej Komisji Normalizacyjnej.

Na etapie badań właściwych autor zrealizował przedsięwzięcia badawcze sformułowane na wstępnym etapie badań oraz opracował rozdziały merytoryczne niniejszej dysertacji. Głównym zadaniem badawczym na tym etapie było opracowanie koncepcji adekwatnego do potrzeb kształtowania potencjału zabezpieczenia logistycznego, obejmującego narodowe i wielonarodowe formy tego zabezpieczenia. Analizie poddane zostały funkcje i zadania współczesnych sił morskich w procesie kształtowania bezpieczeństwa na akwenach morskich, ze szczególnym uwzględnieniem sił okrętowych marynarek wojennych. Określone również zostały, wynikające z tych funkcji i zadań rejony działań. W tym zakresie jednym z przedsięwzięć, które wymagało znacznego nakładu pracy była kodyfikacja sfery definicyjnej. Różne, często wynikające z kontekstu zastosowania, definiowanie istotnych dla przeprowadzenia procesu badawczego zjawisk i pojęć powodowało swoisty „szum informacyjny”, z którego należało wyłonić i właściwie dla przedmiotu badań zinterpretować dane.

Ze względu na fakt, iż jednym z istotnych elementów procesu badawczego było opracowanie wariantów zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w obecnych i przyszłych działaniach na akwenach litoralnych w strukturach narodowych i wielonarodowych, badanie w odniesieniu do większości celów prowadzone były dwuetapowo. Na pierwszym etapie autor dokonywał ustaleń odnośnie aktualnego stanu, a następnie dokonywał prognozy w zakresie przy-

szłego użycia i zabezpieczenia sił okrętowych. Opracowane warianty użycia sił okrętowych MW RP oraz przewidywane warianty ich zabezpieczenia logistycznego w tych działaniach, stanowiły podstawę do późniejszego określania niezbędnego potencjału gwarantującego sprostanie potrzebom tych sił. Zmieniające się w sposób dynamiczny warunki bezpieczeństwa na akwenach morskich spowodowały, że w prowadzonych badaniach uwzględnione zostało obecne, jak i przewidywane w najbliższych latach (do 2030 roku) spektrum działań sił morskich. Studia na tym etapie dotyczyły również teorii i praktycznej realizacji procesu zabezpieczenia logistycznego okrętów, a w tym zasad, procedur i metod stosowanych w działaniach narodowych i wielonarodowych. Badania objęły również kwestię możliwości i technicznego wyposażenia współczesnych okrętów logistycznych oraz planowanych i budowanych nowych konstrukcji mobilnych przybrzeżnych platform logistycznych.

Na etapie badań właściwych jako główne metody badawcze stosowane były analiza literatury, badanie dokumentów źródłowych (przede wszystkim dokumentów standaryzacyjnych, doktrynalnych oraz normatywnych), a także metoda badań sądów i opinii. Metody te umożliwiły autorowi pozyskanie i obiektywną ocenę materiału badawczego oraz formułowanie odpowiednich wniosków. Przyczyniły się również do opracowania koncepcji potencjału zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych.

Na etapie tym podczas formułowania wniosków niezwykle przydatne okazały się metody logiki formalnej, szczególnie w przypadku zjawisk, które ujęte zostały w prognozach i planach natomiast do tej pory nie zaistniały.

Zakończeniem etapu badań właściwych była ostateczna weryfikacja i kategoryzacja wyników.

Efektem procesu badawczego jest dysertacja składająca się ze wstępu, pięciu rozdziałów, podsumowania badań, bibliografii oraz załączników. Merytoryczne rozdziały dysertacji zawierają argumenty potwierdzające tezy, będące wynikiem badań nad faktami, procesami i zjawiskami oraz łączącymi je relacjami.

Rozdział pierwszy stanowi analizę roli sił morskich w kształtowaniu bezpieczeństwa świata wynikającej ze zmian, jakie są wynikiem nowego spektrum zagrożeń oraz przyjęcia nowej koncepcji strategicznej Sojuszu Północnoatlantyckiego. Dokonana została też, poparta przykładami, charakterystyka roli Marynarki Wojennej RP w kształtowaniu bezpieczeństwa na akwenach morskich. W rozdziale tym zidentyfikowany został również zakres działań

jakie są lub mogą być prowadzone przez współczesne siły morskie na akwenach litoralnych.

W rozdziale drugi scharakteryzowane zostały rejony działań sił Marynarki Wojennej RP ze szczególnym uwzględnieniem Morza Bałtyckiego jako podstawowego akwenu obszaru operacyjnego zainteresowania. Przedstawione zostały naturalne warunki panujące na akwenach stanowiących obszary zainteresowania Marynarki Wojennej RP. Dokonana została również charakterystyka, będących wynikiem historycznych zmian geopolitycznych uwarunkowań bezpieczeństwa w Regionie Bałtyckim.

W rozdziale trzecim zawarte zostały wyniki badań nad identyfikacją i charakterystyką rejonów litoralnych, jako głównego teatru działań współczesnych sił morskich. Analizie poddany został status prawny tych rejonów oraz prawne aspekty działań sił morskich na akwenach stanowiących integralną część terytorium państwa nadbrzeżnego lub podlegającym jego ograniczonej jurysdykcji.

Rozdział czwarty prezentuje problematykę zabezpieczenia logistycznego sił morskich NATO i na tym tle charakteryzuje proces zabezpieczenia okrętów Marynarki Wojennej RP w działaniach narodowych i sojuszniczych. Przybliża wynikające z nowej strategii logistycznej sojuszu aspekty zabezpieczenia działań na akwenach litoralnych oraz zawiera analizę struktur tego zabezpieczenia.

Rozdział piąty poświęcony został problematyce opracowania wariantów zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych MW RP w bliskiej i dalekiej strefie operacyjnej. Opracowana została w nim koncepcja potencjału systemu zabezpieczenia logistycznego oraz wyprowadzone zostały zależności opisujące strukturę potencjału tego zabezpieczenia w działaniach narodowych i wielonarodowych.

Dysertację wieńczy podsumowanie badań, w którym przedstawione zostały wnioski wypracowane w toku prowadzonego procesu badawczego. Podsumowanie zawiera również weryfikację postawionych we wstępie hipotez, udzielone zostały w nim też odpowiedzi na pytania zawarte w problemach badawczych.

Zamieszczone w dysertacji załączniki prezentują spektrum obecnych i przyszłych konfliktów zbrojnych z udziałem sił morskich, typowe zadania realizowane przez te siły, rejony działań sił Marynarki Wojennej RP, charakterystykę Morza Bałtyckiego jako Obszaru Operacyjnego Zainteresowania MW RP wraz z dyslokacją baz morskich i punktów bazowania sił morskich państw

członkowskich NATO i UE w tym obszarze. Zaprezentowane też zostały logistyczne możliwości baz morskich Marynarki Wojennej RP.

Opracowanie dysertacji podejmującej tak rozległy, wielowątkowy i wieloaspektowy temat wymagało systematycznego doskonalenia, zarówno w zakresie wiedzy merytorycznej, jak i metodologii. Przeprowadzenie procesu badawczego nie było by możliwe bez oparcia się na potencjale naukowym Akademii Obrony Narodowej w Warszawie, Wojskowej Akademii Technicznej w Warszawie oraz Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni. Szczególnie cenne dla autora były wszystkie krytyczne uwagi, opinie i sugestie przekazywane podczas indywidualnych konsultacji oraz dyskusji prowadzonych podczas staży, ćwiczeń, seminariów i konferencji.

Słowa podziękowania za okazaną przychylność, pomoc i życzliwość kieruję do wszystkich osób z wymienionych instytucji, a w szczególności z Wydziału Zarządzania i Dowodzenia Akademii Obrony Narodowej oraz Wydziału Dowodzenia i Operacji Morskich Akademii Marynarki Wojennej.

ROZDZIAŁ I

ROLA WSPÓŁCZESNYCH SIŁ MORSKICH W KSZTAŁTOWANIU BEZPIECZEŃSTWA

Zmiany na politycznej mapie świata, jakie nastąpiły w ostatniej dekadzie XX wieku oraz wzrost znaczenia zagrożeń ze strony podmiotów, nie będących podmiotami prawa międzynarodowego w zasadniczy sposób wpłynęły na kształt współczesnego środowiska bezpieczeństwa. Zmiany te znalazły swoje odzwierciedlenie w nowych koncepcjach strategicznych oraz zadaniach dla sił zbrojnych państw NATO i UE, również ich marynarek wojennych. Stwierdzić należy, że operacje z wykorzystaniem komponentu morskiego ewaluują w kierunku zarówno militarnych jak i niemilitarnych działań poniżej progu wojny, a rejonem działań sił okrętowych w tych operacjach są przede wszystkim akweny litoralne.

W niniejszym rozdziale zawarto wyniki procesu badawczego zmierzającego do weryfikacji postawionej powyżej tezy. Przedstawiono w nim rozważania odnoszące się do funkcji i zadań sił morskich oraz ich roli i znaczenia jako narzędzia polityki współczesnego państwa. Dokonana została również kompleksowa analiza zmian w zakresie wyzwań jakim muszą sprostać siły morskie, na skutek zmian we współczesnym środowisku bezpieczeństwa. Omówiono także zadania Marynarki Wojennej RP w tym zakresie oraz przytoczono przykłady udziału okrętów MW RP w operacjach mających na celu wspieranie i wymuszanie pokoju.

Przeprowadzenie tych rozważań, analiz i uogólnień pozwoliło zrealizować trzy przyjęte w rozprawie szczegółowe problemy badawcze, a mianowicie: określenia roli i znaczenia sił morskich jako narzędzia polityki państwa, przedstawienia aktualnego i prognozowanego spektrum użycia sił okrętowych podczas prowadzenia działań w rejonach litoralnych oraz określenia roli i zadań Marynarki Wojennej RP w procesie kształtowania bezpieczeństwa na akwenach morskich.

1.1. Funkcje i zadania sił morskich

Kwerenda literatury przedmiotu odnoszącej się do funkcji i zadań współczesnych sił morskich pozwala stwierdzić, że siły te realizują zadania wynikające z politycznych, ekonomicznych i wojskowych celów państwa w całym spektrum stosunków międzynarodowych, od pokoju poprzez sytuacje kryzysowe do wojny globalnej.

Typowa rola współczesnych sił morskich przejawia się realizacją zadań w trzech zakresach funkcjonalnych: dyplomatycznym, policyjnym i militarnym¹⁶, wynikających ze specyficznych dla każdego państwa uwarunkowań i ograniczeń mających narodowy charakter. Ich intensywność oraz poziom użycia siły uzależniony jest od aktualnej sytuacji na arenie międzynarodowej, poziomu zagrożenia oraz aspiracji i możliwości państwa.

Funkcja dyplomatyczna sił morskich sprowadza się do realizacji polityki państwa przez jednostki tych sił, stanowiące organy władzy państwowej na arenie międzynarodowej. Jednostki sił morskich wykonują zadania określone jako „dyplomacja morską”, która może obejmować dwa obszary: politykę oddziaływania sił morskich i morską politykę siły¹⁷. Polityka oddziaływania sił morskich sprowadza się głównie do prezentowania bandery w ramach wizyt kształtujących opinię społeczną o kraju wizytujących okrętów oraz pomocy międzynarodowej. Morska polityka siły natomiast sprowadza się do demonstracji siły a nawet stosowania ograniczonej przemocy w okresie pokoju. Polityczne wykorzystanie sił morskich w ramach ograniczonej przemocy E.N. Luttwak sprowadza do ukrytej lub aktywnej perswazji morskiej¹⁸ natomiast J. Cable w tym zakresie stosuje pojęcie „dyplomacji kanonierek”¹⁹. Przyjąć należy za A. Makowskim, że głównym zadaniem „dyplomacji morskiej” jest podnoszenie prestiżu państwa na arenie międzynarodowej oraz umożliwienie

¹⁶ Szerzej: M. Pugh, J. Giniher, E. Grove, *Sea Power, security and peacekeeping after the Cold War*, [w:] *Maritime security and peacekeeping. A Framework for United Nations Operations*, Manchester University Press, Manchester 1994, s. 19-23.

¹⁷ K. Booth, *Navies and foreign policy*, Holmes & Meier, New York, 1979, s. 256.

¹⁸ E. N. Luttwak, *The Political Use of sea Power*, Baltimore 1974, s. 7.,

¹⁹ J. Cable, *Diplomacy at Sea*, MacMillan, London, 1985, s. 18.

dyplomatom prowadzenie negocjacji z pozycji siły, w celu wsparcia sojuszników lub odstraszenia przeciwnika²⁰.

Funkcja policyjna sił morskich sprowadza się przede wszystkim do egzekwowania obowiązującego porządku prawnego na akwenach morskich podlegających jurysdykcji państwa nadbrzeżnego. W tym względzie formacje sił morskich podejmują działania, których celem jest ochrona ludności oraz utrzymanie bezpieczeństwa i porządku publicznego. Uwzględniając strukturę sił morskich państwa nadbrzeżnego stwierdzić należy, że komponenty realizujące zadania policyjne stanowią znaczący składnik tych sił²¹. Uwzględnić też należy poważny wkład marynarki wojennej w działania policyjne, przejawiający się wykonywaniem obowiązków straży przybrzeżnej oraz stabilizacji wewnętrznej państwa, natomiast w wymiarze międzynarodowym obejmujący przede wszystkim udział w operacjach pokojowych.

Zdaniem autora priorytetowe znaczenie przypisywane jest jednak funkcji militarnej sił morskich, co wynika z roli najważniejszego „siłowego” komponentu jakim jest marynarka wojenna. W tym zakresie podstawowym zadaniem każdej marynarki wojennej jest przygotowywanie się do działań wojennych. Głównym celem działań w ramach tej funkcji jest przede wszystkim zapewnienie szeroko rozumianej suwerenności państwa na akwenach morskich oraz obrona jego interesów na arenie międzynarodowej. Cel ten osiągnąć może być poprzez działania obejmujące „aktywną perswazję morską”, „demonstrację siły” czy „dyplomację kanonierek”, których zadaniem jest projekcja siły, kontrola morza lub odmowa korzystania z morza. Zgodnie z doktryną prowadzenia połączonych sojuszniczych operacji morskich głównymi zadaniami sił morskich w ramach funkcji militarnej jest dowodzenia na morzu, kontrola morza, odmowa korzystania z morza oraz projekcja siły na morzu²².

W ramach tych trzech funkcji siły morskie będą realizowały zadania w zakresie ochrony i obrony interesów państwa. Zadania w ramach funkcji dyplomatycznej i militarnej będą miały na celu przede wszystkim utrzymanie

²⁰ Szerzej zagadnienia stosowania przemocy przez siły morskie w okresie pokoju przedstawia A. Makowskiego, *Siły morskie współczesnego państwa*, Impuls Plus Consulting, Gdynia 2000, s. 155-161.

²¹ Do komponentów sił morskich, pełniących głównie funkcje policyjne należą: straż graniczna, policja wodna, służby celne, imigracyjne, ochrony zasobów morza, sanitarne i ochrony środowiska morskiego, szerzej: T. Szubrycht, *Zrównoważenie sił morskich w polityce morskiej europejskich państw NATO*, rozprawa habilitacyjna, AON, Warszawa, 2008, s. 135.

²² *Allied Joint Maritime Operations AJP 3.1*, NATO, NSA, April 2004, s. 1-9.

lub wzmocnienie pozycji państwa na arenie międzynarodowej. Natomiast obrona terytorium państwa pozostaje domeną funkcji militarnej.

Dodatkowo, siły morskie, ze względu na swoją specyfikę charakteryzującą się możliwością prowadzenia całego spektrum działań militarnych i pozamilitarnych, są autonomiczne pod względem logistyki oraz dysponują swobodą działania wynikającą z praw żeglugowych na akwenach morskich²³.

Przyjęta przez H. P. Weyhera²⁴ oraz M. Zielińskiego²⁵, odmienna od prezentowanej powyżej systematyka obszarów funkcjonowania sił morskich obejmująca klasyczną funkcję obronną, funkcję kreacji oraz funkcję pomocy i wsparcia. Zadania w ramach funkcji obronnej obejmują przede wszystkim obronę własnego wybrzeża i szlaków komunikacyjnych oraz prezentowanie bandery w rejonach ważnych z punktu widzenia zarówno narodowego, jak i np. NATO czy Unii Europejskiej, uczestnictwo w międzynarodowych operacjach reagowania kryzysowego i zwalczanie międzynarodowego terroryzmu.

Analiza dokumentów standaryzacyjnych NATO pozwala stwierdzić, że według założeń Sojuszu operacje reagowania kryzysowego obejmują: wspieranie akcji humanitarnych, zwalczanie klęsk żywiołowych, akcje poszukiwawczo-ratownicze, działania ewakuacyjne i wspierające wycofywanie sił, wymuszające sankcje i embargo oraz wsparcie pokoju. Do tych ostatnich zaliczane są działania mające na celu zapobieganie konfliktom, tworzenie, budowanie, utrzymywanie i wymuszanie pokoju oraz działania humanitarne²⁶. Kontyngenty wojskowe państw członkowskich Unii Europejskiej mogą uczestniczyć w operacjach reagowania kryzysowego w ramach tzw. „Misji Petersberskich”²⁷,

²³ Szerzej: T. Szubrycht, *Siły morskie jako narzędzie realizacji polityki morskiej państwa*, [w:] K. Rokiciński, T. Szubrycht, M. Zieliński [red.], *Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy*, Warszawa 2010, s. 36-38.

²⁴ H. P. Weyher, *Siły morskie na drodze w następnym wieku*, „Wojskowy Przegląd Zagraniczny”, 1993, nr 3-4 s. 22-23

²⁵ M. Zieliński, *Europejskie siły morskie w działaniach połączonych wielonarodowych zespołów zadaniowych*, rozprawa habilitacyjna, AON, Warszawa 2005, s. 29-30.

²⁶ J. Trembecki, *Sztuka operacyjna a strategia w Afganistanie*, MON, „Bellona” 1/2010, s. 68.

²⁷ Misje petersberskie stanowią zbiór zadań z zakresu polityki bezpieczeństwa, przyjęty do realizacji przez Unię Zachodnioeuropejską na konferencji w Petersbergu w 1992 roku. Zadania te obejmują misje humanitarne, w tym ratownicze, pokojowe oraz zarządzania sytuacjami kryzysowymi. W nowym traktacie o Unii Europejskiej podpisanym w Amsterdamzie 2 października 1997 r. zawarte zostało postanowienie, że Unia Europejska będzie zapewniać zdolność operacyjną w zakresie prowadzenia misji

w których siły mogą być w różnym stopniu zaangażowane w zależności od typu misji i intensywności prowadzonych działań.

Funkcja pomocy i wsparcia wiąże się z osiągnięciem przez siły morskie zdolności technicznej i logistycznej do udzielania pomocy sojusznikom w ramach NATO i UE oraz podczas operacji humanitarnych organizowanych przez ONZ, a także podczas katastrof ekologicznych i akcji poszukiwania i ratowania życia na morzu. Funkcja kreacji natomiast obejmuje działania czy- sto polityczne i wolne od wszelkich aspektów militarnych, takie jak wizyty w portach zagranicznych czy manifestowanie politycznej woli osiągnięcia bez- pieczeństwa w regionie. Działania w tym zakresie pozwalają na budowanie zaufania i współpracy międzynarodowej.

W zakresie funkcji przewidywanych dla marynarki wojennej XXI wieku wyszczególnić można cztery zasadnicze obszary zadaniowe: obecność na morzu, kontrolę morza, odmowę korzystania z morza oraz przenoszenie (projek- cję) siły na ląd²⁸.

Zakres wymagań dla marynarki wojennej XXI wieku obejmować będzie zarówno działania o niskiej częstotliwości występowania, ale za to o bardzo wysokiej intensywności jak i rutynowe działania o niskiej intensywności, zwią- zane z utrzymaniem obowiązującego porządku prawnego na morzu. Pierwsze z nich, ze względu na zawarte sojusze i koalicje, częściej prowadzone będą jako operacje wielonarodowe²⁹ (*Combined Operations*), drugie natomiast, zwyczaj- jowo mają charakter narodowy.

humanitarnych, ratowniczych, utrzymania pokoju i siłowego rozwiązywania kryzysów. Rozszerzenie katalogu misji petersberskich nastąpiło w Traktacie Lizbońskim, który wszedł w życie w 2009 r. Misje, przy prowadzeniu których Unia Europejska może użyć środków cywilnych i wojskowych obejmują: wspólne działania rozbrojeniowe, misje wojskowego doradztwa i wsparcia, misje zapobiegania konfliktom i utrzymanie poko- ju, oraz misje zbrojne, służące zarządzaniu kryzysowemu, w tym misje przywracania pokoju i operacje stabilizacji sytuacji po zakończeniu konfliktów. Szerzej: C. T. Szyjko, *Proces kształtowania Wspólnej Europejskiej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony UE*, [w:] C. T. Szyjko [red.], *Kształtowanie bezpieczeństwa europejskiego. Wybrane proble- my instytucjonalno-prawne*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jana Kochanowskiego, War- szawa 2008, s. 15-18 oraz G. Quille, *Common Security and Defence Policy*, Brussels 2011, http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/pl/FTU_6.1.3.pdf, 03.02.2012.

²⁸ M. Pugh, J. Ginifer, E. Grove, *Sea Power, security and peacekeeping ...*, dz. cyt., s. 24.

²⁹ Działania prowadzone przez wojska dwóch lub więcej państw działających wspólnie, *NATO Glossary of Terms And Definitions of Military Significance for Use in NATO*, NATO, NSA, Navy Warfare Development Command, December 2011, 2-C-9.

Przejawem nowych wyzwań dla marynarki wojennej na przełomie XX i XXI wieku, wynikających przede wszystkim z zagrożeń powodowanych międzynarodowym terroryzmem oraz zorganizowaną przestępczością było przyjęcie w marynarce wojennej USA doktryny *Sea Power 21*. Filarami tej doktryny są ofensywne uderzenia morskie (*Sea Strike*), obrona na morzu (*Sea Shield*) oraz system baz morskich (*Sea Basing*)³⁰. Zdaniem teoretyków amerykańskich, w zależności od stopnia intensywności działania sił morskich mogą być prowadzone na czterech poziomach³¹.

Pierwszy poziom operacji pokojowych i reagowania kryzysowego obejmuje działania polegające na prowadzeniu treningów i szkoleń, doradztwie i wsparciu, uczestniczeniu w operacjach humanitarnych oraz budowaniu pokoju. Drugi to konflikty o małej intensywności, do których zaliczone zostały działania w zakresie wymuszania pokoju, projekcji siły, pozamilitarne operacje ewakuacyjne oraz zwalczanie rebelii. Na tym poziomie również prowadzona jest walka z terroryzmem (*combating terrorism – CTB*), rozumiana jako „[...] szerokie spektrum działań i akcji mających na celu całkowite zneutralizowanie groźby terroryzmu [...]”³², które mogą obejmować obronne działania antyterrorystyczne, jak również zaczepne działania kontrterrorystyczne. Celem działań antyterrorystycznych jest ograniczenie podatności sił zbrojnych, pojedynczych obywateli oraz własności materialnej na ataki terrorystyczne. Działania kontrterrorystyczne są to wszelkie ofensywne środki podejmowane w celu neutralizowania terroryzmu, zarówno przed jak i po wrogim ataku³³.

Na trzecim poziomie występują konflikty o średniej intensywności obejmujące wojny domowe oraz wojny o ograniczonym zasięgu. Czwarty poziom, o najwyższej intensywności działań to zbrojne konflikty regionalne oraz wojna globalna. Częstotliwość występowania zdarzeń powodujących użycie sił morskich w tych operacjach jest odwrotnie proporcjonalna do intensywności prowadzonych przez nie działań. Najczęściej siły morskie prowadzą i zgodnie z prognozami będą prowadziły działania na najniższym poziomie intensywno-

³⁰ Szerzej: V. Clark, *Sea Power 21*, „USNI Proceedings” 10/2002, s. 12-19; A. Koch, *US Navy outlines vision for Sea Power 21 concept*, „Jane’s Defence Weekly”, 24/2002, s. 30.

³¹ *Joint Seabasing Briefing*, [http://www.quantico.usmc.mil/seabasing/resources/BSSB/Jt%20Seabasing_Master%20\(Aug%2008\).pdf](http://www.quantico.usmc.mil/seabasing/resources/BSSB/Jt%20Seabasing_Master%20(Aug%2008).pdf), 25.05.2012.

³² K. Jałoszyński, *Organy administracji rządowej wobec zagrożeń terrorystycznych. Siły Zbrojne wobec terroryzmu*, Wyższa Szkoła Administracji w Bielsku-Białej, Bielsko-Biała 2011, s. 40.

³³ Szerzej: M. Marszałek, *Użycie sił w sojusznicznych operacjach reagowania kryzysowego*, „Zeszyty Naukowe AON” 4/2011, Warszawa 2011, s. 23.

ści, konflikty regionalne i wojny globalne występują najrzadziej, wymuszając jednocześnie największe zaangażowanie potencjału bojowego i logistycznego sił. V. A. Meyer podzielił działania na morzu na cztery okresy w zależności od stopnia intensywności wykorzystania sił morskich: okres pokoju, kryzys, wojna ograniczona i wojna totalna, charakteryzujące się zróżnicowanym prawdopodobieństwem wystąpienia i odwrotnie proporcjonalna do tego prawdopodobieństwa intensywnością działań³⁴. Według Meyer'a działania te obejmują pełne spektrum poczynszczy od charakteryzującej się najniższą intensywnością działań i największym prawdopodobieństwem wystąpienia, obecności na morzu, aż do strategicznego konfliktu nuklearnego, którego wystąpienie uznane zostało za najmniej prawdopodobne.

Należy podkreślić, że najwięcej problemów stwarza dokonanie precyzyjnego rozgraniczenia pomiędzy poszczególnymi grupami działań. Zauważyć też należy, że przewidywane zmiany charakteru przyszłych operacji na morzu (do 2030 roku) będą następowały w kierunku nasilania się prawdopodobieństwa działań podczas konfliktów o stosunkowo niskiej intensywności, takich jak sytuacje kryzysowe, działania poniżej progu wojny oraz konflikty i wojny lokalne. Jednocześnie Meyer nie przewiduje zwiększenia prawdopodobieństwa wybuchu konfliktów nuklearnych.

Zdaniem autora najbardziej prawdopodobne spektrum przyszłych konfliktów zaprezentowane zostało w materiałach szkoleniowych piechoty morskiej USA, zgodnie z którymi najczęściej wybuchającymi konfliktami są konwencjonalne konflikty o małej intensywności, poniżej progu wojny³⁵. W związku z powyższym, jako niezwykle istotny dla dalszych rozważań wydaje się zaproponowany przez T. Szubrychta, ośmiostopniowy podział operacji innych niż wojna (*Military Operations Other than War – MOOTW*), który obejmuje:

- zwalczanie działań wymierzonych w system bezpieczeństwa narodowego i międzynarodowego,
- zwalczanie działań wymierzonych w narodowy i międzynarodowy porządek prawny,
- zapewnienie swobody i bezpieczeństwa transportu,
- wsparcie pokoju,
- budowanie pokoju,

³⁴ Szerzej: V. A. Mayer, *Naval Surface Warfighting Vision 2030*, „Naval Engineering Journal” 5/1992, s. 75-77.

³⁵ *Joint Seabasing Briefing*, dz. cyt.

- egzekwowanie postanowień prawa narodowego i międzynarodowego,
- działania humanitarne,
- wsparcie władz cywilnych³⁶.

Analiza tego podziału pozwala zauważyć, podobnie jak u Meyer'a, zacieśnianie się granic pomiędzy wzajemnie przenikającymi się obszarami charakterystycznej dla danego typu działań intensywności oraz poziomu zaangażowania sił.

W tym kontekście stwierdzić należy, że znacznemu przewartościowaniu uległo przeznaczenie współczesnych sił zbrojnych, a w tym również ich integralnego składnika jakim jest marynarka wojenna.

W tabeli 1.1. przedstawione zostało strategiczne przeznaczenie Sił Zbrojnych RP oraz wymagane zdolności tych sił z uwzględnieniem prawdopodobieństwa zaistnienia zdarzenia zagrażającego bezpieczeństwu państwa.

Tabela 1.1. Strategiczne przeznaczenie Sił Zbrojnych RP

| Przeznaczenie sił zbrojnych | | Prawdopodobieństwo wystąpienia zagrożenia | Wymagane zdolności | Atrybuty |
|--|--|---|---|---|
| Obrona kraju przed przeciwnikiem konwencjonalnym | | Znikome 0–10% | Styczne, obrona terytorium | Wojska lądowe, siły powietrzne, marynarka wojenna; działania połączone |
| Obrona kraju przed współczesnymi zagrożeniami i niekonwencjonalnymi o charakterze: | Intencyjnym: (działania cybernetyczne, terroryzm, masowe migracje, zorganizowana przestępczość itp.) | Spodziewane 75% | Specjalistyczne, współdziałanie ze służbami specjalnymi, bezpieczeństwo regionu | Integracja z systemem bezpieczeństwa kraju, wspieranie służb bezpieczeństwa i sił specjalnych w skali regionu |
| | Niezależnym: (klęski żywiołowe, zmiany klimatyczne, naruszenia systemów energetycznych, komunikacyjnych, awarie przemysłowe itp.) | Wysokie 90% | Współdziałanie z władzami i służbami cywilnymi, bezpieczeństwo kraju i regionu | Integracja z systemem bezpieczeństwa kraju, współpraca z władzami i służbami cywilnymi, współpraca regionalna |
| Realizacja zobowiązań sojuszniczych i międzynarodowych | | Pewne 100% | Dynamiczne, interoperacyjność | Mobilność, ekspedycyjność, utrzymanie; działania w pełnym spektrum konfliktu, w tym stabilizacyjne, wśród ludzi |

Źródło: M. K. Ojrzanowski, *NATO – dojrzały jubileusz, nowe wyzwania*, MON, „Bellona” 1/2010, s. 20.

³⁶ T. Szubrycht, *Analiza podobieństw operacji militarnych innych niż wojna oraz działań pozwalających zminimalizować zagrożenia asymetryczne*, „Zeszyty Naukowe AMW”, 1/2006, Gdynia 2006, s. 138.

Pełne spektrum konfliktów zbrojnych, w których obecnie lub w przyszłości mogą uczestniczyć komponenty sił morskich przedstawione zostało w Załączniku 1.

Analizując natomiast tendencje rozwojowe systemów walki zauważyć można, że współczesne konflikty zbrojne ewoluują w kierunku, konfliktów określanych jako wojny szóstej generacji³⁷. W wojnach tych decydującą rolę będą odgrywały nowoczesne konwencjonalne, ofensywne i obronne systemy broni precyzyjnego rażenia, wykorzystujące rezultaty wojny informacyjnej. Jednocześnie rosyjscy teoretycy są zdania, że nastąpiło przewartościowanie „triady systemów uzbrojenia”, która w okresie zimnej wojny obejmowała: międzykontynentalne rakiety balistyczne, okręty podwodne z raketami balistycznymi oraz lotnictwo strategiczne. Na początku XXI wieku do triady tej zaliczają trzy komponenty: ofensywnych systemów uzbrojenia (obejmujące międzykontynentalne rakiety balistyczne, okręty podwodne z raketami balistycznymi, lotnictwo strategiczne oraz strategiczne siły konwencjonalne), stacjonarnej aktywnej i pasywnej obrony oraz elastycznej obronnej infrastruktury systemów broni jądrowej³⁸. Zmiany te również wpływają na przewartościowanie zasad prowadzenia działań przez siły morskie. Dla których zadania takie jak „[...] flota przeciwko brzegowi, poderwanie ekonomiki państwa czy zerwanie ciągłości dowodzenia i kierowania [...]”³⁹, stanowią zadania najwyższej wagi. W tym względzie „[...] szczególną właściwością walki zbrojnej na morzu stała się kompleksowa integracja środków (rozpoznania, rażenia, obezwładnienia radioelektronicznego, dowodzenia siłami i kierowania uzbrojeniem) w jednolite systemy bojowe [...]”⁴⁰.

Bojowe działania sił morskich są prowadzone w celu utrzymania, zdobycia bądź odzyskania panowania na morzu lub tylko na wydzielonych akwenach, sprawowania kontroli morza zgodnie z ustalonym reżimem operacyjnym oraz niedopuszczenia do narzucenia inicjatywy operacyjnej w kontrolowanym obszarze przez siły morskie przeciwnika. Celem działań bojowych jest także

³⁷ Wojna szóstej generacji (wojna niekontaktowa), prowadzona w skali strategicznej z wykorzystaniem ofensywnych i defensywnych systemów konwencjonalnej broni precyzyjnego rażenia. Szerzej: H. Sołkiewicz, *Wojna przyszłości – wojną niekontaktową*, „Zeszyty Naukowe” AMW, 1/2009, Gdynia 2009, s. 71-112; W. I. Slipczienko, *Wajny sziestwo pokolenia*, Izdatielstwo Wieczie, 2002, oraz I. M. Kapitaniec, *Fłot w wajnach sziestwo pokolenia*, Izdatielstwo Wieczie, 2003.

³⁸ Szerzej: I. M. Kapitaniec, *Fłot w wajnach ...*, dz. cyt., s. 246.

³⁹ H. Sołkiewicz, *Wojna przyszłości ...*, dz. cyt., s. 105.

⁴⁰ Tamże, s. 105.

demonstrowanie gotowości sił morskich do obrony własnych obszarów morskich. Działania te mogą być prowadzone w układzie narodowym, sojuszniczym i wielonarodowym – z zamiarem osiągnięcia własnych lub wspólnych celów i interesów, jako działania sił połączonych lub jako samodzielne działania sił morskich⁴¹.

Zgodnie z dokumentami doktrynalnymi siły morskie prowadzą działania na morzu obejmujące: obserwację i rozpoznanie, obronę wybrzeża, ochronę żeglugi, kontrolowanie morza, projekcje siły, morskie wsparcie połączonej obrony powietrznej oraz morskie operacje blokadowe⁴². W ramach tych działań, zależnie od przeznaczenia oraz możliwości bojowych siły okrętowe realizować mogą typowe zadania, do których zaliczyć należy: niszczenie okrętów nawodnych i jednostek transportowych przeciwnika, zwalczanie okrętów podwodnych, działania minowe i przeciwminowe, działania desantowe oraz rozpoznanie⁴³. Działania te mogą być prowadzone w różnorodnym środowisku obejmującym powierzchnię morza, głębinę oraz przestrzeń powietrzną ponad morzem. Możliwość wykonywania zadań na morzu uzależniona jest też od charakterystycznych cech akwenu, takich jak głębokość i ukształtowanie dna morskiego, warunki hydrometeorologiczne oraz ukształtowanie i charakter linii brzegowej.

Typowe zadania realizowane przez siły morskie współczesnego państwa w ramach funkcji militarnej, policyjnej i dyplomatycznej przedstawione zostały w Załączniku 2.

1.2. Siły morskie jako narzędzie prowadzenia polityki państwa

Siły zbrojne stanowią zarówno instrument dyplomacji, jak i narzędzie polityki państwa, bez których dyplomacja i polityka nie przedstawiają żadnej

⁴¹ *Doktryna Logistyczna Marynarki Wojennej DD/4.1*, Dowództwo Marynarki Wojennej, Gdynia 2009, s. 9.

⁴² *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną, DD / 3.1*, Dowództwo Marynarki Wojennej, Gdynia 2010, s. 35-42.

⁴³ Szerzej: K. Rokiciński, T. Szubrycht, M. Zieliński, *Zasady wykorzystania sił morskich*, AON, Warszawa 2006, s. 15-16.

realnej wartości⁴⁴. Określenie znaczenia sił zbrojnych w polityce państwa możliwe jest jedynie dzięki właściwemu rozpoznaniu i zrozumieniu relacji jakie zachodzą między polityką i jej narzędziami⁴⁵.

Elementem składowym sił zbrojnych państwa jest marynarka wojenna, która stanowi główny komponent „siłowy” sił morskich⁴⁶. Znaczenie sił morskich w polityce międzynarodowej szeroko omawiane było przez licznych praktyków i teoretyków morskiej sztuki wojennej⁴⁷. Same siły morskie, jak stwierdził S. Gorszkow, Admirał Floty i głównodowodzący Sił Morskich ówczesnego ZSRR „[...] zawsze były instrumentem polityki państwa, ważnym atutem dyplomacji w czasie pokoju”⁴⁸. Jednocześnie całość sił morskich państwa powinna „[...] stanowić istotny instrument odstraszania przed wymuszaniem zmiany istniejącego status quo w obszarze gospodarki, handlu lub spornych tras żeglugowych”⁴⁹.

Marynarka wojenna jest podstawowym narzędziem polityki przeznaczonym do zabezpieczenia interesów państwa na akwenach morskich o ży-

⁴⁴ Sugestywnie przedstawił to R. Aron twierdząc, że „[...] dyplomacja pozbawiona zaplecza realnych możliwości stosowania nacisków, możliwości odwoływania się do siły sprowadza się do zwykłej perswazji”, R. Aron, *Pokój i wojna między narodami*, Warszawa 1995, s. 86.

⁴⁵ B. Balcerowicz, *Siły Zbrojne w państwie i stosunkach międzynarodowych*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2006, s. 20.

⁴⁶ Szerzej struktura oraz komponenty tworzące współczesne siły morskie przedstawione zostały w publikacjach A. Makowskiego, *Siły morskie współczesnego państwa*, dz. cyt.; K. Rokicińskiego, *Bezpieczeństwo obszarów morskich na początku XXI wieku*, rozprawa habilitacyjna, AON, Warszawa 2007 oraz T. Szubrychta, *Bezpieczeństwo morskie państwa. Zarys problemu*, AMW, Gdynia 2011.

⁴⁷ Między innymi: A.T. Mahan, *The Influence of Seapower Upon History 1660-1783*, Brown and Company, Boston 1890; P. H. Colomb, *Naval Warfare: Its Ruling Principles and Practice Theoretically Treated*, London 1895, J. S. Corbet, *Some Principles of Maritime Strategy*, US Naval Academy, Annapolis 1972, J. Cable, *Gunboat Diplomacy*, International Institute for Strategic Studies, London 1971, E. N. Luttwak, *The Political Use of Sea Power*, Baltimore 1974; S. Gorszkow, *Potęga morska współczesnego państwa*, MON, Warszawa 1979; E. Grove, *The Future of Seapower*, Routledge, London 1990, A. Makowski, *Siły morskie współczesnego państwa*, dz. cyt.; I. M. Kapitaniec, *Fłot w wajnach ...*, dz. cyt.

⁴⁸ S. Gorszkow, *Potęga morska współczesnego państwa*, MON, Warszawa 1979, s. 404.

⁴⁹ M. Kukułka, *Uwarunkowania racjonalnej przebudowy sił morskich – wizja marynarki wojennej 2025*, [w:] K. Rokiciński, T. Szubrycht, M. Zieliński [red.], *Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy*, Warszawa 2010, s. 177.

wotnym znaczeniu dla jego bezpieczeństwa, a jej zadania wynikają z potrzeb narodowych. Jako takie akweny natomiast rozumieć należy obszary morskie, na których pojawienie się zagrożeń militarnych lub pozamilitarnych, wystąpienie zakłóceń porządku prawnego czy też zanieczyszczeń środowiska naturalnego może mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo militarne, ekonomiczne, polityczne lub może zagrozić innym ważnym interesom państwa⁵⁰.

Jak słusznie stwierdził George W. Baer marynarka wojenna jest głównym instrumentem sił morskich państwa, a to co należy robić, co zawiera doktryna, jak okręty są rozlokowane i jakie są ich zadania bojowe określane jest przez praktyczne, polityczne i wojskowe wybory w stosunku do potrzeb narodowych⁵¹.

Wielkość oraz potencjał sił morskich państwa powinny być dostosowane do jego potrzeb, jednocześnie wynikać powinny zarówno z jego aspiracji, jak i możliwości ekonomicznych. W tym miejscu warto zauważyć, że 74,1% państw na świecie posiada siły morskie, a 4% państw (państwa śródlądowe) posiada formacje realizujące zadania typowe dla tych sił na akwenach śródlądowych⁵².

Zdaniem autora za podstawowe determinanty decydujące o kategorii, do jakiej można zakwalifikować siły morskie państwa, a tym samym określające rolę jaką mogą one odgrywać na arenie międzynarodowej uznać należy jego aspiracje i możliwości. W literaturze przedmiotu znaleźć można wiele przykładów określania hierarchii sił morskich oraz flot wojennych, począwszy od klasyfikacji zorientowanych ilościowo poprzez systemy oparte na kwantyfikacji, do zastosowania hierarchii strukturalnej pozwalającej na pokazanie możliwości i zasięgu działania floty⁵³. Często uwzględnianym w klasyfikacji flot wojennych wskaźnikiem jest ich zdolność operacyjna oparta na ocenie możliwości

⁵⁰ T. Szubrycht, *Bezpieczeństwo morskie państwa. Zarys problemu*, dz. cyt., s. 37.

⁵¹ G. W. Baer, *One hundred Years of Sea Power: The US Navy, 1890-1990*, Stanford University Press, 1993, za B. Smith-Windsor, *Securing the Commons: Towards NATO's New Maritime Strategy*, „Research Paper” NATO Defence College, Rome, No. 49, September 2009.

⁵² T. Szubrycht, *Rola sił morskich w polityce państwa*, „Zeszyty Naukowe AMW”, 2/2008, s. 132.

⁵³ Taka ocena, uwzględniająca wielkość, zasięg działania i potencjał bojowy okrętów, dokonana została między innymi w K. Ficoń, *Symulacyjne modelowanie potencjału bojowego okrętów sił morskich państw nadbałtyckich w aspekcie prognozowania obronnego*, „Zeszyty Naukowe AMW”, 12A/1995 oraz w cyklu artykułów tegoż autora: *Klasyfikacja jednostek pływających*, „Przegląd Morski” nr nr 4,5,6/1999, a także *Stan i perspektywy rozwoju sił morskich Europy 2005*, „Myśl Wojskowa” 1/1997.

prowadzenia działań w znacznym oddaleniu od własnych baz brzegowych. Zmniejszający się potencjał bojowy okrętów wraz ze wzrostem odległości od macierzystych baz umożliwił dokonanie podziału na floty globalne, oceaniczne, mórz przyległych (regionalne) oraz przybrzeże⁵⁴.

Pełną klasyfikację, uwzględniającą zasięg operacyjny, przedstawił E. Grove dokonując podziału flot na dziewięć kategorii:

- największa flota o globalnej projekcji siły – kompletna,
- największa flota o globalnej projekcji siły – częściowa,
- średniej wielkości flota o globalnej projekcji siły,
- średniej wielkości flota o regionalnej projekcji siły,
- flota o krótkim zasięgu projekcji siły,
- flota morskiej obrony terytorium kraju,
- flota przybrzeżnej obrony terytorium kraju,
- flota „policyjna”,
- flota symboliczna⁵⁵.

Reasumując, stan posiadania, struktura oraz możliwości działania sił okrętowych pozwalają na dokonanie klasyfikacji państw ze względu na charakter tych sił. Pełen hierarchiczny podział państw dysponujących siłami morskimi przedstawić można jako dziesięciostopniową strukturę. Główny podział obejmuje pięć kategorii: supermocarstwa, duże mocarstwa, mocarstwa regionalne, mniejsze państwa oraz kraje rozwijające się⁵⁶. W grupie mocarstw regionalnych dokonany został dodatkowy podział na mocarstwa regionalne posiadające lotniskowce i nieposiadające ich. Zdaniem autora podział taki jest uzasadniony i wynika ze zwiększonych możliwości projekcji siły na akwenach znacznie oddalonych od własnych wybrzeży przez mocarstwo regionalne dysponujące nosicielami lotnictwa morskiego. W grupie państw mniejszych dokonany został podział ze względu na stan posiadania okrętów podwodnych i lotnictwa bazowania brzegowego na:

- posiadające okręty podwodne i lotnictwo bazowania brzegowego,
- nieposiadające okrętów podwodnych ale posiadające lotnictwo bazowania brzegowego,

⁵⁴ Takiej klasyfikacji dokonali K. Booth, *Navies and Foreign Policy*, New York 1979, s. 120-121 oraz G. Till, *Modern Sea Power, an Introduction*, London 1987, s. 47, który pojęcie flot mórz przyległych zastąpił pojęciem floty regionalne.

⁵⁵ E. Grove, *The Future of Seapower*, London 1990, s. 237-234.

⁵⁶ A. Makowski, *Siły morskie współczesnego państwa*, dz. cyt., s. 304.

- posiadające małe okręty podwodne i lotnictwo bazowania brzegowego z samolotami o zmiennej geometrii skrzydeł,
- nieposiadające okrętów podwodnych i lotnictwa.

Kraje rozwijające się natomiast podzielone zostały na posiadające szybkie okręty uderzeniowe (*Fast Attack Craft* – FAC) i nieposiadające ich.

T. Szubrycht, uwzględniając charakter sił morskich, zaproponował ośmiostopniową systematykę państw:

- globalne mocarstwa morskie,
- regionalne mocarstwa morskie I kategorii,
- regionalne mocarstwa morskie II kategorii,
- państwa nadbrzeżne średniej wielkości,
- państwa nadbrzeżne małe,
- państwa nadbrzeżne niedysponujące siłami morskimi,
- państwa śródlądowe posiadające formacje realizujące zadania zbliżone do sił morskich,
- państwa śródlądowe nieposiadające formacji realizujących zadania zbliżone do sił morskich⁵⁷.

H.J. Kearsley, uwzględniając zaawansowanie technologiczne okrętów, możliwości operacyjne flot wojennych, oraz zasięg ich oddziaływania zaproponował zhierarchizowany podział obejmujący dziesięciostopniową skalę: 0 – patrolowanie przybrzeżne, 1 – zasięg przybrzeżny, 2 – obrona przybrzeżna, 3 – zasięg morski, 4 – wysunięta obrona, 5 – patrolowanie regionalne, 6 – zasięg regionalny, 7 – obrona regionalna, 8 – patrolowanie globalne, 9 – zasięg globalny⁵⁸.

Można również dokonać podziału flot według kryterium charakteru akwenu, na którym prowadzą swoje działania. W tym względzie klasyfikacja będzie obejmowała dwie kategorie: floty prowadzące działania na morzu pełnym (*blue water navy*) oraz floty działające na akwenach litoralnych (*brown water navy*). Jednocześnie szacuje się, że prawie 70% obecnych sił morskich będzie musiało ograniczyć swoje aspiracje do rejonów przybrzeżnych⁵⁹. Na akwenach tych będą zdolne rozszerzyć obronę swojego kraju w celu spowo-

⁵⁷ T. Szubrycht, *Rola sił morskich w polityce państwa*, dz. cyt., s. 133.

⁵⁸ H. J. Kearsley, *Maritime power and the Twenty-first Century*, Brookfield 1992, s. 184.

⁵⁹ Z. Kryger, *Uwarunkowania regionalne kształtu sił morskich*, „Przegląd Morski”, 3/2010, s. 15

dowania nieopłacalności ataku od strony morza przez potencjalnego przeciwnika.

A. Makowski, uwzględniając wielkość i zasięg sił morskich dokonał ich podziału na trzy kategorie: floty mocarstw morskich, floty regionalne oraz floty państw nadbrzeżnych, zaliczając jednocześnie Marynarkę Wojenną RP do ostatniej kategorii. Przy czym możliwości flot państw nadbrzeżnych określone zostały poniżej poziomu możliwości efektywnego wykonywania zadań dyplomacji morskiej⁶⁰.

Marynarka Wojenna RP zdaniem A. Makowskiego „[...] z uwagi na położenie (parametry) geograficzne i geopolityczne państwa, a także posiadany potencjał, może być zaliczona do kategorii sił morskich państwa nadbrzeżnego średniej wielkości [...]”⁶¹, jednocześnie pojęcie państwo nadbrzeżne „[...]może być stosowane w odniesieniu do państw średnich i małych (także minipaństw), położonych nad brzegiem morza (oceanu) i nie posiadających możliwości bądź woli politycznej, by utrzymać siły morskie przeznaczone do działań na dużych akwenach, o potencjale pozwalającym na kontrolę mórz poza własnymi obszarami morskimi”⁶². Precyzuje również zadania sił morskich państwa nadbrzeżnego w czasie wojny, kryzysu i pokoju⁶³. Niemniej członkostwo w Sojuszu Północnoatlantyckim oraz systematyczne działania polskich okrętów w strukturach wielonarodowych sił morskich mogą „[...] stworzyć w przyszłości przesłanki do przesunięcia się naszych sił morskich na skali potencjałowej do poziomu regionalnego”⁶⁴.

⁶⁰ A. Makowski, *Siły morskie współczesnego państwa*, dz. cyt., s. 293-294.

⁶¹ Tamże, s. 331

⁶² A. Makowski, *Siły morskie państwa nadbrzeżnego. Zarys teorii*, „Przegląd Morski”, 6/2000, s. 5.

⁶³ Według A. Makowskiego siły morskie państwa nadbrzeżnego, nie pretendującego do roli mocarstwa morskiego powinny być tworzone w sposób racjonalny z punktu widzenia koszt-efekt i w czasie pokoju powinny być zdolne do utrzymania suwerenności i jurysdykcji w swoich obszarach morskich. W czasie kryzysu powinny prowadzić obserwację i rozpoznanie, powinny również być zdolne do szybkiego wzmocnienia zagrożonych rejonów oraz zagwarantowania suwerenności morza terytorialnego i udzielania pomocy w utrzymaniu jurysdykcji na pozostałych obszarach morskich poza nim. W czasie wojny natomiast siły te powinny realizować zadania z zakresu obrony antyinwazyjnej oraz kontroli obszarów morskich. Szerzej: A. Makowski, *Siły morskie państwa nadbrzeżnego. Zarys teorii*, dz. cyt., s. 11-16.

⁶⁴ R. Łukasik, *Sojusz państw morskich*, Polska Zbrojna, nr 16, kwiecień 1999, s. 18-19.

Powyższe analizy oraz aktualny stan techniczny i możliwości okrętów MW RP pozwalają stwierdzić, że Marynarka Wojenna RP dysponuje zdolnościami do realizacji zadań o zasięgu morskim. Według Kearsley'a Zadania te mogą być realizowane przez floty zdolne do lokalnej projekcji siły i dysponujące średnio zaawansowanymi technologicznie okrętami o zasięgu wyłącznej strefy ekonomicznej, oraz lotnictwem patrolowym bez możliwości wsparcia logistycznego działań na morzu. Ograniczając zasięg okrętów do wyłącznych stref ekonomicznych WSE (*Exclusive Economic Zone - EEZ*), Kearsley zapewne miał na uwadze 200-milowe strefy ustanowione przez państwa nadbrzeżne leżące nad pełnymi morzami i oceanami. Ze względu na ograniczenia wynikające z procesu delimitacji stosunkowo małego akwenu jakim jest Morze Bałtyckie oraz faktu, że Marynarka Wojenna RP dysponuje ograniczonymi możliwościami do samodzielnego prowadzenia działań poza polską wyłączną strefę ekonomiczną uznać można, że dla MW RP zasięg ten będzie obejmował Obszar Operacyjnego Zainteresowania⁶⁵. Marynarka Wojenna RP dysponuje również ograniczonymi możliwościami zabezpieczenia logistycznego okrętów na morzu⁶⁶. Bezpodstawne było by jednak zawyżanie możliwości MW RP i przypisywanie jej zdolności do wysuniętej obrony. Zdaniem autora zadania z tego zakresu mogą być realizowane przez pojedyncze okręty MW RP pod warunkiem, że funkcjonować one będą w wielonarodowych zespołach i w oparciu o wielonarodowe formy zabezpieczenia logistycznego.

1.3. Morskie implikacje nowej koncepcji strategicznej NATO

Na początku XXI wieku nie wystarcza już integrowanie bezpieczeństwa w aspekcie przeciwstawiania się zagrożeniom polityczno-militarnym, konieczne stało się „[...] *integrowanie w sferze całego bezpieczeństwa narodowego - czyli jednolitego przeciwstawiania się wszelkim zagrożeniom (militarnym i nie-*

⁶⁵ Szczegółowo problem delimitacji Bałtyku, polskie obszary morskie oraz rejony działań MW RP zaprezentowane zostały w rozdziale drugim.

⁶⁶ Marynarka Wojenna RP eksploatuje dwie jednostki pływające o ograniczonych możliwościach przekazywania na okręty działające w strefie operacyjnej zapasów środków materiałowych, głównie paliw i wody, standardowymi metodami RAS (*Replenishment at Sea*). Do okrętów tych należą: okręt dowodzenia siłami obrony przeciwninowej ORP Kontradmiral X. Czernicki oraz mały zbiornikowiec paliwowy ORP Bałtyk.

militarnym, zewnętrznym i wewnętrznym, a także przechwytywania szans, podejmowania wyzwań i redukcji ryzyka we wszystkich tych wymiarach), z systemowym wykorzystaniem wszystkich (wojskowych i cywilnych) zasobów państwa. [...] Związane jest to przede wszystkim nowym środowiskiem bezpieczeństwa, jakie ukształtowane zostało przez dwa mega trendy rozwojowe: globalizację i rewolucję informacyjną, które skrótowo określone zostało mianem środowiska GLOBINFO⁶⁷.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że w nowej koncepcji strategicznej NATO dokonano aktualizacji zasadniczych strategicznych zadań wynikających z głównego celu, geograficznego zasięgu oraz wymiaru działalności Sojuszu. Precyzując cel uwzględniono, oprócz wynikającej z postanowień art. 5. Traktatu Waszyngtońskiego⁶⁸ funkcji obrony zbiorowej i zasady odstraszenia również funkcję *out of area* czyli zadania wynikające z konieczności zwalczania zagrożeń asymetrycznych. W zakresie geograficznego charakteru sojuszu, dążąc do globalizacji, uwzględniono konieczność rozszerzenia transatlantyckiego charakteru NATO i nawiązywania partnerstw strategicznych z państwami z innych regionów świata. Jednocześnie nowe wyzwania wymusiły zmianę wymiaru realizowanych zadań z typowo militarnego na militarno-cywilny, uwzględniający szeroką współpracę z ONZ, UE, OBWE. Współpraca ta staje się niezwykle istotna w przypadku realizacji zadań rekonstrukcyjnych na obszarach pokonfliktowych. Szczęólnego znaczenia w zakresie wspierania pokoju

⁶⁷ S. Koziej, *Wyzwania transformacyjne bezpieczeństwa Polski*, MON, „Bellona” 2/2010 (661), s. 8.

⁶⁸ Art. 5. *Strony zgadzają się, że zbrojna napaść na jedną lub więcej z nich w Europie lub Ameryce Północnej będzie uznana za napaść przeciwko nim wszystkim i dlatego zgadzają się, że jeżeli taka zbrojna napaść nastąpi, to każda z nich, w ramach wykonywania prawa do indywidualnej lub zbiorowej samoobrony, uznanego na mocy artykułu 51 Karty Narodów Zjednoczonych, udzieli pomocy Stronie lub Stronom napadniętym, podejmując niezwłocznie, samodzielnie jak i w porozumieniu z innymi Stronami, działania, jakie uzna za konieczne, łącznie z użyciem siły zbrojnej, w celu przywrócenia i utrzymania bezpieczeństwa obszaru północnoatlantyckiego. O każdej takiej zbrojnej napaści i o wszystkich podjętych w jej wyniku środkach zostanie bezzwłocznie powiadomiona Rada Bezpieczeństwa. Środki takie zostaną zaniechane, gdy tylko Rada Bezpieczeństwa podejmie działania konieczne do przywrócenia i utrzymania międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa. Traktat Północnoatlantycki sporządzony w Waszyngtonie dnia 4 kwietnia 1949 r., www.bbn.gov.pl/portal/pl/475/257/Traktat_Polnocnoatlantycki_i_ustawa_o_jego_ratyfikacji.html, 02.03.2012.*

i bezpieczeństwa na świecie nabrało partnerstwo NATO i UE, zarówno w wymiarze operacyjnym, jak i strategicznym⁶⁹.

Odnosząc się do problemu współpracy NATO i UE stwierdzić należy, że zgodnie z koncepcją strategicznej obrony i bezpieczeństwa członków Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego, przyjętą przez szefów państw i rządów w Lizbonie aktywna i skuteczna Unia Europejska przyczynia się do ogólnego bezpieczeństwa obszaru euroatlantyckiego. Dlatego też UE uważana jest za wyjątkowego i ważnego partnera dla NATO⁷⁰.

W ramach wspierania międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa NATO i UE mogą i powinny wzajemnie się uzupełniać i wspomagać. W tym zakresie NATO deklaruje dążenie do pełnego wzmocnienia partnerstwa strategicznego z UE, wzmocnienia praktycznej współpracy w całym spektrum zarządzania kryzysowego poprzez skoordynowane planowanie wzajemnego wsparcia, rozszerzenie politycznych konsultacji na wszystkie kwestie będące przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz pełną współpracę w rozwoju zdolności umożliwiających eliminację dublowania działań i zmniejszenie kosztów operacji.

Zacieśnienie współpracy Unii Europejskiej z NATO w dziedzinie bezpieczeństwa i obrony zaowocowało wypracowaniem niezbędnych procedur operacyjnych. Proces uzgodnień został zakończony 16 grudnia 2002 roku zawarciem porozumienia określonego mianem Berlin Plus. Na mocy tego porozumienia Unia, podczas operacji prowadzonych pod jej patronatem może korzystać ze zdolności i zasobów, jakimi dysponuje NATO.

Porozumienie to dotyczy zwłaszcza zapewnienia dostępu do zdolności planistycznych Sojuszu niezbędnych do wsparcia planowania wojskowego na potrzeby operacji prowadzonych przez UE, przy założeniu, że wstępnie zidentyfikowane zdolności i wspólne zasoby NATO są dostępne dla tych działań. Obejmuje też identyfikację ram europejskich opcji dowodzenia w celu określenia roli dowódcy sił sojuszu w Europie i zakresu wykonywanych przez niego zadań oraz dalszego adaptowania systemu planowania obronnego NATO

⁶⁹ Szerzej: K. Malinowski, *Strategiczne dylematy Sojuszu Północnoatlantyckiego*, „Przegląd Strategiczny”, 1/2011, s. 151-166

⁷⁰ *Strategic Concept for the Defence and Security of the Members of the North Atlantic Treaty Organization Adopted at the NATO, Summit in Lisbon 19-20 November 2010*, s 28.

w celu umożliwienia wszechstronnego dostępu sił Sojuszu do operacji prowadzonych przez UE⁷¹.

W odpowiedzi na potrzebę zdefiniowania uwarunkowań nowego i przyszłego środowiska bezpieczeństwa opracowany został dokument, który stanowił podstawę do przygotowania wytycznych politycznych dotyczących działania NATO w przyszłości – do 2030 roku. W 2009 roku opracowane zostało studium *Projekt wieloaspektowych przyszłości. Nawigując w kierunku 2030. Raport końcowy (Multiple Futures Project. Navigating towards 2030. Final Report)* oraz zalecenia zawarte w *Projekt wieloaspektowych przyszłości. Nawigując w kierunku 2030. Ustalenia i rekomendacje (Multiple Futures Project. Navigating towards 2030. Findings and Recommendations)*⁷².

Rezultatem projektu *Multiple Futures* są cztery prawdopodobne scenariusze *Ciemna strona wykluczenia (Dark Side of Exclusivity)*, *Iluzoryczna stabilność (Deceptive Stability)*, *Zderzenie nowoczesności (Clash of Modernities)* oraz *Nowa polityka siły (New Power Politics)*, tworzące dopełniający się logicznie i racjonalnie, komplementarny wizerunek oczekiwanych uwarunkowań środowiska bezpieczeństwa w 2030 roku.

Pierwszy z tych scenariuszy przedstawia wpływ globalizacji, integracji ekonomicznej, zwalczających się ideologii i światopoglądów, zmian klimatu oraz niedoborów surowców na zdolność państw do zachowania suwerenności. W drugim wysoko rozwinięte państwa będą skoncentrowane na zapewnieniu stabilności wewnętrznej, spójności społecznej, legalnej i nielegalnej imigracji oraz kwestiach narodowościowych na tle etnicznym i religijnym. Problemy natomiast stwarzać będzie przede wszystkim rosnąca populacja imigrantów. Według trzeciego scenariusza utworzone zostaną gigantyczne węzły rozwoju, postępu i kultury utworzone przez najbardziej rozwinięte społeczności globu, a największe problemy będą generowane przez niestabilne i niewłączone do współpracy państwa leżące w peryferyjnych obszarach. W czwartym scenariuszu uwzględnione zostało zachwianie równowagi pomiędzy dotychczasowymi mocarstwami spowodowane zwiększeniem liczby państw pretendujących do miana mocarstwa na skutek wzrostu bogactwa przy jednoczesnym wzroście dostępności do Broni Masowego Rażenia. Stan taki może pozbawić obecne i nowe mocarstwa wpływu o charakterze globalnym, lecz w wymiarze regio-

⁷¹ Szerzej: A. Ostrowski, *Porozumienie Berlin Plus jako element współpracy NATO z UE w dziedzinie bezpieczeństwa*, MON, „Bellona” 2/2012, s. 139-150.

⁷² J. Gryz, *Adaptacja NATO do środowiska bezpieczeństwa*, „Bellona” Nr 1/2011, MON, s. 9.

nalnym będą odgrywać rolę decydującą⁷³. Pełne spektrum przewidzianych w tych scenariuszach zagrożeń oraz zdolności sił NATO, jakie powinny zostać osiągnięte w celu ich przewyciężenia przedstawia Załącznik 3.

Analiza powyższa prowadzi do konkluzji, że zmiany w globalnym środowisku bezpieczeństwa w zasadniczy sposób wpływają również na przewartościowanie celów stawianych przed siłami morskimi Sojuszu. W tym względzie głównym celem strategii morskiej, która wynika z ogólnej koncepcji strategicznej NATO jest określenie sposobów, jakimi potęgą morską może pomóc rozwiązać najważniejsze wyzwania stojące przed Sojuszem, teraz i w przyszłości, a także ról – stałych i nowych – jakie siły NATO mogą mieć do wypełnienia w środowisku morskim, w celu przyczynienia się do obrony i bezpieczeństwa państw członkowskich⁷⁴. Role te, bazując na ogólnych zdolnościach sił morskich, powinny zapewnić szerokie spektrum strategicznych możliwości Sojuszu w zakresie: odstraszenia i obrony zbiorowej, zarządzania kryzysowego, zbiorowego bezpieczeństwa oraz zapewnienia bezpieczeństwa na morzu.

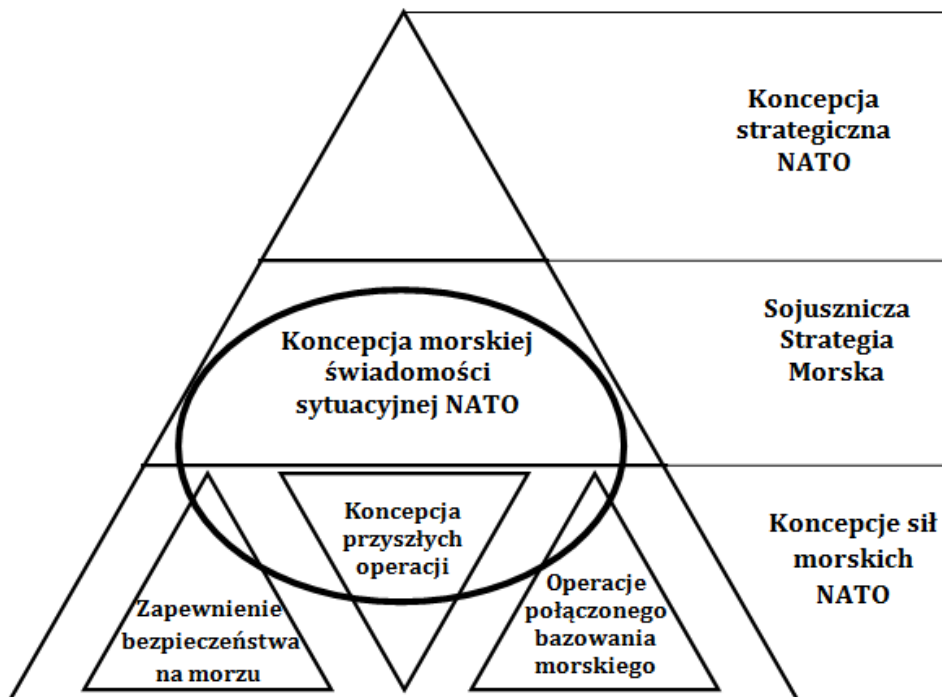
Na podkreślenie zasługuje fakt, że realizacja takich zadań wymusza kompleksowe podejście, szczególnie w wymiarze morskim, które sprzyja nawiązywaniu trwałych relacji z narodowymi i międzynarodowymi podmiotami działającymi w środowisku morskim. W tym względzie, szczególnie współpraca z ONZ i UE umożliwia osiąganie wspólnych celów: zapobiegania konfliktom, budowania zdolności obronnych partnerów, zapewnienia wolności mórz, przestrzegania międzynarodowego prawa morskiego oraz promowania wartości Sojuszu. W strategii uwzględniony zostało znaczenie międzynarodowych i regionalnych organizacji pozarządowych, organów ścigania, jak również współpracy z państwami niestowarzyszonymi. Zgodnie z założeniami strategii morska określa nową rolę NATO oraz precyzuje długoterminowe ramy dla misji prowadzonych na obszarach morskich w ciągu najbliższych 20-30 lat.

Pochodną strategii morskiej jest koncepcja sił morskich NATO, która bazuje na trzech podstawowych założeniach: osiągnięciu zdolności do zapewnienia bezpieczeństwa na morzu, koncepcji przyszłych operacji morskich oraz wykorzystaniu w tych operacjach połączonego bazowania morskiego (*Joint Sea Ba-*

⁷³ Tamże, s. 11-14

⁷⁴ *Alliance Maritime Strategy*, http://www.nato.int/cps/en/natolive/official_texts_75615.htm, 12.03.2012.

sed)⁷⁵. Elementy strategii morskiej i koncepcji sił morskich NATO wspólnie tworzą, przedstawioną na rysunku 1.1. koncepcję morskiej świadomości sytuacyjnej.



Rysunek 1.1. Koncepcja morskiej świadomości sytuacyjnej NATO

Źródło: opracowanie własne na podstawie: K. Berge, *A Changing Maritime Environment*, NATO Maritime Security and Defence Conference, Hamburg 2012.

Synteza dostępnych materiałów źródłowych oraz analiza wymienionych powyżej zadań sił morskich pozwalają stwierdzić, że znaczenie żeglugi morskiej oraz skala wymiany towarowej prowadzonej drogą morską wymusiły nasilenie działań mających na celu ochronę światowych szlaków morskich, która zaczęła być postrzegana jako istotny wymiar bezpieczeństwa⁷⁶. Jednocześnie współczesne wyzwania dla sił morskich wykraczają poza scenariusze

⁷⁵ K. Berge, *A Changing Maritime Environment*, NATO Maritime Security and Defence Conference, Hamburg 2012.

⁷⁶ T. M. Jopling, *Maritime Security: NATO and EU Roles and Co-Ordination*, 56TH Annual Session 2010, Warsaw, November 2010.

konfliktów międzypaństwowych, są bardziej zróżnicowane, złożone i nieprzewidywalne. Wzrosło znaczenie zagrożeń asymetrycznych powodowanych przez podmioty niepaństwowe, terrorystów, piratów, zorganizowane grupy przestępcze, ale również wzrosło zagrożenie środowiska morskiego czy częstotliwość występowania klęsk żywiołowych spowodowanych zmianami klimatu.

Zdaniem autora na rozwój zagrożeń w środowisku morskim wpływa również narastająca rywalizacja o zasoby morskie, wynikająca z nadmiernego odławiania zasobów żywych i wzrostu znaczenia nieożywionych zasobów dna i podziemia morskiego. Jednocześnie przyjąć należy, że rywalizacja ta będzie nasilać się wraz z wyczerpywaniem się złóż surowców mineralnych eksploatowanych na lądzie.

Zgodnie z tą strategią, głównym celem staje się tym samym zapobieżenie wykorzystania przestrzeni morskiej dla nielegalnych działań i zapewnienie bezpiecznej żeglugi na morzach. Cel ten wymusza również zmiany w koncepcji sił morskich, ponieważ współczesne wyzwania nie mają jedynie charakteru czysto militarnego. Wymagają tym samym szerokiego podejścia, które łączy całe spektrum instytucji takich jak marynarka wojenna, straż wybrzeża, służby celne, policja i inne, zarówno w wymiarze narodowym jak i w ramach inicjatyw wielonarodowych. Koncepcja sojuszniczych operacji zapewnienia bezpieczeństwa na morzu formułuje podstawy działalności wojskowej, którą podejmują siły Sojuszu w celu przyczynienia się do utrzymania bezpiecznego środowiska morskiego, poszanowania zasady wolności żeglugi i ochrony interesów oraz bezpieczeństwa morskiego członków NATO⁷⁷.

Odnosząc się do problemu zapewnienia bezpieczeństwa na morzu stwierdzić należy, że prowadzone w tym celu operacje (*Maritime Security Operations* – MSO) obejmują działania prowadzone we współpracy z władzami krajowymi i właściwymi organizacjami międzynarodowymi lub tylko przez siły Sojuszu w celu przeciwdziałania zagrożeniom i ograniczaniu prowadzenia nielegalnej lub zagrażającej bezpieczeństwu morskiemu działalności. Ich celem jest pomoc w ochronie strategicznych interesów, bezpieczeństwa i stabilności sojuszników poprzez łagodzenie różnic w aktualnych narodowych cywilnych i wojskowych możliwościach egzekwowania prawa na akwenach morskich.

⁷⁷ *MC Northwood Strategic Position*, Staff-Officers Introduction Course, 09 January 2012, <http://www.manw.nato.int/pdf/SOIC%202012/N5%20%20Northwood%20Strategi%20position%202012.pdf>, 20.03.2012

Należy również pamiętać, że koncepcja przyszłych operacji jest ściśle związana z przewidywanymi przyszłymi zagrożeniami i zadaniami sił morskich w nowym środowisku bezpieczeństwa⁷⁸. W tym zakresie zadania sił morskich będą ewaluowały w kierunku zwalczania zagrożeń o charakterze asymetrycznym których źródłem mogą być często trudne do zidentyfikowania podmioty pozapaństwowe, oraz nierozwiązane konflikty regionalne i lokalne, a także państwa upadłe⁷⁹. Działania mające na celu zwalczanie tych zagrożeń, jak wynika z przedstawionych w podrozdziale 1.1. prognoz dotyczących przyszłego spektrum konfliktów będą obejmowały przede wszystkim misje pokojowe oraz operacje stabilizacyjne. Jednocześnie uważa się, że „[...] *bezpośrednie zagrożenie o charakterze militarnym w perspektywie krótko- średnio- oraz długoterminowej jest w ocenie ekspertów bardzo mało prawdopodobne. Dotyczy to także ryzyka wojny konwencjonalnej na dużą skalę*”⁸⁰.

Ostatnim i niezwykle istotnym z punktu widzenia problematyki niniejszej rozprawy elementem morskiej świadomości sytuacyjnej jest koncepcja połączonego bazowania morskiego rozpatrywana⁸¹. Jest ona traktowana jako możliwość zapewnienia szeroko pojętego wsparcia sił ekspedycyjnych w dowolnych rejonach operacyjnego zainteresowanie, bez konieczności uzależniania się od decyzji państw trzecich, na których terytorium konieczne by było rozwijanie baz brzegowych. Koncepcja ta oparta jest na „[...] *wykorzysta-*

⁷⁸ Rola i zadania sił morskich w zwalczaniu zagrożeń asymetrycznych na morzu szczegółowo została omówiona w: K. Rokiciński, *Wybrane aspekty zagrożeń asymetrycznych na morzu w funkcji wykorzystania sił morskich*, „Zeszyty Naukowe AMW” 1/2005, Gdynia 2005, oraz T. Szubrycht, *Analiza podobieństw operacji...*, dz. cyt.

⁷⁹ *Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa 2007, s. 7

⁸⁰ *Strategiczny Przegląd Obrony. Profesjonalne Siły Zbrojne RP w nowoczesnym państwie. Raport*, Warszawa 2011, s. 34.

⁸¹ Po raz pierwszy ideę bazowania na morzu przedstawił ówczesny Sekretarz Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych Sean O’Keefe w 1992 roku w dokumencie *...From the Sea*, który stanowił „Białą Księgę” Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych i Korpusu Piechoty Morskiej. W dokumencie tym przedstawione zostały przyszłe zadania marynarki wojennej w XXI wieku oraz dokonano połączenia zdolności połączonych sił z morskimi operacjami prowadzonymi na akwenach litoralnych. Idea Seabasingu rozwijana była w kolejnych dokumentach, do których należały między innymi: *Forward...From the Sea*, Department of the Navy, Washington DC, 1994, *Operational Maneuver from the Sea* (OMFTS), Headquarters Marine Corps, Washington DC, 1998, *Maritime Prepositioning Force 2010 and Beyond*, Headquarters U. S. Marine Corps Washington DC, 30 December 1997, oraz *Expeditionary Maneuver Warfare*, Washington, DC, Headquarters Marine Corps, 10 November 2001.

*niu morskich platform transportu strategicznego i taktycznego oraz taktycznego transportu powietrznego do szybkiej projekcji siły i podtrzymania operacji [...]*⁸² z bazy zlokalizowanej w najkorzystniejszym z punktu widzenia dowódcy rejonie. Z logistycznego punktu widzenia najistotniejszym elementem tej koncepcji jest bazujący na morzu wysunięty rejon logistyczny (*Sea Basing Forward Logistics Side*).

W pełni idea *Sea Basingu* przedstawiona została przez dowódcę Korpusu Piechoty Morskiej generała Jamesa L. Jones. Stwierdził on, że piechota morska, jako integralna część większych sił morskich, będzie przygotowana do wpływania na wydarzenia na światowych obszarach litoralnych wykorzystując morze jako obszar manewrowy i jako bezpieczną „bazę”. W tym względzie bazowanie na morzu wspiera wszechstronnie i elastycznie projekcję siły. Takie rozwiązanie umożliwia przemieszczanie sił bezpośrednio z okrętu do rejonów działań zlokalizowanych w głębi lądu i stanowi znaczny postęp w tradycyjnej fazie operacji amfibijnych. Operacje bazowania na morzu maksymalizują morską projekcję siły, poprawiają dyslokację i możliwość użycia morskich sił ekspedycyjnych przez dowódcę sił połączonych⁸³. Pomimo, że jest to stricte amerykańska koncepcja, została również uwzględniona jako element składowy koncepcji sił morskich NATO.

Należy podkreślić, że przedstawione zmiany w środowisku bezpieczeństwa miały również swoje przełożenie na Europejską Strategię Bezpieczeństwa, w której jako główne zagrożenia wymienione zostały: terroryzm, polifercja broni masowego rażenia, konflikty regionalne, niewydolność państwa oraz przestępczość zorganizowana⁸⁴.

Z tego też powodu strategia militarna UE powinna być kompatybilna z nową koncepcją strategiczną NATO, a także z nową strategią bezpieczeństwa narodowego USA. Powinna również proponować instytucjonalne ramy współdziałania z USA i NATO w sprawach bezpieczeństwa i obrony, nie tylko na kontynencie europejskim. W strategii tej powinny też zostać ustalone priorytety zaangażowania, w tym terytorialne, odpowiedzialności za ochronę (*Responsibi-*

⁸² T. Zieliński, *Wybrane obszary transformacji sił zbrojnych Sojuszu Północnoatlantyckiego w aspekcie rozwoju zdolności ekspedycyjnych*, „Zeszyty Naukowe AON” 2/2010, Warszawa 2010, s. 106

⁸³ J. L. Jones, *USMC, Expeditionary Maneuver Warfare*, Headquarters Marine Corps, Washington DC, 10 November 2001, s. 4.

⁸⁴ Szerzej: *Bezpieczna Europa w lepszym świecie, Europejska Strategia Bezpieczeństwa*, <http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/031208ESSIPL.pdf>, s. 3-4,

lity to Protect - R2P) i angażowania się na rzecz zapewniania „bezpieczeństwa ludzkiego” (*human security*) odpowiednio do posiadanych zasobów⁸⁵. W tym zakresie UE powinna precyzyjnie uwzględnić swoje zaangażowanie w misje zarządzania kryzysowego i operacje obrony terytorialnej oraz określić zdolności militarne przewidywane do realizacji misji ekspedycyjnych i do obrony terytorialnej.

W Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa przewidziana została konieczność zwiększenia aktywności poprzez „[...] aktywne polityki, by przeciwdziałać nowym dynamicznym zagrożeniom [...]” oraz rozwinięcie strategicznej kultury sprzyjającej „[...] wczesnej, szybkiej oraz, w koniecznych przypadkach, zdecydowanej interwencji”⁸⁶. Uwzględniono również zwiększenie zdolności poprzez przekształcenie sił zbrojnych w bardziej elastyczne i mobilne w celu umożliwienia sprostania nowym zagrożeniom oraz zwiększenie nakładów na obronę i efektywniejsze ich wykorzystanie. Jak również zwiększenie spójności w celu osiągnięcia lepszych rezultatów, poprzez „[...] połączenie rozmaitych instrumentów i zdolności: europejskich programów pomocowych i Europejskiego Funduszu Rozwoju, wojskowych i cywilnych zdolności państw członkowskich [...]”⁸⁷. W zakresie partnerstwa położono nacisk na zacieśnienie współpracy pomiędzy UE i Stanami Zjednoczonymi, ponieważ „[...] działając wspólnie, Unia Europejska i Stany Zjednoczone mogą być potężną siłą działającą dla dobra świata”⁸⁸. W sprawozdaniu na temat wdrażania europejskiej strategii bezpieczeństwa z grudnia 2008 roku stwierdzono, że utrzymanie trwałej stabilności w regionie będzie wymagało „[...] trwałych wysiłków podejmowanych przez UE wraz z ONZ, OBWE, USA i Rosją”⁸⁹ oraz współpracy w ramach Sojuszu Cywilizacji (*Alliance of Civilizations*)⁹⁰. Szczęólnego znaczenia dla poprawy bezpieczeń-

⁸⁵ R. Zięba, J. Zając, *Budowa zintegrowanego systemu bezpieczeństwa narodowego Polski. Ekspertyza*, Warszawa 2010, s. 26

⁸⁶ *Bezpieczna Europa w lepszym świecie*, Europejska Strategia Bezpieczeństwa, s. 11,

⁸⁷ Tamże, s. 13

⁸⁸ Tamże, s. 13

⁸⁹ *Sprawozdanie na temat wdrażania europejskiej strategii bezpieczeństwa – utrzymanie bezpieczeństwa w zmieniającym się świecie*, Bruksela, 11 grudnia 2008, http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms_Data/docs/pressdata/PL/reports/104648.pdf, s. 10, 12.04.2012.

⁹⁰ Sojusz Cywilizacji zainaugurowany 14 lipca 2005 roku przez Hiszpanię i Turcję pod auspicjami ONZ jest programem promującym dialog międzycywilizacyjny w celu przekraczania przesądów i wspomagania działania politycznego na styku świata Zachodu i świata Islamu. Szerzej: <http://www.unaoc.org/>, 12.04.2012.

stwa UE nabrały również stosunki z innymi europejskimi partnerami jak Norwegia i Szwajcaria.

Dokonując konkluzji rozważań z zakresu zmian we współczesnym środowisku bezpieczeństwa stwierdzić należy jednoznacznie, że wszystkie te zagrożenia mogą mieć również wymiar morski.

1.4. Działania współczesnych sił morskich w rejonach litoralnych

Przeprowadzona w poprzednim podrozdziale analiza zmian w strategii współczesnych sił morskich pozwala stwierdzić, że zasadniczym zmianom uległ także potencjalny rejon ich działania. Od zakończenia II wojny światowej jako jedyny przykład wojny morskiej można uznać brytyjsko-argentyński konflikt o Falklandy. We wszystkich pozostałych lokalnych konfliktach zbrojnych, nawet gdy działania prowadzone były przez państwa nadbrzeżne, operacje morskie miały bardzo ograniczony charakter, a ich podstawowym celem było wsparcie sił działających na lądzie lub zabezpieczenie logistyczne operacji.

Należy podkreślić, że punkt ciężkości operacji morskich został przeniesiony z morza pełnego na akweny przybrzeżne (litoralne). Zmiana ta wynika przede wszystkim z rozpadu dwubiegunowego globalnego układu sił i zmniejszenia prawdopodobieństwa wystąpienia konfliktu globalnego, a tym samym braku przeciwnika na morzu pełnym. W przyszłości nawodne operacje morskie, z dużym prawdopodobieństwem będą obejmowały działania przeciwko średnim i małym nawodnym jednostkom sił morskich przeciwnika, w tym również przeciwnika niepaństwowego (asymetrycznego)⁹¹.

Operacje prowadzone współcześnie na akwenach morskich, jak słusznie stwierdził wiceadmirał H. P. Weyher „[...] *nie będą służyć obronie lub neutralizowaniu silnego potencjału sił morskich w ramach konfliktu na szeroką skalę. Częściej celem będzie oddziaływanie z morza na przebieg geograficznie ograniczonego kryzysu lub konfliktu, bądź też mieć na nie wpływ*”⁹². Oznacza to, że w celu wykonania zadań siły morskie będą musiały przemieszczać się z akwe-

⁹¹ Szerzej: K. Rokiciński, *Wybrane zagadnienia z zakresu prowadzenia operacji przez siły morskie w rejonach litoralnych*, „Zeszyty Naukowe AMW” 2/2006, s. 115-117.

⁹² H. P. Weyher, *Siły morskie na drodze w następnym wieku*, dz. cyt., s. 21.

nu wód przybrzeżnych (litoralnych) znajdującego się pod kontrolą sił własnych przez rejony mórz pełnych (oceanów) na akwen wód przybrzeżnych (litoralnych) objętego kryzysem czy też będącego miejscem walki zbrojnej.

Rejony litoralne⁹³ stanowią bardzo urozmaiconą przestrzeń prowadzenia działań ze względu na różnorodne warunki środowiska oraz występujące czynniki natury militarnej. Nieregularna linia brzegowa sprzyja działaniom obronnym, które dla sił ofensywnych w znacznym stopniu pozostają skryte i trudne do rozpoznania. Jednocześnie pofałdowana i urozmaicona linia brzegowa ogranicza możliwości użycia uzbrojenia okrętowego, zarówno ofensywnego, jak i defensywnego.

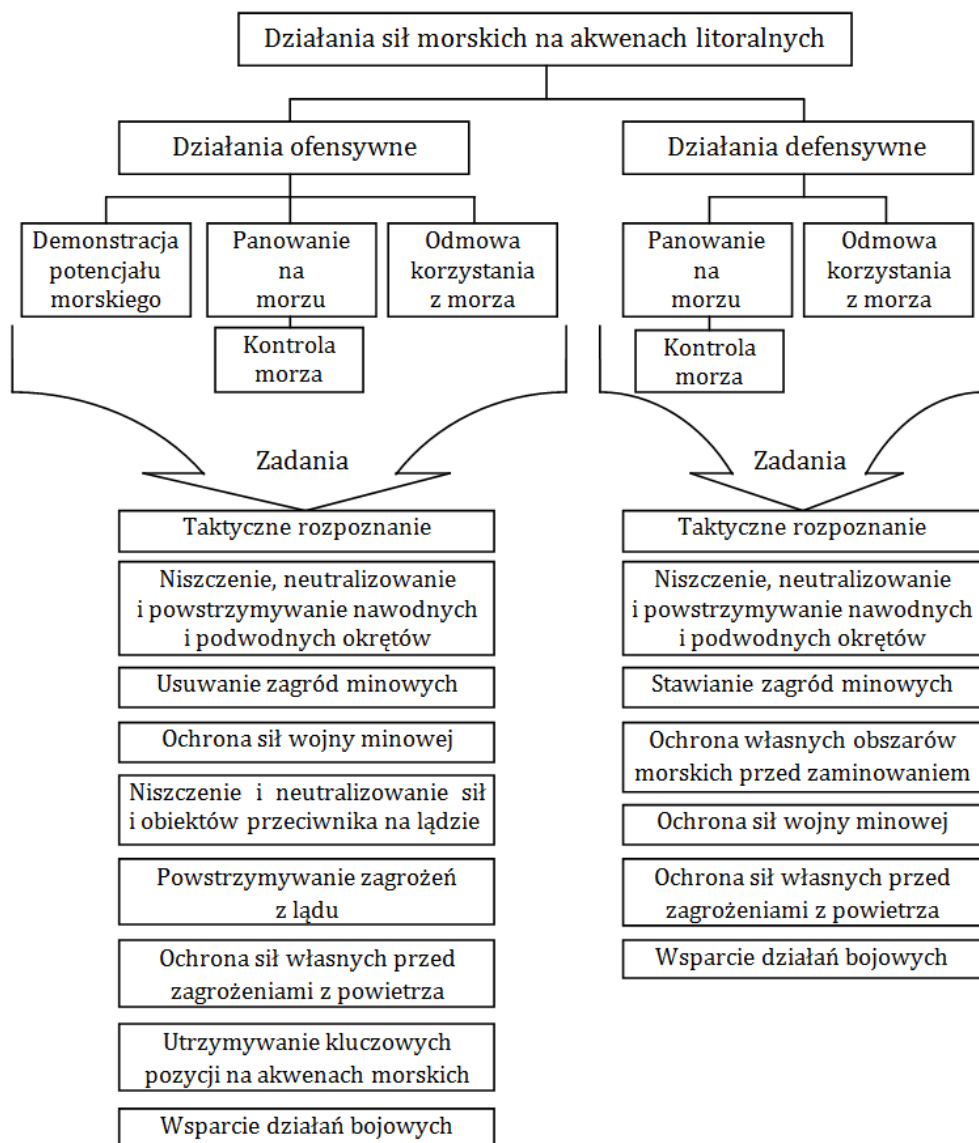
Duża różnorodność ukształtowania dna morskiego i duża zmienność głębokości powoduje znaczne utrudnienia nawigacyjne, a występowanie niejednorodnych warstw wody o zmiennych temperaturach i zasoleniu utrudnia wykrywanie obiektów podwodnych. Zmienność klimatu oraz bardzo często występujące duże zanieczyszczenia wody morskiej mogą powodować znaczne zakłócenia w pracy zarówno sensorów jak i efektorów. Dużo większe natężenie ruchu jednostek nawodnych i powietrznych oraz różnorodność warunków środowiska rejonów przybrzeżnych utrudniają uzyskanie właściwego zobrazenie sytuacji przez urządzenia do obserwacji technicznej, takie jak radary, sonary, echosondy, itp.

Kwerenda literatury z zakresu taktyki działań sił morskich oraz narodowych dokumentów doktrynalnych i dokumentów standaryzacyjnych NATO pozwala stwierdzić, że działania siły morskie na akwenach litoralnych można najogólniej ująć w dwóch grupach: działania ofensywne oraz defensywne. Do działań ofensywnych zalicza się demonstrację potencjału morskiego, panowanie na morzu, w tym kontrolę morza oraz odmowę korzystania z morza. Natomiast działania defensywne obejmują panowanie na morzu w tym kontrolę morza oraz odmowę korzystania z morza⁹⁴.

Na akwenach litoralnych siły marynarki wojennej realizują specyficzne zadania, których zakres i intensywność są uzależnione od charakteru prowadzonych działań. Działania i odpowiadające im zadania przedstawione zostały na rys. 1.2.

⁹³ Szczegółowo, w kontekście prowadzonych rozważań rejony litoralne scharakteryzowane zostały w Rozdziale III.

⁹⁴ Szerzej: *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną*, dz. cyt., s. 43-49 oraz *Allied Joint Maritime Operations*, AJP 3.1, NATO, NSA, April 2004, s. 1-15 do 1-21.



Rysunek 1.2. Działania sił marynarki wojennej na akwenach litoralnych i odpowiadające im zadania

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną*, DD / 3.1, Dowództwo Marynarki Wojennej, Gdynia 2010, s. 43-49 oraz *Allied Joint Maritime Operations*, AJP 3.1, NATO, NSA, April 2004, s. 1-15 do 1-21.

Z punktu widzenia podjętej w niniejszej rozprawie problematyki badawczej najistotniejszym zadaniem jest zabezpieczenie działań bojowych, które zgodnie ze standardami NATO obejmuje zabezpieczenie jednostek bojowych, głównie w dziedzinie administracji i logistyki⁹⁵. Jednocześnie stwierdzić należy, że w krajowych i sojuszniczych dokumentach występują w ty zakresie pewne rozbieżności. W dokumencie narodowym DD/3.1 wyszczególnione zostały: wsparcie i zabezpieczenie działań bojowych oraz osobno zabezpieczenie logistyczne⁹⁶.

Istota morskich działań ofensywnych prowadzonych na akwenach litoralnych wyraża się w tym, że są one skierowane z morza na wybrzeże, które może być wrogie, neutralne lub nawet własne, czasowo zajęte przez siły przeciwnika. Podobnie akweny, na których są one prowadzone obejmują obszary wodne państwa nadbrzeżnego, odpowiednio wrogiego, neutralnego lub własne obszary morskie. W działaniach tych użycie sił morskich zmierza do uniemożliwienia przeciwnikowi podejmowania wrogich działań na morzu w oparciu o własne lub czasowo zajęte wybrzeże, a w konsekwencji przejęcie i sprawowanie kontroli morza w stopniu umożliwiającym zabezpieczenie własnych morskich linii komunikacyjnych przebiegających wzdłuż brzegów oraz projekcję siły na brzeg. Celem działań ofensywnych jest też zapewnienie bezpieczeństwa prowadzenia własnych operacji ewakuacyjnych lub wsparcie dla prowadzonych działań blokadowych czy desantowych.

Do typowych zadań realizowanych przez siły morskie zaliczyć należy prowadzenie rozpoznania, likwidację pól minowych i osłonę jednostek wojny minowej, ochronę sił własnych przed atakami okrętów nawodnych, podwodnych i lotnictwa przeciwnika oraz projekcję siły na brzeg w celu niszczenia obiektów infrastruktury brzegowej przeciwnika. Zwalczanie sił nawodnych, podwodnych, lotnictwa oraz niszczenie obiektów brzegowych ma na celu zapewnienia kontroli morza w rejonie prowadzenia operacji⁹⁷. W rejonach przyszłych działań ofensywnych, przed przybyciem sił głównych, prowadzone są działania przygotowawcze. Celem tych działań jest umożliwienie siłom głównym wykonania zadania bojowego, szczególnie tym, które realizują projekcję siły na brzeg. W ramach sił ekspedycyjnych delegowanych do działań ofen-

⁹⁵ NATO Glossary of Terms And Definitions ..., dz. cyt., 2-C-8.

⁹⁶ Szerzej: *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną*, dz. cyt., s. 111-171.

⁹⁷ Szerzej: *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną*, dz. cyt., s. 45-47 oraz K. Rokiciński, T. Szubrycht, M. Zieliński, *Zasady wykorzystania sił morskich*, dz. cyt., s. 111-177.

sywnych, w zależności od rodzaju operacji, mogą funkcjonować różne zespoły okrętów bojowych i jednostek wsparcia. W typowym składzie sił ekspedycyjnych mogą znajdować się zespoły: lotnikowcowy z komponentem powietrznym, okrętów desantowych, nawodnych okrętów uderzeniowych, okrętów podwodnych, wojny minowej oraz zaopatrzeniowych i transportowych⁹⁸.

Działania defensywne sił morskich na akwenach litoralnych prowadzone są w ramach obrony terytorium własnego państwa lub obrony terytorium sojusznika przed operacją desantową, obrony i ochrony żeglugi lub w celu uniemożliwienia przeciwnikowi przejścia kontroli morza lub odmowy korzystania z morza w rejonach przyległych. Typowe działania defensywne prowadzone przez siły okrętowe marynarki wojennej obejmują: rozpoznanie, działania minowe polegające na likwidacji pól minowych lub stawianiu zagród minowych w celu blokowania rejonów przybrzeżnych oraz osłonie sił wojny minowej, powstrzymywanie i niszczenie jednostek nawodnych i podwodnych przeciwnika, jak również ochronę sił własnych przed zagrożeniem z powietrza⁹⁹.

Analiza powyższa prowadzi do konkluzji, że z militarnego punktu widzenia rejon litoralny stwarza korzystniejsze warunki dla sił prowadzących działania defensywne. Siły prowadzące działania ofensywne narażone są natomiast na oddziaływanie ze strony sił lądowych, powietrznych i morskich przeciwnika.

Jednak wymagania stawiane współczesnym flotom wojennym obejmują przystosowanie ich do realizacji zadań w różnych rejonach świata w operacjach połączonych¹⁰⁰ i wielonarodowych. Różnorodność przedstawionych zagrożeń i wyzwań wskazuje również, że żaden z rodzajów sił zbrojnych nie jest na tyle uniwersalny by samodzielnie realizować pełne spektrum zadań na współczesnym teatrze działań wojennych. Szczególnego więc znaczenia, podczas prowadzenia działań w rejonach litoralnych, nabiera możliwość współdziałania różnych rodzajów sił zbrojnych w ramach operacji (działań) połączonych. Głównym celem prowadzenia operacji połączonych jest synchro-

⁹⁸ Szerzej: D. Kozłowski, *Kierunki transformacji europejskich sił zbrojnych*, [w:] T. Jarocki, W. Sokała [red.], *Polityka bezpieczeństwa na starym kontynencie*, Polskie Towarzystwo Nauk Politycznych, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2010, s. 134.

⁹⁹ *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną*, dz. cyt., s. 47-48 oraz K. Rokiciński, T. Szubrycht, M. Zieliński, *Zasady wykorzystania sił morskich*, dz. cyt., s. 111-177.

¹⁰⁰ Działania połączone jest to skoordynowane użycie sił i środków Rodzajów Sił Zbrojnych mające na celu uzyskanie wspólnego celu operacji, w którym biorą udział komponenty co najmniej dwóch RSZ dowodzonych przez jednego dowódcę. *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną*, dz. cyt., s. 33.

nizacja działań wojsk i środków rodzajów sił zbrojnych oraz wykorzystanie ich zróżnicowanych możliwości, w celu osiągnięcia efektu synergii podczas realizacji zadań. We współczesnych operacjach, koniecznością warunkującą ich powodzenie, stało się prowadzenie połączonych działań sił i środków militarnych i niemilitarnych, jak również narodowych i wielonarodowych.

W związku z powyższym przyjąć należy, że siły Marynarki Wojennej mogą uczestniczyć w narodowych, sojuszniczych¹⁰¹ i wielonarodowych¹⁰² operacjach (działaniach) połączonych podczas pokoju, kryzysu i wojny. Według admirała V. Clark'a idea działań połączonych w operacjach morskich wyraża się maksymalizacją wnoszonych przez siły morskie do walki zalet oraz optymalizacją i maksymalizacją świadczeń, które te siły są zdolne otrzymać od innych rodzajów sił zbrojnych i vice versa¹⁰³.

Należy podkreślić, że operacje prowadzone przez siły morskie na akwenach litoralnych, zarówno o charakterze defensywnym jak i ofensywnym, ze względu na bliskość wybrzeży są ściśle powiązane z operacjami wojsk lądowych i sił powietrznych. W operacjach tych siły morskie mogą wspólnie z innymi rodzajami sił zbrojnych wykonywać zadania w trzech wariantach jako: połączone siły lądowe i morskie, połączone siły powietrzne i morskie oraz połączone siły lądowe, powietrzne i morskie.

Warty podkreślenia jest też fakt, że podczas operacji połączonych siły morskie wykonują zadania przede wszystkim na korzyść wojsk lądowych prowadzących działania na lądzie lub uczestniczących w operacjach desantowych. Komponent morski w operacjach połączonych może wywierać wpływ na operacje lądowe poprzez działania odstraszające oraz sprawowanie kontroli obszaru morskiego i zapewnienie dostępu do obszaru operacyjnego z kierunku morskiego lub uniemożliwienie przejęcia nad nim kontroli przez siły przeciwnika. Siły morskie realizują również transport wojsk lądowych drogą morską do obszaru działań. Okręty mogą również pełnić rolę baz morskich dla wojsk lądowych oraz mogą prowadzić osłonę i ochronę zaopatrywania sił sprzymie-

¹⁰¹ Sojusznicze operacje połączone to skoordynowane w czasie i przestrzeni działania, w których uczestniczą komponenty minimum dwóch rodzajów sił zbrojnych, z co najmniej dwóch państw NATO, *Doktryna Prowadzenia Operacji Połączonych D/3*, MON, Dowództwo Operacyjne Sił Zbrojnych, Warszawa 2009, s. 8.

¹⁰² Wielonarodowe operacje połączone to skoordynowane w czasie i przestrzeni działania, w których biorą udział komponenty minimum z dwóch rodzajów sił zbrojnych państw Sojuszu i spoza niego, Tamże, s. 8

¹⁰³ V. Clark, *SEA Power: Operation Concept for New Era*, www.chinfo.navy.mil/navpalib/cno/speeches/clark-csf02.txt, s. 2, 10.06.2012.

rzonych drogą morską. W zależności od sytuacji mogą również utrudniać lub uniemożliwiać dostawy zaopatrzenia drogą morską dla sił przeciwnika. Ponadto, mogą występować jako komponentowa platforma dowodzenia i kierowania (*Command & Control - C2*) sił połączonych¹⁰⁴. Same siły morskie natomiast mogą być wspierane przez siły rozmieszczone na lądzie w zakresie rozpoznania, zabezpieczenia logistycznego oraz wsparcia lotniczego. Rosyjscy teoretycy uważają, że siły morskie, we współczesnych wojnach szóstej generacji będą uczestniczyły w połączonych operacjach powietrzno-lądowo-morskich lub powietrzno-kosmiczno-morskich¹⁰⁵.

Uwzględniając zadania wynikające ze zobowiązań sojuszniczych, przyjąć należy, że siły morskie będą realizowały zadania w strukturach sił wielonarodowych, co oznacza, że w składzie zespołów zadaniowych będą współpracowały okręty różnych bander.

Siły morskie mogą również działać jako komponent Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (*Combined Joint Task Forces - CJTF*). CJTF to „[...] moduły wydzielane do NATO oraz kontyngenty narodowe państw sojuszniczych i państw partnerskich organizowane doraźnie dla realizacji wskazanych w Rozkazie Operacyjnym zadań w celu uzyskania wspólnego efektu synergicznego [...] lub celu strategicznego Sojuszu”¹⁰⁶. W skład tych sił wchodzi komponenty co najmniej dwóch rodzajów sił zbrojnych z państw NATO, UE lub państw partnerskich. Struktury sił tworzone są *ad hoc* w zależności od potrzeb i charakteru prowadzonej operacji.

Koncepcja operacji morskich NATO (*Concept of Maritime Operations - CONMAROPS*) określa ogólne zadania sił morskich w ramach operacji połączonych prowadzonych w czasie pokoju, kryzysu i wojny. W czasie pokoju zadania te obejmują prezentację bandery, dozorowanie i prowadzenie rozpoznania, kontakty wojskowe, rutynowe szkolenia i ćwiczenia, udzielanie wsparcia w operacjach humanitarnych oraz udzielanie pomocy podczas katastrof, jak również tradycyjne zadania sił morskich. Dla sił morskich mocarstw nuklearnych dodatkowo do zadań należy utrzymanie nuklearnego potencjału odstraszania. W czasie kryzysu siły morskie w operacjach połączonych również prezentują banderę, prowadzą służbę dozorową i rozpoznanie. Dodatkowo wykonują zadania wynikające z zaistniałej sytuacji kryzysowej, do których może

¹⁰⁴ Szerzej: *Doktryna Prowadzenia Operacji Połączonych D/3*, dz. cyt., s. 21-22.

¹⁰⁵ I. M. Kapitaniec, *Fłot w wajnach sziestowo pokolenia*, dz. cyt., s. 247.

¹⁰⁶ M. A. Obrusiewicz, *Wielonarodowe Połączone Siły Zadaniowe CJTF*, AON, Warszawa 2002, s. 9.

należać: utrzymanie lub przywracanie pokoju, prowadzenie ewakuacji, nadzorowanie kwarantanny, egzekwowanie embargo, zaostrezenia sankcji oraz prowadzenie blokady morskiej. W operacjach kryzysowych mogą również zaistnieć przypadki ograniczonego użycia siły w celu ochrony morskich linii komunikacyjnych, a także zdobycia i utrzymywania panowania na morzu w rejonie kryzysu i projekcji siły na ląd. W czasie wojny do zadań należy dozorowanie akwenów i prowadzenie rozpoznania, utrzymanie panowania na morzu oraz odmowa korzystania z morza, obrona i ochrona własnych i przerywanie morskich linii komunikacyjnych przeciwnika oraz projekcja siły na ląd. Zarówno w czasie kryzysu jak i wojny siły morskie mocarstw nuklearnych realizują zadania ochrony morskiego nuklearnego potencjału odstraszania¹⁰⁷.

Rozważania odnoszące się do morskich wyzwań i zagrożeń prowadzą do konkluzji, że siły morskie XXI wieku powinny pozostawać zdolne do prowadzenia tradycyjnych działań morskich, zwiększając jednocześnie zdolność do działań nietradycyjnych¹⁰⁸. W tym kontekście jako działania nietradycyjne rozumiane są działania, których celem jest zwalczanie zagrożeń asymetrycznych. Analizując jednak omówione w podrozdziale 1.1. funkcje i zadania współczesnych sił morskich wynikające z przewidywanego spektrum konfliktów zbrojnych, zdaniem autora to właśnie działania uważane do tej pory za nietradycyjne stanowią główne wyzwanie dla tych sił. Zwiększanie zdolności do prowadzenia działań odmiennych od tych, które wynikają z wypełniania przez marynarkę wojenną typowych funkcji obronnych spowodowane jest tym, że wydzielone siły marynarki wojennej jako komponent morski mogą być wykorzystywane do działań w ramach połączonych operacji innych niż wojna, prowadzonych w ramach reagowania kryzysowego. Analiza dokumentów standaryzacyjnych NATO pozwala stwierdzić, że pod pojęciem reagowania kryzysowego rozumiane są wszystkie działania, które nie mieszczą się w art. 5. Traktatu Waszyngtońskiego (*Non-Article 5 Crisis Response Operations – NA5CRO*)¹⁰⁹. Należą do nich różnego rodzaju działania militarne i niemilitarne, kierowane przez NATO, wspierane przez organizacje cywilne rządowe i pozarządowe,

¹⁰⁷ Szerzej: M. Zieliński, *Europejskie siły morskie ...*, dz. cyt., s. 52-53.

¹⁰⁸ *Joint Seabasing Briefing*, dz. cyt.

¹⁰⁹ Operacje reagowania kryzysowego spoza artykułu 5 rozumiane są jako wielofunkcyjne operacje, które obejmują polityczne, militarne i cywilne działania, inicjowane i realizowane zgodnie z prawem międzynarodowym, międzynarodowym prawem humanitarnym, dotyczące zapobiegania konfliktom, rozwiązania i zarządzania kryzysowego, realizowane zgodnie z celami NATO, *Allied Joint Doctrine for Non-Article 5 Crisis Response Operations*, AJP-3.4(A), NATO, NSA, Oktober 2010, XIII.

które prowadzone są w celu zapobiegania i pokonywania sytuacji kryzysowych, zagrażających stabilizacji międzynarodowej¹¹⁰. Zaliczyć do nich można wszystkie operacje których celem jest wzmacnianie bezpieczeństwa i pokoju międzynarodowego, a w tym zapobieganie konfliktom, przywracanie pokoju oraz budowanie pokoju. Ich zasadniczym celem jest stworzenie warunków do osiągnięcia stabilizacji w regionie, rozwiązywania sytuacji konfliktowych lub kryzysowych, wymuszenia (wsparcia) pokoju, przywrócenia stanu sprzed kryzysu, udzielenia wsparcia władzom cywilnym w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa publicznego oraz zabezpieczenia inżynieryjnego, zapewnienia pomocy humanitarnej lub wsparcia działań humanitarnych¹¹¹. Do operacji reagowania kryzysowego zaliczane są również operacje wycofania misji ONZ lub misji wojskowej z rejonu kryzysu oraz ewakuacji personelu niewojskowego (*Non-Combatant Evacuation Operations* - NEO), prowadzone w celu przemieszczenia w bezpieczne miejsce określonego personelu niewojskowego zagrożonego w obcym kraju¹¹².

Należy też zauważyć, że istotnym elementem działań spoza art. 5 Traktatu Waszyngtońskiego są operacje zwalczania terroryzmu. Uwzględniając znaczenie transportu morskiego dla współczesnych, globalnych stosunków gospodarczych również niezwykle istotne znaczenie mają operacje kontroli żeglugi morskiej, których zasady określone zostały w dokumencie standaryzacyjnym NATO *Naval Cooperation and Guidance for Shipping* - NCAGS¹¹³.

Jak wynika z przedstawionej analizy operacji reagowania kryzysowego prowadzonych przez siły Sojuszu, obejmują one bardzo szerokie spektrum zadań, począwszy od wsparcia władz cywilnych poprzez szeroki zakres operacji pokojowych, aż do działań militarnych¹¹⁴.

¹¹⁰ A. J. Wojtan, *Misje, zadania i właściwości użycia sił zbrojnych w przyszłych operacjach*, [w:] *Współczesne i przyszłe zagrożenia bezpieczeństwa a rozwój sił zbrojnych*, „Zeszyty Naukowe AON” 1(70)A, Warszawa 2008, s. 174.

¹¹¹ Szerzej: *Peace Support Operations*, AJP-3.4.1, NATO, NSA, July 2001 oraz *Operacje reagowania kryzysowego spoza artykułu 5 (DD/3.4)*, MON, Sztab Generalny Wojska Polskiego, Warszawa 2008, s. 32-36.

¹¹² *Allied Joint Doctrine for Non-Combatant Evacuation Operations*, AJP-3.4.2, NATO, NSA, March 2007, 1-1.

¹¹³ Szerzej zasady tej współpracy zostały przedstawione w dokumencie standaryzacyjnym NATO, *Naval Cooperation and Guidance For Shipping (NCAGS) Organisation AAP-8(F)(NAVY)*, Publications And Documents, NSA, July 2007.

¹¹⁴ Szerzej zakres i zasady prowadzenia operacji NA5CRO przedstawił: L. Laure Borgomano-Loup, *Improving NATO-NGO Relations in Crisis Response Operations*, „Forum Paper Series”, NATO Defense College, Academic Research Branch, Rome 2007.

Zasadnicza różnica pomiędzy operacjami prowadzonymi na mocy art. 5. Traktatu Waszyngtońskiego, a operacjami *NA5CRO* polega na dobrowolnym angażowaniu przez kraje członkowskie NATO swoich sił w operacjach reagowania kryzysowego.

Rozpatrując cele działań oraz ich charakter przyjąć należy, że omówiony w podrozdziale 1.1. przyjęty przez T. Szubrychta podział MOOTW w kompleksowy sposób uwzględnia zróżnicowany charakter tych działań. Uwzględnia też ich wielopłaszczyznowość wynikająca z konieczności podejmowania działań o charakterze politycznym, gospodarczym, prawnym czy militarnym, które mogą zawierać przedsięwzięcia o charakterze siłowym lub mogą być pozbawione aspektu użycia siły.

Ze względu na cel prowadzonych rozważań niezwykle istotne jest sprecyzowanie specyficznych działań sił morskich w tego typu operacjach. Uczestniczące w połączonych operacjach reagowania kryzysowego siły morskie realizują działania, które według teoretyków Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych i zgodnie z amerykańską doktryną tych operacji obejmują:

- kontrolę nierozprzestrzeniania broni masowego rażenia oraz kontrolę zbrojeń;
- zwalczanie terroryzmu;
- zwalczanie międzynarodowego handlu narkotykami;
- zapewnienie swobody przelotu i żeglugi;
- wymuszenie egzekwowania sankcji nałożonych przez organizacje międzynarodowe;
- działania (akcje) o charakterze humanitarnym;
- wojskowe wsparcie władz cywilnych;
- ewakuację ludności cywilnej;
- operacje pokojowe;
- ochronę żeglugi;
- obecność wojskową w rejonie;
- działania wymuszające w wyłącznej strefie ekonomicznej;
- wsparcie lub zwalczanie ruchów narodowowyzwoleńczych lub separatystycznych;
- odzyskiwanie ciał (szczątków) poległych żołnierzy lub cywili;
- uderzenia i rajdy¹¹⁵.

¹¹⁵ *Joint Doctrine for Military Operations Other Than War*, Joint Pub 3-07, Joint Chiefs of Staff, Washington D.C., 16 June 1995, s. III-1

Siły te mogą również zostać użyte w ramach mandatu ONZ do prowadzenia działań mające na celu wspieranie operacji pokojowych prowadzonych na lądzie. Działania takie obejmują przede wszystkim:

- dozorowanie i obserwację;
- wspieranie logistyczne i transport morski;
- rozminowywanie akwenów morskich;
- ochronę (eskortowanie) konwojów z pomocą humanitarną;
- wspieranie obszarów chronionych (bezpieczne przystanie, strefy zakazu lotów);
- zapewnienie łączności;
- szkolenia i reformowanie jednostek sił morskich;
- szkolenia sił policyjnych - straży przybrzeżnej;
- zapewnienie przestrzegania prawa i porządku (wypełnianie funkcji straży przybrzeżnej);
- pomoc humanitarną;
- wspieranie uchodźców;
- dyplomację morską (obecność, prezentacja bandery);
- egzekwowanie sankcji (nadzorowanie embargo, blokada morska);
- prowadzenie operacji wspólnych¹¹⁶.

Na podstawie przeprowadzonej analizy dokumentów standaryzacyjnych NATO można stwierdzić, że siły morskie w operacjach wspierania pokoju będą mogły prowadzić działania bojowe, policyjne lub będą pozostawały neutralne. W ramach tych działań będą mogły patrolować obszary morskie i monitorować przestrzeganie zawieszenia broni na obszarach morskich, kontrolować strefy zdemilitaryzowane, zwalczać piractwo i przemyt oraz egzekwować przestrzeganie sankcji i embargo. Siły okrętowe będą również mogły prowadzić operacje amfibijne wspierać działania sił na lądzie oraz działania na śródlądowych szlakach komunikacyjnych w zakresie morskiego transportu w rejonach prowadzonych operacji i wycofywania sił. Mogą również uczestniczyć w wojskowych, niewojskowych operacjach ewakuacyjnych. Dodatkowo mogą być wykorzystywane do kontrolowania i egzekwowania przestrzegania międzynarodowych umów związanych z eksploatacją zasobów morza. W ramach prowadzonych akcji humanitarnych siły morskie mogą transportować zasoby logistyczne drogą morską, świadczyć usługi medyczne, wspierać brzegową infrastrukturę lo-

¹¹⁶ Gilberto Carvalho de Oliveira, *Naval Peacekeeping and Piracy: Time for a Critical Turn in the Debate*, [w:] *International Peacekeeping*, London 2012, s. 53.

gistyczną oraz świadczyć pomoc dla uchodźców. Specjalistyczne jednostki pływające mogą również uczestniczyć w rozminowywaniu akwenów morskich oraz zwalczaniu skutków katastrof na morzu. Okręty mogą również stanowić neutralną platformę, na której będą mogły być prowadzone negocjacje pokojowe¹¹⁷.

Należy stwierdzić, że obszarami, na których prowadzone są zarówno działania w ramach połączonych operacjach reagowania kryzysowego, jak i mające na celu wspieranie operacji pokojowych prowadzonych na lądzie są przede wszystkim akweny litoralne.

Zestawienie zadań sił morskich w operacjach innych niż wojna, a szczególnie w operacjach wspierania pokoju, zawiera Załącznik 4.

Siły morskie, uczestnicząc w operacjach innych niż wojna mogą działać w środowisku sprzyjającym, nieprzewidywalnym lub wrogim. W pierwszym przypadku można liczyć się ze współpracą ze strony państwa-gospodarza, w drugim natomiast siły państwa-gospodarza, niezależnie od nastawienia do prowadzonej operacji nie są w stanie zapewnić pełnego bezpieczeństwa. Trzeci przypadek wiąże się z możliwością prowadzenia przez siły państwa-gospodarza działań mających na celu uniemożliwienie przeprowadzenia operacji¹¹⁸.

Jednocześnie przyjąć należy, że siły morskie w nowym środowisku bezpieczeństwa będą uczestniczyły zarówno w działaniach symetrycznych (w czasie działań wojennych) jak i asymetrycznych (w czasie pokoju i kryzysu). W działaniach tych współpraca wszystkich elementów sił morskich będzie wymuszała ścisłą współpracę cywilno-wojskową, umożliwiającą efektywne prowadzenia działań zarówno przeciwko przeciwnikowi symetrycznemu, jak i asymetrycznemu. Przy czym znaczenie sił marynarki wojennej w stosunku do innych elementów sił morskich jest odwrotnie proporcjonalna do funkcji natężenia konfliktu¹¹⁹.

Wyzwania nowego morskiego środowiska bezpieczeństwa wpływają też w istotny sposób na rozwój nowych klas okrętów, przeznaczonych do działań na akwenach litoralnych oraz do prowadzenia misji o charakterze militarnym

¹¹⁷ Szerzej: *Peace Support Operations, AJP 3-4-1*, NATO, NSA, December 2006, s. 5-1.

¹¹⁸ Szerzej: M. Marszałek, *Użycie sił w sojuszniczych ...*, dz. cyt. s. 18-19.

¹¹⁹ Szerzej. K. Rokiciński: *Bezpieczeństwo europejskie w aspekcie procesów globalizacji*, [w:] T. Jarocki, W. Sokała [red.], *Polityka bezpieczeństwa na starym kontynencie*, Polskie Towarzystwo Nauk Politycznych, Adam Marszałek, Toruń 2010, s. 80.

i niemilitarnym¹²⁰. Takie obszary działań sił morskich będą implikowały właściwe dla nich formy i metody kompleksowego zabezpieczenia logistycznego morskich sił zadaniowych, grup zadaniowych oraz pojedynczych jednostek pływających. Zabezpieczenie to będzie realizowane w ramach zabezpieczenia narodowego, wielonarodowych form zabezpieczenia logistycznego oraz wsparcia państwa-gospodarza.

1.5. Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w kształtowaniu bezpieczeństwa państwa

Zgodnie z art. 5. Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej „*Rzeczpospolita Polska strzeże niepodległości i nienaruszalności swojego terytorium, zapewnia wolności i prawa człowieka i obywatela oraz bezpieczeństwo obywateli, strzeże dziedzictwa narodowego oraz zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju*”¹²¹. Ten konstytucyjny zapis nakłada na państwo obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa militarnego, którego nadrzędnym celem jest „[...] *gotowość do obrony terytorium i niepodległości Polski oraz sojuszników, eliminacja zagrożeń o charakterze zbrojnym, a także przeciwdziałanie ewentualnym, niekorzystnym zmianom równowagi wojskowej w regionie*”¹²². W *Strategii Bezpieczeństwa Narodowego* uwzględniony został szeroki zakres działań, obejmujący obronę kraju, kolektywną obronę zgodnie z art. 5. Traktatu Waszyngtońskiego oraz udział w misjach reagowania kryzysowego i stabilizacyjnych. Zasadniczym elementem gwarantującym bezpieczeństwo militarne są Siły Zbrojne RP, których podstawowym obowiązkiem jest „*zapewnienie zdolności państwa do obrony oraz utrzymywanie gotowości do przeciwstawienia*

¹²⁰ Szerzej: P. Gawliczek, *Tendencje i kierunki rozwoju sił morskich na tle asymetrii w środowisku morskim*, [w:] K. Rokiciński, T. Szubrycht, M. Zieliński [red.], *Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy*, Warszawa 2010, s. 52-56 oraz T. Szubrycht, *Tendencje w budownictwie okrętów nawodnych państw europejskich w świetle nowych wyzwań z zakresu bezpieczeństwa*, „Zeszyty Naukowe AMW”, 2/2005, s. 125-137.

¹²¹ *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej*, art. 5., Dz. U. z 1997 r. Nr 78, poz. 483 z późniejszymi zmianami.

¹²² *Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej (SBN)*, Warszawa 2007, s. 14.

się agresji w ramach zobowiązań sojuszniczych”¹²³. Jednocześnie w *Strategii Bezpieczeństwa Narodowego* zawarty został zakres zadań Sił Zbrojnych RP w sferze szeroko pojętej obrony narodowej, uwzględniający działania w systemie narodowym i wielonarodowym¹²⁴. Wśród długiej listy warunków powodzenia operacji wojskowych uwzględnione zostały również uwarunkowania logistyczne oraz konieczność współpracy cywilno-wojskowej.

Analiza dostępnych materiałów źródłowych pozwala stwierdzić, że w celu realizacji zadań obronnych, w perspektywie średnioterminowej Siły Zbrojne RP będą utrzymywać potencjał zapewniający uczestnictwo „ [...] w jednej operacji reagowania kryzysowego lub wspierania pokoju [...] z odpowiednim do potrzeb komponentem [...] morskim, z możliwością rotowania co pół roku”¹²⁵. Ponadto Siły Zbrojne RP powinny utrzymywać odpowiedni do potrzeb potencjał z uwzględnieniem komponentu morskiego do „[...] udziału w operacji krótkotrwałej (do sześciu miesięcy, bez możliwości rotacji) w ramach art. 5. Traktatu Waszyngtońskiego”¹²⁶. Zapisy te nakładają na Marynarkę Wojenną RP obowiązek utrzymywania niezbędnego potencjału morskiego, umożliwiającego udział w operacjach sojuszniczych.

Szczegółowe kierunki działań w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa narodowego przedstawione zostały w projekcie *Strategii Rozwoju Systemu Bezpieczeństwa Narodowego RP 2012-2022*. Argumentując przyjęte założenia w ramach Celu 2. *Umocnienie zdolności państwa do obrony*, stwierdzono, że „Zapewnienie ciągłości funkcjonowania państwa w warunkach kryzysu polityczno-militarnego oraz w czasie wojny, a także budowanie silnej pozycji Polski na arenie międzynarodowej, a zwłaszcza w NATO i UE, wymaga posiadania profesjonalnych i nowoczesnych Sił Zbrojnych RP [...]”¹²⁷. W dokumencie tym również dużo uwagi poświęcono osiągnięciu interoperacyjności¹²⁸ i kompatybilności przez Siły Zbrojne RP w ramach NATO i Unii Europejskiej. Precyzując podcele i kierunki interwencji w zakresie umacniania zdolności państwa do obrony

¹²³ Tamże, s. 23.

¹²⁴ Tamże, s. 23-25.

¹²⁵ *Strategiczny Przegląd Obronny. Profesjonalne Siły Zbrojne RP w nowoczesnym państwie. Raport*, Warszawa 2011, s. 38.

¹²⁶ Tamże, s. 38.

¹²⁷ *Strategia Rozwoju Systemu Bezpieczeństwa Narodowego RP 2012-2022*, projekt, kwiecień 2012, s. 78.

¹²⁸ Interoperacyjność (*interoperability*) oznacza zdolność do działania synergicznego podczas wspólnego wykonywania wyznaczonych zadań, *NATO Glossary of Terms And Definitions ...*, dz. cyt., 2-I-8.

przyjęto, jako jedno z priorytetowych zadań „zwiększenie potencjału Sił Zbrojnych RP do wypełniania misji”¹²⁹. W tym celu opracowywane są Zasady i procedury planowania, przygotowania oraz udziału Polskich Cywilno-Wojskowych Kontyngentów w operacjach reagowania kryzysowego poza granicami kraju, których wdrożenie „[...] przyczyni się do usystematyzowania narodowego procesu planowania na szczeblu politycznym i międzyresortowym oraz wypracowania uregulowań prawnych i finansowych dotyczących udziału polskich sił i środków w operacjach poza granicami kraju”¹³⁰. Jednocześnie przedstawione zostały kierunki zmian systemu logistycznego SZ RP, mające na celu dostosowanie mobilnego potencjału logistycznego do potrzeb operacyjnych.

Analizując potrzeby operacyjne SZ RP stwierdzić należy, że Marynarka Wojenna RP przeznaczona jest do obrony morskich interesów państwa przed zagrożeniami zewnętrznymi. W tym zakresie do głównych zadań MW RP należy „[...] prowadzenie działań bojowych na akwenach morskich pozostających w zainteresowaniu państwa polskiego i stanowiących żywotny element gospodarki i racji bytu państwa polskiego”¹³¹. Zgodnie z założeniami Strategii Obronności Rzeczypospolitej Polskiej jako akweny takie uwzględnione zostały polskie obszary morskie, Morze Bałtyckie oraz akweny poza nim, na których okręty MW RP będą uczestniczyły w działaniach wielonarodowych sił NATO i UE. Podstawowe jednak zadania Marynarka Wojenna realizuje w ramach narodowego systemu obrony. Obejmują one prowadzenie morskiej obrony wybrzeża oraz udział w lądowej obronie wybrzeża we współdziałaniu z innymi rodzajami sił zbrojnych w ramach strategicznej operacji obronnej, obrona i utrzymanie morskich linii komunikacyjnych państwa podczas kryzysu i wojny oraz niedopuszczenie do blokady morskiej kraju¹³².

¹²⁹ Zadanie to ma obejmować: zapewnienie zdolności państwa do obrony oraz przeciwstawienia się agresji w ramach zobowiązań sojuszniczych, udział Sił Zbrojnych RP w stabilizowaniu sytuacji międzynarodowej, zwiększanie nasycenia nowoczesnym uzbrojeniem i sprzętem wojskowym, w tym poprzez udział w programach międzynarodowych oraz osiągnięcie interoperacyjności przez Siły Zbrojne RP w ramach NATO i UE. Szerzej: *Strategia Rozwoju Systemu Bezpieczeństwa Narodowego RP 2012-2022*, dz. cyt., s. 78-85.

¹³⁰ Tamże, s. 82.

¹³¹ A. Makowski, *Przygotowanie i prowadzenie obrony strefy MW RP*, (Obrona-8), AON, Warszawa 1992.

¹³² Szerzej: *Strategia Obronności Rzeczypospolitej Polskiej*, Strategia sektorowa do *Strategii Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*, MON, Warszawa 2009, s. 21.

Reasumując Marynarce Wojennej RP postawione zostały zadania, które są realizowane w czasie pokoju oraz zadania przewidziane do realizacji w sytuacjach kryzysowych i w czasie wojny, sprecyzowane w narodowych dokumentach doktrynalnych¹³³.

Do pierwszej grupy zadań należy przede wszystkim wczesne wykrywanie wszystkich symptomów zagrożenia bezpieczeństwa państwa od strony morza oraz przygotowanie sił do realizacji zadań w sytuacjach kryzysowych i w czasie wojny. W tym celu MW RP musi utrzymywać wysoką gotowość bojową i zdolność mobilizacyjnego rozwinięcia sił do realizacji zadań wynikających zarówno z potrzeb narodowych, jak i sojuszniczych. W czasie pokoju siły Marynarki Wojennej RP zapewniają również bezpieczeństwo żeglugi morskiej oraz wspierają działania Straży Granicznej w ochronie interesów gospodarczych państwa na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej. Uczestniczą też w operacjach poszukiwania i ratowania życia na morzu (*Search and Rescue* – SAR) oraz w ochronie ekologicznej polskich obszarów morskich. W zakresie współpracy wielonarodowej siły MW RP realizują zadania wsparcia przez państwa-gospodarza na rzecz sił sojuszniczych.

Analizując założenia *Strategii Obronności Rzeczypospolitej Polskiej* stwierdzić natomiast należy, że jedną z zasadniczych misji Sił Zbrojnych RP jest wspieranie bezpieczeństwa wewnętrznego i pomoc społeczeństwu¹³⁴. Zgodnie z takim założeniem i na mocy *Ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym*¹³⁵ oddziały i pododdziały SZ RP mogą zostać także skierowane do wykonywania zadań z zakresu zarządzania kryzysowego na terytorium kraju w sytuacji, gdy użycie innych sił i środków jest niemożliwe lub może okazać się niewystarczające. Wydzielone siły będą skierowane do wykonywania zadań stosownie do ich przygotowania specjalistycznego, zgodnie z wojewódzkim planem zarządzania kryzysowego.

Jednostki Sił Zbrojnych RP w sytuacjach kryzysowych realizują specjalistyczne zadania zgodnie z *Planem użycia Sił Zbrojnych w sytuacjach kryzysowych* oraz planami funkcjonalnymi w zakresie prowadzenia działań prewencyjnych i działań ratowniczych. Zgodnie z tymi planami pododdziały i oddziały mogą zostać użyte do działań antyterrorystycznych, akcjach poszukiwawczo-ratowniczych i działaniach zabezpieczających i ewakuacyjnych, prowadzeniu

¹³³ Szerzej: *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną*, dz. cyt., s. 17-21.

¹³⁴ *Strategia Obronności Rzeczypospolitej Polskiej*, dz. cyt., s. 16.

¹³⁵ *Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym*, Dz. U. z 2007 nr 89 poz. 590, art. 25.

rozpoznania i oczyszczania obszarów z przedmiotów wybuchowych i materiałów niebezpiecznych pochodzenia wojskowego, monitorowaniu i ocenie skutków zagrożeń niemilitarnych, likwidacji skażeń chemicznych i promieniotwórczych oraz skażeń i zakażeń biologicznych oraz odbudowie zniszczonej infrastruktury¹³⁶.

Dokonując konkluzji rozważań z zakresu bezpieczeństwa państwa, należy stwierdzić, że w systemie zarządzania kryzysowego również Marynarka Wojenna RP pełni ważną rolę¹³⁷. W czasie kryzysu zadania MW RP obejmują prowadzenie rozpoznania i analizowanie informacji o zagrożeniach i rozwoju sytuacji kryzysowej w Obszarze Operacyjnego Zainteresowania MW. Do zadań należy też osiaganie przez siły MW, odpowiednio do rozwoju zagrożenia, wyższych stanów gotowości kryzysowej, a w razie konieczności planowanie użycia i kierowanie wydzielonymi siłami w realizacji zadań w tych sytuacjach. Na potrzeby reagowania w sytuacjach kryzysowych opracowane zostały procedury pozwalające na użycia niezbędnych sił i środków służących pozwalających na uniknięcie lub ograniczenie zagrożeń dla obiektów portowych wynikających z użycia jednostek pływających jako środków ataku terrorystycznego¹³⁸. Jednocześnie, w zakresie zwalczania terroryzmu marynarce wojennej postawione zostały zadania obejmujące: kontrolę statków, blokadę morską, wspieranie od strony morza wojsk lądowych oraz działań sił specjalnych¹³⁹.

Niezwykle istotne znaczenie ma wspieranie Straży Granicznej w operacjach na polskich obszarach morskich, szczególnie gdy wyczerpane zostaną wszystkie ustawowe uprawnienia Straży Granicznej w stosunku do obiektu morskiego, któremu nadany został status M-RENEGADE¹⁴⁰. Do zadań wynika-

¹³⁶ Szerzej: E. Nowak, *Użycie jednostek wojskowych Sił Zbrojnych RP w działaniach ratowniczych i prewencyjnych prowadzonych w sytuacjach kryzysowych*, „Zeszyty Naukowe AON” nr 4/81, Warszawa 2010, s. 204-210.

¹³⁷ Szerzej: G. Krasnodębski, *Miejsce i zadania Marynarki Wojennej RP w krajowym systemie zarządzania kryzysowego*, [w:] K. Rokiciński, T. Szubrycht, M. Zieliński [red.], *Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy*, Warszawa 2010, s. 385.

¹³⁸ *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 sierpnia 2010 r. w sprawie trybu postępowania i sposobu współdziałania organów w celu zapobieżenia niebezpieczeństwu grożącemu statkom, obiektom portowym i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze, powstałego na skutek użycia statku lub obiektu pływającego jako środka ataku terrorystycznego*, Dz. U. 2010.163.1096 z dnia 6 września 2010 r.

¹³⁹ K. Jałoszyński, *Organy administracji rządowej ...*, dz. cyt., s. 54.

¹⁴⁰ Status M-RENEGADE (MARINE RENEGADE) nadawany jest każdemu obiektowi w środowisku morskim, który z pobudek ideologicznych, ekonomicznych lub religij-

jących ze zobowiązań sojuszniczych należy przede wszystkim udział wydzielonych sił MW RP w operacjach wsparcia pokoju, humanitarnych i ewakuacyjnych, operacjach zwalczania terroryzmu oraz piractwa, a także pomoc w likwidacji skutków klęsk żywiołowych i w akcjach ratowania życia na morzu.

Natomiast w ramach reagowania kryzysowego, spoza art. 5. Traktatu Waszyngtońskiego siły MW RP uczestniczą w operacjach, których celem jest zapewnienie szeroko pojętego bezpieczeństwa kraju, państw członkowskich NATO oraz Unii Europejskiej. Uczestniczą również w działaniach w ramach misji międzynarodowych NATO, EUFOR (*European Forces*) i wynikających z karty Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Do głównych zadań sił Marynarki Wojennej RP w czasie wojny należy utrzymanie panowania w Strefie Obrony MW oraz udział w odpieraniu bezpośredniej agresji na terytorium Polski w ramach połączonej operacji obronnej rodzajów Sił Zbrojnych RP, a w tym w przeciwdesantowej obronie polskiego wybrzeża. W operacjach połączonych, siły MW RP mogą realizować znacznie szersze spektrum zadań niż tylko zadania typowo morskie. Mogą one skutecznie wspierać siły działające na lądzie poprzez powstrzymywanie sił przeciwnika i uniemożliwienie mu dostępu do rejonu działań zapewniając przewagę sił własnych, mogą również realizować zadania projekcji siły na ląd.

Zgodnie z przedstawionym zakresem działań sił Marynarki Wojennej RP można dokonać podziału zadań ze względu na ich charakter. Podział taki uwzględniać będzie zadania obronne w dwóch aspektach: narodowym i sojuszniczym, zadania reagowania kryzysowego oraz stabilizacyjne, prewencyjne i humanitarne¹⁴¹.

Zobowiązania międzynarodowe, wynikające z członkostwa Polski w Sojuszu Północnoatlantyckim wymuszają utrzymywanie przez Marynarkę Wojenną RP zdolności do realizacji zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa zarówno w obszarze Morza Bałtyckiego jak i poza nim. W ramach sojuszniczego systemu obrony do zadań MW RP należy udział w odpieraniu agresji na państwo będące członkiem NATO lub, w systemie koalicyjnym, od-

nych podjął działania z użyciem przemocy skierowane przeciwko statkom, obiektom portowym oraz związanej z nimi infrastrukturze w celu wprowadzenia chaosu, zastraszania ludności, dezorganizacji życia publicznego, transportu lub przemysłu, Szerzej to zagadnienie zaprezentował R. Górecki, *Rola, miejsce i zasady użycia sił Marynarki Wojennej RP wynikające z założeń procedury M-RENEGATE*, „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego”, AMW, Gdynia 2011, s. 95-109

¹⁴¹ Szerzej: K. Rokiciński, T. Szubrycht, M. Zieliński, *Zasady wykorzystania...*, dz. cyt., s. 17-19.

pieraniu agresji skierowanej przeciwko jednemu z państw związanego koalicją.

Szczegółowe zadania operacyjne Marynarki Wojennej RP, do których realizacji jest zobligowana w systemie sojusznicznym obejmują¹⁴²:

- zapewnienie systematycznego monitoringu sytuacji morskiej w strefie obrony i rejonach przyległych, samodzielnie i we współdziałaniu z siłami morskimi nadbałtyckich państw NATO;
- zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi na liniach komunikacji morskiej przechodzących wzdłuż strefy obrony Marynarki Wojennej RP;
- utrzymanie ciągłości funkcjonowania ratownictwa morskiego w polskiej strefie odpowiedzialności SAR, zgodnie z normami międzynarodowymi i NATO;
- utrzymanie gotowości sił i środków zdolnych do natychmiastowego reagowania w sytuacjach incydentalnych na morzu lub przeciwdziałanie nagle powstałym zagrożeniom w strefie obrony, do czasu rozwinięcia sił Sojuszu;
- wydzielenie określonego składu sił okrętowych oraz lotnictwa morskiego do wielonarodowego zgrupowania morskich sił reagowania Sojuszu.

Z tego też tytułu Polska, jako państwo morskie, powinna utrzymywać interoperacyjne siły¹⁴³ dysponujące zdolnościami do działań, określonymi w standardach operacyjnych dla sił morskich¹⁴⁴. Dokument ten precyzuje podstawowe standardy bojowe dla okrętów działających w wielonarodowych siłach morskich NATO (*Multinational Maritime Force – MNMF*). Sprecyzowania głównych wymagań operacyjnych dokonano również w krajowym dokumencie¹⁴⁵, który powstał w oparciu o MARSTANS.

Zabezpieczenia polskich interesów na morzu oraz obowiązek wypełniania zobowiązań sojusznicznych powoduje, że „[...] *Marynarka Wojenna powinna zarówno dzisiaj, jak i w przyszłości posiadać potencjał zdolny do reagowania na*

¹⁴² *Zadania Marynarki Wojennej RP w układzie sojusznicznym*, <http://www.mw.mil.pl/index.php?akcja=zadsoj>, 20.03.2012 oraz R. Łukasik, *Urodziny – Marynarka Wojenna wczoraj, dziś i jutro*, [w:] „Przegląd Morski”, 9/2003, s. 7.

¹⁴³ Interoperacyjność sił (*force interoperability*) oznacza zdolność sił dwu lub więcej państw do wspólnego prowadzenia szkoleń, ćwiczeń i skutecznego działania podczas wykonywania misji i zadań, *NATO Glossary of Terms And Definitions ...*, dz. cyt., 2-F-5.

¹⁴⁴ *Maritime Operations Standards, MARSTANS*, vol. IV, Allied Command Operations/SHAPE, 2008.

¹⁴⁵ *Szczegółowe wymagania operacyjne dla sił – komponent morski*, Dowództwo Operacyjne Sił Zbrojnych, Warszawa 2010.

*bałtyckim teatrze działań, przy jednoczesnym zachowaniu potencjału do prowadzenia operacji o charakterze ekspedycyjnym w ramach sojuszniczej solidarności*¹⁴⁶.

Wypełniając swoje obowiązki wobec NATO i Unii Europejskiej oraz wynikające z karty ONZ, okręty Marynarki Wojennej aktywnie uczestniczą w operacjach wielonarodowych.

W tym miejscu bardziej szczegółowego omówienia wymaga udział okrętów Marynarki Wojennej RP w operacjach mających na celu zwiększenie światowego bezpieczeństwa, który zapoczątkowany został w 1991 roku podczas I wojny w Zatoce Perskiej. W operacji „Pustynna Burza” (*Desert Storm*) prowadzonej z ramienia ONZ¹⁴⁷ uczestniczyły okręty ORP Wodnik i ORP Piast¹⁴⁸. Okręty prowadziły patrole bojowe, udzielały pomocy medycznej oraz uczestniczyły w akcjach poszukiwawczo-ratowniczych¹⁴⁹. Kolejnym bardzo ważnym zadaniem postawionym przed siłami MW RP był udział w operacjach „Trwała Wolność” (*Enduring Freedom*) a następnie „Iracka Wolność” (*Iraqi Freedom*), których prawomocność opiera się na Rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ¹⁵⁰. W ramach tych operacji okręt wsparcia logistycznego ORP Kontradmiral X. Czernicki¹⁵¹ przebywał w rejonie działań od lipca 2002 roku do końca sierpnia 2003 roku¹⁵². Od roku 2005 okręty Marynarki Wojennej RP uczestniczą

¹⁴⁶ A. Karweta, *Marynarka Wojenna jako ważny komponent bezpieczeństwa militarnego państwa*, „Przegląd Morski”, 1/2010, s. 5.

¹⁴⁷ Po zaanektowaniu Kuwejtu przez Irak 2. sierpnia 1990 roku i zlekceważeniu przez Saddama Husajna wysuniętych przez ONZ żądań wycofania irackich wojsk z okupowanych terenów, na prośbę króla Arabii Saudyjskiej, obawiającego się naruszenia granic swojego państwa, Rada Bezpieczeństwa ONZ ogłosiła rezolucję sankcjonującą użycie siły przeciw Irakowi. *Security Council Resolution 678 of 29 November 1990*. Zbiór dokumentów Rady Bezpieczeństwa ONZ, <http://www.fas.org/news/un/iraq/sres/sres0678.htm>, 23.03.2011.

¹⁴⁸ Szerzej: K. Pulkowski, *Udział okrętów MW RP w I wojnie w Zatoce Perskiej*, „Przegląd Morski” 2/2009, s. 4-7.

¹⁴⁹ Szerzej: K. Pulkowski, *Wykorzystanie okrętów MW RP w działaniach poza granicami kraju*, rozprawa doktorska, AMW, Gdynia 2011, s. 99-128.

¹⁵⁰ *Rezolucja Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 1441 z 8 listopada 2002 r.*, *Rezolucja Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 1483 z dnia 22 maja 2003 r.* oraz *Rezolucja Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 1546 z 8 czerwca 2004 r.*

¹⁵¹ Obecnie, po modernizacji zakończonej w 2010 roku okręt dowodzenia siłami obrony przeciwwinowej.

¹⁵² Szerzej: R. Krzyżelewski, *Rola i zadania ORP Kontradmiral X. Czernicki w operacji Enduring Freedom i Iraki Freedom*. Materiały z konferencji naukowej zorganizowanej z inicjatywy i pod patronem Ministra Obrony Narodowej, Warszawa 2003.

w operacji „Aktywny Wysilek” (*Active Endeavour*), prowadzonej na Morzu Śródziemnym przez siły morskie NATO, Partnerstwa dla Pokoju oraz Dialogu Śródziemnomorskiego¹⁵³.

Operacja *Active Endeavour* prowadzona jest na mocy Art. 5 Traktatu Waszyngtońskiego zobowiązującego państwa do kolektywnej obrony zaatakowanego członka NATO, jako reakcja Sojuszu Północnoatlantyckiego na ataki terrorystyczne z 11 września 2001 roku. Celem operacji jest monitorowanie ruchu morskiego oraz poszukiwanie jednostek współdziałających z organizacjami terrorystycznymi. Okręty biorące udział w operacji, oprócz zwalczania wszelkiej działalności terrorystycznej, zapobiegają aktom nielegalnej imigracji oraz przemytu broni i materiałów radioaktywnych¹⁵⁴. Do tej pory, w tej najważniejszej morskiej misji bojowej NATO, biało-czerwona bandera była obecna siedmiokrotnie¹⁵⁵. Podczas tej operacji głównym zadaniem realizowanym przez załogi okrętów podwodnych było wykrywanie i identyfikowanie jednostek pływających. Okręty przebywając w położeniu podwodnym wykryły i zidentyfikowały 2184 jednostki pływające¹⁵⁶. Zadanie załogi fregaty ORP „Gen. K. Pułaski” natomiast polegało na przebywaniu poza wodami terytorialnymi państw nadbrzeżnych i prowadzeniu rozpoznania tras żeglugowych, głównie w południowo-wschodniej części Morza Śródziemnego oraz identyfikacji i kontrolowaniu jednostek nawodnych spełniających kryteria jednostek podejrzanych.

¹⁵³ Powołany w lutym 1995 r. Dialog Śródziemnomorski (Mediterranean Dialogue – MD) jest wynikiem polityki partnerstwa NATO, skierowanej do państw Afryki Północnej i Bliskiego Wschodu. Aktualnie współpracuje w nim 7 państw Algieria, Egipt, Izrael, Jordania, Maroko, Mauretania, Tunezja. Głównym jego celem jest wzmacnianie bezpieczeństwa i stabilizacji w regionie Morza Śródziemnego oraz budowa wzajemnego zrozumienia i zaufania poprzez rozwój współpracy polityczno-wojskowej, a podejmowane działania są komplementarne wobec inicjatyw realizowanych w regionie przez UE, OBWE i G-8. http://www.mon.gov.pl/pl/strona/313/LG_51_243, 10.06.2013.

¹⁵⁴ Szerzej: K. Pulkowski, *Wykorzystanie okrętów ...*, dz. cyt., s. 142-145.

¹⁵⁵ W operacji uczestniczyły okręty podwodne ORP „Bielik” - trzykrotnie (styczeń - kwiecień 2005, październik 2006 - marzec 2007, listopad 2010 - luty 2011) i ORP „Kondor” - raz (październik 2008 - marzec 2009), fregata ORP „Gen. K. Pułaski” - dwukrotnie (marzec 2006, lipiec-sierpień 2008) w składzie stałego morskiego zespołu NATO - SNMG-1 oraz ORP Kontradmiral X. Czernicki (marzec - czerwiec 2011) w składzie stałego morskiego zespołu NATO - SNMCMG1, K. Pulkowski, *Wykorzystanie okrętów ...*, dz. cyt. s. 63-65.

¹⁵⁶ W. Legen, *The Polish Navy: difficult balancing act between cuts in defence expenditure and rising requirements*, „Naval Forces” III/2010, s. 66.

Pomimo, że z militarne go punktu widzenia udział okrętów MW RP w operacji nie stanowił znaczącego wkładu w działania koalicji, pozwolił jednak na osiągnięcie znacznych korzyści politycznych. Morskie operacje wielonarodowe były również doskonałym poligonem, na którym załogi okrętów mogły doskonalić swoje umiejętności i wykazać się doskonałą znajomością morskiego rzemiosła. Trzeba też pamiętać, że okręty wykonywały zadania w znacznym oddaleniu od własnych baz brzegowych, w strefie morza tropikalnego, gdzie ich załogi polegać musiały przede wszystkim na własnym doświadczeniu i wiedzy zdobytej podczas szkoleń specjalistycznych¹⁵⁷.

Od czasu przystąpienia Polski do Partnerstwa dla Pokoju siły Marynarki Wojennej aktywnie uczestniczyły w wielonarodowych ćwiczeniach organizowanych na akwenach całego Obszaru Operacyjnego Zainteresowania (Morzu Bałtyckim, w rejonie Cieśnin Bałtyckich oraz na Morzu Północnym). Polska zobowiązała się do wydzielania okrętów (niszczyciele min, okręt dowodzenia i wsparcia, okręty podwodne) oraz personelu do grupy dowodzenia Sił Odpowiedzi NATO (SON)¹⁵⁸.

Okręty Marynarki Wojennej uczestniczą też w działaniach stałych zespołów sił NATO. W składzie SNMG1 - *Standing NATO Maritime Group 1* prowadził działania ORP „Gen K. Pułaski”, natomiast w SNMCMG1 - *Standing NATO Mine Countermeasures Group 1* ORP „Mewa”, ORP „Czajka”, ORP „Flaming” i ORP „Kontradmiral X. Czernicki”. W 2010 roku MW RP objęła nawet dowództwo nad *SNMCMG1*, a ORP Kontradmiral X. Czernicki pełnił rolę okrętu dowodzenia. Łącznie od maja 1999 roku okręty MW RP uczestniczyły w ponad 85 międzynarodowych ćwiczeniach na akwenach mórz Bałtyckiego, Północnego, Śródziemnego, Egejskiego, Czarnego, Adriatyckiego i na Oceanie Atlantyckim. Marynarka Wojenna wnosi również swój wkład w budowanie zdolności opera-

¹⁵⁷ Szerzej: A. Bursztyński, *Udział okrętów Marynarki Wojennej RP w kształtowaniu bezpieczeństwa światowego*, [w:] *Wymiary bezpieczeństwa europejskiego na progu XXI wieku. NATO – w przededniu nowej strategii*, Pińczów 1-2 września 2009.

¹⁵⁸ Siły odpowiedzi NATO (*NATO Response Force - NRF*) są komponentem połączonych, wyszkolonych i certyfikowanych sił utrzymywanych w wysokim stopniu gotowości, którego skład jest dostosowany do przydzielonej misji. Są zdolne do wykonywania wybranych misji samodzielnie, jak również jako część większych sił, *Doktryna działań połączonych D/01 (C)*, MON, Warszawa 2009, s. 59. Zgodnie z założeniami NATO zostały utworzone jako zaawansowane technologicznie, elastyczne, mobilne, interoperacyjne i zrównoważone siły, obejmujące elementy komponentów lądowego, morskiego i powietrznego, gotowe do szybkiego przemieszczania w dowolne rejony, gdzie występuje potrzeba ich użycia w pełnym zakresie misji Sojuszu, *Allied Joint Doctrine AJP-01(C)*, NATO, NSA, March 2007, s. 2-6, 2-7.

cyjnych Sojuszu, realizując Cele Sił Zbrojnych edycji 2008. W ramach wspierania procesu transformacji sił NATO personel MW RP uczestniczy w programach międzynarodowych eksperymentów i pracach wielonarodowych Centrów Doskonalenia¹⁵⁹.

Zdaniem autora, pomimo przedstawionych, stosunkowo licznych przykładów, stwierdzić należy, że udział okrętów Marynarki Wojennej RP w operacjach NATO i UE w ramach wielonarodowych zespołów jest raczej symboliczny. Takie twierdzenie można uznać za słuszne, szczególnie w sytuacji, gdy Polska jako średniej wielkości państwo nadbrzeżne, dysponujące siłami morskimi aspiruje do miana aktywnego członka NATO. Podobnie należy określić realizację zadań w ramach prezentacji bandery i wizyt w obcych portach, co wpływa negatywnie na postrzeganie Polski jako wiarygodnego sojusznika.

Niewielki wkład sił MW RP we wspólne bezpieczeństwo wynika z dysonansu pomiędzy politycznymi deklaracjami, a stworzeniem faktycznych warunków do realizacji przez ten rodzaj sił zbrojnych postawionych mu zadań¹⁶⁰.

Biorąc pod uwagę założenia *Strategii Bezpieczeństwa Narodowego* i zadania przewidziane do realizacji przez siły Marynarki Wojennej RP przyjęty został *Narodowy Program Budowy Okrętów*¹⁶¹ (NPBO). Optymistyczny plan wynikający z NPBO zakładał, że w 2025 siły MWRP będą liczyły do 24 okrętów bojowych, 6-7 okrętów wsparcia oraz pewną liczbę jednostek pomocniczych, głównie portowych i ok. 30 samolotów i śmigłowców lotnictwa morskiego¹⁶². Zgodnie z założeniami okręty wsparcia miałyby być przeznaczone do zabezpieczenia logistycznego jednostek działających w znacznym oddaleniu od baz brzegowych. Realizacja NPBO pozwoliłaby na utworzenie niewielkich, ale profesjonalne i dysponujących dużymi możliwościami bojowymi sił, które byłyby zdolne do realizacji nałożonych zadań. Ten ambitny program nie doczekał się jednak realizacji, co w znaczny sposób rzutuje na ograniczenie zdolności sił

¹⁵⁹ S. Zarychta, *Zaangażowanie i zobowiązania Sił Zbrojnych RP, w tym MW, wynikające z faktu członkostwa Polski w NATO i Unii Europejskiej*, [w:] K. Rokiciński, T. Szubrycht, M. Zieliński [red.], *Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy*, Warszawa 2010, s. 202-204.

¹⁶⁰ Szerzej: T. Szubrycht, *Bałtyckie wymiary bezpieczeństwa*, AMW, Gdynia 2010, s. 142-144.

¹⁶¹ Wieloletni Narodowy Program Budowy Okrętów uchwalony 29 maja 2008 przez Komisję Obrony Narodowej Sejmu RP jest tylko propozycja modernizacji sił okrętowych MW RP, która do tej pory nie doczekała się umocowań prawnych.

¹⁶² M. Kukułka, *Wizja Marynarki Wojennej 2025*, „Przegląd Morski” 9/2010, s. 11-19.

MW RP do zapewnienia bezpieczeństwa morskiego państwa. Jednocześnie istnieje poważne zagrożenie, że po 2015 roku polska marynarka wojenna może całkowicie utracić zdolności do wykonywania zadań na morskim teatrze działań¹⁶³.

Reasumując, wyniki syntezy dostępnych materiałów źródłowych oraz analiza wyszczególnionych zadań sił morskich pozwalają stwierdzić, że zadania stawiane przed tymi siłami są pochodną wyzwań i zagrożeń bezpieczeństwa morskiego państwa. Jednocześnie, jak stwierdzono w podrozdziale 1.1. sprowadzają się one do wypełniania trzech podstawowych funkcji policyjnej, dyplomatycznej i militarnej.

Jednocześnie znaczenie sił morskich uzależnione jest od szeregu czynników specyficznych dla danego państwa nadmorskiego. Zaliczyć do nich należy przede wszystkim charakter prowadzonej przez państwo polityki morskiej, znaczenie gospodarki morskiej w gospodarce kraju, zagrożenia bezpieczeństwa morskiego państwa oraz wynikające z nich zadania sił morskich. Kończąc rozważania z zakresu roli i zadań współczesnych sił morskich stwierdzić należy, że państwo morskie powinno dysponować siłami które zapewniają obronę suwerenności państwa na akwenach podlegających jego jurysdykcji oraz ochronę interesów państwa na o żywotnym znaczeniu dla jego szeroko pojmowanego bezpieczeństwa.

Przeprowadzony proces badawczy pozwolił na sprecyzowanie roli sił morskich państwa w procesie kształtowania bezpieczeństwa oraz w pełni potwierdził prawidłowość postawionej na wstępie rozdziału tezy, że na skutek zmian we współczesnym środowisku bezpieczeństwa, operacje z wykorzystaniem komponentu morskiego ewaluują w kierunku zarówno militarnych jak i niemilitarnych działań poniżej progu wojny, a główny ciężar działań sił okrętowych przeniesiony został z morza pełnego na akweny litoralne. Jednocześnie w działaniach tych czynny udział biorą okręty Marynarki Wojennej RP.

Uzyskane wyniki stworzyły podstawę teoretyczną dla przeprowadzenia dalszych rozważań badawczych tej rozprawy, a konkretnie określenia rejonów,

¹⁶³ Szerzej: Z. Badeński, H. Sołkiewicz, *Charakterystyka struktur sił okrętowych Marynarki Wojennej w latach 1949-2009 i ich potencjałów po 1990 roku*, [w:] K. Rokiciński, T. Szubrycht, M. Zieliński [red.], *Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy*, Warszawa 2010, s. 101-138, A. Makowski, *Marynarka Wojenna RP – co dalej?*, [w:] „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego”, AMW, Gdynia 2009, s. 137-144. T. Nalepa, *Możliwości zaspokojenia potrzeb Marynarki Wojennej w ramach Programu Mobilizacji Gospodarki*, „Przegląd Morski”, 8/2010, s. 13.

w których siły okrętowe MW RP realizują i mogą realizować w przyszłości zadania, zarówno w wymiarze narodowym, jak i sojuszniczym.

Zadania stawiane Marynarce Wojennej RP w *Strategii Bezpieczeństwa Narodowego* nakładają na nią jednak obowiązek zachowania zdolności do działań na bardzo rozległych akwenach Wszechoceanu. Rejony te szczegółowo przedstawione zostały w rozdziale drugim.

ROZDZIAŁ II

REJONY DZIAŁAŃ SIŁ MARYNARKI WOJENNEJ RP

W oparciu o przeprowadzone w poprzednim rozdziale rozważania odnoszące się do roli i zadań współczesnych sił morskich oraz zadań sił okrętowych Marynarki Wojennej RP, stwierdzić należy że MW RP realizuje zadania zarówno w wymiarze narodowym jak i sojuszniczym.

Zgodnie z założeniami *Strategii Obronności Rzeczypospolitej Polskiej* będącej strategią sektorową do *Strategii Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*, zadania te powinny być realizowane, w zależności od ich charakteru, na akwenach znajdujących się w rejonach uwzględnionych w narodowym systemie obrony, sojuszniczym systemie obrony i reagowania kryzysowego oraz w rejonach, w których przewidziane jest prowadzenie międzynarodowych działań stabilizacyjnych i misji humanitarnych.

Najogólniej można dokonać podziału tych akwenów na dwie zasadnicze kategorie, a mianowicie akweny, na których siły okrętowe realizują zadania wynikające z ich funkcji obronnej oraz akweny, na których będą realizowały zadania wynikające ze zobowiązań sojuszniczych. Na akwenach tych siły okrętowe MW RP mogą uczestniczyć w szerokim spektrum działań samodzielnie lub w strukturach wielonarodowych sił morskich NATO i w wielonarodowych zespołach UE, w działaniach angażujących jedynie siły okrętowe, jak i w operacjach połączonych.

W niniejszym rozdziale wyróżniono i scharakteryzowano rejony działań sił okrętowych Marynarki Wojennej RP ze szczególnym uwzględnieniem akwenów objętych narodowym systemem obrony, na których MW RP realizuje swoje główne zadania wynikające z funkcji obronnej.

Omówione w niniejszym rozdziale rejony działań sił Marynarki Wojennej RP przedstawione zostały w Załączniku 5.

2.1. Rejony działań sił Marynarki Wojennej RP w narodowym systemie obrony

Kwerenda literatury umożliwiła autorowi dokonanie identyfikacji rejonów działań sił Marynarki Wojennej RP, do których w narodowym systemie obrony zaliczane są Obszar Operacyjnego Zainteresowania MW (OOZ MW) oraz znajdująca się w tym obszarze Strefa Obrony MW (SO MW).

Strefa Obrony MW jest zasadniczym rejonem działalności operacyjnej okrętowych oraz lotniczych sił MW RP. Jest ona tożsama z polskimi obszarami morskimi i obejmuje polskie morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne oraz polską wyłączną strefę ekonomiczną. Strefa ta pod względem operacyjnym dzieli się równoleżnikowo na dwie części, wyznaczające: przybrzeżną oraz morską strefę obrony. Strefa przybrzeżna obejmuje, wytyczony wzdłuż polskiego wybrzeża i liczony od linii podstawowej, pas wód morskich o szerokości 20 mil morskich, strefa morska natomiast pozostałe rejony od północnej granicy strefy przybrzeżnej do granicy polskiej WSE.

Zgodnie z art. 6. Ustawy o ochronie granicy państwowej *„Rzeczpospolita Polska wykonuje swoje zwierzchnictwo nad terytorium lądowym [...], morskimi wodami wewnętrznymi i morzem terytorialnym oraz dnem i wnętrzem ziemi znajdującymi się pod nimi, a także w przestrzeni powietrznej znajdującej się nad terytorium lądowym, morskimi wodami wewnętrznymi i morzem terytorialnym”*¹⁶⁴.

Prawny status polskich obszarów morskich oraz ich położenie określa *Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej*¹⁶⁵. Zgodnie z art. 4 Ustawy do morskich wód wewnętrznych zaliczane są obszary morskie obejmujące:

- 1) część Jeziora Nowowarpieńskiego i część Zalewu Szczecińskiego wraz ze Świną i Dziwną oraz Zalewem Kamieńskim, znajdująca się na wschód od granicy państwowej między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec, oraz rzeka Odra pomiędzy Zalewem Szczecińskim a wodami portu Szczecin;

¹⁶⁴ Ustawa o ochronie granicy państwowej z dnia 12 października 1990 r., Dz. U. z 2009 nr 12 poz. 67, art. 6.

¹⁶⁵ Ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej polskiej i administracji morskiej, Dz. U. Nr 32 z dnia 18 kwietnia 1991 r. poz. 32.

- 2) część Zatoki Gdańskiej zamknięta linią podstawową biegnącą od punktu o współrzędnych 54°37'36" szerokości geograficznej północnej i 18°49'18" długości geograficznej wschodniej (na Mierzei Helskiej) do punktu o współrzędnych 54°22'12" szerokości geograficznej północnej i 19°21'00" długości geograficznej wschodniej (na Mierzei Wiślanej);
- 3) część Zalewu Wiślanego, znajdująca się na południowy zachód od granicy państwowej między Rzeczpospolitą Polską a Federacją Rosyjską na tym Zalewie;
- 4) wody portów określone od strony morza linią łączącą najdalej wysunięte w morze stałe urządzenia portowe, stanowiące integralną część systemu portowego.

Natomiast „*morzem terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej jest obszar wód morskich o szerokości 12 mil morskich (22.224 m), liczonych od linii podstawowej tego morza*”¹⁶⁶. Zgodnie z Ustawą do morza terytorialnego zaliczane są również obszary red leżących poza pasem 12 mil morskich od linii podstawowej, których granice są określane przez Radę Ministrów na drodze rozporządzenia. Przebieg bocznych granic morza terytorialnego ustalony został na podstawie bilateralnych porozumień z państwami graniczącymi z Polską w czasie podpisywania tych porozumień, a więc Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich¹⁶⁷ i Niemiecką Republiką Demokratyczną¹⁶⁸. W tych dwóch przypadkach umowy zostały podpisane przez nieistniejące już podmioty prawa międzynarodowego, jednak uznawane są zarówno przez Rzeczpospolitą Polską, jak i Republikę Federalną Niemiec¹⁶⁹ oraz Federację Rosyjską.

Podkreślenia wymaga fakt, iż na obszarach morskich brak jest możliwości fizycznej stabilizacji granic, a ich przebieg jest wyłącznie umowny, czyli opisowy. Tak więc morska granica Polski „[...] jest sekwencją części granic opi-

¹⁶⁶ Tamże, art. 5 ust. 1.

¹⁶⁷ *Umowa między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich o rozgraniczeniu morza terytorialnego (wód terytorialnych), strefy ekonomicznej, strefy rybołówstwa morskiego i szelfu kontynentalnego na Morzu Bałtyckim*, podpisana w Moskwie dnia 17 lipca 1985 r., Dz. U. 1986 Nr 16 z dnia 3 maja 1986 r. poz. 85, art. 1.

¹⁶⁸ *Umowa między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Niemiecką Republiką Demokratyczną w sprawie rozgraniczenia obszarów morskich w Zatoce Pomorskiej*, podpisana w Berlinie dnia 22 maja 1989 r. Dz. U. 1989 Nr 43 z dnia 20 lipca 1989 r. poz. 233, art. 1-3.

¹⁶⁹ *Traktat między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o potwierdzeniu istniejącej między nimi granicy*, podpisany w Warszawie dnia 14 listopada 1990 r. Dz. U. 1992 nr 14 poz. 54.

sanych w umowach międzynarodowych lub ustawach (granica państwa na morzu). Istnieje ona jedynie w formie prawnej (umownej), bez wymiaru materialnego”¹⁷⁰.

Na podstawie precyzyjnie określonych obszarów morskich stanowiących integralną część terytorium kraju można określić długość morskiej granicy państwa. Długość tej granicy na morzu (granicy morza terytorialnego) wynosi 424,75 km, z czego granica pomiędzy morzem terytorialnym a wyłączną strefą ekonomiczną to 380,03 km, pomiędzy morzem terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej i Republiki Federalnej Niemiec 22,4 km oraz pomiędzy morzem terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej i Federacji Rosyjskiej 22,32 km¹⁷¹.

Ustawa z 1991 r. o obszarach morskich RP i administracji morskiej nie powołuje strefy przyległej, natomiast ustanawia wyłączną strefę ekonomiczną Rzeczypospolitej Polskiej, która położona jest na zewnątrz morza terytorialnego. Boczne granice polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej określone zostały na mocy tych samych umów międzynarodowych, na mocy których ustalony został przebieg bocznych granic morza terytorialnego. Natomiast północna, zewnętrzna granica WSE na Bałtyku sięga 55°51' N i 18°18' E i ustalona została na mocy umowy z Królestwem Szwecji¹⁷².

Jedyną nie uregulowaną sprawą dotyczącą określenia granic polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej jest brak umowy z Danią. W tym zakresie kwestię sporną stanowi akwen o powierzchni 1600 km², leżący na południowy wschód od wyspy Bornholm. W takim przypadku, na mocy ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, Rada Ministrów może określić w drodze rozporządzenia granicę wyłącznej strefy ekonomicznej. Ze względu na brak takiego rozporządzenia stosowane jest rozporządzenie Rady Ministrów z 26 maja 1978 roku określające zewnętrzne granice polskiej strefy rybołówstwa mor-

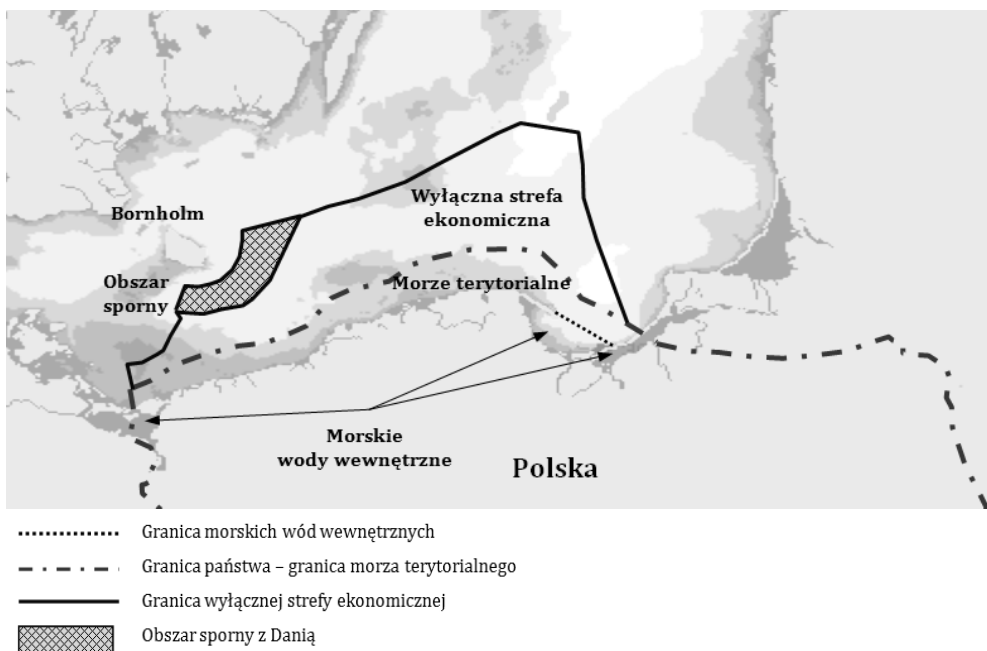
¹⁷⁰ W. Czaja, *Morska Granica Polski*, „Przegląd Morski”, 12/2011, Gdynia 2011, s. 27.

¹⁷¹ T. Kantak, *Polska granica morska*, „Przegląd Morski”, 10/2003, Gdynia 2003, s. 30. Inne dane zostały przedstawione w materiałach Głównego Urzędu Statystycznego, zgodnie z którymi długość granicy morskiej wynosi 440 km, z czego na morzu 395 km oraz odcinki rozgraniczające obszary morza terytorialnego z Federacją Rosyjską 22 km i Republiką Federalną Niemiec 22 km., *Mały Rocznik Statystyczny Polski*, 2012, Główny Urząd Statystyczny, Rok LV, Zakład Wydawnictw Statystycznych, Warszawa 2012, s. 26.

¹⁷² *Umowa w sprawie rozstrzygnięcia szelfu kontynentalnego i stref rybołówczych między Polską Rzeczypospolitą Ludową, a Królestwem Szwecji sporządzona w Warszawie dnia 10 lutego 1989 r.*, Dz. U. Nr 54 z 1989 r., poz. 323.

skiego¹⁷³. Polska wyłączna strefa ekonomiczna, a zatem również utożsamiana z nią strefa obrony MW RP stanowi obszar o powierzchni ok. 32 800 km², co stanowi ok. 11% powierzchni kraju.

Zarówno polskie morskie wody wewnętrzne, jak i morze terytorialne wchodzi w skład terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, które łącznie obejmuje 322575 km², z czego obszar lądowy stanowi 311888 km². Na obszary morskie, stanowiące 3,3 % terytorium państwa składa 2005 km² morskich wód wewnętrznych oraz 8682 km² morza terytorialnego¹⁷⁴. Na rysunku 2.1. przedstawiony został szczegółowy podział polskich obszarów morskich.



Rysunek 2.1. Polskie obszary morskie

Strefa obrony MW RP w całości leży w obrębie Bałtyku Południowego, który jest rozległym akwenem o powierzchni 92795 km². W jego skład wchodzi szereg basenów głębiny, rynien, ławic, zatok i zalewów.

¹⁷³ Granica ta w rejonie wyspy Bornholm wyznaczona została na podstawie art. 2 ust. 4 Ustawy z dnia 17 grudnia 1977 r. o polskiej strefie rybołówstwa morskiego, Dz. U. Nr 37, poz. 163 w Rozporządzeniu Rady Ministrów z 26 maja 1978 r. w sprawie określenia zewnętrznej granicy polskiej strefy rybołówstwa morskiego.

¹⁷⁴ *Mały Rocznik Statystyczny Polski 2012*, dz. cyt., s. 25.

OOZ MW natomiast stanowi znacznie większy rejon obejmujący akweny i przestrzeń powietrzną Morza Bałtyckiego, strefy Cieśnin Bałtyckich oraz wschodnią i północną część Morza Północnego.

Reasumując, zasadnicza część OOOZ MW, jak i główny obszar zainteresowania Marynarki Wojennej RP stanowi akwen Morza Bałtyckiego, w obrębie którego znajduje się strefa obrony MW RP. Z tego też powodu konieczne jest dokonanie szczegółowej charakterystyki geograficznej tego akwenu, jak również charakterystyki politycznej Regionu Bałtyckiego, co stanowi niezbędne wprowadzenie do dalszych rozważań na temat zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych działających w OOOZ MW.

2.1.1. Charakterystyka geograficzna Morza Bałtyckiego jako Obszaru Operacyjnego Zainteresowania MW RP

Analiza literatury przedmiotu odnoszącej się do geograficznej charakterystyki Morza Bałtyckiego pozwala stwierdzić, że jest ono płytka, szelfowa, epikontynentalną odnogą Oceanu Atlantyckiego, w całości otoczona przez lądy północno-wschodniej Europy. Bałtyk połączony jest z Oceanem Atlantyckim poprzez skomplikowany system cieśnin, jakimi są: Sund, Wielki i Mały Bełt, Kattegat i Skagerrak oraz Morze Północne. Rozciągłość równoleżnikowa Bałtyku od Półwyspu Jutlandzkiego (9°30'E)¹⁷⁵ do Kłajpedy (21°10') wynosi 700 km (Zatoka Fińska sięga o ok. 500 km dalej na wschód do południka 30°30'E). Rozciągłość południkowa natomiast wynosi ok. 1300 km (od Gdańska 54°20'N do rejonów subpolarnych prawie na 66°N)¹⁷⁶.

Jednocześnie Morze Bałtyckie jest szczególnie zróżnicowanym obiektem hydrograficznym, a jego ukształtowanie jest ściśle związane z działalnością lodowca oraz fazami powstawania morza¹⁷⁷. Formy rzeźby dna oraz brzegów

¹⁷⁵ Za zachodnią morfologiczną granicę Morza Bałtyckiego uznaje się cieśninę Sund i próg podwodny, ciągnący się na głębokości 18-20 m od przylądka Gedser na duńskiej wyspie Falster, do przylądka Darsser Ort u wybrzeży Niemiec, E. Sobczyński [red.], *Bałtyk i wybrzeże polskie. Opis geograficzny*, SG WP, Generalny Zarząd Rozpoznania Wojskowego, Zarząd Geografii Wojskowej, Warszawa 2002, s. 8.

¹⁷⁶ K. Łomniewski, W. Mańkowski, J. Zalewski, *Morze Bałtyckie*, PWN, Warszawa 1975, s. 5.

¹⁷⁷ Szerzej: Lars Håkanson, [red.], A. Jankowski, G. Jankowski, [tłum.], *Charakterystyka fizycznogeograficzna zlewiska Morza Bałtyckiego*, [w:] *Środowisko Morza Bałtyc-*

są odzwierciedleniem przeszłości geologicznej oraz aktualnie działających sił hydrodynamicznych. Budową brzegów powoduje występowanie osobnych akwenów i głęboko wcinających się w ląd zatok oraz licznych półwyspów i wysp. Budowa geologiczna powoduje, że każdy z akwenów Bałtyku stanowi niemal odrębny obiekt hydrograficzny. Dlatego też nie można traktować Morza Bałtyckiego jako jednolitego zbiornika wodnego. Dodatkowo poszczególne baseny morza odznaczają się zróżnicowanymi wpływami oceanu oraz różnym stopniem zasilania wodami śródlądowymi. Brak jest też jednolitego podziału morza na różne regiony. W różnych tekstach źródłowych można znaleźć podziały wynikające z uwzględnienia cech hydrograficznych, hydrologicznych czy morfogenicznych. W wyniku prac nad bilansem wodnym Morza Bałtyckiego, w ramach Międzynarodowego Programu Hydrologicznego UNESCO¹⁷⁸ dokonany został podział, w którym uwzględniono siedem zróżnicowanych pod względem hydrologicznym akwenów, do których zaliczone zostały Botnik Północny (Zatoka Botnicka), Botnik Południowy (Morze Botnickie), Zatoka Fińska, Zatoka Ryska, Bałtyk Właściwy z wydzielonym z niego, jako odrębny akwen Bałtykiem Południowym, Morze Bełtów i Sund oraz Kattegat¹⁷⁹. Podobny podział, uwzględniający siedem głównych basenów, przyjął K. Rokiciński, wśród których wymienił: Kattegat, Morze Bełtów, Bałtyk Właściwy, Zatokę Ryską, zatokę Fińską, Morze Botnickie oraz Zatokę Botnicką¹⁸⁰.

Inny podział Morza Bałtyckiego, uwzględniający czynniki morfologiczne akwenu zaproponował A. Majewski, zdaniem którego w skład Bałtyku wchodzi trzy baseny (Basen Botnicki, Basen Gotlandzki i Basen Bornholmski), Mo-

kiego, Zeszyt 1, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu w Uppsali”, Uppsala 2003, s. 21-22 oraz S. Uścińowicz, *Jak zmienił się Bałtyk*, Oddział Geologii Morza Państwowego Instytutu Geologicznego, <http://www.pgi.gov.pl/pl/oddzial-geologii-morza-home/kontakt-gdansk/387-historia-baltyku.html>, 20.04.2012.

¹⁷⁸ Międzynarodowy Program Hydrologiczny UNESCO (*International Hydrological Programme – IHP*) koncentruje się na priorytetowych problemach zasobów wodnych i ekosystemów. Jego zadaniem jest podejmowanie działań, służących maksymalnemu zredukowaniu zagrożeń dla systemów wodnych świata. Jego celem jest również dokonywanie oceny dystrybucji zasobów wody pitnej w świecie i ich wykorzystania oraz poprawy zarządzania zasobami wody w strefach narażonych na ich brak., <http://www.unesco.pl/nauka/miedzynarodowe-programy-naukowe/program-hydrologiczny/> 09.05.2012.

¹⁷⁹ L. Starkela, [red.], *Geografia Polski. Środowisko przyrodnicze*, PWN, Warszawa 1991, s. 547

¹⁸⁰ K. Rokiciński, *Zagrożenia asymetryczne w regionie bałtyckim*, BEL Studio, Warszawa 2006, s. 47.

rze Bełtów oraz Kattegat. Basen Botnicki obejmuje Morze Alandzkie, Morze Archipelagowe oraz Botnik Południowy (Morze Botnickie) i Botnik Północny; Basen Gotlandzki obejmuje: Nieckę Zachodniogotlandzką i Nieckę Wschodniogotlandzką oraz Zatoki Fińską, Ryską i Gdańską; Basen Bornholmski obejmuje: Nieckę Arkońską i Nieckę Wschodniobornholmską oraz Zatokę Pomorską. Natomiast do Morza Bełtów zaliczane są: Sund, Wielki Bełt wraz z Bełtem Langelandskim i Samsø Bełt, Mały Bełt, Fehmarn Bełt oraz Zatoki Kilońską i Meklemburską¹⁸¹.

Tak znaczna liczba wariantów podziału Bałtyku na akweny dowodzi różnorodności tego akwenu, gdyż każdy z przedstawionych wariantów jest prawidłowy, ale wynika z uwzględnienia, jako podstawowe kryterium innych czynników: morfogenicznych, hydrologicznych czy geologicznych.

Jeden z wariantów podziału Morza Bałtyckiego na akweny, szczególnie istotny, zdaniem autora ze względu na specyficzne uwarunkowania działań sił morskich przedstawiony został w Załączniku 6.

Długość podstawowej linii brzegowej Bałtyku wynosi około 8 tys. km, natomiast rozwiniętej aż 22 tys. km. Wśród typów wybrzeży wyróżnić można: brzegi piaszczyste, archipelagi (szkiery), fiordy, klify oraz zatoki i zalewy. Dominującym typem wybrzeża bałtyckiego są brzegi piaszczyste. Analizując czynniki kształtujące Bałtyk stwierdzić należy, że jego wybrzeża podzielić można na trzy grupy obejmujące 13 typów morfogenetycznych oraz 15 podtypów reprezentowanych przez poszczególne odmiany. Należą do nich: wybrzeża mało zmienione przez morze (szkierowe, fiordowe, fiordowo-szkierowe, fiordowe, pierwotne zatokowe, uskokowe równe), wybrzeża kształtujące się przeważnie pod wpływem czynników niefalowych (deltowe, równiny aluwialne) oraz wybrzeża kształtujące się głównie pod wpływem czynników falowych (abrazyjno-zatokowe, glintowe, zatokowe abrazyjno-akumulacyjne, bondenowe, wyrównane abrazyjne, wyrównane abrazyjno-akumulacyjne, wyrównane akumulacyjne, lagunowe)¹⁸².

Dno Bałtyku ukształtowane zostało przez lodowiec i w części północnej jest to misa wyżłobiona w skalistym podłożu tarczy fińsko-skandynawskiej, charakteryzująca się przede wszystkim urozmaiconymi, skalistymi brzegami. W części południowej natomiast powstała po akumulacji lodowcowej i jest olbrzymią moreną denną z piaszczystymi, wyrównanymi brzegami miejscowo

¹⁸¹ A. Majewski. *Podziały Morza Bałtyckiego*, „Przegląd geofizyczny”, Nr 2 (XXXIV), Państwowe Wydawnictwo Naukowe 1989, s. 167-168.

¹⁸² K. Łomniewski, W. Mańkowski, J. Zalewski, *Morze Bałtyckie*, dz. cyt., s. 60-63.

urozmaiconymi klifami. Załącznik 7 przedstawia główne typy wybrzeży i strefy funkcjonalne dna Bałtyku.

O szelfowym położeniu Bałtyku świadczy jego niewielka średnia głębokość, która wynosi 52,3 m. Przy czym w ok. „[...] 80% powierzchni morza występują głębokości od 50 do 100 m, 18% to głębokości 0-50 m, a zaledwie 2% powierzchni to akweny o głębokości powyżej 200m”¹⁸³. W tabeli 2.1. zestawione zostały podstawowe dane morfometryczne Morza Bałtyckiego i głównych jego basenów.

Tabela 2.1. Charakterystyka morfometryczna Morza Bałtyckiego i jego siedmiu basenów

| Akwen | Powierzchnia | Objętość | Największa głębokość | Średnia głębokość |
|-----------------|-----------------|-----------------|----------------------|-------------------|
| | km ² | km ³ | m | m |
| Zatoka Botnicka | 36260 | 1481 | 156 | 40,8 |
| Morze Botnickie | 79257 | 4448 | 294 | 61,7 |
| Zatoka Fińska | 29498 | 1098 | 123 | 37,2 |
| Zatoka Ryska | 17913 | 406 | 51 | 22,7 |
| Bałtyk Właściwy | 209930 | 13045 | 459 | 62,1 |
| Morze Beltów | 20121 | 287 | 38 | 14,3 |
| Kattegat | 22287 | 515 | 109 | 23,1 |
| Razem | 415266 | 21721 | - | 52,1 |

Źródło: L. Håkanson, [red.], A. Jankowski, G. Jankowski, [tłum.], *Charakterystyka fizyczno-geograficzna zlewiska Morza Bałtyckiego*, [w:] *Środowisko Morza Bałtyckiego*, Zeszyt 1, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu w Uppsali”, Uppsala 1991, s. 6.

Analiza danych przedstawionych w tabeli 2.1. oraz mapy batymetrycznej potwierdza, że Bałtyk składa się z kilku całkowicie różnych subbasenów, od Zatoki Botnickiej na północy po Kattegat na zachodzie. Wynika z niej, że występuje kilka rozdzielonych obszarów o znacznej głębokości, do których należą: na północny zachód od Gotlandii Głębia Landsort – 459 m, na południowy wschód od tej wyspy Głębia Gotlandzka [249 m], ma Morzu Alandzkim Głębia Alandzka [301 m], środkowa części Zatoki Botnickiej [294 m]. Znacznie mniejsze głębokości występują natomiast na akwencie Bałtyku Południowego oraz w jego wschodniej części. Na tych obszarach do największych głębokości zali-

¹⁸³ T. Szubrycht, *Bałtyckie wymiary ...*, dz. cyt., s. 20.

cza się Głębia Gdańska [118 m], Głębia Bornholmska [105 m] Zatoka Fińska [115 m], Zatoka Ryska [62 m]. Jeszcze mniejsze głębokości występują na wodach zachodniego Bałtyku, jak na przykład Głębia Arkońska [53 m]. Najpłytszym akwenem są Cieśniny Duńskie, których średnia głębokość wynosi zaledwie 14,3 m¹⁸⁴. Takie ukształtowanie dna powoduje, że najgłębszą częścią Morza Bałtyckiego jest Bałtyk Właściwy ze średnią głębokością 62,1 m.

Rozmiar, kształt, położenie geograficzne oraz bilans wodny w znacznym stopniu decydują o specyfice środowiska tego morza, w tym o unikalnych właściwościach wody. Bałtyk stanowi jedyny w skali globu akwen wypełniony wodą słoną, której średnie zasolenie wynosi 7-8‰ i w zależności od rozpatrywanego akwenu zmienia się w granicach od 2 do 4‰ w Zatoce Botnickiej, 4-6‰ w Morzu Botnickim, 6-8‰ w Bałtyku Właściwym, aż do 20-30‰ w Kattegacie i Skagerraku¹⁸⁵. Zawartość soli w wodzie morskiej wpływa na niektóre właściwości fizyczne wody, a w szczególności na gęstość, temperaturę krzepnięcia oraz ciśnienie osmotyczne. Tabela 2.2. przedstawia różnice w fizycznych właściwościach wody bałtyckiej i atlantyckiej.

Tabela 2.2. Porównania fizycznych właściwości wody bałtyckiej i atlantyckiej

| Właściwości | Woda bałtycka | Woda atlantycka |
|--------------------------------------|---------------------|-----------------|
| Średnie zasolenie | 7-8‰ | 35‰ |
| Temperatura wody najwyższej gęstości | 2,5°C | -3,5°C |
| Temperatura krzepnięcia wody | od -0,3°C do -0,4°C | -1,91°C |
| Ciśnienie osmotyczne | 4,4 at. | 23 at. |

Źródło: K. Łomniewski, W. Mańkowski, J. Zalewski, *Morze Bałtycki*, PWN, Warszawa 1975, s. 138.

Bardzo znikoma wymiana wód z Oceanem Atlantyckim powoduje, że do Bałtyku wpływa bardzo mało słonej wody oceanicznej. Jednocześnie następuje bardzo wyraźny pionowy podział wód Bałtyku wzdłuż granicznej izohaliny

¹⁸⁴ A. Richling, K. Ostaszewska, [red.], *Geografia fizyczna Polski*, PWN, Warszawa 1991, s. 189 oraz A. Majewski, *Charakterystyka wód*, [w:] B. Augustowski, [red.], *Bałtyk południowy*, Ossolineum, Wrocław 1987, s. 175.

¹⁸⁵ Tamże, s. 10.

8‰. Głębokość występowania tej izohaliny jest zróżnicowana, nawet w obrębie jednego akwenu, gdyż górna warstwa izohalinowa, o mniejszym zasoleniu, zwiększa swą grubość ku wschodowi, dolna natomiast warstwa słona (izotermiczna) obniża się w tym kierunku¹⁸⁶.

Odrębnym, charakterystycznym zjawiskiem hydrologicznym Morza Bałtyckiego jest jego zlodzenie, które w znaczny sposób zmienia warunki żeglugi na akwenie. Znaczna rozciągłość południkowa oraz zróżnicowane zasolenie wpływa na bardzo duże zróżnicowanie w występowaniu utrudniającej żeglugę pokrywy lodowej. Grubość pokrywy lodowej wzrasta od południowych wybrzeży w kierunku północy. Zlodzenie, najdalej na północ wysuniętej Zatoki Botnickiej, utrzymuje się nawet przez 180 dni w roku, a średnia grubość pokrywy lodowej wynosi 70-80 cm. W okresie bardzo srogich zim pokrywa lodowa na tym akwenie może osiągnąć nawet do 105 cm, a na Morzu Archipelagowym do 75 cm. Na Morzu Botnickim i w Zatoce Fińskiej pokrywa lodowa osiąga maksymalną grubość do 50 cm.

Na akwenie Bałtyku Południowego zjawiska lodowe są zdecydowanie łagodniejsze. Zlodzenie trwa średnio 20 dni na morzu pełnym i 80-105 dni na zalewach i w zatokach¹⁸⁷. Występujące na tym akwenie zjawiska lodowe to przede wszystkim lód przybrzeżny, kra oraz śryż lodowy. W czasie łagodnych i umiarkowanych zim cienka warstwa lodu przybrzeżnego występuje tylko na zatokach i zalewach, a morze otwarte jest wolne od zjawisk lodowych. Surowe zimy powodują występowanie lodu przybrzeżnego wzdłuż całego wybrzeża Bałtyku Właściwego, a znaczne obszary morza są pokryte krą i śryżem. Grubość pokrywy lodu przybrzeżnego osiąga maksymalnie od 50 do 60 cm. Prawdopodobieństwo występowania lodu na akwenie Bałtyku Właściwego w zatokach i na zalewach wynosi do 75%, w rejonach przybrzeżnych do 50% i maleje wraz z oddalaniem się od wybrzeży do 10% na otwartym akwenie¹⁸⁸. W okresie bardzo surowych zim Bałtyk zamraża na obszarze ok. 250 tys. km², a jedynym wolnym od zlodzenia akwenem, jest obszar środkowego Bałtyku, na którym sięgająca 90 m warstwa izohalinowa potrzebuje bardzo długiego czasu na schłodzenie do temperatury, w której słonawe wody zostaną ścięte w lód¹⁸⁹.

¹⁸⁶ K. Łomniewski, W. Mańkowski, J. Zalewski, *Morze Bałtyckie*, dz. cyt., s. 179.

¹⁸⁷ Tamże, s. 208-209.

¹⁸⁸ A. Majewski, *Charakterystyka wód*, [w:] B. Augustowski, [red.], *Bałtyk południowy*, Ossolineum, Wrocław 1987, s. 197-203.

¹⁸⁹ J. Zalewski, Cz. Wojewódka, *Europa Bałtycka*, Ossolineum, Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk 1977, s. 57.

Analiza materiałów źródłowych oraz doświadczenie zawodowe autora pozwalają stwierdzić, że Morze Bałtyckie to stosunkowo mały ale burzliwy akwen, na którym fale są strome i krótkie (tzw. bałtycka fala). Fale średnio osiągają ok. 5 metrów wysokości, a typowa ich wysokość wynosi od 3 do 8 metrów. Pomimo, że rozmiary akwenu ograniczają możliwość powstawania wysokich fal wiatrowych, to podczas sztormów osiągają one znaczne wysokości¹⁹⁰. Dodatkowo na zamkniętym morzu, jakim jest Bałtyk występuje zjawisko powstania fali barycznej (sejszy). Fale takie powstają gdy nad powierzchnią akwenu utworzą się dwa układy o różnych ciśnieniach atmosferycznych, wywołujących różnicę w poziomie wody. Poruszające się w jednym rytmie cząstki wody powodują wahania wokół środka akwenu, rosnące w stronę krańców zbiornika. Na Morzu Bałtyckim występuje dwudziestokilkugodzinny rytm kołysania się wody wywołany sejszą, a po wyrównaniu się ciśnień przez pewien czas utrzymuje się szerokie kołysanie o amplitudzie sięgającej na granicach akwenu nawet ponad metr¹⁹¹.

W rejonie Bałtyku Południowego w okresie wiosennym i letnim występują słabe i krótkotrwałe sztormy o sile wiatru do 8°B i stanie morza 7-8°B, natomiast w okresie jesiennym i zimowym sztormy są silniejsze i mogą trwać do ośmiu dób¹⁹². Na akwencie tym w skali całego roku przeważają wiatry zachodnie i południowo-zachodnie. Charakteryzują się one znaczną zmiennością w poszczególnych porach roku. W okresie zimowym przeważają wiatry z kierunków zachodniego i południowo-zachodniego, dla okresu wiosennego charakterystyczne są wiatry z kierunków północno-zachodniego i północno-wschodniego, w okresie letnim więcej z kierunków zachodniego i południowo-zachodniego, natomiast w okresie jesiennym z kierunku południowo-zachodniego. Jednocześnie w tym rejonie można wydzielić trzy strefy prędkości wiatru: pełnomorską, przybrzeżną oraz lądową. Największe prędkości wiatru występują w strefie pełnomorskiej, gdzie wynosić one mogą od 6-9 m/s¹⁹³.

¹⁹⁰ 23.12.2004, Bałtyk północny pojedyncza sztormowa fala 14 metrów wysokości; 15.11.2001, Zatoka Fińska, fala o wysokości 9,2 m, Morze Botnickie, najwyższa fala ok. 10 m., T. Szubrycht, *Bałtyckie wymiary bezpieczeństwa*, dz. cyt., s. 31.

¹⁹¹ P. Wład, *Geografia. Bogactwo przyrodnicze Ziemi*. Wydawnictwo ORTUS 2010, s. 245

¹⁹² T. Szubrycht, *Bałtyckie wymiary bezpieczeństwa*, dz. cyt., s. 32.

¹⁹³ K. Kwiecień, *Warunki klimatyczne*, [w:] B. Augustowski, [red.], *Bałtyk południowy*, Ossolineum, Wrocław 1987, s. 236-242 oraz T. Szubrycht, *Bałtyckie wymiary ...*, dz. cyt., s. 32-33.

Zestawienie maksymalnych prędkości wiatru oraz wysokości fal w okresach sztormowych i w okresach spokojnego morza przedstawia tabela 2.3.

Tabela 2.3. Maksymalne prędkości wiatru i wysokości fali oraz okresy najczęstszego występowania sztormów i stanów spokojnego morza

| | Bałtyk | | | |
|--|-----------------|-----------|---------------------|---------------------|
| | Północny | Centralny | Południowo-wschodni | Południowo-zachodni |
| Maksymalna prędkość wiatru [m/s] | 30 | 32 | 32 | 28 |
| Maksymalna wysokość fali [m] | 9-14 | 9-11 | 8 | 7 |
| Okres najczęstszego występowania sztormów | VII-IX XI-II | XI-II | XI-II | XI-II |
| Okres najczęstszego występowania stanów spokojnego morza | V-VII | V-IX | V-IX | V-IX |

Źródło: T Szubrycht, *Bałtyckie wymiary bezpieczeństwa*, dz. cyt., s. 32.

Przedstawione w tabeli 2.3. dane pozwalają na określenie okresów, w których występują największe utrudnienia w prowadzeniu działań przez siły okrętowe MW RP spowodowane warunkami hydrometeorologicznymi.

Zachodnia części Obszaru Operacyjnego Zainteresowania MW obejmuje północno-wschodnie i wschodnie obszary Morza Północnego. M. Północne, ograniczone od północy przez Szetlandy, od zachodu przez Wyspy Brytyjskie i Orkady, od wschodu przez półwyspy Skandynawski i Jutlandzki, a od południa przez wybrzeże francuskie, belgijskie holenderskie i niemieckie, zaliczane jest również do mórz szelfowych. Szerokie połączenie z Oceanem Atlantyckim powoduje, że M. Północne jest pod jego silnym wpływem hydrologicznym i podlega bardzo silnym prądom pływowym. Średnia wysokość pływów może wynosić od 2 do 12 m¹⁹⁴. Prawie 2/3 jego powierzchni ma głębokość nie prze-

¹⁹⁴ Średnie pływy wynoszą poniżej 2 m we wschodniej części akwenu - Półwysep Jutlandzki i południowe wybrzeże Półwyspu Skandynawskiego, 2-4 m w południowej części akwenu – wybrzeża Niemiec, Belgii i Holandii, 4-8 m wschodnie wybrzeża Wysp Brytyjskich oraz powyżej 8 m u francuskich wybrzeży Kanału La Manche. Największe zanotowane wahania poziomu morza wystąpiły u wybrzeży Wysp Brytyjskich, u ujścia rzeki Severn – do 16,8 m oraz w kanale La Manche w pobliżu francuskiego portu Gra-

kraczące 100 m, a w południowej części głębokości wahają się od kilkunastu do kilkudziesięciu metrów. Taka charakterystyka batymetryczna w połączeniu z pływami stanowi znaczne utrudnienie nawigacyjne. Dodatkowych problemów nawigacyjnych przysparzają przeobrażane i przemieszczane prądami pływowymi płycizny¹⁹⁵.

Zasolenie wody, w przeważającej części morza wynosi 34-35‰ i tylko w jego wschodniej części, ze względu na przenikanie wód bałtyckich spada do ok. 30‰. Letnie temperatury wody obniżają się ku północo-zachodowi osiągając średnio od 17°C do 12°C. Zimą morze nie zamarza lecz tworzą się przy jego południowych wybrzeżach lody przybrzeżne, szczególnie w estuariach rzek¹⁹⁶.

Wybrzeża południowe i wschodnie charakteryzują się nierozgałęzionymi zatokami o zróżnicowanej szerokości, głęboko wcinającymi się w ląd¹⁹⁷. Wybrzeża Półwyspu Jutlandzkiego przyjmują postać równin abrazyjno-akumulacyjnych, natomiast południowe wybrzeża akwenu równin wattowych. Wybrzeża Wysp Brytyjskich, szczególnie w Kanale La Manche charakteryzują się budową klifową. Północne wybrzeża morza (Półwysep Skandynawski) poprzecinane jest dużą liczbą wąskich, głęboko wcinających się w ląd, stromych i skalistych fiordów¹⁹⁸.

Należy podkreślić, że bardzo zróżnicowane warunki wynikające z ukształtowania dna, zmienności głębokości, silnego uwarstwienia wody spowodowanym różnicami temperatur oraz zasolenia, jak również zróżnicowany i zmienny klimatem mają zasadniczy wpływ na działania sił okrętowych w tym rejonie. Dodatkowymi utrudnieniami są liczne przeszkody nawigacyjne w postaci platform wiertniczych czy farm wiatrowych zlokalizowanych w pobliżu wybrzeża.

nville – do 16,1 m, *Poglądowy Atlas Świata. Europa część 1, Popularna Encyklopedia Powszechna*, FOGRA Oficyna Wydawnicza, Kraków 2000, s. 44.

¹⁹⁵ *Britanica*, Edycja polska, tom 34, Wydawnictwo Kurpisz, Poznań 2003, s. 232.

¹⁹⁶ *Encyclopaedia Britannica*, Inc. International Copyright Union 1966, vol. 16, s. 632.

¹⁹⁷ B. Dobrynin, *Geografia fizyczna Europy Zachodniej*, PWN, Warszawa 1954, s. 172-176.

¹⁹⁸ *Poglądowy Atlas Świata. Europa część 1*, dz. cyt., s. 44-46

2.1.2. Charakterystyka polityczna Regionu Bałtyckiego jako Obszaru Operacyjnego Zainteresowania MW RP

Wyjątkowa rola, jaką odegrały pod koniec XX wieku państwa Regionu Bałtyckiego w kształtowaniu politycznej mapy świata oraz diametralnie różny od panującego w tamtym okresie układ sił w regionie powoduje konieczność dokonania kompleksowej charakterystyki politycznej z uwzględnieniem wpływu obecnej sytuacji na przewidywane działania sił okrętowych MW RP na akwenie Morza Bałtyckiego.

Z punktu widzenia problematyki bezpieczeństwa morskiego państwa stwierdzić należy, że Obszar Operacyjnego Zainteresowania MW obejmuje akweny zaliczane do obszarów morskich dziesięciu państw nadbrzeżnych. Na Bałtyku są to Obszary morskie dziesięciu państw nadbałtyckich (Dania, Estonia, Finlandia, Litwa, Łotwa, Niemcy, Polska, Rosja i Szwecja). Na akwenie Morza Północnego, w jego wschodniej części OoZ MW obejmuje rejony stanowiące obszary morskie Niemiec i Danii. Natomiast w północnej jak i północno-wschodniej części obejmuje obszary morskie Norwegii, która nie jest zaliczana do państw nadbałtyckich, ale jest z nimi silnie powiązana, historycznie, gospodarczo i politycznie.

Morze Bałtyckie od wieków było czynnikiem splatającym losy leżących nad nim, w całości lub tylko częściowo, państw, które są bardzo zróżnicowane „[...] pod względem etnicznym, ustrojowym, kulturowym, wyznaniowym, politycznym i gospodarczym”¹⁹⁹. Terytoria tych państw leżą na obszarze określonym w literaturze przedmiotu jako Region Bałtycki. W literaturze dokonano również próby określenia geograficznych granic tego regionu jako „[...] terytorium lądowego wiążącego się z Morzem Bałtyckim, ograniczonego od zachodu nikło zarysowanym działem wodnym biegnącym między Odrą a Łabą, wzgórzami Pojezierza Meklemburskiego i kulminacjami wzdłuż Półwyspu Jutlandzkiego, od północnego zachodu i północy Górami Skandynawskimi, od północnego wschodu wyżyną Maanselkä przechodzącą na terytorium Karelii, następnie od wschodu Garbem Wałdajskim, Grzędą Smoleńską, Wyżyną Białoruską i Wołyńską, wreszcie od południa Karpatami i Sudetami”²⁰⁰. Podobnie granice wyznaczone zostały na skutek przyjęcia jako kryterium obszar zlewiska Morza Bał-

¹⁹⁹ J. Zalewski, Cz. Wojewódka, *Europa Bałtycka*, dz. cyt., s. 107.

²⁰⁰ Tamże, s. 107.

tyckiego²⁰¹. Pod względem politycznym i militarnym Region Bałtycki obejmuje jednak znacznie większy obszar.

Kwerenda literatury przedmiotu pozwala stwierdzić, że w regionie tym zróżnicowane struktury tworzyły się według różnych kryteriów, do których zaliczyć można kryteria polityczne, ekonomiczne, religijne, kulturowe, cywilizacyjne czy też historyczne. Zdaniem autora, niezwykle istotne dla zrozumienia obecnie panujących stosunków politycznych jest prześledzenie historycznych zmian kształtowania się struktur państwowych, sojuszy oraz dominacji w regionie.

Struktura etniczna tego obszaru ukształtowała się około V–VI wieku, a około X w wieku nastąpił rozwój pierwszych organizmów państwowych, co w późniejszym okresie ok. XII w zaowocowało ekspansją polityczną i terytorialną państw oraz rywalizacją o wpływy nad Bałtykiem. Efektem politycznej i gospodarczej rywalizacji była konsolidacja polityczna państw, liczne wojny, zawiązywane sojusze militarne oraz alianse gospodarcze. Wraz ze zmianami politycznymi i gospodarczymi następowały zmiany w zakresie dominacji w Regionie Bałtyckim.

Pierwszą potęgę morską w regionie Morza Bałtyckiego stanowili wikingowie, których panowanie na morzu przypada na okres tzw. „burzy normandyjskiej” obejmujący lata od ok. 800 do ok. 1050 n.e. Znaczny wpływ na życie polityczne w regionie na przełomie X i XI wieku miało również państwo polskie Mieszka I i Bolesława Chrobrego, dysponujące dostępem do morza porównywalnym z obecnym wybrzeżem Polski.

Od początku XI w do początku XIII w dominującą rolę pełniło Cesarstwo Niemieckie. Cesarze niemieccy ingerowali w sprawy sąsiednich państw słowiańskich, a szczyt wpływów politycznych przypadł na okres panowania Henryka VI na przełomie XII i XIII w. W tym samym okresie, kiedy władzę objął król Kanut II Wielki, również Dania zaczęła liczyć się na arenie międzynarodowej. Kanut II Wielki władał państwem obejmującym Danię, Anglię, Norwegię oraz znaczne obszary Szwecji i Finlandii. Dalsza ekspansja Danii w rejonie Morza Bałtyckiego doprowadziła do zajęcia Estonii, Holsztynu i Inflant.

Znaczącą rolę w regionie odgrywały też zakony rycerskie Kawalerów Mieczowych (Zakon Liwoński, Rycerze Chrystusowi) oraz Zakon Krzyżac-

²⁰¹ Szerzej: E. Buchhofer, *Geographical determinants of „Baltic Europe”*, [w:] A. Kukliński [red.], *European space, Baltic space, Polish space*, *European Institute for Regional and Local Development University of Warsaw*, cz. 1, Warszawa 1997, s. 58-70.

ki (Zakon Szpitala Najświętszej Maryji Panny Domu Niemieckiego w Jerozolimie). W roku 1237 Kawalerowie Mieczowi połączyli się z Zakonem Krzyżackim, który w stosunkowo krótkim czasie stał się dominującą potęgą, i w szczytowym okresie, na przełomie XIV i XV w panował nad Bałtykiem od Łeby do zatoki Narwa w Zatoce Fińskiej²⁰².

Pod koniec XIV na mocy zawartej 14 sierpnia 1385 w Krewie unii personalnej Królestwa Polskiego z Wielkim Księstwem Litewskim ponownie na prawie cztery wieki na arenę polityczną powróciła Polska. Na mocy postanowień Unii Lubelskiej, podpisanej 1. lipca 1569 roku na Sejmie w Lublinie unia personalna została przekształcona w unię realną, w wyniku której powstało państwo określane jako Rzeczpospolita Obojga Narodów. Rzeczpospolita jako państwo federacyjne złożone z Korony Królestwa Polskiego i Wielkiego Księstwa Litewskiego pod berłem wspólnego monarchy uprawiała wspólną politykę zagraniczną i obronną, natomiast Korona i Wielkie Księstwo zachowały odrębny skarb, urzędy, wojsko i sądownictwo. Państwo to przez ponad 200 lat stanowiło realną siłę polityczną i w decydujący sposób wpływało na stosunki w regionie, praktycznie do czasów pierwszego rozbioru²⁰³.

W XIV i XV wieku istotną rolę w kształtowaniu się układów politycznych i gospodarczych w regionie wywarła również unia gospodarcza określona mianem Ligi Hanzeatyckiej, która skupiała prawie wszystkie miasta portowe, Morza Północnego i Bałtyckiego zrzeszone w czterech grupach Wendyjskiej, Saskiej, Bałtyckiej i Westwalskiej. W szczytowym okresie rozwoju Hanza liczyła około 160 miast pod przewodnictwem Lubeki. Liga, walcząc o wpływy gospodarcze, stanowiła również siłę polityczną i militarną, gdyż bogate miasta kupieckie były w stanie sfinansować armie i floty zaciężne silniejsze niż te, którymi dysponowali monarchowie²⁰⁴.

Najpotężniejszym sojuszem w Regionie Bałtyckim w XV i na początku XVI w. była Unia Kalmarska, jednocząca królestwa Danii, Norwegii i Szwecji pod panowaniem jednego władcy²⁰⁵. Po rozpadzie Unii Kalmarskiej, od czasu gdy królem Szwecji został Gustaw Waza, państwo to włączyło się do zmagañ

²⁰² T. Manteuffel, *Historia powszechna. Średniowiecze*, PWN, Warszawa 2007, s. 246-250.

²⁰³ Tamże, s. 345-355.

²⁰⁴ Szerzej: H. Runblom, M. Tyden, H. Carlbläck-Isotalo, *Historia regionu Bałtyckiego*, [w:] *Srodowisko Morza Bałtyckiego*, tłumaczenie i komentarz K. Czekaj, Katowice 1996, s. 12-13 oraz T. Manteuffel, *Historia powszechna. Średniowiecze*, dz. cyt. s. 338-339.

²⁰⁵ S. Kwiatkowski, *Średniowieczne dzieje Europy*, TRIO, Warszawa 2007, s. 386-387.

o wpływy w Regionie Bałtyckim i w krótkim czasie osiągnęło pozycję mocarstwową. Kres szwedzkiej dominacji przyniosło umocnienie pozycji Rosji na arenie międzynarodowej i ustanowienie przez Piotra I Wielkiego Imperium Rosyjskiego. Rosja zyskała dostęp do Bałtyku i możliwość rozwoju swej floty i baz morskich oraz nieograniczonego handlu z całym światem²⁰⁶. Rządy Katarzyny II i Aleksandra I zapewniły Rosji dominującą pozycję w Regionie Bałtyckim i na całym kontynencie europejskim przez kolejne 200 lat²⁰⁷. I wojna światowa oraz rewolucje z lutego 1917, a następnie 7 listopada (25 października wg kalendarza rosyjskiego) 1917 doprowadziły do upadku caratu. Przejęcie władzy przez bolszewików jednocześnie zapoczątkowało powstanie nowej siły – Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich, w którym dominującą rolę odgrywała Rosyjska Federacyjna Socjalistyczna Republika Radziecka.

Kolejnym państwem, pretendującym do miana regionalnego mocarstwa w XVIII i XIX w. stało się Królestwo Pruskie, które powstało w momencie koronacji w 1701 na króla w Prusach elektora brandenburskiego Fryderyka III. Liczne zwycięskie wojny doprowadziły do wzrostu siły politycznej i militarnej Prus, co pozwoliło na osiągnięcie dominującej pozycji w Rzeszy i całym Regionie Bałtyckim. W drugiej połowie XIX wieku kierowane przez Otto Eduarda Leopolda von Bismarck-Schönhausen Prusy doprowadziły do zjednoczenia Niemiec i powstania Cesarstwa Niemieckiego, stanowiącego wiodącą siłę polityczną, gospodarczą i militarną w Europie. Cesarstwo Niemieckie władało całym południowym wybrzeżem Bałtyku od Lipawy do Flensburga na Półwyspie Jutlandzkim.

Przyczyną kolejnych zmian w regionie było zakończenie I wojny światowej. Na mocy Traktatu Wersalskiego największe zmiany nastąpiły na południowych wybrzeżach Bałtyku. Pokonane Cesarstwo Niemieckie zatrzymało Pomorze Zachodnie i Prusy Wschodnie, u ujścia Wisły utworzone zostało Wolne Miasto Gdańsk, a na południowo-wschodnim wybrzeżu utworzono trzy państwa: Litwę, Łotwę i Estonie. Znikomy, liczący tylko 140 km długości, odcinek wybrzeża Bałtyku uzyskało również odrodzone państwo polskie. Pomimo klęski Państw Centralnych, Niemcy zachowały znaczącą pozycję, szczególnie ze względu na utrzymanie silnie zindustrializowanego obszaru obejmującego

²⁰⁶ Szerzej: N. V. Risanovsky, M. D. Steinberg, *Historia Rosji*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2009, s. 227-237 oraz L. Bazyłow, P. Wieczorkiewicz, *Historia Rosji*, Ossolineum, Wydanie IV, Wrocław 2005, s. 138-148.

²⁰⁷ Tamże, s. 259-440.

Meklemburgię i Pomorze Zachodnie²⁰⁸. Pozycja Niemiec zdecydowanie wzrosła od czasu przejście władzy przez Hitlera i rozbudowy potęgi militarnej III Rzeszy. Również ZSRR stało się państwem, z którym należało się liczyć w Regionie Bałtyckim.

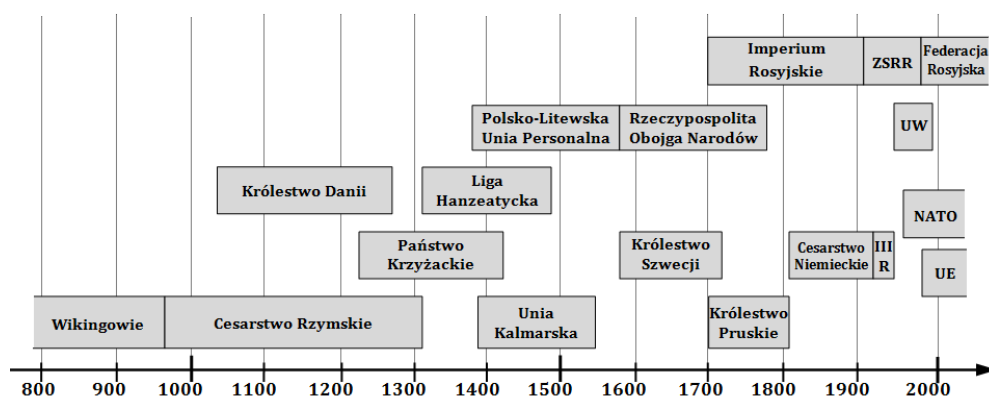
Kolejne, bardzo poważne zmiany nastąpiły po II wojnie światowej, bipolarny układ sił w zasadniczy sposób wpłynął również na sytuację w Regionie Bałtyckim. Klęska III Rzeszy umożliwiła przesunięcia państwowej granicy Polski na zachodzie przyłączona została była prowincja niemiecka Pomorze Zachodnie, na wschodzie natomiast wschodnia część Prus. Likwidacji uległo również Wolne Miasto Gdańsk, a jego terytorium w całości przypadło Polsce. Zasadnicze przesunięcia granic nastąpiły również na południowo-wschodnim wybrzeżu Bałtyku. Z mapy politycznej regionu zniknęły takie kraje jak Litwa, Łotwa i Estonia, które przyłączone zostały do Związku Radzieckiego. Na północy do ZSRR przyłączona została natomiast część obecnego obwodu murmańskiego, należąca przed wojną do Finlandii. Kolejną, niezwykle istotną dla dalszego układu sił w regionie zmianą było dokonanie podziału Rzeszy Niemieckiej na cztery strefy okupacyjne. W konsekwencji doprowadziło to do utworzenia w 1949 r. dwóch państw niemieckich: Republiki Federalnej Niemiec oraz Niemieckiej Republiki Demokratycznej²⁰⁹.

Państwa tego regionu, wychodząc naprzeciw kwestii bezpieczeństwa międzynarodowego oraz polaryzacji politycznej, były zmuszone do określenia swojej pozycji w obrębie antagonistycznych ugrupowań politycznych i gospodarczych. Bałtyk stał się areną rywalizacji dwóch przeciwstawnych sojuszy militarnych, z których dominującą rolę w regionie osiągnął Układ o Przyjaźni, Współpracy i Pomocy Wzajemnej (Układ Warszawski), w ramach którego działania na morzach i oceanach realizować miały połączone floty państw członkowskich. Spośród państw nadbałtyckich do Układu Warszawskiego należały: pełniący dominującą rolę Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich, Polska Rzeczpospolita Ludowa oraz Niemiecka Republika Demokratyczna. Antagonistycznym ugrupowaniem był Sojusz Północnoatlantycki, reprezentowany w Regionie Bałtyckim przez Danię i Niemiecką Republikę Federalną. Szwecja i Finlandia pozostały państwami neutralnymi. Taki układ sił w Regionie Bałtyckim trwał do ostatniej dekady XX wieku.

²⁰⁸ J. Zalewski, Cz. Wojewódka, *Europa Bałtycka*, dz. cyt., s. 118-120.

²⁰⁹ Tamże, s. 120.

Zmiany polityczne, zapoczątkowane w Polsce, rozwiązanie w dniu 1. lipca 1991 roku Układu Warszawskiego oraz rozpad Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich, zapoczątkowały radykalne zmiany polityczne i militarne w regionie. Biorąc pod uwagę względy geopolityczne, na skutek rozpadu bloku komunistycznego, Region Bałtycki uległ zasadniczym przeobrażeniom, które stworzyły całkiem nowe międzynarodowe powiązania, w tym odgrywającym strategiczną rolę w Europie regionie. W ramach tych przeobrażeń dokonano przemiany ustrojowej w państwach byłego bloku komunistycznego oraz realnego i pokojowego oderwania się Republik Bałtyckich od Rosji. W konsekwencji pozwoliło to na powrót na polityczną scenę państw, które zniknęły z niej na ponad pół wieku oraz nastąpiło zjednoczenie dwóch państw niemieckich. Przemiany te zapoczątkowały nowy podział sił w regionie, będący konsekwencją przystąpienia do NATO najpierw Polski, a następnie Litwy, Łotwy i Estonii. Państwa te przystąpiły również do Unii Europejskiej. Rysunek 2.2. przedstawia dominujące w Regionie Bałtyckim mocarstwa i sojusze.



III R – III Rzesza;

ZSRR – Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich;

UW – Układ Warszawski.

Rysunek 2.2. Dominacja w Regionie Bałtyckim

Źródło: opracowanie własne na podstawie: H. Runblom, M. Tydén, H. Carlbläck-Isotalo, tłumaczenie i komentarz K. Czekaj, *Historia Regionu Bałtyckiego*, dz. cyt. oraz J. Zalewski, Cz. Wojewódka, *Europa Bałtycka*, dz. cyt.,

W tabeli 2.4. przedstawione zostało zestawienie państwa Regionu Bałtyckiego od powstania państwa polskiego do chwili obecnej.

Tabela 2.4. Państwa regionu bałtyckiego od powstania państwa polskiego do chwili obecnej

| X - XI w. | XII - XIII w. | XIV w. | XV w. | XVI w. | XVII w. | XVIII w. | XIX w. | XX w. przed I wojną światową | Okres Międzywojenny | Okres zimnej wojny | Czasy współczesne |
|---------------------|-----------------------|----------------------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|-----------------------|------------------------------|------------------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------------|
| Królestwo Danii | Królestwo Danii | Królestwo Danii | Królestwo Danii | Królestwo Danii i Norwegii | Królestwo Danii | Królestwo Danii | Królestwo Danii | Królestwo Danii | Królestwo Danii | Królestwo Danii | Królestwo Danii |
| Królestwo Szwecji | Królestwo Szwecji | Królestwo Szwecji | Królestwo Szwecji | Królestwo Szwecji | Królestwo Szwecji | Królestwo Szwecji | Królestwo Szwecji i Norwegii | Królestwo Szwecji | Królestwo Szwecji | Królestwo Szwecji | Królestwo Szwecji |
| Cesarstwo Rzymskie | Cesarstwo Rzymskie | Cesarstwo Rzymskie | Cesarstwo Rzymskie | Cesarstwo Rzymskie | Cesarstwo Rzymskie | Cesarstwo Rzymskie | Cesarstwo Pruskie | Cesarstwo Niemieckie | Rzesza Niemiecka | NRD | Republika Federalna Niemiec |
| Królestwo Polskie | Królestwo Polskie | Księstwo Pomorskie | Monarchia polsko-litewska | Monarchia polsko-litewska | Rzeczpospolita Polska | Rzeczpospolita Polska | Cesarstwo Rosyjskie | Cesarstwo Rosyjskie | Rzeczpospolita Polska | RFN | Rzeczpospolita Polska |
| Królestwo Kijowskie | Państwo Krzyżackie | Państwo Krzyżackie | Państwo Zakonne | Państwo Zakonne | Prusy Książęce | Królestwo Pruskie | Wielkie Księstwo Finlandii | | Republika Finlandii | PRL | Republika Estońska |
| Plemiona bałtyckie* | Księstwo Nowogrodzkie | Republika Nowogrodzka | Wielkie Księstwo Moskiewskie | Cesarstwo Rosyjskie | Cesarstwo Rosyjskie | Cesarstwo Rosyjskie | | | Republika Estonii | ZSRR | Republika Finlandii |
| | Księstwo Litewskie | Wielkie Księstwo Litewskie | | Księstwo Pomorskie | Wielkie Księstwo Finlandii | | | | Republika Łotwy | Finlandia | Republika Litewska |
| | | | | | | | | | Republika Litwy | | Republika Łotewska |
| | | | | | | | | | Rzesza Niemiecka | | Federacja Rosyjska |
| | | | | | | | | | ZSRR | | |
| | | | | | | | | | Wolne Miasto Gdańsk | | |

* Od 1025 Królestwo Polskie

** Wielki, Prusowie, Litwini, Kurowie, Liwowie, Finowie, Lapończycy.

ZSRR - Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich, NRD - Niemiecka Republika Demokratyczna, RFN - Republika Federalna Niemiec, PRL - Polska Rzeczpospolita Ludowa.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: T Szubrycht, *Bałtyckie wymiary bezpieczeństwa*, Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia 2010, s. 39, *Wielki Atlas Encyklopedyczny. Historia Świata*, PWN, Warszawa 2006, s. 184-215, *Wielki atlas historyczny*, Demart, Warszawa 2009, *Atlas historyczny świata*, Polskie Przedsiębiorstwo Kartograficzne, im. E. Romera S.A., Warszawa 2001.

Jak przedstawione to zostało na rysunku 2.2. i w tabeli 2.4. geograficzna lokalizacja Regionu Bałtyckiego sprawiła, że od wieków był on areną bardzo intensywnych działań militarnych i przemian politycznych. W ich wyniku na politycznej mapie regionu pojawiały się dominujące mocarstwa i sojusze, jedne państwa całkowicie znikwały, inne na przemian pojawiały się i znikwały, a jeszcze inne ulegały znacznym transformacjom.

Obecnie Region Bałtycki, w literaturze przedmiotu określany również jako Region Morza Bałtyckiego (RMB), Europa Bałtycka czy nawet Nowa Hanza rozumiany jest jako „[...] *region i obszar powiązań administracyjnych, gospodarczych, kulturowych i infrastrukturalnych* [...] ze względu na brak jednoznacznie wytyczonych granic [...] *jest ciągle jeszcze pojęciem hipotetycznym*”²¹⁰, a podjęte w licznych opracowaniach próby wyznaczania granic Europy Bałtyckiej „[...] *nie są jednoznaczne i mają charakter umowny. Ze względów chociażby statystycznych są delimitowane granicami politycznymi i administracyjnymi*”²¹¹. Stwierdzić też należy, że z politycznego, społecznego oraz ekonomicznego punktu widzenia granice tego regionu, tak naprawdę, nigdy nie zostały precyzyjnie wytyczone. Państwa leżące w Regionie Bałtyckim należą również do różnych regionów europejskich. Przy czym podział Europy na regiony, a szczególnie umiejscowienie w nich państw bałtyckich nie jest kwestią ostatecznie rozstrzygniętą²¹². Najogólniej więc pod pojęciem Europy Bałtyckiej określany

²¹⁰ T. Palmowski, *Wpływ współpracy transgranicznej na proces integracji Europy Bałtyckiej*, [w:] T. Palmowski, M. Pacuk, [red.], *Europa Bałtycka regionem współpracy i integracji*, Zeszyty Morskie Katolickie Stowarzyszenie „Civitas Christiana” Związek Miast i Gmin Morskich, Gdańsk-Kopenhaga 2003 r. s. 12.

²¹¹ Tamże, s. 12

²¹² Wg poglądów niemieckich do Regionu Bałtyckiego należą państwa leżące w trzech regionach europejskich: Europa środkowa (Niemcy, Polska), Europa północna (Dania, Szwecja, Finlandia), Europa wschodnia (Rosja, Litwa, Łotwa, Estonia). Również wg współczesnego podziału fizycznogeograficznego Europy wg J. Kondrackiego państwa bałtyckie leżą w trzech regionach, do których zalicza: Europę zachodnią (Dania, Niemcy i zachodnia część Polski), Europę wschodnią (wschodnia część Polski, Rosja, Litwa Łotwa i Estonia) oraz Europę północną (Szwecja i Finlandia). Koncepcja nowego podziału wg J. Wojtanowicza uwzględnia cztery regiony, z których trzy obejmują państwa bałtyckie: Europa środkowa (Niemcy, Polska, Rosja – Obwód Kaliningradzki, Litwa i Łotwa), Europa zachodnia (Dania), Europa północna (Szwecja, Finlandia, Estonia i Rosja – Obwód Leningradzki). Szerzej: *Geografia bezpieczeństwa państw regionu środkowoeuropejskiego*, MON, Sztab Generalny Wojska Polskiego, Zarząd Geografii Wojskowej, Warszawa 2001.

jest „[...] *obszar kontynentu w granicach zlewiska Morza Bałtyckiego, uwzględniający państwa, w zależności od stopnia ich powiązania z tym akwenem*”²¹³.

Zgodnie z przyjętymi teoriami granice tego obszaru mogą być określane na dwa różne sposoby. Pierwszy uwzględnia tylko całe państwa ściśle powiązane terytorialnie z Morzem Bałtyckim i mające bezpośredni dostęp do niego jak: Dania, Estonia, Litwa, Łotwa, Finlandia, Polska i Szwecja) oraz fragmenty nadbałtyckich terytoriów Niemiec (kraje związkowe: Szlezwik – Holsztyn, Hamburg, Meklemburgia – Pomorze Przednie), Federacja Rosyjska (obwody: Kaliningradzki i Piotrogrodzki). Drugi natomiast, przyjęty przez Unię Europejską, do nieokreślonego przez naturalne granice, tzw. poszerzonego Regionu Bałtyckiego zalicza również państwa i obszary silnie powiązane z Morzem Bałtyckim, takie jak: Norwegia, Białoruś, niemiecki kraj związkowy Brandenburgia obwody rosyjskie: Nowogrodzki, Pskowski i Karelię, a nawet Islandię, Czechy i Słowację²¹⁴. Takie szerokie postrzeganie Regionu Bałtyckiego, zdaniem autora, wynika przede wszystkim z jego znaczenia gospodarczego na trasie głównych transeuropejskich korytarzy transportowych łączących północ i południe oraz wschód i zachód kontynentu. Wskazuje też jednoznacznie na bardzo silne powiązania gospodarcze pomiędzy krajami tego regionu, co w konsekwencji przekłada się również na stabilizację polityczną.

Warto również zauważyć, iż sam akwen Morza Bałtyckiego w całości podzielony został na obszary morskie leżących nad nim dziewięciu suwerennych państw nadbrzeżnych. Stosunkowo niewielkie rozmiary morza są powodem występowania kwestii spornych w rozgraniczeniu wyłącznych stref ekonomicznych. Jednocześnie spory związane z delimitacją obszarów morskich na Bałtyku mają charakter gospodarczy, a nie polityczny. Do najistotniejszych sporów delimitacyjnych należą spory pomiędzy Polską a Danią, Polską a Niemcami oraz zakończony już spór pomiędzy Łotwą a Estonią. Delimitację obsza-

²¹³ J. Grzela, *Rola strategii w rozwoju innowacyjności i konkurencyjności makroregionu na przykładzie strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego*, [w:] „Studia i Materiały”, *Miscellanea Oeconomicae*, Rok 14, Nr specjalny/2010, Uniwersytetu Humanistyczno – Przyrodniczego Jana Kochanowskiego w Kielcach, Kielce 2010, s. 127-129.

²¹⁴ Szerzej: M. Pacuk, *Wprowadzenie do problematyki Europy Bałtyckiej* [w:] M. Pacuk [red.] *Regiony Nadmorskie. Europa Bałtycka. Rozwój Koncepcji*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2001, s. 45, E. Buchhofer, *Geographical Determinants of Baltic Europe*, dz. cyt, s. 58-70, L. Rydén, *The Baltic Sea Region and the relevance of regional approaches* [w:] W. Maciejewski [red.], *The Baltic Sea Region. Cultures, Politics, Societies*, A Baltic University Publication, Uppsala University 2002, s. 7.

rów morskich Morza Bałtyckiego z uwzględnieniem obszarów spornych przedstawia Załącznik 8.

Tabela 2.5. przedstawia obszar wyłącznych stref ekonomicznych państw nadbałtyckich oraz udział procentowy tych stref w ogólnej powierzchni Morza Bałtyckiego.

Tabela 2.5. Obszar wyłącznych stref ekonomicznych państw nadbałtyckich oraz udział procentowy tych stref w ogólnej powierzchni Morza Bałtyckiego

| Państwo | Wyłączna strefa ekonomiczna | Udział w ogólnej powierzchni Morza Bałtyckiego |
|-----------|-----------------------------|--|
| | tys. km ² | % |
| Dania | 24 | 5,7 |
| Estonia | 36,9 | 8,8 |
| Finlandia | 82 | 19,4 |
| Litwa | 8,9 | 2,1 |
| Łotwa | 25 | 6 |
| Niemcy | 14 | 3,3 |
| Polska | 32,8 | 7,7 |
| Rosja | 33,8 | 8 |
| Szwecja | 165 | 39 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie: A. Makowski, *Siły morskie współczesnego państwa*, dz. cyt. s. 47-51.

Spór pomiędzy Łotwą i Estonią wynikał z faktu rozszerzenia w 1993 roku swojego morza terytorialnego przez Estonię z 7 do 12 mil morskich oraz jednostronnego wytyczenia granicy wyłącznej strefy ekonomicznej w Zatoce Ryskiej. Pomimo podpisanego już w 1992 roku traktatu o wytyczeniu granicy lądowej, oficjalny układ o granicy morskiej podpisany został w lipcu 1996 roku, a w 1997 podpisane zostało porozumienie dotyczące połowów w Zatoce Ryskiej.

Najdłuższym i do tej pory nierozstrzygniętym sporem dotyczącym obszarów morskich na Bałtyku jest spór o rozgraniczenie polskich i duńskich

obszarów na południe od wyspy Bornholm. Powodem sporu jest zastosowanie w prawodawstwie obu stron odmiennych zasad delimitacji. „*Dania stoi na stanowisku, że delimitacja powinna zastać przeprowadzona w oparciu o linię środkową, stanowisko polskie sprowadza się do negocjacji możliwości dokonania delimitacji w oparciu o linię środkową [...]*”²¹⁵. Jednocześnie „*[...] strona polska wskazuje na szereg specjalnych okoliczności, a mianowicie na przesłanki geograficzne, uwarunkowania geologiczne, i geomorfologiczne spornego obszaru oraz na kryterium proporcjonalności, jako czynników uzasadniających metody inne niż linia równych odległości dla osiągnięcia sprawiedliwego podziału*”²¹⁶.

Uwzględniając proponowaną przez stronę duńską metodę delimitacji Polska utraciłaby ok. 15% swoich obszarów morskich. Natomiast polsko-niemiecki spór o status prawny wód w Zatoce Pomorskiej dotyczy północnego toru podejściowego do portów Szczecin i Świnoujście oraz kotwiczowisk w ich rejonach. Według polskiego stanowiska akweny te w całości stanowią morze terytorialne RP, natomiast od 25.11.1994 roku Niemcy jednostronnie objęły je swoją wyłączną strefą ekonomiczną²¹⁷.

W chwili obecnej jednak, zgodnie z informacją przedstawioną w dokumentacji ONZ „*[...] państwa nadbałtyckie mają uregulowane między sobą stosunki terytorialne na obszarach morskich w odniesieniu do wyłącznej strefy ekonomicznej i strefy rybołówstwa*”²¹⁸. Dotychczasowe spory delimitacyjne rozstrzygane były na drodze porozumień dwustronnych, a nierozstrzygnięty nadal spór między Polską i Danią nie zakłóca dobrej współpracy obydwu krajów.

Synteza dostępnych materiałów źródłowych oraz analiza wymienionych powyżej stosunków panujących w regionie pozwala stwierdzić, że takie pojmowanie granic Regionu Bałtyckiego wynika przede wszystkim z uwarunkowań gospodarczych, natomiast w mniejszym stopniu uwzględnia współczesne układy polityczne oraz kwestie bezpieczeństwa międzynarodowego. Analiza obecnych wzajemnych powiązań państw nadbałtyckich pozwala stwierdzić, że

²¹⁵ D. Rossa-Kilian, *Wielostronna współpraca w regionie Morza Bałtyckiego na przełomie XX i XXI wieku*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2009, s. 87.

²¹⁶ Tamże, s. 87.

²¹⁷ Szerzej: D. Bugajski, *Polsko-niemiecki spór o status wód redy w Zatoce Pomorskiej*, [w:] M. H. Koziński [red.], *Prawo Morskie. Tom XXVII*, PAN, Gdańsk 2011, s. 356-370.

²¹⁸ L. Łukaszuk, *Uwarunkowania prawne współpracy morskiej państw bałtyckich. Wybrane zagadnienia*. [w:] T. Palmowski, M. Pacuk, [red.], *Europa Bałtycka regionem współpracy i integracji*, Zeszyty Morskie Katolickie Stowarzyszenie „Civitas Christiana” Związek Miast i Gmin Morskich, Gdańsk-Kopenhaga 2003 r. s. 28.

państwa te (lub tylko ich wybrane regiony) należą do licznych różnorodnych formalnych i nieformalnych organizacji²¹⁹.

Do organizacji, które stanowią realną siłę polityczną, gospodarczą i militarną oraz sprawują dominującą funkcję w regionie zaliczyć należy przede wszystkim Sojusz Północnoatlantycki oraz Unię Europejską. Spośród dziesięciu państw leżących w OoZ MW (dziewięciu państw zaliczanych do ścisłego Regionu Bałtyckiego i Norwegii) sześć jest członkami zarówno NATO jak i UE (Dania, Estonia, Litwa, Łotwa, Niemcy i Polska), dwa państwa (Szwecja i Finlandia) należą tylko do UE, a Norwegia tylko do NATO. Jedynym państwem, niezrzeszonym w tych dwu organizacjach jest Rosja. Taki polityczno-gospodarczy układ sił w Regionie Bałtyckim potwierdza słowa komisarz *Unii Europejskiej* ds. polityki regionalnej Danuty Hübner, której zdaniem rozszerzenie UE o kraje nadbałtyckie spowodowało, że „[...] *Morze Bałtyckie stało się praktycznie wewnętrznym morzem Unii*”²²⁰.

Analizując układ sił w basenie Morza Północnego, stwierdzić należy, że spośród ośmiu państw leżących nad tym morzem (Belgia, Dania, Francja, Holandia, Niemcy, Norwegia, Szwecja i Wielka Brytania), siedem jest sygnatariuszami Traktatu Północnoatlantyckiego, a Szwecja należy do UE. Część Morza Północnego, stanowiąca OoZ MW obejmuje obszary morskie Danii, Niemiec, Szwecji i Norwegii.

Sytuacja polityczna w OoZ MW stwarza wyjątkowo korzystne warunki do zabezpieczenia działań sił okrętowych Marynarki Wojennej RP zarówno na Bałtyku, jak i Morzu Północnym. Niemniej jednak przeprowadzona analiza zmian na politycznej mapie Regionu Bałtyckiego jakie następowały na przestrzeni wieków pozwala stwierdzić, iż pomimo faktu, że Polska leży w regionie Europy charakteryzującym się obecnie stosunkowo stabilną sytuacją polityczną, to jednak nie można ze stuprocentową pewnością wykluczyć prawdopodobieństwa zaistnienia w tym regionie sytuacji angażujących siły okrętowe

²¹⁹ Szerzej ten temat przedstawiony został w: D. Rossa-Kilian, *Wielostronna współpraca ...*, oraz D. Rossa, [red.], *Współpraca akwenowa państw we współczesnych stosunkach międzynarodowych*, MAIUSCULA, Poznań 2011, s. 102-145 oraz A. Moraczewska, *Region Morza Bałtyckiego*, [w:] I. Topolski, H. Dumała, A. Dumała [red.], *Regiony w stosunkach międzynarodowych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin 2009, s. 55-72.

²²⁰ *Baltic Sea Region Strategy: Commission launches online public consultation*, Bruksela, 3. 11. 2008 r., <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/08/1619&format=HTML&aged=1&language=PL&guiLanguage=en>, 19.07.2012.

w działania prowadzone w OoZ MW zarówno w wymiarze narodowym jak i wielonarodowym. Jednocześnie na podstawie rozważań odnoszących się do morskich wyzwań i zagrożeń w Regionie Bałtyckim przyjąć, że konflikt zbrojny w tym regionie jest mało prawdopodobny, przede wszystkim ze względu na bardzo silne powiązania gospodarcze państw nadbałtyckich, a działania sił okrętowych raczej mogą zostać wymuszone zagrożeniami asymetrycznymi.

2.2. Rejony działań sił Marynarki Wojennej RP w sojuszniczym systemie obrony oraz w działaniach stabilizacyjnych i humanitarnych

W sojuszniczym systemie obrony i reagowania kryzysowego rejon działań sił Marynarki Wojennej RP stanowi obszar (lądowy, morski i powietrzny) obejmujący Ocean Atlantycki na północ od Zwrotnika Raka, na północnym Atlantyku obszar ten sięga do granicy Oceanu Arktycznego, obejmując Morze Norweskie, Morze Labradorskie oraz Cieśninę Duńską i Cieśninę Davisa.

Upraszczając, przyjąć można, że geograficznie południową granicę rejonu działań MW w operacjach sojuszniczych stanowi Zwrotnik Raka, gdzie ocean osiąga największą rozciągłość równoleżnikową (ok. 12250 km). Północna granica przebiega natomiast za kołem podbiegunowym północnym, u wybrzeży Spitsbergenu. W skład Oceanu Atlantyckiego zalicza się obszar oceanu, liczne zatoki i cieśniny oraz 30 mórz otwartych jak i śródlądowych, z których 28 stanowi akweny, na których mogą działać okręty MW RP w operacjach NATO oraz UE²²¹.

Ocean Atlantycki jest stosunkowo płytki (średnia głębokość wynosi 3332 m), duży odsetek powierzchni (13,3% powierzchni oceanu charakteryzuje się

²²¹ Do mórz otwartych Oceanu Atlantyckiego leżących w OoZMW zalicza się u wybrzeży Europy: Morze Północne w skład którego wchodzi Morze Wattowe oraz Morza Celtyckie, Irlandzkie, Szkockie, Hebrydzkie i Norweskie; u wybrzeży Ameryki Północnej Morza: Sargassowe i Labradorskie. Natomiast do mórz śródlądowych zaliczanych do układu oceanicznym Oceanu Atlantyckiego należą: Morze Bałtyckie w skład którego wchodzi Morza Botnickie, Archipelagowe, Alandzkie i Morze Bełtów; Morze Śródziemne w skład którego wchodzi: Morza Adriatyckie, Albozańskie, Balearskie, Egejskie, Jońskie, Kreteńskie, Liguryjskie, Marmara, Mirtejskie, Trackie i Tyrreńskie oraz Morze Czarne w skład którego wchodzi Morze Azowskie. *Nowy Atlas Świata*, GeoCenter - PWN, Warszawa 1998.

głębokościami poniżej 200 m) przypada na płytkie morza szelfowe, szczególnie w jego północnej części²²².

Ocean Atlantycki położony jest we wszystkich strefach klimatycznych od Koła Podbiegunowego Południowego, aż za Koło Podbiegunowe Północne. Ze względu na granice rejonu działań MW RP w dalszych rozważaniach uwzględniona zostanie tylko część Atlantyku leżąca na północ od Zwrotnika Raka. Obszar ten zawiera się pomiędzy 23° 26' 16"N a wybrzeżem Spitsbergenu ok. 75° szerokości geograficznej północnej (66°33'39"N – koło podbiegunowe północne)²²³. Obejmuje on cztery strefy klimatyczne, począwszy od południa: strefę zwrotnikową passatów północnej półkuli, strefę podzwrotnikową północnej półkuli, strefę umiarkowaną północnej półkuli, strefę subarktyczną północnej półkuli i sięga aż do południowych granic strefy arktycznej²²⁴. Na zróżnicowanie klimatu poszczególnych stref zasadniczy wpływ ma szerokość geograficzna, warunkująca temperaturę wody i powietrza nad nią oraz prądy morskie.

Na powierzchni Atlantyku występują liczne wywoływane stałymi wiatrami, powierzchniowe prądy morskie, które powodują wymianę wody w warstwie do głębokości 300 m. Prędkość przemieszczanej prądem wody może wynosić nawet do 10 km/godz. Na półkuli północnej, na skutek oddziaływania siły Coriolisa (na półkuli północnej wiatr ma tendencję do skręcania

²²² Z. Czeppe, J. Flis, R. Mochnacki, *Geografia fizyczna świata*, PWN, Warszawa 1968, s. 727-728.

²²³ Granicę między Oceanem Arktycznym (Północnym, Lodowatym) a Oceanem Atlantyckim stanowią podmorskie wyniesienia dna i progi w cieśninach Davisa (między Ziemią Baffina i Grenlandią) i Duńskiej (od Cape Nansen na Grenlandii do Straumness na Islandii), a następnie od Gerpír (Islandia) przez Jan Mayen do Sorkappu (Spitsbergen) i dalej przez Wyspę Niedźwiedzią do Przylądka Północnego (Nordkapp) w Norwegii. Przyjmowany w Polsce podział oceanu światowego wlicza Ocean Arktyczny jako Morze Arktyczne do Oceanu Atlantyckiego., *Podział Oceanu Światowego*, Katedra Meteorologii i Oceanografii Nautycznej, Akademia Morska w Gdyni, <http://ocean.am.gdynia.pl/student/oceano1/podzial/podzial.html>, 15.07.2012.

²²⁴ Zastosowany został podział stref klimatycznych wg tzw. genetycznej klasyfikacji B. Alisowa, przeprowadzonej na podstawie, przeważających w ciągu całego roku lub tylko sezonowo, typów mas powietrza. Podział ten obejmuje siedem stref klimatycznych na każdej półkuli: strefa równikowa, strefa podrównikowa, strefa zwrotnikowa, strefa podzwrotnikowa, strefa umiarkowana, strefa subarktyczna, strefa arktyczna, J. Flis, *Wstęp do geografii fizycznej*, Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa 1988, s. 193 oraz *Klimat*, Encyklopedia PWN, <http://encyklopedia.pwn.pl/haslo.php?id=3922951>, 15.07.2012.

w prawo) prądy wywołane pasatami przyjmują kształt kręgów poruszających się zgodnie z ruchem wskazówek zegara.

Wywołany pasatami ciepły Prąd Północnorównikowy płynie wzdłuż równika na półkuli północnej i kieruje się od zachodnich wybrzeży Afryki do wschodnich wybrzeży Ameryki Południowej, gdzie łączy się z prawą odnogą Prądu Południoworównikowego. U wschodnich wybrzeży Ameryki Południowej łączy się z Prądem Gujańskim i płynie dalej w stronę Zatoki Meksykańskiej, gdzie łącząc się z Prądem Antylskim, a następnie Florydzkim przechodzi w ciepły Prąd Zatokowy (Golfstrom). Płynąc wzdłuż brzegów Ameryki Północnej do 40–50°N skręca w kierunku północno-wschodnim i jako Prąd Północnoatlantycki płynie do Europy, tworząc najpotężniejszy strumień ciepłej wody w oceanie światowym. U zachodnich wybrzeży Europy jako Prąd Norweski, dociera do Morza Barentsa. Oddzielająca się u wybrzeży Europy prawa odnoga Prądu Północnoatlantyckiego, jako zimny powierzchniowy Prąd Karaibski płynie na południowy zachód wzdłuż brzegów Portugalii i Afryki do Wysp Zielonego Przylądka. Kolejnym odgałęzieniem Prądu Północnoatlantyckiego jest ciepły prąd Irmingera, który na Morzu Baffina po połączeniu się z zimnym Prądem Wschodniogrenlandzkim przechodzi w Prąd Zachodniogrenlandzki²²⁵. Bardzo istotnym dla bezpieczeństwa żeglugi na Północnym Atlantyku jest płynący u wschodnich wybrzeży Ameryki Północnej zimny Prąd Labradorzki, który niesie ze sobą przez cały rok góry lodowe.

Pomimo znacznej różnorodności stref klimatycznych charakterystyczną cechą klimatu Oceanu Atlantyckiego „[...] są małe dobowe i roczne amplitudy temperatury oraz duża względna wilgotność powietrza, szczególnie w wysokich szerokościach geograficznych”²²⁶. Jednocześnie Atlantyk jest stosunkowo zimny, średnia temperatura obliczona dla całego akwenu wynosi zaledwie 16,9°C. Tabela 2.6. przedstawia średnie temperatury wody powierzchniowej w strefie potencjalnych działań MW RP.

Najniższe temperatury wody na półkuli północnej występują w lutym, najwyższe w sierpniu, a dobowe wahania temperatur wody nie przekraczają 0,5°C. Temperatury wód powierzchniowych wynoszą w zimie (luty) w strefie równikowej do 27°C, na 60°N od 0°C na zachodzie (u wybrzeży Ameryki Pół-

²²⁵ *The Great Geographical Atlas*, Rand McNally & Company, Chicago, New York, San Francisco, 1990, s. 22

²²⁶ Szerzej: Z. Czepe, J. Flis, R. Mochnacki, *Geografia fizyczna świata*, dz. cyt. s. 732.

nocnej) do 7°C na wschodzie (u wybrzeży Europy). W lecie (sierpień) w strefie równikowej do 26°C, na 60°N od 3°C na zachodzie do 14°C na wschodzie²²⁷.

Wraz ze wzrostem głębokości obniża się temperatura wody, przy czym zmiany zachodzą w różnym tempie, do 400 m zaobserwować można znaczne zmiany, a 400-1000 m bardzo powolne zmiany temperatury. Poniżej 1000 m zmiany są niewielkie i zachodzą bardzo powoli, a poniżej 2000 m utrzymuje się praktycznie stała temperatura nie przekraczająca 3°C. Dla działań sił okrętowych, szczególnie okrętów podwodnych niezwykle istotne są temperatury wody w pierwszym przedziale głębokości.

Tabela 2.6. Średnie temperatury wody powierzchniowej Oceanu Atlantyckiego w strefie potencjalnych działań okrętów MW RP

| Szerokość geograficzna północna | Temperatura °C | Amplituda roczna °C |
|---------------------------------|----------------|---------------------|
| 20-30 | 23,9 | 5,1 |
| 30-40 | 20,3 | 8,5 |
| 40-50 | 12,9 | 9,3 |
| 50-60 | 8,9 | ok. 8,0 |
| 60-70 | 4,3 | ok. 7,0 |
| 70-80 | -1,0 | Brak danych |

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Z. Czeppe, J. Flis, R. Mochnacki, *Geografia fizyczna świata*, PWN, Warszawa 1968, s. 729 oraz J. Flis, *Wstęp do geografii fizycznej*, Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa 1988, s. 250.

W wysokich szerokościach geograficznych (północna granica rejonu działań MW RP) mogą występować zjawiska lodowe takie jak pak polarny, kry, pola oraz góry lodowe. Pokrywa lodowa osiąga średnio 3 m grubości tworząc pola lodowe. Na akwenu północno-zachodniego Atlantyku lody pokrywowe mogą być przenoszone w postaci kry przez zimne prądy Labradorski i Grenlandzki aż do wybrzeży Funlandii. W północno-wschodniej części akwenu zasięg ich występowania jest ograniczony przez ciepły Prąd Zatokowy. Do

²²⁷ *Nowa encyklopedia powszechna*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1995, s. 262

Oceanu Atlantyckiego przepływa również lód z Oceanu Arktycznego, rocznie ok. 1/3 masy lodu polarnego wnoszona jest przez Prąd Wschodniogrenlandzki. Dodatkowym utrudnieniem dla żeglugi na akwenie północnego Atlantyku są góry lodowe, które odrywają się przede wszystkim od lodowców zachodniej Grenlandii. Góry lodowe dopływać mogą do 40° szerokości geograficznej północnej, a sporadycznie spotykane były nawet na 31°N²²⁸.

Zasolenie wód Oceanu Atlantyckiego średnio wynosi 35,4‰ waha się od nawet 31‰ do 37,9‰. W rozpatrywanym rejonie, największe zasolenie przypada w strefie zwrotnikowej na pas pomiędzy 20° a 30° szerokości geograficznej północnej (37,9‰) i maleje ku północy. Najmniejsze zasolenie występuje w rejonie, gdzie wody ciepłego Prądu Zatokowego schodzą się z wodami zimnego Prądu Labradorzkiego (31‰)²²⁹.

Również falowanie oceanu jest uzależnione od strefy klimatycznej. Średnia wysokość fali dla całego oceanu wynosi 5-7 m przy długości ok. 110-120 m. Wysokość i długość fal rośnie od równika w kierunku biegunów i na Północnym Atlantyku w strefie między 40° a 60° szerokości geograficznej północnej, szczególnie w okresie często występujących zimowych silnych sztormów, osiągają 15-20 metrów wysokości i do 400 metrów długości²³⁰.

Na Atlantyku, szczególnie na półkuli północnej występują znaczne pływy. Ich wysokość na oceanie jest niewielka (ok. kilkadziesiąt centymetrów) ale ze względu na ukształtowanie dna wzrasta na wybrzeżach kontynentów. Największe pływy występują w zatoce Fundy na północno-zachodnim Atlantyku u wybrzeży Kanady, gdzie rekordowe przyływy osiągają do 19,6m²³¹. Na europejskim wybrzeżu (szczególnie kanał Bristolski i wybrzeża Normandii) przyływy mogą osiągnąć do 15 metrów i występują prawie regularnie z półdobową częstotliwością.

Na oceanie pływy praktycznie w ogóle nie wpływają na prowadzenie żeglugi. Na płytkich morzach szelfowych natomiast w decydujący sposób warunkują bezpieczeństwo żeglugi, szczególnie w wąskich cieśninach gdzie występują tzw. prądy wyrównawcze.

²²⁸ *Encyclopaedia Britannica*, dz. cyt. Tom 2, s. 698.

²²⁹ *Britanica*, Edycja polska, dz. cyt. Tom 2, s. 346.

²³⁰ J. Flis, *Wstęp do geografii fizycznej*, Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa 1988, s. 258.

²³¹ *The Great Geographical Atlas*, dz. cyt., s. 22.

Szerokość szelfu kontynentalnego w północnej części oceanu wynosi od kilkudziesięciu kilometrów do 500 km koło Nowej Fundlandii i nawet 1300 km w Morzu Północnym.

Działania sił Marynarki Wojennej RP w ramach sojuszniczego systemu obrony, z wyłączeniem wcześniej omówionych obszarów stanowiących OOZ MW, mogą być realizowane na akwenach leżących na północ od Zwrotnika Raka, obejmujących ocean oraz obszary morskie 38. państw nadbrzeżnych²³², z których połowa należy do NATO.

Nawiązując do rozważań z zakresu bezpieczeństwa morskiego państwa stwierdzić należy, że akweny oblewające Europę i rozpatrywane jako potencjalne rejony działań okrętów MW RP nie są też jednolite pod względem poziomu intensywności wyzwań i zagrożeń bezpieczeństwa morskiego. Zgodnie z teorią T. Szubrychta²³³ Morze Bałtyckie oraz Morze Północne, którego część stanowi również OOZ MW, charakteryzują się stabilną sytuacją polityczną i gospodarczą. Natomiast spośród akwenów obejmujących rejony działań w ramach sojuszniczego systemu obrony można wyróżnić te o niskim poziomie wyzwań i zagrożeń (M. Norweskie, M. Irlandzkie, M. Celtyckie oraz znajdującą się poza OOZ MW część M. Północnego), o średnim poziomie (O. Atlantyki oraz M. Czarne), jak również o wysokim poziomie (M. Śródziemne). T. Szubrycht dokonał również identyfikacji akwenów, które powinny zostać uznane za żywotne dla państw europejskich²³⁴. Akweny te „[...] zawierają się w pasie ograniczonym od północy szerokością geograficzną 70°N, od południa 40°S, od wschodu długością 150°E, a od zachodu długością 150°W”²³⁵. Na tych właśnie akwenach „[...] siły morskie europejskich państw należących do NATO stanowić powinny trzon sił zapewniających szeroko rozumiane bezpieczeństwo morskie [...]”²³⁶.

²³² Europa: Albania, Belgia, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Chorwacja, Cypr, Czarnogóra, Dania (Grenlandia), Francja, Grecja, Hiszpania, Holandia, Irlandia, Islandia, Norwegia, Portugalia, Rosja, Rumunia, Słowenia, Ukraina, Wielka Brytania, Włochy; Azja: Gruzja, Izrael, Liban, Syria, Turcja; Afryka: Algieria, Egipt, Libia, Maroko, Sahara Zachodnia; Ameryka Północna i Środkowa: Bahamy, Bermudy, Kanada, Kuba, Meksyk, Stany Zjednoczone.

²³³ T. Szubrycht, *Zrównoważenie sił morskich ...*, dz. cyt., s. 109-111.

²³⁴ T. Szubrycht, *Akweny morskie o żywotnym znaczeniu dla państw europejskich*, [w:] T. Jarocki, W. Sokała [red.], *Polityka bezpieczeństwa na starym kontynencie*, Polskie Towarzystwo Nauk Politycznych, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2010, s. 123.

²³⁵ Tamże, s. 124.

²³⁶ T. Szubrycht, *Zrównoważenie sił morskich ...*, dz. cyt., s. 289.

W ramach międzynarodowych działań stabilizacyjnych i misji humanitarnych rejon ten może obejmować dowolny pod względem geograficznym akwen morski lub rejon wybrzeża. Wiąże się to z możliwością prowadzenia działań w różnych warunkach klimatycznych oraz hydrometeorologicznych. Jednocześnie działania prowadzone poza rejonem sojuszniczego systemu obrony prowadzone będą głównie na obszarach morskich państw nie należących do NATO lub UE.

Przyjąć też należy, że największe prawdopodobieństwo działań sił okrętowych w ramach międzynarodowych operacji stabilizacyjnych i misji humanitarnych występuje na akwenach objętych obszarem uważanym za niestabilny politycznie²³⁷. Obszar ten obejmuje przede wszystkim wybrzeża Ameryki Środkowej i Południowej, Afryki oraz południowej Azji wraz z Indonezją. W granicach tego obszaru zawiera się również przedstawiony przez Z. Brzezińskiego stale grożący wybuchem obszar środkowej Eurazji, który „[...] może stać się wielkim polem walk między państwami narodowymi, co bardziej prawdopodobne, areną długotrwałych konfliktów etnicznych i religijnych”²³⁸, w regionie tym również B. Balcerowicz wyznacza rozciągający się od Afryki Północnej po Zatokę Perską tzw. geostrategiczny łuk zagrożeń dla Europy²³⁹.

Obszar uważany za niestabilny politycznie lub gospodarczo w całości leży poniżej hipotetycznej linii podziału współczesnego świata w aspekcie jego asymetrii. K. Rokiciński uważa, że linia ta dzieli państwa na wysoko rozwinięte kraje „Północy” oraz „Południe”, do którego należą kraje trzeciego świata²⁴⁰. Sytuacja polityczna i gospodarcza regionów określonych jako „Południe” w zdecydowany sposób zwiększa prawdopodobieństwo występowania sytuacji kryzysowych wymuszających działania stabilizacyjne lub misje humanitarne. Region „Południa” obejmuje rejony, które zaliczone zostały przez J. Gotową do obszaru uznanego za konfliktogenny²⁴¹. Obszar ten jest szcze-

²³⁷ *Joint Seabasing*, <http://www.quantico.usmc.mil/seabasing/resources/presentations/Seabasing%2040%20Slide%20Brief.ppt>.

²³⁸ Z. Brzeziński, *Wielka szachownica*, T. Wyżyński [przekład], Bertelsmann Media, Warszawa 1999, s. 52.

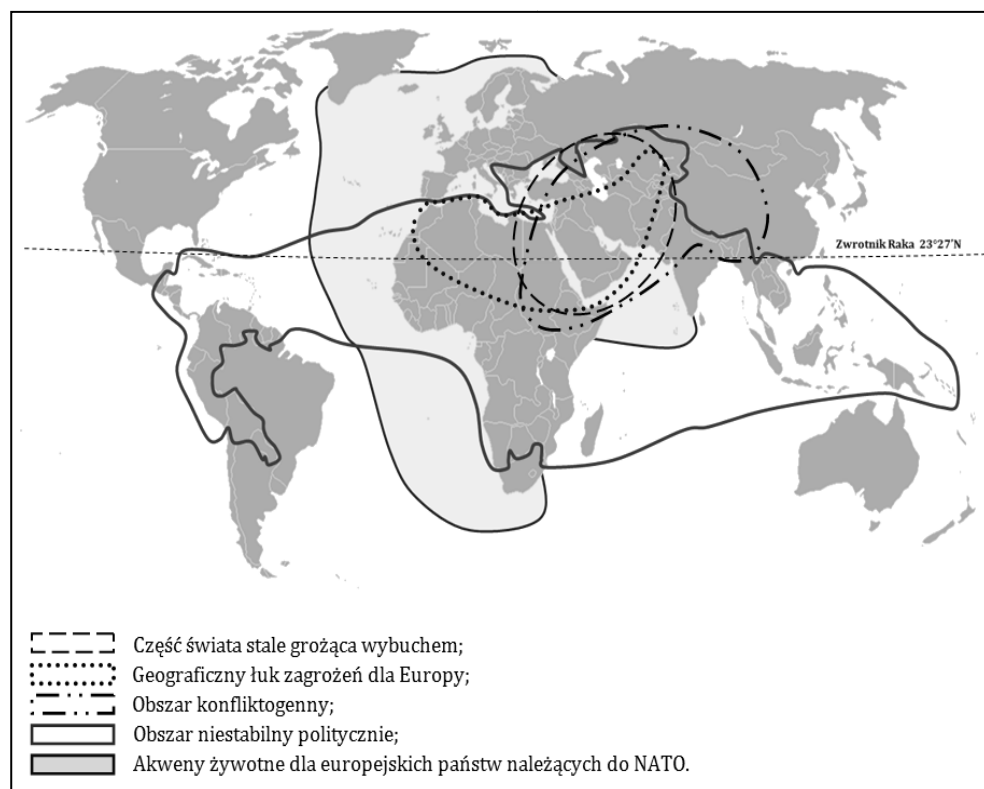
²³⁹ B. Balcerowicz, *Pokój i nie-pokój na progu XXI wieku*, Bellona, Warszawa 2002, s. 151.

²⁴⁰ Szerzej: K. Rokiciński, *Wybrane aspekty zagrożeń asymetrycznych na morzu w funkcji wykorzystania sił morskich*, „Zeszyty Naukowe AMW” 1/2005, s. 154.

²⁴¹ J. Gotowa, *Konflikty zbrojne połowy XXI wieku*, „Bellona” Nr 2/2009, Ministerstwo Obrony Narodowej, s. 9.

gólnie ważny, ze względu na występowanie zasobów naturalnych, głównie ropy naftowej, oraz znaczenie dla żeglugi światowej.

Na rysunku 2.3. przedstawione zostały obszary niestabilne oraz obszary o żywotnym znaczeniu dla państw UE.



Rysunek 2.3. Potencjalne rejony działań sił Marynarki Wojennej RP w działaniach sojuszniczych, stabilizacyjnych i misjach humanitarnych

Źródło: opracowanie własne na podstawie: B. Balcerowicz, *Pokój i nie-pokój na progu XXI wieku*, Bellona, Warszawa 2002, s. 151, Z. Brzeziński, *Wielka szachownica*, T. Wyżyński [przekład], Bertelsmann Media, Warszawa 1999, s. 53., J. Gotowała, *Konflikty zbrojne połowy XXI wieku*, Bellona, Ministerstwo Obrony Narodowej, Nr 2/2009, s. 9, T. Szubrycht, *Akweny morskie o żywotnym znaczeniu dla państw europejskich*, [w:] T. Jarocki, W. Sokała [red.], „Polityka bezpieczeństwa na starym kontynencie”, Polskie Towarzystwo Nauk Politycznych, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2010, s. 126 oraz *Joint Seabasing* [http://www.quantico.usmc.mil/seabasing/resources/presentations/Seabasing %2040%20Slide%20Brief.ppt](http://www.quantico.usmc.mil/seabasing/resources/presentations/Seabasing%2040%20Slide%20Brief.ppt). 25.04.2012.

Uwzględniając powyższe uwarunkowania stwierdzić należy, że akweny, od Zwrotnika Raka do północnej granicy Oceanu Atlantyckiego mogą stanowić rejon działalności sił okrętowych Marynarki Wojennej RP w sojuszniczym systemie obrony, a pozostałe mogą stanowić rejon działalności w operacjach pokojowych i akcjach humanitarnych. W tym względzie szczególnie akweny morskie, leżące w obrębie obszarów niestabilnych i konfliktogennych mogą również stać się rejonami, na których okręty Marynarki Wojennej RP będą realizowały zadania w sytuacjach kryzysowych lub podczas misji humanitarnych. Akweny te stwarzają wyjątkowe wyzwania, również w zakresie zabezpieczenia logistycznego działań sił okrętowych.

Do rejonów stanowiących zarówno Strefę Obrony MW jak i Obszar Operacyjnego Zainteresowania MW zaliczane są akweny morskie leżące w obrębie europejskiego szelfu kontynentalnego, a więc zaliczane do rejonów litoralnych. Również przyjąć należy, że główne zadania realizowane w ramach działań stabilizacyjnych i misji humanitarnych będą realizowane w rejonach przybrzeżnych tj. na wodach litoralnych.

Przeprowadzona w niniejszym rozdziale analiza pozwoliła autorowi na dokonanie kompleksowej charakterystyki rejonów działalności sił Marynarki Wojennej RP, uwzględniającej uwarunkowania geograficzne, polityczne i militarne.

Przeprowadzone rozważania pozwalają na określenie szczególnych cech charakterystycznych akwenów, na których przewidywana jest działalność sił okrętowych Marynarki Wojennej RP. Na akwenach tych czasowa i przestrzenna zmienność parametrów oceanograficznych, takich jak głębokości, przemieszczanie się osadów dennych i zawieszonych w toni morskiej, zmienne prądy morskie, zasolenie czy warunki lodowe, w znacznym stopniu mogą wpływać na warunki prowadzenia działań przez siły okrętowe. Specyficzne warunki wynikające z charakterystyki wody morskiej i unoszących się w niej osadów wpływają przede wszystkim na funkcjonowanie sensorów i efektorów systemów broni podwodnych oraz systemów hydroakustycznych, w znaczący sposób utrudniając lokalizację i identyfikację obiektów podwodnych. Na warunki prowadzenia działań wpływa również bliskość wybrzeża morskiego, którego ukształtowanie może stwarzać dogodne warunki do skrytego rozmieszczenia systemów uzbrojenia i obiektów o charakterze militarnym.

Z punktu widzenia problematyki zabezpieczenia logistycznego niezwykle istotna jest, dokonana w niniejszym rozdziale charakterystyka rejonów

działań sił okrętowych MW RP, jak również zawarta w poprzednim rozdziale analiza działań tych sił na akwenach litoralnych.

Uzyskane wyniki stworzyły podstawę teoretyczną dla przeprowadzenia dalszych rozważań badawczych tej rozprawy, a mianowicie dokonania kompleksowej charakterystyki rejonów litoralnych. Charakterystyka ta, obejmująca przede wszystkim operacyjne i prawne aspekty działań w rejonach litoralnych przedstawiona została w kolejnym rozdziale.

ROZDZIAŁ III

SPECYFIKA REJONÓW LITORALNYCH

Zawarte w poprzednich rozdziałach rozważania na temat funkcji współczesnych sił morskich i głównych rejonów działań sił okrętowych MW RP oraz analiza charakteru współczesnych operacji prowadzonych z udziałem tych sił pozwalają na umiejscowienie głównego teatru działań komponentu morskiego na akwenach litoralnych. Akweny te stanowią wyjątkowo trudny i wymagający rejon, zarówno pod względem hydrograficznym, jak i operacyjnym.

Kwerenda literatury uzmysłowiła autorowi, że brak jest jednoznacznej definicji akwenów morskich określanych w literaturze przedmiotu jako *littoral waters*. Tradycyjne definicje rejonów litoralnych odnoszą się do biogeograficznej charakterystyki dziedziny bentonicznej i określenia ich zasięgu występowaniem gatunków fauny i flory morskiej. Jednocześnie w chwili obecnej nawet oceanografowie, biolodzy morza oraz analitycy z marynarek wojennych na całym świecie, nie mogą jednoznacznie uzgodnić, gdzie przebiega granica rejonów litoralnych.

Ze względu na fakt, że brak precyzyjnego określenia znaczenia i zakresu rejonów litoralnych w znaczący sposób utrudnia ocenę warunków działań sił okrętowych w tych rejonach oraz możliwość ich logistycznego zabezpieczenia autor uznał za konieczne zdefiniowanie tych rejonów, traktując jako główne kryterium ich militarne znaczenie. W niniejszym rozdziale zawarto wyniki procesu badawczego zmierzającego do jednoznacznego opracowania takiej definicji.

3.1. Pojęcie rejonów litoralnych

W literaturze przedmiotu pojęciem tym określane są rejony przybrzeżne, co jest wynikiem „kalki językowej” i przyjmowania z języka angielskiego bezpośrednio do języka polskiego pojęcia *littoral waters*, które jest ściśle związane z koncepcją prowadzenia działań przez siły morskie.

Zgodnie ze swoim podstawowym (biogeograficznym) znaczeniem pojęcie litoral (od łac. *litus* – brzeg) odnosi się przede wszystkim do przedstawienia strefowości pionowej środowiska morskiego²⁴². W myśl biologicznego znaczenia litoral jest strefą bentoniczną wykształconą na szelfie kontynentalnym. Zasadniczy problem stanowi określenie szerokości strefy litoralnej, gdyż różne źródła w różny sposób określają jej zasięg. Nawet, jeżeli przyjęte zostały jednakowe kryteria, to różni autorzy przyjmują różne wielkości liczbowe. *Encyklopedia Geograficzna Świata* pod redakcją Z. Otręby podaje definicję litoral jako „[...] strefę dna morskiego położoną pomiędzy liniami średniego przypływu i średniego odpływu, wraz ze strefą lądu okresowo zalewaną podczas spiętrzeń sztormowych”²⁴³. Natomiast zgodnie z definicją zamieszczoną w publikacji M. Plińskiego litoral dzieli się na trzy strefy: supralitoral²⁴⁴, litoral właściwy i sublitoral²⁴⁵. Jeszcze inny podział zastosował Juliusz C. Chojnacki, który w obrębie szelfu kontynentalnego wyróżnia cztery strefy pionowe: „[...] *supralitoral (strefa oprysku), mediolitoral (strefa pływów), infralitoral (strefa eulitoral podwodnego) oraz circalitoral (strefa sublitoral do głębokości 200 m)*”²⁴⁶.

Biologowie określają zasięg strefy przybrzeżnej (litoralnej) do 200 m głębokości, z uwagi na podział całego oceanu według grup organizmów zamieszkujących poszczególne strefy dna morskiego. Takie podejście do określenia strefy litoralnej uzależnia jej zasięg jedynie od głębokości akwenu, a nie od odległości od linii brzegowej. Uwzględniając, że szelf kontynentalny sięga do

²⁴² Z. Otręba, [red.], *Encyklopedia Geograficzna Świata. Oceany i morza*, OPRES, Kraków 1997, s. 167.

²⁴³ Tamże, s. 258.

²⁴⁴ Supralitoral pospolicie określany jest jako strefa oprysku, czyli obszar wybrzeża okresowo zalewany np. podczas sztormów, M. Pliński, *Hydrobiologia - podstawy*, Ocean, Sopot 1995, s. 75.

²⁴⁵ Sublitoral stanowi strefę występującą poniżej litoral właściwego, do głębokości ok. 200 m. Sublitoral dzieli się na górny i dolny. Górny sublitoral sięga do granicy zasięgu występowania roślinności, co na ogół stanowi głębokość ok. 50 m. Zob.: M. Pliński, *Hydrobiologia - podstawy*, dz. cyt., s. 76. Natomiast według Z. Otręby sublitoral stanowi „[...] strefę dna poniżej strefy wahań poziomów morza, zwykle głębiej niż 10 m. Zajmuje prawie cały obszar szelfu, rozciągając się od dolnej granicy zasięgu roślinności do głębokości ok. 200 m”, Z. Otręba, [red.], *Encyklopedia Geograficzna Świata. Oceany i morza*, dz. cyt., s. 265.

²⁴⁶ J. C. Chojnacki, *Zasady funkcjonowania najważniejszych ekosystemów morskich – przybrzeżnego, szelfowego, stoku kontynentalnego, dna oceanicznego, wzniesień i rowów oceanicznych*, skrypt do przedmiotu „Podstawy ekologii i ochrony środowiska”, Wydziału Rybactwa Morskiego i Technologii Żywności Akademii Rolniczej w Szczecinie, Szczecin 2000 r., s. 27.

głębokości około 200 m poniżej poziomu morza²⁴⁷, gdzie gwałtownym załomem przechodzi w stok kontynentalny, należałoby przyjąć, że prawie cały obszar szelfu stanowi rejon litoralny. Szelfy kontynentalne zajmują 28 mln km², co stanowi 7,7 % powierzchni dna wszystkich mórz i oceanów. Jednocześnie zmienna szerokość szelfu, od 15-20 km do nawet 1400 km powoduje, że określony głębokością dna zasięg rejonów litoralnych może być bardzo zróżnicowany.

W kontekście militarnym pojęcie rejonów litoralnych zostało po raz pierwszy użyte oficjalnie przez admirała Franka B. Kelso II w dokumencie *Forward ... From the Sea*²⁴⁸. Zwrot „rejon litoralny” wykorzystany został do scharakteryzowania nowych wymagań dla marynarek wojennych, wynikających z zakończenia zimnej wojny i pojawienia się nowych wyzwań na przełomie XX i XXI wieku. Termin ten nie został jednak zdefiniowany w żadnym oficjalnym dokumencie standaryzacyjnym NATO, chociaż szeroko stosowane jest pojęcie walka w rejonach litoralnych (*littoral warfare*).

Dla celów militarnych też zastosowane zostało odmienne od klasycznego określenie rejonów litoralnych. Biogeograficzne znaczenie zastąpione zostało znaczeniem operacyjnym. W kontekście operacyjnym litoral obejmuje obszary mórz i oceanów, w pobliżu wybrzeża, na których będą panować specyficzne warunki dla prowadzenia działań. Warunki te przejawiać się będą przede wszystkim możliwością:

- oddziaływania bazujących na wybrzeżu systemów uzbrojenia na okręty przeciwnika,
- skrytego działania okrętów podwodnych, wyczekujących na dzień na dogodny moment do przeprowadzenia ataku,
- wykonywania ataków przez małe, szybkie okręty, operujące z baz brzegowych.

Podobnie jak klasyczne, tak i operacyjne podejście do zdefiniowania rejonów litoralnych nie jest jednakowe i różni się przede wszystkim w zakresie określenia ich zasięgu oraz podziału ze względu na głębokości. W nomenklaturze militarnej nie ma też żadnej oficjalnej i jednoznacznej definicji rejonów

²⁴⁷ 200 m stanowi średnią głębokość dna szelfu kontynentalnego, który może kończyć się stokiem kontynentalnym na głębokościach od 50 do nawet 500 m.

²⁴⁸ Dokument *Forward ... From the Sea*, Department of the Navy, Washington 1992, stanowi „Białą Księgę” Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych i Piechoty Morskiej, w którym zawarta została koncepcja strategicznego wykorzystania sił morskich USA.

litoralnych, choć pojęcie to pojawia się w wielu dokumentach oraz opracowaniach i przeważnie jest utożsamiane z pojęciem rejonów przybrzeżnych.

W narodowych dokumentach doktrynalnych, jako środowisko działań sił MW RP określone zostały „[...] obszary oceanów i mórz oraz rejonów przybrzeżnych (litoralnych) wraz z ich uwarunkowaniami politycznymi, gospodarczo-ekonomicznymi i społecznymi, obejmujące przestrzenie podwodną, nawodną i powietrzną (nadwodną), w których wykorzystywany jest potencjał morski”²⁴⁹. Jednocześnie w ramach operacyjnego podziału strefy obrony Marynarki Wojennej RP dokonano określenia zasięgu rejonów przybrzeżnych, które obejmują „[...] pas o szerokości 20 mil morskich (licząc od linii podstawowej) wzdłuż wybrzeża [...]”²⁵⁰. W dalszej części tego samego dokumentu zawężono rejon przybrzeżny do strefy obejmującej „[...] kotwicowiska, redy, awanporty, kanały, baseny portowe, bazy morskie, punkty bazowania, punkty manewrowego bazowania oraz obszar oddalony od linii brzegowej do 5 km [...]”²⁵¹. Również w publikacjach autorów poruszających problematykę działań na morzu²⁵² rejonu litoralne utożsamiane są z rejonami przybrzeżnymi. Pojęcie rejonu (obszaru czy akwenu) litoralnego nie zostało też uwzględnione w *Operacyjno – Taktycznym Leksykonie Morskim*²⁵³. Uwzględniony został natomiast rejon przybrzeżny, który zdefiniowany został jako „rejon, który może obejmować obszar łądu, porty, linię brzegową, wyspy, wody terytorialne i wody przybrzeżne, a którego granice od strony morza zależą od czynników geograficznych i operacyjnych i w którym mogą mieć zastosowanie przepisy specjalne”²⁵⁴. K. Rokiciński prezentuje pogląd, że z prawnego punktu widzenia obszary litoralne rozpatrywane są w zakresie do „[...] 200 mil morskich (ok. 370 km) w kierunku morza i 60 mil angielskich (ok. 96 km) w głąb łądu [...]”²⁵⁵ od linii

²⁴⁹ *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną*, dz. cyt., s. 13.

²⁵⁰ *Doktryna Logistyczna Marynarki Wojennej*, dz. cyt., s. 9.

²⁵¹ *Tamże*, s. 20.

²⁵² Takie podejście można zauważyć u K. Rokicińskiego, *Wybrane zagadnienia z zakresu prowadzenia operacji przez siły morskie w rejonach litoralnych*, „Zeszyty Naukowe AMW” 2/2006 oraz u D. Kozłowskiego, który w rozprawie doktorskiej na temat *Uży/cie modułu wojny minowej w przyszłych operacjach morskich*, AMW Gdynia 2009, stosuje zamiennie pojęcia „rejon przybrzeżny” i „rejon wód litoralnych”.

²⁵³ H. Sołkiewicz, [red.], *Operacyjno – Taktyczny Leksykon Morski*, AMW, Gdynia 2012.

²⁵⁴ *Tamże*, s. 174.

²⁵⁵ K. Rokiciński, *Wybrane zagadnienia z zakresu prowadzenia ...*, dz. cyt., s. 115.

brzegowej, jednocześnie uwzględniając rozbieżności w tym zakresie, gdyż stwierdza, że „[...] część źródeł określa je na poziomie 50 – 150 mil morskich”²⁵⁶.

W zagranicznej literaturze problemu również znaleźć można próby sprecyzowania granicy zasięgu rejonów litoralnych. Źródła amerykańskie „[...] określają zasięg rejonów litoralnych do 200 mil morskich (ok. 370 km) od linii brzegowej w kierunku morza otwartego”²⁵⁷. Natomiast według poglądów niemieckich rejon litoralny sięgają na odległość do 100 mil morskich (ok. 185 km) od linii brzegowej²⁵⁸.

Dla celów prowadzenia operacji morskich dokonany został również podział rejonów litoralnych z wykorzystaniem ich właściwości batymetrycznych. Podział ten zdecydowanie różni się od przyjętego przez biologów i jest uzależniony od możliwości wykorzystania systemów morskich broni podwodnych. Podobnie jak pozostałe, także i ten podział nie jest jednakowy. Według „*Naval Mine Warfare Plan*”²⁵⁹ rejon litoralny obejmuje akwen przybrzeżny (od izobaty 3 m do linii brzegowej), akwen bardzo płytki (od izobaty 3 m do izobaty 12 m), akwen płytki (od izobaty 12 m do izobaty 100 m) oraz akwen głęboki (powyżej izobaty 100 m). Podziału rejonu działań sił okrętowych z uwzględnieniem cztery strefy głębokości dokonano również w krajowych dokumentach normalizacyjnych²⁶⁰. Inaczej natomiast określono graniczne głębokości poszczególnych akwenów rejonu litoralnego: akweny o małych głębokościach (od izobaty 5 m do izobaty 60 m), akweny o średnich głębokościach (od izobaty 60 m do izobaty 200 m), akweny o średnich głębokościach (od izobaty 60 m do izobaty 300 m) oraz akweny o dużych głębokościach (od izobaty 200 m do izobaty 2500 m). Jednocześnie tylko dwa z przytoczonych czterech zakresów głębokości dotyczą rejonów litoralnych, ponieważ uwzględniony w tym podziale akwen o średnich głębokościach, w zakresie swoich największych głębokości wykracza poza przyjęte granice rejonu litoralnego, a akwen o dużych głębokościach całkowicie znajduje się poza nim.

²⁵⁶ Tamże, s. 115.

²⁵⁷ T. Szubrycht, *Zrównoważenie sił morskich w polityce morskiej europejskich państw NATO*, rozprawa habilitacyjna, AON, Warszawa 2008, s. 222.

²⁵⁸ K. O. Sadler, *Seabased Asymmetric Warfare Ship (SAWS)*, „Marineforum” 5/2004, s. 12–13.

²⁵⁹ *Naval Mine Warfare Plan. Programs for the New Millenium*, Washington D. C., Department of the Navy, January 2000, Appendix H, s. 100.

²⁶⁰ Norma Obronna: *Procedury działań morskich. Działania minowe. Zasady prowadzenia*. NO-07-A032, Warszawa 2003, s. 21.

Inaczej akweny przybrzeżne (litoralne) dzieli W. Grządkowski, który rozróżnia trzy strefy głębokości „[...] akweny o małych głębokościach (poniżej izobaty 50 metrów), akweny o średnich głębokościach (od izobaty 50 metrów do izobaty 400 metrów), akweny o dużych głębokościach (powyżej izobaty 400 metrów)”²⁶¹. Podobny pogląd prezentują autorzy „Wojny minowej na morzu”²⁶². D. Kozłowski przytacza też podział rejonów litoralnych, uwzględniający obszar lądu (plażę), w którym przyjęto sześć stref głębokości: strefa plaży, strefa przybrzeżna – powierzchniową (od linii plaży do izobaty 3 m), strefa wody bardzo płytkiej (od izobaty 3 m do izobaty 10 m), strefa wody płytkiej (od izobaty 10 m do izobaty 60 m), strefa wody głębokiej (powyżej izobaty 60 m)²⁶³.

Odniesienie do problematyki podziału rejonów (akwenów) przybrzeżnych znaleźć można również w sojuszniczych dokumentach standaryzacyjnych²⁶⁴, w których zdefiniowane zostały pojęcia: wody bardzo płytkie (*very shallow water*) obejmujące wody do izobaty 10 m, wody płytkie (*shallow water*) obejmujące zakres wód od izobaty 10 m do izobaty 200 m.

Według poglądów amerykańskich teoretyków wojskowości, pod względem operacyjnym zasięg rejonu litoralnego obejmuje dwa segmenty morski i lądowy. Zgodnie z takim podejściem można zdefiniować litoral jako obszar składający się z dwóch segmentów działań bojowych. Od strony morza jest to obszar od morza pełnego do brzegu, który musi być kontrolowany w celu wspierania działań na lądzie. Od brzegu w stronę lądu natomiast jest to obszar, który może być wspierany i broniący bezpośrednio z morza²⁶⁵.

Militarne ujęcie rejonów litoralnych zdeterminowane jest przez możliwość projekcji siły z morza na ląd, co uzależnione jest przede wszystkim zasięgiem i obszarem wykorzystywania posiadanego uzbrojenia oraz zagrożeniami dla sił własnych, jakie mogą wystąpić w tym rejonie. Pozwala to na możliwie dokładną ocenę własnego wysiłku. Takie podejście wyklucza możliwość określenia zasięgu rejonów litoralnych z zastosowaniem stałych wartości liczbowych i każdorazowo wymusza indywidualne podejście do tego problemu

²⁶¹ W. Grządkowski, *Uzbrojenie minowe na morzu*, „Przegląd Morski” 10/1991, s. 15.

²⁶² M. Ilnicki, A. Makowski, S. Pejas, *Wojna minowa na morzu*, Toruń 1998.

²⁶³ D. Kozłowski, *Użycie modułu wojny minowej w przyszłych operacjach morskich, rozprawa doktorska*, AMW Gdynia 2009, s. 114.

²⁶⁴ *Słownik terminów i definicji NATO, AAP-6 (U)*, MON, BWSN, Warszawa 2009.

²⁶⁵ S. O’Keefe, ... *From the sea, Preparing the Naval Service for the 21st Century. Operating Forward From the Sea*, Department of the Navy, Washington 1992, <http://www.globalsecurity.org/military/library/policy/navy/fts.htm>, 05.03.2012.

z uwzględnieniem warunków geograficznych rejonu działań, zakresu tych działań, przewidzianych do wykorzystania sił oraz spodziewanych zagrożeń.

Zgodnie z założeniami *US Navy*, wynikającymi z militarnego postrzegania strefy litoralnej jako rejonu działań sił ekspedycyjnych, strefa ta rozciąga się poza rejon strefy przybrzeżnej na akwen do głębokości do 60 m. Strefa przybrzeżna obejmuje wybrzeże, plażę rozumianą jako obszar pomiędzy linią najwyższego stanu morza podczas przyływu a linią najniższego stanu morza podczas odpływu oraz rejon morza rozciągający się od linii najniższego poziomu morza podczas odpływu do zewnętrznej granicy strefy przybrzeżnej (*Nearshore*).

Uwzględniając aspekt operacyjny wydaje się, że określenie rejonów litoralnych sformułowane przez Adm. Floty R. Łukasika w dużym stopniu oddaje spektrum militarnego znaczenia rejonów litoralnych: „[...] *obszary nadbrzeżne (litoralne), to takie, których granice wyrażone są koniecznością metod i form przyjętych wykonywaniem zadań, czy prowadzeniem operacji. Nie mogą być zatem określane stałymi wartościami*”²⁶⁶.

Pewne sprzeczności również występują w kwestii sprecyzowania, pod względem operacyjnym, pojęć rejonów przybrzeżnych i litoralnych. W tym względzie w niektórych tekstach źródłowych można znaleźć tezę, że pod pojęciem rejonu litoralne „[...] *należy rozumieć obszar morza przyległy do lądu w miejscu prowadzenia działań przez siły morskie inny niż własne wybrzeże*”²⁶⁷. Podobny pogląd prezentują inni autorzy²⁶⁸. Również amerykańscy teoretycy twierdzą, że działania w rejonach litoralnych dotyczą sił ekspedycyjnych²⁶⁹, a więc prowadzone są w rejonach oddalonych od własnego wybrzeża. W kon-

²⁶⁶ R. Łukasik, materiały dydaktyczne, za: J. Tuszkowski, *Obrona przeciwwinowa sił morskich w strefach litoralnych*, [w:] A. Bursztyński, [red.], *Wykorzystanie i transformacja sił Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej w świetle wyzwań przyszłości*, AMW, Gdynia 2010, s. 235.

²⁶⁷ K. Rokiciński, *Wybrane zagadnienia z zakresu prowadzenia operacji przez siły morskie w rejonach litoralnych*, Zeszyty Naukowe AMW 2/2006, s. 14 oraz M. Kopczewski, R. Kościelniak, *Determinanty prowadzenia działań przez siły morskie w rejonach litoralnych w aspekcie zagrożeń asymetrycznych*, „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego” AMW, Gdynia 2008, s. 180.

²⁶⁸ M. Kopczewski, R. Kościelniak, *Determinanty prowadzenia działań przez siły morskie w rejonach litoralnych ...*, dz. cyt., s. 180 oraz R. Kościelniak, *Możliwości lekkich nawodnych sił uderzeniowych w rejonach litoralnych w aspekcie zagrożeń asymetrycznych*, Rozprawa doktorska, Akademia Marynarki wojennej, Gdynia 2010, s. 45-46.

²⁶⁹ O'Keefe, ... *From the sea, Preparing the Naval Service for the 21st Century. Operating Forward From the Sea*, dz. cyt.

tekście zadań realizowanych przez siły morskie Niemiec rozróżniane są wody narodowe i należące do sojuszników oraz wody oddalone²⁷⁰, które natomiast obejmują morze pełne i rejony przybrzeżne (litoralne)²⁷¹.

Zdaniem autora, dokonanie kolejnego podziału, na rejony przybrzeżne (przylegające do własnego wybrzeża) oraz litoralne (oddalone, inne niż przyległe do własnego wybrzeża) jest mylące. Uwzględniając taki podział należałoby zadać sobie również pytanie: jak traktować akweny przylegające do własnego wybrzeża, czasowo zajętego przez siły przeciwnika? Gdyż na akwenach tych siły okrętowe będą realizowały zadania ofensywne, wspierając operację mającą na celu odzyskanie utraconego terytorium. Rejony przybrzeżne, czy też litoralne, ze względu na swój charakter i czasowo-przestrzenną zmienność opisujących je parametrów oceanograficznych stanowią podobne wyzwanie, zarówno w pobliżu własnych, jak i obcych wybrzeży. Zasadnicza różnica natomiast będzie występowała w określeniu zadań sił morskich w tych rejonach, form i metod realizacji oraz możliwości ich zabezpieczenia logistycznego. Działania sił morskich w rejonach litoralnych przedstawione zostały w podrozdziale 1.4.

Z tego też względu, jak i na podstawie analizy zadań sił Marynarki Wojennej RP bardziej właściwe wydaje się dokonanie podziału rejonów działań sił morskich na morze pełne oraz rejony litoralne znajdujące się w bliskiej lub dalekiej strefie operacyjnej.

Pomimo występujących znacznych trudności i różnic w określaniu zasięgu rejonów litoralnych, można umownie stwierdzić, że w operacyjnym znaczeniu rejon litoralny rozumiany będzie jako morsko-ładowy obszar rozciągający się od linii podstawowej w kierunku morza pełnego na odległość z której siły okrętowe mogą skutecznie oddziaływać na przebieg prowadzonej operacji oraz w głąb lądu na odległość planowanej projekcji siły z morza na ląd²⁷² lub na odległość w jakiej zlokalizowane są brzegowe obiekty bezpośredniego wsparcia działań własnych sił morskich w tym rejonie.

²⁷⁰ L. Feldt, *Führung von Streitkräften im Frieden. Beispiel Deutsche Marine*, „Soldat und Technik”, 2004, Nr 1, S. 48.

²⁷¹ K. Rokiciński, *Koncepcje transformacji sił morskich Niemiec w kontekście wyzwania XXI wieku*, „Zeszyty Naukowe AMW” 3/2005, s. 98.

²⁷² Zgodnie z założeniami koncepcji Sea Basing 2015 rejon planowanej projekcji siły z morza na ląd może być oddalony od wybrzeża morskiego nawet do 175 mil morskich, David S. Herbein, *Sea Basing 2015. Concept Design Solutions*, Massachusetts Institute of Technology, Massachusetts 2005.

3.2. Status prawny akwenów litoralnych

Niezwykle istotne jest również określenie prawnych aspektów prowadzenia działań na akwenach morskich, które chociaż mogą być traktowane jako jednolite pod względem fizycznym czy biologicznym nie są jednolite w rozumieniu prawa międzynarodowego. Dotyczy to również akwenów litoralnych rozumianych w ujęciu biogeograficznym jak i operacyjnym. Analizując postanowienia Konwencji Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza²⁷³ (powszechnie nazywana Konwencją o Prawie Morza - KoPM, *United Nations Convention on the Law of the Sea - UNCLOS*), stwierdzić należy, że pojęcie rejonów (obszarów czy akwenów) litoralnych nie zostało ujęte jako termin obowiązujący w morskim prawie międzynarodowym.

Uwzględniając status prawny wód morskich, można podzielić je na dwie grupy wody terytorialne (*territorial waters*) i wody międzynarodowe (*international waters*). Wody terytorialne obejmują „[...]wody wewnętrzne, wody archipelagowe i morze terytorialne”²⁷⁴. Zgodnie z postanowieniami Konwencji wody wewnętrzne to „[...]wody położone między linią podstawową morza terytorialnego a lądem [...]”²⁷⁵ i zalicza się do nich wody pływowe, wody raf i atoli, wody portów, wody przy rozwiniętej, głęboko wciętej lub z licznymi wyspami lub też niestałej linii wybrzeża (delty), zatoki o wejściu do 24 mil morskich oraz zatoki historyczne²⁷⁶. Wody archipelagowe natomiast są wodami państwa archipelagowego²⁷⁷ zamkniętymi prostymi podstawowymi liniami archipelagowymi²⁷⁸. Pod pojęciem morza terytorialnego rozumie się pas wód morskich, którego zewnętrzna granica stanowi granicę państwa nadbrzeżnego. Zgodnie z artykułem 3. KoPM „każde państwo ma prawo do ustalania szerokości swojego morza terytorialnego do granicy nieprzekraczającej 12 mil morskich, odmierzanych od

²⁷³ Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r., Dz. U. z dnia 20 maja 2002 r. załącznik do numeru 59, poz. 543, <http://www.infor.pl/dziennik-ustaw.html/>, 10.03.2012.

²⁷⁴ D. R. Bugajski, *Prawa żeglugowe okrętu w świetle prawa międzynarodowego*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2009, s. 56.

²⁷⁵ KoPM, dz. cyt. art. 8 ust. 1.

²⁷⁶ D. R. Bugajski, *Prawa żeglugowe okrętu...*, dz. cyt. s. 57.

²⁷⁷ „Państwo archipelagowe” oznacza państwo, które składa się w całości z jednego lub wielu archipelagów i może obejmować również inne wyspy, KoPM, dz. cyt. art. 46.

²⁷⁸ Zasada wyznaczania prostych podstawowych linii archipelagowych sprecyzowana została w KoPM, dz. cyt. art. 47.

linii podstawowych wytyczonych zgodnie z niniejszą konwencją”, przy czym „zewnątrzną granicę morza terytorialnego stanowi linia, której każdy punkt znajduje się w odległości równej szerokości morza terytorialnego do najbliższego punktu linii podstawowej”²⁷⁹. Jako linia podstawowa przyjęta może być zwykła linia podstawowa, prosta linia podstawowa lub prosta podstawowa linia archipelagowa. Spośród 152 państw nadbrzeżnych 8 utrzymuje większą szerokość morza terytorialnego²⁸⁰, natomiast 13 państw, najczęściej ze względu na warunki geograficzne przyjęły lub utrzymują morze terytorialne o szerokości od 3 do 10 *mil morskich*²⁸¹. Zgodnie z artykułem 12 KoPM, jako część morza terytorialnego traktowane są również redy portów nawet, gdy w całości leżą poza jego granicami. W pasie wód wewnętrznych oraz na morzu terytorialnym państwo nadbrzeżne sprawuje wyłączną jurysdykcję tak samo jak na swoim terytorium lądowym.

Do wód międzynarodowych zaliczane są „[...]wody i obszary międzynarodowe ze szczególnymi prawami państwa nadbrzeżnego (morska strefa przyległa, wyłączna strefa ekonomiczna, szelf kontynentalny, strefa rybołówstwa) oraz obszary międzynarodowe, bez szczególnych praw państwa nadbrzeżnego”²⁸².

Morska strefa przyległa obejmuje wody przylegające do morza terytorialnego, na których państwo nadbrzeżne może rozszerzyć swoją jurysdykcję w zakresie „[...] zapobiegania naruszaniu jego ustaw i innych przepisów celnych, skarbowych, imigracyjnych lub sanitarnych na jego terytorium lub morzu terytorialnym [...]”²⁸³ oraz karania za takie naruszenia. Konwencja jednocześnie precyzuje zasięg strefy przyległej, która „nie może sięgać dalej niż 24 mile morskie od linii podstawowych, od których mierzy się szerokość morza terytorialnego”²⁸⁴.

Morska strefa przyległa stanowi część wyłącznej strefy ekonomicznej państwa nadbrzeżnego. Wyłączna strefa ekonomiczna - WSE, obejmuje obszary morskie znajdujące się poza granicami morza terytorialnego i przylegające

²⁷⁹ KoPM, dz. cyt. art. 4 ust. 1.

²⁸⁰ Spośród tych ośmiu państw 6 (Benin, Kongo-Brazzaville, Ekwador, Liberia, Peru i Somalia) utrzymuje 200-milowe morze terytorialne, Togo utrzymuje 30-milowe morze terytorialne, a Filipiny wyznaczają granice morza terytorialnego w oparciu o współrzędne geograficzne określone w traktacie z dnia 10 grudnia 1898 r. podpisanym w Paryżu pomiędzy Hiszpanią i Stanami Zjednoczonymi. Szerzej: D. R. Bugajski, *Prawa żeglugowe okrętu...*, dz. cyt. s. 70-71.

²⁸¹ D. R. Bugajski, *Prawa żeglugowe okrętu...*, dz. cyt. s. 71-73.

²⁸² Tamże, s. 56-57.

²⁸³ KoPM, dz. cyt. art. 33 ust. 1 pkt. a).

²⁸⁴ Tamże, art. 33 ust. 1 pkt. b).

do tego morza. WSE „[...] *nie może sięgać dalej niż 200 mil morskich od linii podstawowych, od których mierzy się szerokość morza terytorialnego*”²⁸⁵. Wyłączna strefa ekonomiczna podlega specjalnemu reżimowi prawnemu ustalonymu w Części V KoPM, zgodnie z którym państwo nadbrzeżne ma jedynie zwierzchnictwo o charakterze funkcjonalnym. Do wyłącznych praw państwa nadbrzeżnego należy gospodarcze wykorzystanie zasobów naturalnych (zarówno żywych jak i nieożywionych) występujących w wodach morskich pokrywających dno, na dnie oraz w jego podziemiu, wznoszenie budowli morskich i sztucznych wysp, prowadzenie badań oraz ochrona i zachowanie środowiska morskiego²⁸⁶.

Jako strefę rybołówstwa²⁸⁷ (strefę wyłącznego rybołówstwa) określa się strefę, w której państwo nadbrzeżne ma takie same uprawnienia w zakresie rybołówstwa jak na morzu terytorialnym. Strefa ta położona jest „[...] *na zewnątrz granicy morza terytorialnego danego państwa, w której do połowów mają prawo wyłącznie statki danego państwa*”²⁸⁸. Obecnie prawie wszystkie państwa, na mocy *Konwencji o prawie morza*, w zamian strefy rybołówstwa ustanowiły wyłączne strefy ekonomiczne, które są tożsame przestrzennie, ale dają większe prawa państwu nadbrzeżnemu.

Szelf kontynentalny państwa nadbrzeżnego obejmuje dno morskie oraz podziemie obszarów podmorskich i wytyczany jest zgodnie z postanowieniami KoPM²⁸⁹. Państwo nadbrzeżne może wytyczyć swój szelf kontynentalny maksymalnie na odległość 350 *mil morskich* od linii podstawowej lub do 100 *mil morskich* od izobaty 2500 m. Na szelfie kontynentalnym państwo nadbrzeżne wykonuje suwerenne prawa badania i eksploatacji jego zasobów, natomiast wody ponadszelfowe mogą mieć status morza terytorialnego, strefy przyległej, wyłącznej strefy ekonomicznej lub morza pełnego.

Do wód (obszarów) międzynarodowych, które nie są objęte szczególnymi prawami państwa nadbrzeżnego zaliczane jest morze pełne oraz Obszar. Jako morze pełne określone zostały „[...] *wszystkie części morza, które nie nale-*

²⁸⁵ Tamże, art. 57.

²⁸⁶ Tamże, art. 56 ust. 1.

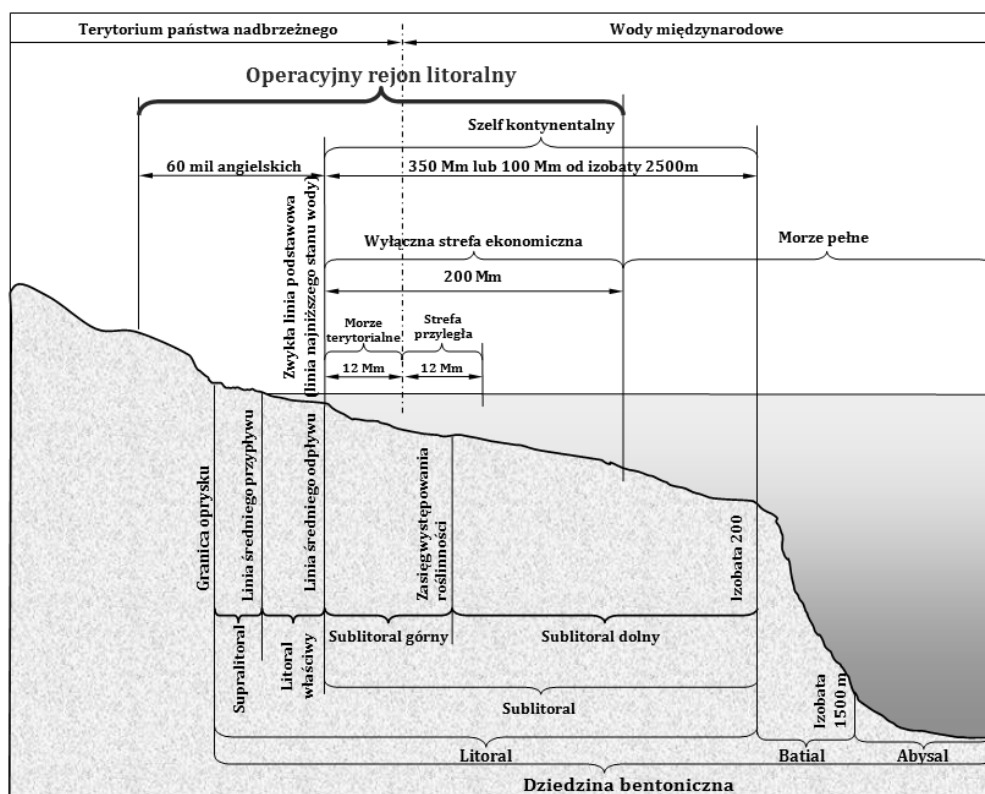
²⁸⁷ Kodyfikacji strefy rybołówstwa dokonano podczas Pierwszej Konferencji Prawa Morza, która odbyła się w Genewie i trwała od 24 lutego do 27 kwietnia 1958r. Podczas tej konferencji przyjęto cztery konwencje, a jedną z nich była Konwencja genewska o rybołówstwie i ochronie żywych zasobów morza pełnego, regulująca zasady gospodarowania żywymi zasobami morskimi.

²⁸⁸ <http://encyklopedia.pwn.pl/haslo.php?id=3980324>, 12.03.2012.

²⁸⁹ KoPM, dz. cyt., art. 76.

żą ani do wyłącznej strefy ekonomicznej, morza terytorialnego lub do wód wewnętrznych państwa ani do wód archipelagowych państwa archipelagowego [...]”²⁹⁰. Dla celów Konwencji przyjęto, że „[...] Obszar oznacza znajdujące się poza granicami jurysdykcji państwowej dno mórz i oceanów oraz ich podziemie”²⁹¹.

Taka prawna klasyfikacja wód (obszarów) morskich sprawia, że akweny litoralne (rozumiane w znaczeniu operacyjnym) będą obejmowały wody wewnętrzne, morze terytorialne, morską strefę przyległą oraz wyłączną strefę ekonomiczną. Operacyjny zasięg rejonu litoralnego na tle prawnej klasyfikacji wód morskich i klasycznego podziału biogeograficznego dziedziny bentonicznej przedstawiony został na rysunku 3.1.



Rysunek 3.1. Operacyjny zasięg rejonu litoralnego na tle prawnej klasyfikacji wód morskich i biogeograficznego podziału dziedziny bentonicznej.

²⁹⁰ Tamże, art. 86.

²⁹¹ Tamże, art. 1 ust. 1 pkt. 1.

3.3. Prawne aspekty działalności sił morskich na akwenach litoralnych

Wprowadzony przez KoPM podział obszarów morskich i ich status prawny określa prawa państwa nadbrzeżnego oraz prawa innych państw na tych obszarach. Tym samym aktywnie oddziałuje na całą działalność morską państw, w tym również determinuje ograniczenia w działaniach sił morskich. W dokumencie tym 24 artykuły odnoszą się do okrętu oraz statku rządowego używanego do celów niehandlowych²⁹². Kluczowymi czynnikami determinującymi działania sił morskich na obszarach morskich są: podział i status prawny obszarów morskich, prawa i obowiązki państwa nadbrzeżnego, jurysdykcja w stosunku do obcych jednostek pływających, obowiązki państwa bandery oraz określenie wolności morza pełnego i praw żeglugowych²⁹³. Uwzględniając zakres jurysdykcji państwa na obszarach morskich można je podzielić na trzy kategorie „[...]obszary morskie wchodzące w skład terytorium państwowego, [...] podlegające w ograniczonym stopniu jurysdykcji lub prawom suwerennego państwa i znajdujące się poza granicami jurysdykcji państwowej”²⁹⁴.

W tym względzie działania sił morskich podzielić można na działania prowadzone na własnych obszarach morskich, na morzu pełnym oraz na obszarach morskich państw innych. W przypadku działalności na własnych obszarach morskich okręt realizuje zadania zgodnie z wewnętrznym prawem państwa nadbrzeżnego obowiązującymi instrukcjami i postawionymi przez przełożonych zadaniami. Działalność ta powinna być również zgodna z międzynarodowymi regulacjami w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego. Odrębny problem stanowi działalność wojskowa na obszarach morskich będących pod jurysdykcją innych państw lub na morzu pełnym.

Obszary morskie wchodzące w skład terytorium państwowego, czyli wody wewnętrzne i morze terytorialne państwa nadbrzeżnego, podobnie jak jego terytorium lądowe, podlegają jego wyłącznej władzy. Na wodach we-

²⁹² Do artykułów tych należą: art. 17-20, art. 20, art. 22, art. 23, art. 29-32, art. 38, art. 39, art. 52, art. 87, art. 88, art. 95, art. 100, art. 102, art. 105, art. 107, art. 108, art. 110, art. 111, art. 236.

²⁹³ Szerzej: T. Szubrycht, *Zrównoważenie sił morskich ...*, dz. cyt., s. 163.

²⁹⁴ R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Wydawnictwo Prawnicze Lexis Nexis, Warszawa 2005, s. 219.

wewnętrznych państwa nadbrzeżnego jednostkom pływającym innych państw przysługują bardzo ograniczone prawa. Państwo nadbrzeżne ma też prawo do regulowania dostępu jednostek pływających obcych bander na jego wody wewnętrzne, a okręty obcych bander mogą uprawiać żeglugę jedynie na podstawie zgody państwa nadbrzeżnego. Nieuprawniona obecność obcych okrętów na wodach wewnętrznych państwa nadbrzeżnego stanowi naruszenie jego suwerenności terytorialnej, a w sytuacji gdy obcy okręt w sposób demonstracyjny narusza tę suwerenność państwo nadbrzeżne może postąpić tak samo, jak w przypadku naruszenia zasad nieszkodliwego przepływu. Na wodach wewnętrznych nie obowiązuje prawo nieszkodliwego przepływu, z jednym tylko wyjątkiem, gdy obszary te stały się wodami wewnętrznymi w wyniku wytyczenia prostej linii podstawowej, a uprzednio posiadały status morza terytorialnego lub morza pełnego.

Do wód wewnętrznych należą też wody portów. Jednostki obcych bander przebywające w portach państwa nadbrzeżnego podlegają jego jurysdykcji. Wyjątek stanowią okręty wojenne, przebywające w portach wojennych (zamkniętych) lub handlowych (otwartych) za zgodą państwa nadbrzeżnego. W stosunku do okrętów stojących w portach, które naruszyły prawo państwa nadbrzeżnego mogą zostać wysunięte żądania opuszczenia portu²⁹⁵.

Na morzu terytorialnym państwa nadbrzeżnego wszystkim jednostkom pływającym obcych bander, w tym również okrętom, przysługuje prawo do nieszkodliwego przepływu (w przypadku statków powietrznych – nieszkodliwego przelotu). Przyjmując, że w okresie, gdy szerokość wód terytorialnych państwa „[...] równała się zasięgowi jego baterii brzegowych [...]”²⁹⁶ prawo nieszkodliwego przepływu, zapoczątkowane praktyką międzynarodową, stało się z czasem powszechnie obowiązującą normą zwyczajową. Jako obowiązujące prawo po raz pierwszy ujęte zostało w artykułach 14-23 *Konwencji Genewskiej o morzu terytorialnym i strefie przyległej z 1958 r.*²⁹⁷, a następnie w artykułach 17-32 KoPM.

Za przepływ nieszkodliwy, zgodnie z artykułem 19 *Konwencji o prawie morza* uważa się przepływ, który „[...]nie narusza pokoju, porządku publicznego lub bezpieczeństwa państwa nadbrzeżnego.” Przepływ taki powinien być

²⁹⁵ Szerzej: R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe publiczne*, dz. cyt., s. 222.

²⁹⁶ A. Makowski, *Siły morskie współczesnego państwa*, dz. cyt., s. 44.

²⁹⁷ Przyjęta dnia 29 kwietnia 1958 r. w Genewie Konwencja o morzu terytorialnym i strefie przyległej nie była ratyfikowana przez Polskę.

„[...] nieprzerwany i szybki, może obejmować zatrzymanie i kotwiczenie, ale tylko wówczas, gdy jest to związane ze zwyczajną żeglugą albo jest konieczne z powodu siły wyższej, niebezpieczeństwa, w celu udzielenia pomocy ludziom oraz statkom morskim lub powietrznym znajdującym się w niebezpieczeństwie”²⁹⁸. W stosunku do okrętów podwodnych obcych bander oraz innych podwodnych środków transportu w artykule 20 KoPM sprecyzowany został wymóg przejścia przez morze terytorialne „[...] na powierzchni i z podniesioną banderą”²⁹⁹.

Państwo nadbrzeżne nie powinno utrudniać przepływu, jeżeli jest on nieszkodliwy, jednocześnie ma prawo uniemożliwienia przepływu, który takim nie jest, gdyż na mocy artykułu 38 KoPM „[...] państwo nadbrzeżne może podejmować na swym morzu terytorialnym kroki konieczne do zapobiegania przepływowi, który nie jest nieszkodliwy”³⁰⁰. W artykule 19 ust. 2 KoPM wymienione zostały przykładowe działania, które wykluczają nieszkodliwość przepływu³⁰¹.

²⁹⁸ D. R. Bugajski, *Przejście okrętów przez morze terytorialne państwa obcego w prawie i praktyce państw bałtyckich oraz NATO*, „Zeszyty Naukowe AMW” 1/2006, s. 7.

²⁹⁹ KoPM, art. 20.

³⁰⁰ Tamże, art. 38.

³⁰¹ Art. 19 ust. 2 KoPM stwierdza, że: „Przeływ obcego statku uważa się za naruszający pokój, porządek publiczny lub bezpieczeństwo państwa nadbrzeżnego, jeżeli statek podejmuje na morzu terytorialnym jakiekolwiek z niżej wymienionych działań, polegających na:

(a) groźbie użycia siły lub użyciu siły przeciwko suwerenności państwa nadbrzeżnego, jego terytorialnej integralności lub politycznej niezawisłości albo w jakikolwiek inny sposób naruszający zasady prawa międzynarodowego zawarte w Karcie Narodów Zjednoczonych;

(b) manewrach lub ćwiczeniach z użyciem broni jakiegokolwiek rodzaju;

(c) zbieraniu informacji na szkodę obronności lub bezpieczeństwa państwa nadbrzeżnego;

(d) propagandzie mającej na celu osłabienie obronności lub bezpieczeństwa państwa nadbrzeżnego;

(e) czynnościach, w wyniku których następuje start, lądowanie lub przyjęcie na pokład jakiegokolwiek statku powietrznego;

(f) czynnościach, w wyniku których następuje start, lądowanie lub przyjęcie na pokład jakiegokolwiek urządzenia wojskowego;

(g) przyjmowaniu na pokład lub wydawaniu jakichkolwiek towarów lub walut albo przyjmowaniu bądź wysadzaniu ze statku jakichkolwiek osób z naruszeniem ustaw lub innych przepisów celnych, skarbowych, imigracyjnych lub sanitarnych państwa nadbrzeżnego;

(h) umyślnym i poważnym zanieczyszczeniu, sprzecznym z niniejszą konwencją;

(i) dokonywaniu jakichkolwiek połowów;

(j) prowadzeniu działalności badawczej lub obserwacji hydrograficznych;

Państwo nadbrzeżne ma również możliwość czasowego zawieszenia prawa nieszkodliwego przepływu. Zawieszenie tego prawa może nastąpić ze względu na bezpieczeństwo państwa nadbrzeżnego (np. ćwiczenia z użyciem uzbrojenia) i bez ścisłego określania granic czasowych obowiązywania tej decyzji. Jednocześnie, pomimo że procedury takie nie znajdują potwierdzenia w KoPM niektóre państwa uzależniają nieszkodliwy przepływ okrętów innych bander od wydanej wcześniej zgody lub notyfikacji.

Kwestie związane z nieszkodliwym przepływem okrętów państw NATO uregulowane zostały w dokumencie standaryzacyjnym STANAG 1100³⁰². W dokumencie tym sformułowane zostały zasady i procedury dotyczące dostępu okrętów państw NATO (również okrętów o napędzie atomowym) do portów i kotwiczowisk na obszarach będących pod jurysdykcją państw NATO oraz państw nie będących stronami Sojuszu. Dokument reguluje również zasady realizacji ćwiczeń sił morskich NATO i obowiązki państwa nadbrzeżnego, na wodach którego (za jego zgodą) odbywają się takie ćwiczenia. Określone w nim zostały procedury uzyskiwania przez wszystkie okręty i statki powietrzne niezbędnych zezwoleń dyplomatycznych dla wszystkich operacji na wodach terytorialnych państwa nadbrzeżnego oraz wizyt w jego portach i bazach.

Zgodnie z dokumentem standaryzacyjnym STANAG 1100 wizyty okrętów mogą przyjmować formę wizyt oficjalnych (*formal visits*), nieoficjalnych (*informal visits*) lub roboczych (*routine visits*). Pod względem prawnym zasadnicza różnica polega na formie uzyskania zgody na wejście okrętów na wody wewnętrzne państwa nadbrzeżnego. Wejście okrętu w ramach wizyty oficjalnej wymaga uzyskania zgody typową drogą dyplomatyczną, natomiast na wizyty nieoficjalne i robocze wystarczy uzyskanie zgody w dowództwie marynarki wojennej państwa nadbrzeżnego lub wizyty te odbywają się na zasadach odrębnych umów międzynarodowych. Jako wizyty robocze traktowane są wejścia okrętów do portów spowodowane uwarunkowaniami logistycznymi, czyli w celu odtworzenia sprawności i zdatności technicznej oraz uzupełnienia zapasów. Również w trybie odpowiednim dla wizyt roboczych konieczne jest uzyskanie zgody na przejście okrętów przez morze terytorialne w ramach or-

(k) zakłócaniu funkcjonowania systemu łączności albo innych urządzeń lub instalacji państwa nadbrzeżnego;

(l) wszelkich innych działaniach niezwiązanych bezpośrednio z przepływem.”

³⁰² STANAG 1100 ED 5(4) *Procedures for visits to NATO and non-NATO ports by naval ships of NATO nations*, MAS NATO, 1998.

ganizowanych ćwiczeń nawigacyjnych (przeływ inny niż nieszkodliwy). W celu odbycia wizyty nieoficjalnej lub roboczej przez okręty wchodzące w skład zespołów będących pod bezpośrednim dowództwem NATO konieczne jest wystąpienie przez dowództwo Sojuszu lub innego uprawnionego dowódcę z właściwą prośbą do państwa bandery okrętu oraz państwa odwiedzanego portu. Zazwyczaj odbywa się to na zasadzie ogłoszenia Planu Operacji (nie później niż 42 dni przed jej rozpoczęciem) i zatwierdzenia go przez zainteresowane państwa. Zatwierdzenie planu przez państwa nadbrzeżne jest równoznaczne z wyrażeniem zgody na planowane wizyty w portach podlegających ich jurysdykcji. Porozumienie standaryzacyjne pozwala na wprowadzenie pewnych ograniczeń, zarówno przez państwo bandery okrętu jak i państwo portu (ograniczenia te mogą dotyczyć np. szczególnych warunków bezpieczeństwa postoju okrętów w portach).

W sytuacji, gdy obcy okręt postępuje niezgodnie z prawem państwa nadbrzeżnego, państwo to (uwzględniając zapisy Konwencji Genewskiej z 1958 r.³⁰³) może jedynie zażądać opuszczenia swoich wód terytorialnych. Gdy natomiast jednostka pływająca nie zastosuje się do tych żądań państwo nadbrzeżne, zdaniem niektórych teoretyków prawa morza, może zastosować ograniczone i kontrolowane użycie siły, proporcjonalnie do zagrożenia spowodowanego przez ten okręt³⁰⁴. Incydenty z użyciem siły na wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym, w sytuacjach innych niż działania wojenne, mogą mieć miejsce, gdy państwo nadbrzeżne „[...] *przeciwstawia się działaniom obcych okrętów o charakterze prowokacji lub naruszenia* [...] lub [...] *kiedy obce pań-*

³⁰³ W art. 23. *Konwencji o morzu terytorialnym i strefie przyległej* stwierdza się, że jeśli jakkolwiek okręt wojenny nie przestrzega przepisów państwa nadbrzeżnego dotyczących przejścia przez morze terytorialne i ignoruje wszelkie żądania o zastosowanie się do nich, jakie są do niego kierowane, państwo nadbrzeżne może żądać by okręt ten opuścił wody terytorialne *Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, United Nations, Treaty Series, vol. 516, p. 205*, Konwencja ta nie została ratyfikowana przez Polskę. http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/English/conventions/8_1_1958_territorial_sea.pdf, 25.03.2012.

³⁰⁴ Według M. Ilnickiego „*Użycie siły można uważać za dopuszczalne, gdy obcy okręt (statek) prowadzi działalność szpiegowską, a tym bardziej wówczas, kiedy obcy okręt sprawdza gotowość systemu obronnego państwa nadbrzeżnego, symulując atak zbrojny lub rozpoznaje sieć obrony wybrzeża w celu zabezpieczenia działań sił i środków dywersji.*” Autor precyzuje również formy i zakres dopuszczalnego użycia siły przez państwo nadbrzeżne. Zob.: M Ilnicki, [red.], *Działalność wojskowa na morzu w świetle prawa międzynarodowego*, Stella Maris, Gdańsk 2003, s. 17-22.

*stwo rości sobie prawa do uprawiania żeglugi na wodach terytorialnych państwa nadbrzeżnego*³⁰⁵.

Kolejnym, niezwykle istotnym zagadnieniem związanym z żeglugą na wodach mórz terytorialnych jest prawo przejścia tranzytowego, które obowiązuje w większości cieśnin morskich o globalnym znaczeniu, „[...] *między jedną częścią morza pełnego lub wyłącznej strefy ekonomicznej, a drugą częścią morza pełnego lub wyłącznej strefy ekonomicznej* [...]”³⁰⁶. Zgodnie z tym prawem wszystkie statki morskie i powietrzne (w tym okręty i samoloty wojskowe) korzystają z wolności żeglugi lub przelotu. Państwo nadbrzeżne nie może stawiać przeszkód przejściu tranzytowemu, natomiast jednostki pływające i statki powietrzne dokonują go szybko, bez zwłoki i w sposób nieprzerwany, a w jego trakcie powstrzymują się od groźby użycia lub użycia siły przeciwko suwerenności państw położonych nad cieśniną, ich terytorialnej integralności lub politycznej niezawisłości oraz innych działań niż te związane z normalnym trybem nieprzerwanego tranzytu. Dodatkowo wszystkie jednostki pływające przestrzegają powszechnie przyjętych międzynarodowych przepisów, procedur i zasad praktyki odnoszących się do bezpieczeństwa na morzu oraz zapobiegania, zmniejszania i kontroli zanieczyszczeń pochodzących za statków.

Do obszarów morskich, które podlegają w ograniczonym stopniu jurysdykcji lub prawom suwerennego państwa zaliczane są strefy przyległe, wyłączone strefy ekonomiczne, strefy rybołówstwa oraz szelf kontynentalny.

W strefie przyległej niektóre państwa nadbrzeżne, pomimo, że nie ma podstaw prawnych do takiej działalności, wprowadzają dodatkowe ograniczenia dotyczące pewnych form obecności wojskowej. Państwa te traktują tę strefę jako strefę bezpieczeństwa. Ograniczenia te mogą obejmować monitorowanie obecności obcych jednostek poprzez wprowadzenie konieczności notyfikacji lub uzyskania zezwolenia oraz ograniczenia liczby lub czasu pobytu obcych jednostek wojennych w strefie przyległej.

W wyłącznej strefie ekonomicznej państwa nadbrzeżne wszystkie państwa, zarówno nadbrzeżne, jak i śródlądowe, korzystają z wolności zagwarantowanych dla morza pełnego, w zakresie „[...] *wolności żeglugi i przelotu, układania podmorskich kabli i rurociągów oraz innych, zgodnych z prawem międzynarodowym, sposobów korzystania z morza* [...]”³⁰⁷. Przyjmując pokojo-

³⁰⁵ Tamże, s. 14

³⁰⁶ KoPM, dz. cyt. art. 37.

³⁰⁷ Tamże, art. 58 ust. 1.

we militarne wykorzystanie morza³⁰⁸ za jeden z niezdefiniowanych w KoPM, a możliwych do zakwalifikowania jako wspomniany już inny, zgodny z prawem międzynarodowym, sposobów korzystania z morza można stwierdzić, że „[...] dla wszystkich państw obowiązują tam zasady wykorzystania sił morskich jak na morzu pełnym”³⁰⁹. D. R. Bugajski natomiast uważa, że w wyłącznej strefie ekonomicznej obcego państwa nadbrzeżnego mogą wystąpić ograniczenia w zakresie wolności operacyjnej flot wojennych. Z uwzględnieniem praw państwa nadbrzeżnego możliwe jest „[...] prowadzenie ćwiczeń i manewrów, zespołowego manewrowania i kotwiczenia, zaopatrywania i niebojowego użycia uzbrojenia [...]”³¹⁰, natomiast ograniczenia dotyczyć będą „[...] zbierania informacji, umieszczania instalacji wojskowych w morzu i na jego dnie, a nawet prowadzenia pomiarów hydrograficznych”³¹¹.

Na szelfie kontynentalnym państwo nadbrzeżne wykonuje jedynie prawa suwerenne dla badań i eksploatacji zasobów, natomiast wody ponad szelfem, pod względem prawnym, są traktowane jak morze pełne.

Konwencja o prawie morza z 1982 roku precyzując prawa państw nadbrzeżnych na obszarach, na których państwa te ustanowiły wyłączne strefy ekonomiczne spowodowała wyłączenie tych stref z morza pełnego. W wyniku ustanowienia 200-milowych wyłącznych stref ekonomicznych nastąpiło znaczne przesunięcie wewnętrznych granic morza pełnego. Obecnie na skutek zawłaszczania przez państwa nadbrzeżne obszarów morskich „[...] ponad jedna trzecia powierzchni wszechoceanu znajduje się pod jakąś formą kontroli państw [...]”³¹². Na rys. 3.2. przedstawiony został proces zawłaszczania

³⁰⁸ Militarne użytkowanie morza pełnego obejmuje użytkowanie komunikacyjne, a w tym wolność żeglugi, przelotu, układania podmorskich kabli i rurociągów oraz użytkowanie operacyjne do którego zalicza się prowadzenie ćwiczeń, kotwiczenie, rozpoznanie, zbieranie informacji wywiadowczych, zaopatrywanie, niebojowe użycie uzbrojenia, badania hydrograficzne i inne., Szerzej: Ch. E. Pirtle, *Military Uses of Ocean Space and the Law of Sea In the New Millenium*, „Ocean Development & International Law”, 2000, t. 31, nr 1, s. 8.

³⁰⁹ K. Rokiciński, *Wybrane zagadnienia z zakresu prowadzenia operacji przez siły morskie w rejonach litoralnych*, „Zeszyty Naukowe AMW” 2/2006, s. 116.

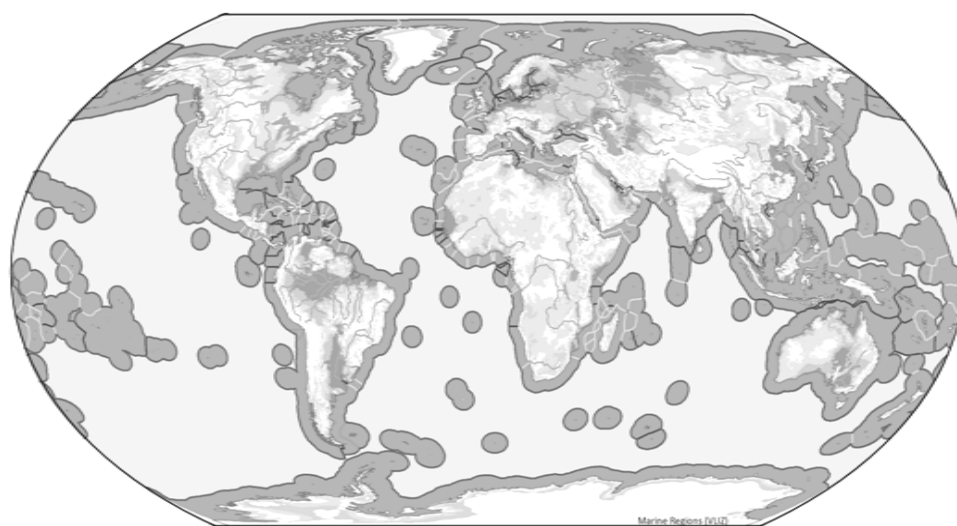
³¹⁰ D. R. Bugajski, *Prawa żeglugowe okrętu...*, dz. cyt. s. 86.

³¹¹ Tamże, s. 86.

³¹² A. Makowski, *Siły morskie współczesnego...*, dz. cyt., s. 44. Inni autorzy podają, że na skutek ustanowienia 200 milowych wyłącznych stref ekonomicznych związane z tym ograniczenia wprowadzone zostały na obszarach obejmujących nawet do 40% morza pełnego. R. Bierzanek i J. Symonides, *Prawo międzynarodowe publiczne*, dz. cyt., s. 219.

wszechoceanu w wyniku ustanawiania przez państwa nadbrzeżne 200-milowych wyłącznych stref ekonomicznych.

Stwierdzić należy, że taki stan rzeczy nie wynika z uwarunkowań militarnych lecz z ekonomicznych, ma jednak bardzo poważny wpływ na warunki działań sił morskich, szczególnie związane z pokojowym militarnym wykorzystaniem morza, które będą ograniczone prawami państwa nadbrzeżnego. Ograniczenia te będą uzależnione od prawnej klasyfikacji wód morskich. Zaznaczone jasnym kolorem na rys. 3.2. obszary wokół lądów, znajdujące się pod kontrolą państw nadbrzeżnych obejmują ich wody wewnętrzne, morze terytorialne, strefy przyległe oraz wyłączne strefy ekonomiczne.



- wyłączne strefy ekonomiczne;
- niezawłaszczone obszary morskie.

Ryunek. 3.2. Wyłączne strefy ekonomiczne i niezawłaszczone obszary morskie

Źródło: opracowanie własne na podstawie: N. De Hauwere, *Exclusive Economic Zones Boundaries (EEZ)*,

<http://www.marineregions.org/maps.php?album=3264&pic=64928>

Zgodnie z art. 87 ust. 1 KoPM „morze pełne”³¹³ jest otwarte dla wszystkich państw, zarówno nadbrzeżnych, jak i śródlądowych. W artykule tym okre-

³¹³ Konwencji o Prawie Morza występuje pojęcie „morze pełne” natomiast w polskojęzycznych publikacjach np. J. Symonidesa stosowane jest pojęcie „morze otwarte”. J. Symonides używa pojęcia „morze otwarte” gdyż, jak twierdzi „[...] nie zaw-

ślony jest też zakres wolności korzystania z morza pełnego. Nie ma on jednak formy zamkniętej i pozostawia możliwość precyzowania innych wolności zgodnie z zapisem odsyłającym do innych norm prawa międzynarodowego³¹⁴. Stwierdzić również należy, że KoPM nie zawiera konkretnych reguł dotyczących pokojowego militarnego wykorzystania morza, a w szczególności nie uregulowane pozostały kwestie dotyczące prawa sił morskich do prowadzenia działań operacyjnych. D. R. Bugajski uważa, że zapis ten dotyczy przede wszystkim norm zwyczajowych, które go uzupełniają w zakresie wolności militarnego użytkowania morza. „*Międzynarodowe prawo zwyczajowe, w tym prawo wojny morskiej i prawo neutralności morskiej, określa od wieków między innymi wolności militarnego użytkowania morza pełnego*”³¹⁵. Jednocześnie do wolności tych zalicza wolności komunikacyjne oraz wolności operacyjne, obejmujące prowadzenie ćwiczeń oraz manewrów, kotwiczenie, zbieranie informacji wywiadowczych i rozpoznawczych, niebojowe użycie uzbrojenia, uzupełnianie zapasów, umieszczanie instalacji wojskowych w morzu i na jego dnie, pomiary hydrograficzne i inne pokojowe działania militarne. Występują jednak zasadnicze różnice w egzekwowaniu tych wolności. Wolności komunikacyjne w pełni znalazły swoje potwierdzenia we wspomnianym art. 87 ust. 1 KoPM, natomiast wolności operacyjne w pełni panują na morzu pełnym poza obszarami mórz i oceanów podlegającymi jurysdykcji państwowej. Wynika to z faktu, że wolności operacyjne „[...] będąc wyłącznie częścią prawa zwyczajowego, są jednocześnie modyfikowane w kolizji z traktatowymi uprawnieniami państw nadbrzeżnych na wodach międzynarodowych podlegających jurysdykcji tych państw”³¹⁶.

Na morzu pełnym statki i okręty podnoszące banderę określonego państwa podlegają władzy i prawu tylko państwa bandery, która wykonywana jest przez okręty tego państwa. Jednocześnie istnieją tylko trzy wyjątki, zgodnie z którymi na mocy Konwencji genewskiej o morzu pełnym³¹⁷ okręty mogą wykonywać akty władcze w stosunku do jednostek pływających, które nie korzystają z immunitetów. Zgodnie z Artykułem 22 wspomnianej Konwencji okręt

sze „morze pełne” w rozumieniu nawigacyjnym jest „otwarte” w rozumieniu prawnym [...]”, R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe publiczne*, dz. cyt., s. 230.

³¹⁴ KoPM, dz. cyt., art. 87 ust. 1.

³¹⁵ D. R. Bugajski, *Prawa żeglugowe okrętu...*, dz. cyt. s. 82.

³¹⁶ Tamże, s. 83.

³¹⁷ Przyjęta dnia 29 kwietnia 1958 r. w Genewie *Konwencja o morzu pełnym*, Dz. U. 1663, Nr 33, poz. 187.

wojenny innego państwa ma prawo dokonania wizyty lub rewizyty gdy: „[...] zachodzą uzasadnione podejrzenia: a) że statek uprawia piractwo albo b) że statek zajmuje się handlem niewolnikami, albo c) że statek podnosząc obcą banderę lub odmawiając podniesienia swej bandery jest w rzeczywistości statkiem o tej samej przynależności państwowej, co okręt wojenny”³¹⁸.

W tym miejscu, nawiązując do rozważań z zakresu prawa morza wspomnieć należy o międzynarodowym przedsięwzięciu, które w istotny sposób wpływa na działania sił morskich. Przedsięwzięciem tym jest ogłoszona 31. maja 2003 roku na Wawelu Inicjatywa Krakowska przeciwko rozprzestrzenianiu broni masowego rażenia (*Proliferation Security Initiative - PSI*)³¹⁹. Głównym celem PSI jest uniemożliwienie przemytu broni masowego rażenia oraz komponentów do jej wytwarzania.

Niezwykle istotnym aspektem wpływającym na bezpieczeństwo międzynarodowe było wyrażenie przez państwa uczestniczące w tej Inicjatywie zgody na wejście funkcjonariuszy sił morskich innego państwa, strony porozumienia, na pokład każdego statku pływającego pod banderą tych państw, w stosunku do którego istnieją uzasadnione podejrzenia o przewożenie ładunków objętych zakazem rozprzestrzeniania, przeszukanie go oraz przejęcie przewożonego ładunku BMR. Wejście na pokład i przeszukanie jednostki może nastąpić z własnej inicjatywy lub na wniosek państwa bandery³²⁰. Kontrolerskie budził fakt, że zasada ta dotyczyła wszystkich obszarów morskich, co było niezgodne z zagwarantowaną w Konstytucji o prawie morza wolnością żeglugi³²¹.

Jednocześnie w celu rozszerzenia stosowania zasad PSI podpisane zostały pomiędzy USA a jedenastoma państwami tzw. grzecznościowych bander³²²

³¹⁸ Tamże, art. 22.

³¹⁹ *Inicjatywa Krakowska, Proliferation Security Initiative*, <http://www.psi.msz.gov.pl/pl>, 03.02.2012.

³²⁰ *Interdiction Principles for the Proliferation Security Initiative*, The White House, Office of the Press Secretary, Washington, DC, September 4, 2003, <http://www.psi-online.info/Vertretung/psi/en/07-statement/Interdiction-Principes.html>, 03.02.2012.

³²¹ Szerzej ten problem przedstawia: C. Ahlström, *The Proliferation Security Initiative: international law aspects of the Statement of Interdiction Principles*, [w:] *Non-Proliferation, Arms Control, Disarmament*, 2004, s. 750-754.

³²² Bandera grzecznościowa (tania bandera) flag of convenience) – potoczny termin stosowany wobec państw stwarzających armatorom dogodne warunki do obniżenia kosztów eksploatacji i obsługi statku morskiego. Statek pływa pod tanią banderą, jeżeli jest to bandera inna niż flaga kraju armatora i jednocześnie prawdziwego właściciela statku. czerpiącego zyski z jego eksploatacji, J. Kaczmarek, W. Łepkowski,

(Antigua i Barbuda, Bahamy, Belize, Chorwacja, Cypr, Liberia, Malta, Wyspy Marshalla, Mongolia, Panama, Saint Vincent, Grenadyny) umowy dwustronne. Na mocy tych umów funkcjonariusze sił morskich USA, na zasadzie wzajemności, mogą otrzymać pozwolenie na wejście na pokład, przeszukanie i ewentualne zatrzymanie podejrzanych statków pływających pod banderą tych państw na wodach międzynarodowych. W celu zminimalizowania zagrożenia, że zgoda zostanie udzielona zbyt późno, przyjęto zasadę domniemanej zgody³²³. Zdaniem autora, uwzględniając fakt, że pod banderami grzesnościowymi pływa prawie 70% tonażu floty handlowej, takie umowy dają możliwość sprawowania nadzoru nad znaczącą liczbą jednostek pływających, które mogą zostać wykorzystane do transportu materiałów objętych zakazem rozprzestrzeniania.

Z punktu widzenia podjętej problematyki, szczególnie w działaniach na morzu poniżej progu wojny, zdaniem autora jest również konieczne uwzględnienie konieczności i prawnych aspektów użycia siły przez załogi okrętów wojennych. Jest to niezwykle istotny determinant polityczny działań na morzu i dotyczy również działań prowadzonych w ramach PSI. W rym względzie niezwykle ważnym elementem ułatwiającym dowódcy okrętu wykonywanie zadań są precyzyjnie opracowane *Zasady użycia sił (Rules of Engagement – ROE)*³²⁴.

3.4. Prawa żeglugowe jednostek sił morskich na wodach litoralnych podczas konfliktów zbrojnych

Podczas konfliktów zbrojnych prowadzonych z użyciem sił morskich występuje zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi morskiej oraz ograniczenie praw żeglugowych na określonych akwenach. Jednocześnie, zarówno państwa zaangażowane w konflikt, jak i państwa neutralne dysponują ściśle określonym

B. Zdrodowski, [red.], *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, AON, Warszawa 2008, s. 12.

³²³ J. Durcalec, *The proliferation security initiative: evolution and the future prospects*, EU Non-Proliferation Consortium, non-Proliferation Paper, No. 16, June 2012.

³²⁴ Ogólne zasady użycia siły zostały opublikowane w *Rules of Engagement Handbook*, International Institute of Humanitarian Law, San Remo, November 2009, który podobnie jak *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea* nie stanowi prawa, ale opracowany został jako zbiór zasad i praw zwyczajowych.

zakresem praw, jak i mają określone obowiązki. Państwa neutralne mają prawo do nienaruszalności swojego terytorium, w tym obszarów morskich stanowiących morze terytorialne, prawo do prowadzenia niezakłóconego handlu drogą morską oraz prawo do udzielania azylu jednostkom stron konfliktu. Do ich obowiązków natomiast należy zachowanie bezstronności, powstrzymywanie się od działań sprzecznych z neutralnością i zapobieganie takim działaniom oraz przyzwolenie na określone, zgodne z prawem działania stron konfliktu. Państwa, strony konfliktu natomiast mają prawo do wymagania bezstronności państw neutralnych oraz powstrzymywania się od wszelkich działań sprzecznych z neutralnością. Mają też prawo do zapobiegania działaniom sprzecznym z neutralnością i wymuszania swoich praw. Do obowiązków stron konfliktu natomiast należy poszanowanie nienaruszalności terytorialnej państw neutralnych oraz ich prawa do handlu³²⁵.

Zgodnie z prawem międzynarodowym, jako obszary wojny morskiej³²⁶ uznawane mogą być terytoria lądowe, wody wewnętrzne, morze terytorialne, wyłączne strefy ekonomiczne, szelfy kontynentalne, a w szczególnych przypadkach również wody archipelagowe stron konfliktu, morze pełne, oraz obszary morskie podlegające w ograniczonym stopniu jurysdykcji lub prawom suwerennego neutralnego państwa nadbrzeżnego takie jak wyłączne strefy

³²⁵ Szerzej: M Ilnicki, [red.], *Działalność wojskowa na morzu ...*, s. 217.

³²⁶ W publikacjach z zakresu prawa międzynarodowego, w tym również prawa morza używane są różne terminy określające przestrzenne ramy konfliktu na morzu, jak obszar działań konfliktu zbrojnego, obszar konfliktu zbrojnego, obszar wojny, obszary działań wojennych czy morski teatr konfliktu zbrojnego. K. Lankosz i in., *Międzynarodowe prawo humanitarne konfliktów zbrojnych*, Dęblin 2006, s. 51, W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie*, Warszawa 2003, s. 417, T. Leśko, *Międzynarodowe ograniczenia w prowadzeniu konfliktów zbrojnych*, Warszawa 1990, s. 75-76, M Ilnicki, [red.], *Działalność wojskowa na morzu ...*, dz. cyt., s. 202, D. R. Bugajski, *Prawa żeglugowe okrętu...*, dz. cyt. s. 99. Również nie ma jednoznacznego określenia obszaru działań na morzu w dokumentach doktrynalnych i normatywnych. W dokumentach tych występują określenia takie jak morski teatr działań bojowych, teatr działań wojennych oraz teatr działań bojowych sił morskich, *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną*, dz. cyt., s. 26, 89, 95, *Doktryna Logistyczna Marynarki Wojennej*, dz. cyt., s. 61. Używane jest również określenie morski teatr działań wojennych (MTDW), H. Sołkiewicz, [red.], *Operacyjno – Taktyczny Leksykon Morski*, dz. cyt., s. 357. Ze względu na szerokie spektrum działań niemilitarnych lub militarnych o niskim stopniu intensywności, innych niż wojna autor w dalszych rozważaniach, ze względu na jego szersze znaczenie, stosować będzie bardziej ogólne pojęcie *morskiego teatru działań*. Szerzej zagadnienie to przedstawił D. R. Bugajski, *Prawa żeglugowe okrętu...*, dz. cyt., s. 99.

ekonomiczne i szelfy kontynentalne oraz przestrzenie powietrzne nad nimi³²⁷. W przypadku prowadzenia działań na obszarach wyłącznych stref ekonomicznych lub szelfów kontynentalnych państw neutralnych strony konfliktu zobowiązane są do poszanowania praw i obowiązków tych państw, w tym praw do eksploracji i eksploatacji zasobów oraz ochrony i zachowania środowiska morskigo³²⁸. Strony konfliktu, w przypadku konieczności postawienia zagród lub pól minowych na tych akwenach, zobowiązane są do powiadomienia państwa nadbrzeżnego o wielkości tych pól lub zagród i rodzajach zastosowanych min. Jednocześnie zastosowane przez strony konfliktu środki wojny minowej nie mogą powodować zagrożenia dla obiektów i działalności państwa nadbrzeżnego³²⁹. Niemniej, w sytuacji gdy wyłączne strefy ekonomiczne lub szelfy kontynentalne państw neutralnych włączone zostają do morskiego teatru konfliktu zbrojnego, działania na tych obszarach powodują naruszenie uprawnień tego państwa.

Zarówno Konwencje Genewskie prawa morza z 1958 roku, jak i Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 roku odnoszą się przede wszystkim do pokojowego wykorzystania morza. W sprawach nieuregulowanych w wymienionych konwencjach wykorzystanie morza powinno odbywać się na zasadach ujętych w „*innych normach prawa międzynarodowego*”³³⁰. Pod pojęciem „innych norm” rozumiane jest między innymi międzynarodowe prawo konfliktów zbrojnych. Pomimo, że zapisy w KoPM dotyczące pokojowego militarnego wykorzystania morza w literaturze przedmiotu inter-

³²⁷ *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, Viadrina International Law Project 1994, Section IV: Areas of naval warfare, art. 10-12. Podręcznik ten nie jest obowiązującym dokumentem prawnym, natomiast jest zbiorem praw zwyczajowych.

³²⁸ Tamże, art. 34.

³²⁹ Tamże, art. 35.

³³⁰ W tym miejscu wymienić należy przede wszystkim art. 87 KoPM mówiącym, że „[...] Korzystanie z wolności morza pełnego odbywa się zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej konwencji i w innych normach prawa międzynarodowego [...]”, art. 2 *Konwencji Genewskiej o morzu pełnym* mówiącym, że „Korzystanie z wolności morza pełnego odbywa się na warunkach określonych w niniejszych artykułach i w innych normach prawa międzynarodowego [...]” oraz, art. 1 ust. 2 *Konwencji Genewskiej o morzu terytorialnym i strefie przyległej* mówiącym, że „Suwerenność ta jest wykonywana zgodnie z postanowieniami niniejszych artykułów i innych przepisów prawa międzynarodowego” *Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, United Nations, Treaty Series, vol. 516, p. 205.*, Konwencja ta nie została ratyfikowana przez Polskę. http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/811958_territorial_sea.pdf, 25.03.2012.

pretowane są „[...] jako zezwolenie na wszelkie nieagresywne działania wojskowe na morzu pełnym”³³¹ to współczesne zastosowanie tych norm „[...] wykracza jednak również poza czas pokoju. Stwarza także możliwość przewidzenia zachowań państw w czasie kryzysów i konfliktów międzynarodowych”³³².

Przykładem może być zastosowanie prawa neutralności mówiące, że „[...] neutralność mocarstwa nie jest naruszona przez zwykłe przejście okrętów wojennych i łupów stron wojujących przez jego wody terytorialne”³³³. Do problemu neutralności wód morskich nawiązuje też KoPM, wyznaczając pas neutralny – morze terytorialne państwa nadbrzeżnego, rozdzielający wody międzynarodowe, które mogą stanowić morski teatr działań wojennych od terytorium neutralnego państwa nadbrzeżnego³³⁴.

Zarówno KoPM jak i międzynarodowe prawo konfliktów zbrojnych na morzu jednoznacznie zapewniają siłom stron konfliktu prawo nieszkodliwego przepływu przez wody państw neutralnych, prawo przejścia tranzytowego przez cieśniny morskie używane w żegludze międzynarodowej i prawo przejścia archipelagowym szlakiem morskim. Nieszkodliwy przepływ może obejmować zarówno przepływ prosty, jak i przepływ, którego celem będzie wejście na lub wyjście z wód wewnętrznych nadbrzeżnego państwa neutralnego.

Strony konfliktu nie mogą wykorzystywać portów i red państw neutralnych jako swoich baz w działaniach operacyjnych. Neutralne państwo nadbrzeżne może jednak wyrazić zgodą, nie naruszając zasad neutralności, na przejście przez morze terytorialne i wody archipelagowe, w tym z wykorzystaniem pilota z państwa nadbrzeżnego, uzupełnienie na okrętach stron konfliktu zapasów żywności, wody i paliwa w ilościach niezbędnych do zabezpieczenia przejścia do własnych portów lub baz morskich oraz do dokonania remontów umożliwiających przywrócić okrętom zdolności żeglugowych. Niedopuszczalne natomiast jest przekazywanie na okręty środków bojowych oraz wymiana czy uzupełnianie załóg, a remonty nie mogą odtwarzać ani podnosić

³³¹ D. R. Bugajski, *Prawa żeglugowe okrętu...*, dz. cyt. s. 96.

³³² Tamże, s. 96.

³³³ *Convention (XIII) concerning the Rights and Duties of Neutral Powers in Naval War*, art. 10, The Hague, 18 October 1907, International Humanitarian Law - Treaties & Documents, <http://www.icrc.org/ihl.nsf/FULL/240>, 12.04.2012. Szerzej problem ten przedstawił L. Gelberg, *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, PWN, Warszawa 1954, t. I, s. 287 – 291.

³³⁴ D. R. Bugajski, *Prawa żeglugowe okrętu...*, dz. cyt. s. 96.

zdolności bojowych tych okrętów³³⁵. Okręty stron konfliktu nie mogą traktować obszarów morskich państw neutralnych jako azylu, a ich przejście przez te wody lub pobyt w portach i na redach nie może być dłuższy niż 24 godziny. Wyjątek stanowią jedynie uszkodzenia lub warunki pogodowe uniemożliwiające normalną żeglugę. Niedopuszczalne jest również prowadzenia wrogich działań zarówno na wodach terytorialnych neutralnego państwa nadbrzeżnego, podczas przejścia przez te wody, jak również na wodach neutralnych podczas przejścia archipelagowym szlakiem morskim oraz podczas przejścia tranzytowego przez cieśniny wykorzystywane do żeglugi międzynarodowej. Jako wrogie działania wymienione zostały:

- atak na lub zatrzymanie osób lub obiektów znajdujących się w, na lub ponad neutralnymi wodami lub terytorium,
- używanie jako bazy do działań, włączając atak na lub zatrzymanie osób lub obiektów znajdujących się poza wodami neutralnymi, jeśli atak lub przechwycenie jest prowadzone przez walczące siły znajdujące się w, na lub ponad wodami terytorialnymi,
- stawianie min,
- wizyta, rewizyta, nakazanie zmiany kursu lub zajęcie/zniszczenie³³⁶.

Państwo neutralne musi stosować bezstronność wobec wszystkich walczących, w tym musi stosować jednakowe warunki, ograniczenia lub zakazy w odniesieniu do dostępu okrętów do jego portów, red, lub wód terytorialnych. Może jednak wprowadzić zakazy w stosunku do okrętów naruszających jego neutralność. Państwo neutralne jest uprawnione, w stosunku do takich okrętów, do podjęcia środków, które uzna za niezbędne w celu uniemożliwienia wyjścia okrętu na morze, do zatrzymania jednostki wraz z załogą włącznie³³⁷. Kiedy natomiast naruszenie neutralności przez okręty jednej ze stron konfliktu powoduje bezpośrednie zagrożenie dla drugiej strony, strona ta, w sytuacji gdy będzie to niezbędnie konieczne może użyć siły by przeciwdziałać temu zagrożeniu³³⁸.

³³⁵ *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, dz. cyt., General provisions, Section IV: Areas of naval warfare, art.10-12.

³³⁶ *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, dz. cyt., Part II: Regions of operations, Section I: Internal waters, territorial sea and archipelagic waters, art. 16.

³³⁷ *Convention (XIII) concerning the Rights and Duties of Neutral Powers in Naval War*, dz. cyt. art. 24.

³³⁸ *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, dz. cyt., Section IV : Areas of naval warfare, art. 22.

Jednostki pływające, zarówno statki handlowe, jak i okręty państw neutralnych mogą korzystać z prawa nieszkodliwego przepływu archipelagowym szlakiem morskim oraz przez cieśniny morskie o znaczeniu globalnym znajdujące się na wodach terytorialnych stron konfliktu³³⁹.

Na morzu granice konfliktu zbrojnego, czyli morskiego teatru konfliktu zbrojnego, są określone przez zwyczajowe i traktatowe prawo morza. Przez pojęcie morskiego teatru konfliktu zbrojnego, określanego również jako morski teatr działań wojennych, rozumieć należy przestrzeń rzeczywiście toczących się działań zbrojnych. *„Każdy wypadek użycia siły poza przestrzenią morskiego konfliktu zbrojnego, a więc na terytorium morskim państwa trzeciego (neutralnego) w sensie prawnym i politycznym stanowi pogwałcenie neutralności, a także może być uznane za akt agresji oraz rodzi odpowiedzialność międzynarodową”*³⁴⁰.

Zgodnie z postanowieniami KoPM oraz międzynarodowym prawem konfliktów zbrojnych na morzu, na akwenach objętych konfliktem zbrojnym nie mogą być zawieszane prawa żeglugowe, szczególnie w odniesieniu do jednostek państw neutralnych. Prawa te dotyczą również przemieszczania się okrętów i statków powietrznych sił zbrojnych stron konfliktu w obrębie wód pozostających pod wyłączną jurysdykcją państw neutralnych. Niemniej jednak analiza współczesnych lokalnych konfliktów z użyciem sił morskich pozwala stwierdzić, że *„[...] problem prawnego uregulowania wojny na morzu, a w nim określenie zakresu swobody żeglugi państw neutralnych, pozostał nadal otwarty, ponieważ jakiegokolwiek rozwiązanie w tym zakresie ograniczające w ewentualnym konflikcie swobodę działania sił morskich nie leży w interesie potęg morskich [...]”*³⁴¹.

Autorzy podręcznika z San Remo przedstawili możliwość wprowadzenia przez strony wojujące, jako środki wyjątkowe, stref zamkniętych oraz stref samoobrony w sytuacjach gdy:

- a) *ten sam podmiot prawa występuje wewnątrz i na zewnątrz strefy;*

³³⁹ Tamże, art. 32.

³⁴⁰ D. R. Bugajski, *Znaczenie praw i wolności komunikacyjnych dla sił morskich oraz rola sił morskich w zachowaniu praw i wolności komunikacyjnych na morzu*, [w:] K. Rokiciński, T. Szubrycht, M. Zieliński [red.], *Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy*, Warszawa 2010, s. 342.

³⁴¹ M. Ilnicki, [red.], *Działalność wojskowa na morzu w świetle ...*, dz. cyt., s. 202.

- b) *rozmiar, położenie, czas ustanowienia strefy i zastosowane w niej środki nie powinny wykraczać ponad to co jest bezpośrednio wymagane przez konieczność wojskową i zasadę proporcjonalności;*
- c) *należy uwzględnić prawa państw neutralnych do uznanego korzystania z mórz;*
- d) *powinno być zapewnione niezbędne bezpieczne przejście przez strefę dla neutralnych statków i samolotów, o ile:
 - i) *geograficzny rozmiar strefy w sposób znaczący wpływa na wolny i bezpieczny dostęp do portów i wybrzeży państwa neutralnego;*
 - ii) *w innych przypadkach, gdy korzystanie z normalnych szlaków żeglugowych jest niemożliwe lub gdy względy wojskowe na to nie pozwalają;**
- e) *rozpoczęcie, czas trwania, położenie i rozmiar strefy, jak również wprowadzone ograniczenia, powinny być publicznie zadeklarowane i notyfikowane³⁴².*

Omówione w niniejszym rozdziale akweny litoralne stanowią specyficzne obszary morskie, zarówno pod względem oceanograficznym i prawnym, co w konsekwencji rzutuje na specyficzne uwarunkowania ich militarnego wykorzystania. Warunki środowiska naturalnego tych rejonów w decydujący sposób wpływają na możliwości prowadzenia działań, zarówno defensywnych, jak i ofensywnych. W tym względzie dokładna znajomość własnego wybrzeża i ukształtowanie jego linii brzegowej, umożliwiają skryte rozmieszczanie potencjału militarnego. Znajomość przylegającego do wybrzeża akwenu, a szczególnie jego batymetrii i hydrologii oraz niewielkie głębokości umożliwiają prowadzenie działań minowych. Dodatkowo bliskość własnego wybrzeża oraz znajdujących się na nim portów i przystani umożliwia wykorzystywanie jednostek o pływających o niewielkiej autonomiczności. Krańcowo różne warunki pod względem operacyjnym panują na akwenach litoralnych leżących w rejonach w których prowadzone są działania ekspedycyjne. Na akwenach tych charakterystyczne cechy akwenu, wpływające na jakość prowadzonych działań defensywnych oddziałują na korzyść przeciwnika.

Uwzględniając charakter współczesnych działań na morzu, w tym konfliktów lokalnych, operacji wymuszania i wspierania pokoju czy akcji humani-

³⁴² A. Makowski, *Regulacje Konwencji o prawie morza z 1982 roku we współczesnym prawie konfliktów zbrojnych na morzu*, [w]: „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego”, AMW, Gdynia 2009, s. 237.

tarnych stwierdzić należy, że aktualne unormowania prawne dotyczące wykorzystania mórz i oceanów w znacznym stopniu determinują możliwość realizacji zadań przez siły morskie w tych operacjach. Przedstawione w niniejszym rozdziale rozważania dotyczące prawnych aspektów działalności sił okrętowych dowodzą, że dysponują one znaczną swobodą działania wynikającej z prawa wolności mórz i swobody żeglugi, które jednak są w znaczny sposób ograniczane na akwenach litoralnych stanowiących morze terytorialne i wody wewnętrzne państwa nadbrzeżnego. Prawne uwarunkowania w tym względzie wpływają również na możliwość działania okrętów logistycznych na tych akwenach. Rezultatem próby rozwiązania problemu rozmieszczenia potencjału logistycznego w pobliżu obcego wybrzeża, ale poza wodami terytorialnymi państwa nadbrzeżnego jest przedstawiona w kolejnym rozdziale koncepcja sojuszniczego połączonego bazowania na morzu (*NATO Joint Sea Basing - NJSB*).

ROZDZIAŁ IV

ZABEZPIECZENIE LOGISTYCZNE SIŁ OKRĘTOWYCH

Jednym z podstawowych warunków, jakie musi spełnić państwo dysponujące siłami morskimi w celu zapewnienia skutecznej działalności tychże sił jest organizacja ich zabezpieczenia logistycznego. Zabezpieczenie to jest przedsięwzięciem złożonym i wymagającym precyzyjnego planowania oraz pełnej synchronizacji działań logistycznych z planem operacyjnym. Omówione w rozdziale IV zabezpieczenie logistyczne sił okrętowych przedstawia je jako element składowy systemu logistycznego Sił Zbrojnych, uwzględniając jednocześnie jego specyfikę, wynikająca z charakteru działań Marynarki Wojennej. W rozdziale przedstawione zostały zarówno aspekty zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w wymiarze narodowym, jak i sojuszniczym.

W niniejszym rozdziale dokonana została analiza trzech najważniejszych, zdaniem autora, obszarów problemowych z zakresu zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych Marynarki Wojennej RP. Należą do nich specyficzne warunki zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych oraz narodowe i wielonarodowe formy tego zabezpieczenia.

4.1. Specyfika zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych

Logistyka wojskowa stanowi jedną z dyscyplin sztuki wojennej, a jej istotą jest zapewnienie wojskom wysokiej skuteczności dostaw zaopatrzenia oraz świadczenia usług specjalistycznych i gospodarczo-bytowych. Logistyka we współczesnej literaturze fachowej została zdefiniowana na wiele różnych sposobów, a większości przypadków traktowana jest przede wszystkim jako zbiór metod efektywnego zarządzania.

Logistyka wojskowa uważana jest za dyscyplinę naukową „[...] o planowaniu, przygotowaniu i użyciu uzbrojenia i sprzętu wojskowego, środków materiałowych i świadczeniu usług w celu utrzymania wojsk w odpo-

wiedniej gotowości bojowej w kraju oraz wsparcia logistycznego wojsk poza jego granicami”³⁴³.

W. Nyszk przedstawia logistykę jako dziedzinę zajmująca się planowaniem i realizacją przemieszczania wojsk oraz utrzymaniem zdolności bojowej sił zbrojnych, która obejmuje projektowanie oraz rozwój, pozyskiwanie, przechowywanie, transport, dystrybucję, utrzymanie i konserwację, ewakuację oraz pozbywanie się sprzętu i materiałów, transport personelu, pozyskiwanie lub budowę, utrzymanie i konserwację, użytkowanie oraz pozbywanie się obiektów infrastruktury oraz pozyskiwanie lub świadczenie usług, zabezpieczenie medyczne i zabezpieczenie zdrowotne³⁴⁴.

Według E. Nowaka logistyka wojskowa to „[...] dziedzina wiedzy o procesie zarządzania łańcuchem dostaw i usług dla wojsk walczących oraz dowodzenia oddziałami (pododdziałami) logistycznymi”³⁴⁵. Współczesna logistyka wojskowa charakteryzuje się szeregiem cech, do których należą: systemowość ujmowania działań logistycznych, integracja zarządzania działaniami logistycznymi oraz optymalizacja procesów logistycznych. Wszystkie procesy w logistyce wojskowej realizowane są w obrębie wojskowego systemu logistycznego, którego otoczeniem jest system gospodarczy kraju.

Na podkreślenie zasługuje również fakt, że System logistyczny sił zbrojnych określany jest jako zbiór organów kierowania oraz wykonawczych sprzężonych relacjami informacyjnymi oraz zasileniowymi, przeznaczonych do utrzymania ciągłości procesów logistycznych realizowanych na rzecz wojsk własnych i sojuszników³⁴⁶. Wojskowy system logistyczny można rozpatrywać w ujęciu strukturalnym, obejmującym logistyczne organa kierownicze i wykonawcze oraz funkcjonalnym, wyrażającym się w celowym działaniu organów logistycznych zapewniających ciągłość wsparcia logistycznego wojsk w każdych warunkach. Zgodnie z takim podejściem stwierdzić należy, że „system logistyczny jest zbiorem elementów struktury organizacyjnej oraz obszarów funkcjonalnych, których przeznaczenie, a także wzajemne powiązania i relacje zapewniają funkcjonowanie sił zbrojnych w czasie pokoju, kryzysu i wojny. Utrzymuje niezbędny potencjał wykonawczy (jednostki, urządzenia i instalacje

³⁴³ Doktryna Logistyczna Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej DD/4, Sztab Generalny Wojska Polskiego, Generalny Zarząd Logistyki, Warszawa 2004, s. 11.

³⁴⁴ W. Nyszk, M. Cepirek, Z. Korecki, J. Mareš, T. Savu, *Multinational ...*, dz. cyt., s. 10.

³⁴⁵ E. Nowak: *Budowa wojskowego systemu logistycznego*, „Wojskowy Przegląd Techniczny i Logistyczny” 1/1993, s. 3.

³⁴⁶ Szerzej: M. Brzeziński, *Logistyka wojskowa*, Bellona, Warszawa 2005, s. 46.

*logistyczne) oraz zasoby logistyczne (personel logistyczny, środki bojowe, materiały i finansowe, sprzęt transportowy i logistyczny) zapewniające wojskom realizację zadań w okresie pokoju oraz prowadzenie długotrwałych operacji w każdych warunkach, we wszystkich strefach klimatycznych i w znacznym oddaleniu od macierzystego terytorium*³⁴⁷.

Podstawowym zadaniem tego systemu jest zabezpieczenie potrzeb sił zbrojnych w zakresie materiałowym, technicznym, transportu i ruchu wojsk, infrastruktury wojskowej oraz medycznym w czasie pokoju, kryzysu i wojny. Skuteczność wojskowego systemu logistycznego w czasie działań wojennych musi odpowiadać przynajmniej czterem podstawowym kryteriom, co powoduje, że powinien on funkcjonować w oparciu o zasadę „[...] 4W, tzn. strumienie, np. zasileń powinny docierać do wojsk we właściwym czasie, we właściwej ilości, we właściwym miejscu i właściwej jakości”³⁴⁸. W czasie pokoju dodatkowo brane pod uwagę jest jeszcze piąte kryterium uwzględniające realizację zadań logistycznych po właściwych kosztach³⁴⁹.

Zastosowanie wyróżników nowoczesnego podejścia systemowego do przedstawienia logistyki w siłach zbrojnych pozwala na nadanie systemowi logistycznemu pewnych specyficznych cech. System ten traktowany jest jako obiekt złożony, składający się z podsystemów, jednocześnie będący elementem składowym większego systemu. Obiekt ten można badać oraz poddawać zmianom, istnieją również metody jego racjonalizacji. Jednocześnie, traktując modelowanie jako bezpieczny i w miarę tani sposób eksperymentowania z rzeczywistością, można posługiwać się modelami systemów logistycznych do rozwiązywania problemów kierowania, informatyzacji, jakości, konfiguracji, ryzyka i innych³⁵⁰.

Zabezpieczenie działań sił Marynarki Wojennej RP realizowane jest przez system logistyczny SZ RP, którego otoczeniem jest system gospodarczy kraju, w ramach którego funkcjonują pozamilitarne ogniwa gospodarcze, zaopatrujące jednostki wojskowe oraz świadczące usługi specjalistyczne i gospodarczo-bytowe. Podmioty te mogą realizować swoje zadania na rzecz jednostek pływających oraz ich załóg w systemie zdecentralizowanym, poprzez

³⁴⁷ *Doktryna Logistyczna Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej ...*, dz. cyt., s. 25.

³⁴⁸ M. Brzeziński, *Logistyka wojskowa*, dz. cyt., s. 46.

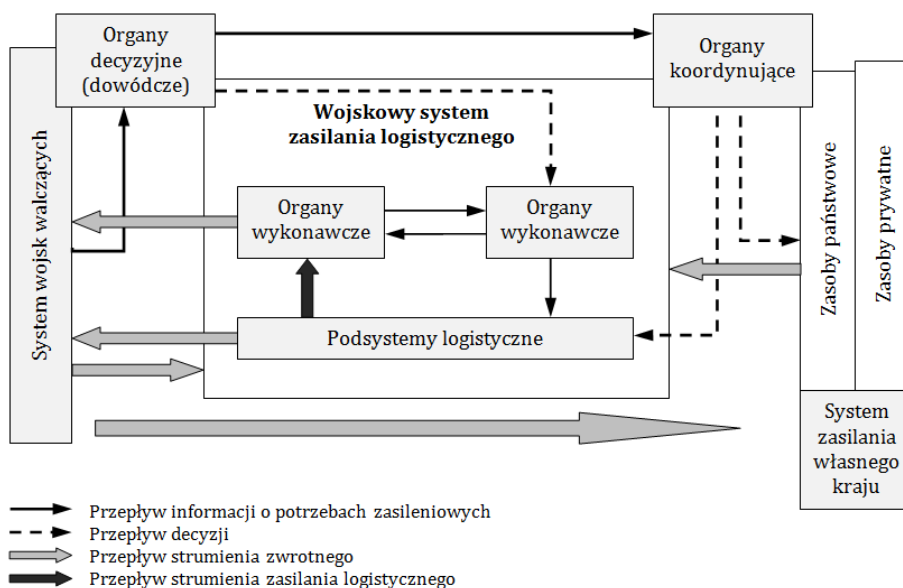
³⁴⁹ Szerzej: M. Brzeziński, *Prakseologiczne podstawy działań logistycznych w wojsku*, „Biuletyn WAT”, 1/2010, s. 373-374.

³⁵⁰ Szerzej: A. Szymonik, *Logistyka w bezpieczeństwie*, Difin, Warszawa 2010, s. 157-159.

KPW lub w systemie centralnym poprzez nadrzędne jednostki podległe Inspektoratowi Wsparcia Sił Zbrojnych (IWsp. SZ).

W strukturze systemu bezpieczeństwa RP, dla funkcjonowania systemu logistycznego sił marynarki wojennej, spośród szesnastu podsystemów wykonawczych najistotniejsze znaczenie mają dwa: obrony narodowej oraz gospodarki morskiej. W ramach obrony narodowej głównym zadaniem sił morskich jest zachowanie wymaganej gotowości do działań, natomiast gospodarka morską realizuje rozbudowę infrastruktury morskich portów handlowych oraz infrastruktury dostępu do nich³⁵¹.

Rysunek 4.1. przedstawia schemat systemu zasilania logistycznego wojsk wykonujących zadania na terenie własnego kraju. Na schemacie ujęte zostały procesy zachodzące pomiędzy tym systemem, a systemem zaplecza kraju.



Rysunek 4.1. System zasilania logistycznego wojsk wykonujących zadania na terenie własnego kraju

Źródło: A. Szymonik, *Logistyka w bezpieczeństwie*, Difin, Warszawa 2010, s. 160.

³⁵¹ Szerzej A. Szymonik, *Organizacja i funkcjonowanie systemów bezpieczeństwa*, Difin, Warszawa 2011, s. 28-32.

Zaplecze kraju obejmuje dwa obszary. Pierwszy obszar, bliższy, tworzony jest poprzez systemy: „[...] produkcyjno-remontowy, zasilania finansowego Sił Zbrojnych, informatyczny, budownictwa i zakwaterowania, badań i wdrożeń oraz zasoby osobowe”³⁵². Drugi natomiast obejmuje: „[...] przemysł zbrojeniowy, terenową infrastrukturę techniczną i medyczną, system zasilania z importu, zasoby żywnościowe i surowcowe, rezerwy państwowe, świadczenia rzeczowe i osobowe obywateli RP, zasoby osobowe RP, krajową infrastrukturę komunikacyjną i telekomunikacyjną”³⁵³.

W operacjach wielonarodowych za zabezpieczenie logistyczne swoich sił odpowiada państwo, które je wydziela, zasilając je zasobami logistycznymi. Siły te muszą dysponować wymaganym potencjałem logistycznym oraz są zasilane „[...] częściowo z zasobów kraju, w którym prowadzone są działania w ramach HNS i częściowo z zasobów własnego kraju”³⁵⁴. Zabezpieczenie logistyczne w tym wariantcie będzie specyficznym połączeniem możliwości logistycznych kraju wysyłającego swoje siły i możliwości sojuszniczego systemu logistycznego. Uniwersalny schemat systemu zasilania logistycznego wojsk wykonujących zadania poza granicami własnego kraju, który również oddaje istotę zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych MW RP realizujących działania w strukturach wielonarodowych sił morskich przedstawia rysunek 4.2.

Dodatkowo w operacjach wielonarodowych, w celu podniesienia efektywności wykorzystania potencjału logistycznego wydzielonego przez państwa biorące w niej udział oraz obniżenia kosztów, zabezpieczenie logistyczne w miarę możliwości jest organizowane w ramach logistyki wielonarodowej.

W tym względzie koalicyjny charakter współczesnych operacji pozwala na łączenie potencjałów logistycznych sojuszników i „[...] powoduje, że dostawy zaopatrzenia oraz usługi gospodarczo-bytowe dla walczących wojsk będą mogły (powinny) być organizowane nie tylko narodowymi siłami i środkami, lecz także w ramach logistyki wielonarodowej, wsparcia przez państwo-gospodarza, a także za pomocą zamówień na dostawy zaopatrzenia i usługi gospodarczo-bytowe w międzynarodowych agencjach logistycznych”³⁵⁵, co powinno pozwolić na uzyskanie efektu synergii w zabezpieczeniu logistycznym. Jednocześnie doświadczenia wyniesione z udziału polskich kontyngentów wojskowych (PKW)

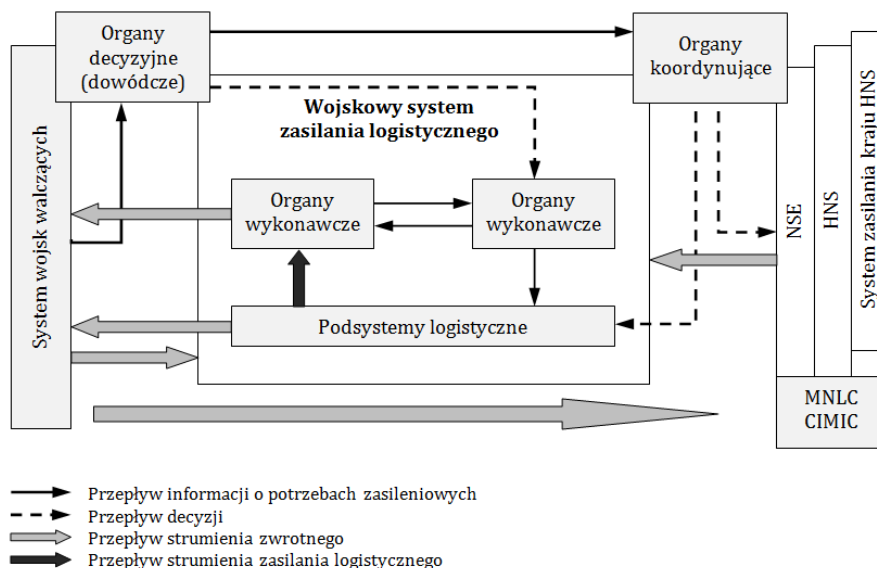
³⁵² A. Szymonik, *Logistyka w bezpieczeństwie*, dz. cyt., s. 160.

³⁵³ Tamże, s. 161.

³⁵⁴ Tamże, s. 162.

³⁵⁵ E. Nowak, Z. Kurasiński, *Zabezpieczenie logistyczne wojsk w operacjach połączonych*, „Myśl Wojskowa” 4/2001, s. 70.

w misjach pokojowych dowodzą, że „[...] w ramach logistyki wielonarodowej przede wszystkim mogą być realizowane dostawy paliw płynnych, żywności, wody pitnej, środków higieny osobistej, a także usługi kąpielowe i pralnicze”³⁵⁶.



NSE (National Support Element) – Narodowy Element Wsparcia
MNL C (Multinational Logistics Center) – Wielonarodowe Centrum Logistyczne
HNS (Host Nation Support) – wsparcie przez państwo-gospodarza
CIMIC (Civil-Military Cooperation) – współpraca cywilno wojskowa

Rysunek 4.2. System zasilania logistycznego wojsk wykonujących zadania poza granicami własnego kraju

Źródło: A. Szymonik, *Logistyka w bezpieczeństwie*, dz. cyt., s. 161.

W operacjach reagowania kryzysowego, zabezpieczenie logistyczne wydzielonych sił realizowane jest w oparciu o zasady: odpowiedzialności, kooperacji, zabezpieczenia i wystarczalności, elastyczności, aktualności oszczędności, przejrzystości oraz synergii³⁵⁷. Proces ten ma każdorazowo indywidualny charakter. Spowodowane jest to bardzo licznymi uwarunkowaniami determinującymi organizację dostaw zaopatrzenia i usług logistycznych na rzecz wydzielono-

³⁵⁶ Tamże, s. 70-71.

³⁵⁷ Szerzej: E. Nowak, *Zabezpieczenie logistyczne polskich kontyngentów wojskowych w operacjach reagowania kryzysowego poza granicami kraju*, „Zeszyty Naukowe AON” nr 2/75, Warszawa 2009, s. 153-155.

nego kontyngentu. W ramach tych operacji jako główne determinanty zabezpieczenia logistycznego zaliczyć należy przede wszystkim: „[...] rodzaj prowadzonej operacji i poziom jej intensywności, wielkość (skład) i wyposażenie w UiSW kontyngentu, rejon, w tym jego lokalne warunki logistyczne oraz oddalenie od kraju macierzystego, skład koalicji międzynarodowej prowadzącej misję i zakres funkcjonowania logistyki wielonarodowej, specjalizacja i rola logistyczna PKW w składzie logistyki wielonarodowej, czas pełnienia misji i inne uwarunkowania”³⁵⁸. Dodatkowo konieczne jest uwzględnienie ograniczeń, jakie mogą wpływać na proces zabezpieczenia logistycznego. Do ograniczeń tych zaliczyć należy „[...] ograniczenia finansowe, możliwości występowania czasowych deficytów niektórych rodzajów zaopatrzenia i usług spowodowane przerwami w ciągłości dostaw zaopatrzenia”³⁵⁹.

Uwzględniając ogólne zasady zabezpieczenia logistycznego oraz specyfikę działań sił marynarki wojennej, stwierdzić należy, że zabezpieczenie logistyczne współczesnych sił okrętowych jest przedsięwzięciem złożonym i wymagającym precyzyjnego planowania oraz pełnej synchronizacji działań logistycznych z planem operacyjnym. Zabezpieczenie to realizowane jest przez system logistyczny, który przedstawić można jako strukturę sieciową, składającą się z elementów punktowych i liniowych. Tworzą go organy kierowania, oddziały, pododdziały i urządzenia logistyczne sprzężone ze sobą relacjami służbowymi i funkcjonalnymi, charakteryzujące się niezbędnym potencjałem materiałowym, technicznym, medycznym, transportowym oraz infrastrukturą. Rolą tego systemu jest zagwarantowanie ciągłości i kompleksowości zabezpieczenia logistycznego sił w czasie wykonywania zadań. W morskich globalnych operacjach logistycznych system ten obejmuje lądowe bazy morskie, morskie jednostki transportowe, pośrednie punkty przeładunkowe oraz siły, na rzecz których organizowane jest zabezpieczenie logistyczne³⁶⁰.

Zabezpieczenie logistyczne operacji morskich, w tym również sił okrętowych oparte jest przede wszystkim na lądowych źródłach zaopatrzenia, zasilanych z gospodarki narodowej, w ramach logistyki produkcji³⁶¹. Zadania reali-

³⁵⁸ Tamże, s. 153.

³⁵⁹ Tamże, s. 165.

³⁶⁰ Szerzej: K. Ficoń, *Morskie operacje logistyczne. System zaopatrywania sił morskich NATO*, „Wojskowy Przegląd Techniczny i Logistyczny” 3/2000, s. 14-17.

³⁶¹ Logistyka produkcji obejmująca tę część logistyki, która zajmuje się badaniem, projektowaniem, rozwojem, wytwarzaniem i odbiorem materiału. W rezultacie logistyka produkcji obejmuje: standaryzację i interoperacyjność, kontraktowanie, zapewnienie jakości, dostawy części zamiennych, analizę niezawodności i uszkodzeń, stan-

zowane w zakresie logistyki produkcji obejmują działalność badawczo - rozwojową, politykę zbrojeniową oraz zaopatrywanie. W strukturach narodowych logistyka produkcji jest reprezentowana na szczeblu strategicznym przez organy władzy państwowej oraz podmioty gospodarcze.

W wyniku tego, że w skali globalnej siły okrętowe są najczęściej siłami ekspedycyjnymi, ich rejon działania są znacznie oddalone od macierzystych baz zaopatrzenia, co wymusza organizację niezawodnego zabezpieczenia logistycznego. Głównym jego problemem jest rozmieszczenie węzłów wsparcia logistycznego w sąsiedztwie morskiego teatru działań w sposób umożliwiający bezpośrednio monitorowanie potrzeb sił operacyjnych oraz realizację dostaw zaopatrzenia i świadczenia usług logistycznych dla tych sił. Współczesne siły okrętowe korzystają z wielu baz morskich, których wzajemne rozmieszczenie na danym akwenie (strefie operacyjnej, strefie odpowiedzialności) tworzy narodowy lub sojuszniczy system bazowania³⁶².

System zabezpieczenia logistycznego morskich okrętowych sił i grup zadaniowych musi nadążyć za ich zmieniającymi się potrzebami. Struktura systemu musi być dynamiczna i na tyle elastyczna by umożliwić odpowiednie użycie niezbędnych zasobów materiałowych do zaspokojenia ciągłości wielonarodowych operacji morskich. Jednocześnie musi umożliwić realizację zabezpieczenia logistycznego stosownie do rzeczywistej sytuacji operacyjnej na morskim teatrze działań. Jednym z głównych elementów tego systemu jest „[...] tzw. *czasowo-przestrzenny system węzłów wsparcia logistycznego* [...], do których zalicza się [...] *bazy morskie, punkty bazowania sił okrętowych, oraz różnorodne jednostki pływające zabezpieczenia logistycznego*”³⁶³.

Najważniejszy czynnik, kształtujący poziom zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych stanowią bazy morskie ze swoją infrastrukturą portową

dardy bezpieczeństwa sprzętu, specyfikację i procesy produkcji, weryfikację i testowanie, kodyfikację, dokumentację sprzętu, ewidencjonowanie i modyfikację konfiguracji. Szerzej: *NATO Logistics Handbook*, SNLC Secretariat International Staff, Defence Policy and Planning Division, Logistics, NATO HQ, Brussels 2007, s. 4.

³⁶² System bazowania sił morskich o odpowiednio urządzony i wyposażony rejon bazowania związków taktycznych, rejon stanowisk ogniowych brzegowych jednostek raketowo-artyleryjskich, bazy lotnictwa morskiego oraz rezerwy ruchomych środków bazowania, zaopatrywania i obsługi, racjonalnie rozmieszczone w rejonie działania sił marynarki wojennej i operacyjnie powiązane ze sobą sieciami dróg dowozu i ewakuacji oraz łączności. T. Szubrycht, [red.], *Leksykon bezpieczeństwa morskiego*, AMW, Gdynia 2008, s. 161.

³⁶³ K. Ficoń, *Morskie operacje logistyczne. Wsparcie sił morskich NATO*, „Wojskowy Przegląd Techniczny i Logistyczny” 3/2000, s. 10.

i specjalistycznym wyposażeniem. Stałe bazy morskie stanowią integralną część systemu logistycznego sił morskich państwa nadbrzeżnego, czasowe natomiast rozwijane są w sytuacji, gdy niemożliwy jest dostęp do baz stałych. Znaczenie uzupełniania i gromadzenia zapasów, szczególnie paliwa okrętowego, w oparciu o stałe i pływające bazy morskie ujął w swoich rozważaniach admirał Alfred Thayer Mahan. Jego zdaniem przed wrogimi armiami lub flotami, pomiędzy którymi doszło do kontaktu (Mahan uważał, że takie określenie lepiej niż jakiegokolwiek inne wskazuje linię podziału pomiędzy taktyką i strategią), istnieje wiele kwestii do rozstrzygnięcia, dotyczących całego planu operacji na całym teatrze działań. Wśród nich są dotyczące prawidłowego funkcjonowania marynarki w czasie wojny; jej prawdziwy cel; punkt lub punkty, na których powinna być skoncentrowana; utworzenie składów węgla i zaopatrzenia; utrzymywanie łączności między tymi składami i bazą³⁶⁴. Pomimo upływu czasu oraz zasadniczych zmian w koncepcjach użycia sił okrętowych, jak i zmian technologicznych, zdaniem autora poglądy A. T. Mahan'a pozostały nadal aktualne. Obecnie proces zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych traktowany jest jako czasoprzestrzenne działanie systemowe, którego sprawna i niezawodna realizacja odbywa się w dwóch zasadniczych wymiarach – materiałowym i usługowym. W pierwszym wymiarze mamy do czynienia z procesami dostaw zaopatrzeniowych i procesami ewakuacji, natomiast w drugim wymiarze, dominują tzw. serwisy, czyli niematerialne usługi logistyczne³⁶⁵.

Zasoby logistyczne, wykorzystywane w procesie zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych obejmują zasoby materialne i niematerialne zgromadzone:

- bezpośrednio na okrętach działających na morzu;
- na okrętach wsparcia logistycznego operujących w ramach morskich grup zadaniowych;
- w stacjonarnych bazach morskich państw wysyłających swoje siły;
- w bazach morskich państw sojuszniczych wykorzystywanych w ramach zabezpieczenia regionalnego;

³⁶⁴ A. T. Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, Boston Little, Brown and Company, The Project Gutenberg eBook, s. 8.

³⁶⁵ Szerzej: K. Ficoń, *Badania operacyjne stosowane. Modele i aplikacje*, BEL Studio, Warszawa 2006, s. 215.

- w stacjonarnych elementach poszerzonego brzegowego systemu zabezpieczenia logistycznego³⁶⁶.

Zasoby te mogą być:

- zapewniane siłom okrętowym w ramach zabezpieczenia narodowego przez systemy logistyczne państw wysyłających swoje siły;
- udostępnione w ramach organizacji logistyki wielonarodowej;
- udostępnione w ramach wsparcia państwa-gospodarza;
- pozyskiwane w ramach kontraktów lokalnych.

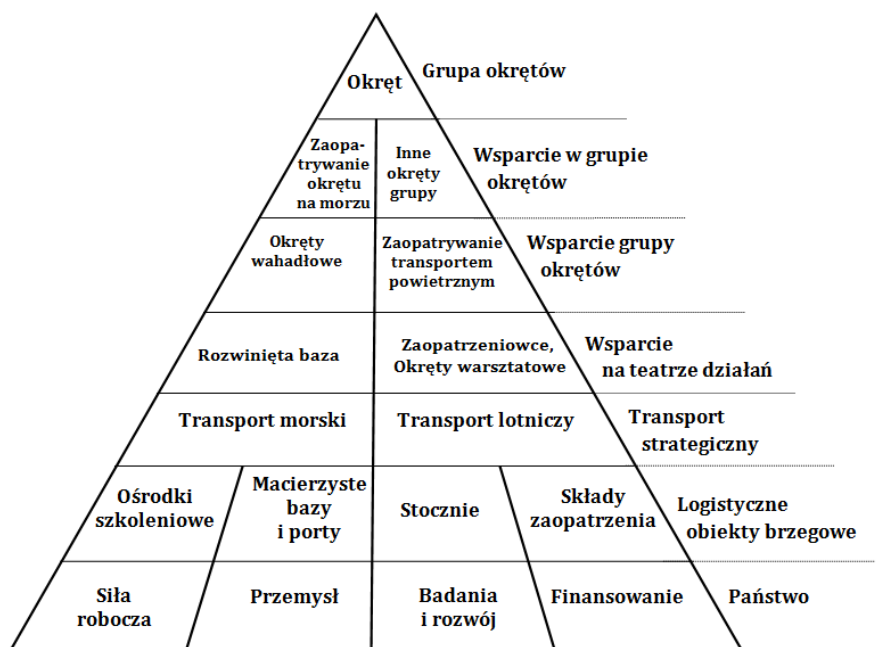
Materialne zasoby logistyczne obejmują zapasy środków materiałowych i bojowych oraz sprzęt i środki materiałowo-techniczne. Niematerialne zasoby natomiast to usługi specjalistyczne i gospodarczo-bytowe. Zasadnicza różnica pomiędzy zasobami materialnymi i niematerialnymi wynika z możliwości gromadzenia i magazynowania zasobów materialnych i braku tych możliwości w przypadku zasobów niematerialnych³⁶⁷.

Dynamiczne procesy logistyczne realizowane w ramach zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych obejmują dwie zasadnicze kategorie. Po pierwsze zasilanie sił okrętowych dostawami zaopatrzenia obejmującymi dostawy żywności i wody, uzbrojenia i sprzętu wojskowego, środków bojowych i materiałowych, części zamiennych i środków materiałowo-technicznych oraz sprzętu i materiałów medycznych. Po drugie świadczenie na rzecz tych sił usług logistycznych zarówno specjalistycznych, jak i gospodarczo-bytowych.

Strukturę systemu zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych można przedstawić jako logistyczną piramidę u podstawy której znajduje się system gospodarczy państwa, a na szczycie zabezpieczane okręty. Elementami tego systemu, na różnych poziomach, są zasoby ludzkie, gospodarcze, naukowe i finansowe państwa oraz jego brzegowe obiekty logistyczne świadczące usługi dla sił okrętowych, jak również mobilne składniki systemu logistycznego jak elementy rozwiniętego systemu bazowania oraz okręty logistyczne. Na rysunku 4.3. przedstawiona została piramida logistyczna z uwzględnieniem głównych elementów systemu logistycznego sił okrętowych zlokalizowanych na siedmiu poziomach.

³⁶⁶ A. Bursztyński, D. Kozłowski, M. Zieliński, *Koncepcja zastosowania uzbrojenia modułowego w działaniach sił morskich*, AMW, Gdynia 2011, s. 167.

³⁶⁷ K. Ficoń, *Badania operacyjne stosowane*, dz. cyt., s. 242-243.



Rysunek 4.3. Piramida logistyczna sił okrętowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *International Military and Defence Encyclopedia*, Volume 3, [red.] T. N. Dupuy, Brasse's (US), Inc., Washington – New York 1993, s. 1544

Należy podkreślić, że w portach i bazach morskich powinny być stworzone właściwe warunki bazowania okrętów, w tym zapewnione bezpieczeństwo postoju i łączność. Powinny być zaspokojone potrzeby logistyczne sił okrętowych w zakresie szeroko pojętych usług portowych, dostaw mediów technologicznych (energia elektryczna, para, woda do celów spożywczych i eksploatacyjnych, gazy techniczne itp.) i odbiór wód zaolejonych, ścieków okrętowych oraz zanieczyszczeń stałych. Możliwe też powinno być rutynowe zaopatrzenie w materiały pędne i smary, środki bojowe, żywność, części zamienne oraz materiały i publikacje hydrograficzne. Do zadań należy także zapewnienie dostępu do usług stoczniowych w celu usuwania awarii i zniszczeń bojowych oraz dokonywanie obsług, remontów i napraw niezbędnych do utrzymania gotowości do wyjścia na morze i do walki w oparciu o stacjonarną infrastrukturę remontową. Zapewniony powinien też być dostęp do standardowych usług gospodarczo-bytowych, takich jak zakwaterowanie, przegoto-

wywanie posiłków, transport wodny i lądowy, oraz zabezpieczenie czasu wolnego. Baza powinna również zapewnić świadczenie usług medycznych jak i możliwość szkolenia operacyjnego, morskiego oraz ogólnowojskowego załóg okrętów³⁶⁸.

Dodatkowo w ramach brzegowego zabezpieczenia logistycznego realizowane powinny być przedsięwzięcia obejmujące wysyłanie na okręty personelu, poczty oraz transportów wysoce priorytetowych przesyłek (*Passangers, Mail, Cargo* - PMC) z baz brzegowych oraz ewakuacja rannych i chorych z okrętów, przy wykorzystaniu transportu powietrznego³⁶⁹.

Wymienione usługi, mogą być świadczone na rzecz sił okrętowych zarówno przez elementy jednostki i urządzenia wojskowego systemu logistycznego, jak i przez podmioty cywilne, którymi mogą być pozamilitarne ogniwa obronne państwa-gospodarza lub dostawcy z którymi zawarte zostały kontrakty.

Konieczność zwiększenia niezależności okrętów od brzegowego systemu logistycznego spowodowała wzrost roli okrętów logistycznych na współczesnym morskim teatrze działań. Zabezpieczenie logistyczne okrętów operujących z dala od baz brzegowych, oraz podczas przejścia morzem realizowane jest w ramach wsparcia logistycznego na morzu, które jest jednym z ważniejszych czynników decydujących o pomyślnym prowadzeniu działań bojowych przez siły okrętowe. Do podstawowych zadań zabezpieczenia wsparcia logistycznego na morzu należy zaopatrywanie wysuniętych zgrupowań okrętów i uzupełnianie na nich zapasów, przewóz drogą morską środków bojowych i materiałowych niezbędnych dla sił morskich oraz prowadzenie prac awaryjno-ratowniczych, remontowych, jak i zabezpieczenie medyczne załóg okrętów³⁷⁰.

Współczesne okręty logistyczne są jednostkami wielozadaniowymi, uniwersalnymi, szybkimi, o dużym tonażu, wyposażonymi w osprzęt umożliwiający przekazywanie na okręt bojowy w krótkim czasie wszystkich rodzajów zapasów zaopatrzenia podczas jednego podejścia. Umożliwiają one, w ramach wsparcia sił operacyjnych uzupełnianie zapasów paliwa okrętowego i innych ładunków płynnych jak również środków bojowych obejmujących m. in. rakie-ty, różnego typu amunicję, bomby i miny morskie oraz tzw. lekki fracht morski

³⁶⁸ Szerzej: *Procedures For Logistic Support Between NATO Navies ALP-1(E) (NAVY)*, January 2010, NSA, 2010.

³⁶⁹ *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną*, dz. cyt., s. 158

³⁷⁰ A. Bursztyński, *Współczesne okręty logistyczne*, *Logistyka*, 5/2012, s. 308.

obejmujący materiały takie jak: żywność, części zamienne, materiały medyczne, itp. zwane ogólnie ładunkami stałymi. Dodatkowo, okręty te powinny mieć zdolność wszechstronnego zabezpieczenia technicznego okrętów bojowych³⁷¹. Jednostki logistyczne mogą podawać na okręty bojowe ładunki stałe metodami w połączeniu (*connected replenishment* – CONREP) lub w ramach zaopatrywania bez połączenia (*Noconnected Replenishment* – NOREP), metodą pionową z wykorzystaniem śmigłowców transportowych (*vertical replenishment* – VERTREP) lądujących na pokładach okrętów zaopatrywanych lub tylko operujących w zawisie nad nimi. Tankowanie na morzu natomiast realizowane jest metodą za rufa (*astern fueling*) lub na trawersie (*abeam fueling*)³⁷².

Zgodnie z Normą Obronną NO-07-A091, *Klasyfikacja okrętów*³⁷³ wszystkie okręty logistyczne zakwalifikowane zostały jako jednostki niebojowe (*Non-combatants*) do kategorii głównej - jednostki zabezpieczenia bojowego i wsparcia logistycznego. Do jednostek niebojowych, eksploatowanych wspólnie przez marynarki wojenne zaliczyć można dwie podstawowe kategorie: jednostki pomocnicze (*Auxiliary Vessels*), oraz bazowe środki pływające (*Service and Support Vessels*). Do grupy okrętów pomocniczych zaliczane są wszystkie okręty i jednostki pływające znajdujące się pod kontrolą marynarki wojennej służące do wsparcia oraz zabezpieczenia bojowego i logistycznego działań okrętów nawodnych oraz podwodnych, głównie na morzu pełnym. Do grupy tej należą okręty wsparcia i zabezpieczenia bojowego, okręty zaopatrzeniowe i transportowe, zbiornikowce, okręty zabezpieczenia technicznego oraz okręty zabezpieczenia bazowania³⁷⁴.

Różnorodność zadań wynikających z zabezpieczenia logistycznego działań na morzu spowodowała specjalizację oraz rozwój licznych klas tych okrętów. W skład wsparcia logistycznego na morzu wchodzi od jednego do kilku okrętów zabezpieczenia takich jak: uniwersalne zaopatrzeniowce i transportowce wielozadaniowe, okręty amunicyjne, zbiornikowce paliwowe, okręty warsztatowe, a w szczególnych przypadkach okręty szpitalne³⁷⁵.

Kwerenda literatury umożliwiła autorowi dokonanie kompleksowej ana-

³⁷¹ Tamże, s. 314-317.

³⁷² Szerzej: *Replenishment at sea*, ATP 16(D)/MTP 16(D), Navy Warfare Development Command, December 2011.

³⁷³ Norma Obronna NO-07-A091, *Klasyfikacja okrętów*, Ministerstwo Obrony Narodowej, Warszawa 2008, s. 52.

³⁷⁴ Tamże, s. 72.

³⁷⁵ A. Bursztyński, *Logistyka Marynarki Wojennej*, AMW, Gdynia 2009, s. 268.

lizy zadań, jakie realizują współczesne okręty logistyczne w ramach zabezpieczenia logistycznego działań na morzu.

Uniwersalne okręty zaopatrzeniowe realizują zadania związane z dostarczaniem materiałów pędnych i innych ładunków ciekłych oraz ładunków suchych włączając w to amunicję, żywność, części zapasowe i materiały medyczne. Jednostki te wyposażone są również w warsztaty remontowe oraz niezbędne zestawy części zamiennych i technicznych środków materiałowych dla okrętów działających na morzu. Operują one przez cały czas w rejonach działań zespołów okrętów bojowych i na bieżąco uzupełniają ich zapasy. W zabezpieczeniu logistycznym działań sił morskich okręt amunicyjny jest to przede wszystkim statek przeznaczony lub przystosowany do dostarczania amunicji i rakiet do okrętów bojowych na morzu. Zbiornikowce paliwa są głównie wykorzystywane do transportu ładunków ciekłych z baz morskich i innych bezpiecznych miejsc tankowania do punktów dystrybucyjnych, które mogą być zlokalizowane na teatrze działań w bezpośrednim pobliżu, a nawet w rejonie prowadzenia operacji. Punktami dystrybucyjnymi mogą być stałe i czasowe bazy morskie jak i działające w składzie sił okrętowych lub grup taktycznych okręty logistyczne. Osobną grupę stanowią zbiornikowce floty, które są morskimi jednostkami pomocniczymi, przeznaczonymi do zaopatrywania zespołów okrętów podczas przejścia morzem, dysponującymi zarówno zbiornikami do transportu paliwa, jak i ładowniami do transportu suchych ładunków drobnicowych.

Współczesne okręty warsztatowe są specjalistycznymi jednostkami pomocniczymi przeznaczonymi do dokonywania napraw zniszczeń bojowych i uszkodzeń eksploatacyjnych na morzu w trakcie działań, szczególnie w rejonach oddalonych od zapewniających wsparcie techniczne baz brzegowych jak i w czasie przejść morzem. Wyposażone są w specjalistyczne urządzenia i maszyny umożliwiające wykonywanie prac spawalniczych, obróbki skrawaniem, diagnostyki, i naprawy urządzeń okrętowych oraz techniki lotniczej – śmigłowców pokładowych. Na jednostkach tych znajdują się również magazyny części zamiennych i technicznych środków materiałowych³⁷⁶. W przypadku pływających doków istnieje również możliwość dokonywania napraw części podwodnej kadłubów okrętów.

Okręt szpitalny jest jednostką pływającą zaprojektowaną lub przystoso-

³⁷⁶ *Szczegółowe wymagania operacyjne dla sił - komponent morski*, Dowództwo Operacyjne Sił Zbrojnych, Warszawa 2010, s. 64.

waną do wykorzystywania jako pływający szpital³⁷⁷. Okręty szpitalne, zgodnie z postanowieniami Konwencji Haskiej z 18 października 1907 roku³⁷⁸, muszą być wyraźnie oznakowane (Czerwonym Krzyżem lub Czerwonym Półksiężycem) i oświetlone. Osobną klasę stanowią okręty wsparcia okrętów podwodnych, które mogą dostarczać na okręty podwodne zapasy żywności i słodkiej wody, części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych oraz środków bojowych. Na okrętach tych mogą być świadczone usługi medyczne, włączając w to zabiegi stomatologiczne dla załóg okrętów podwodnych oraz uzupełnia się na zaopatrywanych okrętach zapasy leków i materiałów medycznych. Okręty te wyposażone są w warsztaty remontowe oraz niezbędne zestawy części zamiennych i technicznych środków materiałowych pozwalające na dokonywanie na okrętach podwodnych napraw sprzętu i uzbrojenia, włączając w to zasilanie okrętu podwodnego w energię elektryczną i ładowanie baterii akumulatorów. Okręty wsparcia okrętów podwodnych świadczą również usługi prawne i pocztowe na rzecz zespołów OP³⁷⁹.

Wymogi w zakresie utrzymania gotowości stawiane siłom okrętowym na współczesnym morskim teatrze działań spowodowały, że opracowane zostały nowoczesne konstrukcje wielozadaniowych okrętów logistycznych. Tę nową klasę okrętów logistycznych stanowią szybkie okręty wsparcia bojowego (*Fast Combat Support Ship*). Jednostki te są jednocześnie największymi okrętami logistycznymi eksploatowanymi przez floty wojenne mocarstw morskich i łączą w sobie możliwości tankowców floty, statków amunicyjnych i uniwersalnych zaopatrzeniowców. Okręty te operując w składach sił lub grup zadaniowych umożliwiają kompleksowe zabezpieczenie logistyczne tych zespołów. Głównym ich zadaniem jest przyjmowanie zapasów paliw, wody, środków bojowych i materiałowych z jednostek zaopatrzeniowych (wahadłowych) i dostarczanie ich do okrętów bojowych, bezpośrednio w rejonie prowadzenia operacji. Zgodnie z założeniami *Szczegółowych wymagań operacyjnych*³⁸⁰ w zakresie ogólnych standardów operacyjnych i wymagań materiałowych

³⁷⁷ Okrętem przystosowanym do pełnienia funkcji okrętu szpitalnego był okręt szkolny ORP Wodnik podczas działań na Zatoce Perskiej, podczas I wojny irackiej, szerzej: K. Pulkowski, *Wykorzystanie okrętów MW RP w działaniach ...*, dz. cyt., s. 110-113.

³⁷⁸ *Convention (X) for the Adaptation to Maritime Warfare of the Principles of the Geneva Convention*.

³⁷⁹ Szerzej klasyfikacja i przeznaczenie okrętów logistycznych przedstawione zostało w: A. Bursztyński, *Współczesne okręty ...*, dz. cyt., s. 308-319.

³⁸⁰ *Szczegółowe wymagania operacyjne dla sił – komponent morski*, dz. cyt. 51.

okręty zabezpieczenia logistycznego sklasyfikowane jako szybkie okręty wsparcia bojowego powinny dysponować możliwością samoobrony z wykorzystaniem zarówno systemów obrony biernej jak uzbrojenia okrętowego.

Współczesne okręty logistyczne charakteryzują się zdolnościami transportu i podawania ładunków przy zastosowaniu kilku różnych metod, na kilka okrętów bojowych jednocześnie, ze znaczną wydajnością, często przekraczającą możliwości odbioru ładunków przez okręty zaopatrywane³⁸¹.

4.2. Zabezpieczenie logistyczne sił okrętowych w działaniach narodowych

Analiza materiałów źródłowych pozwala stwierdzić, że elementem składowym logistyki Sił Zbrojnych RP jest zabezpieczenie logistyczne sił MW RP, którego celem jest kompleksowe zaspokajanie potrzeb sił okrętowych, statków powietrznych, oddziałów i pododdziałów brzegowych w zakresie dostaw UiSW oraz środki bojowe i materiałowe (śbim) niezbędnych do szkolenia i walki, usług gospodarczo-bytowych oraz usług specjalistycznych, w tym utrzymania sprawności i zdatności technicznej UiSW do prowadzenia działań zarówno w Strefie Obrony MW, jak i poza nią. Obejmuje ono zabezpieczenie: materiałowe, techniczne, medyczne, transportu i ruchu wojsk, infrastrukturę oraz inne przedsięwzięcia, do których należą: zabezpieczenie techniczno-lotniskowe, zabezpieczenie inżynieryjno-portowe, zaspokajanie potrzeb bytowych jeńców wojennych oraz pochówek poległych i zmarłych żołnierzy³⁸².

W związku ze zmiennym charakterem operacji, w jakich mogą uczestniczyć siły Marynarki Wojennej oraz zróżnicowanych pod względem geograficznym i operacyjnym rejonach działań, jakie szczegółowo zostały przedstawione w rozdziale 2. zabezpieczenie logistyczne sił MW RP obejmuje³⁸³:

- zabezpieczenie logistyczne działań obronnych w operacjach połączonych na terytorium Polski prowadzonych przez Dowództwo Operacyjne;

³⁸¹ Charakterystyki techniczne systemów RAS zamontowanych na okrętach logistycznych przedstawione zostały w *Replenishment at sea*, ATP 16(D)/MTP 16(D), Part II National Information, Navy Warfare Development Command, May 2011.

³⁸² Szerzej: *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną*, dz. cyt., s. 147-148.

³⁸³ *Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej*, DD/4.1, Sztab Generalny Wojska Polskiego, Dowództwo Marynarki Wojennej, Gdynia 2009, s. 7.

- zabezpieczenie logistyczne w Sojuszniczej Operacji Obronnej w ramach art. 5 Traktatu Północnoatlantyckiego oraz w operacjach spoza tego artykułu, prowadzonych przez ONZ lub inne organizacje w ramach operacji pokojowych i kryzysowych poza granicami kraju;
- zabezpieczenie logistyczne w operacjach humanitarnych oraz działaniach podczas klęsk i katastrof na terytorium RP i poza nim.

Doświadczenie zawodowe autora pozwalają wysunąć tezę, że specyfiką zabezpieczenia logistycznego sił Marynarki Wojennej RP w działaniach w wymiarze narodowym jest to, że realizowane jest równolegle na rzecz sił okrętowych, lotnictwa morskiego i jednostek brzegowych (nadbrzeżnych), w trzech strefach: morskiej, przybrzeżnej i lądowej³⁸⁴ w przedstawionych w rozdziale 2. rejonach działań narodowych, do których zalicza się strefę obrony MW RP oraz OÖZ MW.

Zgodnie z wymogami taktyki i sztuki operacyjnej sił okrętowych zabezpieczenie logistyczne tych sił obejmuje pięć kategorii zadań, do których zalicza się:

- zaopatrywanie sił okrętowych w sprzęt, środki bojowe i materiałowe,
- eksploatację morskiej techniki bojowej,
- zabezpieczenie medyczne działań bojowych,
- zabezpieczenie komunikacyjne i transportowe,
- utrzymanie odpowiedniej infrastruktury wojskowej.

Zaopatrywanie sił okrętowych obejmuje działania, których celem jest zaspokojenie potrzeb zespołów okrętów w zakresie dostarczania środków bojowych i materiałowych oraz specjalistycznych usług, w miejscu i czasie umożliwiającym tych zespołów w okresie pokoju, zagrożenia, kryzysu i wojny. Specjalistyczne usługi materiałowe realizowane na rzecz sił okrętowych obejmują cztery zasadnicze grupy w ramach zabezpieczenia żywnościowego, mundurowego, mps i środków bojowych.

W ramach eksploatacji techniki, rozumianej jako zespół celowych działań organizacyjno - technicznych i ekonomicznych realizowanych przez ludzi na rzecz eksploatowanego obiektu technicznego od chwili przejęcia go do wykorzystania zgodnie z przeznaczeniem, aż do jego likwidacji, załogi okrętów realizują czynności obejmujące wykorzystanie UiSW jak i jego zabezpieczenie techniczne. Istota użytkowania techniki sprowadza się do stwarzania warunków prawidłowego wykorzystania uzbrojenia i sprzętu wojskowego, a także

³⁸⁴ Szerzej: *Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej*, dz. cyt. s.20.

do racjonalizacji zużywania ich zasobów³⁸⁵. Natomiast zabezpieczenie techniczne w marynarce wojennej obejmuje kierowanie, rozpoznanie techniczne, ewakuację techniczną, obsługiwane techniczne, remonty UiSW, pomiar i minimalizację parametrów pól fizycznych okrętów oraz zaopatrywanie w UiSW i techniczne środki materiałowe³⁸⁶.

Zabezpieczenie medyczne załóg okrętowych obejmuje przedsięwzięcia rozpoznania i profilaktyki medycznej, osłony sanitarnej i epizootycznej, czynności bieżącej opieki zdrowotnej, leczenia chorych i poszkodowanych oraz ewakuacji medycznej. Przedsięwzięcia leczniczo-ewakuacyjne stanowią zespół czynności medycznych wykonywanych w sposób ciągły, właściwy, efektywny i progresywny od miejsca zdarzenia do miejsca uzyskania definitywnego leczenia, na każdym z czterech *echelonów*³⁸⁷. Ze względu na specyfikę działań sił okrętowych na pokładach okrętów realizowane są zadania z zakresu *echelonu* 1. Częścią składową systemu leczniczo-ewakuacyjnego jest ewakuacja medyczna ściśle powiązana z leczeniem etapowym. W przypadku sił okrętowych wyróżnić można trzy etapy ewakuacji medycznej poszkodowanych z jednostek pływających, obejmujące ewakuację wewnątrzokrętową, pozaokrętową i lądową³⁸⁸.

Działalność sił MW RP w zakresie transportu i ruchu wojsk związana jest z zapewnieniem dostępności środków transportu morskiego dla potrzeb przewozów zaopatrzeniowych i przerzutu strategicznego wydzielonych kontyngentów SZ RP oraz kierowanie przemieszczaniem wojsk na morskich szlakach komunikacyjnych³⁸⁹.

³⁸⁵ Szerzej problem zabezpieczenia logistycznego procesów eksploatacji UiSW przedstawia: M. Brzeziński, E. Chylak, *Eksploatacja w logistyce wojskowej*, Bellona, Warszawa, 1996, s. 29-35.

³⁸⁶ *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną*, DD / 3.1, dz. cyt., s. 148.

³⁸⁷ *Echelon* (ang.) rzut, szczebel, urzutowanie – urzutowanie pododdziałów jeden za drugim, *Słownik terminów i definicji NATO, AAP-6 (U)*, MON, BWSN, Warszawa 2009, s. 112. Zgodnie z Dyrektywą NATO MC 326/2 termin poziom dotyczy wojsk lądowych i sił powietrznych, natomiast *echelon* - marynarki wojennej. Termin *echelon* z opisem numerycznym (od 1 do 4) używany jest w medycynie polowej jako opis, kwalifikujący urządzenia medyczne i potencjał wojskowej służby zdrowia w odniesieniu do ich możliwości. *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną*, DD / 3.1, dz. cyt. s.168.

³⁸⁸ Szerzej: A. Bursztyński, *Zabezpieczenie medyczne działań sił morskich*, „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego”, AMW, Gdynia 2009, s. 205-222.

³⁸⁹ Szerzej: *Doktryna Transportu i Ruchu Wojsk Sił Zbrojnych RP (DD/4.4)*, Ministerstwo Obrony Narodowej, Sztab Generalny Wojska Polskiego, Warszawa 2007, s. 3-38

Infrastruktura wojskowa Marynarki Wojennej stanowi część infrastruktury resortu obrony narodowej szczebla operacyjnego. Są to elementy o charakterze stacjonarnym, służące bazującym okrętom i statkom powietrznym w czasie pokoju, kryzysu i wojny. Marynarka Wojenna użytkuje elementy infrastruktury morskiej (porty wojenne, punkty bazowania ora komendy portów wojennych i punktów bazowania), lotniskowej (bazy lotnicze) oraz ogólnej (kompleksy wojskowe), transportowej, szkoleniowej i obronnej (fortyfikacyjnej)³⁹⁰.

Stwierdzić należy, że proces organizowania zabezpieczenia logistycznego zespołów jednostek pływających MW zależy w głównej mierze od kierunku zagrożenia, rodzaju otrzymanego zadania, decyzji dowódcy, sytuacji bojowej (operacyjnej) i logistycznej, warunków terenowych i atmosferycznych oraz możliwości wykonawczych oddziałów i pododdziałów logistycznych. Stąd też prawidłowo zorganizowane zabezpieczenie logistyczne powinno stworzyć dogodne warunki utrzymania nakazanego (założonego) reżimu użycia sił MW poprzez: pełne i terminowe zasilanie w uzbrojenie, sprzęt techniczny, techniczne środki bojowe i materiałowe, a także sprawne odtwarzanie zdolności, a w razie uszkodzeń sprawności technicznej, udzielanie pomocy medycznej rannym i chorym członkom załóg jednostek pływających, dogodne warunki komunikacyjne oraz należyte warunki do działania organów, oddziałów, pododdziałów i urządzeń logistycznych.

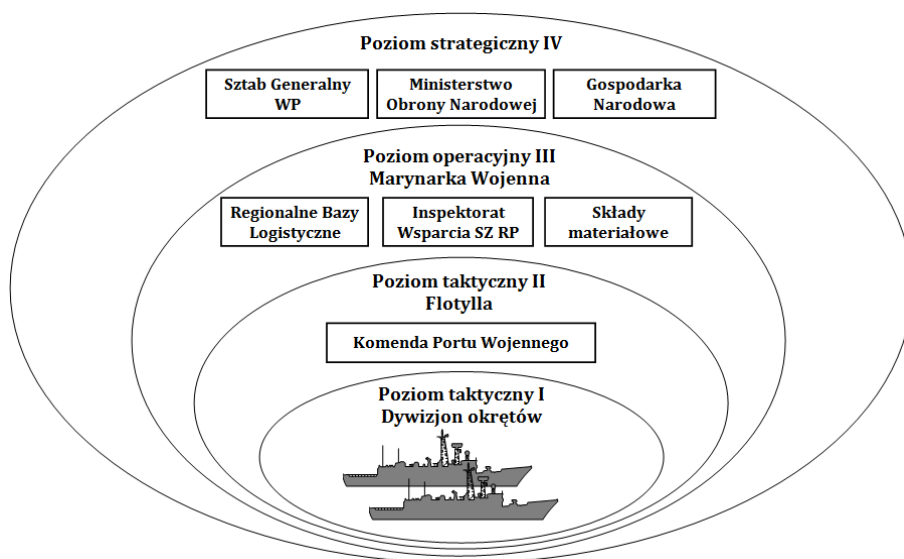
Rodzaj wykonywanych zadań oraz możliwości wykorzystania infrastruktury logistycznej gospodarki morskiej determinuje sposób ugrupowania i rozmieszczenia pododdziałów i urządzeń logistycznych. W narodowym systemie obrony zabezpieczenie logistyczne sił MW realizowane jest w trzech strefach.

W strefie morskiej (strefie działań bezpośrednich), w której operują pływające jednostki transportowe i pomocnicze, na okrętach uzupełniane są zapasy o priorytetowym znaczeniu dla utrzymania gotowości bojowej z pływających jednostek logistycznych i pomocniczych lub transportem lotniczym, bezpośrednio w rejonach wykonywania zadań. Realizowane są również zadania, ewakuacji uszkodzonej techniki morskiej, ratownictwa załóg okrętów i samolotów lotnictwa morskiego oraz ewakuacji medycznej. Strefa nadmorska (przybrzeżna) obejmuje redy, kotwiczowiska, awanporty, kanały i baseny portowe oraz obszar wybrzeża. Zlokalizowane są w niej bazy morskie, punkty bazowania, punkty manewrowego bazowania, wraz z ich mobilnym

³⁹⁰ Szerzej: *Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej*, dz. cyt., s. 84-85.

i stacjonarnym potencjałem logistycznym. W strefie tej realizowane jest podstawowe zaopatrywanie pojedynczych okrętów i zespołów przez pododdziały logistyczne, sposobem zasadniczym z nabrzeży portowych lub sposobem pomocniczym z nieuzbrojonego brzegu. Strefa tylna (lądowa, poza strefą przybrzeżną) pełni rolę zaplecza, w którym rozmieszczone są bazy lotnicze MW i brzegowe jednostki logistyczne takie jak składnice i magazyny, elementy systemu remontu okrętów oraz stacjonarne i polowe obiekty służby zdrowia.

Jednocześnie zabezpieczenie logistyczne sił MW RP realizowane jest na czterech poziomach, zaprezentowanych na rysunku 4.4.



Rysunek 4.4. Poziomy zabezpieczenia logistycznego okrętu

Poziom I taktyczny – oddział, stanowi zabezpieczenie bezpośrednie, obejmujące usługi logistyczne zarówno socjalno-bytowe, jak i specjalistyczne, rozpoznanie i ewakuację techniczną oraz ewakuację medyczną. Na poziomie tym zadania realizowane są przez pododdziałowe elementy zabezpieczenia logistycznego w ramach systemu logistycznego okrętu oraz jego bezpośredniego otoczenia – grupy okrętów i obejmują zabezpieczenie począwszy od pojedynczego marynarza na okręcie do szczebla dywizjonu.

Poziom II taktyczny stanowi zabezpieczenie pośrednie realizowane na rzecz sił okrętowych przez wojskowe oddziały gospodarcze flotyll – komendy

portów wojennych (KPW)³⁹¹. Obejmuje on zabezpieczenie logistyczne w zakresie zaopatrywania, transportu i ruchu wojsk, zabezpieczenia technicznego oraz zabezpieczenia medycznego. Na poziomie tym KPW świadczy usługi logistyczne na rzecz przydzielonych na zaopatrzenie pododdziałów gospodarczych.

Poziom III operacyjny skupiony jest na organizacji i utrzymaniu ciągłości zabezpieczenia sił w obszarze operacji połączonych. Na tym poziomie zadania na rzecz sił MW RP realizowane są przede wszystkim przez Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych RP (IWsp. SZ) oraz podległe mu Regionalne Bazy Logistyczne (RBlog) i składy materiałowe. Zadania zabezpieczenia logistycznego realizowane są w celu zabezpieczenia przyjęcia, rozmieszczenia i rozwinięcia operacyjnego sił MW, dystrybucji i kierowania rezerwami w obszarze połączonych działań, kontraktacji oraz pozyskiwania zaopatrzenia i usług, jak również kontroli ruchu wojsk.

Poziom IV strategiczny dotyczy mobilizacji wojsk, mobilizacji gospodarki narodowej, przerzutu strategicznego wojsk oraz zadań realizowanych w obszarze działań połączonych. Zabezpieczenie logistyczne na tym poziomie realizowane jest przez Ministerstwo Obrony Narodowej, Sztab Generalny, centralne instytucje wojskowe oraz przemysł dla osiągnięcia celu narodowego zawartego w narodowej doktrynie bezpieczeństwa.

Wiodącą rolę w zakresie planowania logistycznego pełnią komórki Sztabu Marynarki Wojennej, a w działaniach na morzu Centrum Operacji Morskich (COM). Zarząd Planowania Logistycznego N-4 Sztabu Marynarki Wojennej jest komórką właściwą w zakresie planowania zabezpieczenia logistycznego sił Marynarki Wojennej w czasie pokoju, kryzysu i wojny w wymiarze narodowym jak i wielonarodowym od poziomu operacyjnego III do poziomu taktycznego II. W Pionie Planowania Operacji Centrum Operacji Morskich komórką przeznaczoną do realizacji zadań planowania zabezpieczenia logistycznego sił Marynarki Wojennej na szczeblu operacyjno-taktycznym jest Ośrodek Planowania Logistycznego. Do podstawowych zadań tej komórki należy planowanie

³⁹¹ Komenda portu wojennego (KPW) jest stacjonarnym ogniwem systemu zaopatrywania pełniącym funkcję wojskowego oddziału gospodarczego i przeznaczoną do zaopatrywania okrętów oraz innych jednostek przydzielonych na zaopatrzenie, zgodnie z wyciągiem z planu przydziałów gospodarczych. W skład KPW wchodzi specjalistyczne pododdziały i komórki logistyczne do których należą: warsztaty remontowe techniki morskiej (WRTM), składy, ambulatorium oraz służby materiałowe, techniczne i techniki morskiej, Szerzej: A. Bursztyński, *Logistyka Marynarki Wojennej*, dz. cyt., s. 203-219.

i koordynowanie zabezpieczenia logistycznego okrętów podczas działań na morzu. Na poziomie taktycznym zadania z zakresu planowania logistycznego realizowane są przez komórki planistyczne S-4.

W zakresie logistyki wykonawczej, na szczeblu Inspektoratu Wsparcia SZ, w pionie Służb Technicznych funkcjonuje komórka organizacyjna, która pełni funkcję centralnego organu logistycznego dla morskiego uzbrojenia i sprzętu wojskowego. Jest nią Szefostwo Techniki Morskiej (STM). W skład STM wchodzi specjalistyczne oddziały, które realizują proces zabezpieczenia technicznego UiSW oraz zaopatrywanie w części zamienne i materiały eksploatacyjne, planują remonty tego sprzętu i nadzór nad nimi. Do oddziałów tych należą Oddział Morskich Systemów Specjalnych, Broni Podwodnej oraz Okrętowy.

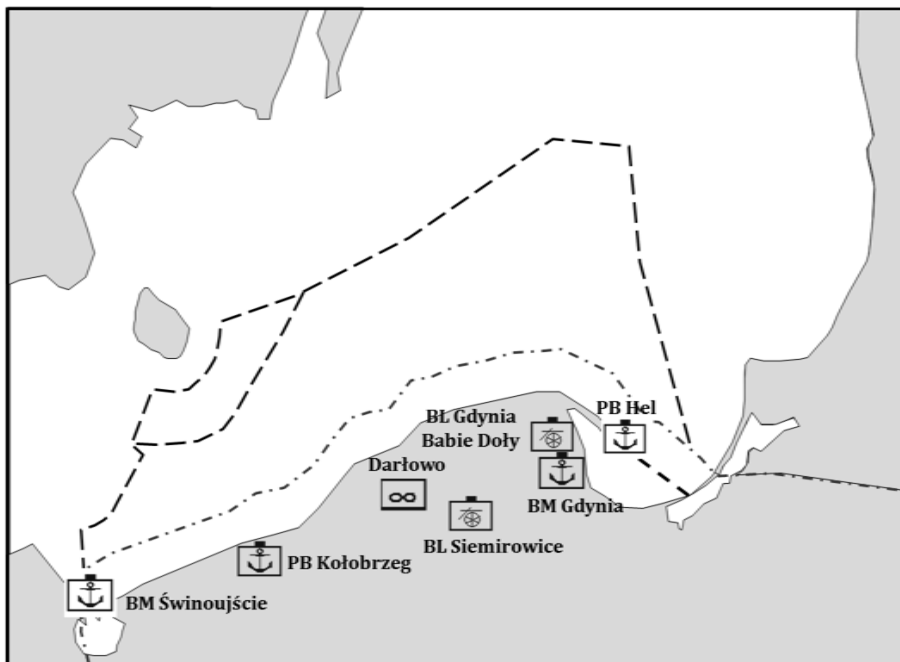
Zabezpieczenie logistyczne w operacjach prowadzonych na szczeblu narodowym realizowane jest w oparciu o system bazowania sił marynarki wojennej. System ten obejmuje zbiór stacjonarnych i rozśrodkowanych elementów stanowiących węzły wsparcia pełniące szereg funkcji logistycznych. W węzłach tych są gromadzone i przechowywane zapasy środków bojowych i materiałowych oraz utrzymywany jest niezbędny potencjał logistyczny umożliwiający pełne świadczenie usług specjalistycznych i socjalno-bytowych. Elementy systemu bazowania sił MW RP są rozmieszczone na wybrzeżu w sposób umożliwiający bezpośrednie monitorowanie potrzeb i realizację zabezpieczenia logistycznego tych sił oraz płynne przejście od działań prowadzonych w okresie pokoju, poprzez zabezpieczenie mobilizacyjnego rozwinięcia sił do działań wojennych oraz w systemie logistyki wielonarodowej. W strukturach narodowego systemu bazowania sił MW RP wyróżnić należy elementy stacjonarnego oraz manewrowego systemu bazowania. Stacjonarne jednostki logistyczne MW, przedstawione na rysunku 4.5. realizują zabezpieczenie logistyczne sił morskich, lotniczych i jednostek brzegowych MW w rejonach ich stałego lub czasowego bazowania³⁹².

Stacjonarny system bazowania okrętów, stanowią Bazy morskie (BM)³⁹³, punkty bazowania okrętów (PB)³⁹⁴, bazy lotnictwa morskiego (BLOTM) oraz

³⁹² Szerzej przeznaczenie systemu bazowania sił morskich omówione zostało w: A. Bursztyński, *Logistyka Marynarki Wojennej*, dz. cyt., s. 85-94.

³⁹³ Baza morska (BM) – to odpowiednio zagospodarowany, ochroniany i broniony rejon, w którym rozmieszczone są punkty bazowania, siły, środki i obiekty przeznaczone do prowadzenia wszechstronnego zabezpieczenia logistycznego bazujących sił MW, rozwinięcia ich do działań oraz do przyjęcia sojusznicznych sił wzmocnienia

punkty remontu okrętów (PRO)³⁹⁵. W strukturze stałego systemu bazowania MW RP wyróżnić należy dwie bazy morskie BM Gdynia i BM Świnoujście, dwa punkty bazowania okrętów PB Hel i PB Kołobrzeg oraz dwie bazy lotnictwa morskiego BLot Gdynia-Babie Doły i BLot Siemirowice, w skład której wchodzi dodatkowo lotnisko w Darłowie.



Ryunek 4.5. Elementy stałego systemu bazowania sił MW RP

i prowadzenia dla nich wsparcia przez państwa-gospodarza. *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną*, dz. cyt., s. 154.

³⁹⁴ Punkt bazowania (PB) to przystosowany do bazowania okrętów port wraz z przyległym rejonem, urządzeniami portowymi, obiektami systemu dowodzenia, obserwacji, łączności, obrony i ochrony, magazynami, zakładami usługowymi, warsztatami remontowymi, siecią komunikacyjną, wyposażeniem nawigacyjno-hydrograficznym, obiektami pomocy medycznej, obiektami socjalno-bytowymi itp. *Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej*, dz. cyt., s. 20.

³⁹⁵ Punkty remontu okrętów (PRO) to stacjonarne pododdziały techniczne, rozwijane na bazie wojskowych lub wytypowanych cywilnych przedsiębiorstw remontowo-produkcyjnych (stoczni), wsparte siłami systemu logistycznego MW i przeznaczone do wykonywania obsługiwań technicznych i remontów awaryjno-bojowych przy użyciu miejscowego lub przydzielonego potencjału remontowego i inżynierijno-portowego. *Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej*, dz. cyt., s. 20.

W okresie zagrożenia i wojny system logistyczny MW ulega wydatnemu zwiększeniu poprzez włączenie w jego struktury elementów mobilizowanych i militaryzowanych w ramach mobilizacyjnego rozwinięcia sił i Programu Mobilizacji Gospodarki (PMG).

W strukturze tej mogą być rozwijane punkty manewrowego bazowania (PMB)³⁹⁶, które mogą być organizowane w portach w Darłowie, Ustce, Łebie, we Władysławowie i w Gdańsku-Westerplatte³⁹⁷. W skrajnych warunkach możliwe jest również rozwijanie PMB na nieuzbrojonym brzegu, w dogodnych pod względem nawigacyjnym rejonach wybrzeża. Punkty manewrowego bazowania powinny spełniać wymagania operacyjne w zakresie „[...] *minimalizacji czasu rozśrodkowania sił na akwencie, szybkiego manewru zbliżenia z przeciwnikiem, możliwości odtwarzania zdolności bojowej poza bazą macierzystą, wykonania rozśrodkowanego remontu uszkodzonego uzbrojenia i bojowego sprzętu technicznego, uzupełniania zapasów okrętowych i hospitalizacji rannych*”³⁹⁸.

W ramach podsystemu eksploatacji i remontu okrętów rozwijane są punkty remontu okrętów (PRO), które stanowią zasadnicze składniki wojennego systemu remontowego MW RP przeznaczone do prowadzenia remontów okrętów, uzbrojenia i sprzętu wojskowego uszkodzonego w toku działań bojowych. W celu wzmocnienia stacjonarnego systemu remontowego organizowane są elementy manewrowe, takie jak rozśrodkowane punkty remontu okrętów (RPRO)³⁹⁹.

³⁹⁶ Punkty manewrowego bazowania (PMB) to porty lub przystanie odpowiednio wyposażone i przystosowane do tymczasowego bazowania grup taktycznych i pojedynczych okrętów, zaopatrywania ich, dokonywania doraźnych remontów i świadczenia usług socjalno-bytowych. PMB rozwijane są i funkcjonują w okresie przygotowania do działań bojowych oraz w trakcie samych działań. *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną*, dz. cyt., s. 154.

³⁹⁷ H. Sołkiewicz, *Operacyjne aspekty bazowania sił morskich*, Kwartalnik Bellona, MON, 3/2009, s. 162.

³⁹⁸ Tamże, s. 162.

³⁹⁹ Rozśrodkowane punkty remontu okrętów (RPRO) to mobilne pododdziały techniczne wydzielone z wojskowych lub cywilnych przedsiębiorstw remontowo-produkcyjnych (stocznii) do wskazanych portów morskich, wsparte siłami systemu logistycznego MW. Przeznaczone są do wykonywania obsługiwań technicznych i remontów awaryjno-bojowych przy użyciu własnego lub przydzielonego w danym porcie potencjału remontowego i inżynierijno-portowego. *Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej*, dz. cyt., s. 20.

W systemie narodowym zaopatrywanie okrętów na morzu realizowane jest w bardzo ograniczonym zakresie, ponieważ Marynarka Wojenna RP nie posiada typowych, wielozadaniowych okrętów zaopatrzeniowych, których jedynym przeznaczeniem jest zaopatrywanie okrętów na morzu. Obecnie eksploatowane są dwie jednostki dysponujące możliwościami przekazywania zapasów na inne okręty na morzu przy zastosowaniu standardowych metod *CONREP*. Do okrętów tych zaliczyć należy okręt ORP Kontradmiral X. Czernicki oraz zbiornikowiec paliwowy ORP Bałtyk.

ORP Kontradmiral X. Czernicki jest okrętem dowodzenia i wsparcia sił obrony przeciwminowej (OPM) przystosowanym do zaopatrywania okrętów i pomocniczych jednostek pływających w paliwo, wodę słodką, amunicję, uzbrojenie oraz sprzęt wojskowy, odbioru od okrętów i utylizacji nieczystości zarówno stałych jak i płynnych oraz dokonywania napraw i remontów doraźnych uzbrojenia i wyposażenia okrętowego.

Zbiornikowiec zaopatrzenia w materiały paliwowo-smarne ORP Bałtyk, projektu ZP-1200M jest największą jednostką logistyczną, służącą w MW RP i przeznaczoną do działania w warunkach hydrometeorologicznych występujących w rejonie Morza Bałtyckiego i Północnego. ORP Bałtyk jest typowym małym zbiornikowcem paliwowym przeznaczonym do przyjmowania produktów naftowych w portach, z nieuzbrojonego brzegu, na redach i na pełnym morzu, transportu produktów naftowych na morzu i wyładunek ich w portach, na nieuzbrojony brzeg, na redach oraz na pełnym morzu⁴⁰⁰.

W zabezpieczeniu logistycznym okrętów na morzu oraz strefie przybrzeżnej wykorzystywane są również jednostki ratownicze, holowniki i inne pomocnicze jednostki pływające (pjp) oraz bazowe środki pływające (bśp)⁴⁰¹.

Dodatkowo, biorąc pod uwagę postanowienia art. 5. Traktatu Waszyngtońskiego należy, uwzględnić konieczność stworzenia w BM i PB niezbędnych warunków do zabezpieczenia logistycznego sojuszniczych sił wzmocnienia. Zgodnie z wymogami standardów NATO, w rejonie, w którym planowane jest utworzenie rozwiniętego rejonu zabezpieczenia logistycznego (*Advanced Logi-*

⁴⁰⁰ Szerzej: A. Jezielski, *Wykorzystanie bazy zaopatrzenia projektu ZP-1200m do zaopatrywania okrętów*, AMW, Gdynia 2009, s. 29.

⁴⁰¹ Marynarka Wojenna RP dysponuje czterema okrętami ratowniczymi: 2 projektu „Piast” i 2 projektu „Zbyszko”, dwoma morskimi holownikami projektu „960” i pięcioma holownikami portowymi, barką paliwową oraz siedemnastoma różnego typu pomocniczymi jednostkami pływającymi i bazowymi środkami pływającymi, <http://www.mw.mil.pl/index.php?akcja=okrety>, 03.05.2012.

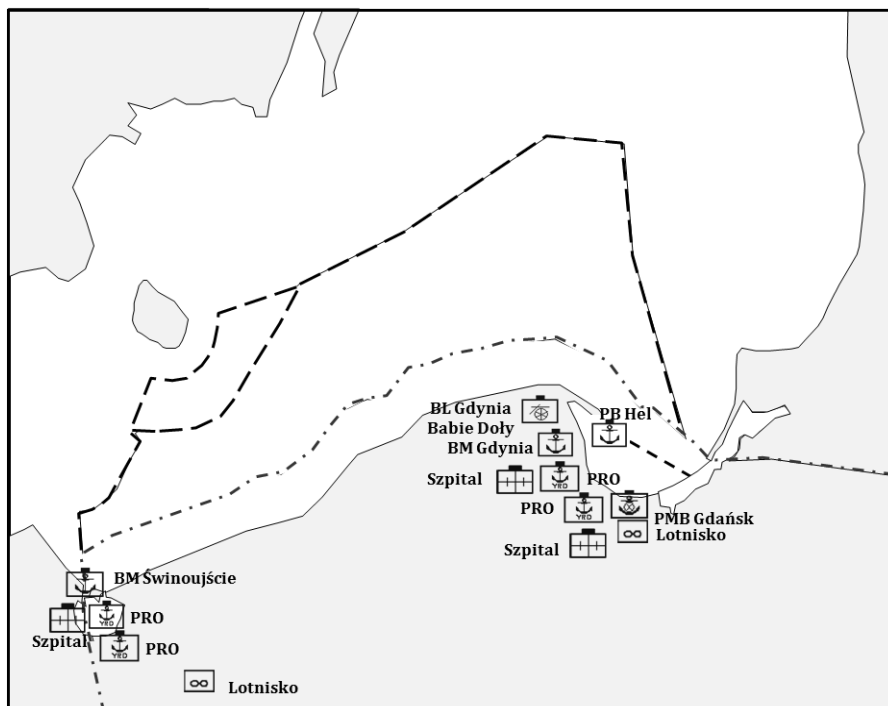
stic Support Site - ALSS) lub wysuniętego rejonu logistycznego (*Forward Logistic Site - FLS*) muszą znajdować się: port morski, lotnisko, stocznie i warsztaty remontowe, obiekty zabezpieczenia medycznego i obiekty magazynowe. W strefie obrony MW RP możliwe jest rozwinięcie elementów brzegowego systemu logistycznego MNMF NATO w dwóch rejonach, dysponujących infrastrukturą odpowiadającą tym wymogom. Do rejonów tych zaliczyć należy na wybrzeżu zachodnim rejon Świnoujścia oraz na wschodnim Gdyni.

Bazy morskie MW RP, będące elementami systemu zabezpieczenia logistycznego sił narodowych zostały włączone również w struktury zabezpieczenia wielonarodowego. Możliwości logistyczne polskich baz morskich przedstawione zostały w Załączniku 9. W bazach tych wspólnie funkcjonują w ramach ściśle z sobą połączonych akwenów porty wojenne⁴⁰² oraz porty handlowe, których infrastruktura może być również wykorzystywana przez siły okrętowe. Pozwala to na zwiększenie zakresu usług jakie może zaoferować siłom sojuszu Marynarka Wojenna wraz z cywilnymi instytucjami i elementami infrastruktury logistycznej.

Do podstawowych elementów infrastruktury logistycznej sektora cywilnego, jakie mogą zostać wykorzystane w ramach wsparcia świadczonego przez państwo-gospodarza zaliczyć należy zespół portowy Szczecin-Świnoujście, oraz porty morskie w Gdyni i w Gdańsku wraz z przewidzianą do wykorzystania w systemie remontów okrętów infrastrukturą stoczniową. Obie bazy morskie dysponują zarówno własnymi elementami zabezpieczenia medycznego w postaci ambulatoriów z izbami chorych, jak i mogą korzystać z silnego wsparcia medycznego ze strony cywilnego sektora służby zdrowia, który dysponuje licznymi szpitalami w obrębie aglomeracji Trójmiejskiej oraz w Świnoujściu i Szczecinie⁴⁰³. Rysunek 4.6. przedstawia dogodny do utworzenia elementów rozwiniętego systemu bazowania rejonu polskiego wybrzeża.

⁴⁰² Port wojenny w myśl porozumień standaryzacyjnych NATO jest to „[...] any port, or to those parts of a port, specifically allocated to naval use and wherein the national naval forces maintain permanent logistic facilities” (każdy port morski lub ta jego część, która jest przeznaczona do użytkowania przez siły morskie, gdzie narodowe siły marynarki wojennej utrzymują stale instalacje i urządzenia logistyczne.), *Procedures For Logistic Support Between NATO Navies ALP – 1 (E) (NAVY)*, January 2010, s. 1-4.

⁴⁰³ A. Bursztyński, *Wsparcie logistyczne wielonarodowych sił morskich NATO w bazach morskich MW RP*, [w:] K. Rokiciński, T. Szubrycht, M. Zieliński [red.], *Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy*, Warszawa 2010, s. 356.



Rysunek 4.6. Elementy systemu bazowania sił MW RP
i logistycznej infrastruktury cywilnej możliwe do wykorzystania podczas
rozwijania ALSS i FLS

W zakresie infrastruktury remontowej bazy morskie dysponują warsztatami remontowymi techniki morskiej, stanowiącymi organiczne jednostki komend portów wojennych oraz dostępem do cywilnych stoczn. Na IV strategicznym poziomie zabezpieczenia logistycznego, realizowanym dla osiągnięcia celu narodowego zawartego w narodowej doktrynie bezpieczeństwa do głównych zadań realizowanych w ramach systemu bazowania sił MW RP należy „[...] przygotowanie i utrzymanie w odpowiednim stopniu gotowości do użycia jednostek zabezpieczenia logistycznego MW oraz sojuszniczego i narodowych systemów zabezpieczenia brzegowego”⁴⁰⁴. Na tym poziomie główne zadania realizowane są między innymi przez przemysł, w tym również przemysł stoczniowy. Na bazie stoczn cywilnych rozwijane są PRO oraz RPRO.

Analizując natomiast funkcjonowanie ALSS czy FLS, rozwiniętych w przedstawionych rejonach, jako elementów brzegowych zabezpieczenia

⁴⁰⁴ Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej, dz. cyt., s. 12

logistycznego sojuszniczej operacji połączonej i morskiego portu wyładowania (*Seaport of Debarkation – SPOD*) stwierdzić należy, że BM Gdynia dysponuje zdecydowanie lepszymi połączeniami z siecią szybkich dróg i autostrad, siecią dróg kolejowych oraz lepszym dostępem do lotnisk na bazie których rozwijane będą lotnicze porty wyładowania (*Airport of Debarkation - APOD*). W bezpośrednim sąsiedztwie BM Gdynia znajduje się baza lotnicza MW RP Gdynia-Babie Doły i rozbudowywane lotnisko cywilne Gdynia-Kossakowo oraz oddalone o ok. 30 km lotnisko cywilne Gdańsk-Rębiechowo. Zasadniczym problemem BM Świnoujście jest natomiast ograniczony dostęp do połączeń z krajową siecią dróg kołowych i kolejowych. Port wojenny położony jest na wyspie Uznam i jedynym połączeniem z obszarem kraju jest przeprawa promowa na wyspę Wolin. Dodatkowo wyspa Wolin połączona jest jedynie dwoma drogami - S3 i 102 ze stałym lądem. Problem stwarza również połączenie kolejowe z jedynym mostem w miejscowości Wolin. BM Świnoujście jest również znacznie oddalona od lotnisk. Najbliższa baza lotnicza Sił Powietrznych zlokalizowana jest w odległym o 120 km w Świdwinie, natomiast lotnisko cywilne o stosunkowo ograniczonych zdolnościach w oddalonym o ok. 75 km w Goleńowie.

4.3. Wielonarodowe formy zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych

Odrębnym problemem jest zabezpieczenie logistyczne sił okrętowych realizujących zadania w ramach operacji wynikających ze zobowiązań sojusznicznych, prowadzonych w ramach mandatu ONZ lub przez inne organizacje międzynarodowe w ramach operacji pokojowych i kryzysowych poza granicami kraju. Zadania te realizowane są poprzez Narodowy Element Wsparcia (*Nation Support Element – NSE*) w ramach zabezpieczenia narodowego, jak również przy wykorzystaniu sojuszniczego systemu logistycznego na morzu i zabezpieczenia brzegowego oraz baz i portów morskich państw NATO wykorzystywanych w ramach HNS oraz umów dwu i wielostronnych i Sojuszniczego Scentralizowanego Systemu Kontraktacji.

Częściowe lub kompleksowe zabezpieczenie logistyczne sił MW w operacjach prowadzonych poza granicami kraju, w tym w operacjach sojusznicznych może być realizowane przy wykorzystaniu wsparcia ze strony

państwa-gospodarza oraz siłami zintegrowanej logistyki wielonarodowej. Działania w strukturach wielonarodowych możliwe są pod warunkiem włączenia w te struktury elementów narodowych zabezpieczenia logistycznego. Zabezpieczenie logistyczne sił MW w ramach zintegrowanej logistyki wielonarodowej może być realizowane poprzez korzystanie z usług:

- wielonarodowych zintegrowanych jednostek logistycznych (*Multinational Integrated Logistic Unit - MILU*),
- wielonarodowych jednostek logistycznych (*Multinational Logistic Unit - MLU*);
- państwa-gospodarza (*Host Nation -HN*),
- państwa wiodącego logistycznie (*Logistic Lead Nation - LLN*);
- państwa specjalisty logistycznego (*Logistic Role Specialist Nation - LRSN*)
- strony trzeciej – dostawców usług w zakresie zabezpieczenia logistycznego (*Third Party Logistic Support Service - TPLSS*)⁴⁰⁵.

Zasady tworzenia oraz uwarunkowania funkcjonowania wielonarodowych jednostek logistycznych regulowane są w odpowiednich dokumentach „Porozumienia w Sprawie Statusu Sił” (*Status of Forces Agreement - SOFA*), a także w uzupełnieniach do nich, precyzujących zasady zabezpieczenia logistycznego wojsk na obcym terytorium⁴⁰⁶. Natomiast zasady refundacji świadczeń realizowanych w ramach logistyki wielonarodowej oparte są zwykle na postanowieniach porozumień standaryzacyjnych⁴⁰⁷ lub odrębnych umowach dwu lub wielostronnych. W celu kompleksowego zabezpieczenia medycznego sił NATO tworzone są Wielonarodowe Zintegrowane Jednostki Medyczne (*Multinational Integrated Medical Unit - MIMU*)⁴⁰⁸.

Zabezpieczenie logistyczne okrętów działających w ramach Wielonarodowych Sił Morskich NATO (*Multinational Maritime Force - MNMF*) jest reali-

⁴⁰⁵ Szerzej opcje logistyki wielonarodowej przedstawione zostały w W. Nyszk, M. Cepirek, Z. Korecki, J. Mareš, T. Savu, *Multinational Logistics in Mision*, AON, Warszawa, 2011, s. 19.

⁴⁰⁶ *Opcje wielonarodowego zabezpieczenia logistycznego DD/4.9(A)*, Ministerstwo Obrony Narodowej, Sztab Generalny Wojska Polskiego, Warszawa 2008, s. 29-32.

⁴⁰⁷ STANAG 2034, *NATO standard procedures for mutual logistic assistance*, Edycja 7, 31-MAR-201,

⁴⁰⁸ Zasady tworzenia i funkcjonowania Wielonarodowej Zintegrowanej Jednostki Medycznej (MIMU) przedstawione zostały zarówno w *Doktrynie zabezpieczenia medycznego - DD/4.10(A)* jak i w *Allied Joint Medical Support Doctrine AJP-4.10(A)*, Allied Publications Electronic Library, NATO, NSA, March 2006.

zowane poprzez organizację zabezpieczenia logistycznego na morzu (*Afloat Support*), zabezpieczenia brzegowego (*Ashore Support*) oraz zabezpieczenia narodowego (*National Support*). Obejmuje ono uzupełnianie na okrętach zapasów środków bojowych i materiałowych, obsługiwanie i remonty techniki morskiej jak również organizację ratownictwa morskiego i pomoc medyczną.

Głównym zadaniem zabezpieczenia nawodnego jest wsparcie logistyczne sił działających na morzu, umożliwiające okrętom długotrwałe działania bez konieczności powrotu do baz brzegowych. Wsparcie to jest realizowane przez specjalistyczne okręty, przedstawione w podrozdziale 4.1.

W celu umożliwienia współpracy okrętów różnych bander państwa NATO dokonały standaryzacji wyposażenia przeznaczonego do podawania zapasów na morzu. Ładunki stałe przekazywane są przy wykorzystaniu osprzętu z automatycznie naprężaną liną nośną (*Standard Tensioned Replenishment Alongside Method - STREAM*), osprzęty pojedynczej i podwójnej talii, ciężkiego i lekkiego jaksztagu, liny powrotnej oraz liny gończej⁴⁰⁹. Do tankowania na morzu natomiast wykorzystuje się osprzęty STREAM, przęsła nośnego, dużego i małego renera, ciężkiego i lekkiego jaksztagu tankowania, zbliżenia, bomu i dźwigu tankowania oraz węża holowanego za rufą okrętu zaopatrującego⁴¹⁰.

Skuteczność i efektywność operacji uzupełniania zapasów na morzu zależy w znacznym stopniu od dokładności pracy w fazie planowania⁴¹¹. W celu zapewnienia i nadzorowania gotowości sił logistycznych do działań oraz organizowania dostaw z zewnętrznych źródeł zaopatrywania Dowódca Wielonarodowych Sił Morskich wyznacza Koordynatora Logistyki Sił lub Koordynatora Logistyki Grupy oraz oficerów odpowiedzialnych za planowanie, organizowanie, koordynowanie i nadzorowanie zabezpieczenia logistycznego jednostek

⁴⁰⁹ Szerzej metody te przedstawione zostały w dokumencie standaryzacyjnym NATO ATP 16(D)/MTP 16(D), *Replenishment at sea*, Part II National Information, Navy Warfare Development Command, December 2011 oraz Norma Obronna NO-07-A036, *Uzupełnianie zapasów na morzu. Ładunki stałe*. Ministerstwo Obrony Narodowej, Warszawa 2003.

⁴¹⁰ Szerzej metody te przedstawione zostały w dokumencie standaryzacyjnym NATO ATP 16(D)/MTP 16(D), *Replenishment at sea*, dz. cyt., oraz Normie Obronnej NO-07-A028, *Uzupełnianie zapasów na morzu. Ładunki płynne*. Ministerstwo Obrony Narodowej, Warszawa 2010.

⁴¹¹ Zasady planowania uzupełniania zapasów zawarte zostały w *ALP - 4.1 SUPP 2, NATO Standard Operating Procedures for the Force Logistic Coordinator/Group Logistic Coordinator*, May 2005, Navy Warfare Development Command, December 2011. s. 1-1 do 1-7.

działających na morzu. W skład zespołu kierowania zabezpieczeniem logistycznym Grupy Zadaniowej wchodzi: Oficer Kontroli Materiałowej (*Material Control Officer - MATCONOFF*), Koordynator Zaopatrzenia na Morzu (*Underway Replenishment Coordinator - URC*), realizuje Lokalny Koordynator Logistyki Powietrznej (*Local Airlogistic Coordinator - LAC*) oraz Koordynatora Remontów (*Repair Coordinator - RC*)⁴¹².

Marynarki wojenne państw Sojuszu Północnoatlantyckiego eksploatują prawie 700 różnego typu jednostek pływających przeznaczonych do zabezpieczenia logistycznego działań w portach i na morzu, z czego ok. 500 to małe jednostki zaopatrzeniowe i transportowe oraz bazowe środki pływające. Ze względu na brak danych w liczbie tej nie zostały uwzględnione pomocnicze jednostki logistyczne i bazowe środki pływające *US Navy*. Jednak ponad 150 jednostek to duże okręty logistyczne różnych klas umożliwiające dostarczanie zaopatrzenia i świadczenie usług dla sił okrętowych w znacznym oddaleniu od baz brzegowych⁴¹³. Wśród tych jednostek największe znaczenie mają szybkie okręty wsparcia bojowego, duże zaopatrzeniowce uniwersalne oraz zbiornikowce zaopatrzeniowe floty. Najwięcej okrętów tych klas eksploatowanych jest w Marynarce Wojennej Stanów Zjednoczonych, w składzie Dowództwa Morskiego Transportu Strategicznego (*Military Sealift Command - MSC*), w Królewskiej Marynarce Wojennej Wielkiej Brytanii, jako Królewska Flota Pomocnicza (*Royal Fleet Auxiliary - RFA*) oraz Marynarce Wojennej Francji. W *US Navy* w strukturach *Naval Fleet Auxiliary Forces* jako jedyne w NATO eksploatowane są okręty szpitalne oraz typowe okręty amunicyjne, które jednak są sukcesywnie wycofywane i zastępowane przez uniwersalne i szybkie okręty wsparcia bojowego. w strukturach Sił Transportu Strategicznego (*Strategic Sealift Force*) eksploatowane są szybkie jednostki Ro-Ro, a w trakcie budowy są szybkie wielozadaniowe katamarany (*Joint High Speed Vessel - JHSV*). Jako okręty do zadań specjalnych (*Special Mission Ships*) eksploatowane są takie jednostki jak okręty przeznaczone do remontów kabli podmorskich, okręty

⁴¹² Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej, dz. cyt., s. 43-48 oraz ALP-4.1 SUPP 2 NATO standard operating procedures for the force logistic coordinator/group logistic coordinator, May 2005, Navy Warfare Development Command, December 2011.

⁴¹³ Dane opracowane na podstawie: *IHS Jane's Fighting Ships' 2012-2013*, Jane's Information Group, *The Military Balance 2010*, The International Institute For Strategic Studies, Londyn 2010, <http://www.naval-technology.com/projects/>.

obsługi raket, okręty wsparcia uderzeniowych okrętów podwodnych o napędzie atomowym, okręty logistyczne lotnictwa morskiego oraz oceaniczne jednostki ratownicze. Natomiast w strukturach wstępnie rozwiniętych sił (*Prepositioning Forces*) oraz będących w gotowości sił rezerwowych (*Ready Reserve Force*) eksploatowanych jest łącznie około 75 jednostek pływających, wśród których są szybkie okręty transportowe, duże statki Ro-Ro, kontenerowce, statki do przewozu kontenerów i drobnicy tocznej, zbiornikowce, oceaniczne statki dźwigi, statki do transportu ładunków bardzo ciężkich oraz szybki katamaran transportowy.

Zestawienie podstawowych klas jednostek logistycznych eksploatowanych w marynarkach wojennych państw NATO i przeznaczonych od zabezpieczenia działań sił okrętowych przedstawione zostało w tabeli 4.1.

Jednocześnie państwa członkowskie Sojuszu rozbudowują i unowocześniają swoje jednostki logistyczne i pomocnicze. W trakcie budowy jest uniwersalny okręt połączonego wsparcia logistycznego (*Joint Logistics Support Ship* – JLSS), który planowo ma wejść do służby w Królewskiej Marynarce Wojennej Holandii w 2013 roku. Również dla Marynarki Wojennej RFN budowany jest obecnie duży uniwersalny okręt zaopatrzeniowy typu BERLIN, a na potrzeby *Royal Fleet Auxiliary* budowane są cztery uniwersalne tankowce floty. W celu realizacji koncepcji *Sea Basing* będącej częścią strategii *Sea Power 21* dla *US Navy* budowane są trzy mobilne platformy logistyczne, które mają wejść na wyposażenie *Prepositioning Force*, kolejno w latach 2014, 2015 i 2016⁴¹⁴.

Interesujące rozwiązanie zostało zastosowane w *Royal Navy*, gdzie w ramach Prywatnej Inicjatywy Finansowej⁴¹⁵ (*Private Finance Initiative* - PFI), w latach 2002-2003 zakupionych zostało sześć bliźniaczych statków Ro-Ro klasy *POINT* (*MV Hurt Point*, *MV Hartland Point*, *MV Eddystone*, *MV Anvil Point*,

⁴¹⁴ *Jane's Fighting Ships'* 2012-2013, dz. cyt. s. 964.

⁴¹⁵ Prywatna Inicjatywa Finansowa stanowi formę tworzenia partnerstwa publiczno-prywatnego (określanego jako PPP lub P3 lub P³), w ramach którego prywatne lub publiczne przedsięwzięcie jest finansowane i obsługiwane w ramach partnerskiej współpracy rządu i jednego lub więcej podmiotów sektora prywatnego. Różne warianty PFI zostały już wdrożone w wielu krajach jako część szerokiego neoliberalnego programu prywatyzacji wynikającego z rosnącego zapotrzebowania na odpowiedzialne i skuteczne finansowanie wydatków publicznych, A. Kappeler, M. Nekom, *Public-private partnerships in europe – before and during the recent financial crisis*, „Economic and Financial Report” 2010/04, July 2010.

MV Longstone i *MV Beachy Head*) przeznaczonych do zwiększenia zdolności strategicznego transportu wojsk i techniki wojskowej⁴¹⁶.

Tabela 4.1. Zestawienie podstawowych klas okrętów logistycznych państw NATO

| Klasa okrętu | Państwo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------|--------|----------|-----------|-------|---------|--------|-----------|----------|--------|-------|-------|--------|----------|--------|------------|---------|--------|-----------------|--------|-----|-------------|
| | Albania | Belgia | Bulgaria | Chorwacja | Dania | Francja | Grecja | Hiszpania | Holandia | Kanada | Litwa | Łotwa | Niemcy | Norwegia | Polska | Portugalia | Rumunia | Turcja | Wielka Brytania | Włochy | USA | |
| Okręt dowodzenia i wsparcia | 1 | 1 | | | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | | |
| Mały zbiornikowiec paliwa | | | 3 | | | | 4 | 4 | 1 | | | | 4 | | 1 | | 1 | 8 | | 7 | | |
| Zbiornikowiec zaopatrzeniowy floty | | | | | 2 | 4 | 1 | 2 | 2 | 2 | | | | | | 1 | | 2 | 6 | 3 | | |
| Zbiornikowiec wody | | | | 1 | | | 6 | | | | | | | | | | | 10 | | 7 | | |
| Okręt transportowy | | | | | 1 | | | 3 | | | | 1 | | | | | | 1 | 3 | 6 | | |
| Okręt warsztatowy | | | | | | | | | | | | | 6 | | | | | | | 1 | | |
| Okręt wsparcia logistycznego | | | | | | | 2 | 2 | 1 | | | | | 2 | | | | | | | | |
| Duży zaopatrzeniowiec uniwersalny | | | | | | | | | | | | | 2 | | | | | | 2 | | | 15 |
| Mały transportowiec amunicji | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | | | | | |
| Szybki zaopatrzeniowiec uniwersalny | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 |
| Okręt szpitalny / ewakuacji medycznej | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | | | 2 |
| Transportowiec / okręt amunicyjny | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 15 |
| Małe jednostki zabezpieczenia działań i bazowe środki pływające | 5 | 6 | 10 | 1 | 13 | 114 | 31 | 42 | 4 | 25 | 2 | 4 | 48 | 5 | 19 | 57 | 2 | 53 | 68 | 28 | | |
| Razem | 5 | 7 | 13 | 2 | 16 | 118 | 44 | 53 | 26 | 27 | 2 | 4 | 60 | 7 | 21 | 58 | 5 | 74 | 81 | 51 | | Brak danych |

Źródło: opracowanie własne na podstawie *IHS Jane's Fighting Ships' 2012-2013*, Jane's Information Group, *The Military Balance 2010*, The International Institute For Strategic Studies, Londyn 2010, <http://www.naval-technology.com/projects/>.

Możliwości transportowe oraz lokalizacja punktów przeładunkowych, zarówno ładunków stałych, jak i ładunków płynnych głównych klas okrętów logistycznych państw NATO zawarte zostały w dokumentach standaryzacyjnych⁴¹⁷ oraz normach obronnych⁴¹⁸.

⁴¹⁶ Szerzej: A. Bursztyński, T. Usewicz, *Spółka Statkowa jako jedna z możliwości zabezpieczenia transportu strategicznego*, *Logistyka*, 5/2011, s. 440.

⁴¹⁷ *Replenishment at sea - multinational manual*, Part II National Information, dz, cyt.

Eksplloatowane obecnie uniwersalne jednostki zaopatrzeniowe są jednostkami wielozadaniowymi, szybkimi, o dużym tonażu, wyposażonymi w osprzęt umożliwiający przekazywania na okręt bojowy w krótkim czasie wszystkich rodzajów zapasów zaopatrzenia podczas jednego podejścia. Liczba stanowisk przeładunkowych, uzbrajanych na okręcie zaopatrzeniowym uzależniona jest od konstrukcji okrętu, wielkości i zróżnicowania zapasów środków materiałowych i bojowych, warunków ich składowania, a także liczby personelu. Zwykle efektywne obsługiwane czterech lub pięciu stanowisk przeładunkowych zapewnia zaopatrywanie na trawersie, z wystarczającą wydajnością, jednego dużego okrętu (zwykle z lewej burty) i jednego małego okrętu (z prawej burty) równocześnie. W tym celu okręty zabezpieczenia logistycznego powinny również mieć na wyposażeniu przynajmniej jeden, a najlepiej trzy lub więcej, śmigłowców transportowych zdolnych do dostarczania zaopatrzenia w zawisie o masie od 900-2250 kg. Natomiast małe okręty logistyczne, na których nie bazują śmigłowce transportowe powinny mieć zdolność przyjęcia i obsłużenia śmigłowca⁴¹⁹.

W zależności od wyporności okręty logistyczne powinny być zdolne do transportu ładunków o masie od poniżej 5 do ponad 20 tys. ton. Jednocześnie transportowane na okrętach wsparcia logistycznego zaopatrzenie może składać się z ładunku jednorodnego lub wielu różnorodnych ładunków, szczególnie w przypadku okrętów zaopatrzeniowych wielofunkcyjnych, przeznaczonych do zapewnienia okrętom bojowym kompleksowej obsługi w zakresie dostaw różnego rodzaju środków bojowych i materiałów.

Współczesne uniwersalne okręty zaopatrzeniowe muszą być zdolne do utrzymania, zarówno w dzień jak i nocy, wysokiej wydajności uzupełniania zapasów zaopatrzenia na okrętach bojowych. Wymóg ten obejmuje wszystkie rodzaje środków materiałowych i bojowych, a w tym materiały pędne i smary, amunicję, rakiety, wodę i żywność oraz materiały medyczne. Realizacja tych zadań powinna być możliwa w każdych warunkach pogodowych, jakie są spodziewane w rejonie działań, sposobem trawersowym lub z rufy, a także za pomocą śmigłowców.

Zapasy środków bojowych i materiałowych transportowane na okrętach logistycznych, przeznaczone do zabezpieczenia operacji sił morskich powinny

⁴¹⁸ Norma Obronna NO-07-A028, *Uzupełnianie zapasów na morzu. Ładunki płynne*. dz. cyt. oraz Norma Obronna NO-07-A036, *Uzupełnianie zapasów na morzu. Ładunki stałe*, dz. cyt.

⁴¹⁹ *Szczegółowe wymagania operacyjne ...*, dz. cyt., s. 51.

pozwoić na uzupełnianie zapasów na okrętach bojowych przez 70% czasu prowadzenia operacji⁴²⁰.

Jednocześnie okręty logistyczne, uwzględniając ich przeznaczenie, wyposażenie oraz umiejętności załogi powinny być zdolne do prowadzenia operacji na wszystkich akwenach, przez okres minimum 30 dób przy wykorzystaniu jedynie własnych zapasów zaopatrzenia lub dłużej w przypadku możliwości ich uzupełniania z zewnętrznych źródeł⁴²¹.

Okręty logistyczne powinny być zdolne do załadunku w portach cywilnych przy wykorzystaniu standardowych portowych urządzeń przeładunkowych, a w przypadku szybkich okrętów wsparcia bojowego konieczne jest również umożliwienie uzupełniania zapasów na okrętach z jednostek wahałowych (tankowców i transportowców ładunków suchych). Jednocześnie w zależności od miejsca i formy rozładunku okręt może być załadowany w wariantcie wydawania ładunków flocie lub „bazowo załadowany”.

Okręty zaopatrzeniowe przeznaczone do uzupełniania zapasów na okrętach na morzu załadowane są zawsze w wariantcie do wydania ładunków flocie. W tym przypadku w planie załadunku konieczne jest uwzględnienie swobodnego dostępu do ładunków podczas uzupełniania zapasów na morzu. Okręty zaopatrzeniowe ładowane w tym wariantcie nie są nigdy ładowane do pełnej nośności, a dostępność do ładunku osiąga się za pośrednictwem korytarzy biegnących od dziobu do rufy oraz do burt, we wszystkich przestrzeniach magazynowych, w których transportowane są ładunki stałe. Plany wydawania ładunków flocie są specyficzne dla każdej operacji. Na ich postać wpływają klasa i typ okrętów zaopatrzeniowych użytych w operacjach uzupełniania zapasów na morzu, rodzaj i ilość zapasów załadowanych na okręt i zapotrzebowania okrętów zaopatrywanych⁴²².

Załadunek w wariantcie bazowym stosowany jest w przypadku, gdy transport ładunków odbywa się w relacji baza morska – baza morska lub gdy spełniają rolę okrętów wahałowych i transportują ładunki w relacji baza morska - okręt zaopatrzeniowy działający w składzie sił okrętowych.

⁴²⁰ M. Zieliński, *Propozycje modułowych rozwiązań funkcjonalnych dla Marynarki Wojennej RP*, „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego”, Gdynia 2009, s. 167.

⁴²¹ *Szczegółowe wymagania operacyjne ...*, dz. cyt., s. 51.

⁴²² Norma Obronna NO-07A036, *Uzupełnianie zapasów na morzu. Ładunki stałe*, dz. cyt., s. 31.

Zabezpieczenie brzegowe wielonarodowych sił morskich NATO realizowane jest poprzez sojuszniczy system bazowania⁴²³ obejmujący wysunięte bazy materiałowe, punkty remontowe oraz urządzenia medyczne. W zależności od geograficznej dyslokacji sił oraz od wielkości i charakteru potrzeb logistycznych w strukturach tych mogą funkcjonować elementy zabezpieczenia regionalnego lub zabezpieczenia poszerzonego.

W sytuacji, gdy operacja morska jest prowadzona przez siły działające na wodach litoralnych w strefie operacyjnej floty lub na wodach terytorialnych kraju członkowskiego NATO zasadniczą formą zabezpieczenia brzegowego jest zabezpieczenie regionalne. W ramach tego zabezpieczenia, wykorzystywane są bazy brzegowe członków Sojuszu.

Podczas działań w rejonach oddalonych od stref operacyjnych flot sojuszu lub w sytuacji, gdy konieczność taka wynika z planów operacyjnych, wielkości i rodzaju lub potrzeb sił okrętowych, zabezpieczenie brzegowe będzie obejmowało zabezpieczenie poszerzone. W skład tego zabezpieczenia wchodzić mogą rozwinięte rejonory zabezpieczenia logistycznego (*Advanced Logistic Support Site* - ALSS) lub wysunięte rejonory logistyczne (*Forward Logistic Site* - FLS). Zabezpieczenie poszerzone może mieć strukturę prostą lub złożoną. Każdy, w pełni uruchomiony, ALSS lub FLS powinien być zdolny do przyjęcia personelu i zgromadzenia w swej bazie magazynowej materiałów oraz do dokonania przerzutu osób i środków do jednostek operacyjnych na morzu i wycofywanie ich z okrętów. W tabeli 4.2. przedstawione zostały przewidywane formy zabezpieczenia brzegowego wielonarodowych sił morskich NATO.

⁴²³ System bazowania sił morskich NATO to odpowiednio wyposażony i urządzony rejon stacjonowania sił morskich Sojuszu, ulokowany w danym obszarze operacyjnym lub regionie geograficznym, oparty na narodowych instalacjach zabezpieczenia logistycznego sił morskich (bazach morskich, punktach bazowania, składach MPS, środków bojowych, instalacjach remontowych, bazach lotniczych itp.) i rozwiniętych w odpowiedniej liczbie w oparciu o nie na podstawie umów HNS i elementów wielonarodowego zabezpieczenia logistycznego takich jak: rozwiniętych rejonach zabezpieczenia logistycznego (*Advanced Logistic Support Site* - ALSS); wysuniętych rejonach logistycznych (*Forward Logistic Site* - FLS); sojuszniczych składach amunicyjnych (*Ammunition Depots*); sojuszniczych składach materiałów pędnych i smarów (*Petrol Oil and Lubricants Depots* - POL Depots); instalacjach eksploatacyjno-remontowych (*Battle Damage Repair Facilities* - BDRF); specjalistycznych systemach zabezpieczenia morskich samolotów patrolowych (*Maritime Patrol Aircraft* - MPA) i śmigłowców bazowania brzegowego; instalacjach demagnetyzacyjnych; systemach przeznaczonych do kalibracji uzbrojenia (*FORACH*), T. Szubrycht, [red.], *Leksykon bezpieczeństwa morskiego*, AMW, Gdynia 2008, s. 161-162.

**Tabela 4.2. Przewidywana forma zabezpieczenia brzegowego
wielonarodowych sił morskich NATO**

| Rodzaj Sił | Struktura MNMF | Forma zabezpieczenia brzegowego |
|----------------------------------|--|---------------------------------|
| Siły Natychmiastowego Reagowania | - Stałe Siły Morskie | zabezpieczenie regionalne |
| Siły Szybkiego Reagowania | - Grupy Operacyjne NATO - Siły Operacyjne NATO - Rozwinięte Siły Operacyjne NATO | zabezpieczenie poszerzone |
| Główne Siły Obronne | - Siły Operacyjne NATO - Rozwinięte Siły Operacyjne NATO | zabezpieczenie poszerzone |

Źródło: *Multi-National Maritime Forces (MNMF) Logistics ALP-4.1*,
NATO STANAG 1406, 3-1

Rozwinięty rejon zabezpieczenia logistycznego jest brzegową bazą realizującą proces zabezpieczenia logistycznego sił operujących przede wszystkim na morzu. ALSS realizuje również zadania na rzecz sił na wybrzeżu (jednostek sił specjalnych, lotnictwa morskiego bazującego na lądzie, jednostek brzegowych marynarki wojennej). Jest zasadniczym morskim punktem przesyłowym PMC i z tego też powodu jest rozwijany na obszarze lub w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska i portu morskiego. Powinien jednak posiadać bezpieczną lokalizację w strefie operacyjnej. W zakresie zabezpieczenia medycznego sił morskich konieczne jest by ALSS dysponował zdolnością do realizacji usług medycznych na poziomie *echelon* 3-4. System zabezpieczenia logistycznego powinien zapewnić przyjęcie, obsłużenie i hospitalizację rannych i chorych do czasu ich powrotu do służby lub przejęcia przez narodowe systemy ewakuacyjne. Do podstawowych zadań realizowanych w rozwiniętym rejonie zabezpieczenia logistycznego należy zarządzanie zapasami środków bojowych i materiałowych, a w tym przyjmowanie, magazynowanie, przygotowywanie i przesyłanie ich do FLS lub bezpośrednio do jednostek pływających działających w strefie operacyjnej. Urządzenia remontowe ALSS powinny umożliwić wykonanie podstawowych prac remontowych na okrętach lub powinien być zapewniony dostęp do cywilnych stoczni i warsztatów mogących wykonywać remonty awaryjno-bojowe jednostek pływających⁴²⁴.

⁴²⁴ *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną*, dz. cyt., s. 158-159, *Multi-National Maritime Forces (MNMF) Logistics ALP-4.1*, dz. cyt. s. 3-3 oraz *NATO Standard*

Wysunięty rejon logistyczny natomiast stanowi logistyczną bazę brzegową, która jest zwykle końcowym, lądowym punktem przesyłowym i przeładunkowym w obsłudze sił okrętowych i stanowi pomost pomiędzy ALSS a okrętami na morzu. Zakres zadań realizowanych przez FLS jest bardzo zróżnicowany i obejmuje czynności zarówno bardzo proste jak i czynności złożone, z zakresu zadań rozwiniętego rejonu zabezpieczenia logistycznego, związane z planowaniem przesunięć na teatrze działań personelu, ładunków i materiałów. FLS jest najczęściej rozmieszczony na terenie bazy lub portu morskiego z preferowanym dostępem do lotniska lub na terenie bazy lotniczej z preferowanym dostępem do portu morskiego. Geograficzna odległość FLS od rejonu działań operacyjnych powinna umożliwić szybkie i sprawne dostarczanie do okrętów na morzu PMC oraz środków bojowych i materiałowych otrzymanych z rozwiniętego rejonu zabezpieczenia logistycznego lub z narodowych systemów logistycznych.

Dostarczanie na okręty ładunków odbywa się przy wykorzystaniu transportowców wahadłowych, a priorytetowe przesyłki dostarczane są przy wykorzystaniu śmigłowców lub samolotów lądujących na pokładach okrętów. Wysunięty rejon logistyczny realizuje też zadania w zakresie zabezpieczenia medycznego na poziomie *echelon* 2-3, polegające na zapewnieniu zabezpieczenia medycznego w postaci przyjęcia, ustabilizowania medycznego oraz hospitalizowania rannych do czasu ich powrotu do służby, ewakuacji drogą powietrzną do rozwiniętego rejonu zabezpieczenia logistycznego lub ewakuacji bezpośrednio w ramach narodowych systemów ewakuacyjnych. Organizacja FLS musi być elastyczna i mobilna w związku z możliwością wystąpienia nagłego przebazowania, w ślad za operującymi siłami morskimi⁴²⁵.

W ALSS powinny funkcjonować stałe elementy struktury organizacyjnej obejmującej dowództwo lotniska i portu morskiego oraz sekcje logistyki operacyjnej, koordynacji ruchu powietrznego i administracyjną. Dodatkowo musi funkcjonować oddział zabezpieczenia medycznego o możliwościach przyjęcia i obsłużenia do 100 rannych i chorych na dobę. W strukturach ALSS działają narodowi przedstawiciele łącznikowi logistyki. Struktury FLS natomiast,

Operating Procedures for the Operation of Advanced and Forward Logistic Sites, ALP-4.1 SUPP 1, dz. cyt., s. 1-1 do 1-3

⁴²⁵ *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną*, dz. cyt., s. 159, *Multi-National Maritime Forces (MNMF) Logistics ALP-4.1*, dz. cyt., s. 3-4 oraz *NATO Standard Operating Procedures for the Operation of Advanced and Forward Logistic Sites, ALP-4.1 SUPP 1*, dz. cyt., s. 1-1 do 1-3.

w zależności od potrzeb mogą być rozbudowane prawie do poziomu ALSS lub mogą występować w wersji szczątkowej, umożliwiającej tylko przesyłanie PMC do okrętów działających w strefie operacyjnej⁴²⁶.

Uruchomieniem każdego rozwiniętego rejonu zabezpieczenia logistycznego lub wysuniętego punktu logistycznego kieruje Dowództwo Logistyki Wielonarodowej, a niezbędne do ich funkcjonowania urządzenia i siły dostarczane mogą być w ramach ustaleń zawartych w umowie HNSA lub w innych uzgodnieniach dwu i wielostronnych⁴²⁷.

Zabezpieczenie posazzerzone może mieć strukturę prostą, charakteryzującą się geograficzną bliskością oraz operacyjnym powiązaniem w ramach morskiego teatru działań, lub złożoną. Struktura złożona występować będzie w sytuacji, gdy siły morskie lub grupy taktyczne działać będą na różnych akwenach, znacznie od siebie oddalonych.

W ramach brzegowego zabezpieczenia logistycznego, zgodnie z *ALP-1E (Navy)* w sojuszniczych portach i bazach morskich powinny być zaspokojone potrzeby logistyczne sił okrętowych. Zabezpieczenie to obejmuje szeroko pojęte usługi portowe i stoczniove, usługi pilotażowe, holownicze, cumownicze, dźwigowe, korzystanie z nabrzeży, umożliwienie użycia urządzeń i kanałów portowych, przekazywanie zanieczyszczeń stałych, wód zaolejonych i ścieków, zaopatrywanie w media, zapewnienie bezpieczeństwa postoiu, transport wodny i lądowy, łączność oraz usługi medyczne. Możliwe też powinno być rutynowego zaopatrywanie w materiały pędne i smary, środki bojowe, żywność, części zamienne, materiały i publikacje hydrograficzne oraz dokonywanie obsługi, napraw niezbędnych do utrzymania gotowości do wyjścia na morze i do walki, jak również obsługi przylatujących samolotów lotnictwa morskiego. Zapewniony powinien też być dostęp do standardowych usług gospodarczo-bytowych, takich jak zakwaterowanie, przegotowywanie posiłków oraz zabezpieczenie czasu wolnego. Baza powinna również zapewnić możliwości szkolenia operacyjnego, morskiego jak i ogólnowojskowego załóg okrętów⁴²⁸. Dodatkowo w ramach brzegowego zabezpieczenia logistycznego realizowane powinny być przedsięwzięcia obejmujące wysyłanie na okręty personelu,

⁴²⁶ *NATO Standard Operating Procedures for the Operation of Advanced and Forward Logistic Sites, ALP-4.1 SUPP 1*, dz. cyt., s. 2-3 do 2-5.

⁴²⁷ *Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej*, dz. cyt., s. 37-43 oraz *ALP-4.1 Multinational Maritime Force Logistics*, dz. cyt., s. 3-2 do 3-5.

⁴²⁸ *Procedures For Logistic Support Between NATO Navies ALP-1(E) (NAVY)*, January 2010, NSA, 2010, 1-5.

poczty oraz transportów wysoce priorytetowych przesyłek z baz brzegowych oraz ewakuacja rannych i chorych z okrętów, przy wykorzystaniu transportu powietrznego⁴²⁹.

Duże znaczenie dla realizacji sprawnego zabezpieczenia logistycznego okrętów może mieć możliwość korzystania z usług Agencji Wsparcia NATO (*NATO Support Agency – NSPA*)⁴³⁰. Pomimo, że każdy kraj dysponuje własnymi wyspecjalizowanymi komórkami, przeznaczonymi do realizacji zadań zabezpieczenia logistycznego, w przypadku operacji wielonarodowych korzystanie z usług NSPA przynosi korzyści w postaci zmniejszenia kosztów, eliminacji barier wynikających z uwarunkowań prawnych danego kraju oraz możliwości uzyskania wielokrotnych dostaw w ramach pojedynczego kontraktu.

Agencja umożliwia zabezpieczenie zadań logistycznych zgodnie ze standardami NATO w zakresie prowadzenia remontów, dostaw części zamiennych, transportu lub pozyskiwania uzbrojenia i sprzętu technicznego. Zgodnie z założeniami NSPA jest organizacją *no profit*, a kraje korzystające z jej usług ponoszą jedynie koszty administracyjne i osobowe.

W przypadku zawijania okrętów do portów, dla ich zabezpieczenia logistycznego szczególnego znaczenia nabiera program partnerstwa w zakresie wsparcia logistycznego sił morskich (*Naval Logistics Support Partnership - NLSP*), który powstał w 2010 roku w miejsce programu *Port Services Support*. Podstawowym celem programu jest zapewnienie dostaw środków materiałowych i usług dla okrętów NATO i PdP, głównie w portach zagranicznych. Zakres świadczonych przez NSPA usług obejmuje między innymi dostawę paliwa, żywności i wody, usługi holownicze i pilotażowe, usuwanie zanieczyszczeń stałych, ścieków okrętowych i wód zaolejonych. Dodatkowo NSPA realizuje dostawy do zagranicznych portów części zamiennych dla wyposażenia okrętowego decydującego o gotowości bojowej jednostki oraz realizuje pomoc

⁴²⁹ Zob.: *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną*, dz. cyt., s. 158.

⁴³⁰ Na skutek przyjętej przez szefów państw i rządów krajów członkowskich NATO na szczycie w Lizbonie w dniach 19-20 listopada 2010 r. racjonalizacji funkcji i programów agencji natowskich nastąpiło skonsolidowanie trzech podmiotów. W miejsce trzech agencji: Natowskiej Agencji ds. Eksploatacji i Zaopatrywania (*NATO Maintenance and Supply Agency - NAMSA*), Natowskiej Agencji Zarządzania Transportem Lotniczym (*NATO Airlift Management Agency - NAMA*) oraz Agencji Zarządzania Rurociągami Europy Środkowej (*Central Europe Pipeline Management Agency - CEPMA*) utworzona została nowa Agencja Wsparcia NATO (*NATO Support Agency – NSPA*). NSPA od 1 lipca 2012 przejęła wszystkie funkcje i zadania rozwiązanych agencji.

w zakresie obsługi technicznych i napraw uszkodzeń wyposażenia okrętowego. NSPA nie realizuje natomiast dostaw uzbrojenia i środków bojowych⁴³¹.

Aktualnie NLSP świadczy swoje usługi w portach 82. krajów na całym świecie w basenie Morza Bałtyckiego, Północnego, Czarnego, Śródziemnego, Karaibskiego, Zatoki Perskiej oraz na wschodnim i zachodnim wybrzeżu Północnego Atlantyku, wybrzeżach Ameryki Południowej, południowej Azji, Australii oraz wschodniej i zachodniej Afryki, jednocześnie cały czas rozwija zasięg terytorialny swojej działalności, jak i ofertę świadczonych usług. Zawarta przez NSPA stała kontraktowa oferta cenowa umożliwia uzyskanie znacznych oszczędności finansowych przez państwa uczestniczące w tym projekcie.

W tabeli 4.3. przedstawione zostało zestawienie akwenów i leżących nad nimi państw nadbrzeżnych, w których NSPA świadczy swoje usługi oraz odpowiadających im rejonów działań Marynarki Wojennej RP.

Rozwiązania wielonarodowego wsparcia są oparte na uzgodnionych i podpisanych porozumieniach technicznych (*Technical Arrangement – TA*). Kontraktowanie dostaw środków materiałowych i usług może być również realizowane poprzez NSPA na podstawie podpisanych porozumień (*Sales Agreement – SA*).

Zamiar i procedury zabezpieczenia logistycznego świadczonego w ramach rozwiązań wielonarodowych jak również skład i struktura jednostek logistycznych realizujących to zabezpieczenie powinny być dopasowane do potrzeb sił oraz odpowiednich opcji ich użycia. W tym względzie powinny być brane pod uwagę przede wszystkim przewidywane potrzeby w zakresie zabezpieczenia logistycznego oraz możliwość kooperacji i koordynacji działań wielonarodowych w celu zapewnienia racjonalnej kompozycji wielonarodowych sił zabezpieczenia. Konieczne jest również określenie niezbędnych, jak również uwzględnienie dostępnych obiektów logistycznych.

Planując wspólne zabezpieczenie logistyczne należy również określić wymagany poziom standaryzacji sprzętu, środków zaopatrzenia oraz procedur logistycznych. Uwzględnić również należy możliwość uzyskania wsparcia z agencji i organizacji NATO włączając wielonarodową pulę aktywów logistycznych. Narodowy system logistyczny powinien natomiast koordynować zabezpieczenie krajowe obejmujące dowóz ludzi, poczty, ładunków, amunicji, części zamiennych, niezbędnych środków materiałowych i paliw specjalnych

⁴³¹ *Naval Logistics Support*, <http://www.nspa.nato.int/en/organization/logistics/LogServ/naval.htm>, 15.03.2012.

do stref rozmieszczenia baz zabezpieczenia logistycznego sojusznicznych sił morskich.

Tabela 4.3. Wykaz akwenów i państw nadbrzeżnych stanowiących obszar działania NSPA

| Lp. | Akwen | Państwa | Rejon działań MW RP |
|-----|---------------------------|--|---|
| 1. | Morze Bałtyckie | Polska. | Strefa obrony; |
| | | Estonia, Finlandia, Łotwa, Litwa, Rosja, Szwecja. | Obszar operacyjnego zainteresowania. |
| 2. | Morze Północne | Dania, Niemcy, Norwegia, | Obszar operacyjnego zainteresowania; |
| | | Belgia, Holandia, Norwegia, Wielka Brytania. | W sojusznicznym systemie obrony i reagowania kryzysowego. |
| 3. | Morze Śródziemne | Albania, Algieria, Bośnia i Hercegowina, Chorwacja, Egipt (w tym Kanał Sueski), Francja, Grecja, Hiszpania, Izrael, Jordania, Liban, Malta, Maroko, Włochy, Tunezja, Turcja. | W sojusznicznym systemie obrony i reagowania kryzysowego. |
| 4. | Morze Czarne | Bułgaria, Gruzja, Rumunia, Turcja, Ukraina. | W sojusznicznym systemie obrony i reagowania kryzysowego. |
| 5. | Morze Karaibskie | Dominikana, Haiti, Jamajka, Portoryko. | W misjach stabilizacyjnych i humanitarnych. |
| 6. | Morze Południowocchińskie | Malezja, Singapur, Tajlandia | W misjach stabilizacyjnych i humanitarnych. |
| 7. | Północny Atlantyk | Dania (Grenlandia), Francja, Portugalia, Hiszpania, Irlandia, Kanada, Stany Zjednoczone. | W misjach stabilizacyjnych i humanitarnych. |
| 8. | Południowy Atlantyk | Angola, Argentyna, Benin, Brazylia, Demokratyczna Republika Konga, Gabon, Gambia, Gwinea Równikowa, Kamerun, Liberia, Nigeria, Republika Konga, Senegal, Togo, Urugwaj, Wybrzeże Kości Słoniowej, Wyspy Zielonego Przylądka. | W misjach stabilizacyjnych i humanitarnych. |
| 9. | Południowy Pacyfik | Chile, Ekwador, Peru. | W misjach stabilizacyjnych i humanitarnych. |
| 10. | Ocean Indyjski | Australia, Diego Garcia, Dżibuti, Indie, Kenia, Pakistan, Seszele, Somalia, Tanzania. | W misjach stabilizacyjnych i humanitarnych. |
| 11. | Zatoka Perska | Bahrajn, Irak, Kuwejt, Oman, Katar, Arabia Saudyjska, Zjednoczone Emiraty Arabskie. | W misjach stabilizacyjnych i humanitarnych. |

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Naval Logistics Support*, <http://www.nspa.nato.int/en/organization/logistics/LogServ/naval.htm>, 15.03.2012.

W sytuacji, gdy w strefie działań operacyjnych niemożliwe jest rozwinięcie elementów brzegowego systemu bazowania sił, a jednocześnie zachodzi konieczność ich długotrwałego zabezpieczenia logistycznego rozwijane są bazy rozmieszczone w środowisku morskim, niezależne od sytuacji politycznej i logistycznej w rejonie prowadzenia operacji. Utworzona w postaci zlokalizowanego na morzu wysuniętego rejonu logistycznego tzw. *Sea Basing FLS* baza logistyczna oznacza przeniesienie tradycyjnych lądowych funkcji na morze - takich jak zakwaterowanie, logistyka i nawet użycie siły⁴³². Utworzone w ten sposób bazy logistyczne, są rozmieszczane na akwenach w pobliżu jednostek prowadzących działania bojowe, jednak poza granicami rejonu bezpośrednich działań, a głównym ich celem jest wykorzystanie morza jako przestrzeni marnowej (w tym strefy litoralnej) poza wodami terytorialnymi (nawet poza strefą przyległą) państwa nadbrzeżnego.

Sea Basing Logistics obok *Sea Strike* i *Sea Shield* jest jednym z podstawowych elementów przyjętej w marynarce wojennej USA doktryny *Sea Power 21*, która zawiera koncepcję przyszłych operacji ekspedycyjnych⁴³³. Zdolności logistyczne *Sea Basing FLS* mogą być budowane w zależności od potrzeb sił, począwszy od jednego okrętu logistycznego do zespołu różnych jednostek (platform logistycznych). Wykorzystywane do tego celu mogą być specjalistyczne okręty transportowo-zaopatrzeniowe, które umożliwiają rozmieszczenie, skonfigurowanie, dowodzenie, projekcję siły, odtwarzanie zdolności oraz wycofanie połączonych sił ekspedycyjnych z kierunku morskiego bez uzależnienia od baz brzegowych w obszarze działań operacyjnych⁴³⁴.

Współczesne koncepcje budowanych do tego celu jednostek zakładają, że będą one stanowiły więcej niż rodzinę morskich platform logistycznych. Jednostki przystosowane do rozwijania *Sea Basing FLS* będą platformami sieciowymi, wspierającymi interoperacyjność pomiędzy amfibijnymi siłami zadaniowymi, bojową grupą lotniskowcową, wstępnie rozwiniętymi siłami okrętowymi, siłami logistycznymi zabezpieczenia działań bojowych (*Combat Service*

⁴³² G. J. Parker, *Moving beyond the post-Cold War unilateral approach*, Armed Forces Journal, February 2011.

⁴³³ Szerzej: *NWP 3-62M/MCWP 3-31.7 Seabasing*, Edition August 2006, Department of the Navy, Pentagon, Washington DC.

⁴³⁴ *Naval Operations Concept 2010. Implementing The Maritime Strategy*, Chapter 3, The Overarching Concept, <http://www.navy.mil/maritime/noc/NOC2010.pdf>, s. 21.

Support – CSS) i technologiami powstających szybkich jednostek transportu morskigo⁴³⁵.

Możliwości wsparcia sił i projekcja siły realizowane są z wykorzystaniem rozwiniętych w oparciu o pływające platformy morskich portów wyładowania SPOD oraz lotniczych portów wyładowania APOD. Rysunek 4.7. przedstawia zakres logistycznych funkcji wysuniętego rejonu logistycznego.

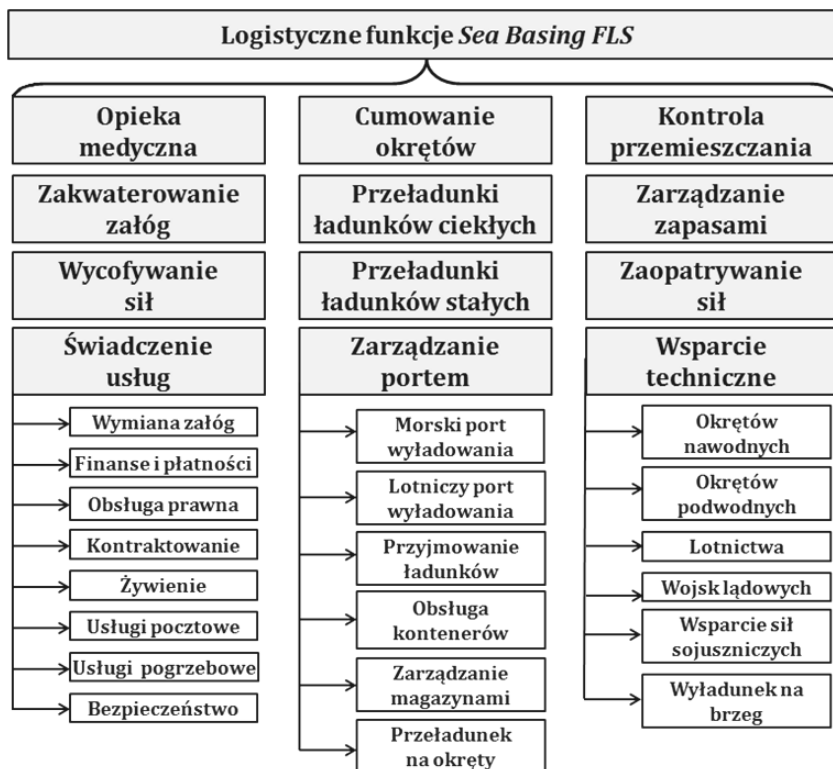
Podczas takiej operacji możliwe jest ciągłe podtrzymywanie zdolności bazy morskiej do wspierania sił połączonych poprzez operacyjne i strategiczne kanały zaopatrzenia oraz wzajemne wsparcie i współzależność wszystkich komponentów uczestniczących w działaniach połączonych. Rozwiązanie takie umożliwia wykorzystania efektu zaskoczenia poprzez koncentrację wysiłku na jednym celu lub rozdzielne wykorzystanie zdolności bazy w celu wsparcia wielu rejonów działań⁴³⁶.

Sea Basing FLS rozmieszczony powinien być na obszarze operacyjnym w odległości 1000-2000 mil morskich do najbliższego zlokalizowanego na wybrzeżu ALSS. W operacjach połączonych odległość *Sea Basing FLS* powinna wynosić 25-100 mil morskich od wybrzeża morskiego, na którym prowadzone są działania połączone lub 100-200 mil morskich od rejonu działań jeżeli rejon ten znajduje się w głębi lądu⁴³⁷. Utworzony natomiast jedynie na potrzeby sił okrętowych *Sea Basing FLS* składać się będzie z zespołu okrętów transportowych, „bazowo załadowanych”, których zadaniem będzie wahadłowy transport zaopatrzenia z najbliższego ALSS do okrętów logistycznych działających w składzie tych sił.

⁴³⁵ Marynarka Wojenna Stanów Zjednoczonych planuje wprowadzenie do linii do 2015 roku trzech specjalistycznych platform logistycznych, tzw. MPF(F) Mobile Landing Platform, *Jane's Fighting Ships' 2012-2013*, S. Saunders RN, Jane's Information Group, s. 957. Schematy dwóch różnych wariantów platform przedstawione zostały w: *Seabasing Logistics Enabling Concept*, Department of the Navy Pentagon, Washington, DC, s. 25 oraz *Defense Science Board. Task Force on Sea Basing*, August 2003, Office of the Under Secretary of Defense For Acquisition, Technology and Logistics, Washington, D.C., s. 77. Szacunkowy koszt budowy jednej platformy to 2-3 mld. USD. Pierwotnie mobilna przybrzeżna baza logistyczna (*Joint Mobile Offshore Base*) opracowana w 1999 roku przez naukowców z Massachusetts Institute of Technology i nazwana *Battle Island* miała kosztować 5-8 mld. USD.

⁴³⁶ Szerzej: *NWP 3-62M/MCWP 3-31.7 Seabasing*, Edition August 2006, Department of the Navy, s. 1-4.

⁴³⁷ D. S. Herbein, *Sea Basing 2015. Concept Design Solutions*, Massachusetts Institute of Technology, May 2005, <http://web.mit.edu/13a/www/DsgnSymp/Herbein%20Intro.pdf>, 05.07.2012.



Rysunek 4.7. Logistyczne funkcje *Sea Basing FLS*

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Seabasing*, NWP 3-62M/MCWP 3-31.7, Edition August 2006, Department of The Navy, s. 6-10.

Rozwinięty w postaci *Sea Basing FLS* wysunięty rejon logistyczny powinien charakteryzować się pełną zdolnością magazynowania, obsługi i zarządzania zapasami zaopatrzenia oraz zdolnością do przekazywania zaopatrzenia na współpracujące okręty wszystkimi metodami. Powinien również umożliwiać odtwarzanie zdatności i sprawności technicznej poprzez dokonywanie remontów awaryjno-bojowych. W zakresie zabezpieczenia medycznego natomiast musi zapewnić możliwość udzielania pomocy rannym i chorym na trzecim poziomie obsługi medycznej. Przyjmuje się też, że odtwarzanie zapasów na okrętach logistycznych wchodzących w skład *Sea Basing FLS* będzie realizowane z wykorzystaniem wojskowych i cywilnych wahadłowo pływających jednostek transportu morskiego, bezpośrednio w rejonie ich działań. Możliwe jest też zastępowanie okrętów logistycznych wchodzących w skład *Sea Basing FLS*,

na których poziom zapasów obniżył się poniżej akceptowalnego minimum okrętami dysponującymi pełnymi zapasami. Jednocześnie zakłada się, że zaopatrzenie na okręty operujące w ramach *Sea Basing FLS* wysyłane będzie z najbliższego, zlokalizowanego na lądzie ALSS.

Zdaniem autora, z powodu że koncepcja *Sea Basing FLS* przyjęta została również przez NATO, zastosowanie sojuszniczego połączonego bazowania na morzu (*NATO Joint Sea Basing - NJSB*) zapewni Sojuszowi szeroki pakiet opcji rozmieszczania, wykorzystania, podtrzymywania działań, wycofania oraz ponownego rozmieszczenia sił. *Sea Basing* oferuje dowódcy sił NATO elastyczny zakres wsparcia pełnego spektrum operacji sojuszniczych obejmującego działania humanitarne, operacje ratownicze w przypadku katastrof, niebojowych operacji ewakuacyjnych, egzekwowanie sankcji i embarga jak również wsparcia operacji ekspedycyjnych w dowolnym rejonie geograficznym⁴³⁸.

Koncepcja wykorzystania *Sea Basing FLS* do wielonarodowego zabezpieczenia logistycznego Sił Odpowiedzi NATO na szczeblu operacyjnym i taktycznym jest ściśle związana z działalnością grupy połączonego zabezpieczenia logistycznego – *Joint Logistics Support Group (JLSG)*. Jednocześnie analizując możliwy zakres przyszłych operacji morskich Sojuszu przyjąć należy, że również okręty MW RP działające w strukturach MNMF mogą w przyszłości korzystać z zabezpieczenia logistycznego realizowanego w oparciu o bazujący na morzu rozwinięty rejon logistyczny.

4.4. Zabezpieczenie logistyczne okrętów MW RP w systemie logistyki wielonarodowej

Równoległe do realizacji zadań operacyjnych wynikających z potrzeb narodowych Marynarka Wojenna reprezentuje interesy państwa na forum międzynarodowym. Okręty MW RP uczestniczą w działaniach prowadzonych przez stałe morskie zespoły zadaniowe, a w przyszłości mogą również uczestniczyć jako element komponentu morskiego w działaniach Sił Odpowiedzi NATO. W ramach tych działań, jak przedstawione to zostało w podrozdziale

⁴³⁸ *Concept For NATO Joint Sea Basing (NJSB)*, 27 September 2007, http://www.quantico.usmc.mil/seabasing/docs/Concept_for_NATO_Joint_Seabasing_v1.0.pdf, s. 3-13

1.5, mogą uczestniczyć w ćwiczeniach sojuszniczych sił morskich jak również w operacjach prowadzonych poza terytorium kraju w ramach kolektywnej obrony państw członkowskich, czy w operacjach reagowania kryzysowego. W rozdziale drugim przedstawiony został geograficzny zasięg potencjalnych rejonów działania okrętów w tych operacjach.

Konieczność zapewnienia wymaganego poziomu zabezpieczenia logistycznego okrętów wydzielonych do NATO i działających w ramach Sił Odpowiedzi NATO wynika z jednej z podstawowych zasad tego zabezpieczenia, realizowanego na rzecz sił marynarki wojennej⁴³⁹.

Zabezpieczenie logistyczne sił MW podczas Sojuszniczej Operacji Obronnej w ramach operacji pokojowych i kryzysowych poza granicami kraju polega na:

- zabezpieczeniu logistycznym „sił w miejscu” (*In Place Forces* - IPF), przeznaczonych do kolektywnej obrony państw sprzymierzonych akwenu Morza Bałtyckiego oraz wsparciu sił zdolnych do przerzutu (*Deployable Forces* - DF) na pozostałych akwenach;
- zabezpieczeniu sił wykonujących zadania z dala od własnych baz w składzie Wielonarodowych Połączonych Sił Zadaniowych (*Combined Joint Task Force* - CJTF) lub morskich zespołów Sił Odpowiedzi NATO – SON (*NATO Response Force* – NRF), w oparciu o sojusznicze i narodowe systemy zabezpieczenia brzegowego, wsparcia logistycznego na morzu, w ramach HNS oraz wykorzystania Sojuszniczego Scentralizowanego Systemu Kontraktacji⁴⁴⁰.

Jak zostało przedstawione w podrozdziale 1.5 jednostki pływające mogą również brać udział w operacjach reagowania kryzysowego oraz akcjach humanitarnych. Okręty delegowane do takich zadań traktowane są jak polskie kontyngenty wojskowe (PKW).

Realizacja zadań przez okręty, statki powietrzne i pododdziały MW, poza strefą obrony w ramach operacji prowadzonych przez NATO, UE bądź inną organizację międzynarodową, wymaga kompleksowego zabezpieczenia logi-

⁴³⁹ Podstawowe zasady zabezpieczenia logistycznego, realizowanego na rzecz sił MW wydzielonych do NATO i działających w ramach Sił Odpowiedzi NATO: „[...] *zaopatrzenie i autonomiczność* – poszczególne państwa powinny zagwarantować, indywidualnie lub przez odpowiednie porozumienia, aby siły wydzielone do operacji NATO lub współpracujące z państwami Sojuszu posiadały właściwe zasoby logistyczne.” *Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej*, DD/4.1, dz. cyt., s. 14-15.

⁴⁴⁰ *Tamże*, s. 14.

stycznego. Zabezpieczenie to realizowane będzie każdorazowo na podstawie wcześniej opracowanych planów zapewniających ciągłość i efektywność realizacji zabezpieczenia w bazach i rejonach morskich oddalonych od macierzystej bazy morskiej. Jest to proces uzależniony od szeregu czynników takich jak: charakteru działania wydzielanych sił, ich składu, odległość od baz macierzystych, charakterystyki rejonu działań, dostępności źródeł zaopatrywania i usług, możliwość korzystania z logistyki wielonarodowej, wsparcia przez państwowo-gospodarza i wyspecjalizowanych agencji logistycznych itp.⁴⁴¹ Procedury powinny ujmować zarówno zadania dla związku taktycznego z którego siły są wydzielane, jak również dla instytucji szczebla centralnego, które kierują ich działaniem.

Autor uważa, że ze względu na charakter działań oraz postrzeganie Polski jako wiarygodnego sojusznika, szczególnie ważne jest zabezpieczenie logistyczne jednostek MW wchodzących w skład Sił Odpowiedzi NATO. W działaniach tych wiarygodny system zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych i lotnictwa pokładowego powinien zostać oparty na elementach wielonarodowej logistyki morskiej i brzegowej, uzupełnionych Narodowymi Elementami Wsparcia. Zgodnie z wytycznymi operacyjno-logistycznymi Dowództwa Sił Połączonych SON zabezpieczenie logistyczne delegowanych sił prowadzone jest na czterech poziomach: samodzielnej jednostki, taktycznym - w ramach komponentu, operacyjnym - w ramach obszaru działań połączonych (*Joint Operations Area* - JOA) oraz strategicznym - na poziomie państwa wydzielającego siły.

W systemie narodowym na poziomie samodzielnej jednostki za przygotowanie i wyposażenie wydzielonych sił, jako *Force Provider*, odpowiada Dowódca Marynarki Wojennej⁴⁴². W miarę potrzeb w rejonie działań na poziomach od samodzielnej jednostki, poprzez komponent morski do zabezpieczenia w ramach teatru działań połączonych koordynatorem działań jest Dowódca NSE. Przy czym dowództwo narodowe podejmuje decyzję o lokalizacji NSE, które w zależności od uwarunkowań operacyjno-logistycznych może być zlokalizowane w obszarze prowadzonej operacji lub poza nim. Natomiast na poziomie strategicznym Dowódca Operacyjny SZ koordynuje zabezpieczenie narodowe, a za realizację zabezpieczenia logistycznego oraz za przygotowanie i wyposażenie NSE odpowiada Szef IWsp. SZ RP.

⁴⁴¹ *Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej*, dz. cyt., s. 19.

⁴⁴² *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną, DD/3.1*, dz. cyt., s. 55.

Wydzielone do SON jednostki MW nie są zdolne do uczestniczenia w operacjach jako w pełni samodzielne i logistycznie niezależne od Połączonej Grupy Wsparcia Logistycznego ponieważ ich kompleksowe zabezpieczenie logistyczne na wszystkich poziomach wymaga skoordynowanego współdziałania. W układzie narodowym dotyczy to przede wszystkim komórek organizacyjnych logistyki macierzystego związku taktycznego, IWsp. SZ oraz komórek logistyki planistycznej Dowództwa Marynarki Wojennej i Centrum Operacji Morskich⁴⁴³.

Celem zabezpieczenia logistycznego sił delegowanych do SON jest uzyskanie zdolności do wydzielenia i przygotowania okrętów, przemieszczenia ich w rejon operacji, utrzymania w gotowości do realizacji zadań operacyjnych oraz powrotu do kraju i odtworzenia ich gotowości bojowej. Realizowane w tym zakresie przedsięwzięcia można podzielić na cztery zasadnicze etapy, w ramach których wyszczególnić należy cztery zakresy działań: przygotowania i dowodzenia wydziałami siłami, zabezpieczenie materiałowo-techniczne, transport i ruchu wojsk oraz wsparcia przez państwo-gospodarza.

Etap pierwszy obejmuje kompleksowe przygotowanie sił okrętowych do wyjścia na morze i osiągnięcie przez nie pełnej gotowości do realizacji zadań przez okres dwunastu miesięcy we wskazanych rejonach morskich. Rejony te mogą obejmować akweny oddalone do 5000 mil morskich⁴⁴⁴ od granic państwa i zróżnicowane pod względem nawigacyjnym, hydrograficznym i klimatycznym. Zgodnie z założeniami przedstawionymi w rozdziale drugim mogą one obejmować północny Atlantyk, od zwrotnika Raka do Oceanu Arktycznego. Etap ten obejmuje opracowanie preliminarza wydatków finansowych oraz wytycznych, koncepcji, harmonogramu i procesu planowania zabezpieczenia logistycznego sił. W celu zapewnienia wymaganej sprawności i zdatności technicznej usuwane są wszelkie niesprawności, dokonywane są niezbędne przeglądy i obsługiwania w celu zapewnienia wymaganych resursów eksploatacyjnych urządzeń okrętowych, a sprzęt podlegający dozorowi technicznemu poddawany jest legalizacjom, uwierzytelnieniom i certyfikacjom. Doposaża się okręt w niezbędny ponadnormatywny sprzęt, urządzenia, części zamienne i tśm oraz uzupełnienia się ambulatorium okrętowe wymaganymi środkami i sprzętem służby zdrowia. Zgodnie ze standardami NATO zapewniane są wy-

⁴⁴³ Szerzej: *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną, DD/3.1*, dz. cyt., s. 156.

⁴⁴⁴ *Koncepcja zabezpieczenia logistycznego sił i środków wydzielanych do zestawu 2012. Sił Odpowiedzi NATO*, Sztab. Gen. WP. Zarząd Planowania Logistycznego P4, Warszawa 25.05.2011r. s.: 5.

magane normami zapasy środków bojowych i materiałowych w wielkości 30 dobowych norm zaopatrzenia (*Day of Supply* – DOS) w klasach I, II, III i V⁴⁴⁵. Przy czym uwzględnia się dyslokację zapasów obejmującą 10 DOS na poziomach okrętu i taktycznym oraz 20 DOS na poziomie strategicznym. Macierzysta KPW przeprowadza również stosowne procedury udzielenia zamówienia publicznego⁴⁴⁶. Opracowany jest i kierowany do państwa-gospodarza wniosek o zabezpieczenie HNS, oraz podlegają opracowaniu projekty porozumień technicznych i wdrożeniowych⁴⁴⁷. Zawierane są też umowy na przerzut NSE, zapasów środków bojowych i materiałowych oraz części zamiennych dla UiSW we wszystkich działach zaopatrzenia. Przygotowywana jest też dokumentacja celna i wywozowa zgodnie z obowiązującymi dokumentami⁴⁴⁸.

Na etapie rozwinięcia sił do rejonu działań, planując zabezpieczenie logistyczne wyznacza się miejsca uzupełniania zapasów z uwzględnieniem dostępności HNS, możliwości kontraktowania usług oraz serwisu wyspecjalizowanych firm usługowych. W ramach tego etapu zabezpieczenie logistyczne koordynowane jest przez Dowództwo Operacyjne SZ i monitorowane przez COM, a realizowane przez IWsp SZ, DMW oraz logistykę właściwego ZT. Podczas przejścia morzem do rejonu działań naprawy oraz przeglądy UiSW realizowane powinny być siłami załogi z wykorzystaniem okrętowych zestawów części zamiennych. W zakresie zaopatrywania w mps⁴⁴⁹, wodę pitną, żywność

⁴⁴⁵ klasa I – środki zaopatrzenia przeznaczone do konsumpcji zarówno przez personel, jak i zwierzęta, występujące w jednolitych racjach niezależnie od lokalnych warunków bojowych lub terenowych; klasa II – środki zaopatrzenia, na które zostały ustalone tabele należności lub wyposażenia; klasa III – paliwa, oleje i smary do wszelkich zastosowań z wyłączeniem lotnictwa oraz bojowe środki specjalne wytwarzane na bazie produktów naftowych; klasa V – środki bojowe. M. Brzeziński, *Logistyka wojenna*, Bellona, Warszawa 2005, s., 73.

⁴⁴⁶ Szerzej: *Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej*, dz. cyt. s. 23-27.

⁴⁴⁷ *Doktryna wsparcia przez państwo gospodarza* (DD/4.5), MON, SG WP, Warszawa 2005 oraz *Uwarunkowania, założenia i procedury realizacji zadań wsparcia przez państwo-gospodarza* (DD/4.5.1A), MON, SG WP, Warszawa 2008.

⁴⁴⁸ *Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 23 grudnia 2004 r. w sprawie sposobu i warunków wykonywania kontroli celnej oraz nadawania przeznaczenia celnego w odniesieniu do okrętów wojennych i wojskowych statków powietrznych oraz wyposażenia i sprzętu jednostek wojskowych, a także wyposażenia i sprzętu jednostek organizacyjnych resortu spraw wewnętrznych i administracji*, Dz. U. Nr 286, poz. 2879, Tekst jednolity 31.12.2004.

⁴⁴⁹ *Wytyczne Szefa Inspektoratu Wsparcia SZ z dnia 08.07.2011 r. w sprawie: realizacji zobowiązań finansowych za pobrane mps wynikających z udziału jednostek pływających i statków powietrznych Marynarki Wojennej w ćwiczeniach i innych przedsięwzię-*

oraz usługi portowe okręt przechodzi na zaopatrywanie z wykorzystaniem agencji NSPA lub w oparciu o bazy morskie w sposób określony w koncepcji operacji. Natomiast zaopatrywanie w środki bojowe oraz specyficzne środki mps, tśm i części zamienne realizowane powinno być w ramach odpowiedzialności narodowej przy wykorzystaniu transportu wojskowego oraz na podstawie ustaleń pomiędzy KPW i firmami spedycyjnymi.

Podczas działań sił w rejonie operacji, na etapie trzecim, COM oraz IWsp.SZ monitorują potrzeby oraz koordynują zabezpieczenie logistyczne okrętów, które realizowane jest w oparciu o zabezpieczenie narodowe i sojusznicze systemy logistyczne.

Możliwości zabezpieczenia logistycznego są ściśle uzależnione od klas zaopatrzenia. Materiały klasy I, zgodnie z założeniami zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych będą najczęściej dostarczane w systemie narodowym. Dla klasy II, głównie z powodu niskiego stopnia powszechności wyposażenia okrętowego najistotniejszy będzie szczebel narodowy. W przypadku klasy III, dzięki stosowaniu jednolitej polityki paliwowej możliwe jest stosowanie wielonarodowych rozwiązań. W zależności od przyjętej koncepcji paliwa, oleje i smary mogą być dostarczane w portach, w ramach kontraktów na TPLSS lub na morzu z okrętów wsparcia logistycznego przez LLN lub LRSN. Materiały klasy V, pomimo znacznej standaryzacji, głównie za względu na techniczne specyfikacje i aspekty bezpieczeństwa, dostarczane są w systemie narodowym i w wyjątkowych tylko wypadkach przez LRSN. Ze względu na stosunkowo małą standaryzację sprzętu logistyczne zabezpieczenie eksploatacji wymaga rozwiązań narodowych. Podczas realizacji zadań w ramach MNMF obsługiwane techniczne, naprawy bieżące oraz przeglądy UiSW powinny być realizowane przede wszystkim siłami załogi. Naprawy niezbędne do utrzymania żywotności jednostki i bezpieczeństwa załogi mogą być realizowane w oparciu o wojskowe i cywilne elementy systemu remontowego. W przypadku wystąpienia takich niesprawności, załoga działającego w ramach MNMF okrętu składa zapotrzebowanie na określone środki zaopatrzenia lub usługi poprzez Służbę Operacyjną DMW i Służbę Operacyjną Flotylli do właściwej KPW, określając nieprzekraczalny termin dostarczenia zapotrzebowanych urządzeń i materiałów oraz podając miejsce, w które mają być dostarczone.

ciach poza granicami państwa, rozliczanych ze środków finansowych pozostających w dyspozycji Szefa IWsp. SZ.

Logistyka ZT w porozumieniu z Logistyką MW organizuje transport części za-
miennych oraz transport ekipy specjalistów do określonego portu.

W działaniach komponentu morskiego zabezpieczenie medyczne w za-
kresie *echelonu* 1 pozostaje w gestii narodowej, natomiast *echelony* 2 i 3 podle-
gają odpowiedzialności wielonarodowej. Szczebel narodowy obejmuje również
postępowanie w przypadku zgonu członka załogi. W tym zakresie działania
obejmują poszukiwanie, ewakuację, identyfikację, opiekę, transport zwłok
z rejonu operacji drogą morską lub powietrzną do najbliższej sojuszniczej bazy
morskiej oraz przy wykorzystaniu transportu lotniczego do kraju. W przypadku braku możliwości transportu zwłok na ląd należy dokonać pochówku marynarza zgodnie z RSO i przyjętym zwyczajem morskim⁴⁵⁰.

W działaniach połączonych integracja środków logistycznych kompo-
nentu morskiego, ze strukturą JLSG, będzie następowała stopniowo i w miarę
zaistniałych potrzeb. Swoim zakresem będzie obejmowała przede wszystkim
koordynację zabezpieczenia logistycznego, monitorowanie sytuacji logistycz-
nej i oceny jej wpływu na bieżące i planowane działania operacyjne oraz okre-
ślanie procedur meldunkowych. Schemat zabezpieczenia logistycznego kompo-
nentu morskiego w ramach obszaru połączonych działań logistycznych
przedstawia Załącznik 10.

Na ostatnim etapie, podczas powrotu okrętów do kraju, w czasie przej-
ścia morzem, zabezpieczenie logistyczne jest realizowane w sposób podobny
jak na etapie rozwinięcia sił do rejonu działań. Natomiast po powrocie okrętu
realizowane jest uzupełnienie zapasów oraz odtwarzanie gotowości technicz-
nej UiSW, zdaje się ponadnormatywne wyposażenie oraz dokonuje się rozli-
czenia wykorzystanych środków zaopatrzenia i kosztów operacji⁴⁵¹.

Przeprowadzone w niniejszym rozdziale rozważania umożliwiły roz-
strzygnięcie jednego z zasadniczych problemów badawczych: jakie formy
i metody zabezpieczenia logistycznego okrętów na akwenach litoralnych są
stosowane w działaniach narodowych, a jakie w operacjach wielonarodowych
sił morskich NATO oraz z w jaki sposób powinno zostać zorganizowane zabez-
pieczenie logistyczne okrętów MW RP w tych działaniach.

⁴⁵⁰ Szerzej: *Regulamin służby na okrętach Marynarki Wojennej*, MON, Dowództwo
Marynarki Wojennej, Gdynia 2011, s. 112-113.

⁴⁵¹ Szerzej: *Doktryna logistyczna Marynarki Wojennej*, dz. cyt., s. 30-31 oraz *Prowa-
dzenie operacji przez Marynarkę Wojenną*, dz. cyt. s. 156.

ROZDZIAŁ V

WARIANTY I POTENCJAŁ ZABEZPIECZENIA LOGISTYCZNEGO OKRĘTÓW MW RP PODCZAS PROWADZENIA DZIAŁAŃ NA AKWENACH LITORALNYCH

Zaprezentowane w poprzednich rozdziałach wyniki stanowią dane wyjściowe dla ostatniego etapu procesu badawczego, który obejmował opracowanie wariantów i dokonanie analizy potencjału niezbędnego dla zabezpieczenia logistycznego działań sił okrętowych na akwenach litoralnych.

Przeprowadzone w niniejszym rozdziale rozważania pozwoliły na identyfikację potrzeb logistycznych sił okrętowych, opracowanie wariantów oraz koncepcji potencjału systemu zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w działaniach prowadzonych na akwenach litoralnych, a w konsekwencji dokonanie identyfikacji składowych tego potencjału w działaniach narodowych i sojuszniczych.

Stwierdzić też należy, że siły okrętowe Marynarki Wojennej RP będą w stanie realizować postawione zadania w wymiarze narodowym i sojuszniczym pod warunkiem, że zorganizowane zostanie kompleksowe, narodowe i wielonarodowe zabezpieczenie logistyczne, charakteryzujące się wymaganym potencjałem.

5.1. Zabezpieczenie logistyczne sił okrętowych podczas prowadzenia działań na akwenach litoralnych

Obecnie, jak szerzej przedstawione to zostało w podrozdziale 1.4. przewiduje się, że współczesne operacje z udziałem komponentu morskiego prowadzone będą na akwenach wód litoralnych. Dotyczy to zarówno działań w wymiarze narodowym, jak i wielonarodowym w operacjach militarnych i niemilitarnych. Podobnie system logistyczny zabezpieczający takie operacje

powinien opierać się zarówno na rozwiązaniach narodowych i wielonarodowych.

W koncepcji ściśle dopasowanych do konkretnych operacji modułów zadaniowych system ten odpowiadać powinien innym wymaganiom niż system flot zbilansowanych. Podobnie jak pozostałe moduły, tak samo moduły logistyczne powinny być skonfigurowane indywidualnie dla każdej operacji, z uwzględnieniem dostępnych wariantów zabezpieczenia logistycznego sił. Skład modułu, jego potencjał oraz dyslokacja poszczególnych składowych uwzględniać musi warunki panujące na morskim teatrze działań, potrzeby okrętów, geograficzne położenie rejonu działań operacyjnych oraz możliwości korzystania z rozwiązań logistyki wielonarodowej, wsparcia udzielanego przez państwo-gospodarza oraz dostępność zasobów lokalnych.

W zależności jednak od geograficznej dyslokacji rejonu działań, jego odległości od stałych baz brzegowych, postawionych zadań oraz wielkości i składu sił w systemie zabezpieczenia logistycznego powinny funkcjonować różne elementy składowe. Należą do nich elementy wsparcia logistycznego na morzu, funkcjonujące bezpośrednio w rejonie działań operacyjnych, elementy zabezpieczenia brzegowego obejmujące zabezpieczenie regionalne i poszerzone realizujące zadania na rzecz okrętów działających zarówno w bliskiej jak i dalekiej strefie operacyjnej oraz zabezpieczenie wynikające z zadań państwa gospodarza. Również w zależności od struktur, w jakich będą działały okręty oraz od rejonu tych działań system zabezpieczenia logistycznego będzie obejmował tylko struktury i urządzenia narodowego systemu logistycznego lub wydzielone elementy systemu narodowego i systemu logistycznego sił wielonarodowych.

Dla sił⁴⁵² lub grup zadaniowych⁴⁵³ operujących na wodach litoralnych, zarówno w bliskiej jak i w dalekiej strefie operacyjnej moduł zabezpieczenia

⁴⁵² Siły zadaniowe (*Task Force*) tworzy się ze związków taktycznych (sił okrętowych i lotnictwa MW) i są one najczęściej odpowiednikiem floty. Jest to formacja sił MW zdolna do prowadzenia pełnego zakresu działań na morzu. W skład sił zadaniowych wchodzi kilka przeważnie różnorodnych grup zadaniowych (*Task Group*) i jednostek zadaniowych (*Task Unit*) lub elementów zadaniowych (*Task Element*) działających we wspólnym ugrupowaniu. Siły zadaniowe realizując zadania autonomicznie albo w ramach operacji połączonej są zdolne do zwalczania celów nawodnych, podwodnych i powietrznych oraz prowadzenia działań desantowych i wsparcia bojowego operacji prowadzonych na brzegu. *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną*, DD/ 3.1, dz. cyt. s. 23.

logistycznego będzie obejmował przede wszystkim elementy zabezpieczenia brzegowego oraz częściowo rozwinięte zabezpieczenie nawodne.

Niezależnie od zróżnicowania wariantów zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych wynikającego z rejonu prowadzonej operacji, zdaniem autora konieczne jest dodatkowe dokonanie dywersyfikacji w aspekcie zdolności do zabezpieczenia operacji o różnym charakterze oraz stopniu intensywności wykorzystania tych sił. Zakres operacji prowadzonych na współczesnym morskim teatrze działań oraz częstotliwość i prawdopodobieństwo ich wystąpienia omówione zostały w rozdziale pierwszym. Zgodnie z tymi założeniami za najbardziej prawdopodobne uważa się operacje niemilitarne oraz operacje militarne poniżej progu wojny. Jednocześnie, zgodnie z zamieszczonym w Załączniku 1. przewidywanym spektrum konfliktów zbrojnych do 2030 roku wzrastać może prawdopodobieństwo wystąpienia interwencji zbrojnych oraz konwencjonalnych konfliktów zbrojnych, przede wszystkim o ograniczonym zasięgu.

Każdorazowo, uwzględniając zarówno geograficzną lokalizację morskiego teatru działań, charakter operacji, wielkość i rodzaj użytych sił, intensywność działań oraz możliwość wykorzystania lokalnych zasobów należy indywidualnie skonfigurować zabezpieczenie logistyczne, wykorzystując zarówno elementy logistyki narodowej jak i wielonarodowej.

Zabezpieczenie logistyczne sił okrętowych podczas konfliktów zbrojnych będzie musiało zapewnić sprawne odtwarzanie gotowości bojowej okrętów, w tym uzupełnianie przede wszystkim paliwa, środków bojowych technicznych środków materiałowych, żywności oraz materiałów medycznych, usuwanie zniszczeń bojowych oraz ewakuację i zabezpieczenie medyczne strat sanitarnych. Przyjąć również należy, że system logistyczny komponentu morskiego będzie zabezpieczał intensywne działania różnych klas okrętów uczestniczących w operacji. W operacjach połączonych system ten będzie elementem składowym połączonego zabezpieczenia logistycznego.

⁴⁵³ Grupa zadaniowa (*Task Group*). Grupę zadaniową tworzy się ze związków taktycznych (jednostek zadaniowych). W skład *TG* mogą wchodzić jednostki zadaniowe sił okrętowych i lotnictwa MW oraz pojedyncze okręty/pjp, tworząc w zależności od jej przeznaczenia jednorodną lub mieszaną grupę taktyczną. *TG* są zdolne do długotrwałego prowadzenia działań realizując zadania w ramach określonych (specjalistycznych) rodzajów działań bojowych na morzu. *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną*, DD/ 3.1, dz. cyt. s. 23.

W operacjach antykryzysowych i misjach pokojowych system logistyczny będzie zabezpieczał działania o stosunkowo małej intensywności. Zadania zabezpieczenia logistycznego będą polegały przede wszystkim na umożliwieniu siłom okrętowym długotrwałej obecności w rejonie prowadzonej operacji. Natomiast założyć można, że będą występowały mniejsze potrzeby w zakresie uzupełniania zapasów środków bojowych oraz usuwania zniszczeń na okrętach. Natomiast w zakresie zabezpieczenia medycznego potrzeby będą ściśle uzależnione od charakteru działań. Mogą one wynikać jedynie z konieczności zapewnienia opieki medycznej załogom okrętów, jak również udzielania pomocy medycznej poszkodowanej ludności w sytuacji, gdy siły okrętowe będą uczestniczyły w akcjach humanitarnych.

System logistyczny, przy zachowaniu swojej elastyczności musi zagwarantować pełne zabezpieczenie potrzeb sił okrętowych przez cały czas prowadzenia operacji, która szczególnie w przypadku operacji pokojowych może trwać nawet kilka lat. Jednocześnie uwzględniając manewrowy charakter sił okrętowych, stwierdzić należy, że szczególnie w operacjach wielonarodowych zabezpieczający działania tych sił system logistyczny powinien być oparty na rozwiniętym systemie transportowym. W tabeli 5.1. przedstawione zostały przewidywane struktury organizacji zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych prowadzących działania na akwenach litoralnych.

W bliskiej strefie operacyjnej zabezpieczenie brzegowe sił okrętowych będzie realizowane przez elementy zabezpieczenia regionalnego. W ramach tego zabezpieczenia funkcjonować będą działające w narodowych lub sojuszniczych bazach brzegowych porty morskie i lotniska dla statków powietrznych lotnictwa morskiego. Na potrzeby sił morskich funkcjonować będą również stocznie i warsztaty remontowe, magazyny środków bojowych i materiałowych oraz stacjonarne szpitale. Zabezpieczenie w portach obejmować będzie pełen zakres zaopatrzenia i usług dokładnie przedstawiony w podrozdziale 4.1.

Tabela 5.1. Przewidywana ogólna struktura zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych na akwenach litoralnych

| Bliska strefa operacyjna | Daleka strefa operacyjna | |
|---|---|--|
| Zabezpieczenie narodowe | Zabezpieczenie narodowe | Zabezpieczenie narodowe |
| System logistyczny sił zbrojnych państwa wysyłającego swoje siły. | System logistyczny sił zbrojnych państwa wysyłającego swoje siły. | System logistyczny sił zbrojnych państwa wysyłającego swoje siły. |
| Zabezpieczenie brzegowe (regionalne) | Zabezpieczenie brzegowe (poszerzone) | Zabezpieczenie brzegowe (poszerzone) |
| Stała baza morską: – zapasy środków materiałowych i bojowych; – magazyny; – warsztaty remontowe, stocznie, – ambulatoria, szpitale; – śmigłowce zaopatrywania pokładowego – VOD. Wsparcie przez państwo-gospodarza. Kontrakty lokalne. | Bazy morskie zabezpieczenia rozwiniętego ALSS/FLS: – zapasy środków materiałowych i bojowych; – magazyny; – warsztaty remontowe, stocznie; – ambulatoria, szpitale; – tankowce wahadłowe; – śmigłowce zaopatrywania pokładowego - VOD. Wielonarodowe formy zabezpieczenia logistycznego. Wsparcie przez państwo-gospodarza. Kontrakty lokalne. | Baza morską zabezpieczenia rozwiniętego ALSS: – zapasy środków materiałowych i bojowych; – ambulatoria, szpitale; – tankowce wahadłowe; – wahadłowe okręty zaopatrzeniowe. Brak możliwości rozwinięcia FLS. |
| Zabezpieczenie nawodne | Zabezpieczenie nawodne | Zabezpieczenie nawodne |
| Zbiornikowiec lub uniwersalny okręt logistyczny. | Szybkie okręty wsparcia bojowego. | Sea Basing FLS: – uniwersalne okręty zaopatrzeniowe; – okręty zabezpieczenia technicznego; – okręty szpitalne; – tankowce wahadłowe; – wahadłowe okręty zaopatrzeniowe; – mobilna platforma logistyczna (w przyszłości). |

W celu zorganizowania zabezpieczenia logistycznego na poziomie odpowiadającym wymaganiom sił morskich działających na akwenach litoralnych w bliskiej strefie operacyjnej, w ramach zabezpieczenia brzegowego będą wykorzystywane elementy infrastruktury i suprastruktury:

- portów morskich, umożliwiające bezpieczne bazowanie i odtwarzanie gotowości bojowej okrętów;

- portów lotniczych, zapewniającej bezpieczne bazowanie i odtwarzanie gotowości statków powietrznych oraz realizację dostaw środków materiałowych i bojowych transportem powietrznym;
- magazynowej, niezbędnej do przyjmowania przechowywania i przygotowywania do dalszego przemieszczania zapasów środków materiałowych i bojowych;
- remontowej, stwarzającej możliwości dokonywania przeglądów i remontów techniki wojskowej;
- obiektów gospodarczych, wykorzystywanych do świadczenia usług gospodarczo-bytowych na rzecz załóg jednostek pływających.

Wykorzystywane również będą stacjonarne obiekty infrastruktury medycznej umożliwiające zabezpieczenie medyczne odpowiadające poziomom 2-3 opieki medycznej.

Dodatkowo możliwe jest dostarczanie na pokłady jednostek pływających PMC jak również ewakuacja medyczna przy wykorzystaniu startujących z baz brzegowych śmigłowców zaopatrywania pokładowego. W strefie tej tylko w nieznacznym stopniu wykorzystywane będą elementy zabezpieczenia nawodnego, najczęściej pod postacią zbiornikowców lub uniwersalnych okrętów logistycznych, których zasadniczym zadaniem będzie przede wszystkim uzupełnianie na okrętach zapasów paliwa i innych priorytetowych środków materiałowych i bojowych.

Przy czym, ze względu na bliskość baz brzegowych możliwe jest wykorzystywanie w tych działaniach okrętów o ograniczonym potencjale logistycznym, w tym niewielkiej autonomiczności. Znaczący wpływ na poziom zabezpieczenia logistycznego wywierać będzie też zabezpieczenie narodowe, świadczonego na rzecz sił morskich przez systemy logistyczne państw wysyłających swoje siły. Dodatkowym wsparciem w bliskiej strefie operacyjnej będzie system logistyczny państwa-gospodarza oraz możliwość zawierania kontraktów lokalnych na dostawy środków materiałowych i świadczenie usług ogólnego przeznaczenia.

Jednocześnie przyjęć należy, że bliska strefa operacyjna będzie obejmowała akweny litoralne stanowiące wody terytorialne lub wody i obszary międzynarodowe ze szczególnymi prawami państwa nadbrzeżnego, które jest członkiem Sojuszu Północnoatlantyckiego lub Unii Europejskiej. Taka sytuacja w decydujący sposób wpływa na rozwiązanie problemów prawnych w zakresie działań sił okrętowych na tych akwenach. Sojusznicze procedury uzyskiwania zezwoleń dyplomatycznych dla wszystkich operacji na wodach teryto-

rialnych państwa nadbrzeżnego, członka Sojuszu, oraz wizyt w jego portach i bazach omówione zostały w podrozdziale 3.3.

Działania na wodach litoralnych w dalekiej strefie operacyjnej mogą być prowadzone zarówno na akwenach stanowiących wody podlegające pełnej lub ograniczonej jurysdykcji państwa nadbrzeżnego będącego członkiem Sojuszu lub na akwenach podlegających jurysdykcji państwa trzeciego.

W pierwszym przypadku zabezpieczenie logistyczne sił okrętowych w rejonie prowadzonej operacji realizowane będzie w oparciu o stałe bazy morskie państwa nadbrzeżnego. Możliwe będzie również korzystanie w szerokim zakresie ze wsparcia przez państwo-gospodarza. System logistyczny sił okrętowych będzie zasilany również z narodowych systemów logistycznych państw wysyłających okręty.

W drugim natomiast stałe bazy brzegowe będą wykorzystywane przede wszystkim na etapie przygotowania sił do realizacji zadań oraz jako zaplecze, z którego będzie dostarczane zaopatrzenie w ramach zabezpieczenia narodowego. Natomiast w samej strefie operacyjnej zabezpieczenie logistyczne będzie obejmowało elementy rozwiniętego zabezpieczenia brzegowego funkcjonujące jako czasowe bazy logistyczne, realizujące zadania przedstawione w podrozdziale 4.3.

W elementach brzegowych zabezpieczenia poszerzonego udostępnione siłom morskim muszą być również porty morskie i lotniska, w których rozwinięte powinny być morskie i lotnicze porty wyładowania oraz umożliwiona powinna być obsługa zawijających okrętów i lądujących statków powietrznych, zarówno lotnictwa morskiego, jak i transportowego. W przypadku możliwości korzystania ze wsparcia przez państwo-gospodarza oraz zasobów miejscowych pod postacią stacjonarnych, a w przypadku braku takiej możliwości mobilnych urządzeń logistycznych, będą funkcjonowały stocznie i warsztaty remontowe, magazyny środków bojowych i materiałowych oraz elementy zabezpieczenia medycznego. W ramach zabezpieczenia brzegowego będą również operować śmigłowce zaopatrywania pokładowego. Elementy zabezpieczenia nawodnego natomiast w zależności od potrzeb mogą występować w ograniczonym zestawie, w skład którego wchodzić będą uniwersalne okręty zaopatrzeniowe lub szczątkowym obejmującym jedynie zbiornikowce. Na okrętach zaopatrzeniowych muszą być zgromadzone wymagane standardami NATO zapasy środków materiałowych (szczególnie paliwa okrętowego) oraz środków bojowych. Okręty te muszą dysponować możliwościami przekazywania ładunków metodami CONREP i VERTREP. Charakteryzować się też muszą

zdolnościami do wykonywania remontów awaryjno-bojowych na okrętach na morzu oraz możliwością zabezpieczenia medycznego załóg na poziomie 2.

Ze względu na odległość od stałych baz państw wysyłających swoje siły niezwykle istotne będzie wykorzystywanie tankowców wahadłowych przewożących paliwo okrętowe i lotnicze z baz narodowych do elementów systemu zabezpieczenia poszerzonego, pomiędzy tymi elementami oraz z ALSS i FLS do okrętów wsparcia logistycznego operujących w rejonach działań zespołów okrętów bojowych. Również duże znaczenie nadane zostało możliwości utrzymywania stałego mostu powietrznego pomiędzy bazami narodowymi a elementami zabezpieczenia poszerzonego oraz pomiędzy samymi ALSS i FLS.

Dodatkowym wsparciem, zarówno w stałych jak i czasowych bazach morskich są zasoby miejscowe, udostępniane na mocy kontraktów lokalnych, najczęściej zawieranych w ramach NLSP. Zakres świadczonych w ramach tego programu usług oraz jego geograficzny zasięg omówione zostały w podrozdziale 4.3.

Aktualne unormowania prawne dotyczące wykorzystania mórz i oceanów w znacznym stopniu determinują możliwość realizacji zadań przez siły morskie w operacjach na akwenach litoralnych. Z tego też powodu zawijanie okrętów do portów w rejonie operacyjnym może być utrudnione lub nawet niemożliwe ze względu na omówione w podrozdziałach 3.3. oraz 3.4. aspekty prawne. W takiej sytuacji zabezpieczenie logistyczne sił okrętowych może być realizowane w sposób omówiony w podrozdziale 4.3. w oparciu o utworzone w postaci *Sea Basing FLS* bazy logistyczne na morzu. Na potrzeby sił okrętowych, w zależności od ich potrzeb, zdolności logistyczne takiej bazy mogą być budowane, począwszy od pojedynczego okrętu logistycznego do zespołu różnych jednostek.

W zależności od przeznaczenia *Sea Basing FLS* może stanowić zespół okrętów pływających wahadłowo pomiędzy najbliższym ALSS a siłami okrętowymi lub, gdy głównym celem jest zabezpieczenie logistyczne operacji połączonej wykorzystywać będzie akweny litoralne, poza wodami terytorialnymi (nawet poza strefą przyległą) państwa nadbrzeżnego, jako przestrzeń manewrową.

Rozpatrując warianty zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych działających w dalekiej strefie operacyjnej należy również uwzględnić zabezpieczenie przejścia tych jednostek w rejon działań. Zabezpieczenie logistyczne sił zadaniowych operujących na morzu pełnym (*blue-water navy*), lub przechodzących przez akweny mórz pełnych z rejonów litoralnych w bliskiej strefie

operacyjnej do rejonów działań w dalekiej strefie operacyjnej realizowane w ramach zaopatrywania podczas przejścia morzem, najczęściej przez uniwersalne okręty zaopatrzeniowe lub zbiornikowce floty.

Szczątkowe zabezpieczenie brzegowe obejmuje realizowane przez zaopatrzeniowce wahadłowe (przede wszystkim tankowce -*Shuttle Tankers*⁴⁵⁴) uzupełnianie na okrętach wsparcia logistycznego zapasów środków materiałowych⁴⁵⁵. Odległości rejonów działań tych sił od baz brzegowych są najczęściej większe niż taktyczne promienie działań śmigłowców lotnictwa morskiego, co wyklucza możliwość zaopatrywania ich z baz brzegowych w systemie VOD (*vertical onboard delivery*).

Zabezpieczenie logistyczne działań na morzu pełnym nie jest przedmiotem niniejszej dysertacji, więc w dalszych rozważaniach nie zostanie szczegółowo przedstawione.

5.2. Zabezpieczenie logistyczne sił okrętowych MW RP

W konsekwencji rozważań dokonanych w rozdziale 2. należy uznać, że zabezpieczenie logistyczne sił okrętowych MW RP można rozpatrywać w czterech, zróżnicowanych geograficznie, obszarach operacyjnych wynikających z przewidywanych w dokumentach doktrynalnych rejonów działań. Zaprezentowane rejony obejmują polską WSE jako strefę obrony MW RP, Bałtyk oraz południowo-wschodnie rejony Morza Północnego stanowiące obszar operacyjnego zainteresowania, Atlantyk na północ od Zwrotnika Raka jako obszar sojuszniczego systemu obrony, oraz nieograniczony pod względem geograficz-

⁴⁵⁴ Tankowiec wahadłowy jest jednostką przeznaczoną do transportu materiałów pędnych i smarów (petroleum, oils, and lubricants – POL), której zadaniem zazwyczaj jest dostarczanie paliwa do okrętów wielonarodowych sił morskich. Może on również transportować mps z baz narodowych do rozwiniętych rejonów zabezpieczenia logistycznego lub rozwiniętych punktów logistycznych lub nich do okrętów logistycznych operujących w rejonach działań sił okrętowych, *Multi-National Maritime Forces (MNMF) Logistics ALP-4.1*, NATO STANAG 1406, Navy Warfare Development Command, 2011, Glossary, XX.

⁴⁵⁵ Szerzej: *NATO Standard Operating Procedures for the Operation of Advanced and Forward Logistic Sites ALP-4.1 SUPP 1*, November 2005, Navy Warfare Development Command, 2011, 0308 National Support, 3-4, 3-A-1, 3-A-3, 3-B-3 oraz *Multi-National Maritime Forces (MNMF) Logistics ALP-4.1*, dz. cyt., 2-4.

nym rejon działań w operacjach reagowania kryzysowego i akcjach humanitarnych.

W związku z powyższym, zdaniem autora w celu opracowania wariantów zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych MW RP należy w pierwszej kolejności uwzględnić rejon działania. Przyjąć można, że strefa obrony, jak i OoZ MW zaliczają się do bliskiej strefy operacyjnej. Natomiast dowolne akweny leżące poza OoZ MW utożsamiane są z daleką strefą operacyjną. Rozważyć również należy różne warianty zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych dla najbardziej prawdopodobnych scenariuszy działań w różnych typach operacji prowadzonych w systemie narodowym, jak i wielonarodowym. Rozważane warianty powinny obejmować zabezpieczenie logistyczne działań sił okrętowych:

- prowadzonych w bliskiej strefie operacyjnej w operacjach antykryzysowych oraz podczas konfliktów zbrojnych prowadzonych na ograniczoną skalę (lokalną), w systemie narodowych;
- prowadzonych w bliskiej i w dalekiej strefie operacyjnej w ramach działań wielonarodowych podczas konfliktów zbrojnych o różnej intensywności oraz w operacjach reagowania kryzysowego;
- w operacjach pokojowych oraz działaniach reagowania kryzysowego i akcjach humanitarnych prowadzonych w dowolnym pod względem geograficznym rejonie świata.

Taka klasyfikacja wariantów działań pozwoliła na opracowanie, zaprezentowanych w tabeli 5.2. form zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych MW RP w zależności od przewidywanego spektrum działań i rejonu ich prowadzenia.

Na indywidualny charakter każdego z wariantów zabezpieczenia logistycznego wpływ ma rejon prowadzonej operacji, a przede wszystkim jego oddalenie od macierzystych baz brzegowych, charakter prowadzonych działań i intensywność wykorzystania sił okrętowych oraz ich narodowy lub wielonarodowy zasięg.

**Tabela 5.2. Główne formy zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych
MW RP w rejonie prowadzonej operacji**

| Rejony działań sił okrętowych Spektrum działań MW RP | SO MW | OOZ MW | RSSOiRK | Dowolny rejon geograficzny |
|--|-------|----------------------------|----------------------------|----------------------------------|
| Obecność (ćwiczenia) | ZN | ZN | ZN; ZReg.; ZM | ZReg.; ZM |
| Operacje humanitarne | - | ZN; ZReg. | ZN; ZReg.; ALSS/FLS; ZM | ZN; LSS/FLS; ZM |
| Operacje pokojowe | - | - | ZN; ZReg.; ALSS/FLS; ZM | ZN; ALSS/FLS; ZM |
| Działania reagowania kryzysowego | ZN | ZN; ZReg. | ZN; ZReg.; ALSS/FLS; ZM | ZN; LSS/FLS; ZM |
| Konwencjonalny konflikt lokalny | ZN | ZN; ZReg. | ZN; ZReg.; ALSS/FLS; ZM | - |
| Konwencjonalny konflikt regionalny | ZR | ZN; ZReg.; ALSS/FLS; ZM | ZN; ZReg.; ALSS/FLS; ZM | - |

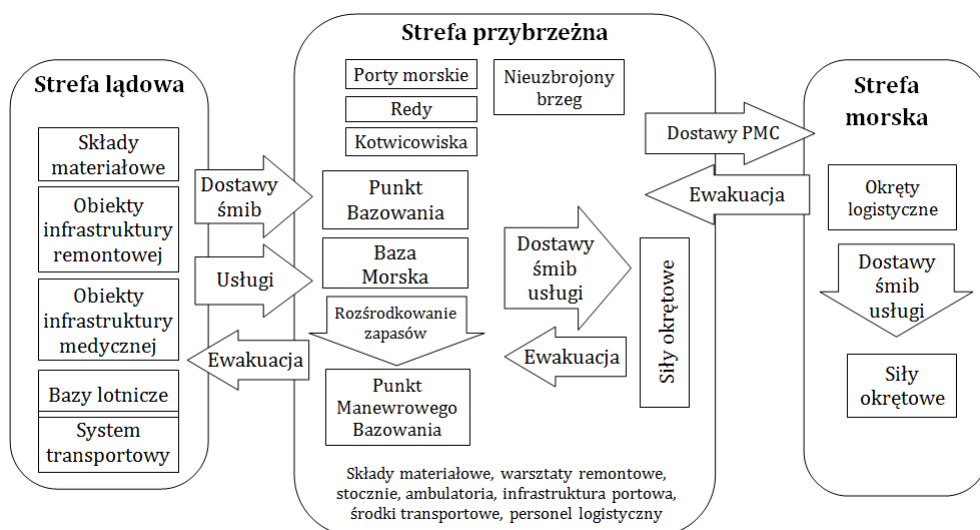
Uwaga: SOMW – strefa obrony Marynarki Wojennej RP; OOZ MW obszar operacyjnego zainteresowania Marynarki Wojennej RP; RSSOiRK – rejon sojuszniczego systemu obrony i reagowania kryzysowego; ZN - zabezpieczenie narodowe, ZR - zabezpieczenie regionalne, ALSS/FLS – zabezpieczenie rozwinięte, ZM - zabezpieczenie na morzu

5.2.1. Podczas prowadzenia działań w wymiarze narodowym

Zgodnie z zaprezentowanym w tabeli 1.1. strategicznym przeznaczeniem SZ RP, siły okrętowe, jako komponent SZ mogą z bardzo dużym prawdopodobieństwem (75%) uczestniczyć w bliskiej strefie operacyjnej (w WSE oraz OOZ MW) w systemie narodowym w obronie kraju przed współczesnymi zagrożeniami niekonwencjonalnymi o charakterze intencyjnym (zagrożeniami asymetrycznymi). W działaniach tych, o stosunkowo niskiej intensywności zabezpieczenie logistyczne realizowane będzie w oparciu o scharakteryzowane w podrozdziale 4.2. stacjonarne elementy systemu bazowania, a intensywność tych działań nie będzie wymuszała wzmacniania tego systemu elementami manewrowymi (PMB). Również rutynowe zabezpieczenie działań o charakterze policyjnym, mających na celu wspieranie sił Straży Granicznej czy udział sił okrętowych i lotnictwa MW w akcjach ratowniczych realizowane jest w BM i PB przez

jednostki komend portów wojennych bez konieczności dodatkowego podnoszenia zdolności logistycznych tego systemu.

Udziałowi sił zbrojnych w konflikcie lokalnym w ramach obrony terytorium kraju przed przeciwnikiem konwencjonalnym przypisane zostało prawdopodobieństwo znikome (0-10%), nie można jednak całkowicie wykluczyć takiego scenariusza. W konflikcie takim siły okrętowe będą uczestniczyły jako komponent morski w połączonej operacji obronnej, podczas której główny ciężar zabezpieczenia logistycznego będzie spoczywał na narodowych bazach morskich i punktach bazowania. Wariant zabezpieczenia logistycznego okrętów w działaniach narodowych przedstawia rysunek 5.1.



Rysunek 5.1. Wariant zabezpieczenia logistycznego okrętów MW RP w działaniach narodowych

Stacjonarny system bazowania w miarę potrzeb wzmacniany będzie elementami systemu manewrowego w postaci doraźnie rozwijanych punktów manewrowego bazowania, do których rozśrodkowane będą zapasy środków materiałowych i bojowych oraz w których rozwijane będą mobilne elementy systemu remontowego i medycznego. System bazowania wzmacniany będzie również przez włączenie w jego struktury pozamilitarnych ogniw obronnych

oraz podmiotów militaryzowanych i mobilizowanych w ramach PMG. Struktura narodowego systemu omówiona została w podrozdziale 4.2.

Na akwenach tych zabezpieczenie logistyczne okrętów uczestniczących w operacji obronnej będzie również realizowane, w miarę możliwości, przy wykorzystaniu okrętów logistycznych (ORP Kontradmiral X. Czernicki i ORP Bałtyk), a poszukiwanie i ratowanie członków załóg przy wykorzystaniu śmigłowców i okrętów ratowniczych, natomiast do działań obejmujących ratownictwo i ewakuację techniczną jednostek pływających wykorzystywane będą okręty ratownicze i holowniki. Również lotnictwo marynarki wojennej będzie mogło uczestniczyć w ewakuacji medycznej poszkodowanych członków załóg oraz w realizacji dostaw PMC na pokłady okrętów w ramach VOD, w sytuacji, gdy okręty będą operowały na akwenach leżących w obrębie taktycznego promienia działania śmigłowców eksploatowanych w MW RP⁴⁵⁶. Śmigłowce będą mogły operować z lotnisk w bazach lotniczych MW oraz stałych lub doraźnie przygotowanych lądowisk w BM, PB lub PMB. W działaniach narodowych możliwe jest również zaopatrywanie okrętów z nieuzbrojonego brzegu lub na kotwiczniskach i redach portów przy wykorzystaniu pomocniczych jednostek pływających oraz bazowych środków pływających. Dane dotyczące liczby eksploatowanych w MW RP jednostek pomocniczych i bazowych środków pływających przedstawia tabela 4.1.

Istotnym elementem tego modelu jest sprawny, narodowy system logistyczny przystosowany do zabezpieczenia działań sił morskich skupiony wokół stacjonarnego systemu bazowania i wspierany z systemu logistycznego sił zbrojnych i systemu gospodarczego kraju.

5.2.2. W działaniach wielonarodowych

Pomimo, że obszar operacyjnego zainteresowania jest uwzględniony w narodowym systemie obrony przyjęć należy, że w obszarze tym będą mogły być również prowadzone działania w ramach sojuszniczego systemu obrony, a okręty MW RP będą również realizowały zadania w składach sił wielonarodowych.

⁴⁵⁶ Taktyczny promień działania wynosi dla śmigłowców ratowniczych W-3RM 220 km oraz Mi-14PŁ/R 330 km, a śmigłowców transportowych W-3T 180 km, Mi-17 do 220 km, Mi-2 do 100 km, a z dodatkowymi zbiornikami do 240 km.

dowych. Szczególnym przykładem takich działań jest operacja obronna, która prowadzona w początkowej fazie działań w wymiarze narodowym, z chwilą przyjęcia sojusznicych sił wzmocnienia zostanie przekształcona w operację wielonarodową, podczas której będą obowiązywały przedstawione w podrozdziale 4.3. zasady wielonarodowego zabezpieczenia logistycznego.

W takim przypadku zabezpieczenie logistyczne tych jednostek, zgodnie ze standardami NATO⁴⁵⁷ będzie obejmowało zabezpieczenie brzegowe oraz nawodne. Podczas prowadzenia działań na morzu w obszarze operacyjnego zainteresowania MW w operacjach wielonarodowych brzegowe zabezpieczenie logistyczne będzie realizowane przede wszystkim w ramach zabezpieczenia regionalnego. Akweny przedstawione w rozdziale drugim jako OOOZMW charakteryzują się znaczną liczbą, dogodnie zlokalizowanych baz morskich oraz stałych punktów bazowania sił morskich państw NATO i UE. W obszarze tym funkcjonuje na akwenie Morza Bałtyckiego 9 baz morskich oraz 7 punktów bazowania państw członkowskich NATO oraz 4 bazy i 4 punkty bazowania państw UE, natomiast na objętych OOOZ MW obszarach Morza Północnego funkcjonują trzy bazy morskie członków NATO. Szczegółowy wykaz baz morskich i punktów bazowania państw NATO i UE zlokalizowanych w rejonie objętym OOOZ MW przedstawia tabela 5.3. natomiast geograficzna dyslokacja baz morskich i punktów bazowania sił morskich państw NATO i UE w OOOZ MW przedstawiona została w Załączniku 11.

W bazach tych organizowane będą dostawy środków bojowych i materiałowych oraz świadczone będą usługi zgodnie ze standardami NATO, w ramach logistyki wielonarodowej oraz wsparcia udzielanego siłom Sojuszu przez państwo-gospodarza. Wariant zabezpieczenia logistycznego okrętów w działaniach wielonarodowych z wykorzystaniem struktur regionalnego przedstawia rysunek 5.2.

⁴⁵⁷ Zasady organizacji zabezpieczenia logistycznego wielonarodowych sił morskich NATO zawarte zostały w *Multi-National Maritime Forces (MNMF) Logistics ALP-4.1*, dz. cyt., *NATO Standard Operating Procedures for the Operation of Advanced and Forward Logistic Sites ALP-4.1 SUPP 1*, dz. cyt. oraz *NATO Standard Operating Procedures for the Force Logistic Coordinator/Group Logistic Coordinator ALP - 4.1 SUPP 2*, dz. cyt.

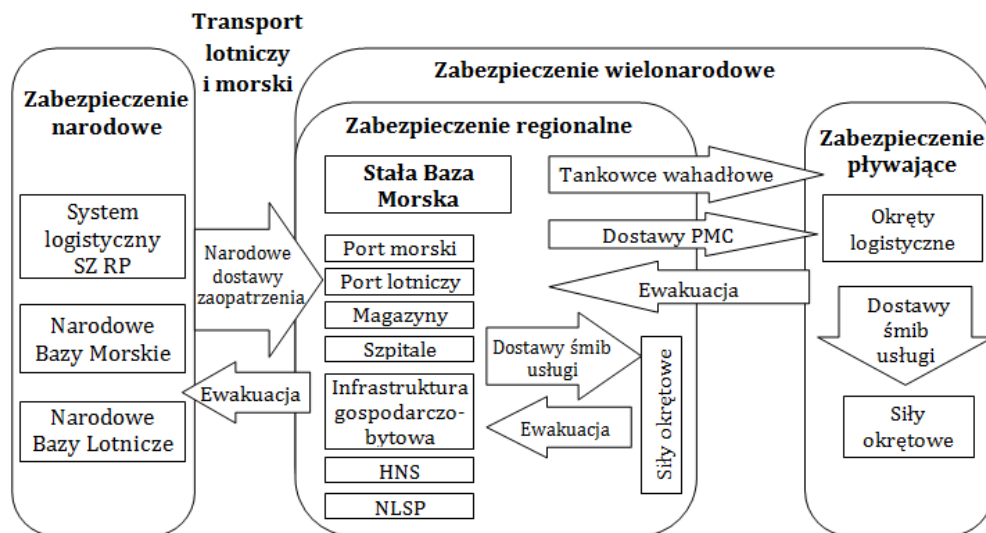
**Tabela 5.3. Bazy morskie i punkty bazowania państw NATO i UE
w OoZ MW**

| Państwo | Przynależność do NATO/UE | Akwen | Bazy Morskie i Punkty Bazowania |
|----------------|---------------------------------|--------------|---|
| Dania | NATO/UE | M. Bałtyckie | BM: Frederikshavn, Korso, PB: Rønne |
| Estonia | NATO/UE | M. Bałtyckie | BM: Tallin |
| Finlandia | UE | M. Bałtyckie | BM: Turku, Upinniemi PB: Helsinki, Kotka |
| Litwa | NATO/UE | M. Bałtyckie | BM: Kłajpeda |
| Łotwa | NATO/UE | M. Bałtyckie | BM: Lipawa, Ryga, PB: Ventspils |
| Niemcy | NATO/UE | M. Bałtyckie | BM: Kiel, PB: Eckernförde, Warnemünde, |
| | | M. Północne | BM: Wilhelmshaven |
| Norwegia | NATO | M. Północne | BM: Stavanger, Bergen |
| Polska | NATO/UE | M. Bałtyckie | BM: Gdynia, Świnoujście, PB: Hel, Kołobrzeg |
| Szwecja | UE | M. Bałtyckie | BM: Sztokholm, Karlskrona, PB: Goteborg, Härnösand |

BM – baza morska; PB – punkt bazowania.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: A. Szulczewski, S. Draga, M. Mikiel, *Siły morskie państw Bałtyckich. Vademecum*, AMW, Gdynia 2006.

W system sojuszniczych baz morskich, w celu zabezpieczenia logistycznego działań w rejonie Bałtyku Południowego włączone mogą być również BM Gdynia i BM Świnoujście. Analiza zdolności tych baz do zabezpieczenia operacji sojuszniczych prowadzonych w strefie obrony MW RP dokonana została w podrozdziale 4.2.



Rysunek 5.2. Wariant zabezpieczenia logistycznego okrętów MW RP w działaniach wielonarodowych z wykorzystaniem struktur zabezpieczenia regionalnego

Bazy morskie oraz punkty bazowania sił morskich państw członków UE, nie będących sygnatariuszami Traktatu Waszyngtońskiego (Szwecja, Finlandia) będą mogły być wykorzystywane w procesie zabezpieczenia logistycznego sił NATO pod warunkiem, że takie działania nie będą naruszały ich neutralności. Analiza zasad korzystania z portów neutralnych państw nadbrzeżnych dokonana została w podrozdziale 3.4. Przyjąć należy, że okręty MW RP funkcjonujące w zespołach wielonarodowych będą też korzystały z sojuszniczego nawodnego zabezpieczenia logistycznego. Zasady organizacji wielonarodowego zabezpieczenia nawodnego przedstawione zostały w podrozdziale 4.3.

Okręty MW RP delegowane do działań poza OOOZ MW będą realizowały zadania w sojuszniczym systemie obrony w strukturach MNMF w stałych zespołach NATO lub w organizowanych *ad hoc* grupach zadaniowych. W tym przypadku zasadniczą formą zabezpieczenia logistycznego tych jednostek będzie zabezpieczenie realizowane w ramach logistyki wielonarodowej, zarówno na morzu, jak i w portach. Zabezpieczenie brzegowe obejmować będzie przede wszystkim zabezpieczenie regionalne organizowane w oparciu o stacjonarne bazy morskie państw Sojuszu, zlokalizowane w całym obszarze objętym sojuszniczym systemem obrony. W obszarze tym zlokalizowane są 64 stałe elementy systemu bazowania sił morskich państw Sojuszu, z czego 44 to stałe bazy morskie, a 20 to stałe punkty bazowania. Szczegółowy wykaz baz mor-

skich państw NATO, zlokalizowanych w rejonie objętym sojusznicznym systemem obrony, poza OoZ MW, zawiera tabela 5.4.

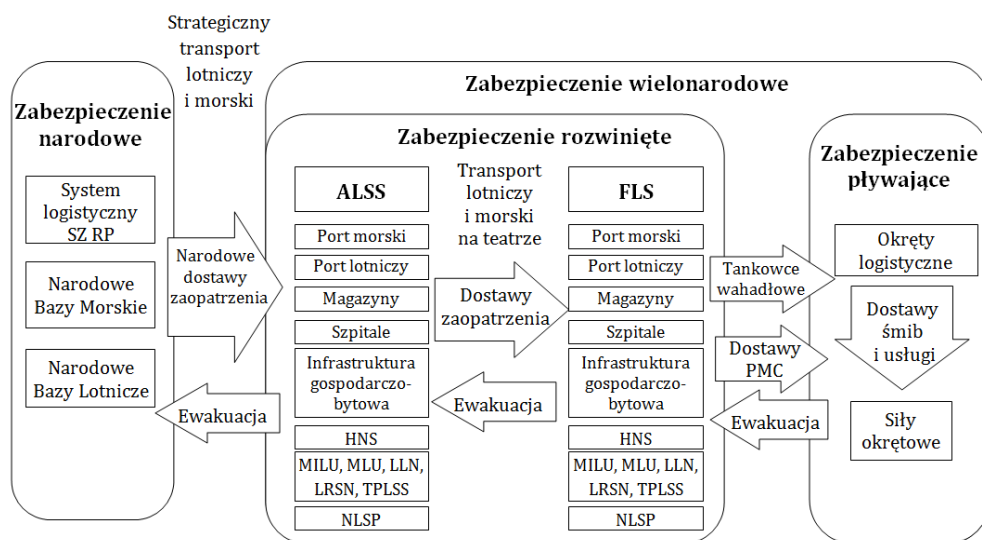
Tabela 5.4. Bazy morskie państw NATO w obszarze działań w sojusznicznym systemie obrony

| Państwo | Akwen | Bazy Morskie i Punkty Bazowania |
|-------------------|------------------|--|
| Albania | M. Śródziemne | PB: Shengin, Himare, Saranda, Sazan Island, Porto Palermo |
| Belgia | M. Północne | BM: Ostenda, Zeebrugge |
| Bułgaria | M. Czarne | BM: Varna, PB: Atiya |
| Chorwacja | M. Śródziemne | BM: Split, PB: Ploče |
| Dania | Ocean Atlantycki | PB: Gronnedal (Grenlandia) |
| Francja | Ocean Atlantycki | BM: Brest, Cherbourg, Bayonne, |
| | M. Śródziemne | BM: Toulon |
| Grecja | M. Śródziemne | BM: Salamis, Souda Bay |
| Hiszpania | M. Śródziemne | BM: Cartagena |
| | Ocean Atlantycki | BM: Ferrol, Kadyks, Las Palmas |
| Holandia | M. Północne | BM: Den Helder, PB: Flushing, Amsterdam |
| Islandia | Ocean Atlantycki | BM: Reykjavik |
| Kanada | Ocean Atlantycki | BM: Halifax |
| Norwegia | Ocean Atlantycki | BM: Bodø, PB: Ramsund, Olavsvern |
| Portugalia | Ocean Atlantycki | BM: Lizbona, PB: Porto, Portimão, Funchal, Ponta Delgada, Tróia |
| Rumunia | M. Czarne | BM: Konstanca, Tulcea |
| Turcja | M. Śródziemne | BM: Izmir, Foça, Antalya, Mersin, Iskenderun, Aksaz |
| | M. Marmara | BM: Sztambuł, Erdek, Çanakkale, Gölcük |
| | M. Czarne | BM: Ereğli, Bartin, Samsun, Trabzon |
| Słowenia | M. Śródziemne | PB: Koper |
| Stany Zjednoczone | Ocean Atlantycki | BM: Mayport (Jacksonville), Newport, Norfolk, Rota (Hiszpania) |
| Włochy | M. Śródziemne | BM: La Spezia, Tarent, PB: Augusta, Brindisi |
| Wielka Brytania | Ocean Atlantycki | BM: Portsmouth, Devonport, Clyde |

BM – baza morska; PB – punkt bazowania.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *IHS Jane's Fighting Ships' 2012-2013*, Jane's Information Group, 2012.

Pomimo stosunkowo dużej liczby stacjonarnych brzegowych elementów systemu logistycznego oraz ich dogodnej dyslokacji liczyć się należy z możliwością rozwijania w sojuszniczym systemie obrony elementów manewrowych systemu bazowania. Szczególnie w sytuacjach, gdy stałe bazy, w których realizowane będzie zabezpieczenie logistyczne w ramach zabezpieczenia regionalnego mogą nie dysponować wymaganymi zdolnościami logistycznymi podczas bardzo intensywnych działań wielonarodowych sił morskich. Wariant zabezpieczenia logistycznego okrętów w działaniach wielonarodowych z wykorzystaniem struktur zabezpieczenia rozwiniętego przedstawia rysunek 5.3.



Rysunek 5.3. Wariant zabezpieczenia logistycznego okrętów MW RP w działaniach wielonarodowych z wykorzystaniem struktur zabezpieczenia rozwiniętego

Zabezpieczenie narodowe wydzielonych okrętów MW RP będzie obejmowało zadania przewidziane w dokumencie doktrynalnym *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną DD/3.1* i omówione w podrozdziale 4.4. Zapasy środków bojowych oraz materiałowych wynikające ze zobowiązań narodowych dostarczane będą do baz brzegowych w rejonie prowadzonej operacji z wykorzystaniem wojskowego lub cywilnego transportu morskiego lub lotniczego.

Jak ukazane zostało w poprzednim rozdziale w działaniach sojuszniczych, niezależnie od tego czy operacja będzie prowadzona w OoZ MW czy

poza nim, w obszarze objętym sojuszniczym systemem obrony, zabezpieczenie logistyczne okrętów MW RP będzie przebiegało w podobny sposób i w zależności od przyjętego wariantu będzie realizowane w systemie zabezpieczenia regionalnego lub rozwinętego.

5.2.3. W działaniach reagowania kryzysowego i akcjach humanitarnych

Przedstawiony w rozdziale 2. zakres zadań przewidywanych do realizacji przez siły okrętowe MW RP zarówno w systemie narodowym, jak i sojuszniczym nie uwzględnia wykorzystania tych sił w ekspedycyjnych działaniach bojowych poza rejonem sojuszniczego systemu obrony. Nie wyklucza natomiast, a wręcz zakłada możliwość wykorzystania okrętów MW RP w operacjach spoza art. 5. Traktatu Waszyngtońskiego prowadzonych przez NATO lub w operacjach humanitarnych i działaniach reagowania kryzysowego w ramach sił Unii Europejskiej lub na mocy mandatu ONZ czy OBWE. Operacje takie mogą być prowadzone przede wszystkim w przedstawionych na rysunku 2.3. rejonach uznanych za niestabilne politycznie lub gospodarcza.

Przyjąć należy, że okręty MW RP w takich operacjach nie będą uczestniczyły samodzielnie, ale raczej w zespołach wielonarodowych. W związku z tym zabezpieczenie logistyczne będzie również realizowane w ramach logistyki wielonarodowej. Jednocześnie ze względu na bardzo znikomą liczbę baz morskich państw Sojuszu na akwenach znajdujących się poza geograficznym zasięgiem sojuszniczego systemu obrony, zabezpieczenie logistyczne będzie przede wszystkim realizowane w oparciu o działające w rejonie operacji porty państwa nadbrzeżnego lub o czasowe bazy morskie. Bazy te mogą być rozwijane w portach lub na wybrzeżu morskim⁴⁵⁸. Zdaniem autora zasadniczym powodem przyjęcia takiego rozwiązania jest fakt, że państwa NATO poza akwenem Oceanu Atlantyckiego, leżącym na północ od Zwrotnika Raka dysponują jedy-

⁴⁵⁸ Przykładem specjalistycznej jednostki logistycznej przeznaczonej do podnoszenia sprawności portów morskich w rejonie operacji lub rozwijania SPOD na nieuzbrojonym brzegu jest 17 Regiment Portowo-Morski, działający w składzie Królewskiego Korpusu Logistycznego (*Royal Logistics Corps - RLC*), J. P. Ash, L. M. Robinson, *17 Port and Maritime Regiment RLC* <http://www.army.mod.uk/rlc/regiments/17957.aspx>, 10.01.2010.

nie piętnastoma bazami morskimi, z których sześć stanowią kontynentalne bazy *US Navy* położone na zachodnim wybrzeżu Ameryki Północnej. Szczegółowy wykaz baz morskich państw NATO zlokalizowanych poza rejonem sojuszniczego systemu obrony przedstawiony został w tabeli 5.5.

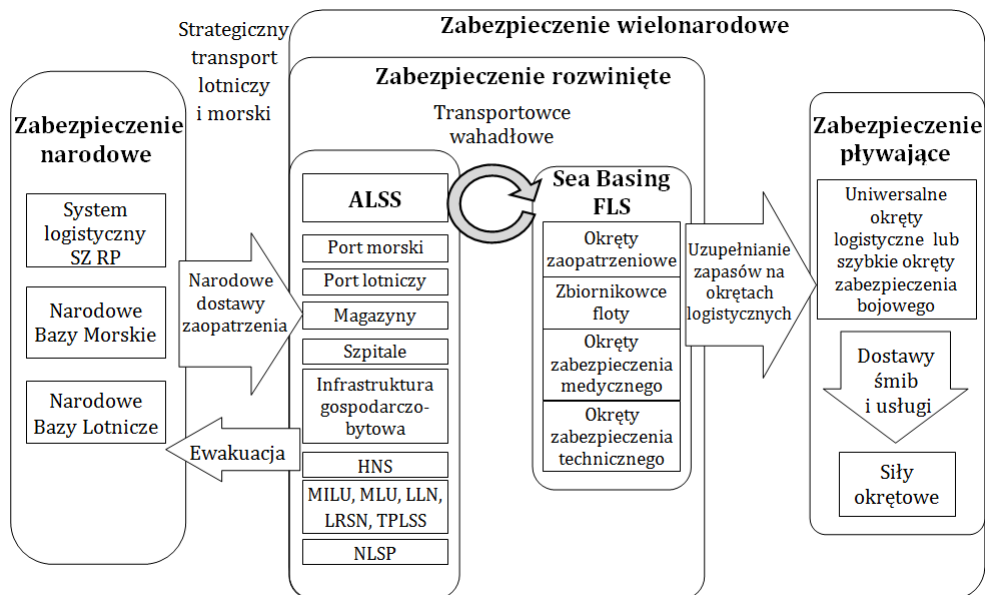
Tabela 5.5. Bazy morskie państw NATO leżące poza akwenami objętymi OÖZ MW oraz sojusznicznym systemem obrony

| Państwo | Akwen | Bazy Morskie i Punkty Bazowania |
|-------------------|------------------|---|
| Holandia | M. Karaibskie | BM: Curaçao (Wenezuela) |
| Francja | Ocean Atlantycki | BM: Dégrad des Cannes (Gujana Francuska) |
| | Ocean Spokojny | BM: Nouméa (Nowa Kaledonia) |
| | Morze Arabskie | BM: Abu Dhabi (Zjednoczone Emiraty Arabskie) |
| | Ocean Indyjski | BM: Dzaoudzi (Komory), Port-des-Galets (Le Réunion) |
| Kanada | Ocean Spokojny | BM: Esquimalt |
| Stany Zjednoczone | M. Karaibskie | BM: Guantanamo Bay (Kuba) |
| | Ocean Spokojny | BM: Coronado, Ventura City, Point Mugu, Point Loma (San Diego), San Diego, Kitsab (Seattle), Everett (Seattle), Guam, |

BM – baza morska; PB – punkt bazowania.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *IHS Jane's Fighting Ships' 2012-2013*, S. Saunders RN, Jane's Information Group.

Zabezpieczenie logistyczne sił okrętowych, działających samodzielnie lub w ramach operacji połączonej, jak przedstawione to zostało w podrozdziale 4.3. może być również organizowane w oparciu o pływający rozwinięty rejon logistyczny. Wariant zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w działaniach wielonarodowych z wykorzystaniem *Sea Basing FLS* przedstawia rysunek 5.4. *Sea Basing FLS* działający w wariantcie zabezpieczenia tylko sił okrętowych, jak wcześniej zostało to przedstawione, będzie stanowił zespół transportowców wahadłowych, a jego głównym zadaniem będzie uzupełnianie zapasów na uniwersalnych okrętach logistycznych lub szybkich okrętach wsparcia bojowego działających w strukturach zabezpieczanych sił.

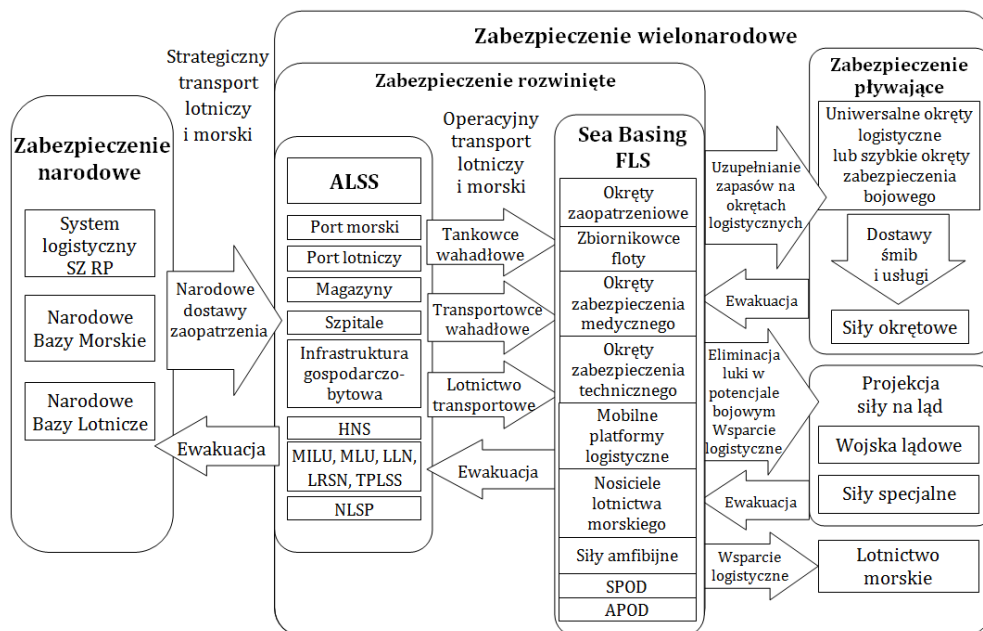


Rysunek 5.4. Wariant zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w działaniach wielonarodowych z wykorzystaniem Sea Basing FLS

Taki wariant może być z powodzeniem stosowany w operacjach blokadowych oraz wymuszanie i nadzorowania sankcji i embarga, w których w zależności do potrzeb pływający rozwinięty rejon bazowania może składać się z jednego lub kilku okrętów logistycznych. Jednocześnie założyć należy, że koncepcja *Sea Basing FLS* zdecydowanie częściej będzie stosowana do wszechstronnego zabezpieczenia operacji połączonych, w których siły okrętowe będą stanowiły tylko jeden z komponentów. Wariant zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w działaniach wielonarodowych z wykorzystaniem *Sea Basing FLS* przeznaczonego do zabezpieczenia operacji połączonej przedstawia rysunek 5.5.

W tym wariantcie *Sea Basing FLS* będzie stanowił zespół okrętów i mobilnych platform logistycznych bazujących na akwenach litoralnych w strefie operacyjnej. Zużywane zapasy będą natomiast uzupełniane z najbliższego rozwiniętego ALSS przy wykorzystaniu operacyjnego transportu morskiego i lotniczego, a *Sea Basing FLS* będzie realizował pełen zakres zabezpieczenia logistycznego przedstawiony na rysunku 4.7.

Warianty i potencjał zabezpieczenia logistycznego okrętów MW RP
podczas prowadzenia działań na akwenach litoralnych



Rysunek 5.5. Wariant zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w działaniach wielonarodowych w wariantcie Sea Basing FLS przeznaczonego do zabezpieczenia operacji połączonej

W operacjach wspierających działania humanitarne oraz w operacjach wspierania lub wymuszania pokoju *Sea Basing FLS* może spełniać rolę bazy sił interwencyjnych. Autor uważa, że podobne rozwiązanie, tylko w wariantcie ograniczonym do uniwersalnych okrętów logistycznych, okrętów szpitalnych lub ewakuacji medycznej oraz jednostek transportowych może zostać zastosowane podczas prowadzenia operacji humanitarnych, zwalczania klęsk żywiołowych oraz niebojowych operacji ewakuacyjnych.

Zapasy zgromadzone na pływających jednostkach logistycznych tworzących *Sea Basing FLS* powinny być cyklicznie odtwarzane w celu długotrwałego zabezpieczenia obecności sił okrętowych w rejonie prowadzonej operacji.

5.3. Koncepcja potencjału zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych

O skutecznym zabezpieczeniu logistycznym sił okrętowych można mówić wtedy, gdy możliwości systemu logistycznego pozwolą na pełną realizację zadań związanych z uzupełnianiem zapasów na okrętach, odtwarzaniem ich sprawności i zdadności technicznej oraz świadczeniem usług na rzecz załóg jednostek pływających. W systemie zabezpieczenia tych sił, niezależnie od przyjętego wariantu, konieczne będzie zapewnienie odpowiedniego potencjału logistycznego, umożliwiającego działania sił przez cały czas prowadzenia operacji.

Potencjał, w sposób najbardziej ogólny zdefiniowany został w *Słowniku wyrazów obcych* jako „[...] zasób możliwości, zdolności, sprawności i wydajności w danej dziedzinie”⁴⁵⁹. Definicję potencjału zawiera również *Słownik języka polskiego*, zgodnie z którym pojęcie potencjału, definiowane jest jako „[...] zasób możliwości, mocy, zdolności wytwórczych tkwiących w czymś; sprawność, wydajność, możliwość zwłaszcza państwa w jakiejś dziedzinie [...]”⁴⁶⁰.

Praktyczny słownik współczesnej polszczyzny natomiast definiuje potencjał jako „ogół możliwości, zdolności tkwiących w czymś lub w kimś, używany w jakimś celu, także zbiór, ogół elementów, środków (zazwyczaj ekonomicznych) pozostających do wykorzystania w jakimś celu”⁴⁶¹. Jednocześnie do pojęć bliskoznacznych zalicza zasób, zasoby, efektywność, wydajność, produktywność, zdolność, możliwość, sprawność. *Uniwersalny słownik języka polskiego* natomiast przytacza przykłady potencjałów państwa: militarny, obronny i wojskowy, kraju: ekonomiczny, przemysłowy i gospodarczy, narodu: intelektualny, twórczy i naukowy⁴⁶².

W aspekcie zdolności państwa można mówić o różnych kategoriach potencjału wykorzystywanych do wyrażania możliwości operacyjnych systemów działania.

⁴⁵⁹ T. Tokarski [red.], *Słownik wyrazów obcych*, PWN, Warszawa 1978

⁴⁶⁰ M. Szymczak [red.], *Słownik języka polskiego*, PWN, Warszawa 1979, Tom II, s. 854.

⁴⁶¹ H. Zagólkowa, [red.], *Praktyczny słownik współczesnej polszczyzny*, Tom 31, Wydawnictwo Kurpisz, Poznań 2001, s. 270.

⁴⁶² S. Dubisz [red.], *Uniwersalny słownik języka polskiego*, Tom 3, PWN, Warszawa 2003, s. 440.

W *Strategii Obronności Rzeczypospolitej Polskiej* wymienione są potencjały gospodarczy, demograficzny i obronny⁴⁶³ oraz potencjały naukowy i przemysłowy⁴⁶⁴, *Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej* dodatkowo wspomina o potencjałach wytwórczym, przemysłowo-obronny i odstraszenia⁴⁶⁵, a w projekcie *Strategii Rozwoju Systemu Bezpieczeństwa Narodowego* ujęte zostały potencjały militarny i technologiczny.⁴⁶⁶ Wszystkie te dokumenty odnoszą się również do szeroko pojmowanego potencjału militarnego i zdolności operacyjnych Sił Zbrojnych. R. Kulczycki pod pojęciem potencjału wojennego państwa rozumie „[...] wszystko, co może być wykorzystane w czasie przygotowania do wojny i w trakcie jej prowadzenia”⁴⁶⁷, natomiast jego częścią składową jest potencjał wojskowy określony jako „[...] siły zbrojne wraz z wyposażeniem”⁴⁶⁸. Jednocześnie najważniejszymi z ich potencjałów cząstkowych, zdaniem R. Kulczyckiego są potencjały rażenia, zasilania i kierowania. Potencjał zasilania określony jako „[...] siły i środki, które są niezbędne do przygotowania i prowadzenia walki zbrojnej [...]”⁴⁶⁹ można utożsamiać z potencjałem logistycznym.

Problematykę potencjałów bojowych sił okrętowych rozwinął K. Ficoń⁴⁷⁰, wg którego potencjał ten rozumiany powinien być jako „[...] skwantyfikowany miernik zdolności bojowej jednostek, zgrupowania, zespołu, a także

⁴⁶³ *Strategia Obronności Rzeczypospolitej Polskiej*, dz. cyt., s. 4.

⁴⁶⁴ Tamże, s. 30.

⁴⁶⁵ *Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*, dz. cyt., s. 14.

⁴⁶⁶ *Strategia Rozwoju Systemu Bezpieczeństwa Narodowego RP 2012-2022*, projekt, kwiecień 2012, s. 9.

⁴⁶⁷ R. Kulczycki, *Obliczanie potencjałów wojskowych*, Myśl Wojskowa, Ministerstwo Obrony Narodowej, 7/1989, s. 67.

⁴⁶⁸ Tamże, s. 67.

⁴⁶⁹ Tamże, s. 67.

⁴⁷⁰ K. Ficoń zamieścił w „Przeglądzie Morskim” artykuły dotyczących modelowania i analizy potencjału bojowego zarówno pojedynczego okrętu jak i sił morskich: *Modelowanie potencjału bojowego okrętu*, „Przegląd Morski” 3/1995, *Wykorzystywanie metod taksonomicznych do wyznaczania potencjałów bojowych sił morskich*, „Przegląd Morski”, 2/1996, *Wyznaczanie jednostkowych potencjałów rażenia systemów uzbrojenia okrętowego flot nadbałtyckich*, „Przegląd Morski” 3/1996, *Ocena stosunków sił zespołu okrętów bojowych za pomocą taksonomicznej formuły potencjałowej*, „Przegląd Morski” 4/1996, *Analiza potencjału bojowego okrętów sił morskich państw nadbałtyckich*, „Przegląd Morski” 5/1996 oraz zamieszczone również w „Przeglądzie Morskim” dwa obszernie cykle artykułów: *Analiza potencjałowa sił okrętowych państw bałtyckich*, nr nr 6,7-8,10,11,12/1997 i *Operacyjne aspekty potencjału wojennomorskiego*, nr nr 5,6,7-8,9,10,12/1998.

*pojedynczego systemu broni [...]*⁴⁷¹. Jednocześnie uważa, że potencjał bojowy sił morskich jest złożoną funkcją trzech potencjałów cząstkowych: ludzkiego, dowodzenia i technicznego.

Współcześnie, zdaniem autora, w celu określenia zdolności sił zbrojnych państwa do wypełnienia postawionych im zadań, jako najistotniejsze, można uwzględnić potencjały bojowy, logistyczny, ludzki, informacyjny i dowodzenia.

W tym kontekście potencjał logistyczny wojsk jest elementem składowym potencjału militarnego, a tym samym potencjału obronnego państwa. Na potencjał logistyczny, w rozumieniu obronnym składają się „[...] *zdolności wykonawcze jednostek i urzędzeń logistycznych wojska, a także realne zdolności infrastruktury gospodarki narodowej, które mogą być wykorzystywane przez siły zbrojne*”⁴⁷², a w przytoczonej w podrozdziale 4.1 definicji systemu logistycznego wojsk określony został potencjał wykonawczy tego systemu. E. Nowak potencjał logistyczny definiuje jako „[...] *określony zasób możliwości (zdolności) zaopatrzeniowych i usługowych (wytwórczy) [...]*”⁴⁷³ i zalicza do niego siły i środki logistyczne⁴⁷⁴. Jednocześnie stwierdzić należy, za M. Brzezińskim, że potencjał reprezentujący możliwości logistyczne może być oceniany przy wykorzystaniu metod pośrednich: dedukcyjnych oraz zinstrumentalizowanych i jest „[...] *wielkością dynamiczną, zmienną w czasie [...]*”⁴⁷⁵ co w decydujący sposób determinuje proces jego oceny.

Potencjał logistyczny można rozpatrywać, w zależności od możliwości przemieszczania go na teatrze działań, jako stacjonarny lub mobilny. Mobilny potencjał logistyczny, który może być przemieszczany w zależności od aktualnych potrzeb zabezpieczanych sił służy do zwiększania koncentracji całkowitego potencjału logistycznego w rejonach prowadzenia operacji. Analiza wykorzystania potencjału logistycznego do zaspokojenia potrzeb wojsk pozwala stwierdzić, że na szczeblach strategicznym i operacyjnym zasadniczą rolę od-

⁴⁷¹ K. Ficoń, *Wykorzystywanie metod taksonomicznych ...*, dz. cyt., s. 3.

⁴⁷² Cz. Pertkiewicz, *Słownik logistyczno-operacyjny Marynarki Wojennej*, DMW, Gdynia, 1999, s. 34.

⁴⁷³ E. Nowak, *Podstawy logistyki w sytuacjach kryzysowych z elementami zarządzania logistycznego*, Społeczna Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Zarządzania, Łódź-Warszawa 2009, s. 73.

⁴⁷⁴ E. Nowak, *Logistyka i zarządzanie logistyczne w sytuacjach kryzysowych*, [w:] M. Włodarczyk, A. Marjański [red.], *Bezpieczeństwo i zarządzanie kryzysowe – aktualne wyzwania. Zarządzanie bezpieczeństwem w sektorze publicznym*, Tom X Zeszyt 8, Społeczna Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Zarządzania w Łodzi, Łódź 2009, s. 18.

⁴⁷⁵ M. Brzeziński, *Logistyka wojskowa*, Bellona, Warszawa 2005, s., 31.

grywa potencjał stacjonarny, natomiast na szczeblu taktycznym jego mobilne formy⁴⁷⁶.

Na potrzeby niniejszej rozprawy pod pojęciem potencjału zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych rozumieć należy ogół elementów stacjonarnych i mobilnych systemu logistycznego wraz z całokształtem ich maksymalnych zdolności i możliwości wykorzystania wszystkich dostępnych zasobów w celu kompleksowego zabezpieczenia logistycznego okrętów i ich załóg, w tym uzupełniania na okrętach zapasów środków bojowych i materiałowych oraz świadczenia załogom usług specjalistycznych i gospodarczo-bytowych, w narodowych i sojuszniczych militarnych i niemilitarnych operacjach prowadzonych na morskim teatrze działań w określonym przedziale czasu.

W systemie narodowym niezbędne działania mające na celu zapewnienie wymaganego potencjału logistycznego obejmują organizację jednostek logistycznych o niezbędnych zdolnościach wykonawczych, pozyskanie urządzeń logistycznych, zgromadzenie zapasów zaopatrzenia, zorganizowanie systemu transportowego oraz struktur kierowania systemem logistycznym. Dodatkowo z chwilą mobilizacyjnego rozwijania systemu logistycznego działania te będą obejmowały również zwiększenie potencjału o militaryzowane i mobilizowane siły i środki terenowego potencjału logistycznego⁴⁷⁷.

Natomiast w działaniach sojuszniczych, na strukturę i potencjał logistyczny sił, oprócz logistyki wielonarodowej szczególny wpływ ma „[...] wyegzekwowanie przez sojusznicze organy planujące zabezpieczenia logistycznego danej grupy bojowej w operacji, maksymalnej samowystarczalności logistycznej poszczególnych komponentów narodowych”⁴⁷⁸. Również bardzo wysoka ranga została nadana współpracy cywilno-wojskowej oraz możliwości wykorzystania wsparcia przez państwo-gospodarza. Chociaż w założeniach stwierdzenie to dotyczyło grup bojowych wojsk lądowych, to przyjmując należy, że w pełni od-

⁴⁷⁶ Szerzej: M. Brzeziński, *Logistyka sił zbrojnych*, dz. cyt., s. 33-34.

⁴⁷⁷ Terenowy potencjał logistyczny to zakłady (przedsiębiorstwa, firmy itp.), urządzenia, remontowo-produkcyjne i handlowo-usługowe, realizujące usługi specjalistyczne i gospodarczo-bytowe w strefie obrony Marynarki Wojennej, które w ramach współdziałania cywilno-wojskowego mogą być wykorzystywane do zabezpieczenia logistycznego sił MW, a także w ramach wsparcia przez państwo-gospodarza sił NATO sił zbrojnych, T. Szubrycht, [red.], *Leksykon bezpieczeństwa...*, dz. cyt., s. 161-162.

⁴⁷⁸ E. Nowak, Problemy logistyczne i medyczne wielonarodowej grupy bojowej Unii Europejskiej w operacjach reagowania kryzysowego (na przykładzie GBI-2010), „Zeszyty Naukowe AON” 3/84, Warszawa 2011, s. 126.

nosi się również do potencjału logistycznego wielonarodowego komponentu morskigo.

Na ogólny potencjał zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych składać się będą potencjały elementów składowych, skonfigurowanych indywidualnie, na potrzeby każdej operacji. Potencjał ten obejmować będzie statyczną formę pod postacią zasobów logistycznych, która w ramach zabezpieczenia logistycznego sił morskich ulega transformacji w formę dynamiczną w postaci procesów logistycznych⁴⁷⁹.

Zachowanie przez jednostki pływające gotowości do działań wymaga zorganizowania zabezpieczenia logistycznego na poziomie, jaki pozwoli na sprostanie potrzebom logistycznym okrętów. Potrzeby logistyczne poszczególnych okrętów wchodzących w skład sił okrętowych składają się na całościowy kształt potrzeb logistycznych tych sił.

$$P_{SO}^{\log} = \sum_{n=1}^N P_{okr_n}^{\log} \quad (5.1)$$

gdzie:

- P_{SO}^{\log} – potrzeby logistyczne sił okrętowych;
- $P_{okr_n}^{\log}$ – potrzeby logistyczne n-tego okrętu;
- N – liczba okrętów wchodzących w skład sił okrętowych.

Potrzeby logistyczne pojedynczego okrętu natomiast obejmują sześć podstawowych zakresów.

$$P_{okr}^{\log} = F (P_m^{\log} ; m = 1 , 6) \quad (5.2)$$

gdzie:

- P_{okr}^{\log} – potrzeby logistyczne okrętu;
- P_1^{\log} – potrzeby materiałowe okrętu;
- P_2^{\log} – potrzeby obsługowe i remontowe urządzeń okrętowych;
- P_3^{\log} – potrzeby zabezpieczenia medycznego załogi okrętu;
- P_4^{\log} – potrzeby w zakresie usług specjalistycznych i gospodarczo-bytowych;
- P_5^{\log} – potrzeby transportowe okrętu;
- P_6^{\log} – potrzeby kadrowe.

⁴⁷⁹ K. Ficoń, *Badania operacyjne...*, dz. cyt. s. 243.

Potrzeby materiałowe okrętów wynikają ze zużywania ograniczonych zapasów środków materiałowych i bojowych oraz konieczności utrzymywania tych zapasów w ilościach niezbędnych do zapewnienia możliwości wykonania właściwych dla danej klasy okrętu zadań⁴⁸⁰. Do środków materiałowych zaliczyć należy: paliwo okrętowe, oleje smarowe do głównych i pomocniczych urządzeń okrętowych, wodę słodką, żywność, techniczne środki materiałowe i materiały eksploatacyjne do urządzeń okrętowych, materiały medyczne itp. Pod pojęciem środków bojowych jest rozumiana natomiast amunicja do wszystkich systemów uzbrojenia okrętowego.

Potrzeby obsługowe i remontowe generowane są przez konieczność utrzymania wymaganej zdatności i sprawności technicznej urządzeń i systemów okrętowych. W tym względzie konieczne jest stworzenie warunków zapewniających utrzymanie wymaganego rewersu głównych i pomocniczych urządzeń okrętowych oraz umożliwienia załodze dokonywania niezbędnych obsług technicznych oraz usuwania skutków uszkodzeń awaryjnych i zniszczeń bojowych. Potrzeby techniczne wynikają przede wszystkim z konieczności utrzymywania na okręcie zestawów narzędziowych niezbędnych części zamiennych oraz całego zakresu technicznych środków materiałowych umożliwiających realizację przez załogę obsług technicznych i napraw.

Potrzeby w zakresie zabezpieczenia medycznego wynikają z konieczności zapewnienia załodze okrętu warunków odpowiadających pierwszemu poziomowi medycznemu. Potrzeby te dotyczą zarówno niezbędnego sprzętu i wyposażenia medycznego oraz środków medycznych jak i wyszkolonego personelu zdolnego do udzielania niezbędnego zakresu pomocy medycznej.

Kolejną kategorią potrzeb są potrzeby w zakresie usług specjalistycznych i gospodarczo-bytowych wynikające z konieczności zapewnienia załodze niezbędnych warunków do długotrwałego pobytu na morzu, przy jednoczesnym zachowaniu przez stan osobowy wysokiego poziomu gotowości bojowej.

Konieczność przemieszczania systemów uzbrojenia, systemów umożliwiających właściwe wykorzystanie tego uzbrojenia oraz niezbędnych zapasów na morskim teatrze działań generuje również potrzeby transportowe. Transport ten odbywać się musi z prędkościami umożliwiającymi skuteczne wykonanie zadania, przez wymagany czas i przy dopuszczalnym dla danej klasy okrętu stanie morza.

⁴⁸⁰ Wymagany poziom zapasów okrętowych określony został w *ALP - 4.1 SUPP 2, NATO Standard Operating Procedures for the Force Logistic Coordinator...*, dz. cyt. s. 1-5.

Potrzeby kadrowe jednostki pływającej, w zakresie zabezpieczenia logistycznego, wynikają z konieczności obsadzenia stanowisk funkcyjnych na których realizowane są zadania logistyczne. W tym zakresie niezbędne jest wyznaczenie na te stanowiska kadry, właściwie teoretycznie i praktycznie przygotowanej do planowania i realizowania procesów eksploatacyjnych oraz planowania i organizowania zabezpieczenia materiałowo-technicznego podległej komórki organizacyjnej okrętu.

Potrzeby logistyczne okrętów będą zróżnicowane i uzależnione od rodzaju oraz intensywności prowadzonych działań na morzu. W konsekwencji tych potrzeb zabezpieczenie logistyczne okrętu obejmuje eksploatację sprzętu, zapewnienie dostaw środków materiałowych i bojowych oraz świadczenie usług specjalistycznych i gospodarczo-bytowych w wymaganej ilości i jakości oraz w odpowiednim czasie i miejscu przez przygotowaną do tych zadań kadrę okrętu oraz specjalistycznych jednostek logistycznych.

Podstawowe zadania mające na celu zabezpieczenie logistyczne funkcjonowania jednostki pływającej realizowane są w ramach systemu logistycznego okrętu, który organizuje i kieruje specyficzną formą gospodarki wojskowej jaką jest gospodarka okrętowa. Przeznaczenie okrętu wymusza dokonanie wewnętrznego podziału w sposób umożliwiający wykonanie przez załogę właściwych dla danej klasy okrętu zadań na morzu. Podstawowa organizacja okrętu opiera się o podział na jednostki organizacyjne, którymi są działy okrętowe⁴⁸¹ (dz.o.), które samodzielnie, połączone lub odpowiednio pogrupowane w pionie okrętowe realizują specyficzne zadania w ramach gospodarki okrętowej.

System logistyczny okrętu, jak każda organizacja funkcjonuje w pewnym otoczeniu. Otoczenie to obejmuje niespecyficzne otoczenie (identyczne dla wszystkich okrętów) oraz specyficzne (związane z domeną w jakiej okręt funkcjonuje i realizuje swoje zadania). Jednocześnie otoczenie to jest otoczeniem zmiennym, w szczególnych warunkach wykonywania zadań można uznać je za burzliwe, w którym zachodzą zmiany w sposób intensywny i trudny do

⁴⁸¹ dz.o. I – nawigacyjny; dz.o. II – raketowo-artyleryjski (artyleryjski); dz.o. III – broni podwodnej; dz.o. IV – łączności; dz.o. V – obserwacji technicznej; dz.o. VI – elektromechaniczny; dz.o. VII – chemiczny; dz.o. VIII – zdrowia; dz.o. IX – kwatermistrzowski; dz.o. X – informatyczny oraz dział bosmana okrętowego, *Regulamin służby na okrętach marynarki wojennej*, dz. cyt., s. 9.

przewidzenia⁴⁸². W strukturach sił zbrojnych otoczeniem jednostek logistycznych są „[...] wojska, system logistyczny przełożonego, wojskowy terytorialny system logistyczny oraz rynek”.⁴⁸³ W działaniach narodowych otoczeniem systemu logistycznego okrętu będzie system logistyczny KPW, system logistyczny sił Zbrojnych RP oraz krajowy rynek towarów i usług, a w przypadku jednostek pływających, których eksploatacja wymaga dostaw towarów i usług z zagranicy również rynki zagraniczne. W działaniach w ramach NATO czy UE dodatkowo w otoczeniu tym funkcjonować będą, scharakteryzowane w podrozdziale 1.3. systemy logistyki wielonarodowej.

Uwzględniając przyjętą definicję potencjału systemu zabezpieczenia logistycznego, możliwości zabezpieczenia potrzeb logistycznych sił okrętowych wyrazić można pod postacią potencjału, odpowiednio zużywanego podczas realizacji dostaw i świadczenia usług na rzecz zabezpieczanych sił i odtwarzanego⁴⁸⁴.

$$P_{so}^{\log} \leq M_{so(t)}^{SZL} \rightarrow \Pi_{so(t)}^{ZL} = \Pi_{so(0)}^{ZL} - \overline{\Pi_{so(t)}^{ZZL}} + \overline{\Pi_{so(t)}^{OZL}} \quad (5.3)$$

gdzie:

- P_{so}^{\log} – potrzeby logistyczne sił okrętowych;
- $M_{so(t)}^{SZL}$ – aktualne możliwości systemu zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych;
- $\Pi_{so(t)}^{ZL}$ – aktualny potencjał systemu zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych;
- $\Pi_{so(0)}^{ZL}$ – początkowy potencjał systemu zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych;
- $\overline{\Pi_{so(t)}^{ZZL}}$ – zużyty i zniszczony potencjał systemu zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych do momentu t;
- $\overline{\Pi_{so(t)}^{OZL}}$ – odtworzony potencjał systemu zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych do momentu t.

Potencjał zabezpieczenia logistycznego powinien umożliwić ciągłość prowadzenia operacji zgodnie z wymaganymi standardami, zarówno w opera-

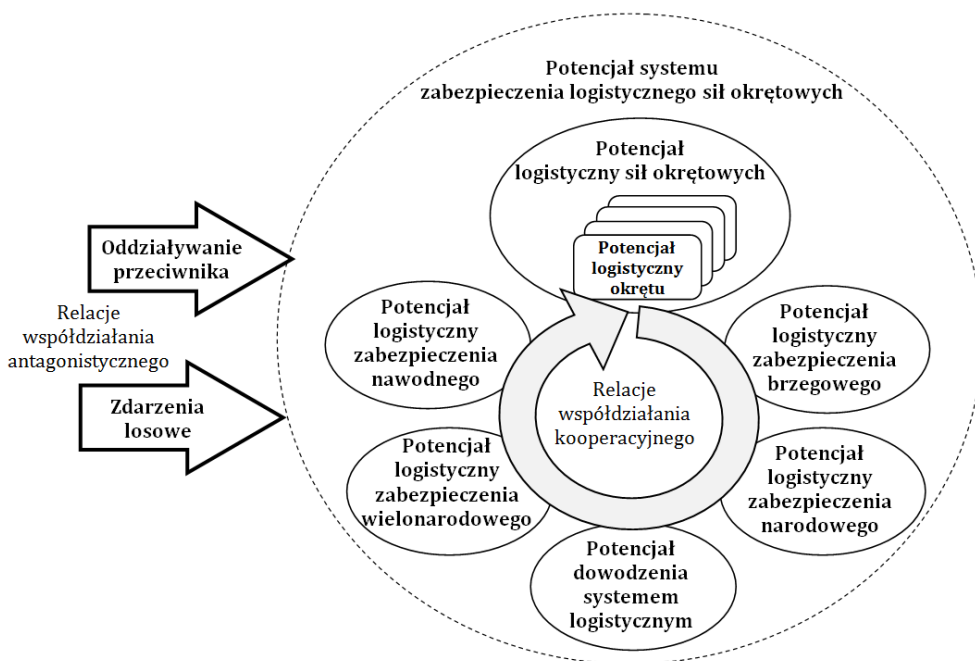
⁴⁸² Szerzej zagadnienie otoczenia organizacji przedstawia A. Szymonik, *Logistyka i zarządzanie łańcuchem dostaw*, Część I, Difin, Warszawa 2010, s. 141-146,

⁴⁸³ Tamże, s. 151.

⁴⁸⁴ Koncepcja modułu zabezpieczenia logistycznego morskiej grupy zadaniowej zaprezentowana została w A. Bursztyński, D. Kozłowski, *Concept of logistic support module for marine task forces*, „Logistyka”, 2/2011.

cyjach narodowych jak i wielonarodowych. Jednocześnie uwzględniając przewidywany czas trwania operacji uwzględnić należy degradację oraz odtwarzanie potencjału zabezpieczenia logistycznego. Degradacja potencjału następuje na skutek zużywania zasobów logistycznych wykorzystywanych przez zabezpieczane jednostki pływające lub na skutek destrukcyjnego oddziaływania przeciwnika. Destrukcyjne oddziaływanie przeciwnika dotyczy przede wszystkim niszczenia stacjonarnych lub mobilnych urządzeń logistycznych oraz zasobów materiałowych. Odtwarzanie natomiast następuje w miarę potrzeb na drodze uzupełniania zużytych lub zniszczonych zasobów logistycznych z nadrzędnego systemu logistycznego oraz odbudowy zniszczonej infrastruktury logistycznej.

Wymagany potencjał osiągnięty może być poprzez kombinację potencjałów własnych okrętów bojowych wchodzących w skład sił, potencjału zabezpieczenia nawodnego i zabezpieczenia brzegowego.



Rysunek 5.6. Ogólna struktura potencjału zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych z relacjami współdziałania

Potencjał ten opisać można zależnością:

$$\Pi_{SO}^{ZL} = F \left(\Pi_{okr}^{log} ; \Pi_{NS}^{log} ; \Pi_{Af}^{log} ; \Pi_{As}^{log} ; \Pi_{MNL}^{log} ; \Pi_{C2}^{log} ; R_W \right) \quad (5.4)$$

gdzie:

- Π_{SO}^{ZL} – potencjał zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych;
- Π_{okr}^{log} – potencjał logistyczny okrętów;
- Π_{NS}^{log} – narodowy potencjał logistyczny wydzielony do zabezpieczenia działań okrętów w strukturach wielonarodowych;
- Π_{Af}^{log} – potencjał logistyczny zabezpieczenia nawodnego;
- Π_{As}^{log} – potencjał logistyczny zabezpieczenia brzegowego;
- Π_{MNL}^{log} – potencjał wielonarodowego zabezpieczenia logistycznego;
- Π_{C2}^{log} – potencjał dowodzenia systemem zabezpieczenia logistycznego;
- R_W – relacje współdziałania.

Potencjał logistyczny współczesnego okrętu jest ściśle uzależniony od cech nadanych mu już na etapie projektowania, od wyposażenia jednostki w normatywne zestawy materiałów eksploatacyjnych, części zamiennych, narzędzi i sprzętu oraz od możliwości załogi okrętu. Możliwości te wynikają zarówno z predyspozycji, cech osobowościowych jak i wyszkolenia każdego członka załogi okrętu. Potencjał logistyczny okrętu określa przede wszystkim szeroko pojętą zdolność okrętu do zachowania gotowości bojowej i długotrwałego przebywania na morzu. Do zasadniczych determinantów określających poziom początkowego (wyjściowego) potencjału logistycznego okrętu $\Pi_{okr(0)}^{log}$, należą potencjały cząstkowe: autonomiczności okrętu, technicznych systemów do uzupełniania zapasów okrętowych w portach i na morzu metodami poziomymi (CONREP) i pionowymi (VERTREP), odtwarzania sprawności i zdatności technicznej urządzeń okrętowych, interoperacyjności logistycznej okrętu, zachowania żywotności jednostki pływającej, zabezpieczenia medycznego załóg okrętów, potencjał ludzki oraz potencjał kierowania systemem logistycznym okrętu⁴⁸⁵.

⁴⁸⁵ Szerzej: A. Bursztyński, *Potencjał logistyczny okrętu*, *Logistyka* 5/2011, s. 428-435.

Tak więc początkowy potencjał logistyczny okrętu może być określony funkcją:

$$\Pi_{okr(0)}^{log} = F \left(\Pi_{okr(0)}^A ; \Pi_{okr(0)}^{RAS} ; \Pi_{okr(0)}^R ; \Pi_{okr(0)}^{IL} ; \Pi_{okr(0)}^{ZZ} ; \Pi_{okr(0)}^Z ; \Pi_{okr(0)}^{C2} \right) \quad (5.5)$$

gdzie:

- $\Pi_{okr(0)}^{log}$ – początkowy potencjał logistyczny okrętu;
- $\Pi_{okr(0)}^A$ – początkowy potencjał autonomiczności okrętu;
- $\Pi_{okr(0)}^{RAS}$ – początkowy potencjał technicznych systemów uzupełniania zapasów okrętowych;
- $\Pi_{okr(0)}^R$ – początkowy potencjał obsługo-remontowy okrętu;
- $\Pi_{okr(0)}^{IL}$ – potencjał interoperacyjności logistycznej okrętu;
- $\Pi_{okr(0)}^{ZZ}$ – początkowy potencjał zachowania żywotności okrętu;
- $\Pi_{okr(0)}^Z$ – początkowy potencjał załogi okrętu (ludzki);
- $\Pi_{okr(0)}^{C2}$ – początkowy potencjał dowodzenia systemem logistycznym okrętu.

Określana już na etapie projektowania autonomiczność⁴⁸⁶ okrętu stanowi jedną z najważniejszych składowych jego potencjału logistycznego. Charakteryzuje ona możliwość nieprzerwanego przebywania jednostki pływającej na morzu oraz możliwość wykonywania właściwych dla danego typu i klasy okrętu zadań, bez konieczności zawijania do portu w celu odtworzenia zdolności bojowej. Na autonomiczność wpływ ma szereg czynników o charakterze logistycznym specyficznych dla poszczególnych typów okrętów. Determinanty autonomiczności okrętu podzielić można na trzy zasadnicze grupy: wielkość zapasów okrętowych, stan techniczny okrętu jako nosiciela uzbrojenia i stan techniczny zamontowanego na nim uzbrojenia i sprzętu oraz wyszkolenie i stan psychofizyczny załogi okrętu⁴⁸⁷.

⁴⁸⁶ Autonomiczność okrętu jest to najdłuższy, mierzony w dobach, czas w jakim może on przebywać na morzu, wykonując właściwe sobie zadania, bez uzupełniania zapasów i zmiany załogi. R. Miecznikowski, *Taktyka Marynarki Wojennej. Taktyka ogólna marynarki wojennej*, AMW, Wewn. 945/97, Gdynia 1997, s. 61 oraz *Procedury działań morskich. Manewrowanie taktyczne okrętów*, Norma Obronna, NO-07-A001, MON, Warszawa 2009, s. 33-34.

⁴⁸⁷ Szerzej: A. Bursztyński, *Logistyczne determinanty autonomiczności okrętu*, „Logistyka”, Nr 6/2010, 2010, s. 20.

Potencjał uzupełniania zapasów na morzu uzależniony jest od technicznych parametrów zamontowanych na okręcie urządzeń umożliwiających przyjmowanie dostaw zarówno ładunków stałych jak i ciekłych standardowymi metodami RAS.

Potencjał charakteryzujący zdolność do usuwania usterek i awarii eksploatacyjnych oraz zniszczeń bojowych obejmuje zarówno specjalistyczne wykształcenie i możliwości załogi w tym zakresie, jak i wyposażenie w niezbędne zestawy naprawcze obejmujące podzespoły i części zamienne oraz zestawy narzędzi.

W działaniach wielonarodowych szczególnego znaczenia nabiera możliwość korzystania z wielonarodowych form zabezpieczenia logistycznego, zarówno na morzu jak i w portach. W tym zakresie niezwykle istotne jest osiągnięcie przez okręty delegowane do takiej współpracy możliwie najwyższego poziomu potencjału interoperacyjności logistycznej, która zdaniem autora oznacza zdolność okrętów różnych bander do współpracy w zakresie zabezpieczenia logistycznego, a więc zdolność do świadczenia usług logistycznych na rzecz innych okrętów oraz przyjmowanie usług logistycznych od okrętów innych bander. Zgodnie z kryteriami interoperacyjności sił okrętowych zawartymi w standardach operacyjnych dla sił morskich⁴⁸⁸ interoperacyjność logistyczna pojedynczego okrętu przedstawić można jako funkcję interoperacyjności w zakresie ogólnych standardów operacyjnych, standardów materiałowych oraz generalnych wymagań sprzętowych, które również są wyrażone jako funkcje wielu zmiennych.

Potencjał zachowania żywotności wyraża się zdolnością do zapewnienia zachowania „[...]możliwie najwyższego poziomu odporności na działanie środków bojowych przeciwnika, przy równoczesnym utrzymaniu taktyczno – technicznych właściwości własnych środków technicznych”⁴⁸⁹.

Potencjał ludzki rozumiany jest jako zbiór możliwości psychofizycznych wszystkich członków załogi okrętu. Na wielkość potencjału ludzkiego zasadniczy wpływ ma ukończenie załogi okrętu, jej wykształcenie, indywidualne cechy fizyczne i psychiczne marynarzy (między innymi odporność na zmęczenie, stres pola walki czy chorobę morską), morale, motywacja, itp. Potencjał ludzki odgrywa niezwykle istotną rolę w zapewnieniu możliwości długotrwałej realizacji zadań na morzu i jest powiązany z pozostałymi składowymi poten-

⁴⁸⁸ *Maritime Operations Standards*, dz. cyt. vol. IV.

⁴⁸⁹ B. Jakus, *Obrona przeciwawaryjna okrętu cz. I*, AMW Wewn. 1006/2001, Gdynia 2001, s. 10.

cjału logistycznego okrętu. Wysoki wskaźnik potencjału ludzkiego zapewnia sprawne wykonywanie zadań na morzu w każdych warunkach, natomiast sam jest podtrzymywany przez stworzenie załodze odpowiednich warunków bytowych na jednostce.

Potencjał dowodzenia natomiast charakteryzuje możliwości poszczególnych dowódców (okrętu, pionów funkcjonalnych i działów okrętowych) w zakresie organizowania, realizowania i nadzorowania zabezpieczenia logistycznego okrętu i podległych komórek organizacyjnych.

Potencjał zabezpieczenia nawodnego jest funkcją zdolności okrętów wsparcia logistycznego⁴⁹⁰ realizujących zadania w rejonie działań operacyjnych sił okrętowych i obejmuje:

- zdolności transportowe materiałów pędnych i smarów, amunicji i innych klas zaopatrzenia takich jak żywność, części zamienne, zaopatrzenie i sprzęt medyczny;
- zdolność do świadczenia usług remontowych;
- zdolność do przekazywania zapasów na jednostki bojowe podczas przejścia morzem. W zakres ten wchodzi tankowanie na morzu (*Fueling at Sea - FAS*) oraz przekazywanie ładunków stałych metodami poziomymi (*CONREP*) i pionowymi (*VERTREP*) z wykorzystaniem bazujących na pokładach okrętów wsparcia logistycznego śmigłowców;
- zdolność do realizacji zabezpieczenia medycznego załóg okrętów bojowych, a w tym ewakuacja poszkodowanych z pokładów jednostek pływających, udzielanie im pomocy medycznej na poziomie 2-3 oraz dalsza ewakuacja do brzegowych elementów zabezpieczenia medycznego.

Uwzględniając ogólną strukturę zabezpieczenia nawodnego funkcjonującego na akwenach litoralnych oraz przedstawione w podrozdziale 4.3. ogólne charakterystyki okrętów logistycznych, jego potencjał można przedstawić zależnością:

$$\Pi_{Lit}^{\log} = F \left(\prod_{l=1}^L \alpha^{\log} ; \alpha = \overline{1; 8} \right) \quad (5.6)$$

gdzie:

Π_{Lit}^{\log} – potencjał logistycznego zabezpieczenia nawodnego sił okrętowych na akwenach litoralnych;

⁴⁹⁰ Zasady organizacji zabezpieczenia nawodnego oraz podstawowe klasy okrętów logistycznych przedstawione zostały w podrozdziale 4.3.

- $\Pi_{Af\alpha}^{\log}$ – potencjał logistyczny n-tego okrętu logistycznych wchodzącego w skład zabezpieczenia nawodnego;
- L – liczba okrętów logistycznych;
- Π_{Af1}^{\log} – potencjał transportowy okrętów logistycznych;
- Π_{Af2}^{\log} – potencjał remontowy okrętów logistycznych;
- Π_{Af3}^{\log} – potencjał medyczny okrętów logistycznych;
- Π_{Af4}^{\log} – potencjał techniczny urządzeń do przekazywania ładunków stałych na morzu;
- Π_{Af5}^{\log} – potencjał techniczny urządzeń do przekazywania ładunków ciekłych;
- Π_{Af6}^{\log} – potencjał techniczny *VERTREP*;
- Π_{Af7}^{\log} – potencjał ludzki załóg okrętów zabezpieczenia logistycznego;
- Π_{Af8}^{\log} – potencjał dowodzenia systemem zabezpieczenia nawodnego.

Dla sił operujących na akwenach litoralnych zdecydowanie większe znaczenie ma potencjał logistyczny zabezpieczenia brzegowego. W ramach tego potencjału rozpatrywane będą potencjały własnych i sojuszniczych baz brzegowych, a w tym potencjały portów morskich i lotniczych, instalacji i urządzeń remontowych, baz materiałowych, szpitali, oraz możliwości korzystania ze wsparcia przez państwo-gospodarza.

W celu określenia potencjałów zabezpieczenia brzegowego rozpatrywać należy zdolności stałych i czasowych baz brzegowych do:

- przyjmowania, magazynowania i zarządzania zapasami środków materiałowych i bojowych;
- realizacji remontów awaryjno-bojowych okrętów;
- prowadzenia ewakuacji medycznej rannych i chorych z jednostek pływających operujących na morzu oraz zapewnienie im wymaganej pomocy medycznej;
- zapewnienia bezpiecznego bazowania jednostek pływających, a w tym świadczenie usług specjalistycznych i gospodarczo-bytowych dla załóg okrętów;
- przyjęcia i obsługi statków powietrznych lotnictwa morskiego;
- przekazywania na okręty w rejonie działań bojowych personelu, pilnych przesyłek oraz ładunków przy wykorzystaniu śmigłowców VOD;

- uzupełniania na okrętach wsparcia logistycznego w rejonach działań operacyjnych zapasów paliw i innych środków materiałowych z wykorzystaniem tankowców wahadłowych.

Potencjał zabezpieczenia brzegowego uzależniony jest od potencjałów poszczególnych elementów brzegowego zaplecza logistycznego. W systemie narodowym obejmuje on potencjał stałych baz morskich i punktów bazowania oraz elementów mobilnych tego systemu⁴⁹¹. W działaniach sojuszniczych natomiast elementów realizujących zabezpieczenie regionalne oraz czasowych baz wykorzystywanych w ramach zabezpieczenia rozwiniętego (ALSS i FLS)⁴⁹². Ogólny potencjał zabezpieczenia brzegowego można przedstawić zależnością:

$$\Pi_{AsLit}^{\log} = F\left(\prod_{b=1}^M \log_{As} \beta; \beta = \overline{1; 12}\right) \quad (5.7)$$

gdzie:

- Π_{AsLit}^{\log} – potencjał zabezpieczenia brzegowego sił okrętowych na akwenach litoralnych;
- $\prod_{m=1}^M \log_{As} \beta$ – potencjał logistyczny M liczby baz brzegowych zabezpieczenia logistycznego;
- M – liczba baz brzegowych funkcjonujących w rejonie prowadzonej operacji;
- Π_{As1}^{\log} – potencjał infrastruktury portowej bazy brzegowej;
- Π_{As2}^{\log} – potencjał infrastruktury lotniskowej;
- Π_{As3}^{\log} – potencjał infrastruktury magazynowej;
- Π_{As4}^{\log} – potencjał medyczny wojskowego i cywilnego systemu medycznego;
- Π_{As5}^{\log} – potencjał remontowy wojskowych i cywilnych stocznii i warsztatów remontowych;
- Π_{As6}^{\log} – potencjał zabezpieczenia materiałowego;
- Π_{As7}^{\log} – potencjał logistyczny tankowców wahadłowych;
- Π_{As8}^{\log} – potencjał statków powietrznych zaopatrywania pokładowego;
- Π_{As9}^{\log} – potencjał świadczenia usług gospodarczo-bytowych;
- Π_{As10}^{\log} – potencjał rozwiniętych struktur logistyki wielonarodowej;
- Π_{As11}^{\log} – potencjał ludzki;
- Π_{As12}^{\log} – potencjał dowodzenia systemem zabezpieczenia brzegowego.

⁴⁹¹ Organizacja narodowego zabezpieczenia brzegowego przedstawiona została w podrozdziale 4.2.

⁴⁹² Organizacja wielonarodowego zabezpieczenia brzegowego przedstawiona została w podrozdziale 4.3.

W działaniach w systemie sojuszniczym szczególnego znaczenia dla skutecznego zabezpieczenia wielonarodowych sił NATO, w tym również sił okrętowych nabiera potencjał wielonarodowego zabezpieczenia logistycznego, który zgodnie z założeniami przedstawionymi w podrozdziale 4.3. przedstawić można zależnością:

$$\Pi_{MNL}^{\log} = F \left(\Pi_{MILU}^{\log}; \Pi_{MLU}^{\log}; \Pi_{LLN}^{\log}; \Pi_{LRSN}^{\log}; \Pi_{TPLSS}^{\log}; \Pi_{HNS}^{\log}; \Pi_{NLSP}^{\log} \right) \quad (5.8)$$

gdzie:

- Π_{MNL}^{\log} – potencjał wielonarodowego zabezpieczenia logistycznego;
- Π_{MILU}^{\log} – potencjał wielonarodowych zintegrowanych jednostek logistycznych;
- Π_{MLU}^{\log} – potencjał wielonarodowych jednostek logistycznych;
- Π_{LLN}^{\log} – potencjał wydzielonych sił państwa wiodącego logistycznie;
- Π_{LRSN}^{\log} – potencjał wydzielonych sił państwa specjalisty logistycznego;
- Π_{TPLSS}^{\log} – potencjał wsparcia „strony trzeciej”;
- Π_{HNS}^{\log} – potencjał wsparcia przez państwo-gospodarza;
- Π_{NLSP}^{\log} – potencjał zaangażowanego sojuszniczego systemu kontraktacji.

Warunkiem koniecznym zapewnienia wymaganego poziomu zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych jest wydzielenie stacjonarnych i mobilnych składowych systemu logistycznego charakteryzujących się potencjałem przewyższającym, a w najgorszym przypadku równoważącym potrzeby tych sił.

Potencjał dowodzenia zabezpieczeniem logistycznym rozpatrywać należy w dwóch aspektach: narodowym i sojuszniczym. Potencjał dowodzenia logistyką narodową będzie wypadkową potencjałów dowodzenia logistyka planistyczną i wykonawczą. W zakresie logistyki planistycznej uzależniony będzie od funkcjonowania systemu dowodzenia począwszy od szczebla Zarządu Planowanie Logistyki P-4 poprzez Zarząd Planowania Logistycznego N-4 do szczebla sekcji S-4. W zakresie logistyki wykonawczej potencjał dowodzenia kształtowany będzie przez system dowodzenia Inspektoratu Wsparcia SZ RP, odpowiedzialnej za organizację zabezpieczenia logistycznego sił MW RP Regionalnej Bazy Logistycznej, komend portów wojennych do dowódcy działu okrętowego realizującego zabezpieczenie logistyczne na najniższym szczeblu

dowodzenia w tym systemie. Uwzględniając złożony system logistyczny SZ RP stwierdzić należy, że niezwykle istotnym czynnikiem kształtującym potencjał dowodzenia logistyką w zabezpieczeniu działań sił okrętowych będą relacje współdziałania pomiędzy wszystkimi elementami funkcjonującymi w tych dwóch systemach logistycznych.

$$\Pi_{c^2MW}^{\log} = F(\Pi_{c^2Lpl}^{\log}; \Pi_{c^2LW}^{\log}; R_{SZ}^W) \quad (5.9)$$

gdzie:

- $\Pi_{c^2MW}^{\log}$ – potencjał dowodzenia systemem zabezpieczenia logistycznego sił MW RP;
- $\Pi_{c^2Lpl}^{\log}$ – potencjał dowodzenia logistyką planistyczną;
- $\Pi_{c^2LW}^{\log}$ – potencjał dowodzenia logistyką wykonawczą;
- R_{SZ}^W – relacje współdziałania w systemie dowodzenia logistyką SZ RP.

Potencjał dowodzenia systemem zabezpieczenia logistycznego w operacjach sojuszniczych uzależniony jest od potencjałów dowodzenia zabezpieczeniem nawodnym, brzegowym i narodowym oraz relacjami współdziałania pomiędzy tymi systemami zabezpieczenia logistycznego.

$$\Pi_{c^2MNL}^{\log} = F(\Pi_{c^2Af}^{\log}; \Pi_{c^2AS}^{\log}; \Pi_{c^2MW}^{\log}; R_{MNL}^W) \quad (5.10)$$

gdzie:

- $\Pi_{c^2MNL}^{\log}$ – potencjał dowodzenia systemem logistyki wielonarodowych sił morskich;
- $\Pi_{c^2Af}^{\log}$ – potencjał dowodzenia zabezpieczeniem logistycznym na morzu;
- $\Pi_{c^2AS}^{\log}$ – potencjał dowodzenia brzegowym zabezpieczeniem logistycznym;
- $\Pi_{c^2MW}^{\log}$ – potencjał dowodzenia systemem zabezpieczenia logistycznego sił MW RP;
- R_{MNL}^W – relacje współdziałania w systemie dowodzenia logistyką wielonarodową.

Dodatkowo niezwykle istotny wpływ na potencjał dowodzenia logistyką w operacjach wielonarodowych mają relacje współdziałania pomiędzy syste-

mem dowodzenia logistyką wielonarodową a narodowa państwa delegującego swoje okręty do wielonarodowych sił morskich.

5.4. Relacje współdziałania w procesie zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych

Zachodzące podczas działań na morzu procesy degradacji oraz odtwarzania potencjału logistycznego sił okrętowych w znacznym stopniu są uzależnione od relacji zachodzących na morskim teatrze działań. Relacje te mogą obejmować wzmacniające potencjał zabezpieczenia logistycznego relacje współdziałania kooperacyjnego lub osłabiające ten potencjał relacje współdziałania antagonistycznego.

Ogólny charakter i poziom relacji współdziałania uzależniony jest od szeregu czynników wynikających przede wszystkim z konfiguracji modułu zabezpieczenia logistycznego oraz rodzaju prowadzonych działań. Do czynników tych zaliczyć można:

- zdolność okrętów do prowadzenia działań oraz możliwości odtwarzania gotowości bojowej na morzu i w portach;
- liczbę i możliwości współpracy stacjonarnych i mobilnych elementów zabezpieczenia logistycznego;
- wykorzystywanie rozwiązań wielonarodowych podnoszących sprawność funkcjonowania systemu logistycznego;
- prawidłowe pozyskiwanie i przekazywanie informacji o potrzebach i możliwościach w zakresie zabezpieczenia logistycznego;
- wyszkolenie załóg okrętów bojowych i okrętów wsparcia logistycznego oraz personelu brzegowych elementów logistycznych;
- poziom i zakres destrukcyjnego oddziaływania przeciwnika;
- odporność systemu logistycznego na destrukcyjne oddziaływanie przeciwnika;
- warunki terenowe, klimatyczne i hydrometeorologiczne panujące w rejonie prowadzonej operacji;
- zdarzenia losowe.

Jednocześnie przedstawione w rozdziale 3. specyficzne warunki działania na akwenach litoralnych mogą wpływać charakter relacji współdziałania

kooperacyjnego lub antagonistycznego. W działaniach defensywnych, zarówno lokalizacja własnych baz brzegowych, jak i ich odległość od rejonów działań sił okrętowych może wpływać na wzmocnienie relacji oddziaływania kooperacyjnego. W działaniach ekspedycyjnych natomiast warunki te mogą powodować nasilenie relacji oddziaływania antagonistycznego.

Według K. Ficońa do najbardziej powszechnych układów relacji współdziałania w wojskowym systemie logistycznym należą funkcjonalne wewnętrzne i zewnętrzne relacje systemowe oraz informacyjno-decyzyjne relacje dowodzenia, kierowania i zarządzania⁴⁹³.

Wewnętrzne relacje współdziałania kooperacyjnego opisują związki zachodzące pomiędzy poszczególnymi podsystemami logistycznymi. W strukturach zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych relacje te zachodzą już na najniższym szczeblu, w ramach systemu logistycznego okrętu, pomiędzy wzajemnie się wspierającymi systemami logistycznymi pionów i działów okrętowych. Formy i zasady wzajemnego wspierania się komórek organizacyjnych okrętu wynikają zarówno z zadań jakie zostały postawione poszczególnym członkom załóg w rozkładach okrętowych i z obowiązków wynikających z RSO (Regulaminu Służby na Okrętach Rzeczypospolitej Polskiej) jak i tzw. dobrej praktyki okrętowej.

Zewnętrzne relacje współdziałania kooperacyjnego opisują natomiast związki zachodzące pomiędzy systemem logistycznym okrętu a systemami logistycznymi jego otoczenia.

Natomiast relacje pomiędzy podsystemami kierowania logistyką, a podsystemami wykonawczymi mają charakter informacyjny i wynikają z podległości służbowej oraz funkcjonalnej. Ponadto według M. Brzezińskiego „[...] *pośród elementami systemu logistycznego występują relacje współdziałania mające charakter informacyjny oraz zasileniowy wynikający z kooperacji podsystemów wykonawczych*”⁴⁹⁴.

Na poziomie grup taktycznych (zadaniowych) lub sił okrętowych relacje współdziałania kooperacyjnego zachodzą pomiędzy systemami logistycznymi poszczególnych okrętów wchodzących w skład zespołu. Okręty w celu zachowania gotowości do działań wymagają obecności logistycznych działań zabezpieczających warunkujących skuteczne odtwarzanie ich gotowości bojowej. Zatem na poziom wzmocnienia potencjału logistycznego sił okrętowych mają

⁴⁹³ Szerzej: K. Ficoń, *Badania operacyjne stosowane. Modele i aplikacje*, BEL Studio, Warszawa 2006, s. 231.

⁴⁹⁴ M. Brzeziński, *Logistyka wojskowa*, dz. cyt., s. 50.

również wpływ relacje zachodzące pomiędzy systemem logistycznym tych sił a elementami ściśle dopasowanego do danej operacji zabezpieczenia logistycznego, dla którego konieczne jest również indywidualne określenie zbioru relacji systemowych zachodzących pomiędzy jego elementami.

Relacje te zachodzić będą pomiędzy okrętami bojowymi a okrętami wsparcia logistycznego, systemem zabezpieczenia brzegowego oraz zabezpieczenia narodowego. W strukturach wielonarodowych szczególną formą relacji współdziałania kooperacyjnego są sojusznicze rozwiązania zabezpieczenia logistycznego. Relacje na szczeblu wielonarodowym w decydujący sposób uzależnione są od poziomu interoperacyjności logistycznej sił okrętowych i brzegowych urządzeń logistycznych.

Informacyjno-decyzyjne relacje współdziałania zachodzą na różnych szczeblach dowodzenia jako nadrzędne, przybierające formę rozkazów, poleceń, zarządzeń, podrzędne występujące jako meldunki, sprawozdania i prośby oraz współrzędne⁴⁹⁵.

Relacje współdziałania kooperacyjnego powinny wpłynąć na wzmocnienie potencjału systemu zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych.

Zewnętrzne relacje współdziałania mogą również przyjąć formę współdziałania antagonistycznego i mogą mieć bardzo zróżnicowany charakter. Wynikać one mogą z oddziaływania przeciwnika lub sytuacji losowej.

Relacje wynikające z oddziaływania przeciwnika będą wpływały na potencjał logistyczny sił okrętowych przede wszystkim podczas działań bojowych. Należy jednak uwzględnić występowanie tych relacji również podczas prowadzenia operacji poniżej progu wojny. Zagadnienia dotyczące intensywności działań, poziomu zaangażowania sił oraz możliwość występowania zagrożeń szerzej przedstawione zostały w rozdziale 1. Do relacji oddziaływania antagonistycznego, zachodzących podczas konfliktów zbrojnych, zaliczyć należy oddziaływanie destrukcyjne, a w tym dokonywanie zniszczeń bojowych na jednostkach pływających oraz niszczenie mobilnego i stacjonarnego potencjału logistycznego oraz stwarzanie zagrożenia dla jednostek pływających podczas odtwarzania gotowości bojowej na morzu i w portach. Zdaniem autora decydujący wpływ na poziom destrukcyjnego oddziaływania będzie miało charakterystyczne dla danego przeciwnika uzbrojenie, sprzęt wojskowy oraz wyszkolenie. Jako oddziaływanie antagonistyczne, w operacjach poniżej progu wojny uwzględnić należy zagrożenia działaniami asymetrycznymi oraz uniemożli-

⁴⁹⁵ Szerzej: K. Ficoń, K. Ficoń, *Badania operacyjne...*, dz. cyt., s. 233-237.

wienie lub utrudnienie realizacji procesu zabezpieczenia logistycznego na skutek braku niezbędnej infrastruktury portowej. Jak przedstawiono w rozdziale trzecim również brak współpracy ze strony państw nadbrzeżnych oraz konieczność przestrzegania, omówionych w podrozdziałach 3.3. i 3.4. prawnych aspektów działań na akwenach litoralnych, może wpłynąć na wzrost poziomu oddziaływania antagonistycznego. W tym względzie niezwykle istotne znaczenie będzie miała lokalizacja czasowych baz brzegowych i ich odległość od rejonu działań sił okrętowych.

Do relacji wynikających z sytuacji losowej zaliczyć należy wszystkie zakłócenia wywołane awariami i usterkami technicznymi urządzeń oraz błędami ludzkimi, w tym błędnymi decyzjami dotyczącymi organizacji zabezpieczenia logistycznego komponentu morskiego. Podczas działań na morzu dodatkowo uwzględnić należy możliwość wystąpienia trudnych warunków hydrometeorologicznych, utrudniających lub czasowo uniemożliwiających realizację zadań zabezpieczenia logistycznego.

W rzeczywistych działaniach należy spodziewać się równoczesnego oddziaływania na potencjał zabezpieczenia logistycznego zarówno relacji współdziałania kooperacyjnego, jak i relacji współdziałania antagonistycznego. Co można przedstawić zależnością:

$$\Pi_{so}^{ZL} (t ; \overline{R_A^W}) < \Pi_{so}^{ZL} (t) < \Pi_{so}^{ZL} (t ; \overline{R_K^W}) \quad (5.11)$$

gdzie:

- $\Pi_{so}^{ZL} (t)$ – potencjał zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w czasie t nie będący w żadnej relacji współdziałania;
- $\Pi_{so}^{ZL} (t ; \overline{R_A^W})$ – potencjał zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w czasie t osłabiony relacjami współdziałania antagonistycznego;
- $\Pi_{so}^{ZL} (t ; \overline{R_K^W})$ – potencjał zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w czasie t wzmocniony relacjami współdziałania kooperacyjnego.

Przyjąć również należy, że wydzielone na potrzeby zabezpieczenia operacji elementy systemu logistycznego będą w stanie zapewnić ciągłość prowadzenia działań sił okrętowych w sytuacji, gdy relacje współdziałania kooperacyjnego w większym stopniu będą wzmacniały ich potencjał niż będą go osłabiały relacje współdziałania antagonistycznego. W sytuacji przeciwnej, nad-

miernie osłabiony potencjał zabezpieczenia logistycznego może nie spełnić wymagań sił okrętowych w zakresie prawidłowego zabezpieczenia prowadzonej operacji.

5.5. Potencjał zabezpieczenia logistycznego okrętów MW RP podczas prowadzenia działań na akwenach litoralnych

Analiza struktury potencjału systemu zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych Marynarki Wojennej RP przeprowadzona została dla sześciu wariantów wykorzystania tych sił w czterech, omówionych w rozdziale drugim, rejonach działań. W procesie identyfikacji elementów składowych potencjału logistycznego niezbędnego do zabezpieczenia potrzeb sił okrętowych MW RP konieczne jest uwzględnienie opcji zabezpieczenia brzegowego oraz nawodnego. W tym celu zostaną wykorzystane i uszczegółowione zależności 5.6. i 5.7.

Dodatkowo dywersyfikacja obejmuje charakter prowadzonych operacji. W tym względzie, biorąc pod uwagę założenia wykorzystania sił okrętowych MW RP, autor dokonał podziału działań, ze względu na ich intensywność. W rejonach objętych działaniami narodowymi, tj. w strefie obrony oraz w OoZ MW uwzględnione zostały dwa warianty: działania w ramach lokalnego konfliktu zbrojnego o ograniczonym zasięgu oraz działania reagowania kryzysowego. Ze względu na przedstawione w podrozdziale 2.1.2. polityczne i gospodarcze powiązania państw Regionu Bałtyckiego oraz fakt, że region ten wydaje się być regionem stabilnym politycznie, mało prawdopodobny wydaje się wybuch konfliktu zbrojnego pomiędzy państwami nadbałtyckimi. W rozważaniach teoretycznych nie można jednak całkowicie wykluczyć takiego scenariusza.

Również dwa warianty przyjęte zostały dla działań prowadzonych w ramach sojuszniczego systemu obrony, zarówno w OoZ MW jak i na akwencie północnego Atlantyku, różniące się możliwością organizowania zabezpieczenia brzegowego. Uwzględnione w nich zostały działania w ramach konwencjonalnych konfliktów zbrojnych, zarówno o zasięgu regionalnym, jak i globalnym. Jednak zdaniem autora, konwencjonalny konflikt zbrojny o zasięgu lokalnym wydaje się być najbardziej prawdopodobną przyczyną udział sił okrętowych MW RP we wspomnianych rejonach w działaniach bojowych wielonarodowych sił morskich NATO, prowadzonych na mocy art. 5. Traktatu Waszyngtońskiego.

W rejonie objętym sojuszniczym systemem obrony, szczególnie na jego południowych akwenach określonych jako niestabilne (rys. 2.3.) siły okrętowe MW RP mogą również uczestniczyć w operacjach reagowania kryzysowego, misjach pokojowych oraz akcjach humanitarnych.

Natomiast zabezpieczenie logistyczne sił okrętowych MW RP działających poza rejonem uwzględnionym w sojuszniczym systemie obrony mogą być realizowane w ramach działań reagowania kryzysowego, w operacjach pokojowych oraz akcjach humanitarnych. Także w tych działaniach uwzględnione zostały dwa warianty zabezpieczenia logistycznego w oparciu o płynący rozwinięty rejon logistyczny działający na potrzeby tylko sił okrętowych lub w ramach operacji połączonej.

Dwa pierwsze warianty obejmują zabezpieczenie logistyczne działań sił MW RP w systemie narodowym, zarówno w strefie obrony, jak i w obszarze operacyjnego zainteresowania. W rozpatrywanym wariantcie główny wysiłek związany z zabezpieczeniem działań sił okrętowych będzie spoczywał na narodowym systemie logistycznym.

W działaniach w strefie obrony, na ogólną wartość potencjału zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych składać się będą zasoby zgromadzone na okrętach oraz zasoby strefy lądowej, przybrzeżnej i morskiej. W zależności od potrzeb w strefie przybrzeżnej potencjał ten obejmować będzie zasoby stacjonarnego i manewrowego systemu bazowania sił okrętowych oraz potencjał pozamilitarnych ogniw obronnych.

W tabeli 5.3. przedstawione zostały główne stacjonarne i mobilne elementy systemu zabezpieczenia logistycznego, w decydujący sposób kształtujące jego potencjał w działaniach w wymiarze narodowym.

Potencjały logistyczne poszczególnych składowych wykazanych w tabeli 5.3. są złożonymi funkcjami potencjałów częściowych elementów, które je tworzą.

**Tabela 5.6. Potencjał zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych
w działaniach narodowych MW RP**

| Strefa dyslokacji potencjału logistycznego | | Ograniczony (lokalny) konflikt zbrojny Wariant I | Działania reagowania kryzysowego Wariant II | | | |
|--|-------------------------------------|---|--|-----------------------------|---------------------------|---|
| Zabezpieczenie pływające | Strefa morską | Potencjał mobilny | Zbiornikowiec paliwowy | - | | |
| | | | Okręt dowodzenia i wsparcia logistycznego | - | | |
| | | | Okręty Ratownicze | Okręty Ratownicze | | |
| | | | Holowniki | Holowniki | | |
| Zabezpieczenie brzegowe | Strefa przybrzeżna | Potencjał stacjonarny | Baza Morska | Port wojenny | Port wojenny | |
| | | | | Komenda portu wojennego | Komenda portu wojennego | |
| | | | | Składy materiałowe | Składy materiałowe | |
| | | | | WRTM | WRTM | |
| | | | | Portowy punkt medyczny | Portowy punkt medyczny | |
| | | | | pjp/bśp | pjp/bśp | |
| | | Lądowisko | Lądowisko | | | |
| | | Punkt Bazowania | Port wojenny | Port wojenny | | |
| | | | Lądowisko | Lądowisko | | |
| | | | Obiekty magazynowe | Obiekty magazynowe | | |
| | | | WRTM | WRTM | | |
| | | | Portowy punkt medyczny | Portowy punkt medyczny | | |
| | | | pjp/bśp | pjp/bśp | | |
| | | Pozamilitarne ogniwa obronne | Stocznie - PRO | - | | |
| | | | Port morski | - | | |
| | | | Szpital | - | | |
| | | | Potencjał mobilny | Punkt Manewrowego Bazowania | Port lub przystań rybacka | - |
| | | | | | Lądowisko | - |
| | Magazyny z rozśrodkowanymi zapasami | | | | - | |
| | Portowy punkt medyczny | - | | | | |
| | RPRO | - | | | | |
| | Strefa lądowa | Baza Lotnicza MW | Śmigłowce ratownicze | Śmigłowce ratownicze | | |
| | | | Śmigłowce transportowe | Śmigłowce transportowe | | |
| | | Składy materiałowe | Składy materiałowe | | | |
| Szpitale obwodu profilaktyczno leczniczego | | Szpitale | | | | |
| Pozamilitarne ogniwa obronne | | - | | | | |

Dostosowując zależność 5.4. do ogólnych warunków prowadzenia działań w wymiarze narodowym oraz wykorzystując zaproponowaną w tabeli 5.3. strukturę systemu zabezpieczenia logistycznego w działaniach sił okrętowych na akwenach litoralnych objętych strefą obrony MW RP oraz OoZ MW, potencjał tego systemu przedstawić można zależnością:

$$\Pi_{SO MW}^{ZL} = F \left(\prod_{n=1}^N \log_{okr}; \prod_{k=1}^K \log_{Af MW}; \prod_{i=1}^I \log_{As SP}; \prod_{j=1}^J \log_{Af SL}; \Pi_{C^2 MW}^{\log}; R_{SZ}^W \right) \quad (5.12)$$

gdzie:

- $\Pi_{SO MW}^{ZL}$ – potencjał zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych podczas działań w wymiarze narodowym;
- Π_{okr}^{\log} – potencjał logistyczny okrętów;
- N – liczba okrętów wchodzących w skład sił okrętowych;
- $\Pi_{Af MW}^{\log}$ – potencjał nawodnego zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych podczas działań w wymiarze narodowym;
- K – ogólna liczba wykorzystywanych do tego zabezpieczenia okrętów logistycznych;
- $\Pi_{As SP}^{\log}$ – potencjał brzegowego zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w strefie przybrzeżnej;
- I – ogólna liczba wykorzystywanych do zabezpieczenia brzegowych elementów systemu bazowania;
- $\Pi_{Af SL}^{\log}$ – potencjał brzegowego zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w strefie lądowej;
- J – ogólna liczba wykorzystywanych do zabezpieczenia logistycznych elementów strefy lądowej;
- $\Pi_{C^2 MW}^{\log}$ – potencjał dowodzenia logistką w wymiarze narodowym;
- R_{SZ}^W – relacje współdziałania w systemie dowodzenia logistyką SZ RP;

Potencjał ten kształtowany będzie każdorazowo indywidualnie dla sił okrętowych działających w strefie obrony MW z uwzględnieniem wielkości sił, intensywności działań oraz możliwości aktualnego wykorzystania poszczególnych elementów systemu logistycznego. Potencjał zabezpieczenia nawodnego, w strefie morskiej, będzie uzależniony od liczby i typu użytych do działań okrętów logistycznych, ratowniczych i holowników. Natomiast potencjał zabezpieczenia brzegowego, w strefie przybrzeżnej, uzależniony będzie od potencjałów cząstkowych stacjonarnych i mobilnych elementów systemu bazo-

wania: baz morskich, punktów bazowania oraz w zależności od potrzeb rozwinętych punktów manewrowego bazowania. Natomiast w strefie lądowej zależność będzie zarówno od potencjałów rozlokowanych w tej strefie sił i środków wojskowych, jak i cywilnych podmiotów gospodarczych.

Jak wykazano w tabeli 5.3. w czasie prowadzenia działań reagowania kryzysowego nie wszystkie elementy systemu logistycznego będą dostępne. Dotyczy to przede wszystkim tych, które będą mobilizowane i militaryzowane dopiero podczas osiągnięcia pełnej gotowości bojowej, lub ze względu na małą intensywność działań ich wykorzystanie będzie nieuzasadnione (np. okrętów logistycznych).

Dwa kolejne warianty zabezpieczenia logistycznego dostosowane zostały do działań okrętów w strukturach wielonarodowych sił okrętowych lub grup zadaniowych, zarówno w OZ MW, jak i w obszarze objętym sojuszniczym systemem obrony i reagowania kryzysowego. Warianty te uwzględniają zabezpieczenie narodowe, sojusznicze zabezpieczenie nawodne i brzegowe, oraz możliwe do zastosowania opcje logistyki wielonarodowej. Dywersyfikacja tych wariantów wynika z organizacji sojuszniczego zabezpieczenia brzegowego.

Wariant III dotyczy zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych podczas prowadzenia działań na morzu w ramach ograniczonego, lokalnego konfliktu zbrojnego. W tym względzie jako konflikt ograniczony rozumieć należy zbrojne działania przy użyciu ściśle ograniczonych sił i metod⁴⁹⁶. Uznać też należy, że w takim konflikcie ograniczeniami objęte będą przede wszystkim: cel polityczny, obszar, czas i forma działań. Zazwyczaj głównym celem jest „[...] *opanowanie części terytorium, co doprowadzi do zwiększenia potencjału kosztem przeciwnika*”⁴⁹⁷. Podczas ograniczonego konfliktu zbrojnego walka zbrojna toczy się na niewielkim obszarze, w krótkim czasie, a z powodu, że ograniczonym celem powinny też odpowiadać ograniczone środki, nie angażuje gospodarki kraju będącego w konflikcie, ani całych sił zbrojnych⁴⁹⁸.

Również w działaniach na morzu podczas ograniczonego konfliktu zaangażowane mogą być tylko ograniczone siły okrętowe, których potrzeby logi-

⁴⁹⁶ N. Tavor, *International Military and Defense Encyclopedia*, Tom 6, Washington 1993, s. 2006.

⁴⁹⁷ C. Von Clausewitz, *O wojnie*, Dom Wydawniczy Mireki, Kraków 2007, s. 457.

⁴⁹⁸ Ł. Smalec, *Konflikty zbrojne źródła, przyczyny, cele, preteksty*, Centrum Inicjatyw Międzynarodowych, Grudzień 2011, <http://blogcim.files.wordpress.com/2011/12/smalec-analiz-cim-pl.pdf>, s. 10.

styczne będą mogły zostać zaspokojone przy wykorzystaniu jedynie baz działających w ramach zabezpieczenia regionalnego.

Wariant IV natomiast przedstawia system zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w działaniach wielonarodowych podczas konfliktu zbrojnego na skalę regionalną lub globalną, angażującego znaczący potencjał logistyczny i gospodarczy uczestniczących w nim stron. W wariantach tych system zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych obejmuje systemy logistyczne państw wysyłających swoje siły oraz system logistyki wielonarodowej.

Tabela 5.7. Potencjał zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w działaniach wielonarodowych

| Strefa dyslokacji potencjału logistycznego | | Ograniczony (lokalny) konflikt zbrojny Wariant III | Regionalny lub globalny konflikt zbrojny Wariant IV | |
|--|--------------------------------|---|--|---|
| Zabezpieczenie narodowe | Narodowy potencjał logistyczny | Bazy morskie | Bazy morskie | |
| | | Bazy lotnicze | Bazy lotnicze | |
| | | Zapasy śb., śm, tśm. | Zapasy śb., śm, tśm. | |
| | | NSE | NSE | |
| | | Transport powietrzny | Transport powietrzny | |
| | | Transport morski | Transport morski | |
| Zabezpieczenie wielonarodowe | Zabezpieczenie brzegowe | Zabezpieczenie regionalne (baza morską sojusznika) | Baza Morska | Baza morską lub port morską |
| | | | Port lotniczy | Port lotniczy |
| | | | Infrastruktura magazynowa | Infrastruktura magazynowa |
| | | | Stocznie | Stocznie |
| | | | Szpital | Moduł medyczny |
| | | | Usługi gospodarczo-bytowe | Usługi gospodarczo-bytowe |
| | | | HNS | HNS |
| | | | VOD | VOD |
| | Zaopatrzeniowce wahadłowe | Zaopatrzeniowce wahadłowe | | |
| | MILU, MLU, LLN, LRSN, TPLSS | | MILU, MLU, LLN, LRSN, TPLSS | |
| | Zabezpieczenie nawodne | Szybkie okręty wsparcia bojowego lub uniwersalne okręty logistyczne lub zbiornikowce floty. | | Szybkie okręty wsparcia bojowego lub uniwersalne okręty logistyczne lub zbiornikowce floty. |
| | | LLN, LRSN, sojusznicy system kontraktowania. | | LLN, LRSN, sojusznicy system kontraktowania. |

Uwzględniając zależności 5.4., 5.6. i 5.7 oraz zaproponowaną w tabeli 5.4. strukturę systemu zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych MW RP w działaniach wielonarodowych potencjał systemu zabezpieczenia logistycznego dla wariantu III można wyrazić zależnością:

$$\prod_{SOMNIII}^{ZL} = F \left(\prod_{n=1}^N \log_{okr} ; \prod_{NS} \log ; \prod_{i=1}^U \log_{AS\ HN} ; \prod_{w=1}^W \log_{Af\ MN} ; \prod_{MNL} \log ; \prod_{C^2\ MN} \log ; R_{MNL}^W \right) \quad (5.13)$$

gdzie:

- $\prod_{SO\ MNIII}^{ZL}$ – potencjał zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w operacjach wielonarodowych;
- $\prod_{okr} \log$ – potencjał logistyczny okrętów;
- N – liczba okrętów wchodzących w skład sił okrętowych;
- $\prod_{NS} \log$ – narodowy potencjał logistyczny wydzielony do zabezpieczenia działań okrętów MW RP w strukturach wielonarodowych;
- $\prod_{AS\ HN} \log$ – potencjał brzegowego, regionalnego zabezpieczenia logistycznego;
- U – ogólna liczba wydzielonych do zabezpieczenia brzegowych elementów systemu bazowania państwa gospodarza;
- $\prod_{Af\ MN} \log$ – potencjał wielonarodowego zabezpieczenia nawodnego;
- W – ogólna liczba okrętów logistycznych zabezpieczenia nawodnego operujących w składzie sił okrętowych;
- $\prod_{MNL} \log$ – potencjał przyjętych opcji wielonarodowego zabezpieczenia logistycznego;
- $\prod_{C^2\ MN} \log$ – potencjał dowodzenia wielonarodowym systemem zabezpieczenia logistycznego;
- R_{MNL}^W – relacje współdziałania zachodzące w sojuszniczym systemie zabezpieczenia logistycznego.

Dla wariantu IV, uwzględniającego zabezpieczenie logistyczne okrętów MW RP w oparciu o rozwinięte elementy wielonarodowego zabezpieczenia logistycznego (ALSS i FLS) zależność 5.13. przyjmie postać:

$$\prod_{SOMN}^{ZL} = F \left(\prod_{n=1}^N \log_{okr} ; \prod_{NS} \log ; \prod_{s=1}^S \log_{AS\ MN} ; \prod_{w=1}^W \log_{Af\ MN} ; \prod_{MNL} \log ; \prod_{C^2\ MN} \log ; R_{MNL}^W \right) \quad (5.14)$$

gdzie:

- $\Pi_{SO}^{ZL, MN}$ – potencjał zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w operacjach wielonarodowych;
- Π_{okr}^{log} – potencjał logistyczny okrętów;
- N – liczba okrętów wchodzących w skład sił okrętowych;
- Π_{NS}^{log} – narodowy potencjał logistyczny wydzielony do zabezpieczenia działań okrętów MW RP w strukturach wielonarodowych;
- $\Pi_{AS, MN}^{log}$ – potencjał brzegowego, rozwiniętego zabezpieczenia logistycznego;
- S – ogólna liczba wydzielonych do tego zabezpieczenia rozwiniętych rejonów zabezpieczenia logistycznego i rozwiniętych punktów logistycznych;
- $\Pi_{AF, MN}^{log}$ – potencjał wielonarodowego zabezpieczenia nawodnego;
- W – ogólna liczba okrętów logistycznych zabezpieczenia nawodnego operujących w składzie grupy;
- Π_{MNL}^{log} – potencjał przyjętych opcji wielonarodowego zabezpieczenia logistycznego;
- $\Pi_{C^2, MN}^{log}$ – potencjał dowodzenia wielonarodowym systemem zabezpieczenia logistycznego;
- R_{MNL}^W – relacje współdziałania zachodzące w sojuszniczym systemie zabezpieczenia logistycznego.

Zasadnicza różnica w organizacji zabezpieczenia logistycznego w wariantach opisanych zależnościami 5.13. i 5.14. wynika z formy i możliwości zabezpieczenia brzegowego. W pierwszym z nich do zaspokojenia potrzeb sił okrętowych wystarczające jest zabezpieczenie regionalne, natomiast w drugim konieczne jest rozwinięcie logistycznych baz brzegowego zabezpieczenia poszerzonego w postaci ALSS lub FLS. Zgodnie z zaprezentowanymi w podrozdziale 4.3. formami wielonarodowego zabezpieczenia logistycznego, konieczność taka wynikać może z niewystarczających możliwości narodowych baz morskich lub z lokalizacji obszaru, w którym toczy się konflikt poza strefami operacyjnymi sił morskich państw Sojuszu.

Stwierdzić należy, że zależność opisująca potencjał systemu zabezpieczenia logistycznego dla wariantu IV będzie również słuszna dla operacji prowadzonych poza rejonem objętym sojuszniczym systemem obrony i reagowania kryzysowego, lecz tylko w sytuacjach, gdy będzie możliwość rozwijania brzegowych baz zabezpieczenia poszerzonego.

Opracowane zostały również dwa warianty zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych uwzględniające brak możliwości rozwinięcia w rejonie operacji brzegowego elementu logistycznego jakim jest FLS. Warianty te mogą być uwzględniane w procesie zabezpieczenia logistycznego okrętów MW RP uczestniczących w działaniach antykrzysowych, operacjach pokojowych i akcjach humanitarnych poza rejonami działań w narodowych i sojuszniczych systemach obrony.

We wszystkich tego typu działaniach głównym zadaniem przyjmującego główny ciężar zabezpieczenia logistycznego grup okrętów zabezpieczenia nawodnego będzie zapewnienie zdolności do długotrwałego przebywania okrętów w rejonie prowadzonej operacji. Zatem zabezpieczenie logistyczne będzie polegało na uzupełnianiu na okrętach zapasów, głównie paliwa, oraz wsparciu technicznym przy usuwaniu usterek i awarii, a w wyjątkowych sytuacjach również na utrzymaniu przez okręty zdolności do ograniczonego użycia siły w sytuacjach i na zasadach o których wspomniano w podrozdziale 3.3.

W tabeli 5.5. przedstawione zostały kolejne dwa warianty systemu zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w działaniach wielonarodowych z wykorzystaniem *Sea Basing FLS*. Warianty te są zgodne z koncepcją *Sea Power 21*.

Wariant V, zgodnie z założeniami przedstawionymi w podrozdziałach 1.3. i 4.3. obejmuje jedynie zabezpieczenie logistyczne działań sił okrętowych. W związku z tym składa się z wahadłowo pływających pomiędzy najbliższym ALSS a siłami okrętowymi zespołu okrętów logistycznych, załadowanych w wariantcie wyładunku flocie i uzupełniających zapasy na uniwersalnych okrętach logistycznych lub szybkich okrętach wsparcia bojowego działających w składzie tych sił.

Tabela 5.8. Potencjał zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w działaniach wielonarodowych z wykorzystaniem *Sea Basing FLS*

| Strefa dyslokacji potencjału logistycznego | | Działania sił okrętowych | Operacje połączone | |
|--|--------------------------------|--|--|--|
| Zabezpieczenie narodowe | Narodowy potencjał logistyczny | Bazy morskie | Bazy morskie | |
| | | Bazy lotnicze | Bazy lotnicze | |
| | | Zapasy śb., śm, tśm. | Zapasy śb., śm, tśm. | |
| | | NSE | NSE | |
| | | Transport powietrzny | Transport powietrzny | |
| | | Transport morski | Transport morski | |
| Zabezpieczenie wielonarodowe | Zabezpieczenie brzegowe | Zabezpieczenie rozwinięte ALSS | Port morski | Port morski |
| | | | Port lotniczy | Port lotniczy |
| | | | Infrastruktura magazynowa | Infrastruktura magazynowa |
| | | | Stocznie | Stocznie |
| | | | Moduł medyczny | Moduł medyczny |
| | | | Infrastruktura usługowa | Infrastruktura usługowa |
| | | | HNS | HNS |
| | | | MILU, MLU, LLN, LRSN, TPLSS | MILU, MLU, LLN, LRSN, TPLSS |
| | | | Zaopatrzeniowce wahadłowe Tankowce wahadłowe | Zaopatrzeniowce wahadłowe Transportowce uniwersalne Tankowce, kontenerowce |
| | Zabezpieczenie nawodne | <i>Sea Basing FLS</i> | Okręty zaopatrzeniowe | Okręty zaopatrzeniowe |
| | | | | Zbiornikowce floty |
| | | | Zbiornikowce floty | Okręty amunicyjne |
| | | | | Okreću warsztatowe |
| | | | Okreću ewakuacji medycznej | Okreću szpitalne |
| | | | | Nosiciele lotnictwa morskiego |
| | Okreću warsztatowy | Mobilna platforma logistyczna | | |
| | | SPOD | | |
| | | APOD | | |
| | Grupa okrętów | Szybki okreću wsparcia bojowego lub uniwersalny okreću logistyczny | Szybki okreću wsparcia bojowego lub uniwersalny okreću logistyczny | |

W tym przypadku potencjał systemu zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych przedstawić można zależnością:

$$\prod_{SOMN}^{ZL} = F \left(\prod_{n=1}^N \log_{okr}, \prod_{NS} \log, \prod_{ALSSMN} \log, \prod_{a=1}^A \log_{WSBMN}, \prod_{w=1}^W \log_{AfMN}, \prod_{MNL} \log, \prod_{C2MN} \log, R_{MNL}^W \right) \quad (5.15)$$

gdzie:

- $\prod_{SO MN}^{ZL}$ – potencjał zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w operacjach wielonarodowych;
- $\prod_{okr} \log$ – potencjał logistyczny okrętów;
- N – liczba okrętów wchodzących w skład sił okrętowych;
- $\prod_{NS} \log$ – narodowy potencjał logistyczny wydzielony do zabezpieczenia działań okrętów MW RP w strukturach wielonarodowych;
- $\prod_{ALSS MN} \log$ – potencjał brzegowego najbliższego rozwiniętego rejonu zabezpieczenia logistycznego;
- $\prod_{WSB MN} \log$ – potencjał okrętów logistycznych działających w składzie wahałdłowo pływającego *Sea Basing FLS*;
- A – ogólna liczba okrętów logistycznych działających w składzie wahałdłowo pływającego *Sea Basing FLS*;
- $\prod_{Af MN} \log$ – potencjał wielonarodowego zabezpieczenia nawodnego sił okrętowych;
- W – ogólna liczba okrętów logistycznych zabezpieczenia nawodnego operujących w składzie sił okrętowych;
- $\prod_{MNL} \log$ – potencjał przyjętych opcji wielonarodowego zabezpieczenia logistycznego;
- $\prod_{C^2 WSE} \log$ – potencjał dowodzenia wielonarodowym systemem zabezpieczenia logistycznego;
- R_{MNL}^W – relacje współdziałania zachodzące w sojuszniczym systemie zabezpieczenia logistycznego.

W tym wariancie istotnym czynnikiem wpływającym na końcowy charakter relacji współdziałania będzie odległość dzieląca najbliższy ALSS od rejonu działań sił okrętowych, która będzie wpływać na skuteczność funkcjonowania wahałdłowo pływającego *Sea Basing FLS*.

Wariant VI uwzględni konieczność rozwinięcia *Sea Basing FLS* w rejonie prowadzenia operacji połączonej i jej kompleksowego zabezpieczenia logistycznego. W operacji tej zabezpieczenie logistyczne komponentu morskiego, w którym mogą również działać okręty MW RP, będzie tylko jednym z zadań rozwiniętego na morzu rejonu logistycznego.

$$\prod_{SOMNVI}^{ZL} = F \left(\prod_{n=1}^N \log_{okr}; \prod_{NS} \log; \prod_{ALSSMN} \log; \prod_{b=1}^B \log_{OTMN}; \prod_{c=1}^C \log_{SBMN}; \prod_{d=1}^D \log_{LTMN}; \prod_{AfMN} \log; \prod_{MNL} \log; \prod_{C^2MN} \log; R_{MNL}^W \right) \quad (5.16)$$

gdzie:

- $\prod_{SO\ MNVI}^{ZL}$ – potencjał zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w wielonarodowych operacjach połączonych;
- $\prod_{okr} \log$ – potencjał logistyczny okrętów;
- N – liczba okrętów wchodzących w skład sił okrętowych;
- $\prod_{NS} \log$ – narodowy potencjał logistyczny wydzielony do zabezpieczenia działań okrętów MW RP w strukturach wielonarodowych;
- $\prod_{ALSS\ MN} \log$ – potencjał brzegowego najbliższego rozwiniętego rejonu zabezpieczenia logistycznego;
- $\prod_{OT\ MN} \log$ – potencjał okrętów transportowych operujących na teatrze działań i zaopatrujących *Sea Basing FLS*;
- B – ogólna liczba okrętów transportowych zaopatrujących *Sea Basing FLS*;
- $\prod_{SB\ MN} \log$ – potencjał jednostek logistycznych operujących w składzie *Sea Basing FLS*;
- C – ogólna liczba jednostek logistycznych operujących w składzie *Sea Basing FLS*;
- $\prod_{LT\ MN} \log$ – potencjał statków powietrznych operujących na teatrze działań i zaopatrujących *Sea Basing FLS*;
- D – ogólna liczba statków powietrznych zaopatrujących *Sea Basing FLS*;
- $\prod_{Af\ MN} \log$ – potencjał wielonarodowego zabezpieczenia nawodnego sił okrętowych;
- W – ogólna liczba okrętów logistycznych zabezpieczenia nawodnego operujących w składzie sił okrętowych;
- $\prod_{MNL} \log$ – potencjał przyjętych opcji wielonarodowego zabezpieczenia logistycznego;
- $\prod_{C^2\ WSE} \log$ – potencjał dowodzenia wielonarodowym systemem zabezpieczenia logistycznego;
- R_{MNL}^W – relacje współdziałania zachodzące w sojuszniczym systemie zabezpieczenia logistycznego.

Dodatkowo w tych wariantach konieczne jest uwzględnienie wpływu odległości dzielącej najbliższy ALSS od obszaru na którym prowadzone są działania. W wariantcie opisanym zależnością 5.15. odległość ta będzie miała wpływ na funkcjonowanie wahadłowo pływającego *Sea Basing FLS*. Natomiast w wa-

riancie opisanym zależnością 5.16. na funkcjonowanie okrętów transportowych i statków powietrznych operujących na teatrze działań i zaopatrujących *Sea Basing FLS*.

Stwierdzić należy, że koncepcja wykorzystania w pełni rozwiniętego *Sea Basing FLS* uwzględniana jest w przypadku wystąpienia konieczności zabezpieczenia logistycznego operacji połączonej podczas konfliktu zbrojnego o dużej intensywności, w rejonach, w których brak jest możliwości rozwinięcia FLS na wybrzeżu morskim. W tych wariantach przeniesienie części funkcji logistycznych z baz lądowych na okręty logistyczne ma morzu wymusza również zwiększenie potencjału logistycznego zgrupowania jednostek tworzących *Sea Basing FLS*. Zwiększenie potencjału zespołu tworzącego *Sea Basing FLS* może zostać dokonane poprzez włączenie do zespołu większej liczby jednostek logistycznych, wydzielenie do zespołu jednostek o większym początkowym potencjale logistycznym lub zwiększenie częstotliwości dostaw zaopatrzenia do jednostek logistycznych wchodzących w skład *Sea Basing FLS*.

Analizując przewidywane zakresy działań sił okrętowych MW RP oraz przedstawione w Załączniku 5 rejony tych działań stwierdzić należy, że bardzo mało prawdopodobny jest udział okrętów MW RP w takich operacjach. Zdecydowanie większe prawdopodobieństwo korzystania przez polskie okręty z zabezpieczenia organizowanego w oparciu o *Sea Basing FLS* występuje w przypadku ich udziału w operacjach pokojowych działaniach reagowania kryzysowego i akcjach humanitarnych. Szczególnie, gdy prowadzone będą w rejonach, w których ze względów politycznych lub z powodu braku wystarczającej infrastruktury konieczne będzie rozwinięcie elementów zabezpieczenia logistycznego na morzu. W takim przypadku możliwe jest rozwinięcie *Sea Basing FLS* na pojedynczym uniwersalnym okręcie logistycznym o dużym potencjale transportowym i zaopatrzeniowym, dysponującym dodatkowo możliwością zabezpieczenia medycznego sił uczestniczących w takich działaniach.

PODSUMOWANIE BADAŃ

Polska, ze względu na swoje nadmorskie położenie, dysponuje obszarami morskimi, na których ma obowiązek zapewnić wymagany poziom bezpieczeństwa. Gwarantem tego bezpieczeństwa są siły morskie, a w szczególności główny ich siłowy komponent jakim jest Marynarka Wojenna. Względy polityczne oraz gospodarcze powodują również konieczność zapewnienia możliwości prowadzenia działań przez te siły na wszystkich akwenach morskich o żywotnym znaczeniu dla interesów państwa. Stwierdzić również należy, że w obecnej sytuacji największy ciężar prowadzenia tych działań spoczywa na siłach okrętowych MW RP. Jednocześnie specyfika działań sił okrętowych wymaga zapewnienia ciągłości ich zabezpieczenia logistycznego zarówno w bazach morskich jak i na morzu w rejonach prowadzonych operacji.

Przeprowadzone badania naukowe pozwoliły na wszechstronne poznanie prawidłowości zabezpieczenia logistycznego działań na morzu, głównie w oparciu o sojusznicze i narodowe dokumenty standaryzacyjne i doktrynalne oraz literaturę obcojęzyczną, gdyż przeprowadzona dla celów badawczych kwerenda literatury wykazała, że w polskojęzycznych publikacjach odnoszących się do zagadnień bezpieczeństwa morskiego państwa i wykorzystania w celu zapewnienia tego bezpieczeństwa jego sił okrętowych, problemy zabezpieczenia logistycznego są marginalizowane lub nawet całkowicie pomijane.

Analiza materiałów źródłowych wskazuje, że siły okrętowe będą nadal realizowały swoje typowe zadania w ramach funkcji dyplomatycznej, militarnej i policyjnej. Stwierdzić też należy, że w przewidywalnej przyszłości nie zanikną konflikty zbrojne, zmalało jednak znacznie prawdopodobieństwo wybuchu konfliktu globalnego. Z przeprowadzonych przez analityków prognoz na okres do 2030 roku wynika, że postępujący proces globalizacji i związane z tym „wykluczenia” państw peryferyjnych spowodują nasilenie częstotliwości zdarzeń zagrażających bezpieczeństwu i stabilności, charakteryzujących się jednak stosunkowo niską intensywnością, ale wymuszających szerokie spektrum działań militarnych i niemilitarnych. Jednocześnie, złożoność środowiska bezpieczeństwa współczesnego świata powoduje, że niezwykle trudno jest przewidzieć geograficzną lokalizację rejonu przyszłych działań.

Można też stwierdzić, że przemiany jakie dokonały się na przełomie XX i XXI wieku a w szczególności rozpad dwubiegunowej polaryzacji świata i rozszerzenie NATO oraz UE tworzą nowe uwarunkowania funkcjonowania sił zbrojnych i wymuszają konieczność ciągłego dostosowywania sposobów działania, również w zakresie działań marynarek wojennych. Wyniki badań potwierdziły, że NATO obecnie stoi przed wyzwaniem i zagrożeniami dla bezpieczeństwa o zupełnie innym charakterze niż w przeszłości. W kontekście mniejszej groźby wystąpienia zagrożeń o charakterze globalnych i regularnych konfliktów zbrojnych oraz bardziej zróżnicowanego ryzyka w dziedzinie zagrożeń bezpieczeństwa, dokonano istotnej redukcji sił gotowych do użycia, dążąc jednocześnie do większej mobilności, elastyczności i wszechstronnego wykorzystania zasobów wojskowych zabezpieczających interesy Sojuszu. Charakterystyczne stało się też podejmowanie wspólnych działań, powodujące tworzenie formacji wielonarodowych, w tym wielonarodowych sił okretowych.

Badania wykazały też, że głównym celem strategii morskiej NATO jest określenie sposobów zagwarantowania wymaganego poziomu bezpieczeństwa na akwenach morskich poprzez zapobieganie konfliktom, budowanie zdolności obronnych partnerów, zapewnienie wolności mórz oraz przestrzegania międzynarodowego prawa morskiego. Zgodnie z tą strategią, głównym celem staje się zapobieganie wykorzystaniu przestrzeni morskiej dla nielegalnych działań takich jak między innymi akty terroryzmu morskiego, proliferacja broni masowego rażenia, piractwo i zbrojne napady na jednostki pływające, przemyt, czy nielegalna migracja. Cel ten wymusza również zmiany w koncepcji użycia sił okretowych, które powinny charakteryzować się zdolnością do natychmiastowej reakcji na pojawiające się konflikty i sytuacje kryzysowe nie mające jedynie charakteru czysto militarnego. Koncepcja ta zakłada tworzenia mobilnych i elastycznych sił, charakteryzujących się możliwością działania w różnych rejonach świata w operacjach połączonych i wielonarodowych. Umożliwiająca osiągnięcie tak sprecyzowanego celu strategicznego koncepcja sił NATO bazuje na trzech podstawowych założeniach: osiągnięciu zdolności do zapewnienia bezpieczeństwa na morzu, koncepcji przyszłych operacji morskich innych niż wojna oraz wykorzystaniu w tych operacjach połączonego bazowania morskiego.

Podkreślić należy, że w działaniach tych uczestniczy również Marynarka Wojenna RP, która oprócz zadań wynikających z obowiązku obrony kraju, zobowiązana jest do uczestniczenia w kolektywnej obronie zgodnie z art. 5. Trak-

tatu Waszyngtońskiego, a jej siły okrętowe biorą czynny udział w ćwiczeniach sojuszniczych oraz misjach reagowania kryzysowego i stabilizacyjnych.

Jednym z istotnych aspektów przyjętego kierunku badań była analiza rejonów działań sił okrętowych Marynarki Wojennej RP. Zgodnie z założeniami *Strategii Obronności Rzeczypospolitej Polskiej* Marynarka Wojenna RP prowadzi może działania na bardzo rozległych akwenach Wszechocanu, na których siły okrętowe mogą uczestniczyć w szerokim spektrum działań, począwszy od obecności i prezentacji bandery do prowadzenia działań bojowych. Przeprowadzona w procesie badawczym identyfikacja tych akwenów umożliwiła dokonanie ich kompleksowej charakterystyki, szczególnie w odniesieniu do Strefy Obrony i Obszaru Operacyjnego Zainteresowania MW, w których siły okrętowe realizują zadania w narodowym systemie obrony. Podkreślić należy również, że poza akwenami uwzględnionymi w narodowym systemie obrony siły okrętowe MW RP będą przede wszystkim realizowały zadania w strukturach wielonarodowych sił morskich NATO lub grup zadaniowych sił UE .

Tymczasem przeprowadzony w rozprawie proces badawczy wskazuje, że współczesne działania na morzu, w tym konflikty lokalne, operacje wymuszania i wspierania pokoju czy akcje humanitarnych prowadzone są obecnie i będą prowadzone w przyszłości przede wszystkim na akwenach litoralnych. W tym zakresie okręty mogą realizować zadania defensywne w strefie obrony państwa nadbrzeżnego lub zadania ofensywne podczas działań o charakterze ekspedycyjnym. W działaniach ekspedycyjnych siły okrętowe będą musiały przemieszczać się z akwenu wód przybrzeżnych znajdującego się pod kontrolą sił własnych przez rejony mórz pełnych (oceanów) na akwen wód przybrzeżnych objętego kryzysem czy też będącego miejscem walki zbrojnej.

Poważną trudnością, z jaką autor musiał się zmierzyć w procesie badawczym, był brak jednoznacznie interpretowanej definicji rejonów litoralnych, uwzględniającej ich militarne znaczenie. Pomimo występujących różnic, szczególnie w określaniu operacyjnego zasięgu rejonów litoralnych, przeprowadzone rozważania wskazują, że pod pojęciem tym można rozumieć morsko-lądowy obszar rozciągający się od linii podstawowej w kierunku morza pełnego na odległość z której siły okrętowe mogą skutecznie oddziaływać na przebieg prowadzonej operacji oraz w głąb lądu na odległość planowanej projekcji siły z morza na ląd lub na odległość w jakiej zlokalizowane są brzegowe elementy bezpośredniego wsparcia działań własnych sił morskich w tym rejonie. Ze względu na warunki naturalne rejony te charakteryzują się dużą różnorodnością ukształtowania dna, zmiennością głębokości, silnym uwarstwieniem

wody spowodowanym różnicami temperatur i zasolenia oraz zróżnicowanym i zmiennym klimatem.

Należy podkreślić też, że aktualne unormowania prawne dotyczące wykorzystania mórz i oceanów w znacznym stopniu determinują możliwość realizacji zadań przez siły okrętowe, szczególnie gdy ich działania prowadzone są na akwenach litoralnych. Prawna klasyfikacja wód (obszarów) morskich sprawia, że akweny litoralne, rozumiane w znaczeniu operacyjnym, będą obejmowały wody terytorialne oraz wody międzynarodowe objęte szczególnymi prawami państwa nadbrzeżnego.

Istotnym z punktu widzenia logiki prowadzonych badań było zaproponowanie podziału rejonów działań Marynarki Wojennej RP ze względu na możliwości zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych. W konsekwencji przeprowadzonej analizy zadań sił MW RP oraz akwenów na których te zadania mają być realizowane, właściwym wydaje się dokonanie podziału na morze pełne oraz rejony litoralne znajdujące się w bliskiej lub dalekiej strefie operacyjnej. Natomiast operacyjny zasięg rejonów litoralnych powinien być określany każdorazowo na potrzeby operacji, z uwzględnieniem warunków geograficznych rejonu działań, zakresu tych działań, przewidzianych do wykorzystania sił oraz spodziewanych zagrożeń.

Efektom przeprowadzonych analiz i rozważań odnoszących się do zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych było określenie ich potrzeb logistycznych oraz czynników determinujących skuteczne i efektywne zaspakajanie tych potrzeb.

Przeprowadzone w trakcie procesu badawczego prace potwierdziły, że zamiar i procedury zabezpieczenia logistycznego jak również skład i struktura jednostek logistycznych realizujących to zabezpieczenie powinny być dopasowane do potrzeb sił okrętowych uczestniczących w działaniach oraz odpowiednich opcji ich użycia. Jednocześnie przyjęte formy i metody tego zabezpieczenia powinny być ściśle uzależnione od składu i struktury sił okrętowych, rodzaju i intensywności realizowanych przez nie zadań oraz geograficznej dyslokacji rejonów tych działań.

Badania potwierdziły też, że zabezpieczenie logistyczne sił okrętowych Marynarki Wojennej RP będzie realizowane w ramach zapieczęcia narodowego oraz sojuszniczych systemów zabezpieczenia brzegowego i nawodnego. W bliskiej strefie operacyjnej zabezpieczenie logistyczne będzie oparte przede wszystkim na zabezpieczeniu narodowym realizowanym we własnych bazach morskich. Zabezpieczenie logistyczne na akwenach morskich natomiast ogra-

niczone będzie przede wszystkim do uzupełniania paliwa oraz dostaw PMC realizowanych przy wykorzystaniu pomocniczych jednostek pływających i śmigłowców. W dalekiej strefie operacyjnej natomiast zadania zabezpieczenia logistycznego realizowane będą w ramach sojuszniczego systemu zabezpieczenia brzegowego w bazach morskich realizujących zabezpieczenie regionalne lub w brzegowych elementach zabezpieczenia poszerzonego, a na akwenach morskich przez pływające jednostki logistyczne.

Analiza geograficznej dyslokacji stałych elementów systemu bazowania sił morskich państw członkowskich NATO i UE pozwala stwierdzić, że na całym obszarze objętym sojusznicznym systemem obrony państwa te dysponują bardzo rozbudowanym systemem obejmującym łącznie 60 baz morskich i 31 punktów bazowania. Inaczej przedstawia się sytuacja na pozostałych akwenach Wszechoceanu, gdzie państwa te dysponują tylko szesnastoma bazamiorskimi, co powoduje znacząca dysproporcję pomiędzy wielkością akwenu, a możliwościami zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w położonych nad nim bazach morskich.

Konieczność zapewnienia wymaganego zabezpieczenia logistycznego okrętów, zarówno w rejonach litoralnych, podczas prowadzenia działań ekspedycyjnych, jak i podczas przejścia morzem w rejon tych działań doprowadziła do wzrostu znaczenia okrętów logistycznych. Realizowane przez nie odtwarzanie gotowości bojowej okrętów traktowane jest jako wsparcie działań bojowych, a różnorodność tych zadań spowodowała specjalizację oraz rozwój licznych klas okrętów logistycznych. Zaliczyć do nich należy różnego typu zbiornikowce, w tym tankowce (wahadłowe i tankowce floty) oraz zbiornikowce wody słodkiej, okręty zaopatrzeniowe, okręty amunicyjne, różnego typu okręty zabezpieczenia technicznego oraz okręty szpitalne i ewakuacji medycznej.

Na potrzeby kompleksowego zabezpieczenia działań na akwenach litoralnych w *US Navy* opracowany został szczególny wariant organizacji zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych, a także operacji połączonych umożliwiające przeniesienie części funkcji bazy brzegowej na akweny morskie w postaci *Sea Basing FLS*. Koncepcja bazowania na morzu wymusiła jednocześnie budowę nowoczesnych mobilnych platform logistycznych. Wariant ten został również zaadoptowany na potrzeby zabezpieczenia logistycznego operacji prowadzonych przez NATO.

Efektom przeprowadzonych analiz i rozważań odnoszących się do możliwości zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych MW RP w działaniach na

akwenach litoralnych było zidentyfikowanie logistycznych potrzeb tych sił oraz opracowanie koncepcji potencjału logistycznego, niezbędnego do zaspokojenia tych potrzeb. Potencjał zabezpieczenia logistycznego powinien umożliwić ciągłość prowadzenia działań na akwenach litoralnych zgodnie z wymaganymi standardami, uwzględniając wielkość i potrzeby logistyczne sił, przewidywany czas trwania działań oraz degradację i odtwarzanie potencjału.

Opracowane zostały również warianty zabezpieczenia logistycznego, uwzględniające narodowy i wielonarodowy charakter oraz zróżnicowane rejonny działań. Dla przyjętych wariantów określone zostały elementy składowe zabezpieczenia logistycznego, które w zasadniczy sposób kształtują potencjał tego zabezpieczenia, z jednoczesnym uwzględnieniem stref ich dyslokacji. W tym względzie, niezależnie od przyjętego wariantu, konieczne będzie zapewnienie odpowiedniego potencjału, umożliwiającego realizowanie zadań kompleksowego zabezpieczenia logistycznego sił przez cały czas operacji. Potencjał ten będzie funkcją potencjałów elementów składowych zabezpieczenia logistycznego, skonfigurowanych indywidualnie, na potrzeby każdej operacji.

Przeprowadzony proces badawczy oraz udzielone w treści poszczególnych rozdziałów odpowiedzi na pytania wynikające z problemu badawczego pozwoliły na pozytywne zweryfikowanie przyjętych w rozprawie hipotez badawczych.

Uzyskane wyniki potwierdziły, że działania współczesnych sił okrętowych są prowadzone przede wszystkim na akwenach litoralnych, w rejonach znacznie oddalonych od narodowych baz morskich, a siły te najczęściej funkcjonują jako komponent morski w działaniach połączonych. Same działania natomiast ewaluują w kierunku zarówno militarnych jak i niemilitarnych działań poniżej progu wojny. Jednocześnie specyficzne warunki prowadzenia działań przez siły okrętowe na akwenach litoralnych implikują właściwe dla nich formy i metody kompleksowego zabezpieczenia logistycznego, wymuszając rozwój nowych technologii oraz koncepcji zabezpieczenia tych działań, szczególnie w niestabilnych politycznie rejonach świata. Jednocześnie stwierdzić należy, że potencjał logistyczny Marynarki Wojennej RP umożliwia wypełnienie przez siły okrętowe postawionych im zadań w zakresie kształtowania bezpieczeństwa na akwenach litoralnych stanowiących strefę obrony MW. Działania na akwenach uwzględnionych w narodowym systemie obrony jako OÖZ MW mogą być realizowane w zakresie ograniczonym autonomicznością okrętów. Natomiast na akwenach objętych sojuszniczym systemem obrony oraz podczas realizacji zadań w operacjach antykryzysowych i akcjach humanitar-

nych w dalekiej strefie operacyjnej działania takie będą możliwe jedynie w wielonarodowych zespołach i uzależnione będą od kompleksowe, wielonarodowego zabezpieczenia logistycznego.

Należy też podkreślić, że podjęta w rozprawie problematyka badawcza ma charakter interdyscyplinarny i wielopłaszczyznowy, a w trakcie badań zaistniała konieczność przyjęcia określonych założeń i ograniczeń. Jednym z podstawowych i rzucających na przebieg całego procesu badawczego ograniczeń było zawężenie zakresu badań tylko do zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych działających na akwenach litoralnych.

Podsumowaniem niniejszego procesu badawczego są następujące wnioski:

1. W obecnej sytuacji politycznej, jako podstawowe zagrożenia dla światowej stabilizacji uznaje się lokalne konflikty, jak również działania asymetryczne takie jak terroryzm międzynarodowy czy zorganizowaną przestępczość. Zagrożenia te wymusiły przystosowanie sił zbrojnych państw NATO i Unii Europejskiej, do prowadzenia operacji niemilitarnych oraz militarnych innych niż wojna. W ten nurt wpisują się również działania sił okrętowych.
2. Działania współczesnych sił okrętowych będą realizowane przede wszystkim na wodach litoralnych, a obecny stan stosunków politycznych i militarnych wskazuje, że podstawową formą działań tych sił będą działania ekspedycyjne, w ramach których zespoły okrętów będą musiały przejść z wód litoralnych w bliskiej strefie operacyjnej przez pełne morze na akweny litoralne w dalekiej strefie operacyjnej. Najbardziej prawdopodobnym rejonem prowadzenia tych działań będą obszary morskie leżące w niestabilnych politycznie rejonach świata.
3. Pomimo, że tradycyjne definicje rejonów litoralnych odnoszą się do biogeograficznej charakterystyki dziedziny bentonicznej i umożliwiają w miarę ściśle określenie ich zasięgu, to militarne określenie tych rejonów zdeterminowane przez możliwość projekcji siły z morza na ląd oraz przez zagrożenia dla sił własnych, jakie mogą wystąpić w tym rejonie wyklucza możliwość określenia zasięgu rejonów litoralnych z zastosowaniem stałych wartości liczbowych. Wymusza też każdorazowo indywidualne podejście do tego problemu z uwzględnieniem warunków geograficznych rejonu działań, zakresu tych działań, przewidzianych do wykorzystania sił oraz spodziewanych zagrożeń.

4. W świetle zmniejszanych budżetów obronnych, redukcji wojsk oraz nowej strategii NATO i wynikającej z niej nowej koncepcji sił morskich, zakładającej większą mobilność i elastyczność oraz zdolność do wielokierunkowego rozwinięcia sił we wszystkich rejonach, istnieje potrzeba większej kooperacji, współpracy, eliminacji dublowania się oraz specjalizacji ról w ramach zapewnienia logistycznego okrętów działających na akwenach litoralnych.
5. Prawidłowo zorganizowany proces zabezpieczenia potrzeb sił okrętowych w zakresie dostaw środków zaopatrzenia oraz usług specjalistycznych i gospodarczo bytowych powinien stworzyć dogodne warunki utrzymania nakazanego reżimu użycia tych sił, a koncepcja zabezpieczenia logistycznego wielonarodowych zespołów okrętów powinna brać pod uwagę kryteria ich efektywnego wykorzystanie.
6. Liczba oraz geograficzna dyslokacja sojuszniczych baz morskich i punktów bazowania zapewnia sprawną organizację zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych podczas prowadzenia działań na akwenach określonych jako OÖZ MW, jak i objętych sojuszniczym systemem obrony. Podczas prowadzenia działań w rejonach oddalonych od stałych baz morskich NATO konieczne jest zorganizowanie zabezpieczenia w oparciu o sojusznicze elementy systemu poszerzonego. W skrajnych przypadkach system poszerzony będzie obejmował również pływające bazy logistyczne, a właściwie zespoły okrętów logistycznych, na pokładach których rozwinięty będzie *Sea Basing FLS*.
7. Skonfigurowane indywidualnie na potrzeby każdej operacji zabezpieczenie logistyczne powinno charakteryzować się potencjałem umożliwiającym pełne zaspokojenie potrzeb logistycznych sił okrętowych, które w niej uczestniczą. Wymaganą wartość tego potencjału można osiągnąć poprzez włączenie w system zabezpieczenia logistycznego narodowych i sojuszniczych elementów zabezpieczenia brzegowego, pływających jednostek logistycznych oraz możliwości logistyki kooperacyjnej.
8. Okręty Marynarki Wojennej RP będą prowadziły działania w wymiarze narodowym w strefie obrony i w obszarze operacyjnego zainteresowania w oparciu o narodowy system bazowania sił morskich, gdyż MW RP nie dysponuje okrętami logistycznymi umożliwiającymi kompleksowe zabezpieczenie działań na morzu.

9. Zobowiązania sojusznicze wiążą się z koniecznością realizacji przez jednostki pływające Marynarki Wojennej RP zadań w wielonarodowych zespołach jednostek pływających, na akwenach znacznie oddalonych od macierzystych baz morskich. W działaniach tych zabezpieczenie logistyczne w głównej mierze realizowane powinno być w ramach zabezpieczenia regionalnego organizowanego w narodowych bazach morskich państw członkowskich Sojuszu. W wyjątkowych sytuacjach, szczególnie wynikających z potrzeb sił okrętowych przewyższających możliwości narodowego systemu logistycznego będą uruchamiane elementy zabezpieczenia poszerzonego w postaci ALSS lub FLS. Zabezpieczenie logistyczne na akwenach morskich obejmowało będzie przede wszystkim odtwarzanie gotowości bojowej okrętów w oparciu o sojusznicze okręty logistyczne.
10. Okręty MW RP mogą również uczestniczyć w działaniach innych niż wojna, na akwenach Wszechoceanu poza rejonem objętym sojuszniczym systemem obrony i reagowania kryzysowego. W działaniach takich konieczne będzie kompleksowe zabezpieczenie logistyczne obejmujące zabezpieczenie narodowe i wielonarodowe formy zabezpieczenia logistycznego oraz sojuszniczy system kontraktacji.

Zebrany bogaty materiał zwiększa wartość poznawczą i naukową pracy. Wnosi też znaczący wkład w rozwój teorii zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w militarnych i niemilitarnych działaniach mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa morskiego. Ze względu na zaproponowane warianty zabezpieczenia logistycznego oraz możliwość dostosowania ich do potrzeb działań w różnych rejonach i o zróżnicowanej intensywności wyniki badań mogą być wykorzystane w przyszłych pracach badawczych związanych z szeroko rozumianą problematyką działań na morzu, jako punkt wyjścia do podjęcia próby oceny potencjałów logistycznych sił morskich oraz potencjałów niezbędnych do zaspokojenia potrzeb tych sił w przyszłych operacjach. Uniwersalność proponowanych rozwiązań polega również na tym, że mogą być stosowane zarówno w działaniach w wymiarze narodowym, jak i sojuszniczym oraz na potrzeby zawiązywanych *ad hoc* koalicji.

BIBLIOGRAFIA

Pozycje zwarte

- [] Apanowicz J., *Metodologiczne uwarunkowania pracy naukowej. Prace doktorskie. Prace habilitacyjne*, Difin, Warszawa 2005.
- [] Aron R., *Pokój i wojna między narodami*, Warszawa 1995.
- [] *Atlas historyczny świata*, Polskie Przedsiębiorstwo Kartograficzne, im. E. Romera S.A., Warszawa 2001.
- [] Babinski G., *Etapy procesu badawczego*, [w:] M. Malinowski, N. Niezgoda, *Badania empiryczne w socjologii*, t. 1. WSGG Tyczyn, Tyczyn 1997.
- [] Badeński Z., Sołkiewicz H., *Charakterystyka struktur sił okrętowych Marynarki Wojennej w latach 1949-2009 i ich potencjałów po 1990 roku*, [w:] K. Rokiciński, T. Szubrycht, M. Zieliński [red.], *Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy*, Warszawa 2010.
- [] Baer G. W., *One hundred Years of Sea Power: The US Navy, 1890-1990*, Stanford University Press, 1993,
- [] Balcerowicz B., *Pokój i nie-pokój na progu XXI wieku*, Bellona, Warszawa 2002.
- [] Balcerowicz B., *Siły Zbrojne w państwie i stosunkach międzynarodowych*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2006.
- [] Bazyłow L., Wieczorkiewicz P., *Historia Rosji*, Ossolineum, Wydanie IV, Wrocław 2005.
- [] Bierzanek R., Symonides J., *Prawo międzynarodowe publiczne*, Wydawnictwo Prawnicze Lexis Nexis, Warszawa 2005.
- [] Booth K., *Navies and Foreign Policy*, Holmes & Meier, New York 1979.
- [] *Britanica*, Edycja polska, tom 34, Wydawnictwo Kurpisz, Poznań 2003.
- [] Brzeziński M., Chylak E., *Eksploatacja w logistyce wojskowej*, BELLONA, Warszawa, 1996.
- [] Brzeziński M., *Logistyka wojskowa*, BELLONA, Warszawa 2005.
- [] Brzeziński Z., *Wielka szachownica*, T. Wyżyński [przekład], Bertelsmann Media, Warszawa 1999.

- [] Buchhofer E., *Geographical determinants of „Baltic Europe”*, [w:] A. Kukliński [red.], *European space, Baltic space, Polish space*, European Institute for Regional and Local Development University of Warsaw, cz. 1, Warszawa 1997.
- [] Bugajski D. R., *Prawa żeglugowe okrętu w świetle prawa międzynarodowego*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2009.
- [] Bugajski D. R., *Znaczenie praw i wolności komunikacyjnych dla sił morskich oraz rola sił morskich w zachowaniu praw i wolności komunikacyjnych na morzu*, [w:] K. Rokiciński, T. Szubrycht, M. Zieliński [red.], *Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy*, Warszawa 2010.
- [] Bugajski D., *Polsko-niemiecki spór o status wód reddy w Zatoce Pomorskiej*, [w:] M. H. Koziński [red.], *Prawo Morskie. Tom XXVII*, PAN, Gdańsk 2011.
- [] Bursztyński A., *Logistyka Marynarki Wojennej*, AMW, Gdynia 2009,
- [] Bursztyński A., Kozłowski D., Zieliński M., *Koncepcja zastosowania uzbrojenia modułowego w działaniach sił morskich*, AMW, Gdynia 2011.
- [] Bursztyński A., *Wsparcie logistyczne wielonarodowych sił morskich NATO w bazach morskich MW RP*, [w:] K. Rokiciński, T. Szubrycht, M. Zieliński [red.], *Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy*, Warszawa 2010, s. 356.
- [] C. von Clausewitz, *O wojnie*, Dom Wydawniczy Mireki, Kraków 2007.
- [] Cable J., *Diplomacy at Sea*, MacMillan, London, 1985.
- [] Cable J., *Gunboat Diplomacy*, International Institute for Strategic Studies, London 1971.
- [] Chojnacki J. C., *Zasady funkcjonowania najważniejszych ekosystemów morskich – przybrzeżnego, szelfowego, stoku kontynentalnego, dna oceanicznego, wzniesień i rowów oceanicznych*, skrypt do przedmiotu „Podstawy ekologii i ochrony środowiska”, Wydział Rybactwa Morskiego i Technologii Żywności Akademii Rolniczej w Szczecinie, Szczecin 2000.
- [] Colomb P. H., *Naval Warfare: Its Ruling Principles and Practice Theoretically Treated*, London 1895.
- [] Corbet J. S., *Some Principles of Maritime Strategy*, US Naval Academy, Annapolis 1972,
- [] Czeppe Z., Flis J., Mochnack R. i., *Geografia fizyczna świata*, PWN, Warszawa 1968.
- [] Dobrynin B., *Geografia fizyczna Europy Zachodniej*, PWN, Warszawa 1954.

- [] Dubisz S., [red.], *Uniwersalny słownik języka polskiego*, Tom 3, PWN, Warszawa 2003.
- [] Dupuy T. N., [red.], *International Military and Defence Encyclopedia*, Volume 3, Brasse's (US), Inc., Washington – New York 1993.
- [] *Encyclopaedia Britannica*, Inc. International Copyright Union 1966
- [] Ficoń K., *Badania operacyjne stosowane. Modele i aplikacje*, BEL Studio, Warszawa 2006.
- [] Ficoń K., *Logistyka operacyjna na przykładzie resortu Obrony Narodowej*, Wyd. BEL Studio, Warszawa 2004.
- [] Ficoń K., *Współczesna logistyka wojskowa*, BEL Studio, Warszawa 2002.
- [] Flis J., *Wstęp do geografii fizycznej*, Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa 1988.
- [] Frankfort-Nachmias Ch., Nachmias D., *Metody badawcze w naukach społecznych*, Zysk i S-ka, Poznań 2001,
- [] Gawliczek P., *Tendencje i kierunki rozwoju sił morskich na tle asymetrii w środowisku morskim*, [w:] K. Rokiciński, T. Szubrycht, M. Zieliński [red.], *Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy*, Warszawa 2010.
- [] Gelberg L., *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, PWN, Warszawa 1954, t. I.
- [] Gorskow S. G., *Potęga morska współczesnego państwa*, MON, Warszawa 1979
- [] Góralczyk W., Sawicki S., *Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie*, Warszawa 2003.
- [] Grove E. , *The Future of Seapower*, Routledge, London 1990
- [] Hajduk Z., *Ogólna metodologia nauk*, Wyd. 3 (popr.), Wydawnictwo KUL, Lublin, 2005.
- [] Ilnicki M., [red.], *Działalność wojskowa na morzu w świetle prawa międzynarodowego*, Stella Maris, Gdańsk 2003.
- [] Ilnicki M., Makowski A., Pejas S., *Wojna minowa na morzu*, Toruń 1998.
- [] Jakubczak R., Flis J., [red.], *Bezpieczeństwo narodowe Polski w XXI wieku. Wyzwania i strategię*, BELLONA, Warszawa 2006.
- [] Jakus B., *Obrona przeciwawaryjna okrętu cz. I*, AMW Wewn. 1006/2001, Gdynia 2001.
- [] Jałoszyński K., *Organy administracji rządowej wobec zagrożeń terrorystycznych. Siły Zbrojne wobec terroryzmu*, Wyższa Szkoła Administracji w Bielsku-Białej, Bielsko-Biała 2011.

- [] *Jane's Fighting Ships' 2012-2013*, Jane's Information Group, 2012.
- [] Jezielski A., *Wykorzystanie bazy zaopatrzenia projektu ZP-1200m do zaopatrywania okrętów*, AMW, Gdynia 2009.
- [] Jones J. L., *USMC, Expeditionary Maneuver Warfare*, Washington D.C., Headquarters Marine Corps, November 2001.
- [] Jopling T. M., *Maritime Security: NATO and EU Roles and Co-Ordination*, 56TH Annual Session 2010, Warsaw, November 2010.
- [] Kaczmarek J., Łepkowski W., Zdrodowski B., [red.], *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, AON, Warszawa 2008.
- [] Kapitaniec I. M., *Fłot w wajnach sziestowo pokolenia*, Izdatielstwo Wieczcie, 2003.
- [] Kolman R., *Poradnik dla doktorantów i habilitantów*, Wyd.3., TNOiK OPO, Bydgoszcz 1997;
- [] Kolman R., Szczepańska K., *Doktoraty i habilitacje. Poradnik realizacji*, Dom Organizatora, Toruń 2011.
- [] Kościelniak R., *Możliwości lekkich nawodnych sił uderzeniowych w rejonach litoralnych w aspekcie zagrożeń asymetrycznych*, rozprawa doktorska, AMW, Gdynia 2010.
- [] Kotarbiński T., *Dzieła wszystkie. Elementy teorii poznania, logiki formalnej i metodologii nauk*, Ossolineum, Wrocław 1990;
- [] Koziej S., *Między piekłem a rajem. Szare bezpieczeństwo na progu XXI wieku*, Wyd. Adam Marszałek, Toruń 2006.
- [] Kozłowski D., *Kierunki transformacji europejskich sił zbrojnych*, [w:] T. Jarocki, W. Sokała [red.], *Polityka bezpieczeństwa na starym kontynencie*, Polskie Towarzystwo Nauk Politycznych, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2010.
- [] Kozłowski D., *Użycie modułu wojny minowej w przyszłych operacjach morskich*, rozprawa doktorska, AMW Gdynia 2009.
- [] Krasnodębski G., *Miejsce i zadania Marynarki Wojennej RP w krajowym systemie zarządzania kryzysowego*, [w:] K. Rokiciński, T. Szubrycht, M. Zieliński [red.], *Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy*, Warszawa 2010.
- [] Kukułka M., *Uwarunkowania racjonalnej przebudowy sił morskich – wizja marynarki wojennej 2025*, [w:] K. Rokiciński, T. Szubrycht, M. Zieliński [red.], *Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy*, Warszawa 2010.

-
- [] Kwiatkowski S., *Średniowieczne dzieje Europy*, TRIO, Warszawa 2007.
- [] Kwiecień K., *Warunki klimatyczne*, [w:] B. Augustowski, [red.], *Bałtyk południowy*, Ossolineum, Wrocław 1987.
- [] Lach Z., Skrzyp J., Łaszczuk A., *Geografia bezpieczeństwa państw regionu środkowoeuropejskiego*, MON, SG WP, Zarząd Geografii Wojskowej, Warszawa 2001.
- [] Lankosz K. i in., *Międzynarodowe prawo humanitarne konfliktów zbrojnych*, Dęblin 2006.
- [] Legen W., *The Polish Navy: difficult balancing act between cuts in defence expenditure and rising requirements*, „Naval Forces” III/2010.
- [] Leško T., *Międzynarodowe ograniczenia w prowadzeniu konfliktów zbrojnych*, Warszawa 1990.
- [] Luttwak E. N., *The political use of sea powers*, Johns Hopkins Press, Baltimore, 1974.
- [] Łomniewski K., Mańkowski W., Zalewski J., *Morze Bałtyckie*, PWN, Warszawa 1975.
- [] Mahan A.T., *The Influence of Seapower Upon History 1660-1783*, Brown and Company, Boston 1890, The Project Gutenberg eBook.
- [] Majewski A., *Charakterystyka wód*, [w:] B. Augustowski, [red.], *Bałtyk Południowy*, Ossolineum, Wrocław 1987.
- [] Majewski A., *Charakterystyka wód*, [w:] B. Augustowski, [red.], *Bałtyk południowy*, Ossolineum, Wrocław 1987.
- [] Makowski A., *Przygotowanie i prowadzenie obrony strefy MW RP*, (Obro-
na-8), AON, Warszawa 1992.
- [] Makowski A., *Siły morskie współczesnego państwa*, Impuls Plus Consulting, Gdynia 2000.
- [] *Mały Rocznik Statystyczny Polski*, 2012, Główny Urząd Statystyczny, Rok LV, Zakład Wydawnictw Statystycznych, Warszawa 2012.
- [] Manteuffel T., *Historia powszechna. Średniowiecze*, PWN, Warszawa 2007.
- [] Miecznikowski R., *Taktyka Marynarki Wojennej. Taktyka ogólna marynarki wojennej*, AMW, Wewn. 945/97, Gdynia 1997.
- [] Moraczewska A., *Region Morza Bałtyckiego*, [w:] I. Topolski, H. Dumąła, A. Dumąła [red.], *Regiony w stosunkach międzynarodowych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin 2009.
- [] Nash P. V., *The Development of Mobile logistic Support in Anglo-American Naval Policy, 1900-1953*, University Press of Florida, Gainesville 2009.

- [] *Nowa encyklopedia powszechna*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1995.
- [] Nowak E., *Podstawy logistyki w sytuacjach kryzysowych z elementami zarządzania logistycznego*, Społeczna Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Zarządzania, Łódź-Warszawa 2009.
- [] *Nowy Atlas Świata*, GeoCenter - PWN, Warszawa 1998.
- [] Nyszk W., Cepirek M., Korecki Z., Mareš J., Savu T., *Multinational Logistics in Mision*, AON, Warszawa, 2011.
- [] Nyszk W., *Kierowanie zabezpieczeniem logistycznym wojsk na szczeblu taktycznym*, AON, Warszawa 2008.
- [] Nyszk W., *Zabezpieczenie logistyczne wojsk na terenie kraju*, AON, Warszawa 2009.
- [] Obrusiewicz M. A., *Wielonarodowe Połączone Siły Zadaniowe CJTF*, AON, Warszawa 2002.
- [] Otręba Z., [red.], *Encyklopedia Geograficzna Świata. Oceany i morza*, OPRES, Kraków 1997.
- [] Pertkiewicz Cz., *Słownik logistyczno-operacyjny Marynarki Wojennej*, DMW, Gdynia, 1999.
- [] Pirtle Ch. E., *Military Uses of Ocean Space and the Law of Sea In the New Millenium*, [w:] *Ocean Development & International Law*, 2000, t. 31.
- [] Pliński M., *Hydrobiologia - podstawy*, Ocean, Sopot 1995.
- [] *Poglądowy Atlas Świata. Europa część 1*, *Popularna Encyklopedia Powszechna*, FOGRA Oficyna Wydawnicza, Kraków 2000.
- [] Pulkowski K., *Wykorzystanie okrętów MW RP w działaniach poza granicami kraju*, rozprawa doktorska, AMW, Gdynia 2011.
- [] Richling A., Ostaszewska K., [red.], *Geografia fizyczna Polski*, PWN, Warszawa 1991.
- [] Risanovsky N. V., Steinberg M. D., *Historia Rosji*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2009.
- [] Rokiciński K., *Bezpieczeństwo obszarów morskich na początku XXI wieku*, rozprawa habilitacyjna, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2007.
- [] Rokiciński K., Szubrycht T., Zieliński M., *Zasady wykorzystania sił morskich*, AON, Warszawa 2006.
- [] Rokiciński K., *Zagrożenia asymetryczne w regionie bałtyckim*, BEL Studio, Warszawa 2006.

- [] Rokiciński K.: *Bezpieczeństwo europejskie w aspekcie procesów globalizacji*, [w:] T. Jarocki, W. Sokała [red.], *Polityka bezpieczeństwa na starym kontynencie*, Polskie Towarzystwo Nauk Politycznych, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2010.
- [] Rossa D., [red.], *Współpraca akwenowa państw we współczesnych stosunkach międzynarodowych*, MAIUSCULA, Poznań 2011.
- [] Rossa-Kilian D., *Wielostronna współpraca w regionie Morza Bałtyckiego na przełomie XX i XXI wieku*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2009.
- [] *Rules of Engagement Handbook*, International Institute of Humanitarian Law, San Remo, November 2009
- [] *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, Viadrina International Law Project 1994.
- [] Siwiński W., Tauber D. R., *Metodologia badań naukowych*, Wyższa Szkoła Hotelarstwa i Gastronomii w Poznaniu, Poznań 2006.
- [] Slipczienko W. I., *Wajny sziestowo pokolienija*, Izdatielstwo Wieczie, 2002.
- [] Sobczyński E. [red.], *Bałtyk i wybrzeże polskie. Opis geograficzny*, SG WP, Generalny Zarząd Rozpoznania Wojskowego, zarząd Geografii Wojskowej, Warszawa 2002.
- [] Sołkiewicz H., [red.], *Operacyjno-Taktyczny Leksykon Morski*, AMW, Gdynia 2012.
- [] Starkela L., [red.], *Geografia Polski. Środowisko przyrodnicze*, PWN, Warszawa 1991.
- [] Szubrycht T., [red.], *Leksykon bezpieczeństwa morskiego*, AMW, Gdynia 2008.
- [] Szubrycht T., *Akweny morskie o żywotnym znaczeniu dla państw europejskich*, [w:] T. Jarocki, W. Sokała [red.], *Polityka bezpieczeństwa na starym kontynencie*, Polskie Towarzystwo Nauk Politycznych, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2010.
- [] Szubrycht T., *Bałtyckie wymiary bezpieczeństwa*, AMW, Gdynia 2010.
- [] Szubrycht T., *Bezpieczeństwo morskie państwa. Zarys problemu*, AMW, Gdynia 2011.
- [] Szubrycht T., *Siły morskie jako narzędzie realizacji polityki morskiej państwa*, [w:] K. Rokiciński, T. Szubrycht, M. Zieliński [red.], *Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy*, Warszawa 2010.

- [] Szubrycht T., *Zrównoważenie sił morskich w polityce morskiej europejskich państw NATO*, Rozprawa habilitacyjna, AON, Warszawa 2008.
- [] Szulczewski A., Draga S., Mikiel M., *Siły morskie państw Bałtyckich. Vademecum*, AMW, Gdynia 2006.
- [] Szyjko C. T., *Proces kształtowania Wspólnej Europejskiej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony UE*, [w:] C. T. Szyjko [red.], *Kształtowanie bezpieczeństwa europejskiego. Wybrane problemy instytucjonalno-prawne*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jana Kochanowskiego, Warszawa 2008.
- [] Szymczak M. [red.], *Słownik języka polskiego*, Tom II, PWN, Warszawa 1979.
- [] Szymonik A., *Logistyka i zarządzanie łańcuchem dostaw*, Część I, Difin, Warszawa 2010.
- [] Szymonik A., *Logistyka w bezpieczeństwie*, Difin, Warszawa 2010.
- [] Szymonik A., *Organizacja i funkcjonowanie systemów bezpieczeństwa*, Difin, Warszawa 2011.
- [] *The Great Geographical Atlas*, Rand McNally & Company, Chicago, New York, San Francisco, 1990.
- [] *The Military Balance 2010*, The International Institute For Strategic Studies, Londyn 2010.
- [] Till G., *Modern Sea Power, an Introduction*, London 1987.
- [] Tokarski T. [red.], *Słownik wyrazów obcych*, PWN, Warszawa 1978.
- [] Travor N., *International Military and Defense Encyclopedia*, Tom 6, Washington 1993.
- [] Tuszkowski J., *Obrona przeciwwminowa sił morskich w strefach litoralnych*, [w:] A. Bursztyński, [red.], *Wykorzystanie i transformacja sił Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej w świetle wyzwań przyszłości*, AMW, Gdynia 2010.
- [] Walczak A., *Piractwo i terroryzm morski*, AM w Szczecinie, Szczecin 2004.
- [] Watson M. B., *Sea Logistics: Keeping Navy Ready Aye Ready*, Vanwell Publishing Limited, St Catharines, 2004.
- [] *Wielki atlas encyklopedyczny, Historia Świata*, PWN, Warszawa 2006.
- [] *Wielki atlas historyczny*, Demart, Warszawa 2009.
- [] Wildenberg T., *Gray Steel and Black Oil. Fast Tankers and Replenishment at Sea in the U.S. Navy, 1912-1995*, Naval Institute Press, Annapolis, 1996.
- [] Zagólkowa H., [red.], *Praktyczny słownik współczesnej polszczyzny*, Tom 31, Wydawnictwo Kurpisz, Poznań 2001.

- [] Zalewski J., Wojewódka Cz., *Europa Bałtycka*, Ossolineum, Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk 1977.
- [] Zarychta S., *Zaangażowanie i zobowiązania Sił Zbrojnych RP, w tym MW, wynikające z faktu członkostwa Polski w NATO i Unii Europejskiej*, [w:] K. Rokiciński, T. Szubrycht, M. Zieliński [red.], *Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy*, Warszawa 2010.
- [] Zieliński M., *Europejskie siły morskie w działaniach połączonych wielonarodowych zespołów zadaniowych*, rozprawa habilitacyjna, AON, Warszawa 2005.
- [] Zięba R., Zajac J., *Budowa zintegrowanego systemu bezpieczeństwa narodowego Polski. Ekspertyza*, Warszawa 2010.

Artykuły

- [] Ahlström C., *The Proliferation Security Initiative: international law aspects of the Statement of Interdiction Principles*, „Non-Proliferation, Arms Control, Disarmament”, 2004.
- [] Brzeziński M., *Prakseologiczne podstawy działań logistycznych w wojsku*, „Biuletyn WAT” 1/2010.
- [] Bugajski D. R., *Przejście okrętów przez morze terytorialne państwa obcego w prawie i praktyce państw bałtyckich oraz NATO*, „Zeszyty Naukowe AMW” 1/2006.
- [] Bursztyński A., Kozłowski D., *Concept of logistic support module for marine task forces*, „Logistyka” 2/2011.
- [] Bursztyński A., *Logistyczne determinanty autonomiczności okrętu*, „Logistyka” Nr 6/2010.
- [] Bursztyński A., *Potencjał logistyczny okrętu*, „Logistyka” 5/2011.
- [] Bursztyński A., *Udział okrętów Marynarki Wojennej RP w kształtowaniu bezpieczeństwa światowego*, [w:] *Wymiary bezpieczeństwa europejskiego na progu XXI wieku. NATO – w przededniu nowej strategii*, Pińczów 2009.
- [] Bursztyński A., Usecwicz T., *Spółka Statkowa jako jedna z możliwości zabezpieczenia transportu strategicznego*, „Logistyka” 5/2011.
- [] Bursztyński A., *Współczesne okręty logistyczne*, „Logistyka” 5/2012.
- [] Bursztyński A., *Zabezpieczenie medyczne działań sił morskich*, „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego”, AMW, Gdynia 2009.

- [] Carvalho de Oliveira G., *Naval Peacekeeping and Piracy: Time for a Critical Turn in the Debate*, „International Peacekeeping”, London 2012.
- [] Clark V., *Sea Power 21*, „USNI Proceedings” 10/2002.
- [] Czaja W., *Morska Granica Polski*, „Przegląd Morski” 12/2011.
- [] Durcalec J., *The proliferation security initiative: evolution and the future prospects*, EU Non-Proliferation Consortium, Non-Proliveration Paper, No. 16, June 2012.
- [] Feldt L., *Führung von Streitkräften im Frieden. Beispiel Deutsche Marine*, „Soldat und Technik”, 1/2004.
- [] Ficoń K., *Analiza potencjału bojowego okrętów sił morskich państw nadbałtyckich*, „Przegląd Morski” 5/1996.
- [] Ficoń K., *Modelowanie potencjału bojowego okrętu*, „Przegląd Morski” 3/1995.
- [] Ficoń K., *Morskie operacje logistyczne. System zaopatrywania sił morskich NATO*, „Wojskowy Przegląd Techniczny i Logistyczny” 3/2000.
- [] Ficoń K., *Morskie operacje logistyczne. Wsparcie sił morskich NATO*, „Wojskowy Przegląd Techniczny i Logistyczny” 3/2000.
- [] Ficoń K., *Ocena stosunków sił zespołu okrętów bojowych za pomocą taksonomicznej formuły potencjałowej*, „Przegląd Morski” 4/1996.
- [] Ficoń K., *Stan i perspektywy rozwoju sił morskich Europy 2005*, „Myśl Wojskowa” 1/1997.
- [] Ficoń K., *Symulacyjne modelowanie potencjału bojowego okrętów sił morskich państw nadbałtyckich w aspekcie prognozowania obronnego*, „Zeszyty Naukowe AMW”, 12A/1995.
- [] Ficoń K., *Wykorzystywanie metod taksonomicznych do wyznaczania potencjałów bojowych sił morskich*, „Przegląd Morski” 2/1996.
- [] Ficoń K., *Wyznaczanie jednostkowych potencjałów rażenia systemów uzbrojenia okrętowego flot nadbałtyckich*, „Przegląd Morski” 3/1996.
- [] Górecki R., *Rola, miejsce i zasady użycia sił Marynarki Wojennej RP wynikające z założeń procedury M-RENEGATE*, „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego”, AMW, Gdynia 2011.
- [] Gotowała J., *Konflikty zbrojne połowy XXI wieku*, MON, „Bellona”, 2/2009.
- [] Gryz J., *Adaptacja NATO do środowiska bezpieczeństwa*, Ministerstwo Obrony Narodowej, „Bellona”, 1/2011.
- [] Grządkowski W., *Uzbrojenie minowe na morzu*, „Przegląd Morski” 10/1991.

- [] Grzela J., *Rola strategii w rozwoju innowacyjności i konkurencyjności makroregionu na przykładzie strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego*, [w:] *Studia i Materiały. Miscellanea Oeconomicae*, Rok 14, Nr specjalny/2010, Uniwersytetu Humanistyczno – Przyrodniczego Jana Kochanowskiego w Kielcach, Kielce 2010.
- [] Håkanson L., [red.], Jankowski A., Jankowski G., [tłum.], *Charakterystyka fizycznogeograficzna zlewiska Morza Bałtyckiego*, [w:] *Środowisko Morza Bałtyckiego*, Zeszyt 1, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu w Uppsali”, Uppsala 2003.
- [] Kantak T., *Polska granica morska*, „Przegląd Morski” 10/2003.
- [] Kappeler A., Nemom M., *Public-private partnerships in europe – before and during the recent financial crisis*, „Economic and Financial Report” 2010/04, July 2010.
- [] Karweta A., *Marynarka Wojenna jako ważny komponent bezpieczeństwa militarnego państwa*, „Przegląd Morski” 1/2010.
- [] Koch A., *US Navy outlines vision for Sea Power 21 concept*, „Jane’s Defence Weekly” 24/2002.
- [] Kopczewski M., Kościelniak R., *Determinanty prowadzenia działań przez siły morskie w rejonach litoralnych w aspekcie zagrożeń asymetrycznych*, „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego”, AMW, Gdynia 2008.
- [] Koziej S., *Wyzwania transformacyjne bezpieczeństwa Polski*, MON, „Bellona” 2/2010.
- [] Kryger Z., *Uwarunkowania regionalne kształtu sił morskich*, „Przegląd Morski” 3/2010.
- [] Krzyżelewski R., *Rola i zadania ORP Kontradmiral X. Czernicki w operacji Enduring Freedom i Iraki Freedom*. Materiały z konferencji naukowej zorganizowanej z inicjatywy i pod patronem Ministra Obrony Narodowej, Warszawa 2003.
- [] Kukułka M., *Wizja Marynarki Wojennej 2025*, „Przegląd Morski” 9/2010.
- [] Kulczycki R., *Obliczanie potencjałów wojskowych*, MON, „Myśl Wojskowa” 7/1989.
- [] Laure Borgomano-Loup L., *Improving NATO-NGO Relations in Crisis Response Operations*, „Forum Paper Series”, NATO Defense College, Academic Research Branch, Rome 2007.
- [] Łukasik R., *Sojusz państw morskich*, „Polska Zbrojna” 16/1999.
- [] Łukasik R., *Urodziny – Marynarka Wojenna wczoraj, dziś i jutro*, „Przegląd Morski” 9/2003.

- [] Łukaszuk L., *Uwarunkowania prawne współpracy morskiej państw bałtyckich. Wybrane zagadnienia*. [w:] T. Palmowski, M. Pacuk, [red.], *Europa Bałtycka regionem współpracy i integracji*, „Zeszyty Morskie”, Katolickie Stowarzyszenie „Civitas Christiana” Związek Miast i Gmin Morskich, Gdańsk-Kopenhaga 2003.
- [] Majewski A., *Podziały Morza Bałtyckiego*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, „Przegląd geograficzny” 2/1989.
- [] Makowski A., *Marynarka Wojenna RP – co dalej?*, „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego”, AMW, Gdynia 2009.
- [] Makowski A., *Regulacje Konwencji o prawie morza z 1982 roku we współczesnym prawie konfliktów zbrojnych na morzu*, „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego”, AMW, Gdynia 2009.
- [] Makowski A., *Siły morskie państwa nadbrzeżnego. Zarys teorii*, „Przegląd Morski” 6/2000.
- [] Malinowski K., *Strategiczne dylematy Sojuszu Północnoatlantyckiego*, „Przegląd Strategiczny” 1/2011.
- [] Marszałek M., *Użycie sił w sojuszniczych operacjach reagowania kryzysowego*, „Zeszyty Naukowe AON” 4/2011, Warszawa 2011.
- [] Mayer V. A., *Naval Surface Warfighting Vision 2030*, „Naval Engineering Journal” 5/1992.
- [] Nalepa T., *Możliwości zaspokojenia potrzeb Marynarki Wojennej w ramach Programu Mobilizacji Gospodarki*, „Przegląd Morski” 8/2010.
- [] Nowak E., *Budowa wojskowego systemu logistycznego*, „Wojskowy Przegląd Techniczny i Logistyczny” 1/1993.
- [] Nowak E., *Logistyka i zarządzanie logistyczne w sytuacjach kryzysowych*, [w:] M. Włodarczyk, A. Marjański [red.], *Bezpieczeństwo i zarządzanie kryzysowe – aktualne wyzwania. Zarządzanie bezpieczeństwem w sektorze publicznym*, Tom X Zeszyt 8, Społeczna Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Zarządzania w Łodzi, Łódź 2009.
- [] Nowak E., *Problemy logistyczne i medyczne wielonarodowej grupy bojowej Unii Europejskiej w operacjach reagowania kryzysowego (na przykładzie GBI-2010)*, „Zeszyty Naukowe AON” 3/84, Warszawa 2011.
- [] Nowak E., *Użycie jednostek wojskowych Sił Zbrojnych RP w działaniach ratowniczych i prewencyjnych prowadzonych w sytuacjach kryzysowych*, „Zeszyty Naukowe AON” 4/81, Warszawa 2010.
- [] Nowak E., Z. Kurasiński, *Zabezpieczenie logistyczne wojsk w operacjach połączonych*, „Myśl Wojskowa” 4/2001.

- [] Nowak E., *Zabezpieczenie logistyczne polskich kontyngentów wojskowych w operacjach reagowania kryzysowego poza granicami kraju*, „Zeszyty Naukowe AON” 2/75, Warszawa 2009.
- [] Ojrzanowski M. K., *NATO – dojrzały jubileusz, nowe wyzwania*, MON, „Bellona” 1/2010.
- [] Ostrowski A., *Porozumienie Berlin Plus jako element współpracy NATO z UE w dziedzinie bezpieczeństwa*, MON, „Bellona” 2/2012.
- [] Pacuk M., *Wprowadzenie do problematyki Europy Bałtyckiej* [w:] M. Pacuk [red.] *Regiony Nadmorskie. Europa Bałtycka. Rozwój Koncepcji*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2001.
- [] Palmowski T., *Wpływ współpracy transgranicznej na proces integracji Europy Bałtyckiej*, [w:] T. Palmowski, M. Pacuk, [red.], *Europa Bałtycka regionem współpracy i integracji*, Zeszyty Morskie Katolickie Stowarzyszenie „Civitas Christiana” Związek Miast i Gmin Morskich, Gdańsk-Kopenhaga 2003.
- [] Parker G. J., *Moving beyond the post-Cold War unilateral approach*, „Armed Forces Journal”, Februar 2011.
- [] Pugh M., Ginifer J., Grove E., *Sea Power, security and peacekeeping after the Cold War*, [w:] *Maritime security and peacekeeping. A Framework for United Nations Operations*, Manchester University Press, Manchester 1994.
- [] Pulkowski K., *Udział okrętów MW RP w I wojnie w Zatoce Perskiej*, „Przełąd Morski” 2/2009.
- [] Rokiciński K., *Koncepcje transformacji sił morskich Niemiec w kontekście wyzwań XXI wieku*, „Zeszyty Naukowe AMW” 3/2005.
- [] Rokiciński K., *Wybrane aspekty zagrożeń asymetrycznych na morzu w funkcji wykorzystania sił morskich*, „Zeszyty Naukowe AMW” 1/2005.
- [] Rokiciński K., *Wybrane zagadnienia z zakresu prowadzenia operacji przez siły morskie w rejonach litoralnych*, „Zeszyty Naukowe AMW” 2/2006.
- [] Runblom H., Tyden M., Carlbläck-Isotalo H., *Historia regionu Bałtyckiego*, [w:] *Środowisko Morza Bałtyckiego*, tłumaczenie i komentarz K. Czekał, Katowice 1996.
- [] Rydén L., *The Baltic Sea Region and the relevance of regional approaches* [w:] W. Maciejewski [red.], *The Baltic Sea Region. Cultures, Politics, Societies*, „A Baltic University Publication”, Uppsala University 2002.
- [] Sadler K. O., *Seabased Asymmetric Warfare Ship (SAWS)*, „Marineforum” 5/2004.

- [] Smith-Windsor B., *Securing the Commons: Towards NATO's New Maritime Strategy*, „Research Paper” NATO Defence College, Rome, No. 49, September 2009.
- [] Sołkiewicz H., *Operacyjne aspekty bazowania sił morskich*, MON, „Bellona” 3/2009.
- [] Sołkiewicz H., *Wojna przyszłości – wojną niekontaktową*, „Zeszyty Naukowe AMW”, 1/2009.
- [] Szołkow E., Drusliakow W. *Bież zachoda w bazu. Mobilnoje materialno-techniczeskoje snabrzenie flota*, „Arsenał 21 wieku”, 1/2010.
- [] Szubrycht T., *Analiza podobieństw operacji militarnych innych niż wojna oraz działań pozwalających zminimalizować zagrożenia asymetryczne*, „Zeszyty Naukowe AMW” 1/2006.
- [] Szubrycht T., *Rola sił morskich w polityce państwa*, „Zeszyty Naukowe AMW” 2/2008.
- [] Szubrycht T., *Tendencje w budownictwie okrętów nawodnych państw europejskich w świetle nowych wyzwań z zakresu bezpieczeństwa*, „Zeszyty Naukowe AMW” 2/2005.
- [] Trembecki J., *Sztuka operacyjna a strategia w Afganistanie*, MON, „Bellona” 1/2010.
- [] Weyher H. P., *Siły morskie na drodze w następny wiek*, „Wojskowy Przegląd Zagraniczny”, 1993, nr 3-4.
- [] Wojtan A. J., *Misje, zadania i właściwości użycia sił zbrojnych w przyszłych operacjach*, [w:] *Współczesne i przyszłe zagrożenia bezpieczeństwa a rozwój sił zbrojnych*, „Zeszyty Naukowe AON” 1(70)A/2008.
- [] Zieliński M., *Propozycje modułowych rozwiązań funkcjonalnych dla Marynarki Wojennej RP*, „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego”, AMW, Gdynia 2009.
- [] Zieliński T., *Wybrane obszary transformacji sił zbrojnych Sojuszu Północnoatlantyckiego w aspekcie rozwoju zdolności ekspedycyjnych*, „Zeszyty Naukowe AON” 2/2010.

Akty normatywne

- [] *Convention (X) for the Adaptation to Maritime Warfare of the Principles of the Geneva Convention*, International Humanitarian Law - Treaties & Documents.

- [] *Convention (XIII) concerning the Rights and Duties of Neutral Powers in Naval War*, The Hague, 18 October 1907, International Humanitarian Law - Treaties & Documents.
- [] *Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, United Nations, Treaty Series*, International Humanitarian Law - Treaties & Documents.
- [] *Klasyfikacja okrętów*, NO-07-A091, MON, Warszawa 2008.
- [] *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej*, Dz. U. z 1997 r. Nr 78, poz. 483 z późniejszymi zmianami.
- [] *Konwencja Genewska o morzu pełnym*, Dz.U. 1963 nr 33 poz. 187.
- [] *Konwencja Genewska o szelfie kontynentalnym*, Dz.U. 1964 nr 28 poz. 179.
- [] *Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r.*, Dz. U. z dnia 20 maja 2002 r. załącznik do numeru 59, poz. 543,
- [] *Procedures for visits to NATO and non-NATO ports by naval ships of NATO nations*, STANAG 1100 ED 5(4), MAS NATO, 1998.
- [] *Procedury działań morskich. Działania minowe. Zasady prowadzenia*. NO-07-A032, MON, Warszawa 2003.
- [] *Procedury działań morskich. Manewrowanie taktyczne okrętów*, NO-07-A001, MON, Warszawa 2009.
- [] *Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 23 grudnia 2004 r. w sprawie sposobu i warunków wykonywania kontroli celnej oraz nadawania przeznaczenia celnego w odniesieniu do okrętów wojennych i wojskowych statków powietrznych oraz wyposażenia i sprzętu jednostek wojskowych, a także wyposażenia i sprzętu jednostek organizacyjnych resortu spraw wewnętrznych i administracji*, Dz. U. Nr 286, poz. 2879, Tekst jednolity 31.12.2004
- [] *Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 27 maja 2008 r. w sprawie przepływu okrętów wojennych obcych państw przez polskie morze terytorialne oraz warunków wejścia tych okrętów na polskie morskie wody wewnętrzne*, Dz. U. Nr 131, poz. 834.
- [] *Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej (SBN)*, Warszawa 2007.
- [] *Strategia Obronności Rzeczypospolitej Polskiej. Strategia sektorowa do Strategii Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*, MON, Warszawa 2009.

- [] *Traktat między Rzeczpospolitą polską a republiką Federalną Niemiec o potwierdzeniu istniejącej między nimi granicy, podpisany w Warszawie dnia 14 listopada 1990 r., Dz.U. 1992 nr 14 poz. 54.*
- [] *Traktat Północnoatlantycki sporządzony w Waszyngtonie dnia 4 kwietnia 1949 roku, Dz. U. z dnia 19. października 2000 poz. 970.*
- [] *Umowa między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Niemiecką Republiką Demokratyczną w sprawie rozgraniczenia obszarów morskich w Zatoce Pomorskiej, podpisana w Berlinie dnia 22 maja 1989 r., Dz. U. 1989 Nr 43 z dnia 20 lipca 1989 r. poz. 233.*
- [] *Umowa między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich o rozgraniczeniu morza terytorialnego (wód terytorialnych), strefy ekonomicznej, strefy rybołówstwa morskiego i szelfu kontynentalnego na Morzu Bałtyckim, podpisana w Moskwie dnia 17 lipca 1985 r., Dz. U. 1986 Nr 16 z dnia 3 maja 1986 r. poz. 85.*
- [] *Umowa w sprawie rozstrzygnięcia szelfu kontynentalnego i stref rybołówczych między Polską Rzeczpospolitą Ludową, a Królestwem Szwecji sporządzona w Warszawie dnia 10 lutego 1989 r., Dziennik Ustaw z 1989r., Nr 54, poz. 323.*
- [] *Ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, Dz. U. Nr 32 z dnia 18 kwietnia 1991 r. poz. 32.*
- [] *Ustawa o ochronie granicy państwowej z dnia 12 października 1990 r., Dz.U. z 2009 nr 12 poz. 67, art. 6.*
- [] *Ustawa z dnia 17 grudnia 1977 r. o polskiej strefie rybołówstwa morskiego, Dz. U. Nr 37, poz. 163*
- [] *Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym, Dz. U. z 2007 nr 89 poz. 590.*
- [] *Uzupełnianie zapasów na morzu. Ładunki płynne, NO-07-A028 MON, Warszawa 2010.*
- [] *Uzupełnianie zapasów na morzu. Ładunki stałe, NO-07-A036, MON, Warszawa 2003.*
- [] *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 sierpnia 2010 r. w sprawie trybu postępowania i sposobu współdziałania organów w celu zapobieżenia niebezpieczeństwu grożącemu statkom, obiektom portowym i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze, powstałego na skutek użycia statku lub obiektu pływającego jako środka ataku terrorystycznego, Dz. U. 2010. 163. 1096 z dnia 6 września 2010 r.*

Dokumenty

- [] *Allied Joint Doctrine AJP-01(C)*, NATO, NSA, March 2007.
- [] *Allied Joint Doctrine for Non-Article 5 Crisis Response Operations AJP-3.4(A)*, NATO, NSA, Oktober 2010.
- [] *Allied Joint Doctrine for Non-Combatant Evacuation Operations AJP-3.4.2*, NATO, NSA, March 2007.
- [] *Allied Joint Maritime Operations AJP 3.1*, NATO, NSA, April 2004.
- [] *Allied Joint Medical Support Doctrine AJP-4.10(A)*, NATO, NSA, 2006.
- [] *Baltic Sea Region Strategy: Commission launches online public consultation*, Bruksela, 3. 11. 2008.
- [] *Bezpieczna Europa w lepszym świecie, Europejska Strategia Bezpieczeństwa, Sprawozdanie na temat wdrażania europejskiej strategii bezpieczeństwa – utrzymanie bezpieczeństwa w zmieniającym się świecie*, Bruksela, 11 grudnia 2008.
- [] David S. Herbein, *Sea Basing 2015. Concept Design Solutions*, Massachusetts Institute of Technology, 2005.
- [] *Defense Science Board. Task Force on Sea Basing*, Office of the Under Secretary of Defense For Acquisition, Technology and Logistics, Washington D.C., August 2003,
- [] *Doktryna działań połączonych D/01 (C)*, MON, Warszawa 2009.
- [] *Doktryna Logistyczna Marynarki Wojennej DD/4.1*, MON, DMW, Gdynia 2009.
- [] *Doktryna Logistyczna Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej DD/4*, SG WP, Generalny Zarząd Logistyki, Warszawa 2004.
- [] *Doktryna Prowadzenia Operacji Połączonych D/3*, MON, Dowództwo Operacyjne Sił Zbrojnych, Warszawa 2009.
- [] *Doktryna Transportu i Ruchu Wojsk Sił Zbrojnych RP (DD/4.4)*, MON, SG WP, Warszawa 2007.
- [] *Doktryna wsparcia przez państwo-gospodarza (DD/4.5)*, MON, SG WP, Warszawa 2005.
- [] *Forward ... From the Sea*, Department of The Navy, Washington 1992.
- [] *Joint Doctrine for Military Operations Other Than War*, Joint Pub 3-07, Washington D.C., 16 June 1995.
- [] *Koncepcja zabezpieczenia logistycznego sił i środków wydzielanych do zestawu 2012. Sił Odpowiedzi NATO*, SG WP, Zarząd Planowania Logistyki, Warszawa 25.05.2011.

- [] *Maritime Operations Standards*, vol. IV, Allied Command Operations/SHAPE, 2008.
- [] *Maritime Prepositioning Force 2010 and Beyond*, Headquarters U. S. Marine Corps, Washington DC, 30 December 1997.
- [] *MC Northwood Strategic Position*, Staff-Officers Introduction Course, 09 January 2012,
- [] *Multi-National Maritime Forces (MNMF) Logistics ALP-4.1*, NATO STANAG 1406, NATO, NSA, May 2009.
- [] *NATO Glossary of Terms and Definitions of Military Significance for Use in NATO (English and French, AAP-6(2011))* NATO, NSA, September 2009.
- [] *NATO Handbook on Maritime Medicine, AMedP-11(A)*, NATO, NSA March 2009.
- [] *NATO Logistics Handbook*, SNLC Secretariat International Staff, Defence Policy and Planning Division, Logistics, NATO HQ, Brussels 2007.
- [] *NATO Standard Operating Procedures for the Force Logistic Coordinator/Group Logistic Coordinator ALP - 4.1 SUPP 2*, NATO, NSA, May 2005.
- [] *NATO Standard Operating Procedures for the Operation of Advanced and Forward Logistic Sites ALP-4.1 SUPP 1*, NATO, NSA, November 2005.
- [] *NATO standard procedures for mutual logistic assistance*, STANAG 2034, Editin 7, MAS, NATO, March 2001.
- [] *Naval Cooperation and Guidance For Shipping (NCAGS) Organisation, Publications And Documents AAP-8(F)(NAVY)*, NATO, NSA, July 2007.
- [] *Naval Mine Warfare Plan. Programs for the New Millenium*, Washington D. C., Department of the Navy, January 2000.
- [] O'Keefe S., ... *From the sea, Preparing the Naval Service for the 21st Century. Operating Forward From the Sea*, Department of the Navy, Washington 1992.
- [] *Okręt dowodzenia i wsparcia logistycznego dla sił przeciwminowych*, Nr tematu 04/N/58, MON, Wojskowe centrum normalizacji, jakości i kodyfikacji, Projekt NO 07-A032.
- [] *Opcje wielonarodowego zabezpieczenia logistycznego DD/4.9(A)*, MON, SG WP, Warszawa 2008.
- [] *Operacje reagowania kryzysowego spoza artykułu 5 (DD/3.4)*, MON, SG WP, Warszawa 2008.
- [] *Operational Maneuver from the Sea (OMFTS)*, Department of the Navy, Headquarters Marine Corps, Washington D.C. 1998.
- [] *Peace Support Operations, AJP 3-4-1*, NATO, NSA, December 2006.

- [] *Peace Support Operations, AJP-3.4.1*, NATO, NSA, July 2001.
- [] *Procedures For Logistic Support Between NATO Navies ALP-1(E) (NAVY)*, NATO, NSA, January 2010.
- [] *Procedures for visits to NATO and non-NATO ports by naval ships of NATO nations*, STANAG 1100 ED 5(4), MAS NATO, 1998.
- [] *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną, DD / 3.1*, Dowództwo Marynarki Wojennej, Gdynia 2010.
- [] *Regulamin służby na okrętach marynarki wojennej*, DMW, Gdynia 2011.
- [] *Replenishment at sea ATP 16(D)/MTP 16(D), Part II National Information*, NATO, NSA, May 2011.
- [] *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, Viadrina International Law Project 1994.
- [] *Seabasing Logistics Enabling Concept*, Department of the Navy Pentagon, Washington, DC.
- [] *Seabasing, NWP 3-62M/MCWP 3-31.7*, Edition August 2006, Department of the Navy, Pentagon, Washington DC.
- [] *Strategia Rozwoju Systemu Bezpieczeństwa Narodowego RP 2012-2022*, projekt, kwiecień 2012.
- [] *Strategic Concept for the Defence and Security of the Members of the North Atlantic Treaty Organization adopted At the NATO*, Summit in Lisbon 19-20 November 2010.
- [] *Strategiczny Przegląd Obrony. Profesjonalne Siły Zbrojne RP w nowoczesnym państwie. Raport*, Warszawa 2011.
- [] *Szczegółowe wymagania operacyjne dla sił - komponent morski*, Dowództwo Operacyjne Sił Zbrojnych, Warszawa 2010.
- [] *Szczegółowe wymagania operacyjne dla sił – komponent morski*, Dowództwo Operacyjne Sił Zbrojnych, Warszawa 2010.
- [] *Uwarunkowania, założenia i procedury realizacji zadań wsparcia przez państwo-gospodarza DD/4.5.1A, MON, SG WP*, Warszawa 2008.
- [] *Wytyczne Szefa Inspektoratu Wsparcia SZ z dnia 08.07.2011 r. w sprawie: realizacji zobowiązań finansowych za pobrane mps wynikających z udziału jednostek pływających i statków powietrznych Marynarki Wojennej w ćwiczeniach i innych przedsięwzięciach poza granicami państwa, rozliczanych ze środków finansowych pozostających w dyspozycji Szefa IWsp. SZ*, Warszawa 2011.
- [] *Zielona Księga. W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz*, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela 2006.

Strony internetowe

- [] *Alliance Maritime Strategy*,
www.nato.int/cps/en/natolive/official_texts_75615.htm
- [] Ash J. P., Robinson L. M., *17 Port and Maritime Regiment RLC*
www.army.mod.uk/rlc/regiments/17957.aspx, 10.01.2010
- [] Berge K., *A Changing Maritime Environment*, NATO Maritime Security and Defence Conference, Hamburg 2012, msd-smm.com/fileadmin/img/content/programme/downloads/programmpunkte_de/491_7391_1.%20berge_online.pdf
- [] Clark V., *SEA Power 21: Operational Concepts for a New Era*,
www.chinfo.navy.mil/navpalib/cno/speeches/clark-csf02.txt, s. 2
- [] *Concept For NATO Joint Sea Basing (NJSB)*, 27 September 2007,
www.quantico.usmc.mil/seabasing/docs/Concept_for_NATO_Joint_Seabasing_v1.0.pdf
- [] encyklopedia.pwn.pl/haslo.php?id=3980324
- [] Herbein D. S., *Sea Basing 2015. Concept Design Solutions*, Massachusetts Institute of Technology, May 2005,
web.mit.edu/13a/www/DsgnSymp/Herbein%20Intro.pdf
- [] Hill D. D., *Underway Replenishment*,
www.globalsecurity.org/military/library/report/1989/HDD.html
- [] *Inicjatywa Krakowska, Proliferation Security Initiative*,
www.psi.msz.gov.pl/pl
- [] *Interdiction Principles for the Proliferation Security Initiative*, The White House, Office of the Press Secretary, Washington, DC, September 4, 2003,
www.psi-online.info/Vertretung/psi/en/07-statement/Interdiction-Principes.html
- [] *Joint Seabasing Briefing*, [www.quantico.usmc.mil/seabasing/resources/BSSB/Jt%20Seabasing_Master%20\(Aug%2008\).pdf](http://www.quantico.usmc.mil/seabasing/resources/BSSB/Jt%20Seabasing_Master%20(Aug%2008).pdf)
- [] *Joint Seabasing*, www.quantico.usmc.mil/seabasing/resources/presentations/Seabasing%2040%20Slide%20Brief.ppt
- [] *Klimat*, Encyklopedia PWN, encyklopedia.pwn.pl/haslo.php?id=3922951.
- [] Łodziński S., *Współpraca regionalna i transgraniczna w regionie Morza Bałtyckiego*, biurose.sejm.gov.pl/teksty/i-660.htm
- [] N. De Hauwere, *Exclusive Economic Zones Boundaries (EEZ)*,
www.marineregions.org/maps.php?album=3264&pic=64928

- [] *NATO's military concept for defence against terrorism*,
www.nato.int/cps/en/natolive/topics_69482.htm
- [] *Naval Operations Concept 2010. Implementing The Maritime Strategy*,
Chapter 3, The Overarching Concept,
<http://www.navy.mil/maritime/noc/NOC2010.pdf>
- [] *Podział Oceanu Światowego*,
ocean.am.gdynia.pl/student/oceano1/podzial/podzial.html.
- [] Quille G., *Common Security and Defence Policy*, Brussels 2011,
www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/pl/FTU_6.1.3.pdf
- [] *Security Council Resolution 678 of 29 November 1990*. Zbiór dokumentów
Rady Bezpieczeństwa ONZ,
<http://www.fas.org/news/un/iraq/sres/sres0678.htm>
- [] Smalec Ł., *Konflikty zbrojne źródła, przyczyny, cele, preteksty*, Centrum
Inicjatyw Międzynarodowych, Grudzień 2011,
<http://blogcim.files.wordpress.com/2011/12/smalec-analiz-cim-pl.pdf>
- [] [untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_](http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_territorial_sea.pdf)
[territorial_sea.pdf](http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_territorial_sea.pdf)
- [] Uściniowicz S., *Jak zmieniał się Bałtyk*, Oddział Geologii Morza Państwo-
wego Instytutu Geologicznego. [www.pgi.gov.pl/pl/oddzial-geologii-](http://www.pgi.gov.pl/pl/oddzial-geologii-morza-home/kontakt-gdansk/387-historia-baltyku.html)
[morza-home/kontakt-gdansk/387-historia-baltyku.html](http://www.pgi.gov.pl/pl/oddzial-geologii-morza-home/kontakt-gdansk/387-historia-baltyku.html)
- [] [www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms_Data/docs/pressdata/PL/reports](http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms_Data/docs/pressdata/PL/reports/104648.pdf)
[/104648.pdf](http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms_Data/docs/pressdata/PL/reports/104648.pdf), , 12.04.2012.
- [] www.globalsecurity.org/military/library/policy/navy/fts.htm,
- [] www.infor.pl/dziennik-ustaw.html
- [] [www.manw.nato.int/pdf/SOIC%202012/N5%20%20Northwood%20Str](http://www.manw.nato.int/pdf/SOIC%202012/N5%20%20Northwood%20Strategic%20position%202012.pdf)
[ategic%20position%202012.pdf](http://www.manw.nato.int/pdf/SOIC%202012/N5%20%20Northwood%20Strategic%20position%202012.pdf)
- [] www.mon.gov.pl/pl/strona/313/LG_51_243
- [] www.mw.mil.pl/index.php?akcja=okrety
- [] www.naval-technology.com/projects
- [] www.nspa.nato.int/en/organization/logistics/LogServ/naval.htm
- [] www.quantico.usmc.mil
- [] www.sejm.gov.pl
- [] www.unaoc.org
- [] [www.unesco.pl/nauka/miedzynarodowe-programy-naukowe/program-](http://www.unesco.pl/nauka/miedzynarodowe-programy-naukowe/program-hydrologiczny)
[hydrologiczny](http://www.unesco.pl/nauka/miedzynarodowe-programy-naukowe/program-hydrologiczny)
- [] *Zadania Marynarki Wojennej RP w układzie sojusznicznym*,
www.mw.mil.pl/index.php?akcja=zadsoj.

WYKAZ RYSUNKÓW

| | | |
|--------------|--|-----|
| Rysunek 1.1. | Koncepcja morskiej świadomości sytuacyjnej NATO..... | 49 |
| Rysunek 1.2. | Działania sił marynarki wojennej na akwenach litoralnych i odpowiadające im zadania | 56 |
| Rysunek 2.1. | Polskie obszary morskie | 83 |
| Rysunek 2.2. | Dominacja w regionie bałtyckim | 98 |
| Rysunek 2.3. | Potencjalne rejony działań sił Marynarki Wojennej RP w działaniach sojusznicych, stabilizacyjnych i misji humanitarnych | 112 |
| Rysunek 3.1. | Operacyjny zasięg rejonu litoralnego na tle prawnej klasyfikacji wód morskich i biogeograficznego podziału dziedziny bentonicznej | 126 |
| Rysunek 3.2. | Wyłączne strefy ekonomiczne i niezawłaszczony obszary morskie | 134 |
| Rysunek 4.1. | System zasilania logistycznego wojsk wykonujących zadania na terenie własnego kraju | 148 |
| Rysunek 4.2. | System zasilania logistycznego wojsk wykonujących zadania poza granicami własnego kraju | 150 |
| Rysunek 4.3. | Piramida logistyczna sił okrętowych | 155 |
| Rysunek 4.4. | Poziomy zabezpieczenia logistycznego okrętu | 164 |
| Rys. 4.5. | Elementy stałego systemu bazowania sił MW RP | 167 |
| Rysunek 4.6. | Elementy systemu bazowania sił MW RP i logistycznej infrastruktury cywilnej możliwe do wykorzystania podczas rozwijania ALSS i FLS | 171 |
| Rysunek 4.7. | Logistyczne funkcje <i>Sea Basing FLS</i> | 189 |
| Rysunek 5.1. | Wariant zabezpieczenia logistycznego okrętów MW RP w działaniach narodowych | 208 |
| Rysunek 5.2. | Wariant zabezpieczenia logistycznego okrętów MW RP w działaniach wielonarodowych z wykorzystaniem struktur zabezpieczenia regionalnego | 212 |

| | | |
|--------------|---|-----|
| Rysunek 5.3. | Wariant zabezpieczenia logistycznego okrętów MW RP w działaniach wielonarodowych z wykorzystaniem struktur zabezpieczenia rozwiniętego | 214 |
| Rysunek 5.4. | Wariant zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w działaniach wielonarodowych z wykorzystaniem <i>Sea Basing FLS</i> | 217 |
| Rysunek 5.5. | Wariant zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w działaniach wielonarodowych w wariacie <i>Sea Basing FLS</i> przeznaczonego do zabezpieczenia operacji połączonej | 288 |
| Rysunek 5.6. | Ogólna struktura potencjału zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych z relacjami współdziałania | 227 |

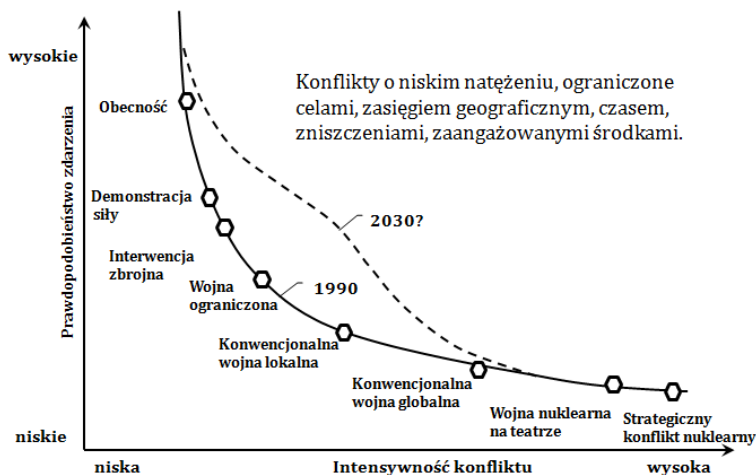
WYKAZ TABEL

| | | |
|-------------|--|-----|
| Tabela 1.1. | Strategiczne przeznaczenie Sił Zbrojnych RP..... | 36 |
| Tabela 2.1. | Charakterystyka morfometryczna Morza Bałtyckiego i jego siedmiu basenów | 87 |
| Tabela 2.2. | Porównania fizycznych właściwości wody bałtyckiej i atlantyckiej | 88 |
| Tabela 2.3. | Maksymalne prędkości wiatru i wysokości fali oraz okresy najczęstszego występowania sztormów i stanów spokojnego morza | 91 |
| Tabela 2.4. | Państwa regionu bałtyckiego od powstania państwa polskiego do chwili obecnej | 99 |
| Tabela 2.5 | Obszar wyłącznych stref ekonomicznych państw nadbałtyckich oraz udział procentowy tych stref w ogólnej powierzchni Morza Bałtyckiego | 102 |
| Tabela 2.6. | Średnie temperatury wody powierzchniowej Oceanu Atlantyckiego w strefie potencjalnych działań okrętów MW RP | 108 |
| Tabela 4.1. | Zestawienie podstawowych klas okrętów logistycznych państw NATO | 177 |
| Tabela 4.2. | Przewidywana forma zabezpieczenia brzegowego wielonarodowych sił morskich NATO | 181 |
| Tabela 4.3. | Wykaz akwenów i państw nadbrzeżnych stanowiących obszar działania NSPA | 186 |
| Tabela 5.1. | Przewidywana struktura zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych na akwenach litoralnych w działaniach wielonarodowych | 201 |
| Tabela 5.2. | Główne formy zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych MW RP w rejonie prowadzonej operacji | 207 |
| Tabela 5.3. | Bazy morskie i punkty bazowania państw NATO i UE w OoZ MW | 211 |
| Tabela 5.4. | Bazy morskie państw NATO w obszarze działań w sojusznym systemie obrony | 213 |
| Tabela 5.5. | Bazy morskie państw NATO leżące poza akwenami objętymi OoZ MW oraz sojusznym systemem obrony ... | 216 |

| | | |
|--------------|---|-----|
| Tabela 5. 6. | Potencjał zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w działaniach narodowych MW RP | 242 |
| Tabela 5. 7. | Potencjał zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w działaniach wielonarodowych | 245 |
| Tabela 5. 8. | Potencjał zabezpieczenia logistycznego sił okrętowych w działaniach wielonarodowych z wykorzystaniem Sea Basing FLS | 249 |

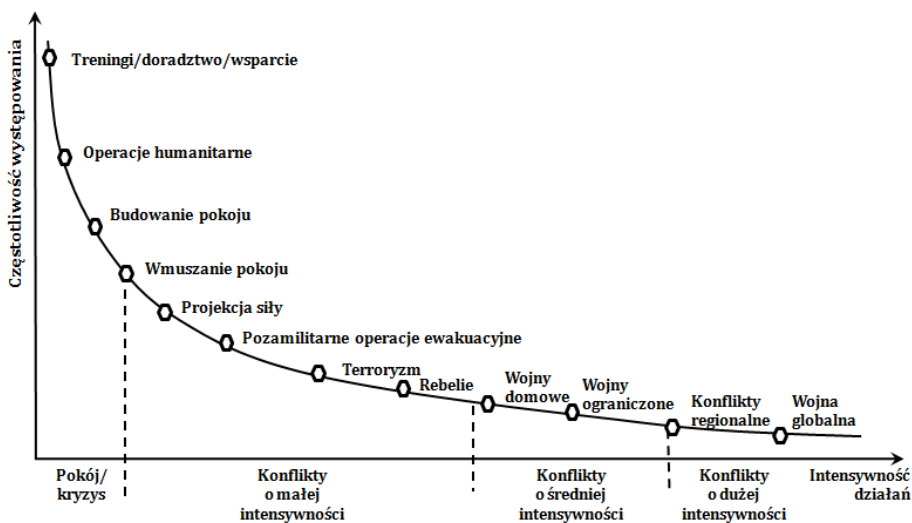
ZAŁĄCZNIK 1

SPEKTRUM OBECNYCH I PRZYSZŁYCH KONFLIKTÓW ZBROJNYCH



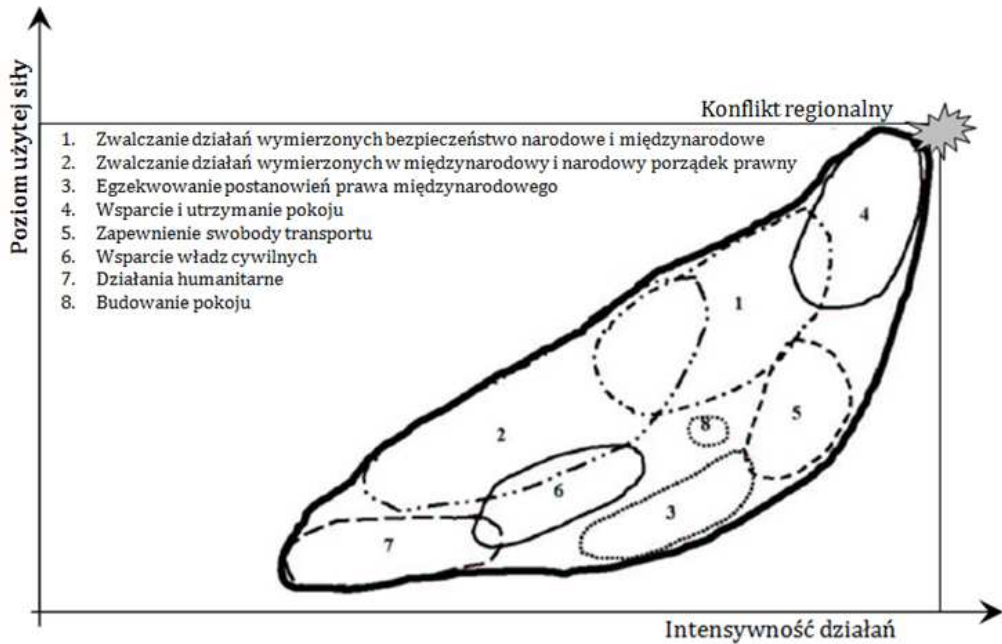
Spektrum konfliktów zbrojnych XXI wieku

Źródło: opracowanie własne na podstawie: V. A. Mayer, *Naval Surface Warfighting Vision 2030*, „Naval Engineering Journal” 5/1992, s. 75.



Spektrum zbrojnych konfliktów konwencjonalnych

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Joint Seabasing Briefing,
[http://www.quantico.usmc.mil/seabasing/resources/BSSB/Jt%20Seabasing_Master%20\(Aug%2008\).pdf](http://www.quantico.usmc.mil/seabasing/resources/BSSB/Jt%20Seabasing_Master%20(Aug%2008).pdf), 25.05 2012.



Spektrum działań militarnych z uwzględnieniem tych poniżej progu wojny.

Źródło: T. Szubrycht, *Analiza podobieństw operacji militarnych innych niż wojna oraz działań pozwalających zminimalizować zagrożenia asymetryczne*, Zeszyty Naukowe AMW, 1/2006, Gdynia 2006, s. 137.

ZAŁĄCZNIK 2

TYPOWE ZADANIA REALIZOWANE PRZEZ SIŁY MORSKIE WSPÓŁCZESNEGO PAŃSTWA

| | |
|------------------------------|---|
| Funkcja dyplomatyczna | <ul style="list-style-type: none">– demonstracja siły,– operacje wymuszające,– operacje wsparcia pokoju,– budowanie pokoju,– budowanie zaufania,– współpraca cywilno-wojskowa poza granicami państwa,– operacje humanitarne,– operacje ewakuacji,– prezentacja bandery,– dyplomacja morską, |
| Funkcja militarna | <ul style="list-style-type: none">– zapewnienie szeroko rozumianej suwerenności państwa na akwenach morskich,– obrona interesów państwa na arenie międzynarodowej,– kontrola morza,– odmowa korzystania z morza,– rozpoznanie i monitoring,– ochrona, kontrola lub zwalczanie żeglugi,– działania blokadowe,– pozbawienie przeciwnika kontroli morza,– przerzut drogą morską,– uderzenie na cele lądowe,– operacje desantowe, |
| Funkcja policyjna | <ul style="list-style-type: none">– służba patrolowa na akwenach podległych jurysdykcji państwa,– egzekwowanie prawa międzynarodowego i narodowego na akwenach podległych jurysdykcji państwa,– wsparcie innych organów państwa i władz lokalnych,– poszukiwanie i ratownictwo,– minimalizacja skutków klęsk żywiołowych oraz ekologicznych,– zarządzanie zasobami morza oraz ich ochrona. |

Źródło: T. Szubrycht, *Rola sił morskich w polityce państwa*, Zeszyty Naukowe AMW, 2/2008, s. 138.

ZAŁĄCZNIK 3

PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA ORAZ ZDOLNOŚCI SIŁ NATO W SCENARIUSZACH
MULTIPLE FUTURES PROJECT

| Scenariusz | Zagrożenia | Zdolności NATO |
|---|--|--|
| 1 <i>Ciemna strona wykluczenia</i> <i>(Dark Side of Exclusion)</i> | 2 | 3 |
| <p><i>Iluzoryczna stabilność</i> <i>(Deceptive Stability)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - niezdołność do rozumienia, udziału i kształtowania zewnętrznego środowiska bezpieczeństwa; - miedzyartodową przestępczość zorganizowaną; - zaniechania strategiczne (brak rozumienia i właściwego działania strategicznego); - potencjalne rozszerzanie się konfliktów etnicznych, religijnych i ideologicznych; - systematyczna niezdołność do udziału i osiągnięcia odpowiedzialności na działaniach wewnętrznych podmiotów; - niekontrolowane migracje. | <ul style="list-style-type: none"> - upadek rządów (Izraelenia jako takiego); - rozpowszechnianie i rozprzestrzenianie się radykalnych ideologii; - potencjalne „rozlewanie się” konfliktów etnicznych o charakterze religijnym i ideologicznym; - podżenie „punktów niewrażliwych” i infrastruktury na obszarach na których nie występują struktury kontroli i nadzoru społeczności międzynarodowej; - potencjalne kontrowersje wokół wcześniejsze niezamieszkanymi obszarów planety, bogatych w surowce naturalne (obecnie obszarami taktin jest Arktyka); - konsekwencje w postaci zmian klimatycznych, środowiska naturalnego; - proliferację broni masowej zagraźy oraz technologii tak zwanego podwójnego zastosowania; - wyzwania w stosunku do władzy państwowej; - niekontrolowane migracje; - zmiany w składzie populacji tworzących daną społeczność. | <ul style="list-style-type: none"> - prowadzenie operacji odstraszających i ekspedycyjnych z możliwością zapobiegania zagrożeniom w przepływie surowców o szczególnym znaczeniu; - wsparcie wysiłków narzeczc przeciwdziałania proliferacji BWR; - ochrona infrastruktury krytycznej; - realizacja pełnego spektrum operacji obronnych; - prowadzenie operacji humanitarnych; - wspieranie operacji cywilno-wojskowych: umiejętność postępowania z prywatnymi konsorcjami wojskowymi; - ochrona przed zagrożeniami asymetrycznymi: prowadzenie operacji przeciw podmiotom niepaństwowym; - prowadzenie spójnych i wszechstronnych operacji w ramach wspólnych działań; - wytworzenie nowych zasad działania w operacjach sojusznicych; - interwencja w celu zapobiegania eskalacji (projekcja siły); - udział w wojskowego wsparcia logistycznego dla działań humanitarnych; - wsparcie szkoleniowe dla rodzinnych sił zbrojnych w rejonie operacji ekspedycyjnej; - wsparcie i współpraca z wieloma podmiotami na rzecz ograniczenia skutków katastrof naturalnych. - umiejętność rozpoznania pojawiających się zagrożeń dla bezpieczeństwa; - możliwość niesienia pomocy władzom cywilnym; - prowadzenie pełnego spektrum działań w ramach operacji wojskowych. - prowadzenie operacji polegających na odstraszaniu oraz ekspedycyjnych – jako wsparcia pomocy humanitarnej, wsparcie w kształtowaniu środowiska bezpieczeństwa; - dostosowanie procesu naboru kadry do struktur organizacji, odpowiednie zastosowanie broni bez skutków śmiertelnych, możliwość współpracy z wieloma podmiotami w wypadku zwalczania skutków katastrof naturalnych; - dostarczanie militarnego wsparcia logistycznego podczas działań humanitarnych. |

| 1 | 2 | 3 |
|---|--|---|
| <p>Zderzenie nowoczesności (<i>Clash of Modernities</i>)</p> | <ul style="list-style-type: none"> - kompleksową współzależność sieci komputerowych; - wzmocnienie napięcia między technokratyczną skutecznością a swobodami obywatelskimi; - wielką zależność od stałych dostaw surowców i zasobów o znaczeniu strategicznym (np. ropy naftowej, gazu ziemnego, żywności, wody); - elitaryzm marginalizowanych grup społecznych; - dysputy o woli przelobu granic (m.in. politycznych, geograficznych); - jurysdykcyjna obszarami państw i obszarami uznawanymi za międzynarodowe; - eksplotowanie technologii przez elementy kryminalne i terrorystyczne; - konflikty między wyznawcami różnych systemów wiary; - niestałą lojalność społeczeństw wobec państw i aktorów pozapaństwowych (poprzez ich wzajemną konfrontację); - sojusze państw autorytarnych; - potencjalne rozszerzenie się konfliktów etnicznych, religijnych i ideologicznych. | <ul style="list-style-type: none"> - ochrona systemów C4 (<i>Command, Control, Communication, Computer</i>); - dowodzenie, kontrola, łączność, informatyka); - zapobieganie przerwom w dostawie zasobów o znaczeniu strategicznym; - prowadzenie operacji ekspedycyjnych w celu ochrony linii komunikacyjnych; - ochrona infrastruktury krytycznej; - prowadzenie operacji polegających na odstraszaniu, ograniczaniu pełnego spektrum operacji obronnych; - ograniczanie negatywnego wpływu technologii o charakterze niszczącym; - ochrona przed zagrożeniami asymetrycznymi; - ochrona spektrum elektromagnetycznego; - wsparcie szkoleniowe dla różnorodnych sił zbrojnych; - właściwe postępowanie z przymiowymi konsorcjami wojskowymi; - prowadzenie spójnych i wszechstronnych operacji w ramach wspólnoty działań. |
| <p>Nowa polityka siły (<i>New Power Politics</i>)</p> | <ul style="list-style-type: none"> - niestałe sfery wpływu; - rywalizacja o dominację ideologiczną; - proliferacja o surowce; - proliferacja broni masowego rażenia oraz technologii podwójnego zastosowania; - obszary pozabawione rzędów; - rywalizacja między państwami; - niesolidność systemu międzynarodowego do wpływu na kierunki zmian w relacjach siły między wielkimi mocarstwami; - zmienne sojusze między państwami. | <ul style="list-style-type: none"> - prowadzenie operacji polegających na odstraszaniu; - ochrona infrastruktury krytycznej; - wspieranie działań zwalczających proliferację ENR; - prowadzenie pełnego spektrum operacji obronnych; - prowadzenie operacji ekspedycyjnych, jako wsparcia pomocy humanitarnej); - prowadzenie operacji ekspedycyjnych w celu ochrony linii komunikacyjnych; - zapobieganie zakłóceniom w przepływie żywotnych zasobów; ochrona systemów C4; - ograniczanie negatywnego wpływu technologii o charakterze niszczącym; - ochrona spektrum elektromagnetycznego; - ochrona przed zagrożeniami asymetrycznymi; - wsparcie szkoleniowe dla różnorodnych sił zbrojnych (w rejonach operacyjnych); - prowadzenie spójnych i wszechstronnych operacji w ramach wspólnoty działań; - interwencja w celu zapobiegania eskalacji (projekcja siły); dostarczanie militarnego wsparcia logistycznego dla wsparcia działań humanitarnych. |

Źródło: J. Gryz, *Adaptacja NATO do środowiska bezpieczeństwa*, „Bellona”, Ministerstwo Obrony Narodowej, Nr 1/2011, s. 11-14.

ZAŁĄCZNIK 4**ZADANIA SIŁ MORSKICH
W OPERACJACH WSPIERANIA POKOJU**

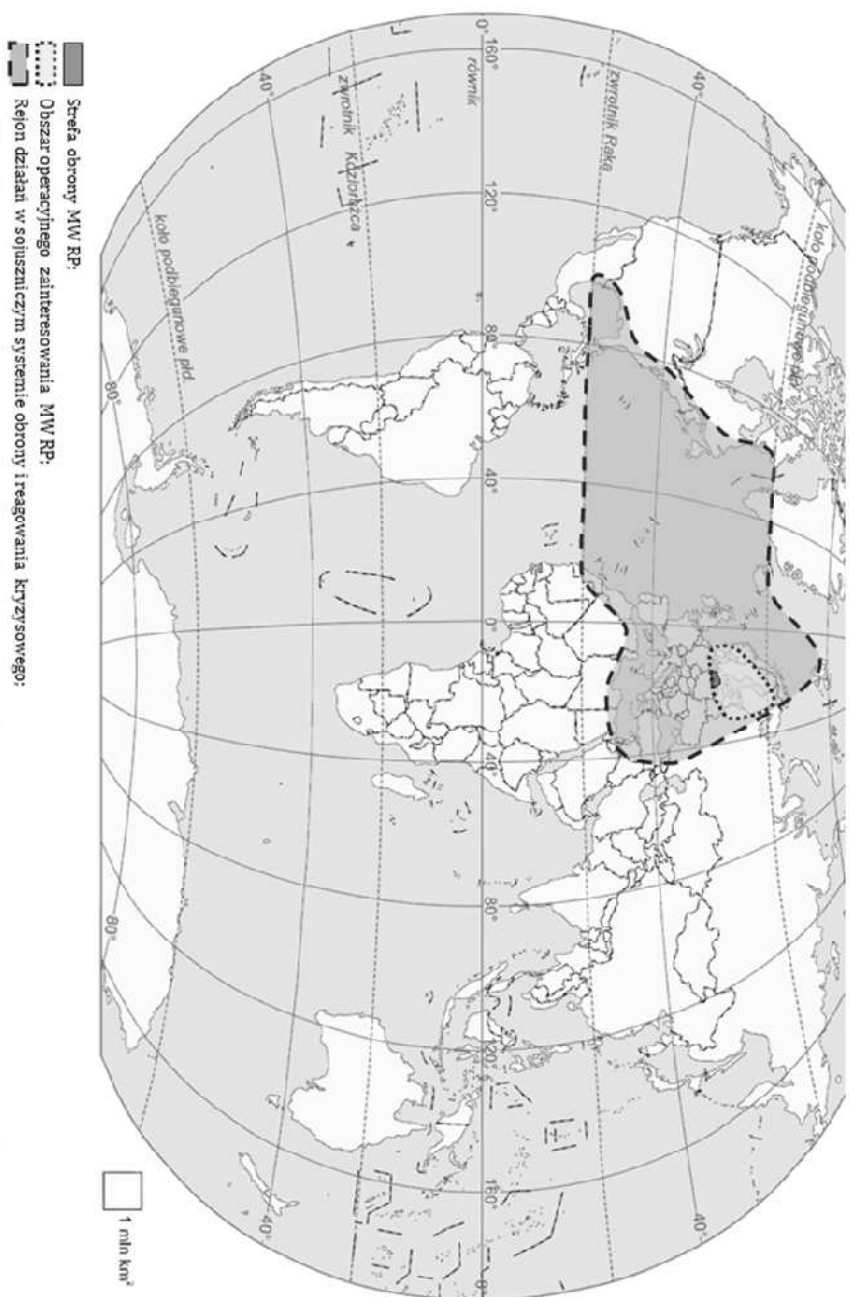
| Rodzaje operacji wspierania pokoju | Zadania sił morskich |
|---|---|
| zapobieganie konfliktom | <ul style="list-style-type: none"> • odbywanie wizyt w portach celem demonstracji obecności bandery; • odbywanie ćwiczeń morskich w celu demonstracji obecności sił; • odbywanie patrolowania w pobliżu rejonu zagrożonego wybuchem konfliktu. |
| tworzenie pokoju | <ul style="list-style-type: none"> • prowadzenie rozwinięcia sił w pobliżu rejonu objętego konfliktem zbrojnym; • prowadzenie rozpoznania; • ochrona transportu materiałów rozszczepialnych oraz produktów ropopochodnych; • ochrona obiektów przemysłu wydobywczego i rybołówstwa w wyłącznej strefie ekonomicznej oraz w granicach szelfu kontynentalnego; • <u>prowadzenie działań przeciwminowych;</u> |
| utrzymanie pokoju | <ul style="list-style-type: none"> • prowadzenie rozpoznania; • zapewnienie wsparcia logistycznego dla lądowego komponentu operacji pokojowej; • ustanowienie morskich stref rozgraniczenia i przerwania ognia; • obserwacja i monitorowanie realizacji porozumienia o przerwaniu ognia; • ochrona konwojów na obszarach objętych konfliktem zbrojnym; • <u>prowadzenie działań przeciwminowych;</u> |
| wymuszanie pokoju | <ul style="list-style-type: none"> • prowadzenie rozpoznania; • prowadzenie działań blokadowych; • zatrzymywanie, inspekcjonowanie, przejmowanie lub zawracanie jednostek podejrzanych o próby przełamania blokady; • wymuszanie przestrzegania zakazu o kontrabandzie broni; • ustanowienie stref rozdzielania wojujących stron; • wymuszanie rozbrojenia oraz nakładanie aresztu na uzbrojenie; • prowadzenie działań antyterrorystycznych; • monitorowanie zakazu handlu narkotykami i środkami psychotropowymi; • tłumienie piractwa; • <u>prowadzenie działań przeciwminowych;</u> |

| | |
|-------------------|---|
| budowanie pokoju | <ul style="list-style-type: none">• zwalczanie wszelkich form zorganizowanej przestępczości na morzu;• ochrona środowiska morskiego;• ochrona morskich linii komunikacyjnych;• nadzorowanie repatriacji uchodźców;• monitorowanie rozbrojenia;• tworzenie środków budowy zaufania;• prowadzenie działań przeciwminowych;• asystowanie w obudowie instalacji wydobywczych w granicach szelfu kontynentalnego oraz wyłącznej strefy ekonomicznej. |
| pomoc humanitarna | <ul style="list-style-type: none">• zapewnienie środków transportu;• zajęcie i utrzymanie portów;• dostarczanie pomocy humanitarnej;• zapewnienie wsparcia medycznego;• zapewnienie środków dowodzenia, kierowania i łączności;• przeprowadzenie ewakuacji ludności cywilnej oraz uchodźców;• kontrola ruchu uchodźców;• prowadzenie ewakuacji bez zgody walczących stron;• ochrona morskich linii komunikacyjnych oraz enklaw ludności cywilnej; |

Źródło: A. Makowski, *Siły morskie współczesnego państwa*, Gdynia 2001, s. 287-288.

ZAŁĄCZNIK 5

REJONY DZIAŁAŃ SIŁ MARYNARKI WOJENNEJ RP



ZAŁĄCZNIK 6

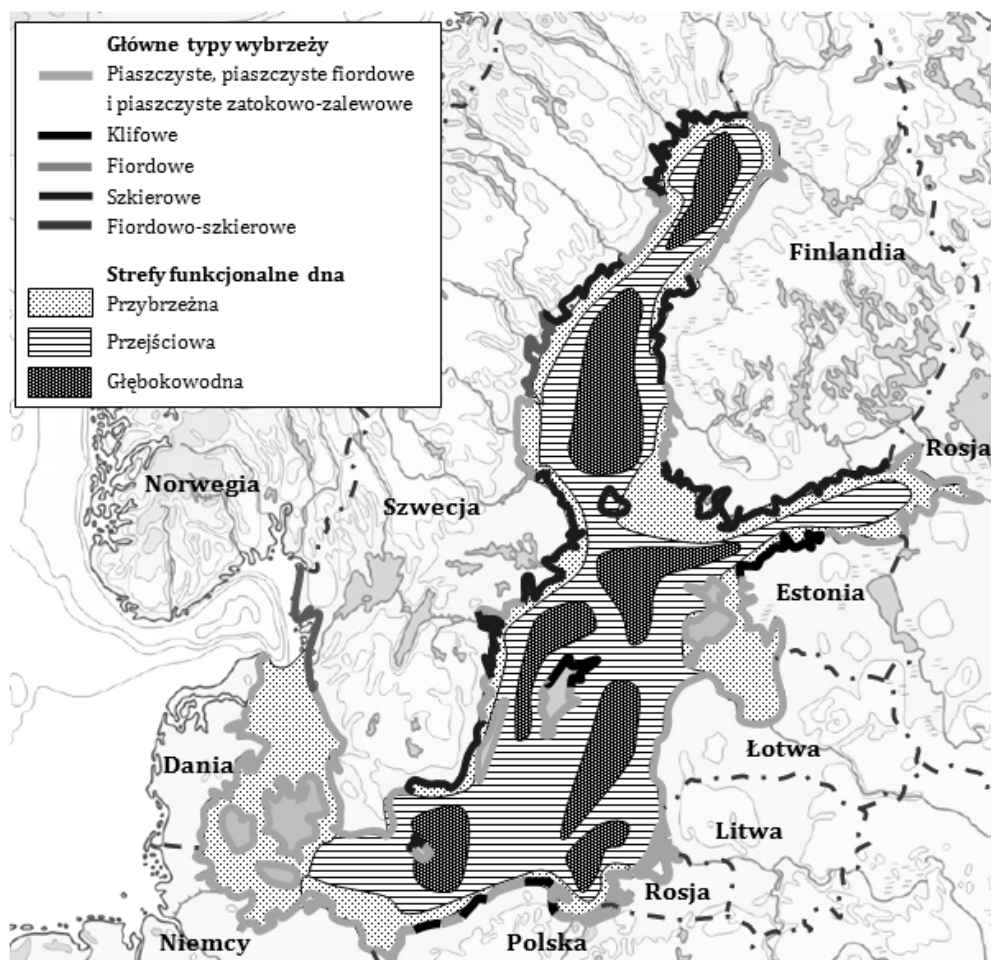
PODZIAŁ MORZA BAŁTYCKIEGO NA AKWENY



1 - Botnik Północny (Zatoka Botnicka); 2 - Botnik Południowy (Morze Botnickie) obejmujący: 2a - Morze Alandzkie, 2b - Morze Archipelagowe; 3 - Zatoka Fińska; 4 - Zatoka Ryska; 5 - Bałtyk Właściwy; 5a - Bałtyk Południowy; 6 - Morze Bełtów i Sund; 7 - Kattegat.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: K. Łomniewski, W. Mańkowski, J. Zalewski, *Morze Bałtyckie*, PWN, Warszawa, s. 17, A. Majewski, *Charakterystyka wód*, [w:] B. Augustowski, [red.], *Bałtyk południowy*, Ossolineum, Wrocław 1987, s. 175 oraz <http://www.unesco.pl/nauka/miedzynarodowe-programy-naukowe/program-hydrologiczny/>, 09.05.2012.

ZAŁĄCZNIK 7

GŁÓWNE TYPY WYBRZEŻY I STREFY FUNKCJONALNE DNA
BAŁTYKU

Źródło: opracowanie własne na podstawie: K. Łomniewski, W. Mańkowski, J. Zalewski, *Morze Bałtyckie*, PWN, Warszawa, s. 61, E. Sobczyński, [red.], *Bałtyk i wybrzeże polskie. Opis geograficzny*, Generalny Zarząd Rozpoznania Wojskowego, Sztab Generalny Wojska Polskiego, Zarząd Geografii Wojskowej, Warszawa 2002, s. 12 oraz L. Håkanson, [red.], A. Jankowski, G. Jankowski, [tłum.], *Charakterystyka fizycznogeograficzna zlewiska Morza Bałtyckiego*, [w:] *Środowisko Morza Bałtyckiego*, Zeszyt 1, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu w Uppsali”, Uppsala 2003, s. 7.

ZAŁĄCZNIK 8

DELIMITACJA OBSZARÓW MORSKICH MORZA BAŁTYCKIEGO Z UWZGLĘDNIENIEM OBSZARU SPORNEGO



Źródło: opracowanie własne na podstawie: D. R Bugajski, *Prawa żeglugowe okrętu w świetle prawa międzynarodowego*, SCHOLAR, Warszawa 2006, s. 149.

ZAŁĄCZNIK 9

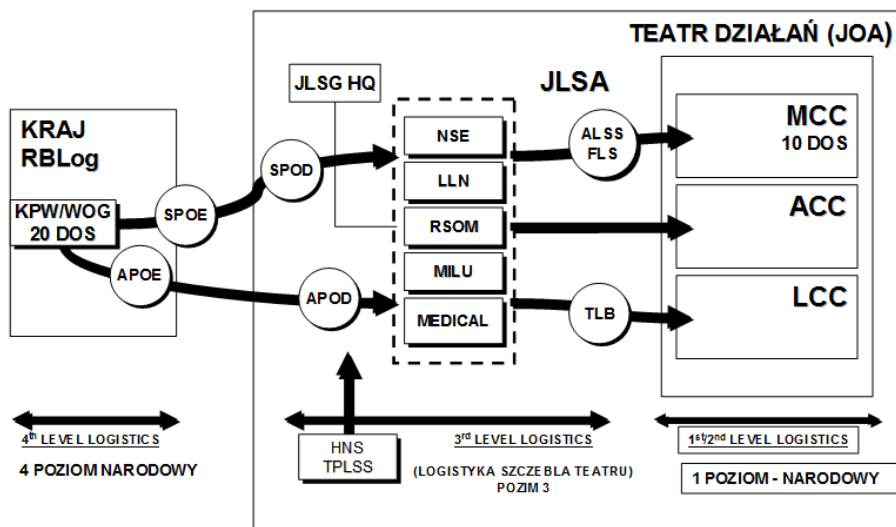
MOŻLIWOŚCI LOGISTYCZNE POLSKICH BAZ MORSKICH

| Parametr, możliwości, zakres | BM Gdynia | BM Świnoujście |
|--|--|--|
| 1 | 2 | 3 |
| Liczba basenów portowych | 5 | 3 |
| Łączna długość nabrzeży | 6,5 km | 5,109 km |
| Długość nabrzeży uzbrojonych z gwarantowaną głębokością (przy ścianie) | 3,5 km (7-9 m) | 4,716 km (3,1-8,4 m) |
| Możliwości magazynowania paliwa okrętowego (pojemność wszystkich zbiorników) | 37 100 m ³ | 3750 m ³ (Świnoujście - 2250 m ³ , Dziwnów - 1500 m ³) |
| Liczba punktów podawania paliwa/wydajność | 8/ do 120 m ³ /h (każdy) | 3 po 30 m ³ /h (każdy) |
| Łączna powierzchnia magazynowa | 13 000 m ² | 10 563 m ² |
| Dodatkowe możliwości wydzielenia miejsc postojowych w ramach basenów portów morskich | łączna długość nabrzeży ~17,4 km z głębokościami 7-12 m | - port Świnoujście: 3776 m (7-13,2 m), - port Szczecin: 69 019 m (4,5-16,5 m) |
| Wojskowe bocznic kolejowe: - liczba - długość | - 2 - 5122 m (sumaryczna) | - 3 - 14 806 m (sumaryczna), 9810 m (użytkowa) |
| Ambulatorium z izbą chorych | - powierzchnia 1400 m ² - liczba łóżek - 60 | - powierzchnia 576 m ² - liczba łóżek 32 (maks. 50) |
| Stołówki (punkty żywienia) | - 2, - do 300 osób na zmianie | - 2, - do 300 osób na zmianie |
| 1 | 2 | 3 |
| Zakres usług dla okrętów NATO | - tankowanie paliwa, - uzupełnianie paliwa, - podanie żywności, wody pitnej itp., - uzupełnianie technicznych środków materiałowych, - pomoc w usunięciu usterek uzbrojenia i sprzętu, - pomoc medyczna, - odprowadzanie wód zęzowych i fekaliów, - zasilanie w energię Elektryczną: 440 V 60Hz 380/220V50 Hz | - tankowanie paliwa, - uzupełnianie paliwa, - podanie żywności, wody pitnej itp., - uzupełnianie technicznych środków materiałowych, - pomoc w usunięciu usterek uzbrojenia i sprzętu, - pomoc medyczna, - odprowadzanie wód zęzowych i fekaliów, - zasilanie w energię elektryczną 440 V 60 Hz 380/220 V 50 Hz |

Źródło: H. Sołkiewicz, *Operacyjne aspekty bazowania sił morskich*, Kwartalnik Bellona 3/2009, s. 167.

ZAŁĄCZNIK 10

SCHEMAT ZABEZPIECZENIA LOGISTYCZNEGO KOMPONENTU MORSKIEGO W RAMACH OBSZARU POŁĄCZONYCH DZIAŁAŃ LOGISTYCZNYCH



- ACC - Air Component Command (komponent powietrzny);
- ALSS - Advanced Logistics Support Site (rozwinęty rejon zabezpieczenia logistycznego);
- APOD - Air Port of Debarcation (lotniczy port wyładunku);
- APOE - Airport of Emberkation (lotniczy port załadunku);
- DOS - Day of Supply (dobowa norma zaopatrzenia).
- FLS - Forward Logistics Site (wysunięty rejon logistyczny);
- HNS - Host Nation Support (wsparcie przez państwo-gospodarza);
- JLSA - Joint Logistics Support Area (obszar połączonego logistycznego wsparcia);
- LCC - Land Component Command (komponent lądowy);
- LLN - Logistic Lead Nation (kraj wiodący specjalizujący się w danej usłudze logistycznej);
- MCC - Maritime Component Command (morski komponent);
- MILU - Multinational Integrated Logistic Unit (wielonarodowa zintegrowana jednostka logistyczna);
- NSE - Nation Support Element (narodowy element wsparcia);
- RBlog - regionalna baza logistyczna;
- RSOM - Reception Staging and Onward Movement (przyjęcie, przeformowanie i dalszy ruch);
- SPOD - Sea Port of Debarcation (morski port wyładunku);
- SPOE - Sea Port of Emberkation (morski port załadunku);
- TLB - Theatre Logistic Base (baza logistyczna);
- TPLSS - Third Party Logistic Support (trzecia strona zabezpieczenia logistycznego – kontraktor);

Źródło: *Koncepcja zabezpieczenia logistycznego sił i środków wydzielanych do zestawu 2012. Sił Odpowiedzi NATO*, Sztab Gen. WP, Generalny zarząd Planowania Logistycznego P4, Warszawa, 25.05.2011, s. 8.

ZAŁĄCZNIK 11

LOKALIZACJA BAZ MORSKICH I PUNKTÓW BAZOWANIA SIŁ MORSKICH PAŃSTW NATO I UE W OZM MW



Źródło: opracowanie własne na podstawie: A. Szulczewski, S. Draga, M. Mikiel, *Siły morskie państw Bałtyckich. Vademecum*, AMW, Gdynia 2006.