

Zasadniczym celem niniejszej publikacji, która w intencji twórców ma stać się publikacją cykliczną, jest stworzenie możliwości szerokiego, interdyscyplinarnego forum dyskusyjnego wymiany doświadczeń i osiągnięć naukowych związanych z problematyką bezpieczeństwa morskiego zarówno środowiska naukowego jak również przedstawicieli podmiotów gospodarczych związanych z szeroko rozumianą gospodarką morską.

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

W skład Rady Naukowej „Rocznika Bezpieczeństwa Morskiego” wchodzi:

- kpt. ż.w. prof. dr Daniel DUDA (AMW)
- prof. dr hab. inż. Zygmunt KITOWSKI (AMW)
- prof. dr hab. Wojciech ŁEPKOWSKI (AON)
- prof. dr hab. Leonard ŁUKASZUK (UW)
- prof. dr hab. Andrzej MAKOWSKI (AMW)
- prof. dr hab. Jacek PAWŁOWSKI (AON)
- prof. dr Aleksander WALCZAK (AM w Szczecinie)
- dr hab. Waldemar KITLER (AON)
- dr hab. Krzysztof KUBIAK (AMW)
- dr hab. Piotr MICKIEWICZ (DSEW)
- dr hab. Andrzej OSTROKÓLSKI (AM w Szczecinie)
- dr hab. Mariusz ZIELIŃSKI (AMW)
- dr. hab. Bogdan ZDRODOWSKI (AON)

Redakcja naukowa

Tomasz SZUBRYCHT
Krzysztof ROKICIŃSKI

Redaktor techniczny

Bartłomiej PĄCZEK

Powielono na prawach rękopisu

SPIS TREŚCI

WSTĘP	5
Tomasz SZUBRYCHT	
Polityka morska państwa	7
Henryk SOŁKIEWICZ	
Asymetria, działania asymetryczne – moda czy rzeczywistość?	27
Stanisław ZARYCHTA	
Wzrost znaczenia strategicznego Morza Kaspijskiego	41
Marek ILNICKI	
Współczesne prawo międzynarodowe a akty przemocy na morzu	67
Krzysztof ROKICIŃSKI	
Bezpieczeństwo energetyczne Europy w świetle budowy rurociągów North i South Stream	83
Piotr MICKIEWICZ	
Morski transport surowców energetycznych – nowe zadanie dla systemu reagowania kryzysowego	105

Andrzej OSTROKÓLSKI, Przemysław RAJEWSKI,

Magdalena ŁUCZKOWSKA

Polityka bezpieczeństwa a dostrzeżenie zagrożeń bezpieczeństwa
portów morskich 121

Krzysztof KUBIAK

Żegluga promowa jako obiekt oddziaływania terrorystycznego –
przykład filipiński 155

Bartłomiej PĄCZEK

Koncepcja Szybkiej Oceny Środowiska (REA) na potrzeby
operacji morskich NATO 169

Marian KOPCZEWSKI, Robert KOŚCIELNIAK

Determinanty prowadzenia działań przez siły morskie w rejonach
litoralnych w aspekcie zagrożeń asymetrycznych 179

Andrzej BURSZTYŃSKI

Straty sanitarne i bezpowrotne w konfliktach na morzu 191

Krzysztof FICOŃ, Grzegorz KRASNODEBSKI

Zintegrowany system ratowniczy miasta Gdynia –
geneza, zadania, struktura 213

WSTĘP

Zgodnie z przyjętą formułą niniejszej publikacji, jej której celem jest stworzenie możliwie szerokiego, interdyscyplinarnego forum dyskusyjnego wymiany doświadczeń i osiągnięć naukowych związanych z problematyką bezpieczeństwa morskiego, a tym samym próbą zwiększenia zainteresowania szerokiego grona decydentów oraz opinii publicznej poruszonymi zagadnieniami oraz swoistą promocją „Polski Morskiej”. W kolejnym *Roczniku Bezpieczeństwa Morskiego* poruszono kilka zasadniczych obszarów problemowych, które związane są z kompleksowo rozumianą problematyką bezpieczeństwa morskiego. Zaliczyć do nich należy: geopolitykę, politykę, zagrożenia asymetryczne na obszarach morskich, aspekty prawne oraz zagadnienia związane z reagowaniem kryzysowym. Przedstawione obszary problemowe mają charakter otwarty, co znajdzie odzwierciedlenie w kolejnych edycjach *Roczniku Bezpieczeństwa Morskiego*.

Problematykę bezpieczeństwa morskiego należy jednak rozpatrywać równocześnie w kontekście wszystkich kryteriów szczegółowych (militarnego, politycznego, ekonomicznego, ekologicznego i kulturowego). Wynika to z faktu, iż różne czynniki kształtujące bezpieczeństwo morskie państwa są współzależne, a poszczególne wyzwania, szanse i zagrożenia wzajemnie powiązane.

Można postawić tezę, że we współczesnym świecie bez wszechstronnego wykorzystania położenia nadmorskiego nie jest możliwe stworzenie warunków umożliwiających właściwy rozwój gospodarczy państwa nadbrzeżnego. Szansę na pełne wykorzystanie takiego położenia stwarza jedynie długoterminowa polityka morska, uwzględniająca wszystkie czynniki, które zarówno w sposób bezpośredni jak i pośredni wpływają na szeroko rozumiane aspekty bezpieczeństwa morskiego państwa.

W ostatnich latach świadomość występowania wspólnoty interesów morskich oraz docenianie ich znaczenia dla szeroko pojmowanego bezpieczeństwa globalnego systematycznie wzrasta. Współcześnie pojęcie „bezpieczeństwo” utraciło już wymiar jedynie militarny, stając się szerokim zakresem podmiotowym obejmującym również „wymiar morski”.

Wiele społeczeństw jest świadomych, że ich zamożność zależy od rozwoju gospodarczego, którego nie można osiągnąć bez efektywnej wymiany handlowej. W realiach współczesnego świata produkcja dóbr materialnych nie jest już proble-

mem, natomiast ich zbyt stanowi nie lada wyzwanie. Postępująca globalizacja sprawia, iż wymiana towarowa staje się współcześnie swoistym środkiem ciężkości gospodarki światowej. Bardzo trafnie ujął to sekretarz Międzynarodowej Organizacji Morskiej (International Maritime Organization - IMO) Efthimios E. Mitropoulos, który podczas obchodów Światowego Dnia Morza powiedział, że „[...] sprawy żeglugi dotyczą nas wszystkich. Transport towarów przewożonych drogą morską odbywa się w każdym zakątku świata. Przewożony może być surowiec, komponent lub gotowy produkt. Pomimo tego, że większość przedsięwzięć morskich ma miejsce z dala od lądu, statek jest równie ważny jak kiedyś - może nawet ważniejszy. Standard życia i pracy wielu ludzi w rozwijającym się świecie zależy w dużym stopniu od statków i żeglugi”¹.

Ambicją zespołu redakcyjnego jest więc włączenie do współpracy przy redagowaniu kolejnych edycji niniejszej publikacji przedstawicieli podmiotów gospodarczych związanych z szeroko rozumianą gospodarką morską.

¹ Światowy Dzień Morza, www.ums.gov.pl, 19.12.2005.

Tomasz SZUBRYCHT

POLITYKA MORSKA PAŃSTWA

„(...) każdemu panu i narodowi więcej na morskim państwie zależy, niżli na ziemskim. Kto ma państwo morskie, a nie używa go albo da sobie wydzierać, wszystkie pożytki od siebie oddała, wszystkie szkody na siebie przywodzi, z wolnego - niewolnikiem się staje, z bogatego - ubogim”

Senator, ks. bp Dymitr Solikowski, 1573.
Młodzież na morze IX/X 1993, Liga Morska, s. 4

Zacytowane na wstępie artykułu słowa biskupa Dymitra Solikowskiego dowodzą, że już w drugiej połowie XVI wieku część polskich elit politycznych świadoma była roli i znaczenia morza. Słowa „*wszystkie szkody na siebie przywodzi, z wolnego-niewolnikiem się staje, z bogatego-ubogim*” wskazują, że autor tych słów pragnął uwypuklić znaczenie polityczne, militarne i gospodarcze obszarów morskich. Można stwierdzić, że jest to swoista sugestia konieczności prowadzenia przez państwo przemysłanej polityki morskiej.

Niestety słowa te nie zapadły w serca i umysły ówczesnych decydentów. Współcześnie również powinny być one często cytowane, by uzmysłwić elitom politycznym, że niedocenywanie akwenów morskich w polityce państwa jest poważnym błędem zaniechania.

Konieczność prowadzenia przez państwo długoterminowej polityki morskiej wypływa bezpośrednio z roli i znaczenia gospodarki morskiej we współczesnym świecie. Zajmuje ona ważne miejsce w światowym systemie gospodarczym. Odnosi się to w szczególności do takich sektorów jak: żegluga morska, infrastruktura portowa oraz górnictwo podwodne. Wynika to przede wszystkim z faktu, że wymiana gospodarcza oraz pozyskiwanie surowców naturalnych stały się współcześnie swoistymi środkami ciężkości gospodarki światowej. Tym samym nie sposób wyobrazić sobie rozwoju światowej ekonomii bez aktywnego udziału gospodarki morskiej. Na przestrzeni wieków potęga gospodarcza wielu państw opierała się na ich silnym

związku z morzem. Mimo upływu lat, zmiany realiów ekonomicznych i politycznych, zasada ta nie utraciła aktualności.

Pojęcie *gospodarka morska* jest bardzo szerokie i nie wolno utożsamiać go jedynie z transportem morskim. Takie podejście jest poważnym błędem logicznym. Współczesną gospodarkę morską tworzy:

- górnictwo podwodne i energetyka;
- transport morski;
- turystyka i rekreacja morska;
- rybołówstwo, hodowla morska i przetwórstwo;
- budownictwo okrętowe;
- usługi morskie;
- administracja, szkolnictwo i ratownictwo morskie.

W materiałach źródłowych poruszających problematykę morską napotkać można różne definicje gospodarki morskiej. Przeprowadzona analiza dostępnych definicji wskazuje, że zasadniczym punktem odniesienia gospodarki morskiej we współczesnym świecie jest ekonomia. Mają one jednak najczęściej charakter sektorowy, tym samym uwzględniają tylko pewne obszary problemowe¹.

Zdaniem autora **gospodarka morska stanowi część gospodarki narodowej, w której uczestniczące podmioty w sposób bezpośredni lub pośredni związane są z działalnością człowieka na morzu i dla morza.**

Łączna wartość zysków wygenerowanych przez światową gospodarkę morską w 2005 roku wyniosła ponad półtora biliona euro. Przedstawione w Tabeli 1 dane nie uwzględniają jednak zysków będących efektem pozyskiwania innych (niż ropa naftowa i gaz ziemny) surowców naturalnych, zysków generowanych przez morskie budownictwo hydrotechniczne oraz „nie morskie” podmioty gospodarcze kooperujące z poszczególnymi sektorami gospodarki morskiej lub produkujące na ich potrzeby. Ich uwzględnienie sprawia, że zawarte w tabeli zyski w rzeczywistości są od 2 do 10 razy większe².

Warto ponadto zauważyć, że w okresie najbliższego pięciolecia zysk generowany przez gospodarkę morską ulegnie zwiększeniu o 1.9 %.

¹ Zob. F. Gronowski, *Polityka Morska Państwa (synteza)*, Związek miast i gmin nadmorskich stowarzyszenie, Gdańsk, 1994, s. 3 oraz *Zielona Księga. W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej: Europejska wizja oceanów i mórz*, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela 2006, s. 8.

² Zob. *World Marine Markets*, Douglas -Westwood Limited 2005, s.14.

Do najbardziej perspektywicznych sektorów gospodarki morskiej należą: pozyskiwanie energii ze źródeł odnawialnych, usługi z zakresu ochrony i kontroli, podmiotów gospodarki morskiej budownictwo jednostek rekreacyjnych oraz sportowych, a także budowa okrętów.

Odmienne perspektywy rozwoju przewiduje Irlandzki Instytut Morski, który wskazuje, że do sektorów o największym potencjale wzrostu w najbliższej przyszłości należeć będą: żegluga pasażerskie, porty, akwakultura, energia odnawialna, telekomunikacja podmorska i biotechnologia morska³.

Dla zobrazowania efektów ekonomicznych wytwarzanych przez tę część gospodarki w Tabeli 1 przedstawiono globalne zyski generowane przez światową gospodarkę morską.

Tab. 1.: Światowa gospodarka morską w roku 2005 i prognoza na 2010

Źródło: Opracowanie własne na podstawie World Marine Markets, Douglas – Westwood Limited 2005

		Wygenerowane zyski [mld euro]		
		2005	2010	wzrost [%]
Górnictwo podwodne i energetyka	Ropa naftowa i gaz ziemny	700.0	765.0	9.3
	Energia ze źródeł odnawialnych	0.5	4.7	840.0
	Pozyskiwanie innych surowców naturalnych	brak danych		
Transport morską	Żegluga morską	287.0	326.0	13.6
	Porty i terminale	25.0	30.0	20.0
	Szkolnictwo morską	1.5	1.8	20.0
Turystyka morską, rekreacja i wypoczynek		186.0	220.0	18.3
Rybołówstwo, hodowla morską i przetwórstwo	Rybołówstwo	51.0	48.0	- 5.9
	Hodowla morską	25.0	30.0	20.0
	Przemysł przetwórczy	75.0	79.0	5.3
Budownictwo okrętowe	Budowla statków	33.0	30.0	- 9.1
	Budowla okrętów	27.0	34.0	26.0
	Wyposażenie jednostek pływających	57.0	60.0	5.3
	Budowla jachtów i łodzi sportowych	12.0	17.0	41.7

³ Zob. *Zielona Księga. W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej: Europejska wizja oceanów i mórz*, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela 2006, s. 7.

		Wygenerowane zyski [mld euro]		
		2005	2010	wzrost [%]
Usługi	Badawcze	10.0	12.0	20.0
	Ochrony i kontroli	0.8	2.3	187.5
	Podwodne	1.7	1.9	11.8
	Morskie	5.7	6.5	14.0
	Ratownictwo i poszukiwania	1.9	2.1	10.5
Razem		1 500.1	1 529.3	1.9

Uzyskane wyniki przeprowadzonej analizy dowodzą, że **gospodarka morską jest szczególnie ważnym obszarem działalności gospodarczej nie tylko w wymiarze poszczególnych państw, ale również wymiarze globalnym. We współczesnym świecie bez wszechstronnego wykorzystania położenia nadmorskiego nie jest możliwe stworzenie warunków umożliwiających właściwy rozwój gospodarczy państw nadbrzeżnych i śródlądowych.**

Bardzo trafnie to ujął Benedykt Krzywiec twierdząc, że „(...) *Nie długość wybrzeża w kilometrach decyduje o znaczeniu jego dla danego organizmu państwowego; tak samo jak siłę floty wojennej tworzy się nie stosownie do liczby kilometrów podlegających ochronie, lecz przede wszystkim, jak rola wybrzeża, tak i siła potrzebnej marynarki określają się kategoriami gospodarczymi; rolę wybrzeża w całości kształtacie życia ekonomicznego*”⁴.

Warunkiem koniecznym efektywnego wprzęgnięcia gospodarki morskiej w system gospodarczy państwa i maksymalizacja korzyści wypływających z nadmorskiego położenia jest racjonalna, długofalowa i konsekwentnie realizowana polityka morską.

Przystępując do rozważań odnoszących się do problematyki polityki morskiej państwa w pierwszym rzędzie należy odniesienie się do ogólnego pojęcia **polityki**.

Po raz pierwszy pojęcie to pojawiło się już w starożytności u Arystotelesa, który twierdził, że celem polityki jest osiągnięcie dobra wspólnego. W podobny sposób utożsamiał politykę Jan Paweł II, który uważał, że jest to roztropne działanie na rzecz wspólnego dobra.

Pojęcie polityki jest właściwe dla nauk społecznych i bywa różnie definiowane. Nie można więc mówić o jednej uniwersalnej definicji polityki, ponieważ jest

⁴ B. Krzywiec, *Jak należy traktować w Polsce sprawę marynarki Wojennej. Studium porównawcze na tle rozbudowy marynarek wojennych innych państw oraz potrzeb obronnych kraju*, Wilno 1929, s. 18.

ona zjawiskiem złożonym i wieloaspektowym. Generalnie przyjmuje się, że pojęcie to odnosi się do określenia przejawów życia społecznego dotyczących zbiorowości ludzkich związanych z potrzebami i interesami publicznymi⁵.

W *Słowniku języka polskiego* politykę zdefiniowano jako: „(...) *działalność władzy państwowej, rządu w dziedzinie społecznej, gospodarczej, kulturalnej, wojskowej i innych dotyczących spraw wewnętrznych państwa lub stosunków z innymi krajami (...) uwarunkowana jest określonymi celami i interesami mającymi na celu zdobycie i utrzymanie władzy. Obejmuje cele i zadania takiej działalności oraz metody realizacji tych zadań*”⁶.

Politolodzy w swoich rozważaniach opierają się przede wszystkim na definicji zaproponowanej przez M. Webera, który definiuje politykę jako „(...) *dążenie do udziału we władzy lub do wywierania wpływu na podział władzy, czy to między państwami, czy też w obrębie państwa, między grupami ludzi, jakie ono obejmuje*”⁷.

Definicja ta uwypukla dwa wymiary polityki: wewnętrzny (wewnątrzpaństwowy) i zewnętrzny (międzynarodowy). Upływ czasu (została ona opracowana w 1919 roku w Monachium), a w szczególności dynamika stosunków międzynarodowych sprawiła, że istnieje konieczność uzupełnienia definicji weberowskiej. Uzupełnienie powinno obejmować relacje państw z organizacjami międzynarodowymi oraz stosunki zachodzące zarówno między tymi organizacjami, jak i w ich obrębie.

Współcześnie napotkać można pochodne ogólnego pojęcia polityki, jednym z nich jest **polityka morska**. Na początku rozważań odnoszących się do kwestii polityki morskiej należy zauważyć, że pojęcie to zawiera się najpełniej w konsensualnej i konfliktowej koncepcji polityki. Dualizm koncepcyjny polityki morskiej wynika z faktu, iż w dziedzinach takich jak swoboda żeglugi czy handel morski konieczny jest szeroko rozumiany konsensus międzynarodowy. Równolegle jednak w dziedzinach, takich jak pozyskiwanie zasobów ożywionych i nieożywionych czy delimitacja wyłącznej strefy ekonomicznej pojawiają się mniej lub bardziej intensywne spory czy konflikty między poszczególnymi podmiotami stosunków międzynarodowych.

Czym jest więc polityka morska, czy modyfikacja powszechnie akceptowalnej, ogólnej definicji polityki lub polityki gospodarczej państwa o aspekty uwzględniające specyfikę obszarów morskich oznacza, że otrzymamy poprawnie brzmiącą definicję polityki morskiej?

⁵ E. Zieliński, *Nauka o państwie i polityce*, Dom Wydawniczy Elipsa, Warszawa 2006, s. 207.

⁶ *Słownik języka polskiego t. II*, PWN, Warszawa 1979, s. 785-786.

⁷ M. Weber, *Polityka jako zawód i powołanie*, Kraków 1998, s. 56.

Odpowiedź na tak postawione pytanie jest złożona. Przyjęcie założenia, że polityka morska jest integralną częścią polityki gospodarczej jest poprawne jedynie w pewnym zakresie. Wydawać by się mogło, że sam wyróżnik środowiskowy jest w tym przypadku dominujący, jednak takie podejście byłoby zbyt dużym uproszczeniem. Co więcej problematyka polityki morskiej nie może być zawężona jedynie do podmiotów posiadających położenie nadmorskie. Państwa śródlądowe często wykazują dużą aktywność w obszarze działalności morskiej. Państwa śródlądowe posiadają także znaczący potencjał floty handlowej. Dla przykładu w 2006 roku Austria dysponowała 27 statkami o nośności 1 mln DWT (57% nośności jednostek polski), Węgry są właścicielami 97 statków o łącznym nośności 2.4 mln DWT (czyli 137% nośności polskich statków) natomiast Szwajcaria dysponuje 298 statkami handlowymi o łącznym nośności 9.5 mln DWT (jest to 543% nośności floty polskiej)⁸.

Innym przykładem potwierdzającym zaangażowanie państw śródlądowych w działalność morską, może być fakt, iż na 167 członków Międzynarodowej Organizacji Morskiej (International Maritime Organization – IMO), 17 to państwa, nie posiadające dostępu do morza. Są to: Austria, Azerbejdżan, Boliwia, Czechy, Etiopia, Jordania, Kazachstan, Mołdawia, Mongolia, Nepal, Nigeria, Paragwaj, Serbia, Słowacja, Szwajcaria, Węgry i Zimbabwe⁹.

Podobnie przedstawia się struktura członkowska w Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego (International Seabed Authority – ISA). Do organizacji tej należy dwadzieścia państw śródlądowych, a są to: Armenia, Austria, Białoruś, Boliwia, Botswana, Burkina Faso, Czechy, Jordania, Laos, Luksemburg, Mali, Mongolia, Nepal, Paragwaj, Serbia, Słowacja, Uganda, Węgry, Zambia i Zimbabwe¹⁰.

Warto podjąć próbę odpowiedzi na pytanie: **dlaczego państwa pozbawione dostępu do morza stały się członkami tych organizacji i ponoszą koszty składek członkowskich?** Jedyną logiczną odpowiedzią może być stwierdzenie, że leży to w ich interesie.

Odnosząc się do sfery definicyjnej pojęcia polityki morskiej L. Kuźma, F. Gronowski uznają, że „(...) *polityka morska państwa jest to całokształt wytyczonych kierunków działania władzy państwowej zarówno ustawodawczej jak i wyko-*

⁸ *Word fleet statistics, Lloyd's Register, Fairplay Ltd 2006, Lombard Mouse, Red Hill, s. 21-31.*

⁹ Oficjalna strona IMO, Member state, <http://www.imo.org/> z dnia 17.11.2007.

¹⁰ Oficjalna strona ISA, About us, Member state, <http://www.isa.org.jm/> z dnia 17.11.2007.

nawczej (...) w sferze spraw związanych z morzem i nadmorskim położeniem państwa”¹¹.

Zdaniem autora przedstawioną definicję należy jednak rozszerzyć o zbiór systemowych działań organów władzy państwowej, podmiotów gospodarczych, instytucji publicznych oraz organizacji społecznych zmierzających do optymalnego wykorzystania morza i jego zasobów dla rozwoju społeczno - gospodarczego kraju.

Cz. Christowa uważa natomiast, że na politykę morską państwa składa się zespół środków natury ekonomicznej, prawnej, administracyjnej i za pomocą których państwo wpływa na miejsce gospodarki morskiej lub jej poszczególnych branż w gospodarce narodowej oraz w układzie międzynarodowych stosunków politycznych i gospodarczych¹².

W tym przypadku pominięte zostały aspekty militarne, które nie wolno wyłączać z rozważań odnoszących się do problematyki polityki morskiej.

Z. Sójka i Z. Kasprzyk twierdzą natomiast, że należy przyjąć, iż „(...) polityka morską odnosi się do aktywności gospodarczej, politycznej i społeczno-kulturalnej zmierzającej do wszechstronnego wykorzystania właściwości i zasobów morza oraz walorów nadmorskiego położenia kraju, zgodnie z narodowymi interesami: gospodarczymi, społecznymi, politycznymi i obronnymi państwa oraz warunkami określającymi możliwości ich urzeczywistnienia”¹³.

Po przeprowadzeniu krytycznej analizy materiałów źródłowych, zdaniem autora, politykę morską należy rozumieć jako **całokształt zamierzonych działań zarówno organizacji ponadpaństwowych jak i organów państwa szczebla centralnego i lokalnego oraz organizacji pozarządowych, zmierzających do stworzenia warunków umożliwiających efektywne wykorzystanie zarówno zasobów morza, jak i nadmorskiego położenia zgodnie z interesami politycznymi, gospodarczymi, militarnymi i społecznymi państwa.**

Próbie zdefiniowania polityki morskiej podjęli również inni autorzy, jednak ich definicje także cechuje albo podejście sektorowe lub też pomijają one ważne elementy, do których zaliczyć należy na przykład aspekty społeczne bądź militarne¹⁴.

¹¹ L. Kuźma, F. Gronowski, *Polityka morską państwa (synteza)*, Związek Miast i Gmin Morskich Stowarzyszenie, Gdańsk 1994, s. 3.

¹² Zob. Cz. Christowa, *Polityka morską Rzeczypospolitej*, Klub Współczesnej Myśli Politycznej, Gdańsk 1994 s. 84.

¹³ Zob. Z. Sójka, Z. Kasprzyk, *Polska polityka morską*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1986, s. 191.

¹⁴ J. Barroso, *The New European Maritime Policy*, Brussels 2005., *Zielona Księga. W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej: Europejska wizja oceanów i mórz*, Komisja Współ-

O konieczności zmiany filozofii postrzegania polityki morskiej wypowiedział się wielu polityków, w tym przewodniczący Unii Europejskiej Jose Barroso, który stwierdził, że „(...) przez długi czas nasza polityka w zakresie transportu morskiego, regionów nadmorskich, rybołówstwa, środowiska morskiego i innych miała charakter wyłącznie sektorowy”¹⁵. Współcześnie konieczne jest podejście do kwestii polityki morskiej w sposób bardziej skoordynowany, niż ma to miejsce w ramach podejścia sektorowego. Ponadto polityka morska musi być ukierunkowana na rozwijanie gospodarki morskiej, w sposób zapewniający zrównoważoną ochronę środowiska naturalnego.

Dla przykładu, długoterminowe cele sformułowane przez Komisję Europejską na lata 2005-2009 odnotowują szczególną potrzebę określenia wszechstronnej polityki morskiej. Ukierunkowana ona jest na rozwijanie prosperującej gospodarki morskiej i pełnego potencjału działań związanych z morzem w sposób zapewniający zrównoważoną ochronę środowiska naturalnego. Najważniejszym krokiem w tym kierunku było opracowanie w 2006 roku *Zielonej Księgi. W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej. Europejska wizja oceanów i mórz*. Ma ona stworzyć podstawy dla dynamicznego rozwoju gospodarek morskich, poszczególnych państw członkowskich w zgodzie i harmonii ze środowiskiem morskim, w oparciu o solidne podstawy naukowe. Jak stwierdziła oficjalnie Komisja, opracowującemu zespołowi przyświecała idea konieczności planowania zintegrowanego, międzysektorowego i interdyscyplinarnego oraz świadomość znaczenia obszarów morskich i oceanicznych w utrzymaniu integralności terytorium europejskiego.

Komisarz Joe Borg¹⁶ podkreślił, że dokument ten ma stanowić podstawę dla podjęcia działań, które umożliwią maksymalizację korzyści wynikających z morskiego charakteru większości członków Unii¹⁷. W dokumencie tym przedstawiono następującą charakterystykę przyszłej unijnej polityki morskiej: „(...) uniwersalna polityka morska Unii powinna mieć na celu nie tylko wzrost gospodarczy, jak również zwiększenie miejsc pracy. Powinna zatem przyczyniać się do kształtowania silnej, rozwijającej się, konkurencyjnej i zrównoważonej gospodarki morskiej,

not Europejskich, Bruksela 2006, s. 4, R. Wapiński, *Mysł polityczna i polityka morska w latach 1870-1970*, Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego, Historia 2, 1973 nr 2 s. 145, Plewiński L., *Podstawy ekonomiki transportu morskiego cz. II*, WSM w Szczecinie, Szczecin 1999, s. 9.

¹⁵J. Barroso, *The New European Maritime Policy*, Brussels 2005, s. 3.

¹⁶ Joe Borg jest członkiem Komisji Europejskiej odpowiedzialnym za rybołówstwo i gospodarkę morską.

¹⁷ Na 27 państw należących do Unii Europejskiej jedynie 5 nie posiada dostępu do morza. Są to: Czechy, Węgry, Luksemburg, Austria i Słowacja.

pozostającej w harmonii ze środowiskiem morskim. Powinna pomagać w unikaniu i minimalizowaniu konfliktów dotyczących kwestii wykorzystania przestrzeni morskiej, a tam, gdzie konflikty takie się pojawiają, powinna określać jasne i zatwierdzone sposoby ich rozwiązywania. Powinna dawać większe poczucie stabilności przemysłowi i innym zainteresowanym stronom, jak również być gwarantem skuteczniejszego podejścia do ochrony zasobów morskich”¹⁸.

Mimo swej doniosłości „Zieloną Księgę” cechuje bardzo duży stopień ogólności i jest ona dokumentem o charakterze wybitnie politycznym.

W odniesieniu do państwa politykę morską determinuje między innymi zespół środków natury ekonomicznej, prawnej, administracyjnej i militarnej. Dzięki nim państwo wpływa na miejsce gospodarki morskiej (lub jej poszczególnych sektorów) w gospodarce narodowej oraz w międzynarodowych stosunkach politycznych, gospodarczych i militarnych.

Zmienność uwarunkowań międzynarodowych i wewnętrznych, determinujących politykę morską państwa, powoduje konieczność jej ciągłej aktualizacji. Jest to podstawowy warunek jej skuteczności i aktywnego oddziaływania na rozwój społeczno-gospodarczy państwa. **Aktywna polityka morską musi być kompleksowo wkomponowana zarówno w politykę międzynarodową, jak i wewnętrzną i to nie tylko incydentalnie, ale strukturalnie i długofalowo.**

W ramach polityki morskiej precyzowane są metody i narzędzia służące nie tylko do realizacji celów długofalowych, ale także kontroli i weryfikacji podejmowanych działań.

Podsumowując powyższe rozważania należy stwierdzić, że polityka morską określa nie tylko strategiczne cele i kierunki dalekosiężnych działań podmiotów (ponadpaństwowych, państwowych lub niepaństwowych) związanych z wszechstronnym wykorzystaniem szans, jakie stwarza położenie nadmorskie oraz szeroko rozumiane walory gospodarcze akwenów morskich. Polityka morską musi również odnosić się do działań pozwalających minimalizować zagrożenia bezpieczeństwa państwa z kierunku morskiego. Powinna ona ponadto uwzględniać preferencje podmiotów wynikające z istniejących uwarunkowań politycznych, militarnych, społecznych i ekonomicznych.

Warto zastanowić się również, w czym może przejawiać się polityka morską?

Należy pamiętać, że aktywność w sferze morskiej wykazują nie tylko podmioty ponadpaństwowe czy państwa, ale również podmioty niepaństwowe. Nad-

¹⁸Zielona Księga. W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej: Europejska wizja oceanów

rzędność w tym względzie zachowuje jednak państwo lub podmioty ponadpaństwowe. Podstawowe zadanie szczebla decyzyjnego w dziedzinie polityki morskiej polegają na właściwym rozpoznaniu i uwzględnieniu uwarunkowań odnoszących się do szeroko rozumianych kwestii obrony interesów państwa na morzu.

Chcąc odpowiedzieć na tak postawione pytanie koniecznym wydaje się zaproponowanie definicji, bez których właściwe rozumienie i interpretowanie polityki morskiej byłoby bardzo trudne. Co więcej w trakcie analizy tej problematyki okazało się, że w obszarze polityki morskiej brak jest jednoznacznych definicji takich pojęć jak: **strategia morska, doktryna morska, potrzeby morskie, interes morski, działania w ramach polityki morskiej, podmiot decyzji czy podmioty wpływu w polityce morskiej.**

Zaproponowane poniżej definicje, opracowane zostały w efekcie adaptacji pojęć, powszechnie wykorzystywanych w politologii.

Potwierdzeniem konieczności przyjęcia i stosowania poprawnych, wspólnych i jednoznacznych pojęć i definicji może być przykład odmiennego rozumienia, przez środowisko parające się problematyką morską, relacji zachodzących między takimi pojęciami jak: polityka morska, strategia morska, doktryna morska i programy morskie

Przedstawione poniżej na rysunku (Rys. 1) zależności i relacje pomiędzy doktryną morską, polityką morską i programami morskimi są odmienna od podejścia reprezentowanego w naukach wojskowych i politologii. Truizmem wydaje się podkreślanie konieczności operowania tożsamym aparatem pojęciowym przez różne środowiska podejmującą zbliżoną problematykę badawczą.

Według Z. Sójki nadrzędnym pojęciem jest doktryna morska, z której wynika polityka morska będąca podstawą dla opracowania programów morskich.

W tym miejscu celowym wydaje się przedstawienie, przyjętych w naukach wojskowych i politologii, wzajemnych relacji między tymi pojęciami.

W pierwszym rzędzie należy stwierdzić, że nadrzędnym pojęciem w odniesieniu do obszarów morskich jest polityka morska. Polityce morskiej podporządkowana jest strategia morska. Współcześnie strategia nie może już być utożsamiana z wąskim pojęciem znaczeniowym charakterystycznym dla nauk wojskowych XIX i początku XX wieku.

i mórz, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela 2006, s. 40.



Rys. 1.: Relacje pomiędzy doktryną, polityką morską i programami morskimi wg Z. Sójki
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Z. Sójki, *Polska polityka morska*, Wyd. Morskie, Gdańsk 1986

W ostatnich latach pojęcie to uległo znacznemu rozszerzeniu znaczeniowemu. Wiązało się to z równoległym rozszerzeniem pojęcia bezpieczeństwa państwa, które przestało być utożsamiane jedynie z potencjałem militarnym. Uświadomiono sobie, że pojęcie bezpieczeństwa ma szeroki kontekst i obejmuje wiele dziedzin, które nie są bezpośrednio powiązane z siłami zbrojnymi.

Strategia odnosi się więc raczej do „filozofii” użycia posiadanych sił i środków czy ogólnego sposobu rozgrywania wojny, a nie prowadzenia poszczególnych operacji czy kampanii¹⁹. Ta ostatnia uwaga jest ze wszech miar adekwatna w odniesieniu do strategii morskiej, którą powinno się utożsamiać z „filozofią” wykorzystania posiadanych sił i środków dla realizacji celów wytyczonych przez politykę morską.

Innymi słowy strategia morska to jedna ze strategii szczegółowych pozwalająca zarówno na ogólne zdefiniowanie celów polityki morskiej, jak i długofalowych metod ich realizacji dzięki skoordynowanemu użyciu posiadanych środków.

Poniżej na rysunku (Rys. 2) przedstawiono wzajemne relacje między polityką, strategią, doktryną i programami morskimi. Relacje te są zgodne z hierarchią obowiązującą w naukach wojskowych.

¹⁹ M. Wiatr, *Między strategią a taktyką*, Wyd. Adam Marszałek, Toruń 2000, s. 27.



Rys. 2. Wzajemne relacje polityki, strategii, doktryny i programów morskich
 Źródło: Opracowanie własne

Zdaniem autora pod **pojęciem doktryny morskiej** należy rozumieć **oficjalnie przyjęty system zasad i założeń władzy wykonawczej wynikający z obowiązującej strategii morskiej prowadzący do realizacji jednoznacznie określonych w strategii morskiej celów (polityki morskiej) za pomocą środków znajdujących się w dyspozycji państwa.**

Programy morską są natomiast praktycznymi planami realizacji przyjętej doktryny morskiej i muszą uwzględniać panujące realia.

Inne definicje zaproponowane przez autora, związane pośrednio lub bezpośrednio z polityką morską przedstawiono poniżej.

Potrzeby morską, to subiektywny lub obiektywny stan niedoboru dóbr (np. morskich zasobów ożywionych, nieożywionych) czy wartości (np. zasady wolności żeglugi) powiązanych z szeroko rozumianym środowiskiem morskim, które są niezbędne do normalnego funkcjonowania danego podmiotu. Taki stan jest lub może być źródłem aktywności zmierzającym do ich zdobycia, zachowania lub przywrócenia. Potrzeby morską można również utożsamiać zarówno z oczekiwaniami lub wymaganiami stawianymi przez podmioty gospodarcze, jak i relacjami

zachodzącymi pomiędzy nimi. Mogą one przyjmować charakter relacji zgodności lub konfliktowości.

Interesy morskie pozostają w ścisłej relacji z potrzebami morskimi. Cechują się wyrażeniem zainteresowania zarówno określonymi dobrami materialnym lub wartościami niematerialnymi oraz dążeniem do ich osiągnięcia, przy zachowaniu jak najkorzystniejszego stosunku „koszt-efekt”. Często, jakkolwiek nie jest to regułą, wyartykułowanie interesów morskich przez podmiot (podmioty) może prowadzić do konfrontacji z interesami innych podmiotów ponadpaństwowych, państwowych lub niepaństwowych.

Działania w ramach polityki morskiej, to racjonalne, celowe i kontrolowane czynności podmiotu (podmiotów) realizującego swoje potrzeby i interesy związane bezpośrednio lub pośrednio ze środowiskiem morskim. Kojarzą się one z możliwością świadomego i samodzielnego wyboru czasu, miejsca i sposobu postępowania. Można stwierdzić, że działania te obejmują zarówno podejmowanie, jak i realizację decyzji politycznych i gospodarczych bezpośrednio lub pośrednio związanych ze środowiskiem morskim. Wynikiem tych działań jest powstanie określonych faktów i kształtowanie procesów mających wpływ na szeroko rozumianą problematykę morską. Charakteryzują się między innymi:

- celowym, świadomym i kierunkowym charakterem;
- wywołaniem określonych skutków politycznych, militarnych i gospodarczych;
- tym, że podejmowane są w interesie określonych podmiotów;
- konfliktowym lub niekonfliktowym charakterem.

Podmioty decyzji w polityce morskiej to te, które uczestniczą bezpośrednio w procesie decyzyjnym i rozwiązują zagadnienia związane z szeroko rozumianą problematyką morską. Zaliczyć do nich możemy: władze państwowe lub ponadpaństwowe, międzynarodowe organizacje morskie oraz administrację morską.

Podmioty wpływu w polityce morskiej oddziałują bezpośrednio lub pośrednio na podejmowane decyzje z zakresu polityki morskiej. Ich wpływ zależy nie tylko od siły, ale także od możliwości realizacyjnych lub środków pozostających w ich dyspozycji.

Wprowadzenie systematyzacji pojęciowej i definicyjnej stwarza warunki dla podjęcia próby udzielenia odpowiedzi na następujące pytanie, **jak należy interpretować pojęcie polityki morskiej?**

Odpowiedź na tak postawione pytanie jest złożona. W przypadku szeroko rozumianej gospodarki morskiej, stworzenie spójnej i kompletnej definicji polityki

morskiej nie jest zadaniem łatwym. W wielu państwach opracowane zostały założenia zacierające różnice pomiędzy polityką morską państwa, a polityką żegludową, przemysłu stocznioowego czy rybołówstwa. Jest to więc przykład typowego podejścia sektorowego.

W rzeczywistości prawidłowo rozumiana polityka morska, a właściwie obszar jej oddziaływania, musi obejmować lub uwzględniać między innymi:

- aspiracje polityczne, militarne i gospodarcze państwa;
- obronę morskich granic;
- poziom zagrożeń politycznych, militarnych, ekologicznych i naturalnych;
- szeroko rozumianą gospodarkę morską;
- przynależność państwa do międzynarodowych organizacji morskich oraz poziom aktywności w pracach tych organizacji;
- edukację morską społeczeństwa.

Wymienione elementy tworzą rozległy polityczno-gospodarczy, społeczny i kulturowy kompleks określany umownie „kompleksem morskim”. Właściwie skonstruowana polityka morska musi integrować wszystkie tworzące ją składniki, ponieważ są one od siebie bezpośrednio uzależnione. Kompleks ten przejawia tendencję do wzajemnej integracji tworzących go składników, które charakteryzują się pewną wspólną cechą, jaką jest ich bezpośrednie uzależnienie, logiczny związek lub bezpośredni kontakt z morzem²⁰.

Formalny podział na poszczególne sektory, nie powinien przesłaniać istniejących między nimi współzależności, które świadczą, że gospodarka morska stanowi całość i jest nieodłączną częścią gospodarki narodowej i globalnej²¹. Fakt ten musi uwzględniać realizowana polityka morska państwa.

Przedstawiona jednak powyżej opinia, wypracowana przez Zespół Parlamentarny Województwa Zachodniopomorskiego, jest kolejnym uproszczeniem.

Zdaniem autora polityka morska odnosi się nie tylko do gospodarki morskiej, ale obejmuje również problematykę obrony, kultury i socjologii. Tym samym zakres polityki morskiej realizowanej w procesie rozwoju społeczno-gospodarczego kraju jest znacznie szerszy.

²⁰ Zob. *O efektywny rozwój i sprawne funkcjonowanie gospodarki morskiej*, Naczelna Rada Programowa Ligi Morskiej, Gdańsk, Gdynia, Szczecin, 1994, s.11.

²¹ Zob. *Wnioski ze spotkania konsultacyjnego Zespołu Parlamentarnego Województwa Zachodnio- pomorskiego, Wojewody i Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego oraz przedstawicieli uczelni, przedsiębiorstw i instytucji gospodarki morskiej przed debatą na temat: Polityka morska państwa*, WSM w Szczecinie 2003, s.19.

Obejmuje on następujące podstawowe obszary działania:

- **gospodarczy** (identyczny z zakresem działania gospodarki morskiej);
- **społeczny** (obejmujący całokształt świadomości morskiej społeczeństwa, w tym naukę i kształtowanie kadr morskich, kulturę, turystykę i rekreację);
- **polityczny** (obejmuje aktywność międzynarodową państwa w obszarze polityki morskiej);
- **obszar ochrony i obronny**²².

Współczesne stosunki międzynarodowe na obszarach morskich, w których uczestniczą różne podmioty prawa międzynarodowego, są bardzo złożone i charakteryzują się dużą dynamiką. Do „graczy”, którzy wywierają największy wpływ na procesy zachodzące we współczesnym świecie zaliczyć należy: państwa, sojusze, przedsiębiorstwa, korporacje międzynarodowe oraz rządowe i pozarządowe organizacje międzynarodowe.

Celowym wydaje się uwypuklenie znaczenia organizacji międzynarodowych. Są to zinstytucjonalizowane formy współpracy międzynarodowej i odgrywają ważną rolę w kształtowaniu oblicza zglobalizowanego świata. Oddziałują one wielokierunkowo na zachowanie państw, kreują nowe mechanizmy współzycia oraz porządkują zasady współpracy międzynarodowej.

Zasadniczym efektem ich obecności w środowisku międzynarodowym jest ułatwienie i uporządkowanie wzajemnych kontaktów oraz relacji między innymi podmiotami tych stosunków, jak również optymalizacja przepływu informacji, dóbr i usług²³. Należy zauważyć również, że cechą charakterystyczną współczesnych międzynarodowych procesów integracyjnych jest przenoszenie procesów decyzyjnych, ze szczebla krajowego na międzynarodowy. Jest to między innymi efekt wzrastającej współzależności między poszczególnymi uczestnikami współczesnych stosunków międzynarodowych. Powyższe spostrzeżenia w pełnej rozciągłości odnoszą się również do aktywności na obszarach morskich, tym samym ma pełne zastosowanie w polityce morskiej.

Stworzenie spójnej i kompleksowej polityki morskiej jest zadaniem bardzo złożonym również dlatego, iż podejmowane działania muszą mieć charakter długofalowy. Inwestycje umownie nazywane „morskimi” bardzo często przynoszą efekty dopiero po kilkunastu lub wręcz kilkudziesięciu latach. Tak długa perspektywa cza-

²² Zbliżone podejście zaprezentowano w: *Podstawowe założenia gospodarki morskiej PRL*, Urząd Gospodarki Morskiej, materiały na posiedzenie Rady Ministrów, lipiec 1982, s.7.

²³ Zob. E. Latoszek, M. Proczek, *Organizacje międzynarodowe. Założenia, cele, działalność*, Dom Wydawniczy Elipsa, Warszawa 2001, s. 23.

sowa dla większości polityków, którzy czas postrzegają jedynie w pespektywie czteroletniej (w większości państw tyle wynosi cykl wyborczy), jest bardzo trudna do zaakceptowania. Podobną cechą charakteryzują się również inne działania podejmowane w obszarze gospodarki morskiej.

Warunkiem skuteczności każdej polityki jest zapewnienie adekwatnego bezpieczeństwa, w przypadku polityki morskiej odnosi się to bezpieczeństwa morskiego państwa. Jak słusznie zauważył L. Plewiński „(...) *polityka morska państwa jest ważnym elementem budowy szeroko rozumianego bezpieczeństwa narodowego*”²⁴.

Ostatecznym efektem przeprowadzenia analizy polityki morskiej państwa jest przedstawiony na rysunku poniżej (Rys. 3) uogólniony schemat czynników kształtujących politykę morską, doktrynę morską państwa, a w konsekwencji potencjał i strukturę sił morskich.

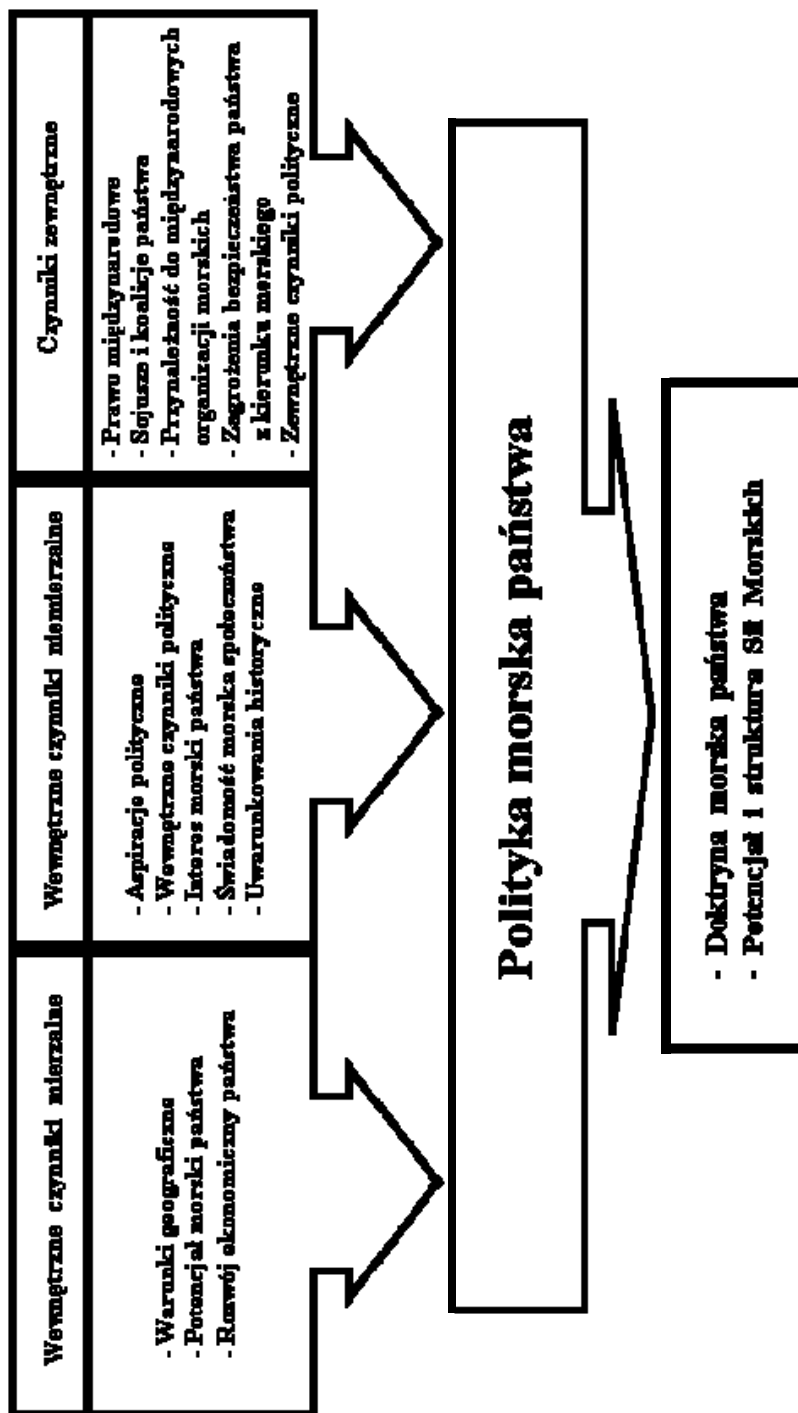
Podsumowując rozważania z zakresu polityki morskiej państwa należy ze smutkiem stwierdzić, że w naszym kraju zarówno w okresie Rzeczypospolitej Obojga Narodów, okresie międzywojennym jak i w dziejach powojennych problematyka polityki morskiej znajdowała się peryferiach zainteresowań zarówno władzy wykonawczej jak i ustawodawczej. E. Kwiatkowskiego tak podsumował aktywność morską Polaków w okresie przedrozbiorowym „(...) *w podejmowanych próbach zabrakło jednak harmonii między królami a społeczeństwem, zabrakło wytrwałości, która w polityce morskiej decyduje o powodzeniu*”²⁵. Słowa te niestety w pełnej rozciągłości można odnieść również do czasów współczesnych.

W okresie międzywojennym, w pełni znaczenie morza doceniali tylko nieliczni. Najbardziej znaczącą postacią życia politycznego II Rzeczypospolitej, która zapisała się „złotymi zgłoskami” na polu polityki morskiej był E. Kwiatkowski.

Należy jednak dodać, że w przeciwieństwie do elit politycznych istniała znacząca grupa społeczeństwa, która zrozumiała znaczenie stworzenia spójnej i konsekwentnie realizowanej polityki morskiej. Grupę tę stanowili członkowie Ligi Morskiej i Kolonialnej (drugiej pod względem liczebności organizacji społecznej w II Rzeczypospolitej). Jej zasługi na polu polityki morskiej są nie do przecenienia.

²⁴ Porównaj Plewiński L., *Podstawy ekonomiki transportu morskiego cz. II*, WSM w Szczecinie, Szczecin 1999, s. 9.

²⁵ E. Kwiatkowski, *Trzymajmy się morza*, Warszawa 1930, s. 4, [w:] B. Krzywiec, *Sprawa obrony morskiej w Polsce w przeszłości i obecnie*, s. 16.



Rys.3.: Czynniki kształtujące politykę morską państwa
 Źródło: Opracowanie własne.

Okres powojenny nie odbiega znacząco od „tradycji historycznej” w podejściu do problematyki polityki morskiej. Najbardziej wymownym przykładem podejścia współczesnych elit politycznych do polityki morskiej może być fakt, iż w *Narodowym planie rozwoju. Wstępny projekt 2007-2013*, który liczy 105 stron problematyce morskiej **poświęcono jedynie 9 wierszy!**

Na zakończenie należy poddać pod rozwałę słowa B. Krzywiec, który tak zdiagnozował skutki marginalizowania problematyki polityki morskiej w naszym kraju „(...) z *chwilą zaprzestania przez Polskę prowadzenia czynnej polityki morskiej – chylić się ona poczyna ku upadkowi*”²⁶.

Słowa te powinny być dla nas ostrzeżeniem i przestrogą.

BIBLIOGRAFIA

- [1] About us, Member state, <http://www.isa.org.jm/>
- [2] Barroso J., *The New European Maritime Policy*, Brussels 2005.
- [3] Christowa Cz., *Polityka morska Rzeczypospolitej*, Klub Współczesnej Myśli Politycznej, Gdańsk 1994.
- [4] Gronowski F., *Polityka Morska Państwa (synteza)*, Związek miast i gmin nadmorskich stowarzyszenie, Gdańsk, 1994.
- [5] Kuźma L., Gronowski F., *Polityka morska państwa (synteza)*, Związek Miast i Gmin Morskich Stowarzyszenie, Gdańsk 1994.
- [6] Krzywiec B., *Jak należy traktować w Polsce sprawę marynarki Wojennej. Studium porównawcze na tle rozbudowy marynarek wojennych innych państw oraz potrzeb obronnych kraju*, Wilno 1929.
- [7] Latoszek E., Proczek M., *Organizacje międzynarodowe. Założenia, cele, działalność*, Dom Wydawniczy Elipsa, Warszawa 2001.
- [8] Member state, <http://www.imo.org/>
- [9] *O efektywny rozwój i sprawne funkcjonowanie gospodarki morskiej*, Naczelna Rada Programowa Ligi Morskiej, Gdańsk, Gdynia, Szczecin, 1994.
- [10] Plewiński L., *Podstawy ekonomiki transportu morskiego cz. II*, WSM w Szczecinie 1999.

²⁶ B. Krzywiec, *Sprawa obrony morskiej w Polsce w przeszłości i obecnie*, s. 16.

- [11] Podstawowe założenia gospodarki morskiej PRL, Urząd Gospodarki Morskiej, materiały na posiedzenie Rady Ministrów, lipiec 1982.
- [12] Słownik języka polskiego t. II, PWN, Warszawa 1979.
- [13] Sójka Z., Kasprzyk Z., Polska polityka morska, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1986.
- [14] Zieliński E., Nauka o państwie i polityce, Dom Wydawniczy Elipsa, Warszawa 2006
- [15] Zielona Księga. W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej: Europejska wizja oceanów i mórz, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela 2006.
- [16] Weber M., Polityka jako zawód i powołanie, Kraków 1998.
- [17] Wiatr M., Między strategią a taktyką, Wyd. Adam Marszałek, Toruń 2000.
- [18] Wnioski ze spotkania konsultacyjnego Zespołu Parlamentarnego Województwa Zachodniopomorskiego, Wojewody i Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego oraz przedstawicieli uczelni, przedsiębiorstw i instytucji gospodarki morskiej przed debatą na temat: Polityka morska państwa, WSM w Szczecinie 2003.
- [19] Word fleet statistics, Lloyd's Register, Fairplay Ltd 2006, Lombard Mouse, Red Hill.
- [20] World Marine Markets, Douglas -Westwood Limited 2005.
- [21] Krzywiec B., Sprawa obrony morskiej w Polsce w przeszłości i obecnie, Warszawa 1931.

Recenzja: prof. nadzw. DSW dr hab. Krzysztof Kubiak



Henryk SOŁKIEWICZ

ASYMETRIA, DZIAŁANIA ASYMETRYCZNE – MODA CZY RZECZYWISTOŚĆ?

Należy przyjąć za pewnik, że przyszłość naszych Sił Zbrojnych będzie związana z ich dalszą restrukturyzacją, zmniejszaniem stanów osobowych, przejściem na całkowite zawodowstwo oraz dostosowaniem ich zdolności bojowych (operacyjnych) do potencjalnych zagrożeń współczesnego świata.

Przedstawione w różnych publikacjach kierunki modernizacji naszych Sił Zbrojnych, zazwyczaj mają lapidarny charakter i nie posiadają bezpośrednich odniesień do perspektywnie możliwych zagrożeń. Prawie we wszystkich dokumentach doktrynalnych nie definiuje się, w sposób precyzyjny, potencjalnego przeciwnika lecz określa się go poprzez charakter jego działań (ofensywnych, obronnych, symetrycznych, asymetrycznych, w rejonach oddalonych, w swojej strefie itp.).

A przecież te dwa pojęcia (zagrożenia i potencjalnego przeciwnika) stanowią podstawę i punkty odniesienia do dalszych rozważań natury operacyjno-strategicznej podczas kreowania możliwych scenariuszy przyszłego pola walki zbrojnej (w różnych perspektywach czasowych). Zawarte w „Wizji Sił Zbrojnych RP-2030” tezy również nie określają bliżej zagrożeń i „zróżnicowanego” potencjalnego przeciwnika, który wg Departamentu Transformacji MON będzie „stosował **działania asymetryczne**”[6].

Według autorów „Wizji...” przyszłe Siły Zbrojne naszego państwa powinny posiadać adekwatne do zagrożeń asymetrycznych zdolności – do wczesnego ich wykrywania i rozpoznania oraz neutralizacji (pkt 43). Ponadto nowotworzonemu rodzajowi Sił Zbrojnych, jakim stają się Wojska Specjalne, przypisują oni prowadzenie działań specjalnych (na lądzie, morzu i w powietrzu, w cyberprzestrzeni i w sferze psychologicznej) podczas „...zwalczania przeciwnika stosującego działania asymetryczne”(pkt 57).

Tyle i tylko aż tyle jest treści dotyczącej „działań asymetrycznych” w tym podstawowym dokumencie, określającym wizje i ramy perspektywnego rozwoju naszych Sił Zbrojnych.

Nasuwa się więc pytanie, czy autorzy tego dokumentu przeciwstawiając „działaniom asymetrycznym” działania regularne Sił Zbrojnych państwa (siły regularne), postąpili logicznie i prawidłowo? Przecież wiemy, że regularne SZ państwa prowadzą „**działania symetryczne**”, które wyróżniają się między innymi:

- walką zwartych formacji;
- podziałem pola walki na strefę starcia i zaplecza;
- prowadzeniem walki wg powszechnie przyjętych zasad, reguł, kanonów;
- walką pomiędzy (co najmniej) dwoma podmiotami prawa międzynarodowego [10].

Wydaje się, już bez głębszych analiz, że powyższe zapisy autorów „Wizji...” są nieuprawnione, gdyż zastosowano w nich klasyczne, tradycyjne (racjonalne) myślenie oparte na dotychczasowym ładzie i porządku „dwubiegunowego świata”[3, 11], a nie na końcowym efekcie globalizacji jakim będzie „nowy nieporządek świata”[13].

Zdaniem wielu autorów wprowadzenie „nowego ładu światowego” („nowego nieporządku świata”) oraz wykreowanie wizji świata bez terroryzmu stanowi problem cywilizacji i nie jest to „...zadanie armii, sił specjalnych czy policji”[11, 12]. Ani wojsko, ani policja, ani żadne „prywatne” armie i specoddziały nie dają gwarancji bezpieczeństwa w sytuacji zagrożeń asymetrycznych (działań terrorystycznych). Należałoby się więc zgodzić z jednym ze stwierdzeń autora „Terroryzmu na zimno”[12], że w najbliższej przyszłości „...nie rozwiążą problemu terroryzmu najlepsze nawet „GROM-y”, superpolicje i supertechnika”.

Godząc się jednak z dotychczasowymi wywodami, w jaskrawej sprzeczności z nimi są założenia doktrynalne Departamentu Transformacji MON, które w części dotyczącej przyszłych działań naszych Sił Zbrojnych przewidują „...zwalczanie przeciwnika stosującego działania asymetryczne”, czy też – „neutralizację (zniszczenie)... zagrożeń asymetrycznych”. Wydaje się, iż są one wynikiem niezbyt dogłębnej analizy rozpatrywanego problemu i wprowadzają wiele niejasności w przyszłe funkcjonowanie naszych Sił Zbrojnych.

Wielu publicystów, rozpatrujących problematykę „działań asymetrycznych” w sferze militarnej, również nie jest na tyle precyzyjna aby nie przenosić do niej treści z sektora cywilnego. Swoboda przenoszenia tych treści na płaszczyznę militarną stanowi podstawowy niedostatek w precyzyjnym, jednomyślnym stosowaniu zagadnień asymetryczności podczas analizy i prognozowania przyszłych działań bojowych (z uwzględnieniem ryzyka i sytuacji niepewności).

Analizując codzienną prasę, publikacje i periodyki można zauważyć, iż na łamach współczesnego piśmiennictwa wojskowego (zarówno jawnego, jak i o charakterze niejawnym) szeroko stosowane są dowolnie interpretowane następujące terminy (pojęcia):

- asymetrii;
- asymetryczności;
- działań asymetrycznych;
- podejścia asymetrycznego;
- zagrożeń asymetrycznych itd.[1, 9].

Mają one za zadanie przede wszystkim określić (dookreślić) nowy charakter zagrożeń, który pojawił się na przełomie wieków. Wielu autorów publikacji stosuje je dowolnie, gdyż dopasowują oni ich treść do stawianych w pracach tez. Zależą one również od płaszczyzn na jakich dane pojęcia są stosowane i otrzymują z daną płaszczyzną (aspektem) spójny charakter.

Należy przy tym zauważyć, że wymienione powyżej pojęcia stanowią przy-słowiowe „słowa-wytrychy”, które szeroko stosowane są w codziennym użytku lecz nie zawsze ich użycie jest w zgodzie ze zdrowym rozsądkiem (ich istotą). Można odnieść wrażenie, że ich użycie jak gdyby pozornie rozwiązuje i powierzchownie wyjaśnia rozpatrywany problem lecz bez głębszej merytorycznej jego analizy.

Analizując dostępne publikacje nagle okazało się, że wszystko co nas otacza jest „asymetryczne” i słowo to znajduje swoje nieuzasadnione miejsce w tytułach i treści wielu prac doktorskich, magisterskich i licencjackich, w tym również – w zakresie nauk wojskowych.

Czy jest to moda, której już nie raz ulegaliśmy stosując takie pojęcia jak „uniwersalny”, „kompatybilny”, czy też „wielozadaniowy”, a ostatnio – „interoperacyjny”?

Moda minie dość szybko a prace na piśmie pozostaną i będą świadczyć o naszym braku logicznego przewidywania.

Właśnie powszechność i dowolność w szerokim użyciu powyższych terminów oraz skutki do jakich mogą prowadzić, skłaniają do jasnego określenia zakresu ich stosowalności zarówno na płaszczyźnie cywilnej, jak i wojskowej. O ile na płaszczyźnie cywilnej większą swobodę mają autorzy w ich interpretacji, to niestety – na płaszczyźnie wojskowej – wymagane są jednoznaczne, precyzyjne definicje zapewniające jednomyślność w ich rozumieniu, gdyż mają one zastosowanie w sytuacji ryzyka i sytuacji niepewności [5, 8]. Podczas działań bojowych (militarnych) mamy do czynienia przede wszystkim z **ryzykiem wymuszonym**, w którym

część danych dotyczących sytuacji ma charakter losowy (o znanym rozkładzie prawdopodobieństwa), zaś reszta danych ma zdeterminowany charakter. Jeszcze bardziej nieprzewidywalny charakter niesie ze sobą **sytuacja niepewności**, która często dominuje na polu walki i zmusza nas do bardziej wnikliwej analizy stosowanego słownictwa i precyzyjnego, właściwego jego stosowania.

Przypatrzmy się bliżej i przeanalizujmy dogłębniej to słownictwo w aspekcie wojskowym.

Pojęcia „**asymetrii**” i „**asymetryczności**” są pojęciami określającymi różnorodne formy dysproporcji, zróżnicowania i dysharmonii między dwoma stronami, mogą dotyczyć sfery materialnej (gospodarczej, ekonomicznej, naukowej, technicznej, informacyjnej, militarnej) i sfery duchowej (kultury, religii, etyki itp.)[1, 10].

W sferze materialnej zjawisko asymetryczności prowadzi do konfliktów i bezpośrednich konfrontacji, które mogą przybrać postać walki zbrojnej, wojny gospodarczej (ekonomicznej), walki informacyjnej lub konfrontacji (naukowej, technicznej). Natomiast w sferze duchowej może ono mieć miejsce podczas zmagania dotyczących **tożsamości cywilizacyjnej** (historia, język, kultura, tradycja), **tożsamości religijnej** (wojny religijne) i **konfrontacji etycznej** (narzucanie obcych stylów i wzorców życia)[1].

Asymetryczność zantagonizowanych stron może wyrażać się w postaci czynników ilościowych i jakościowych. Uwarunkowania ilościowe w dotychczasowych naukach wojskowych (szczególnie sztuce operacyjnej i strategii) zawsze charakteryzowano pojęciami: „**panowania**”, „**przewagi ilościowej**” i „**stosunkiem sił**” (na danym kierunku działań) [7]. Miały również miejsce próby wyrażania tych zależności uwzględniając czynniki jakościowe (np.: potencjały bojowe) jednak nie znalazły one większego praktycznego zastosowania.

W związku z powyższym, w sytuacji funkcjonowania precyzyjnie określonych pojęć, traci sens zastępowanie ich nowym pojęciem „**asymetrii ilościowej**” (w odniesieniu do liczebności wojsk, posiadanych nosicieli uzbrojenia, liczby środków rażenia itp.).

Inaczej sprawa się ma podczas określania wpływu uwarunkowań jakościowych, będących rezultatem permanentnego postępu (technicznego, technologicznego) i rozwoju cywilizacyjnego. W tym przypadku ma uzasadnione zastosowanie nowe pojęcie – „**asymetrii jakościowej**”, która oznacza, że przy zbliżonych i porównywalnych potencjałach ilościowych, jedna ze stron – posiadająca technologiczną przewagę (jakościową) jest w stanie uzyskać szybciej zdecydowane zwycięstwo na polu konfrontacji zbrojnej.

„**Asymetryczność jakościowa**” realizowana jest przede wszystkim w technice wojskowej poprzez zastosowanie nowoczesnych technologii (np. stealth), procedur i technik, które pozwoliły siłom militarnym wkroczyć w przestrzeń cybernetyczną, zaś poprzez zastosowanie „manewru cybernetycznego”, wyjść poza czterowymiarową przestrzeń i bezpiecznie operować w nowym – piątym wymiarze, wymiarze cybernetycznym. Ta nowa jakość charakteryzuje się niespotykanymi dotąd zjawiskami np. „**kompresją przestrzeni czasowej**” czy też „**eliminacją czasu**”. Za przykład może posłużyć tu działo laserowe, dla którego moment rażenia celu praktycznie równa się z momentem generacji wiązki („wyrzutu”) ze względu na faktyczną prędkość skondensowanej wiązki promieni świetlnych. Następuje tu więc praktyczna „eliminacja czasu” nie dająca jakichkolwiek szans na reakcję obronną.

Wspomina o tym Michał FISZER w opracowaniu „Militarne aspekty terroryzmu”[5], w którym rozpatruje „asymetrię”, jako metodę uzyskania przewagi nad przeciwnikiem przez wykorzystanie istniejących różnic (asymetrii) pomiędzy stronami. Ponadto traktuje on porównywanie potencjałów militarnych rozpatrywanych stron (znacznie różniących się pod względem ilościowym, jakościowym, technologicznym) jako **działania symetryczne** (gdyż ma na celu porównywanie tego samego czynnika obu stron).

Według niego „**asymetria**” polega na wykorzystaniu takich elementów charakterystycznych dla danej strony, **których nie da się wyróżnić u przeciwnika**. Charakterystyczną cechą dla konfliktu asymetrycznego jest **brak możliwości porównania potencjałów obu stron na wspólnej płaszczyźnie** [1, 5].

Takie pojmowanie „asymetrii” znajduje swoje uzasadnienie jako „..., **brak odpowiedniości**”[5, 9]. Właśnie ten „brak odpowiedniości” stron konfliktu stanowi istotę asymetrii w znaczeniu militarnym i w aspekcie bezpieczeństwa narodowego. Ponadto, według poglądów amerykańskich „... asymetria to **działanie, organizowanie i myślenie odmienne** niż przeciwnika..., polega na wykorzystaniu **innych metod, technologii, posługiwaniu się innym systemem wartości, lub inną logiką...**”[1, 5].

Już w 1999 r. podczas analiz zjawiska terroryzmu jako jednej z wielu możliwych form konfliktu asymetrycznego, Amerykanie określili i zastosowali pojęcie „**asymetrycznego podejścia**” - rozumianego jako, specyficznego rodzaju myślenia, który polega na „... usiłowaniu **obejścia lub zniwelowania** silnych stron ... potencjału militarnego przeciwnika, przy jednoczesnym wykorzystaniu jego słabych stron.” Zauważyli oni również, że „podejście asymetryczne często wykorzystuje **nietradycyjną taktykę, nietypową broń i technologie...**”[1, 5].

W myśl wyżej wymienionych założeń, prowadzony konflikt z wykorzystaniem podejścia asymetrycznego, zaczęto definiować jako „**konflikt asymetryczny**”. Jak można zauważyć, istota jego asymetryczności polega na zastosowaniu (wykorzystaniu) następujących kryteriów:

- braku odpowiedniości (np. w rodzaju działań, uzbrojenia, technologii);
- odmienności (działania, organizowania);
- inności (w zastosowaniu metod, technologii, systemów wartości, logiki itp.);
- specyficznego rodzaju myślenia;
- nietradycyjnej taktyki;
- nietypowej broni i technologii itp.

Są one niepodważalnymi wyróżnikami (kryteriami) asymetryczności w sferze militarnej.

Kontynuując rozważania dotyczące pojęcia „asymetryczności” należy zauważyć, że już sami Amerykanie zgłosili trzy istotne zastrzeżenia dotyczące semantyki tego słowa. **Po pierwsze** – w języku angielskim ma ono wiele znaczeń (niesymetryczny; skrajnie odmienny; nie dający się porównać; nie mający odpowiednika) co może prowadzić do odmiennych, różnorodnych interpretacji (sic!) w oficjalnych dokumentach. **Po drugie** – tłumaczenie słowa „asymetryczny” na szereg języków państw sojuszniczych może jeszcze bardziej zniekształcić (wypaczyć) jego właściwe znaczenie. Wreszcie **po trzecie** – istnieje nieuprawniona tendencja do traktowania wszystkich identyfikowanych różnic (między potencjami, doktrynami, metodami itp.) jako asymetrii, a stąd już tylko jeden krok do wniosku – że praktycznie każdy konflikt może być uznany za asymetryczny. A przecież nie jest to prawdą.

Należy więc jednoznacznie stwierdzić, że pojęcie asymetrii w aspekcie militarnym odnosi się do najbardziej istotnych, diametralnych różnic, które powodują, że **metoda (sposób) prowadzenia wojny przez jedną stronę – z różnych względów – nie będzie wykorzystana przez drugą i ich konfrontacja odbywa się na różnych płaszczyznach** [5].

Tak więc konflikt, wojna czy działanie „asymetryczne” muszą być ulokowane przestrzennie na dwóch (minimum) różnych płaszczyznach, z których każda określa typowe możliwości ich prowadzenia przez jedną ze stron. Tak więc podstawowym warunkiem „asymetryczności” w działaniach militarnych jest **wymuszona wielopłaszczyznowość prowadzonych działań przez strony konfliktu**.

Dla całkowitego zrozumienia rozpatrywanego problemu i przeprowadzonych analiz należy wyjaśnić jeszcze różnicę pomiędzy „**zagroženiami symetrycz-**

nymi” i „zagrożeniami asymetrycznymi”. W wielu przypadkach możemy zaobserwować, że asymetryczne podejście implikuje „zagrożenie symetryczne” (tj. porównywanie tego samego czynnika u obu stron konfliktu). Zilustrujemy to na poniższym przykładzie z dziedziny gospodarki.

Rosja, przez blokadę dostaw ropy naftowej czy gazu ziemnego do Polski, jest w stanie wywołać głęboki kryzys ekonomiczny w naszym kraju. Z kolei Polska nie ma możliwości prowadzenia działań (tzw. „odwetowych”) na tej samej płaszczyźnie (czyli nie zagrazi rosyjskiej gospodarce poprzez blokadę dostaw tych surowców z naszego kraju). Można więc zauważyć, że konflikt ma **charakter wielopłaszczyznowy**, czyli ma **cechy „konfliktu asymetrycznego”**, natomiast samo „zagrożenie” – **ma charakter symetryczny**, gdyż jego istota dotyczy ekonomicznego (gospodarczego) oddziaływania na ekonomię (gospodarkę) strony przeciwnej.

Na podstawie powyższych rozważań można jednoznacznie stwierdzić, że „zagrożenia asymetryczne” wynikają bezpośrednio z zastosowania podejścia asymetrycznego przez jedną ze stron konfliktu z wykorzystaniem jednego (lub kilku jednocześnie) wymienionych wcześniej kryteriów (odpowiedności; odmienności; inności itp.).

Pośród historycznych i współczesnych konfliktów zbrojnych można znaleźć wiele przykładów asymetrycznych działań bojowych (konfliktów asymetrycznych). Klasycznym przykładem tego rodzaju działań są **działania partyzanckie** prowadzone podczas II wojny światowej i tak szeroko zastosowane w Wietnamie. Właśnie w nich wykorzystano: specyficzny rodzaj myślenia, nietradycyjną taktykę, nietypowe sposoby i rodzaje broni – co wprowadziło i przeciwstawiło regularnym siłom zbrojnym – inność, odmienną i brak odpowiedności. Jak pokazują powyższe przykłady historyczne, kończyły się one niejednokrotnie sukcesem strony słabszej [2, 11].

Z kolei innym w swej treści konfliktem asymetrycznym była radziecka operacja pod kryptonimem „ANADYR” polegająca na rozmieszczeniu pocisków rakietowych średniego zasięgu na Kubie we wrześniu 1962 roku. Mogły być one wykorzystane do wykonania zaskakujących uderzeń rakietowych na szereg obiektów strategicznych położonych na terytorium USA. Nie dawały one również szans na adekwatną reakcję i przeciwdziałanie im (ze względu na minimalny czas dolotu raket do celu). Tymczasem Amerykanie, choć dysponowali podobną bronią, **nie byli w stanie jej wykorzystać** dla stworzenia podobnego zagrożenia (obiektów strategicznych) na terytorium ZSRR ze względu na brak dostępnych rejonów bazowania dla swoich raket średniego zasięgu, z których ich zasięg zapewniałby porażenie ważnych radzieckich celów strategicznych. W tak skomplikowanej sytuacji,

specjaliści wojskowi USA musieli przejść do działań na innej płaszczyźnie i zastosowali **morską blokadę Kuby** [5]. Z punktu widzenia wojskowości (sztuki wojennej), zastosowana i nazwana „morską blokadą”, miała cechy i znamiona „**blokady całkowitej**” (**absolutnej**) prowadzonej w powietrzu, lądzie i na morzu. Tym samym zapewniała ona określoną „szczelność działań blokadowych” prowadzącą do osiągnięcia celu strategicznego, jakim było wycofanie uzbrojenia raketowego rozmieszczonego na Kubie na terytorium ZSRR.

Należy zauważyć, że jedynie determinacja i rozwaga administracji amerykańskiej i rządu radzieckiego udaremniły eskalację tego konfliktu do rozmiarów „wojny nuklearnej” (niektórzy politycy i specjaliści wojskowi twierdzą, że dzieliło nas od tego katastroficznego zdarzenia około 24 godzin).

Innym rodzajem konfliktu asymetrycznego były lotnicze uderzenia na Jugosławię w 1999 r. Charakteryzowały się one wykonaniem szeregu operacji powietrznych (o różnej skali) prowadzących do całkowitej „dominacji z powietrza” jednej ze stron, z szerokim wykorzystaniem „nietradycyjnej taktyki i technologii” (folie aluminiowe; grafit; prowadzenie działań w celu sparaliżowania ekonomiki kraju a nie na zadanie maksymalnych strat ludności cywilnej; ograniczenie działań bojowych do niszczenia obiektów wojskowych itp.). W powyższej sytuacji strona jugosłowiańska nie była w stanie zareagować adekwatnie do zagrożenia i ograniczała się jedynie do usuwania skutków ataków powietrznych w zakresie minimalizacji ich dolegliwości dla ludności cywilnej i niekiedy do epizodycznych działań systemu obrony powietrznej.

Powyższe przykłady z najnowszej historii pozwoliły przybliżyć i wyjaśnić skomplikowaną materię „asymetrii”, „podejścia asymetrycznego”, „zagrożenia asymetrycznego” i „działań (konfliktów) asymetrycznych”, szczególnie w dziedzinie militarnej.

W publicystyce wojskowej i poza nią szeroko stosowane są i inne pojęcia, które w dziedzinie wojskowości szczególnie celnie doprecyzowują zagadnienia związane z terroryzmem i dotyczą jego asymetrycznego charakteru. Jednym z tych pojęć jest „**myślenie asymetryczne**”. Co należy rozumieć pod tym pojęciem? Co stanowi gwarancję przetrwania i zwycięstwa w tak nierównej walce?

Dotychczasowe nasze tradycyjne i fundamentalne poglądy dotyczące „...ładu; struktury; formalizacji naszych wspólnot i organizacji; uporządkowania utrwalonych mechanizmów i procesów naszych działań; wzorów; reguł i szablonów – stanowiły i stanowią **nasze słabe strony**”, które skrzętnie wykorzystuje asymetryczny przeciwnik (terrorysta). One właśnie są przyczyną dotychczasowych naszych porażek i wymagają radykalnych zmian. Dlatego, tego rodzaju myślenie

klasyczne, symetryczne, oparte na wyżej wymienionych fundamentach musi oddać pole myśleniu i działaniu traktującemu asymetrię jako **kluczowy czynnik sukcesu**, który w języku wojskowy można zinterpretować jako przyszłe „źródło siły” (Center of Gravity) [12].

W świetle przytoczonego materiału uprawnionym jest stwierdzenie, że podstawowym warunkiem przetrwania i zwycięstwa w walce z terroryzmem (w konflikcie asymetrycznym) jest jakościowo nowy proces myślowy dotyczący systematycznego poszukiwania, tworzenia i wykorzystania zjawiska asymetrii we współczesnym świecie, pozbawionym biegunowości i swojego starego, odwiecznie utrwalonego porządku [3, 11].

Wielu autorów [1, 3, 5, 12] rozpatruje asymetrię jako zbiór wielu wymiarów i płaszczyzn jej stosowania. Najczęściej odnosi się to do pojęć: „**asymetrii pozytywnej**” i „**asymetrii negatywnej**”. Znajdują one zastosowanie przede wszystkim w wymiarze wojskowym i spełniają wielce pożyteczną rolę. Warto więc przybliżyć sobie treści wymienionych wyżej pojęć.

O „**asymetrii pozytywnej**” mówimy wtedy, gdy jedna ze stron konfliktu wykorzystuje określone elementy asymetrii dla uzyskania przewagi nad przeciwnikiem. Osiąga się ją poprzez:

- aktywność w wykorzystaniu istniejących różnic do zdobycia przewagi;
- traktowanie swoich silnych stron jako punktu wyjścia w myśleniu i organizowaniu działań;
- celowe oddziaływanie na przeciwnika w celu zwiększenia dotychczas istniejących dysproporcji.

Przykładem ilustrującym asymetrię pozytywną są współczesne siły zbrojne USA i ich potencjał bojowy. Dysponują one wieloma środkami walki, na które przeciwnik nie jest w stanie odpowiedzieć, zareagować i obronić się (np. bombowce strategiczne z technologią „stealth”).

Natomiast pojęcie „**asymetrii negatywnej**” polega na wykorzystaniu i oddziaływaniu na słabe strony przeciwnika w celu uzyskania przewagi. Zakłada ono **z jednej strony** – aktywność, efektywne działanie i odmienną płaszczyznę działań przeciwnika (charakterystyczną dla naszych słabych stron), **zaś z drugiej** – naszą słabość, wrażliwość i podatność wobec form, czasu i miejsca działań narzuconych przez przeciwnika (brak odpowiedniości; odmienność; inność; nietypowa broń i taktyka itp.). Przykładem takiej asymetrii mogą być działania terrorystyczne. **Po pierwsze** – są one z reguły prowadzone przez organizacje pozbawione terytorium, obywateli i znaczącego majątku trwałego i nie można oddziaływać na te ele-

menty, gdyż one faktycznie nie istnieją. **Po drugie** – świat cywilizowany odrzuca terrorystyczne metody walki i nie godzi się na wykorzystanie zamierzonych celowych uderzeń przeciwko ludności (i celom cywilnym) zamieszkującej terytorium wykorzystywane przez terrorystów (lub państw wspierających działania terrorystyczne).

Należy nadmienić, że w dotychczasowej teorii i praktyce nauk wojskowych (strategii, sztuce operacyjnej i taktyce) zawsze rozpatrywano zagadnienia silnych i słabych stron (przeciwnika i sił własnych) na tle konkretnych uwarunkowań terenu (akwenu), zwiększających (lub zmniejszających) szanse powodzenia w walce [7]. Choć stanowi ono klasyczny sposób myślenia dotyczący prowadzenia działań (wg reguł, zasad, kanonów), to ze względu na swoje znaczenie – ma również swoje miejsce w „myśleniu asymetrycznym”, szczególnie w zakresie asymetrii negatywnej.

Jak widać powyżej, zastosowanie uniwersalnej zasady sztuki wojennej polegającej na celowym wykorzystaniu swoich silnych stron (zalet) i ukierunkowaniu ich na słabe strony (wady) przeciwnika – pomimo zmieniających się uwarunkowań – pozostaje niezmiennie i znajduje swoje odzwierciedlenie w przyszłych działaniach asymetrycznych.

Sama natura zagrożeń asymetrycznych (konfliktów, walki, działań asymetrycznych) jest skomplikowanym zjawiskiem, niezrozumiałym i niezwykłym w swej istocie. Dotyczy ono również specjalistów wojskowych, dla których zastosowanie nieregularnych i nietypowych metod (sposobów) walki nie wpisuje się w zasady i prawa regulujące tradycyjnymi działaniami (konfliktami) zbrojnymi. Stąd wynika ich trudność w określaniu co w danym konflikcie jest dozwolone (prawne), a co zabronione (jako bezprawne), zarówno dla strony broniącej się, jak i atakującej. Legalizm na polu walki nie jest jednoznaczny – „czarny” i „biały” lecz posiada mnóstwo odcieni „szarości” – tak jak życie.

W tej sytuacji tworzone zawnazasu plany przeciwdziałania zagrożeniom asymetrycznym (sytuacjom kryzysowym) zazwyczaj są chybione, gdyż na atak terrorystyczny (asymetryczny) trudno jest odpowiedzieć we właściwy sposób, z odpowiednio wymierzonym **poziomem reakcji**, proporcjonalnym do poniesionych strat. Jeszcze trudniej go przewidzieć, określić czas, obiekty i charakter oddziaływania (zagrożenia), a tym samym – precyzyjnie ująć w ramy planu symetrycznych, regularnych działań wydzielanych (lub posiadanych) sił.

Przeciwnik stosujący podejście asymetryczne, od samego początku uzyskuje nad drugą stroną olbrzymią przewagę wyrażającą się **poziomem zaskoczenia**, gdyż wybiera on w sposób skryty kierunek, rodzaj, czas i obiekty oddziaływania

i tym samym narzuca swoją inicjatywę. Wreszcie określa skalę i zakres efektów swojego działania, destabilizującego i paraliżującego życie społeczne (państwa), wyrażone w niedogodnościach dla ludności i „nakręcającej się” spirali strachu.

Należy podkreślić, że charakterystyczną cechą konfliktu asymetrycznego jest uzyskanie pełnego zaskoczenia, z zupełnie nieoczekiwanego kierunku (płaszczyzny działania), gdyż nie był on prawdopodobnie brany pod uwagę i nie został objęty systematycznym monitoringiem. Widzimy więc, że podstawowa zasada sztuki wojennej, jaką jest zaskoczenie, znalazła swoje miejsce i zastosowanie w asymetryczności współczesnego i przyszłego pola walki zbrojnej.

Na podstawie przytoczonego i rozpatrzonego materiału można pokusić się o uogólnienie problemu i końcowe resume.

Odpowiadając na pytanie postawione na początku opracowania można stwierdzić, że zjawisko asymetryczności (w tym i w dziedzinie militarnej) jest niestety obiektywną rzeczywistością, która w sposób istotny kreuje obraz przyszłego pola walki zbrojnej wyznaczając w nim rolę i miejsce dla nowotworzonych, perspektywicznych sił. Ma ono również i swój nośny „modny” charakter, za którym kryje się wiele nieudomówień i niejasności, szczególnie w jawnych publikacjach popularnych i popularno-naukowych.

Perspektywiczne siły zwalczające zagrożenia asymetryczne powinny być tworzone na bazie „myślenia asymetrycznego”, odrzucającego: dotychczasowy racjonalny „dwubiegunowy” porządek (ład) świata, tradycyjne przywiązanie do zasad, reguł, wzorów i szablonów działania, dotychczasowe metody i sposoby prowadzenia działań bojowych (wojny) przez regularne siły zbrojne państwa.

Z dzisiejszego punktu widzenia, perspektywiczne przeciwstawienie regularnych sił zbrojnych państwa przeciwnikowi asymetrycznemu (kim by on w efekcie końcowym nie był), jest nieracjonalne, gdyż nie funkcjonują oni obaj w tej samej przestrzeni operacyjnej i stosują odmienne rodzaje działań:

- siły zbrojne – prowadzą **działania symetryczne** (walka zwartych formacji, podział pola walki na strefę starcia i zaplecza, prowadzenie walki wg przyjętych zasad, reguł, kanonów itp.);
- przeciwnik asymetryczny – prowadzi **działania asymetryczne** (preferując: brak odpowiedniości, odmienność, inność, specyficzny rodzaj myślenia, nietradycyjną taktykę, nietypowe bronie i technologie).

Przeciwstawianie działań symetrycznych perspektywicznym działaniom asymetrycznym wydaje się więc nieporozumieniem.

Dlatego przyszłe siły zwalczające zagrożenia asymetryczne (czyli, będąc stroną i biorące udział w działaniach asymetrycznych) powinny posiadać takie zdolności operacyjne, które ma i stosuje w swym arsenale działań, przeciwnik asymetryczny [4]. Nasuwa się tu wniosek, że aby być skutecznym w działaniach asymetrycznych należy posiadać pewne cechy asymetryczności (zdolności), którymi nigdy nie będą władały regularne siły zbrojne państwa. Muszą więc to być wydzielone siły charakteryzujące się wszechstronnym monitoringiem zagrożeń, wysokim nasyceniem nowoczesnymi technologiami (w uzbrojeniu, środkach łączności i transportu), odmiennymi metodami (sposobami) prowadzenia działań bojowych i przede wszystkim – odseparowaniem od regularnych sił zbrojnych państwa i bezpośrednim podporządkowaniem ich pod najwyższy organ decydencki w państwie (prezydenta, organ bezpieczeństwa państwa itp.).

Wyrowadzenie tych nowotworzonych sił z dotychczasowych tzw. „resortów siłowych” jest warunkiem koniecznym do sprostania nowym wyzwaniom, zagrożeniom i działaniom (konfliktom) asymetrycznym.

Ponadto należy zawsze pamiętać, że asymetria w aspekcie militarnym ma miejsce wtedy, gdy stosowane są takie metody (sposoby) prowadzenia walki przez jedną ze stron konfliktu, których nie można wyróżnić u drugiej strony i występuje brak możliwości porównania użytych potencjałów obu stron na wspólnej płaszczyźnie. Tak więc, wielopłaszczyznowość prowadzonych działań przez strony konfliktu należy uznać za podstawowy wyróżnik ich asymetryczności, a tym samym nazwać – całość prowadzonych działań – konfliktem asymetrycznym.

Przedstawione w niniejszym opracowaniu poglądy i sugestie autora miały za cel zwrócenie uwagi specjalistom wojskowym na niektóre niuanse stosowalności (sensu i zakresu) powszechnie używanych – modnych – pojęć i terminów. Nie są one zarzutem, czy też oskarżeniem autorów, którzy terminologię powyższą stosowali dowolnie lecz stanowią przestrozę i przesłankę daleko idącej ostrożności i potrzeby precyzyjnego formułowania jednoznacznych pojęć i terminów. Stanowią one dla specjalistów wojskowych (dowódców, kadry zawodowej, naukowców) gwarancję jednomyślności w ich rozumieniu i eliminują możliwość zaistnienia ewentualnych pomyłek i dowolnych interpretacji, mogących prowadzić do niepowetowanych strat na przyszłym polu walki zbrojnej, noszącym cechy walki asymetrycznej.

Tak więc ewentualne działania asymetryczne należy uznać za obiektywną rzeczywistość, z którą nieuchronnie przyjdzie nam się zmierzyć w najbliższej przyszłości. Czy do tego momentu będziemy gotowi do wyważonego poziomu reakcji? To się okaże...

BIBLIOGRAFIA

- [1] P. GAWLICZEK, J. PAWŁOWSKI, Zagrożenia asymetryczne, AON, Warszawa 2003.
- [2] CZ. DYRCZ, Terroryzm początku XXI wieku jako zagrożenie bezpieczeństwa międzynarodowego i narodowego, DMW, Gdynia 2005.
- [3] C. RUTKOWSKI, Nowa cywilizacja. Stare organizacje, Myśl wojskowa, Dodatek specjalny, marzec-kwiecień 2005.
- [4] W.I. SLIPCZENKO, Wojny szóstego pokolenia, Moskwa, „WECZE”, 2002.
- [5] K. LIEDEL, praca zbiorowa, Terroryzm. Anatomia zjawiska., Wyd. Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2006.
- [6] Wizja Sił Zbrojnych RP-2030 (projekt), Departament Transformacji MON, Warszawa, 3 lipca 2007.
- [7] M. ZIELIŃSKI, Sztuka operacyjna cz. I. Operacje morskie, AMW 2007.
- [8] W. FINDEISEN, Analiza systemowa- podstawy i metodologia, PWN, Warszawa 1985.
- [9] S. SKORUPKA, Mały słownik języka polskiego, PWN 1969.
- [10] K. ROKIĆSKI, Zagrożenia asymetryczne w regionie bałtyckim, BEL Studio, Warszawa 2006.
- [11] S. HUNTINGTON, Zderzenie cywilizacji i nowy kształt ładu światowego, Wyd. Literackie MUZA S.A., Warszawa 2000.
- [12] C. RUTKOWSKI, Terroryzm na zimno, Myśl Wojskowa, Dodatek specjalny, Warszawa, lipiec 2004.
- [13] Z. BAUMAN, Globalizacja. I co z tego dla ludzi wynika., PIW, Warszawa 2000.

Recenzja: prof. dr hab. Andrzej Makowski



Stanisław ZARYCHTA

WZROST ZNACZENIA STRATEGICZNEGO MORZA KASPIJSKIEGO

WSTĘP

Rejon Morza Kaspijskiego i otaczających go terytoriów - wraz z jego bogatymi złożami naturalnymi znajdował się i znajduje w centrum interesów politycznych i gospodarczych głównych potęg światowych.

Rosji zależy przede wszystkim na utrzymaniu kontroli nad wydobyciem i transportem kaspijskich surowców naturalnych oraz utrzymaniu swojej pozycji w rejonie, gdyż rejon ten postrzegany jest przede wszystkim jako jeden z kluczowych czynników określających pozycję Rosji na arenie międzynarodowej i jest warunkiem umocnienia statusu mocarstwa. W polityce zagranicznej Federacji Rosyjskiej należy on do priorytetowych kierunków. Rejon kaukasko-kaspijski nazywany często „miękkim podbrzuszem” Rosji¹ jest źródłem licznych zagrożeń dla Federacji Rosyjskiej, do których możemy zaliczyć: fundamentalizm islamski, terroryzm, przestępczość zorganizowaną, handel narkotykami, nielegalną migrację.

USA oraz Europa Zachodnia widzą w ropie kaspijskiej dodatkowe źródło energii, które można będzie wykorzystać w przypadku, gdy zagrożona będzie dostawa tego surowca z krajów Zatoki Perskiej.

Wzmocniona aktywność USA i państw zachodnich na całej przestrzeni euroazjatyckiej doprowadziły do zaostrzenia rywalizacji związanych z Morzem Kaspijskim. Kluczową kwestią w tej rywalizacji stał się problem określenia międzynarodowego statusu Morza Kaspijskiego, poszczególnych części wybrzeża, które należą do Rosji, Azerbejdżanu, Iranu, Turkmenii i Kazachstanu. Państwa nadkaspijskie oraz wysokorozwinięte państwa świata włączyły się w skomplikowany proces podziału Morza Kaspijskiego na strefy wpływów.

¹ Polityka Rosji na Kaukazie Południowym i w Azji Centralnej, Ośrodek Studiów Wschodnich, 2006

Tym samym region kaspijski zasadniczo będzie wpływał na wydarzenia wojskowo-polityczne oraz na gospodarkę światową.

CHARAKTERYSTYKA CECH MORZA KASPIJSKIEGO

Morze Kaspijskie – jest największym bezodpływowym zbiornikiem wodnym w Azji i na Ziemi. Wg rozmiarów, cech hydrologicznych, budowy geologicznej dna jest morzem, nie połączonym z oceanem światowym i formalnie traktowane jest jako największe słone jezioro świata. W starożytności nosiło różne nazwy: *Ocean Hyrkański*, *Morze Azarskie* i *Morze Kwalijskie*. Starożytni nazywali go także *Morzem Wschodnim*, *Wielkim Morzem Wschodu Słońca*. To ogromne jezioro ma powierzchnię wynoszącą ok. 371 800 km² (powierzchnia zmienia się wskutek opadania poziomu wody, w 1930 roku wynosiła ona aż 442 tys. km² i była większa od Morza Czarnego) i jest większe od Niemiec, prawie tak duże jak Japonia i półtora raza większe od pięciu Wielkich Jezior Ameryki Północnej razem wziętych. Całkowita długość jeziora wynosi 1225 km, szerokość 325 km, maksymalna głębokość do 1025 m, zasolenie od 10-12‰ do bardzo dużego, sięgającego nawet 300‰ w zamkniętych zatokach.

Powierzchnia jeziora znajduje się 28,5 m p.p.m. Około 2/3 wody Morza Kaspijskiego pochodzi z Wołgi, która zbiera wody z wyżyn rozciągających się na północ od niego. Delta Wołgi ma ponad 200 km szerokości i dostarcza około 75% wody. Z Morza Kaspijskiego nie wypływa żadna rzeka. Nie występują też na nim pływy. Do Morza Kaspijskiego oprócz Wołgi wpadają rzeki: Kura, Ural, Terek, Kuma, Atrek i Emba.

Linia brzegowa jest słabo rozwinięta. Wybrzeże północne i wschodnie jest niskie, łagodnie przechodzące w szeroki szelf, natomiast południowe i zachodnie strome. Większymi zatokami na Morzu Kaspijskim są: Zatoka Kara-Bogaz-Goł (Turkmenistan), Zatoka Kazachska (Kazachstan), Zatoka Mangyszłacka (Kazachstan), Zatoka Komsomolec (Kazachstan), Zatoka Krasnowodzka (Rosja), Zatoka Kirowska (Azerbejdżan), Zatoka Turkmeńska (Turkmenistan).

Temperatura wód powierzchniowych zimą wynosi od poniżej 0°C na północy do 10°C na południu, latem od 24°C na północy do 29°C na południu. Zimą przez 2-3 miesiące północna część Morza pokryta jest lodem. Cyrkulacja wód powierzchniowych jest przeciwna do ruchu wskazówek zegara, prędkość prądów wy-

nosi 0,4-0,6 km/h. Często występuje silne falowanie, wysokość fali wiatrowej dochodzi do 11m.²

W Morzu Kaspijskim żyje bardzo duża ilość jesiotrów, których ikra ceniona jest na całym świecie ze względu na walory smakowe. Ponadto łowi się sandacza, leszcza, sazana amurskiego.

Morze Kaspijskie odgrywa ważną rolę w transporcie wodnym, jest połączone systemem rosyjskich kanałów śródlądowych z morzami: Azowskim, Czarnym, Białym i Bałtyckim.

Państwami Morza Kaspijskiego są: Rosja, Iran, Azerbejdżan, Turkmenistan, Kazachstan.

Więszymi miastami leżącymi nad Morzem Kaspijskim są: Baku (Azerbejdżan), Türkmenbaszy (Turkmenistan), Babol (Iran), Aktau (Kazachstan), Astrachań (Rosja).



Rys. 1. Morze Kaspijskie wraz z krajami przyległymi.

Źródło: www.my-world-by-cjp.co.uk

² Wielka Encyklopedia PWN, nr 13, PWN, Warszawa 2003

Tabela 1.: Wybrane geopolityczne cechy państw nadkaspjskich.

Źródło: Opracowanie własne.

Państwo	Stolica	Powierzchnia (km ²)	Liczba Ludności (mln)	Długość linii brzegowej (km)	Siły morskie (liczebność)	Przynależność do organizacji
ROSJA	MOSKWA	17 075 253	144,0	685	20000	WNP, SOW, COW; EaWG
IRAN	TEHERAN	1 648 195	65,4	740	7000	
AZERBEJDŻAN	BAKU	86 600	7,9	800	2500	WNP
KAZACHSTAN	ASTANA	2 717 300	15,4	1894	3000	WNP, SOW, COW; EaWG
TURKMENISTAN	ASZCHABAD	488 100	5,4	1768	700	WNP

WNP – Wspólnota Niepodległych Państw (powstała w 1991 r. z 11 państw, byłych republik ZSRR).

SOW – Szanghajska Organizacja Współpracy (Rosja, Chiny, Kazachstan, Uzbekistan, Tadżykistan i Kirgistan).

OUBZ – Organizacja Układu o Bezpieczeństwie Zbiorowym (Rosja, Kazachstan, Tadżykistan, Armenia, Białoruś, Kirgistan).

COW – Centralna Organizacja Współpracy (Kazachstan, Kirgistan, Uzbekistan, Tadżykistan, Rosja).

EaWG – Euroazjatycka Wspólnota Gospodarcza (Rosja, Kazachstan, Białoruś, Kirgistan, Tadżykistan, Uzbekistan).

KRÓTKI RYS HISTORYCZNY

Historię rywalizacji o panowanie w regionie kaspjskim można obserwować od starożytności aż po współczesność. Starożytni historycy i geografowie w swych dziełach podkreślali ważne znaczenie strategiczne jedyne wygodnego szlaku

z kierunku południowo-wschodniej Europy do Azji, który przebiegał przez zachodnie wybrzeże Morza Kaspijskiego.

Do I wieku p.n.e., region kaukasko-kaspijski stał się obiektem ekspansji Rzymu na wschód. Wyprawy rzymskie miały charakter wojskowo-strategiczny oraz gospodarczy, a ich celem była chęć nawiązania współpracy z Azją Środkową i dalej z bogatymi krajami Wschodu: Indiami i Chinami. W ciągu następnych wieków region kaspijski był obszarem potężnych fal najazdów licznych plemion (między innymi Hunów, Sabirów, Chazarów, Rusinów, Arabów, Seldżuków, Mongołów), a główne kierunki wielkich wędrówek ludności przed tymi najazdami pokrywały się z kierunkami głównych światowych szlaków handlowych, w tym między innymi i nadkaspijskim.

Objęcie kontroli nad tymi szlakami stanowiło jeden z głównych celów strategicznych dlatego też okres średniowiecza charakteryzuje się wysokim nasyceniem wydarzeń wojskowo-politycznych, spowodowanych dążeniem rywalizujących sił do rozciągnięcia kontroli nad kluczowymi szlakami handlowymi między Europą z jednej strony, a Chinami, Indiami i Azją Środkową z drugiej, które krzyżowały się w regionie kaspijskim. W związku z tym szczególnego znaczenia strategicznego i gospodarczego nabrało jedno z odgałęzień Szlaku Jedwabnego - Szlak Przykaspijski, tym samym od VI do IX wieku, ważne szlaki handlowe, łączące kraje Bliskiego Wschodu z Europą, oraz Kaukazem przeniesione zostały do basenu Morza Kaspijskiego. Handel światowy z Indiami i Chinami był realizowany przez szlak naziemny przez Azję Środkową i Iran oraz drogą północną, wzdłuż brzegu Morza Kaspijskiego.

W X wieku wraz z pojawieniem się niezależnych azerskich państw feudalnych, znacząco wzrosła rola miasta Baku, które w tym okresie staje się dużym portem oraz ośrodkiem handlu tranzytowego. W między czasie nad Morzem Kaspijskim zaczęli pojawiać się Rusini, którzy zaczęli dążyć do mocnego utrwalenia się w zachodnich nadkaspijskich obszarach.

Od końca XIII w. rosnącego znaczenia nabrał handel przez Morze Kaspijskie. W tym czasie pojawiają się tutaj Genueńczycy i Wenecjanie, których okręty żeglowały po Morzu Kaspijskim. Poczynając od połowy XV wieku, region kaspijski, przez który przechodziły główne szlaki handlowe karawanowe, łączące Indie, Chiny i Azję Środkową z basenem Morza Śródziemnego i Czarnego, zaczyna odgrywać jedną z kluczowych ról w handlu między Azją a Europą. Swoją pozycję wzmacnia także rozrastający się port Baku. Stąd na rynki światowe wywożono jedwab, sól, ropę naftową oraz szafran. Ropa przewożona była z Baku przez kupców

karawanami do krajów środkowo-azjatyckich, również przez ruskich kupców do Astrachania i dalej do krajów Europy Zachodniej.

Od połowy XV wieku potężne Imperium Osmańskie dokonując rozległych podbojów zarówno w Europie, jak również w Afryce Północnej i Azji, opanowując porty handlowe we wschodniej części Morza Śródziemnego, dążyło do umocnienia swojej pozycji w basenie Morza Kaspijskiego.

W średniowieczu na obszarze nadkaspijskim dość szeroko rozpowszechniło się piractwo. Przypadki pirackich ataków na statki na Morzu Kaspijskim szczególnie nasiliły się w XVI-XVII w. Przodowali w tym kozacy dońscy oraz terscy.

Ważnym czynnikiem politycznym stało się wzmocnienie roli Rosji w regionie kaspijskim. Dzięki podbiciu chanatów kazańskiego oraz astrachańskiego w połowie XVI wieku, Rosja doszła do wybrzeża Morza Kaspijskiego oraz objęła pełną kontrolą wołżańsko-kaspijski wodny szlak handlowy. Szlak ten przechodził przez Europę Wschodnią (od Morza Białego przez Północną Dwinę, Wołgę, Morze Kaspijskie przez Azerbejdżan i Iran) do Indii i w XVII wieku stał się najbardziej opłacalną trasą w europejsko-azjatyckim handlu tranzytowym. Można założyć, że od tego momentu Rosja zaczyna stopniowo nasilać politykę ekspansji w regionie.

Na początku XVIII wieku region kaspijski, szczególnie Azerbejdżan staje się areną rywalizacji geopolitycznej, w którą obok Turcji oraz Iranu intensywnie zaangażowana była Rosja, Wielka Brytania oraz Francja.

Nie mając w tym czasie wyjścia nad Morze Czarne, Rosja Piotra I dążyła do uzyskania pełnej kontroli nad Morzem Kaspijskim oraz obszarami nadkaspijskimi, co miało służyć przekierowaniu całego handlu europejsko-azjatyckiego z turecko-śródziemnomorskiego na bałtycko-kaspijski szlak. Turcja z kolei, zagradzając drogę Rosji do Morza Czarnego, starała się odciąć wołżańsko-kaspijski szlak handlowy, pozbawiając tym samym Rosję dostępu do rynków wschodnich.

Dwie wyprawy kaspijskie Piotra I (w 1722 i w 1723 roku) umożliwiły wojskom rosyjskim zajęcie Baku i podpisanie w następnym roku Traktatu Stambulskiego. Zgodnie z tym porozumieniem Turcja uznawała prawo Rosji do rozciągnięcia swej strefy wpływów na pozostałym obszarze Kaukazu Południowego i Azerbejdżanu. W latach 30-40 XVIII wieku nastąpiła wyraźna aktywizacja Wielkiej Brytanii w regionie kaspijskim. Prowokując konflikty między Iranem i Rosją, Wielka Brytania chciała zapewnić kupcom angielskim przewagę w basenie Morza Kaspijskiego. Celem ostatecznym miała być monopolizacja handlu na wołżańsko-kaspijskim szlaku wodnym, likwidacja związków politycznych Rosji z krajami Wschodu, stworzenie jednolitego systemu wzajemnie powiązanych kolonii brytyjskich od Morza Czarnego na zachodzie do granic Indii na wschodzie.

W 1734 roku został zawarty brytyjsko-rosyjski układ handlowy, zgodnie z którym angielscy kupcy mogli handlować ze wschodem, wykorzystując tranzyt przez terytorium Rosji. Rosja zaś, mając przywilej handlu bezcłowego w Iranie była zainteresowana by kupiony w nadkaspjskich obszarach jedwab był dostarczany do Europy przez wodny szlak wołżańsko-kaspijski, a nie przez terytorium Turcji, dążąc tym samym do osłabiania gospodarczego swego rywala w regionie kaspijskim.

Dążąc do osłabienia pozycji Rosji na Południowym Kaukazie i obszarze nadkaspjskim, Anglicy szczególne znaczenie przydawali Azerbejdżanowi, który nęcił ich nie tylko tanimi źródłami surowców, między innymi jedwabiu i bawełny, koniecznymi dla angielskiego przemysłu tkackiego, ale także dogodnym wojskowo-strategicznym położeniem Baku. Cel geopolityczny Wielkiej Brytanii nie został osiągnięty. Odwrotnie, pozycja Rosji w tym regionie w drugiej połowie XVIII w. nieustannie rosła, co doprowadziło ostatecznie do ustanowienia jej hegemonii na początku XIX wieku.

Za czasów panowania Katarzyny II Rosja znacząco wzmocniła politykę ekspansji na całym obszarze kaukasko-kaspijskim, umiejętnie wykorzystując animozje między różnymi azerbejdżańskimi chanami. Realizując swoją politykę, Rosja starała się przekształcić Morze Kaspijskie w swoje morze wewnętrzne, szczególnie przywiązując uwagę do panowania nad zachodnim wybrzeżem Morza Kaspijskiego. W październiku 1813 roku po przegranej pierwszej wojnie przez Iran z Rosją został podpisany Układ Gulistański. Układ przewidywał, że do Imperium Rosyjskiego przechodziły terytoria azerbejdżańskich chanatów (bez erewańskiego i nachiczewańskiego) oraz wyłączność Rosji do posiadania floty wojennej na Morzu Kaspijskim. Dzięki temu Rosja osiągnęła jeden z jej głównych celów - dała początek swemu niepodzielnemu panowaniu na Morzu Kaspijskim, co dawało jej ogromne możliwości realizacji jej polityki ekspansji w całym regionie kaukasko-kaspijskim.

Za namową zachodnich państw, w lipcu 1826 roku rozpoczęła się druga wojna rosyjsko-irańska, w wyniku której Rosja przyłączyła jeszcze dwa pozostałe chanaty azerbejdżańskie: erewański i nachiczewański i uzyskała potwierdzenie w art. 8 Układu Turkmenczajskiego z 1828 roku wyłącznego prawa do utrzymywania floty wojennej na Morzu Kaspijskim.³

Cały XVIII i początek XIX wieku można scharakteryzować jako okres konkurencyjnej walki między Wielką Brytanią, Francją, Rosją, Turcją i Iranem o ustanowienie własnej kontroli nad całym basenem Morza Kaspijskiego, której kluczem był Azerbejdżan. Właśnie kontrola nad azerbejdżańskim wybrzeżem pozwoliła Ro-

sji w ciągu dłuższego czasu być dominującą siłą w całym regionie kaukasko-kaspijskim, panować nad bogatymi złożami ropy naftowej Baku oraz zakończyć do połowy XIX wieku ostateczny podbój Kaukazu i prowadzić politykę ekspansjonistyczną w Turkiestanie.

Na przełomie XIX-XX wieku ropa bakińska odegrała istotną rolę w rozwoju rosyjskiej floty wojennej. Już pod koniec XIX wieku statki Floty Kaspijskiej i Czarnomorskiej, a także rzecznej pracowały przy wydobyciu ropy bakińskiej. Następowo przestawiano się flot światowych na paliwa płynne, na ropę. W 1908 roku we flocie wojennej zastosowano po raz pierwszy silniki dieslowe, które pracowały na surowcu naftowym. W pierwszych dziesięcioleciach XX wieku bakińskie firmy wydobywcze kontynuowały dostawy ropy w wielkich ilościach dla marynarki wojennej Rosji.

W okresie przedwojennym, jak również w okresie I wojny światowej ropa bakińska zajmowała główną pozycję w bilansie paliwowym Marynarki Wojennej Rosji.

Stacjonująca w Baku Kaspijska Flota Wojenna nie uczestniczyła w aktywnych działaniach bojowych. W tamtych latach flota dostarczała na front kaspijski broń, amunicję oraz żywność. W trakcie rewolucji irańskiej (1905-1911) Flota Kaspijska często wysadzała desanty dla ochrony rosyjskich poddanych, budynków celnych. Podobne desanty wykorzystane były również w trakcie rozruchów w 1911-1912 roku w Taszkencie, Enzeli, Reszcie.

Po rewolucji lutowej w Rosji, Kaspijska Flota Wojenna brała aktywny udział we wszystkich społeczno-politycznych wydarzeniach w Baku. W tym okresie region kaspijski, a w szczególności zajmujący tu ważną pozycję strategiczną Azerbejdżan, jeszcze raz staje się obiektem rywalizacji geopolitycznej wielkich potęg. Choć działania wojenne na Morzu Kaspijskim nie były prowadzone, to jednak istniały próby przeniknięcia do jego basenu przez państwa Sojuszu Trójstronnego. W 1915 roku w Niemczech istniał plan przerzutu okrętów podwodnych na Morze Kaspijskie.

Jednym z ważniejszych czynników wojskowo-politycznych było stacjonowanie Floty Kaspijskiej w Baku (największym ośrodku przemysłowym, produkującym w przededniu wojny 75% rosyjskiej oraz 15% światowej ropy naftowej), a także przejście przez terytorium Azerbejdżanu głównych magistrali kolejowych, dróg szosowych, łączących wszystkie najważniejsze regiony Kaukazu Południowego z Północnym. Utrata tych szlaków stwarzała poważne zagrożenie dezorganizacji

³ A. Alijew, A. Mirzozew, Interesy potęg światowych w regionie kaukasko-kaspijskim, Ru-

całego układu gospodarczego całego Kaukazu oraz południowej Rosji. Po sowietyzacji Azerbejdżanu w maja 1920 r., Baku stało się główną sowiecką morską bazą wojenną na Morzu Kaspijskim.

Z początkiem II wojny światowej region kaspijski, a w szczególności Bakiński Okręg Przemysłowy, dodatkowo zyskał na znaczeniu strategicznym dla walczących stron państw Osi (przede wszystkim Niemiec) z jednej strony oraz jej podstawowych przeciwników Wielkiej Brytanii i Francji, z drugiej. Niemcy dążyli do zajęcia w całości kaukaskich okręgów przemysłowo-naftowych, przede wszystkim bakińskiego, co pozwoliłoby zapewnić paliwo dla swoich wojsk i otworzyłoby możliwości marszu ku krajom Bliskiego i Środkowego Wschodu.

Po zakończeniu II wojny światowej, w warunkach rywalizacji dwóch bloków NATO i Układu Warszawskiego, w walce o wpływy w regionie kaspijskim nastąpiła przerwa historyczna. Aż do wydarzeń lat 1990-ych, czyli rozpadu ZSRR rejon ten był pod całkowitą dominacją ZSRR.

Na początku lat 90-ych w wyniku rozpadu ZSRR, nastąpiło ukształtowanie się niepodległych państw na Południowym Kaukazie i w Azji Środkowej. Część byłych republik jako samodzielne państwa wstąpiło do Wspólnoty Niepodległych Państw, część natomiast rozpoczęło prowadzić niezależną politykę od Rosji szukając poparcia w zachodniej Europie.

STATUS PRAWNY MORZA KASPIJSKIEGO

Morze Kaspijskie jest dziś kością niezgody dla swych państw. Toczący się spór o prawny status Morza Kaspijskiego został wywołany różnicami powstałymi między nadbrzeżnymi państwami, tj. Rosją, Iranem, Azerbejdżanem, Kazachstanem i Turkmenistanem. Gospodarczy i strategiczny potencjał Morza Kaspijskiego stał się także konkurencją najbardziej wpływowych państw tj. Rosji, Chin i Iranu, a także Stanów Zjednoczonych i Europy.

W ten sposób Morze Kaspijskie w rywalizacji światowych mocarstw, nieoczekiwanie przemieniło się w kolejne ognisko zapalne na obszarze Kaukazu i Azji Centralnej. Prawdziwa przyczyna tego sporu wydaje się tkwić jednak raczej w ekonomii niż w niejasnej sytuacji prawnej zbiornika.

Spór wokół statusu i reżimu Morza Kaspijskiego ma wymiar nie tylko prawny, ale przede wszystkim polityczny i gospodarczy. Z prawnego punktu po-

wstaje pytanie czy Morze Kaspijskie można uważać za morze. Gdyby bowiem zostało ono uznane za morze w międzynarodowym prawnym znaczeniu, to automatycznie znalazłyby do niego zastosowanie wszystkie międzynarodowe konwencje morskie, których stronami są nadkaspijskie kraje. Jeśli jednak Morze Kaspijskie uznane zostałoby za jezioro, co wydaje się bezsporne z geograficznego punktu widzenia, dla jego regulacji użyte zostałyby przepisy charakterystyczne dla międzynarodowych jezior. Trudność polega na tym, że obecnie nie istnieją jednolite przepisy prawne w stosunku do międzynarodowych jezior. Cała dyskusja o to, czy Morze Kaspijskie jest faktycznie morzem, czy raczej jeziorem ma charakter wyłącznie polityczny. Rosja i Iran nie chcą dopuścić do podziału Morza na części znajdujące się pod suwerenną władzą pozostałych krajów, by tym samym nie utracić kontroli i wpływów w regionie.

Wyścig o utrzymanie kontroli w regionie, jak w przypadku Rosji, czy o jej uzyskanie w przypadku USA, rozpoczął się w chwili rozpadu ZSRR i trwa do dziś. W tym stosunkowo niewielkim, ale jakże bogatym w złoża naturalne regionie świata starły się interesy wszystkich najważniejszych potęg światowych, a także małych nowopowstałych państw nadkaspjskich, dla których korzystanie z kaspijskich złóż ma charakter zasadniczy, żeby nie powiedzieć żywotny. Konsultacje odnośnie prawnych sposobów jego rozwiązania trwają już ponad dziesięć lat i stronom nie udało się uregulować żadnych ważniejszych dziedzin.

Wcześniej Morze Kaspijskie otaczały tylko dwa państwa: Rosja (ZSRR) i Iran, które regulowały status prawny Morza w traktatach dwustronnych.

Pierwszy traktat dotyczący Morza Kaspijskiego został podpisany w Reszcie w 1729 roku pomiędzy Rosją i Persją i dotyczył kompetencji, cesji oraz gwarantował stronom wolność handlu i swobody nawigacji. Następstwem tego było podpisanie Układu Gulistańskiego (1813) i Układu Turkmenczańskiego w 1828 roku, który zapewniał wyłączne prawa Rosji do posiadania floty wojennej w rejonie Morza Kaspijskiego.

W 1917 roku Rosja Radziecka podpisała nowy układ, w którym anulowała wszystkie istniejące traktaty w myśl którego tylko Rosja miała prawo utrzymywać flotę wojenną na Morzu Kaspijskim. W art. 11 Układu zapewniono prawo obu państw do równego wykorzystania prawa do swobodnej żeglugi na Morzu Kaspijskim pod własną banderą. By zapewnić bezpieczeństwo stron, art. 7 Układu przewidywał, że w składzie załóg statków irańskich nie powinny znajdować się obywatele państw trzecich wykorzystujące swoją obecność we flocie perskiej dla realizacji wrogich wobec Rosji celach. Władze sowieckie zastrzegły prawo żądania wydalenia osób trzecich ze składu załogi statków irańskich. Strony umówiły się co do niedo-

puszczenia tworzenia na ich terytoriach organizacji, mających za cel walkę przeciwko Iranowi lub Rosji, albo przeciwko ich sojusznikom, a także zabraniano werbowania na ich terytorium osób w szeregi armii lub sił zbrojnych takich organizacji. Żadna ze stron nie powinna wwozić na terytorium drugiej, lub przewozić przez nią nic, co mogłoby być wykorzystane przeciwko drugiej stronie. Układ zobowiązywał także obie strony do niedopuszczenia wszelkimi możliwymi środkami do przebywania na ich terytorium wojsk lub sił zbrojnych dowolnego trzeciego państwa, obecność których stwarzałyby zagrożenia dla granic strony przeciwnej.

„Umowa o przyjaźni” podpisana pomiędzy ZSRR a Persją w 1921 roku stała się podstawą dwustronnych stosunków. Oprócz potwierdzenia zawartych już wcześniej ustaleń, strony przewidziały również istnienie 10-milowej strefy rybołówstwa, w której każda z nich miałaby wyłączne prawo do korzystania z istniejących tam zasobów rybnych, umowa jednak nie wprowadzała generalnie nic nowego i nie ustalała statusu Morza Kaspijskiego. Naturalne bogactwa wspomniane były tylko przy wznowieniu porozumienia dotyczącego połowów. W dopełnieniu ustaleń z 1921 roku strony podpisały kolejne porozumienie w 1940 roku dotyczące handlu i żeglugi morskiej. Ustalono, iż na Morzu Kaspijskim mogą znajdować się wyłącznie statki należące do państw sygnatariuszy, a także obywateli oraz handlowych i transportowych organizacji pływających pod flagami jednej z umawiających się stron (art. 13). Uzgodniono również, iż statki handlowe pływające po Morzu Kaspijskim pod flagą jednej ze stron będą frachtowane w portach drugiej strony zarówno przy wejściu, jak i wyjściu z portu, a w okresie przebywania w nim podlegać będą warunkom przewidzianym dla statków frachtującej strony (art. 12). Zgodnie z sowiecko-irańskim porozumieniem o handlu i żegludze, strony umówiły się, że na Morzu Kaspijskim mogą znajdować się okręty wojenne, należące do Związku Sowieckiego i Iranu, a także obywatele, statki handlowe oraz organizacje transportowe, odpowiednio pod banderą ZSRS oraz Iranu. Prawo łowienia ryb posiadali wyłącznie obywatele sowieccy i irańscy na całym obszarze morza, z wyjątkiem 10-milowej strefy przybrzeżnej, gdzie każda ze stron zachowała prawo łowienia ryb wyłącznie dla swoich obywateli.⁴

Bogactwa szelfu kontynentalnego należały do każdej ze stron w granicach rejonów morskich, przylegających do brzegów odpowiednich państw.

Ogólnie rzecz biorąc, choć nie zostały zawarte bezpośrednie regulacje o zasadach żeglugi okrętów wojennych na Morzu Kaspijskim oraz przelotów nad nim, jednak praktyka dwustronna ustaliła, że zarówno irańskie jak i sowieckie okręty

i pojazdy latające nie przekroczą linii Astara-Gasan Kuli⁵, łączącej punkty wyjścia granicy państwowej do brzegów Morza Kaspijskiego.

Tak więc, w myśl tych wszystkich umów i porozumień, Morze Kaspijskie było morzem sowieckim i irańskim, a biorąc pod uwagę realia tamtego okresu było w praktyce rosyjskim wewnętrznym jeziorem.

Inna działalność taka jak badania naukowe, wydobycie gazu i ropy, odwierty blisko brzegu zostały tylko wspomniane bez wyraźnych przepisów i uregulowań. Iran wyraził zgodę organizacjom ekonomicznym ZSRR na budowę wież wiertniczych, przepompowni i innych budowli do produkcji ropy zgodnie i istniejącym prawem w Iranie. Nie została także wyraźnie zaznaczona morska granica pomiędzy obydwoma państwami. Umowa z 1940 roku nie zawiera żadnego przepisu dotyczącego podziału Morza między państwa nadbrzeżne. Rozstrzygała jedynie kwestie połowów i nawigacji statków po akwenu, który określany był przez obie strony jako „morze radziecko-irańskie”. W 1991 roku po rozpadzie ZSRR trzy nowe państwa zakwestionowały ważność umów dotyczących Morza Kaspijskiego, a podział morza i jego zasobów stanowi punkt sporny w stosunkach pomiędzy państwami przybrzeżnymi.

Cały czas trwają prace specjalnej grupy roboczej zajmującej się stworzeniem konwencji regulującej prawny status Morza Kaspijskiego. Pierwszy szczyt kaspijski odbył się w kwietniu 2002 roku w Aszchabadzie, stolicy Turkmenistanu. Jednak do tej pory przywódcom piątki nie udało się przyjąć konwencji określającej zasady podziału Morza Kaspijskiego między kraje przybrzeżne. Nieuregulowany status prawny Morza Kaspijskiego stanowi poważną przeszkodę w eksploatacji bogatych złóż ropy naftowej i gazu ziemnego w regionie. Utrudnia m.in. budowę transkaspjskich rurociągów naftowych i gazowych, które stworzyłyby niezależne od Rosji drogi transportu nośników energii z Azji Środkowej na rynki zachodnie. W marcu 2006 roku w Moskwie odbyło się - dwunaste w kolejności - posiedzenie specjalnej grupy roboczej zajmującej się rozgraniczeniem wód, podziału dna w południowej części morza, granicami działalności wojskowej, warunkami budowy rurociągów po dnie Morza Kaspijskiego. Na 23 punkty sporne zdołano uzgodnić 8. Jeśli chodzi o resztę „strony zapoznały się nawzajem ze swoimi stanowiskami”.

⁴ *Barbara Janusz*, *The Caspian Sea. Legal Status and Regime Problems*, Stiftung Wissenschaft und Politik, Berlin 2005

⁵ *Barbara Janusz*, *The Caspian Sea. Legal Status and Regime Problems*: W 1935 roku Przywódca NKWD Jagoda wydał tajny rozkaz, w którym podzielił M. Kaspijskie na dwie części wzdłuż linii Astara-Gasan Kuli. Na wszystkich mapach rosyjskich była to granica państwa Rosji chociaż nigdy nie została uznana przez prawo międzynarodowe



Rys. 2. Proponowany podział Morza Kaspijskiego na strefy krajowe.
Źródło: Azerbejdżan, Warszawa 2006, s.244

W celu rozpoczęcia wykorzystywania złóż z dna Morza Kaspijskiego niektóre państwa rozstrzygają wzajemne spory terytorialne w dwustronnych umowach. Taki stan rzeczy komplikuje jednak stosunki pomiędzy państwami i uniemożliwia prowadzenie efektywnych badań oraz eksploatacji całych bogactw Morza Kaspijskiego.

Pierwszą umowę o podziale północnej części Morza Kaspijskiego w czerwcu 1998 roku podpisały Kazachstan i Rosja. Przewiduje ona podział dna północnej części Morza między stronami w oparciu o zasadę środkowej linii modyfikowanej z uwzględnieniem zasady sprawiedliwości i umowności (tzw. modyfikowana środkowa linia). W granicach tak wyznaczonych części dna Morza Kaspijskiego państwa nadbrzeżne posiadają suwerenne prawa w sferze badania, wydobywania i zarządzania dnem i znajdującymi się tam złożami. W umowie zapisano, iż powierzchnia wody i podstawowe rodzaje działalności związane z nią, takie jak żegluga

ga, rybołówstwo, ochrona środowiska, pozostają we wspólnym użytkowaniu państw stron umowy.

We wrześniu 2002 roku prezydenci Rosji i Azerbejdżanu podpisali analogiczne porozumienie odnośnie rozgraniczenia dwóch sąsiadujących części Morza Kaspijskiego. W dokumencie tym uregulowany został podział dna i znajdującego się pod nim wnętrza ziemi według metody środkowej linii, przeprowadzanej z uwzględnieniem równej odległości od zbiegających się punktów i modyfikowanej zgodnie z umowami stron, a także z uwzględnieniem powszechnie obowiązujących zasad prawa międzynarodowego i praktyki dotyczącej Morza Kaspijskiego. Porozumienia zawarte między tymi krajami mają za cel uregulować wydobycie surowców mineralnych w tym regionie.

Sukcesem natomiast jest podpisanie w listopadzie 2003 roku przez pięć państw *Ramowej konwencji o ochronie środowiska morskiego Morza Kaspijskiego*. Reguluje ona podstawowe obowiązki państw, kwestie zapobiegania, zmniejszania i kontroli zanieczyszczenia, problematykę ochrony, zachowania i odnowy środowiska morskiego, a także szereg procedur i porozumień natury instytucjonalnej. Ważnym atutem tej konwencji jest fakt przejęcia i zastosowanie w niej większości zasad powszechnie uznanych w prawie międzynarodowym, m.in. zasady zapobiegania, zasady zrównoważonego rozwoju, zasady troski o przyszłe pokolenia. W pozostałych dziedzinach dotyczących przyszłego uregulowania statusu i reżimu prawnego Morza Kaspijskiego prowadzone są prace odnośnie następujących konwencji: *O statusie prawnym Morza Kaspijskiego, O ochronie i użytkowaniu zasobów naturalnych Morza Kaspijskiego, O żegludze handlowej na Morzu Kaspijskim*.⁶

ZAANGAŻOWANIE POLITYCZNE W REJONIE

Zasadniczym gospodarczym celem Rosji wobec rejonu Morza Kaspijskiego jest utrzymanie dominującej pozycji politycznej w regionie oraz niedopuszczenie do przełamania jej monopolu tranzytowego przez nowopowstałe państwa.

Odmienne stanowisko w stosunku do Rosji prezentują Azerbejdżan, Kazachstan i Turkmenistan, które w eksporcie surowców naturalnych wydobywanych na Morzu Kaspijskim widzą szansę na uzależnione są od Rosji oraz zwiększenie swojego potencjału gospodarczego.

⁶ Barbara Janusz, Prawno międzynarodowe, polityczne i gospodarcze problemy współpracy państw nadbrzeżnych Morza Kaspijskiego, UJ

Dodatkowym konkurentem Rosji w regionie są Stany Zjednoczone. Ich gospodarcza, polityczna i militarna obecność na tym tradycyjnie kontrolowanym przez Moskwę obszarze nie jest związana z „próbą sił” na Morzu Kaspijskim, czy też próbą zaspokojenia swych niedoborów surowców naturalnych, ale raczej próbą przeciwdziałania ekspansji Iranu, stała obserwacja jego poczynań oraz udaremnianie jego inicjatyw politycznych. Dla Amerykanów kaspijskie złoża jawią się jedynie atutem w grze politycznej i dążeniu do utworzenia konkurencyjnej w stosunku do Iranu i Rosji, strefy wpływów.

Sam Iran, biorąc pod uwagę posiadane przez niego zasoby naturalne w rejonie Zatoki Perskiej, również nie ma znacznych interesów gospodarczych na Morzu Kaspijskim. Jego obecność w regionie ma wymiar zdecydowanie polityczny i gospodarczy z Rosją, a Morze Kaspijskie stało się zasadniczym elementem w tej wzrastającej współpracy. Głównym celem jest pogłębienie wymiany handlowej obu państw poprzez rozbudowę i zwielokrotnienie połączeń transportowych wiodących z północy na południe, aż do Zatoki Perskiej.

Chiny natomiast dostrzegają w Morzu Kaspijskim i złożach Kazachstanu ważne źródło zaopatrzenia swej szybko rozwijającej się narodowej gospodarki w niezbędne surowce naturalne, a także częściową alternatywę wobec dostaw ropy ze złóż Zatoki Perskiej.

W kaspijskiej grze biorą więc udział państwa, które leżą daleko poza geograficznymi granicami regionu, ale dla których kaspijska ropa może w przyszłości nabrać istotnego znaczenia dla zaspokojenia własnych potrzeb energetycznych.

Dużym zwolennikiem dostaw kaspijskich surowców do Europy z ominięciem Rosji jest Turcja, której terytorium jako jedyne nadawałoby się do zrealizowania ich projektu, a ona sama uzyskałaby w ten sposób solidną gwarancję stałych dochodów finansowych.

MILITARYZACJA MORZA KASPIJSKIEGO

Region Morza Kaspijskiego nigdy nie był areną wojen. Zdarzały się wprawdzie akty piractwa, przemytu, czy też nielegalnego handlu, jednakże regularne działania nie były prowadzone. Podstawą tego stanu rzeczy były dwustronne rosyjsko-irańskie porozumienia regulujące status Morza Kaspijskiego.

Wg tych porozumień flotę wojenną na Morzu Kaspijskim utrzymywać mogła wyłącznie Rosja. Tak więc do 1991 roku spadkobierca Rosji, ZSRR miał bezwzględne pierwszeństwo wojskowo - polityczne w tym regionie.

Sytuacja zmieniła się diametralnie po rozpadzie ZSRR, gdy Morze Kaspijskie stało się strefą interesów już nie dwóch, a pięciu państw i gdy państwa te oprócz zabiegania o swoją część zaczęły także tworzyć własne siły morskie. Tak więc podział Morza Kaspijskiego stał się głównym problemem politycznym regionu, który dał początek kształtowaniu się obecnej sytuacji wojskowo-politycznej w regionie.

Sprawa podziału akwenu nie jest jednak prosta, gdyż interesy zainteresowanych stron wykluczają się nawzajem, co powoduje w efekcie kolejne napięcia.

Federacja Rosyjska jest kategorycznie przeciwna dzieleniu morza według sektorów odzwierciedlających w pierwszym rzędzie interesy wojskowo-polityczne. Rosja oraz Iran w początkowej fazie optowały za tym, aby w pierwszej kolejności konwencja o statusie Morza Kaspijskiego określiła ogólne zasady eksploatacji zasobów mineralnych zalegających pod jego dnem. Kiedy nie osiągnięto porozumienia, w 1996 roku Rosja wysunęła „kompromisową” propozycję ustanowienia 45 milowych stref przybrzeżnych, z „punktową” jurysdykcją nad złożami, znajdującymi się poza granicami stref. Kiedy i ta propozycja nie znalazła wsparcia, Rosja wysłała z nową inicjatywą rozgraniczenia Morza Kaspijskiego według „zmodyfikowanej średniej linii”. Zasada ta dotyczyła będzie tylko wykorzystania zasobów naturalnych, ogólnego korzystania z przestrzeni wodnej, swobody żeglugi, norm rybołówstwa, ochrony przyrody. Przy podziale Morza Kaspijskiego, według tej zasady, Rosji przypadnie 18,7% Morza Kaspijskiego i jego dna, Azerbejdżanowi - 19,5%, Kazachstanowi - 29,6%, Turkmenistanowi - 18,4%, Iranowi - 13,8%. Co ważne „zmodyfikowana średnia linia” nie będzie granicą państwową, a raczej linią rozdzielającą zasoby naturalne, strona rosyjska twierdzi, że „zmodyfikowana średnia linia” to maksimum tego, na co Rosja może się zgodzić. Rozważa się także określenie dwóch stref przybrzeżnych: 12. milowej dla realizacji kontroli granicznej, celnej, sanitarnej itp., oraz 20. milowej dla rybołówstwa pod flagą właściwego państwa przybrzeżnego.

Iran w rozmowach na temat podziału Morza Kaspijskiego tradycyjnie zajmuje nieustępliwe stanowisko. Opowiada się on za zachowaniem możliwości wspólnego wykorzystania akwenu na zasadach kondominium. Jednocześnie Iran oświadcza, że gotów jest zgodzić się na podział, ale tylko wtedy, jeśli wszystkie strony otrzymają po 20%. Stanowisko Iranu opiera się na tym, że z geograficznego punktu widzenia Morze Kaspijskie jest jeziorem, a w takich przypadkach normy międzynarodowe przewidują podział akwenu na odpowiednią ilość równych części (sektorów).

Rosja i Iran przeciwne są budowie jakichkolwiek rurociągów biegnących po dnie morza. W 2001 roku wydały wspólne oświadczenie, że do czasu uregulowania statusu prawnego Morza Kaspijskiego obie strony nie uznają żadnych granic na tym akwenie i w oparciu o tę zasadę będą rozwijały współpracę.

Oświadczenie to spotkało się z bardzo negatywną reakcją w innych państwach, zwłaszcza w Kazachstanie i Azerbejdżanie. Powód był i nadal jest prosty. Oficjalne nieuznawanie granic stoi, bowiem w sprzeczności z porozumieniami o rozgraniczeniu dna morskiego na sektory.

Turkmenistan generalnie popiera stanowisko Iranu w sprawie „równego” podziału Morza Kaspijskiego. Oprócz tego dekretem prezydenta Turkmenistanu „O powołaniu narodowej służby do spraw wykorzystania turkmeńskiego sektora Morza Kaspijskiego” sektor ten ogłoszony został nierozdzielalną częścią Turkmenistanu.

Sytuacja ta wywołała sprzeciw Rosji i Azerbejdżanu. Moskwa zareagowała oświadczeniem, iż zawarte w nim zapisy są sprzeczne z istniejącym statusem Morza Kaspijskiego i zastrzega sobie prawo odpowiedniej reakcji dla zabezpieczenia swobody żeglugi i rybołówstwa.

Strona azerska natomiast uważa, że działania Turkmenistanu ukierunkowane są na zakwestionowanie praw Azerbejdżanu do niektórych złóż ropy na Morzu Kaspijskim. Zdaniem strony azerskiej większość państw przy podziale zasobów naturalnych przestrzega zasad „średniej linii”, jedynie Turkmenistan dąży do włączenia złóż azerskich w granice swoich wód terytorialnych.

CHARAKTERYSTYKA SIŁ MORSKICH W REGIONIE

W połowie lat 90-tych ubiegłego wieku aktywnie dyskutowano na temat demilitaryzacji Morza Kaspijskiego, a część nowopowstałych państw regionu zrezygnowała z utrzymywania sił morskich. Na początkach XXI wieku sytuacja uległa zasadniczej zmianie. Temat demilitaryzacji basenu zakończył się definitywnie z chwilą odkrycia bogatych złóż naturalnych. Strona rosyjska uznała, że nie odpowiada on współczesnym realiom.

Aktualnie więc można mówić raczej o szybko narastającej militaryzacji.

Zdaniem Rosji działania wojskowe państw regionu powinny być zorientowane na wspólną walkę z terroryzmem, zapobieganiu rozprzestrzenianiu broni masowego rażenia, zwalczaniu zorganizowanej przestępczości, nielegalnej migracji oraz ochronę rurociągów.

Z tego też powodu Rosja rozbudowała i wzmocniła nowymi okrętami Floty Kaspijską i rozwinęła w tym regionie brygadę piechoty morskiej. Rosja stała się więc dominującą siłą w regionie.

Swoje siły morskie systematycznie wzmacnia też Iran przebazowując skrycie część okrętów z rejonu Zatoki Perskiej.

Azerbejdżan i Kazachstan modernizują i uzupełniają swoją flotę.

Turkmenistan zaś, nie posiadając oficjalnie sił morskich, sukcesywnie wzmacnia flotę jednostkami bojowymi oraz rozbudowują infrastrukturę brzegową. W Kazachstanie, w bazie sił morskich Kuryk stacjonują jednostki wojsk pogranicza, sił morskich i OP.

Turkmenistan oficjalnie nie mając w składzie Sił Zbrojnych, Sił Morskich sformował w ostatnim czasie siły obrony brzegowej, z bazą w Turkmenbaszy.

ROSJA

Flotylla Kaspijska sukcesywnie rośnie w siłę. Rosyjskie zgrupowanie okrętów w basenie Morza Kaspijskiego liczy około 90 jednostek (z uwzględnieniem okrętów Wojsk Ochrony Pogranicza), w tym około 30. okrętów i kutrów bojowych (resztę stanowią okręty straży granicznej i okręty zabezpieczenia), około 20 samolotów (Su-24, Su-25, Be-12) i 18 śmigłowców (Ka-25, Ka-27, Mi-8, Mi-24). Stan osobowy Flotylli sięga 20 tysięcy osób. Bazami głównymi są: Astrachań, Machaczkała, Kaspisk, Załataj Zaton.

Okręty sił uderzeniowych wchodzi w skład dywizjonów okrętów, które wchodzi w skład brygad okrętów i kutrów (włączając brygady wojsk pogranicza), pozostałe okręty wchodzi w skład dywizjonów i grup okrętów. Flotylla Kaspijska posiada znaczną przewagę w siłach i środkach nad siłami morskimi pozostałych państw regionu. Przewaga ta polega szczególnie na ilości okrętów rakietowo-artyleryjskich, gwarantujących kontrolę nad szlakami komunikacyjnymi. Stacjonująca w rejonie Kaspijska Brygada Piechoty Morskiej przeznaczona jest do interwencji w rejonie Kaukazu do działania przeciwko „wrogowi wewnętrznemu” w niespokojnych republikach północnego Kaukazu (Czeczeni, Ingusze i Dagestanie). Działania okrętów i Brygady zabezpieczają rozlokowane w rejonie Siły Powietrzne FR.

Do 2010 roku Flotylla Kaspijska zostanie wzmocniona nowymi jednostkami. Przewiduje się wprowadzenie do linii korwety typu „Gepard” (Dagestan) i pięciu małych okrętów artyleryjskich typu „Astrachań” (specjalny projekt okrętów

rakietowo-artyleryjskich nowej generacji opracowany na Morze Kaspijskie, budowane z Zielonodolsku).

Siły Morskie Wojsk Pogranicza (FSB) składają się z Astrachańskiej i Machaczkalskiej Brygady okrętów strażniczych.



Rys. 3.: Fregata TATARSTAN 691 (t. „Gepard”) wchodzi w skład Flotyli Kaspijskiej od 2002 roku.

Źródło: Jane's Fighting Ships 2006-2007

Dane taktyczno-techniczne:

Wyporność: 1560/1930 t;

Wymiary: 102 x 13,6 x 4,4 m; V-26 w;

Zasięg: 5 000 Mm przy 10 w;

Załoga: 110 ludzi;

Uzbrojenie:

Rakietowe: rakiety t. w-w – 2 x 4 SS-N-25 (KH 35 URAN),
zasięg 130 km;

rakiety t. w-p – 1 x S.A.-N-4 GECKO,
zasięg 15 km;

Artyleryjskie: 1 x AK-176 (76 mm);

2 x AK-630 (30 mm);

Torpedowe: 2 x 2 WT 533 mm;

ZOP: 1 x 12 WRBG RBU 6000;

Minowe: 2 x 48 min (2 zrzutnie);
WE: 4 x PK-16 (cele pozorne).

AZERBEJDŻAN

Aktualnie uważany jest za drugą siłę pod względem ilości okrętów na Morzu Kaspijskim. Według nieoficjalnych danych Siły Morskie Azerbejdżanu składają się z dywizjonów ochrony rejonu wodnego, okrętów desantowych i okrętów specjalnego przeznaczenia.

Ogółem w skład Sił Morskich Azerbejdżanu wchodzi: kutry raketowe, kutry artyleryjskie i patrolowe, okręty trałowo - minowe, okręty desantowe, okręty hydrograficzne, kutry przeciwpożarowe i około 20 jednostek pomocniczych. Główną bazą morską jest Baku, gdzie stacjonują także jednostki pływających bojowych. Ogólnie siły morskie liczą 2500 osób.

W 2005 roku w Azerbejdżanie stworzona została brzegowa ochrona Państwowej Służby Granicznej Azerbejdżanu. Aktualnie posiada ona 10 kutrów patrolowych i ponad 30 szybkich kutrów strażniczych.



Rys. 4.: Okręt patrolowy ARAZ (t. „Turk”) przejęty od SM TURCJI w 2000 roku.
Źródło: Jane's Fighting Ships 2006-2007

IRAN

Iran rejon Morza Kaspijskiego uważa za drugorzędny teatr działań. Większość sił stacjonuje tradycyjnie w rejonie Zatoki Perskiej. Tym nie mniej Siły Morskie Iranu na Morzu Kaspijskim reprezentowane są przez dwa niezależne od siebie dowództwa: Dowództwo Sił Morskich w Strefie Morza Kaspijskiego oraz Dowództwo Sił Morskich Korpusu Strażników Rewolucji.

Sztab Dowództwa Sił Morskich znajduje się w miejscowości Bandar-e Anzali. Oprócz tego dyslokowane są tam pododdziały obrony brzegowej (artyleryjско-rakietowe), stacjonują okręty patrolowe oraz okręty szkolne.

Dowództwo Sił Morskich Strażników Rewolucji w strefie Morza Kaspijskiego znajduje się w porcie Noshahr. Oprócz batalionu ochrony wybrzeża, stacjonują tam także kutry patrolowe, Brygada Operacji Specjalnych, Akademia Morska i Centrum Szkolenia. Ponadto kutry patrolowe wykorzystują jako punkty manewrowe miejscowości Czalus i Reszję. Ogólna liczba okrętów Sił Morskich i SM KSR wynosi około 90 jednostek, w tym ponad 60 jednostek bojowych. W rejonie utrzymują także 3 miniaturowe okręty podwodne.



Rys. 5.: KTR SHAMSHIR P 227 (t. Combattante II) zakupiony we Francji.

Źródło: Jane's Fighting Ships 2006-2007

KAZACHSTAN

Na przestrzeni ostatnich 10 lat było to jedyne państwo regionu nie posiadające Sił Morskich w składzie sił zbrojnych. Do 2003 roku posiadał tylko niewielką ilość okrętów straży granicznej i kutrów patrolowych. Od 2003 roku, na mocy dekretu prezydenta, rozpoczęto budowę Sił Morskich. Utworzono Zarząd Sił Morskich oraz uczelnię Sił Morskich, sformowano dywizjon okrętów obrony brzegowej, w skład którego weszły okręty i kutry patrolowe.

Aktualnie Siły Morskie mają na swoim wyposażeniu: 13 kutrów patrolowych, trałowce i dwa małe kutry hydrograficzne, pododdział lotniczy (śmigłowce Mi-8 i Mi-2). Stan etatowy liczy około 3000 osób.

Siły Morskie budowane są jako pełnowartościowy Rodzaj Sił Zbrojnych, w skład, którego wchodzić będą okręty, artyleria brzegowa oraz piechota morska. Główną bazą morską będzie Kuryk (niedaleko Aktau). Okręty bazowały będą także w portach Bautino i Aktau. Zakończenie formowania Sił Morskich planuje się zakończyć w 2015 roku.



Rys. 6.: Okręt Patrolowy ALMATY (typu 369) zakupiony w Niemczech w 1996 roku.
Źródło: Jane's Fighting Ships 2006-2007

TURKMENISTAN

Aktualnie Siły Morskie Turkmenistanu formalnie nie istnieją, są natomiast komponentem morskim Państwowej Służby Granicznej, która liczy kilkadziesiąt kutrów patrolowych i szybkich łodzi. Stan liczebny wynosi około 700 ludzi. Głównym zadaniem jest ochrona granicy morskiej i strefy przybrzeżnej. Główną bazą morską jest port Turkmenbaszy. Turkmenistan nie współpracuje z Rosją w sprawach militarnych. Pozostaje poza strukturami Organizacji Układu o Bezpieczeństwie Zbiorowym i nie kupuje od Rosji uzbrojenia.



Rys. 7.: Kutry patrolowe MERJEN przejęte od USA w 2000 roku.
Źródło: Jane's Fighting Ships 2006-2007

PODSUMOWANIE

Analiza porównawcza składu bojowego Sił Morskich państw kaspijskich jednoznacznie wskazuje na absolutną dominację Rosji. Siły Morskie Azerbejdżanu, choć zajmują drugie miejsce, są przestarzałe i na dzień dzisiejszy nie przedstawiają sobą dużego potencjału bojowego w stosunku do sił morskich Rosji. Floty Kazachstanu i Turkmenistanu, chociaż szybko się rozwijają, nie są liczącym się elementem na Morzu Kaspijskim. Jedynie Iran posiada odpowiedni potencjał i w razie konieczności ma możliwości i to w stosunkowo krótkim czasie, powiększyć swoje zgrupowanie bojowe na Morzu Kaspijskim przerzucając część sił z Zatoki Perskiej.

Tak więc wydawałoby się, że główną rolę w rejonie mogą i będą odgrywać Rosja i Iran.

Jednakże strona amerykańska doceniła rejon Morza Kaspijskiego, jego bogactwa i sytuację, która wytworzyła się po rozpadzie ZSRR. Amerykanie dobrze rozumieją, że kaspijska ropa zabezpieczyć może nawet 25% ogólnego zapotrzebowania w ciągu najbliższych 5 lat.

Jesienią 2003 roku z inicjatywy Europejskiego Dowództwa Sił Zbrojnych USA opracowana została koncepcja „Caspian Guard”. Celem tej koncepcji jest utworzenie w państwach kaspijskich sił szybkiego reagowania służb granicznych, pododdziałów specjalnych sił policyjnych, które mogłyby w krótkim czasie reagować na występujące w regionie zagrożenia, w tym zwłaszcza ataki terrorystów na rurociągi.

Program ten przewiduje także stworzenia połączonego systemu kontroli przestrzeni powietrznej i morskiej. Amerykanie udzielają daleko idącej pomocy szkoleniowej, ekonomicznej i politycznej na patrolowanie Morza Kaspijskiego i ochronę granic. Program ten nie przewiduje bezpośredniego zaangażowania USA w tym regionie.

We wrześniu 2003 roku USA i Kazachstan podpisały pięcioletni plan wspólnych działań dotyczących zapewnienia bezpieczeństwa na Morzu Kaspijskim. Zgodnie z tym planem od 2004 roku Amerykanie realizują program radiolokacyjnej obserwacji kazachskiego sektora Morza Kaspijskiego. Udzielają także pomocy w rozwoju kazachskich sił szybkiego reagowania i utworzeniu batalionu aeromobilnego.

Natomiast w 2004 roku USA podpisały porozumienie z Azerbejdżanem w sprawie amerykańskiej pomocy w ochronie granic, remoncie i modernizacji okrętów straży granicznej. Amerykanie przekazali Azerom sześć kutrów i rozwinęli dwie mobilne stacje radiolokacyjne, monitorujące sytuację nawodną w azerbejdżańskim sektorze Morza Kaspijskiego. Planowane jest kontynuowanie podjętej inicjatywy.

Współpraca ta ze względów politycznych jest negatywnie oceniana przez Rosję i Iran.

Jeśli chodzi o Rosję, nie zamierza ona rezygnować ze swojego tradycyjnego dominowania w tym regionie. W ocenie rosyjskiej programy realizowane przez USA mogą doprowadzić do powstania w regionie kaspijskim sojuszu USA, Azerbejdżanu i Kazachstanu, a w dalszej perspektywie wciągnięcie do współpracy w ramach tej struktury Turkmenistanu, Uzbekistanu i Turcji. Według Rosjan taka sytuacja zagraża interesom gospodarczym i obronnym FR. Duchowego poparcia

Rosji udziela Iran, który podobnie jak Rosja, zainteresowany jest zmniejszeniem wpływów USA w tym regionie.

Tak więc głównym celem rosyjskiej polityki bezpieczeństwa wobec krajów nadkaspjskich jest niedopuszczenie lub ograniczenie już istniejącej współpracy wojskowej z państwami i organizacjami zachodnimi, przede wszystkim USA, Turcją i NATO, które udzielają im wydatnej pomocy wojskowej (szkołą kadre, modernizują armię, dostarczają sprzęt wojskowy, udzielają pomocy finansowej).

Na przykład w stosunku do Kazachstanu najważniejszym celem polityki Moskwy w sferze bezpieczeństwa jest niedopuszczenie do zacieśniania współpracy wojskowej Kazachstanu z NATO, USA i Chinami. Rosja wie, że na terytorium Kazachstanu znajduje się kosmodrom Bajkonur, który jest największym rosyjskim obiektem wojskowym poza granicami Rosji i jedynym skąd mogą startować załogowe loty kosmiczne. Stąd wysyła się w kosmos także większość rosyjskich satelitów wojskowych. Jest on eksterytorialną bazą wojskową w Kazachstanie, a na jego terytorium obowiązuje rosyjskie prawodawstwo. Poza Bajkonurem Rosja posiada w Kazachstanie kilka innych obiektów wojskowych, z których najważniejszym jest położony nad jeziorem Bałchasz jeden z największych poligonów rakietowych na świecie, w którym stacjonuje około 5 tys. żołnierzy. Aby zachęcić Kazachstan do bliskiej współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa, Rosja dostarcza mu między innymi broń po wewnętrznych cenach rosyjskich oraz remontuje i modernizuje sprzęt wojskowy. Intensywnie skłania również Kazachstan do współpracy w ramach Organizacji Układu o Bezpieczeństwie Zbiorowym i Szanghajskiej Organizacji Współpracy.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Azerbejdżan, pod red.prof.dr.hab. Nowaka B., Instytut Historyczny UW, Warszawa 2006.
- [2] Barbara Janusz, "The Caspian Sea. Legal Status and Regime Problems", Stiftung Wissenschaft und Politik, Berlin 2005.
- [3] Barbara Janusz, Prawno międzynarodowe, polityczne i gospodarcze problemy współpracy państw nadbrzeżnych Morza Kaspijskiego, UJ. Wydawnictwo „Morze w cywilizacji, kulturze i stosunkach międzynarodowych”, Warszawa 2006.
- [4] Alijew, Mirzojew A., Interesy potęg światowych w regionie kaukasko-kaspijskim, Rurociągi, Polish Pipeline Journal, 2005.

- [5] Bojko J. Tendencje rozwojowe sił morskich FR, Przegląd Morski, Lipiec 2007.
- [6] Jane's Fighting Ships 2006-2007, Edited by Commodore Stephen Saunders RN, UK.
- [7] <http://www8.brinkster.com/vad777/russia/navy/flots/kf.htm>
- [8] <http://www.navy.ru/nowadays/concept/reforms/ref37.htm>
- [9] <http://nvo.ng.ru/printed/89212>
- [10] <http://www.my-world-by-cjp.co.uk>

Recenzja: prof. nadzw. AMW dr hab. Mariusz Zieliński

Marek ILNICKI

WSPÓŁCZESNE PRAWO MIĘDZYNARODOWE A AKTY PRZEMOCY NA MORZU

Prawnomiędzynarodowa regulacja problematyki bezpieczeństwa morskiego tworzącej system standardów bezpieczeństwa morskiego jest niezbędna, zwłaszcza w obliczu przeobrażeń samego pojęcia bezpieczeństwa morskiego. W dyskusji prawników dotychczas rozważano, czy pod tym pojęciem trzeba rozumieć tylko tzw. *bezpieczeństwo żeglugi*, obejmujące „*zespół środków, głównie natury prewencyjnej, zapewniających bezpieczne warunki uprawiania żeglugi*”, czy jedynie „*bezpieczeństwo statku morskiego w znaczeniu bezpieczeństwa technicznego i zdolności do żeglugi oraz bezpieczeństwa nautycznego i należytej obsady załogowej*”. Wydaje się, że takie ujęcia są zdecydowanie zbyt wąskie. Coraz większego znaczenia nabierają także regulacje prawnokarne, mające na celu przeciwdziałanie czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej¹.

Z bezpieczeństwem żeglugi morskiej wiąże się ściśle problem aktów przemocy na morzu (w szczególności problem prewencji przed takimi aktami skierowanymi przeciwko statkom na ważnych szlakach morskich). Brak odporności państw na akty przemocy, w tym na akty napaści zbrojnej (działania pirackie, napaść zbrojna i terroryzm morski), został potwierdzony w ostatnich latach spektakularnymi akcjami, które uwidoczniły fakt, iż żaden kraj nie może czuć się bezpiecznym i niezagrażonym przemocą na morzu. Udane działania są zaś jeszcze jednym bodźcem, powodującym wzrost zainteresowania grup przestępczych tą formą zbrojnej działalności.

¹ Koziński M. H., *Morskie prawo publiczne*, WSM, Gdynia 1997, s. 167-168.

PRAWNE ASPEKTY ZWALCZANIA PIRACTWA PRZEZ MIĘDZYNARODOWE SIŁY MORSKIE

Zwalczanie piractwa przez społeczność międzynarodową, dysponującą odpowiednimi środkami prawnymi w postaci konwencji i prawa krajowego jest niedostateczne. Wynika to z braku odpowiednich środków technicznych, a niekiedy także woli współdziałania państw - zwłaszcza w niektórych regionach Azji południowo-wschodniej (akweny Morza Południowocchińskiego). Natomiast państwa archipelagowe, mają tu szczególnie utrudnioną sytuację kontrolowania swych akwenów. Współcześni piraci morscy mając najczęściej wojskowe przeszkolenie dysponują często wysokospecjalistycznym sprzętem i uzbrojeniem, a także są powiązani z różnymi grupami przestępczymi i społecznościami lokalnymi, które ich wspomagają i chronią przed organami ścigania².

Od końca „zimnej wojny” obecność sił wojskowych na morzach znacznie zmalała, a tym czasem utrzymanie kontroli i bezpieczeństwa na akwenach morskich jest trudniejsze niż w przestrzeni powietrznej lub na lądzie. Żadne państwo w pojedynkę nie jest w stanie zapewnić pełnego bezpieczeństwa nawet własnej komunikacji morskiej na najważniejszych trasach żeglugowych, ani nie posiada planu szybkiego objęcia swej floty cywilnej zwiększoną ochroną.

Dotychczasowa współpraca międzynarodowa nie przynosi wystarczających efektów ani w zwalczaniu piractwa, ani ustrzeżeniu się przed związanym z nim zagrożeniem terrorystycznym. Pomimo, że istnieją regulacje prawne traktujące piractwo jako przestępstwo międzynarodowe i dające wszystkim państwom prawo do stosowania środków do jego zwalczania, ale nie wystarczają one do zapobiegania nowym formom zagrożenia (np. brak mechanizmów na wypadek wykorzystania statków jako broni i nakazujących wprowadzenie wystarczających środków ostrożności na taką okoliczność).

Od wielu lat mówi się o potrzebie powołania do walki z piractwem międzynarodowym sił szybkiego reagowania, użycia okrętów marynarki wojennej, samolotów i śmigłowców, satelitarnego systemu ruchu statków itp., ale bez umocowania prawnego i finansowego pozostają te projekty nadal w sferze pobożnych życzeń. Zdaniem ekspertów zajmujących się problemem współczesnego piractwa, konieczna jest w tej kwestii szybka interwencja ONZ.³

² L. Łukaszuk, *Współczesne spory i konflikty...* op. cit., s.127-128.

³ H. Mąka, *Piraci ery atomowej*, Warszawa 2003, s. 7.

Zdecydowana większość państw nadbrzeżnych zwalcza piractwo na swoich wodach terytorialnych siłami marynarki wojennej, straży granicznej lub innych uprawnionych jednostek. W wielu przypadkach wymienione siły ze sobą współdziałają, jednakże istnieje silne ścisłe powiązanie między „możliwościami” tych sił, a poziomem zagrożenia. W związku z powyższym rodzi się pytanie, czy jest dopuszczalna lub też możliwa międzynarodowa interwencja, w celu zwalczania piractwa, w szczególności na morzu terytorialnym i na wodach państw archipelagowych⁴. Operacje przechwytywania podejrzanych statków na morzu w oparciu o mandat Rady Bezpieczeństwa ONZ mogą być powszechne tylko w określonych sytuacjach i z ograniczeniem czasowym.

Użycie międzynarodowych sił morskich do zwalczania piractwa na wodach przybrzeżnych będzie miało zdecydowanie ograniczony charakter, co wynika m.in. z dotychczasowych doświadczeń w stosowaniu takich sił. Ponadto prawdopodobieństwo omawianych działań wzrasta o tyle, o ile państwa nadbrzeżne położone nad ważnymi szlakami żegludowymi zachowują się biernie w stosunku tego zagrożenia, lub po prostu nie posiadają sił i środków, by przeciwstawić się temu zagrożeniu i zapewnić bezpieczną żeglugę na obszarach sprawowanej jurysdykcji.

Jednym ze sposobów prawnego umocowania zwalczania piractwa przez interwencję międzynarodowych sił morskich może być modyfikacja lub poprawienie konwencji o prawie morza z 1982 roku.

Artykuł 311 (3) stanowi, że *„Dwa lub więcej Państw - Stron może zawierać umowy modyfikujące lub zawieszające stosowanie postanowień niniejszej Konwencji wyłącznie w stosunkach między nimi, z zastrzeżeniem, że umowy te nie dotyczą takich postanowień, od których odstępstwo nie daje się pogodzić ze skuteczną realizacją przedmiotu i celu niniejszej Konwencji, i że porozumienia takich umów nie mają wpływu na stosowanie podstawowych zasad zawartych w niniejszej Konwencji, i że postanowienia takich umów nie mają wpływu na możliwości korzystania przez inne Państwa-Strony z ich praw i wykonania przez nie ich obowiązków, wynikających z niniejszej Konwencji.”*

Również zapis art. 41 wiedeńskiej konwencji prawa traktatów (Wiedeń, 23 maja 1969 roku) pozwala na dokonywanie modyfikacji traktatów międzynarodowych pomiędzy konkretnymi państwami-stronami, o ile taka modyfikacja jest przewidziana w traktacie i nie wpływa na korzystanie przez inne strony z ich uprawnień lub wykonywanie ich zobowiązań.

⁴ A. Makowski, *Aspekty prawne użycia międzynarodowych sił morskich w zwalczaniu piractwa*, „Prawo Morskie”, t. XV, Gdańsk 2001, s. 22-24.

Należy uznać za celowe wzięcie pod uwagę doświadczeń tych państw, w których problem piractwa na ich wodach terytorialnych i wewnętrznych występuje najostrej, i gdzie konwencja o prawie morza odnośnie zwalczania piractwa nie obowiązuje. Z praktycznego punktu widzenia zasadne wydaje się przeprowadzenie dyskusji na temat modyfikacji konwencji z uwzględnieniem podziału państw na trzy grupy:

- mocarstwa morskie i państwa o największej liczbie właścicieli statków;
- państwa nadbrzeżne (średniej wielkości) uprawiające żeglugę handlową;
- małe państwa morskie i państwa bez dostępu do morza, uprawiające żeglugę handlową.

Należy założyć, że w przypadku morza pełnego zapisy konwencji wymagałyby niewielkich zmian, odnoszących się do rozszerzonego (zmienionego) sformułowania definicji piractwa, a także zaproponowania określonych działań międzynarodowych w przypadku „strategicznego” zagrożenia działaniami pirackimi na tych obszarach. W przypadku wyłącznej strefy ekonomicznej (*Economic Exclusive Zone — EEZ*) i morza terytorialnego należałoby uwzględnić ograniczone zastosowanie artykułów konwencji dotyczących piractwa. Międzynarodowe siły morskie można tworzyć w oparciu o istniejące sojusze wojskowe, organizacje regionalne, umowy dwustronne, czy też programy współpracy wojskowej. Jest rzeczą oczywistą, że uzyskanie konsensu w omawianych kwestiach może być trudne w odniesieniu do średnich i małych państw morskich (szczególnie w krajach rozwijających się), z uwagi na ich „nadmrażliwość” w zakresie suwerenności, przy jednoczesnym braku pełnych możliwości zwalczania piractwa na wodach podlegających ich jurysdykcji.

Istnieje również możliwość zastosowania art. 311 (2) i (3) konwencji w przypadku regionalnych porozumień dotyczących zwalczania piractwa, a także art. 310 w przypadku pojedynczego państwa, gdy chce ono rozszerzyć zakres stosowanych w zwalczaniu piractwa środków. Również konwencja IMO z 1988 roku w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej ma zastosowanie w przypadku piractwa, chociaż użyte tutaj określenia nie występują w konwencji. Możemy przyjąć, że określenia „piractwo” i „napaść morską” są dla użytkowników morza tożsame i nie wymagają dokładnej analizy semantycznej. Stąd też wynika potrzeba interwencji międzynarodowych sił morskich w wybranych przypadkach, gdy bezpieczeństwo żeglugi morskiej jest naruszone (zagrożone).

Współczesne normy prawa międzynarodowego, a w szczególności konwencji o prawie morza z 1982 roku powodują, że użycie międzynarodowych sił morskich przeciwko piractwu na wodach międzynarodowych i przybrzeżnych jest mało prawdopodobne lub wręcz niemożliwe (szczególnie w przypadku morza terytorialnego). Również wniesienie poprawek, czy też modyfikacja konwencji wydają się być mało prawdopodobne — chociaż możliwe. Za najbardziej perspektywiczne należałoby uznać dwustronne i wielostronne umowy pomiędzy państwami w regionach, gdzie intensywność napadów pirackich (napadów morskich) jest wysoka. Istotna w tym przypadku jest postawa państw nadbrzeżnych (archipelagowych) i ich dobra wola w zwalczaniu pirackiego procederu na wodach pozostających pod ich jurysdykcją. Porozumienie w tej kwestii pomiędzy państwem bandery (właścicielem statku) a państwami nadbrzeżnymi (archipelagowymi) w sprawie użycia międzynarodowych sił morskich ma tu znaczenie szczególne, gdyż może wzmocnić ich własną suwerenność, bezpieczeństwo i stymulować rozwój ekonomiczny.

PRAWO MIĘDZYNARODOWE WOBEC INNYCH AKTÓW PRZEMOCY NA MORZU

Udzielenie w Brazylii azylu politycznego sprawcom porwania w 1961 roku na morzu pełnym w pobliżu karaibskiej wyspy Santa Lucia portugalskiego statku pasażerskiego Santa Maria (21 765 BRT) pokazało że prawo międzynarodowe dysponuje ograniczonymi możliwościami ścigania sprawców tego rodzaju czynów. Odwołanie się osoby dopuszczającej się aktu przemocy do politycznych pobudek wyłącza ją z jurysdykcji powszechnej i niemożliwym czyni ewentualną ekstradycję. Podkreślić przy tym należy, że decyzja władz Brazylii o udzieleniu azylu zgodna była z obowiązującymi wówczas regulacjami prawnomiędzynarodowymi.

Artykuł XIV Powszechnej Deklaracji Praw Człowieka przyjęty przez Zgromadzenie Ogólne ONZ 10 grudnia 1948 roku dopuszcza udzielenie azylu wszystkim osobom prześladowanym z wyjątkiem sprawców zbrodni niepolitycznych oraz sprawców czynów sprzecznych z zasadami ONZ⁵. Ponadto Brazylia była sygnatariuszem Konwencji z Caracas z 28 marca 1954 roku, której artykuły 1 i 2 stanowią, że państwo ma prawo przyjąć na swoje terytorium każdą osobę, jeżeli

⁵ B. Wierzbicki, *Pojęcie przestępstwa politycznego w prawie międzynarodowym*, Warszawa, 1988, s.14-15.

uzna to za wskazane, w tym również sprawców czynów uważanych za przestępstwa polityczne⁶.

Zauważyć przy tym należy, że termin „*przestępstwo polityczne*” nie doczekał się jak dotąd jednoznacznej i powszechnie akceptowanej definicji potwierdzonej praktyką państw. Będący konsekwencją tego szeroki margines interpretacyjny pozwala zatem na dość dowolne kwalifikowanie rozmaitych aktów przemocy - w zależności od interesów państw, a dodatkowo wyróżnienie przez doktrynę prawa międzynarodowego tzw. złożonego (względego) przestępstwa politycznego, rozumianego jako takie działanie osób fizycznych, które choć podjęte z powodów i motywów politycznych, nosi znamiona przestępstwa kryminalnego⁷.

Wzmagająca się fala terroru politycznego i częste przypadki uniknięcia przez sprawców aktów terrorystycznych odpowiedzialności poprzez uzyskanie azylu politycznego skłoniły społeczność międzynarodową do wyłączenia pewnej kategorii czynów z pojęcia przestępstwa politycznego. Są to:

- przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego - akty przemocy wobec osób znajdujących się na pokładzie statku powietrznego, jeżeli czyny te zagrażają bezpieczeństwu tego statku; bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym, zniszczenie statku powietrznego w locie lub jego uszkodzenie, które czyni go niezdolnym do lotu lub zagraża bezpieczeństwu w locie, umieszczenie na pokładzie statku powietrznego będącego w locie urządzeń lub substancji, które mogą go zniszczyć lub spowodować uszkodzenia czyniące go niezdolnym do lotu lub zagrażających jego bezpieczeństwu w locie, zniszczenie lub uszkodzenie lotniczych urządzeń nawigacyjnych albo zakłócenie ich działania, jeżeli czyn taki zagraża może bezpieczeństwu statku powietrznego w locie, świadome przekazywanie fałszywych informacji stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego w locie; karalne jest także usiłowanie popełnienia tych przestępstw oraz współdziałanie w ich popełnieniu;
- przestępstwa przeciwko życiu, zdrowiu, wolności lub pomieszczeniom i środkom transportu osób szczególnie chronionych przez prawo międzynarodowe, takich jak: głowy państw i rządów lub dyplomaci i ich rodziny; karalne jest też współdziałanie i usiłowanie popełnienia tych przestępstw;
- przestępstwo wzięcia zakładników, rozumiane jako uprowadzenie połączone z groźbą zabójstwa, uszkodzenia ciała i pozbawienia wolności lub kontynuowania pozbawienia wolności, jeżeli sprawca (sprawcy) działa w celu

⁶ Ibidem, s. 17.

wymuszenia lub zaniechania działania ze strony organizacji rządowej, osoby fizycznej lub prawnej albo grupy osób i uzależnienia zwolnienia zakładników od spełnienia tych żądań; karalne jest również współdziałanie i usiłowanie popełnienia tego przestępstwa⁸.

Sprawcom wymienionych wyżej czynów nie może zostać udzielony azyl polityczny, zostali więc oni zrównani pod tym względem ze sprawcami przestępstw pospolitych.

Należy zauważyć, że konwencje wyłączające spod prawa do azylu pewne kategorie czynów nie obejmowały działań wymierzonych w żeglugę. Do zwalczania pewnych form terroryzmu morskiego mogły być jedynie stosowane postanowienia podpisanej 18 grudnia 1979 roku w Nowym Jorku konwencji o zakazie brania zakładników. Nie jest bowiem możliwe bezprawne zawładnięcie statkiem morskim bez pozbawienia wolności jego załogi i pasażerów. W konsekwencji stają się oni zakładnikami.

Konwencja powyższa stanowi jednak wysoce niedoskonały instrument zwalczania terroryzmu morskiego. Zawiera klauzulę mówiącą, że jej postanowienia nie mają zastosowania do aktów brania zakładników w czasie konfliktów zbrojnych, w tej liczbie również tych, w których narody walczą przeciwko kolonialnej dominacji i obcej okupacji oraz przeciwko reżimom rasistowskim, urzeczywistniając swe prawo do samostanowienia⁹. Przedstawiona klauzula wprowadza do postanowień konwencji szeroki margines interpretacyjny, umożliwiając dość dowolne posługiwanie się jej postanowieniami w zależności od interesów państwa dokonującego wykładni. Poza tym, konwencja zapewnia żegludze częściową jedynie ochronę, gdyż nadal poza jurysdykcją powszechną pozostawia sprawców zamachów bombowych na statki morskie oraz osoby niszczące lub uszkadzające brzegowe urządzenia nawigacyjne lub instalacje stałe (np. platformy wydobywcze).

Do początku lat 80. XX wieku państwa morskie nie zdołały stworzyć spójnego systemu prawnego określającego zasady przeciwdziałania i współpracy międzynarodowej w zwalczaniu terroryzmu morskiego. Luki tej nie mogły także wypełnić artykuły konwencji prawie morza z 1982 roku dotyczące zwalczania piractwa.

⁷ J. Symonides, *Azyl terytorialny*, „Sprawy Międzynarodowe”, 1985, nr 7, s. 11.

⁸ B. Wierzbicki, *Model zwalczania terroryzmu politycznego w umowach wielostronnych o charakterze uniwersalnym*, „Państwo i Prawo”, 1983, nr 11, s. 85; S. Pawlak, *Terroryzm polityczny - aspekty polityczne i prawne*, „Sprawy Międzynarodowe”, 1988, nr 11, s. 26.

⁹ B. Wierzbicki, op. cit., s. 86.

Sformułowania zawarte w konwencji wyłączają spod pojęcia piractwa czynny popełnione nie z pobudek osobistych, lecz politycznych¹⁰. Problemu nie rozwiązały też „lotnicze” konwencje antyterrorystyczne, mające zastosowanie wyłącznie do statków powietrznych, ani umowy międzynarodowe traktujące o poszczególnych aspektach działań terrorystycznych (konwencja w sprawie przeciwdziałania braniu zakładników). Z uwagi na ograniczony zasięg nie rozwiązały też problemu uregulowania dwustronne i regionalne dotyczące tej kwestii.

Dopiero uprowadzenie włoskiego statku pasażerskiego *Achille Lauro* (7 października 1985 roku) spowodowało zdynamizowanie prac legislacyjnych. Zgromadzenie Ogólne ONZ zleciło Międzynarodowej Organizacji Morskiej zajęcie się tym problemem¹¹. Działania zainicjowane przez IMO bieżyły w dwóch kierunkach: organizacyjnym i legislacyjnym. W pierwszym z nich, Komitet Bezpieczeństwa Morskiego IMO przyjął na 58 sesji (12 sierpnia 1986 roku) rezolucję dotyczącą opracowania i przyjęcia środków mających na celu przeciwdziałanie bezprawnym aktom przeciwko pasażerom i załodze statku¹². Zaproponowano w niej szeroki wachlarz rozmaitych przedsięwzięć natury organizacyjno-prawnej, mających na celu ochronę statków pasażerskich odbywających podróże międzynarodowe (z możliwością rozszerzenia na inne rodzaje statków). Rezolucja nie jest jednak normatywnym aktem prawnomiędzynarodowym, lecz jedynie dokumentem sugerującym państwom członkowskim IMO podjęcie zalecanych przez nią działań. Mankamentem rezolucji jest również brak propozycji uregulowania zasady współpracy międzynarodowej w zakresie zapobiegania i zwalczania terroryzmu morskiego.

Prace legislacyjne rozpoczęto w listopadzie 1986 roku, powołując do życia specjalny Komitet Przygotowawczy. Podstawą prac Komitetu był projekt konwencji przygotowany przez Egipt, Austrię i Włochy. Oparty był on na istniejących już i powszechnie uznanych konwencjach międzynarodowych:

- Konwencji tokijskiej z 1963 roku, dotyczącej przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych;
- Konwencji haskiej z 1970 roku, dotyczącej zwalczania bezprawnego załadnięcia statkami powietrznymi;
- Konwencji montrealskiej z 1971 roku, dotyczącej zwalczania bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego;

¹⁰J. Symonides, *Nowe Prawo Morza*, Warszawa 1986, s. 289.

¹¹ Rezolucja nr 40/61 z 9 grudnia 1985 r.

¹² *Measures to Prevent Unlawful Acts Against Passengers and Crews on Board* - MSC/CIRC. 443 (September 1986).

- Konwencji ONZ z 1973 roku, dotyczącej zapobiegania i karania przestępstw przeciwko osobom korzystającym z ochrony międzynarodowej;
- Konwencji ONZ z 1979 roku przeciwko braniu zakładników;
- Konwencji ONZ z 1985 roku o zapobieganiu torturom¹³ i ich karaniu.

W efekcie prowadzonych przez Komitet prac przyjęto ostateczny projekt konwencji w sprawie zapobiegania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (*Convention for Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation -SUA*) wraz z protokołem dodatkowym dotyczącym przeciwdziałania bezprawnym aktom przemocy przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym (*Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platform Located on the Continental Shelf*)¹⁴. Projekty te zostały ostatecznie przyjęte na konferencji międzynarodowej, która obradowała w Rzymie 1-10 marca 1988 roku. Ustanowienie tej międzynarodowej umowy wynikało z narastającego na morzu terroryzmu, wzrastającej liczby ataków pirackich na statki handlowe, rozbojów i grabieży, szczególnie w Azji Południowo-Wschodniej.

Konwencja rzymska składa się z preambuły i 22 artykułów. W preambule stwierdzono, że celem konwencji jest stworzenie spójnego systemu norm międzynarodowych dla przeciwdziałania aktom terroru na morzu.

Artykuł 2 precyzuje zakres obowiązywania konwencji w stosunku do jednostek pływających. Z konwencji wyłączono: okręty, statki państwowe i przez państwo eksploatowane jako wojskowe jednostki pomocnicze, czy też policyjne lub celne oraz statki wyłączone z eksploatacji z powodu braku zatrudnienia.

Konwencja rzymska zawiera w artykule 3 zestawienie czynów przeciwko bezpieczeństwu żeglugi, które państwa uczestniczące w tej konwencji zobowiązały się uznać za przestępstwa zagrożone w prawie wewnętrznym właściwą sankcją, mając na uwadze „poważny charakter tych przestępstw”. Pozostawiając do uznania ustawodawców krajowych rodzaj sankcji za czyny przeciwko bezpieczeństwu morskemu dano wyraźną wskazówkę co do surowości sankcji karnych.

Podkreślić należy, że wobec braku powszechnie uznanej definicji terroryzmu twórcy konwencji, dążąc do zapobiegania możliwym sporom dotyczącym kwa-

¹³ M. Czernis, op. cit., s. 228.

¹⁴ DzU z 1994 r., nr 129, poz. 635.

lifikacji pewnych czynów, posłużyli się znacznie mniej kontrowersyjnym terminem „przestępstwo”¹⁵.

Art. 3. ust. 1 konwencji stanowi, że osoba popełnia przestępstwo, jeżeli bezprawnie i umyślnie:

- a. zajmuje statek lub przejmuje nad nim kontrolę przy użyciu siły lub groźby jej użycia albo przy pomocy wszelkiej innej formy zastraszenia;
- b. dokonuje aktu przemocy przeciwko jakiegokolwiek osobie znajdującej się na statku, jeżeli działanie to może zagrozić bezpiecznej żegludze tego statku;
- c. niszczy statek lub powoduje uszkodzenia statku lub jego ładunku, jeżeli działanie to może zagrozić bezpiecznej żegludze statku;
- d. umieszcza lub powoduje umieszczenie na statku za pomocą jakichkolwiek środków urządzeń lub substancji, które mogą zniszczyć ten statek lub spowodować uszkodzenie jego lub znajdującego się na nim ładunku, stwarzając tym samym zagrożenie lub możliwość zaistnienia zagrożenia dla bezpiecznej żeglugi tego statku;
- e. niszczy lub w sposób poważny uszkadza morskie urządzenia nawigacyjne, albo w poważny sposób przeszkadza w ich obsłudze, jeżeli działanie takie może zagrażać bezpiecznej żegludze statku;
- f. przekazuje informacje, o których wie, że są fałszywe, powołując w ten sposób zagrożenie bezpiecznej żeglugi statku;
- g. rani lub zabija inną osobę w związku z popełnieniem lub próbą popełnienia jakiegokolwiek przestępstwa wymienionego w punktach od „a” do „f”.

Ust. 2 stanowi, iż osoba popełnia również przestępstwa, jeżeli:

- a. usiłuje popełnić jakiegokolwiek przestępstwo wymienione w ustępie 1;
- b. namawia inną osobą do popełnienia przestępstw wymienionych w ustępie 1 lub w jakikolwiek sposób współdziałała z osobą popełniającą takie przestępstwa;
- c. grozi (stawiając warunki lub nie stawiając warunków, jakie są przewidziane w prawie wewnętrznym, w celu zmuszenia osoby fizycznej lub prawnej do dokonania lub powstrzymania się od dokonania określonego czynu), że popełni jakiegokolwiek przestępstwo wyszczególnione w ustępie 1 punkty

¹⁵ Por. M. H. Koziński, *Sankcje za nieprzestrzeganie wymagań bezpieczeństwa morskiego i za czyny przeciwko bezpieczeństwu morskiemu*, „Prawo Morskie”, t. X, Gdańsk 1998, s. 86-88.

„b”, „c” i „e”, jeżeli groźba taka może narazić bezpieczną żeglugę danego statku.

Artykuł 5 konwencji stanowi, że państwa będące stronami ustalają właściwe sankcje karne za przestępstwa wymienione w artykule 3, uznając poważny charakter tych przestępstw.

Uwagę zwraca bardzo szeroki i pojemny charakter sformułowań użytych przez twórców konwencji. Dzięki temu można sądzić, że obejmują one wszystkie rodzaje przestępstw, które już wystąpiły oraz te, które mogą wystąpić niezależnie od techniki ich popełnienia i charakteru (działanie bezpośrednie, uśiłowanie, groźba popełnienia, podżeganie i pomocnictwo).

Artykuł 6 konwencji precyzuje, w jakich przypadkach państwo zobowiązane jest rozciągnąć jurysdykcję na wymienione w artykule 3 przestępstwa. Winno to mieć miejsce w przypadku przestępstw, które są dokonywane:

- a. przeciwko statkom lub na statku podnoszącym banderę tego państwa w czasie popełnienia przestępstwa;
- b. na terytorium tego państwa, włącznie z jego morzem terytorialnym;
- c. przez obywatela tego państwa;
- d. gdy domniemany sprawca znajduje się na jego terytorium, a państwo to nie wydaje go żadnemu z tych państw, które ustawiły swą jurysdykcję zgodnie z odrębnymi regulacjami,

oraz w przypadku jeżeli:

- a. przestępstwo dokonane zostało przez bezpaństwowca, zamieszkałego na stałe w tym państwie;
- b. w wyniku przestępstwa obywatel tego państwa jest zatrzymany, zastraszany, zraniony lub zabity;
- c. przestępstwo jest popełnione w celu zmuszenia tego państwa do podjęcia lub powstrzymania się od podjęcia jakiegokolwiek działania.

Natomiast artykuł 7 konwencji przyspieszyć ma podjęcie określonych działań przez państwa. Obowiązkiem strony konwencji na której terytorium znajduje się sprawca lub domniemany sprawca przestępstwa jest:

- zgodnie ze swoim prawem wewnętrznym zatrzymać go lub podjąć inne środki zapewniające jego obecność przez czas konieczny do przeprowadzenia postępowania karnego lub ekstradycyjnego oraz zgodnie ze swoim

ustawodawstwem przeprowadzić wstępne dochodzenie dla ustalenia okoliczności przestępstwa;

- niezwłocznie zawiadomić o fakcie zatrzymania oraz o okolicznościach uzasadniających zatrzymanie wszystkie państwa, które ustanowiły swą jurysdykcję zgodnie z art. 6 ust. 1.

W artykułach 12, 13, 14 i 15 zawarto obowiązek uznania przestępstw objętych konwencją za podlegające ekstradycji, wszechstronnej współpracy międzynarodowej w ich zwalczaniu, a zwłaszcza wymiany informacji, dokumentów i dowodów oraz doświadczeń wynikających z prowadzenia akcji prewencyjnych i represyjnych.

Pozostałe artykuły konwencji mają charakter formalno-proceduralny i dotyczą formy przyjęcia, wypowiedzenia i wprowadzania zmian do konwencji, rozstrzygania sporów interpretacyjnych oraz oryginalnych języków konwencji i nie odnoszą się do warstwy merytorycznej.

Protokół w sprawie zapobiegania bezprawnym aktom skierowanym przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym zawiera uregulowanie jurysdykcyjne wymierzone w działania potencjalnie możliwe¹⁶, które jednak nie miały jeszcze miejsca (lub nie zostały ujawnione¹⁷). Świadczy to o tym, że twórcom konwencji i protokołu przyświecał zamiar stworzenia aktu normatywnego regulującego nie tylko doraźną sytuację, ale mogącego z powodzeniem funkcjonować również w przyszłości.

Za zasadne uznać przy tym należy zawarcie postanowień dotyczących stałych platform w odrębnym dokumencie (tj. protokole), nie zaś w konwencji. Przemawia za tym ich odrębność techniczna, organizacyjna i funkcjonalna, której nie można zawrzeć w najszerzej nawet rozumianej definicji statku.

Protokół definiuje pojęcie stałej platformy. Jest nią każda sztuczna wyspa, instalacja czy budowla na stałe związana z dnem morskim w celu badania lub wydobywania bogactw naturalnych lub innych celach ekonomicznych (art. 1, ust. 3). Jednakże definicja ta jest nieostra i pozostawia poza działaniem protokołu rozmaite

¹⁶ O poważnym traktowaniu tego rodzaju zagrożeń świadczy m.in. fakt pełnienia na platformach brytyjskich eksploatowanych na Morzu Północnym służby bojowej przez specjalne zespoły, tzw. *Special Boat Squadrons*. W polskich warunkach potencjalne zagrożenie unaczniło wdarcie się aktywistów „*Greenpeace*” na platformę Petrobalticu.

¹⁷ W dyskusji poświęconej terroryzmowi morskemu toczony w 1985 r. na łamach „*USNI Proceedings*” wielokrotnie padały stwierdzenia, iż znaczna część aktów przemocy skierowanych przeciwko żegludze i instalacjom wydobywczym ropy naftowej rozmieszczonym na szelfie kontynentalnym nie jest ujawniana przez armatorów i koncerny naftowe.

instalacje wykorzystywane do celów pozaekonomicznych oraz dostarcza sposobności do prowadzenia sporów interpretacyjnych.

Poważniejszy problem stwarza jednak zawarte w protokole sformułowanie ograniczające zakres obowiązywania jego uregulowań jedynie do szelfu kontynentalnego, przy jednoczesnym braku definicji lub wskazania na jedną z kilku funkcjonujących definicji szelfu. Wobec równoległego istnienia definicji szelfu według artykułu 1 konwencji genewskiej w sprawie szelfu kontynentalnego z 1958 roku, definicji szelfu według artykułu 76 konwencji o prawie morza z 1982 roku oraz definicji uznawanych przez poszczególne państwa¹⁸ zaistnieć może dowolność w kwestii objęcia postanowieniami protokołu (lub wyłączenia) platformy /instalacji/ będącej przedmiotem aktu przemocy. W warstwie merytorycznej protokół przyjmuje jednak w stosunku do platform praktycznie takie same uregulowania, jak konwencja w stosunku do statków.

Konwencja rzymska z 1988 roku wraz z protokołem jest najdokładniej opracowaną próbą uregulowania współpracy międzynarodowej w zakresie zwalczania aktów przemocy na morzu. Dokładnie precyzuje ona działania, które podlegać winny międzynarodowej represji oraz środki, do podjęcia których uprawnione jest państwo. Walorem omawianego dokumentu jest odejście od uwzględnienia w typizacji aktów przemocy pobudek, jakimi kierowali się sprawcy i budowanie wszelkich uregulowań prawnych w oparciu o charakter i następstwa tych aktów. Pominięcie motywów sprawców zgodne jest z obecnym kierunkiem rozwoju prawa międzynarodowego w zakresie zwalczania i przeciwdziałania przestępstwom o międzynarodowym charakterze.

Z treści konwencji wynika, że warunkiem efektywnego zwalczania przestępczości międzynarodowej jest precyzyjne określenie w regulacjach prawnych, które mają być podstawą jej zwalczania, charakteru i skutków, jakie działania przestępcze mogą powodować dla żeglugi. Motywy sprawców mogą mieć w tym ujęciu znaczenie dla moralnej, czy politycznej oceny ich działań, lecz nie mogą wpływać na kwalifikację prawną czynów i powstrzymywać podjęcie działań represyjnych.

Przyjęcie takich założeń prowadzi do zaniku - przynajmniej w płaszczyźnie legislacyjnej - często przytaczanego podziału popełnionych na morzu przestępstw na piractwo (akty popełniane z pobudek prywatnych) i terroryzm morski (względnie piractwo polityczne - czyny popełniane z motywów politycznych).

Po zamachach na obiekty amerykańskie, które miały miejsce 11 września 2001 roku Stany Zjednoczone wystąpiły z propozycją dokonania zmian w konwen-

¹⁸ J. Symonides, op. cit, s. 181-193.

cji rzymskiej. Propozycje szczegółowe zawarte zostały w dokumencie *Review of the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation and its Protocol of 1988 Relating to Fixed Platforms Located on the Continental Shelf*¹⁹. Istotą propozycji amerykańskiej jest znaczące poszerzenie katalogu czynów, których popełnienie powodowałoby zastosowanie postanowień konwencji. Postuluje się więc, by za przestępstwo uznać:

- posiadanie, dostarczanie, detonowanie, wyładowanie, wyzwolenie, rozsięwanie lub użycie materiału wybuchowego, czynnika biologicznego lub toksycznego, trujących chemikaliów lub substancji radioaktywnych mających zdolność spowodowania śmierci lub poważnego uszkodzenia ciała jakiegokolwiek osoby;
- wyładowanie lub spowodowanie wyładowania ze statku jakiegokolwiek substancji, której ilość lub koncentracja jako ładunku jest znaczącym ryzykiem śmierci dla ludzi, jeżeli celem tego działania jest zastraszenie rządu lub organizacji międzynarodowej do określonego działania lub powstrzymania się od działania;
- przewożenie na statku jakiegokolwiek materiału wybuchowego, czynnika biologicznego lub toksycznego, trujących chemikaliów lub substancji radioaktywnych albo nuklearnych, z zamiarem ich przestępczego użycia z naruszeniem określonych umów międzynarodowych lub przyjętych na ich podstawie przepisów karnych w prawie krajowym²⁰.

Konwencja rzymska z 1988 roku niewątpliwie wytycza właściwy kierunek postępowania, ale wciąż nie rozwiązuje wszystkich problemów. Jej regulacje nadal nie odnoszą się do zasadniczych kwestii ograniczających możliwość skutecznego użycia jednostek w służbie państwowej, zwłaszcza zaś związanych z szeroko rozumianą prewencją i tzw. „*obroną wyprzedzającą*”.

Większe trudności może napotkać skuteczne zwalczanie aktów przemocy na wodach przybrzeżnych, zwłaszcza w sytuacji, gdy sprawca działa z wód terytorialnych państwa, które nie sprawuje nad nimi efektywnej kontroli, a jednocześnie odmawia zawiązania współpracy międzynarodowej w kwestii zwalczania morskiej przestępczości. Obecnie wymienić można co najmniej kilka państw nadbrzeżnych i archipelagowych, których jurysdykcja nad wodami terytorialnymi ma charakter

¹⁹ Doc. IMO/17.08.2002/Leg 85/4.

²⁰ H. M. Koziński, *Zmiany w konwencji rzymskiej o przeciwdziałaniu bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (SUA)*, „*Prawo Morskie*”, t. XVIII, Gdańsk 2002, s. 107-108.

czysto formalny, ale które zdecydowanie odmawiają przyjęcia obcej pomocy, na przykład w zwalczaniu piractwa. Swoista *nadwrażliwość* wielu państw w kwestii własnej suwerenności, połączona z rozgałęzionymi powiązaniem korupcyjnymi wśród lokalnej administracji i służb politycznych, czyni obecnie zwalczanie piractwa na wielu akwenach po prostu niemożliwym.

Mimo, że istniejące regulacje prawne utrudniają skuteczne przeciwdziałanie terroryzmowi morskiemu, ich zmiana w przewidywalnej przyszłości jest bardzo mało prawdopodobna. Państwa podejmujące działania antyterrorystyczne na morzu będą więc zmuszone do zaakceptowania faktu, iż obowiązujące regulacje prawne ograniczają efektywność podejmowanych akcji, bądź też do prowadzenia działań na granicy lub nawet poza granicą obowiązujących obecnie uregulowań prawnych. Sytuacja powyższa w znakomity sposób sprzyja sprawcom działań terrorystycznych, a ponadto może negatywnie odbić się na sposobie postrzegania morskich operacji antyterrorystycznych przez opinię światową.

Recenzja: prof. dr hab. Andrzej Makowski

Krzysztof Rokiciński

BEZPIECZEŃSTWO ENERGETYCZNE EUROPY W ASPEKTCIE BUDOWY RUROCIĄGU NORTH STREAM

WSTĘP

Bezwzględny determinantem rozwoju każdego państwa jest posiadanie odpowiednich zasobów energii, a zapotrzebowanie na nią rośnie w zastraszającym tempie. Tylko w Europie w 2020 roku można spodziewać się 300 gigawatów deficytu energii (dla porównania Polska produkuje obecnie 30 gigawatów) i aby go wyrównać należy zbudować około 170 elektrowni klasycznych lub 250 atomowych¹. Co prawda istnieją tu 203 reaktory atomowe o łącznej mocy 172 megawatów, a jedna tona uranu 235 to równoważnik 12 mln baryłek (1,9 mln ton) ropy naftowej, to jednak głównym źródłem produkcji energii jest obecnie węgiel, ropa i gaz, dzięki którym wytwarza się na świecie 80% energii (w Polsce 97%)². Ponadto produkcja energii elektrycznej tylko częściowo rozwiązuje zapotrzebowanie na nią, gdyż nie zaspokaja tak istotnej dziedziny jakim jest transport. Tym samym jeszcze długo głównym źródłem energii będzie przede wszystkim ropa naftowa, a także w znacznej mierze gaz ziemny.

Jednym ze sposobów przesyłania gazu ziemnego i ropy naftowej są rurociągi. Pod względem ekonomicznym to atrakcyjne rozwiązanie, gdyż np. koszty przesyłu tony ropy (co można przełożyć proporcjonalnie na gaz ziemny) wyrażone w USD, w zależności od środka transportu kształtują się następująco:

¹ Ocena Austriackiego Stowarzyszenia Energotechnicznego z listopada 2006 roku. Por. T. Rożek, *Zabraknie nam prądu*, Gazeta Wyborcza z 18-19 listopada 2006, s. 9.

² T. Rożek, *Zabraknie nam prądu*, Gazeta Wyborcza z 18-19 listopada 2006 roku, s. 9., P. Wolski, *Atom uniezależni Europę od gazu z Rosji*, Dziennik Polska, Europa, Świat z 12 czerwca 2006 roku, s. 12.

- 4-5 USD rurociągiem;
- 5-6 USD statkiem;
- 40-50 USD koleją;
- 120 USD samochodowy³.

W niniejszym artykule przedstawiona zostanie koncepcja budowy rurociągu mającego zostać poprowadzonym po dnie morza, a budowanym przez spółkę North Stream. Dokonane to zostanie w aspekcie bezpieczeństwa energetycznego Europy z szerokim naświetleniem zagadnień politycznych, ekonomicznych, militarnych oraz ekologicznych.

ROSYJSKA OFENSYWA GAZOWA

Federacja Rosyjska jest największym eksporterem gazu ziemnego na świecie, co wynika przede wszystkim z ogromnych zasobów surowca znajdujących się na jej terytorium. Według danych GAZPROM i CEDIGAZ jej eksport stanowi 26,8% obrotów światowych, a dla porównania zajmująca drugie miejsce Kanada dostarcza już tylko 11,3%, a więc ponad dwa razy mniej. Należy również podkreślić, iż Rosja w różny sposób kontroluje także gros eksportu gazu z krajów byłego ZSRR, nie tylko w wyniku nacisków politycznych, ale przede wszystkim z racji posiadania sieci przesyłowych, a także doświadczenia w ich budowie.

Głównymi kierunkami eksportu jest wschodni – do Chin, Japonii i przez Pacyfik do USA oraz zachodni – do Europy, co jest tematem niniejszego artykułu.

Europa jest dla Rosji atrakcyjnym rynkiem zbytu gazu ziemnego zarówno z przyczyn politycznych, jak i ekonomicznych. Obydwie strony zdają sobie sprawę, że w znacznej mierze są sobie niezbędne. Doskonale fakt ten ilustruje zapotrzebowanie krajów Unii Europejskiej i Bałkanów na gaz ziemny do 2030 roku przedstawiony na rysunku 1.

Nie jest więc niczym zaskakującym, że Rosja wszelkimi dostępnymi sposobami dąży nie tylko do osiągnięcia jak największych wymiernych zysków, ale także usunięcia konkurencji, która powstaje przede wszystkim z dążenia Europy do dywersyfikacji dostaw tak, aby nie stać się zakładnikiem jednego eksportera.

Rosyjskie przedsięwzięcia obejmują obecnie budowę gazociągów:

- North Stream (określany także jako Gazociąg Północny lub Greifswaldzki),

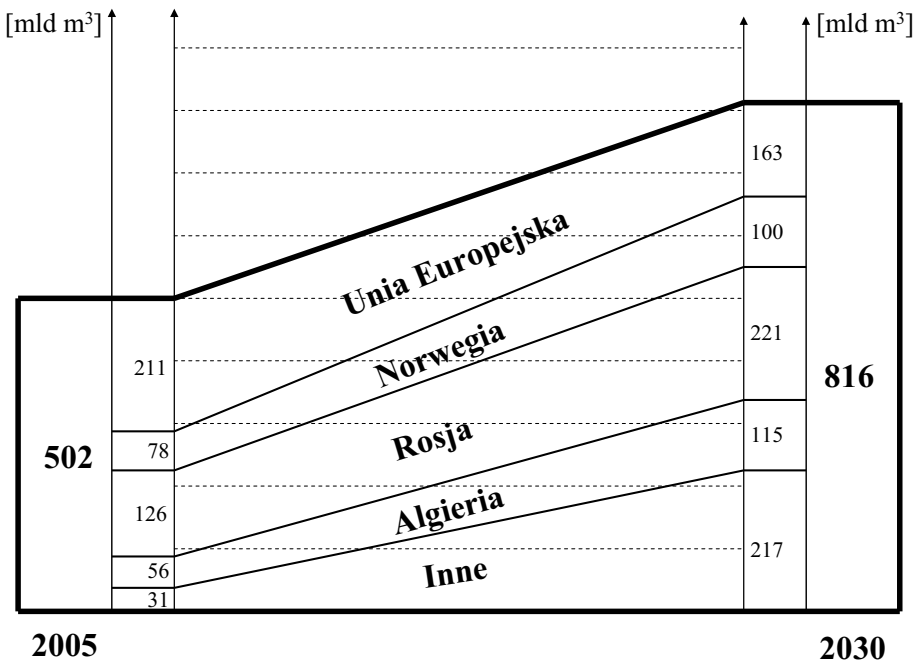
³ R. Luyken, *Wielka podróż jednego litra*, Forum 2006, nr 37, s. 20-26.

- South Stream (określany także jako Gazociąg Południowy lub „prawosławny”),
- współudział w eksploatacji rurociągu Greenstream z Afryki do Włoch.

Nie mniej istotnym są znaczne sukcesy w blokowaniu powstania rurociągu Nabucco, którego inicjatorem powstania jest Unia Europejska, mocno popierana w tym zakresie przez USA. Przede wszystkim rurociąg South Stream ma bieć praktycznie równoległe do Nabucco, a jego realizacja jest bardziej dynamiczna, co pozwala przypuszczać, że pojawi się on zdecydowanie wcześniej, gdyż ma powstać już do 2013 roku. Ponadto na przebieg po swoim terytorium zgodziły się już Austria, Bułgaria, Grecja i Węgry, a więc kraje Unii Europejskiej, które jednocześnie zobligowały się do tworzenia Nabucco.

Nie mniej istotnym przedsięwzięciem jest nawiązanie umową z 25 stycznia 2008 roku ścisłej współpracy Gazpromu z austriacką firmą ÖMV, która jest największym ośrodkiem międzynarodowego handlu gazem w Europie Środkowej. Umożliwi to nie tylko sprawniejszą dystrybucję rosyjskiego gazu, ale także zmniejszy znaczenie Nabucco, z którego gaz także tutaj miałyby być rozsyłany do kontrahentów.

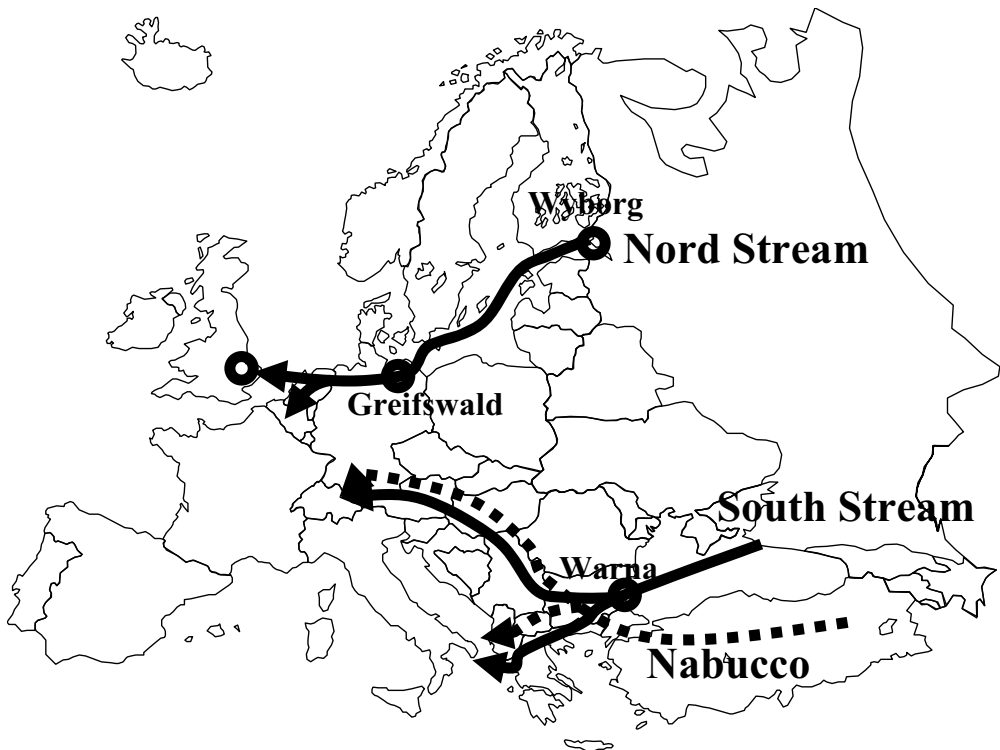
Przebieg powyższych rurociągów (bez Greenstream) przedstawiono na rysunku 2.



Rys. 1.: Przewidywany wzrost zapotrzebowania na gaz ziemny krajów Unii Europejskiej i Bałkanów do roku 2030 wraz z ze źródłami jego pozyskiwania.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Sources for an increased demand*, oficjalna strona projektu Nabucco, <http://www.nabucco-pipeline.com/company/markets-sources-for-nabucco/markets-sources-for-nabucco.html> (19.5.2008), *Gas for Europe*, oficjalna strona konsorcjum North Stream, http://www.nord-stream.com/gas_for_europe.html (21.5.2008), *International Energy Outlook 2006*, Raport Międzynarodowej Agencji Energii Atomowej (IEA), Washington 2006, s. 7-8.

Analizując rysunek 2 nie można oprzeć się wrażeniu o swoistych „rosyjskich kleszczach” obejmujących Europę od Północy i Południa. Poniżej zostanie dokonana analiza ich północnej części, także z uwzględnieniem zagadnień związanych z Rzeczypospolitą Polską.



Rys. 2.: Przebieg rurociągów North Stream, South Stream oraz Nabucco.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Present and Future Natural Gas Pipelines*, materiały MIT Energy Initiative, *Baltic pipeline stirs petitioners ire*, materiały Parlamentu Europejskiego, REF.: 20080204STO20427, *Projekt gazoprovoda „Južnyj Potok”*, materiały firmy GAZPROM.

NORTH STREAM – HISTORIA I CHARAKTERYSTYKA

Pierwsze informacje o koncepcji budowy rurociągu biegnącego po dnie Morza Bałtyckiego pojawiły się w 1997 roku⁴. Jednak dopiero w listopadzie 2005 roku powstała spółka North European Gas Pipeline Company (NEGPC), a uroczysta inauguracja projektu odbyła się 9 grudnia 2005 roku. Zakładano, że budowa rurociągu

⁴ R. L. Larsson, *Nord Stream, Sweden and Baltic Sea Security*, Stockholm 2007, s. 24.

będzie trwała do 2010 roku, a w 2012 osiągnie pełną zdolność przesyłową⁵. Niepełna pół roku później, 4 października 2006 roku, spółka zmieniła ostatecznie nazwę na Nord Stream i została zarejestrowana w Zug w Szwajcarii. Jej udziałowcami zostały rosyjski Gazprom (51%) oraz niemieckie E.ON-Ruhrigas i BASF-Wintershall (po 24,5%)⁶.

Spółka chce zaspokoić około 25% dodatkowego zapotrzebowania Unii Europejskiej (UE) na gaz ziemny. W celu dystrybucji rosyjskiego gazu w Europie Zachodniej 28 kwietnia 2006 roku Gazprom i BASF podpisały porozumienie o utworzeniu spółki Wiga Europe, która ma zająć się tym przedsięwzięciem.

Jako pierwszy ma zostać ułożony odcinek lądowy o długości 917 km z Griazowca w obwodzie wołogodzki do Wyborga. Morski odcinek magistrali liczący 1189 km, będzie się zaczynał od tłoczni na brzegu zatoki Portowaja koło Wyborga w rejonie Petersburga, a kończyć w Greifswaldzie w Meklemburgii w pobliżu granicy niemiecko-polskiej⁷. Według założeń pierwsza nitka magistrali powinna umożliwić transport 27,5 mld m³ gazu rocznie⁸. Wstępna umowa między Gazpromem a E.ON-Ruhrigas i BASF podpisana podczas wizyty prezydenta Rosji W. Putina w Berlinie we wrześniu 2005 roku, zakłada możliwość budowy drugiej nitki gazociągu zwiększającej jego przepustowość do 55 mld m³ rocznie⁹.

Planuje się, że rurociągiem będzie dostarczany gaz nie tylko do Niemiec, ale także przez Morze Północne do Wielkiej Brytanii i wówczas długość gazociągu wynosiłaby prawie 3000 km. Ponadto przewiduje się możliwość budowy odgałęzień między innymi do Finlandii, Szwecji i Holandii¹⁰.

Spółka zobowiązała się dostarczać rocznie gaz liczony w mld m³ następującym firmom:

- Dong Energy (Dania) – 1;
- Gaz De France (Francja) – 2,5;
- Gazprom Marketing & Trading (Wielka Brytania) – 4;

⁵ J. Malczyk, *Polska nie włączy się w budowę gazociągu bałtyckiego*, Puls Biznesu z 5 października 2006, s. 1.

⁶ Tamże, J. Malczyk, *Nadzieje Polski na zablokowanie Gazociągu Północnego przekreślone*, Puls Biznesu z 22 sierpnia 2007 roku, s. 1-2, M. Chrzan, *Pomorze nie chce budowy gazociągu*, Gazeta Morska, lokalny dodatek Gazety Wyborczej z 19 stycznia 2007 roku, s. 1.

⁷ Tamże, J. Malczyk, *Polska nie włączy się...*, wyd. cyt., s. 1, *Rosja przystępuje do badania trasy Gazociągu Północnego*, Rynek Gazowy z dnia 13 października 2005 roku, <http://www.rynekgazu.pl/index.html?id=88>.

⁸ J. Malczyk, *Nadzieje Polski...*, wyd. cyt., s. 1-2.

⁹ *Rosja przystępuje do badania...*, wyd. cyt.

¹⁰ Tamże.

- E.ON Ruhrgas (Niemcy) – 4;
- Wingas (Niemcy) – 9¹¹.

Rurociąg ma mieć średnicę 1220 mm, a robocze ciśnienie ma wynosić 220 barów. Takie parametry spowodowane zostały przede wszystkim szwedzkim sprzeciwem na budowę tłoczni gazu która miała znajdować się na 70-metrowej platformie znajdującej się 90 km na wschód od Gotlandii. Pozwoliło to zrezygnować z jej budowy na morskim odcinku magistrali, lecz w zamian przewiduje się budowę platformy serwisowej, na której zainstalowana zostanie niezbędna aparatura pomiarowa i diagnostyczna. Rosyjscy specjaliści uzasadniają to faktem, że rurociąg o długości 1198 km wymaga jeśli nie tłoczni (które na lądzie znajdują się co 100 - 120 km), to co najmniej platformy serwisowej, gdyż zasięg aparatury diagnostycznej nie przekracza 800 km. Szacują jednocześnie, że podróży to inwestycję o około 1 mld euro¹².

Planowany wariant przebiegu Rurociągu Północnego przedstawiono na rysunku 3.

Problemem jest sfinansowanie przedsięwzięcia, gdyż na chwilę obecną spółka Nord Stream dysponuje tylko 30% niezbędnej na to kwoty. Początkowo G. Schröder ocenił ogólny koszt budowy na 16 mld USD, lecz zdaniem ekspertów są to dane zawyżone o 4-6, a nawet 12 mld USD¹³, a ostatnio na 9 mld (w tym 5 mld na odcinek biegnący na dnie Bałtyku)¹⁴. Według spółki wysokie nakłady na budowę rurociągu, powinny zwrócić się dość szybko, gdyż przesyłanie gazu nie będzie obciążone opłatami tranzytowymi.

Spółka zamierzała pożyczyć 5 mld USD w Europejskim Banku Inwestycyjnym (EBI). Możliwość udzielenia pożyczki bank uzależnił jednak od zgody wszystkich zainteresowanych państw, a w tym krajów bałtyckich, Polski i Szwecji. Stan ten będzie trwał do podpisania traktatu lizbońskiego, gdzie do podjęcia decyzji potrzebna będzie tylko większość głosów¹⁵. Udziałem w budowie zainteresowane

¹¹ *Substantial part of gas supplies is already contracted. Gas for Europe*, http://www.nord-stream.com/gas_for_europe.html (2.6.2008).

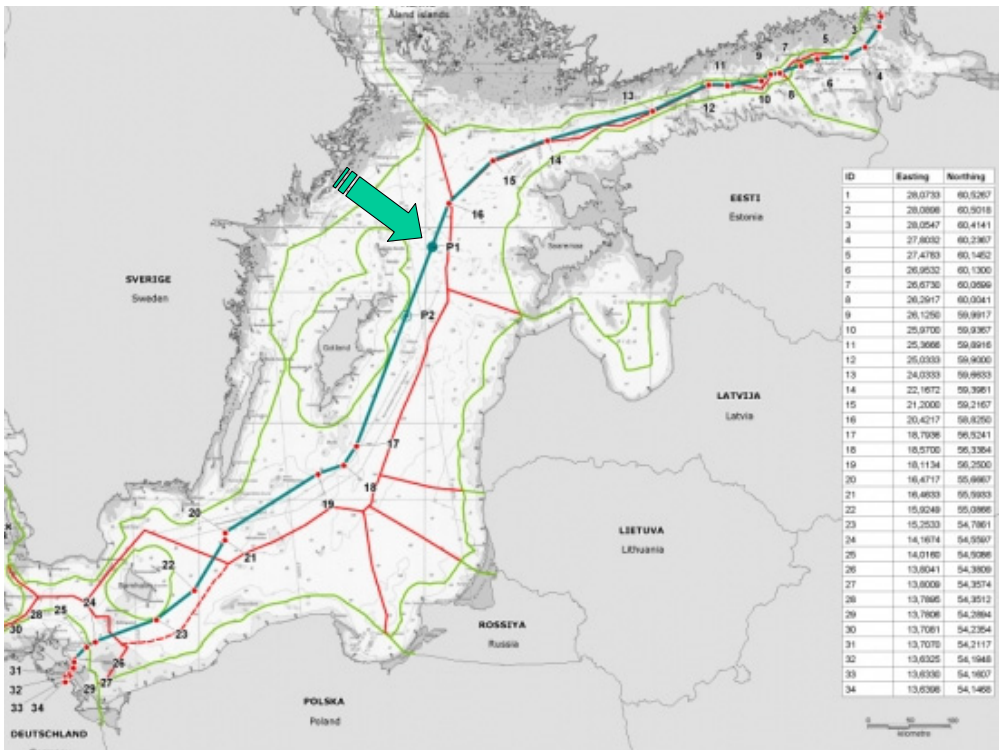
¹² J. Malczyk, *Nadzieje Polski...*, wyd. cyt., s. 1-2, J. Malczyk, *Polska nie włączy się...*, wyd. cyt., s. 1.

¹³ *Rosja przystępuje do badania...* wyd. cyt..

¹⁴ *Rosja: Rosną koszty Gazociągu Północnego*, <http://news.money.pl/artukul/rosja;rosna;koszty;gazociagu;polnocnego,187,0,312251.html> (9.5.2008).

¹⁵ Decyzje byłyby podejmowane po uzyskaniu poparcia co najmniej 18 państw i 68% kapitału akcyjnego. Zwolennicy budowy dysponują obecnie 55% kapitału, a Polska i kraje bałtyckie zaledwie 2,4%. Por. *Polska zapłaci za Gazociąg Północny?*, <http://www.money.pl/>

są także między innymi brytyjski BP oraz Transco, holenderski Gasunie i francuski Gas de France. We wrześniu 2005 roku brytyjski minister ds. energetyki M. Wicks oświadczył, że Wielka Brytania jest zainteresowana dostawami rosyjskiego gazu Rurociągiem Północnym, przy wydatnej pomocy firm brytyjskich w trakcie jego budowy. Tym samym zainteresowanie budową gazociągu jest tak duże, że raczej nie należy spodziewać się braku innych chętnych na jej finansowanie oraz głosowanie nad pożyczką w EBI.



Rys. 3.: Planowany wariant przebiegu Rurociągu Północnego. Widoczny jest również jego położenie na wyłącznych strefach ekonomicznych poszczególnych państw nadbałtyckich
 UWAGA: Strzałką zaznaczono położenie platformy kontrolnej (tłoczni)

Źródło: *Soomet huvitab Läänemere gaasijuhe*, <http://www.etv24.ee/index.php?0574612>
 (10.09.2007)

[gospodarka/wiadomosci/artykul/polska;zaplaci; za;gazociag;polnocny,191,0,333247.html](http://gospodarka/wiadomosci/artykul/polska;zaplaci;za;gazociag;polnocny,191,0,333247.html)
 (8.6.2008).

Ponadto spółka zobowiązała się do wybudowania dwóch zakładów betonowania rur w niemieckim porcie Mukran i fińskim porcie Kotka oraz trzech składów. Pierwsza partia rur ma trafić do Mukran już w kwietniu, a do Kotki w czerwcu 2008 roku. Proces pokrywania rur betonową powłoką, co je dodatkowo obciąży, powinien ruszyć w styczniu 2009 roku. Jest to ostatni wielki kontrakt, związany z budową Nord Stream. Rury do morskiego odcinka gazociągu dostarczą niemiecka Europipe i rosyjska OMK. Pierwsza z nich wyprodukuje 75%, a OMK 25% niezbędnych do tego celu rur¹⁶.

Przetarg na ułożenie morskiego odcinka Nord Stream wygrała włoska Saipem. Specjalizuje się ona w budowie rurociągów naftowych i gazowych. Spółka była już partnerem Gazpromu przy układaniu 380-kilometrowej magistrali Blue Stream (Błękitny Potok) z Rosji do Turcji przez Morze Czarne. Głównym udziałowcem Saipem (43 proc. akcji) jest włoski koncern Eni¹⁷.

POLITYKA I EKONOMIA

Bez wątplenia budowa Rurociągu Północnego budzi wiele emocji natury politycznej, ekonomicznej, militarnej i ekologicznej.

Uczestników dyskusji można podzielić na będących „za”, „przeciw” i wahających się.

W grupie entuzjastów budowy przeważają argumenty natury ekonomicznej.

Doskonale ilustrują to poniżej przytoczone wypowiedzi twórców rurociągu. Rosyjski minister spraw zagranicznych S. Ławrow twierdził, że „[...] *Gazociąg Północny pozwoli zwiększyć bezpieczeństwo dostaw gazu do Europy i wygrają na tym wszyscy*” i jego zdaniem, budowa gazociągu w całości odpowiada koncepcji bezpieczeństwa energetycznego uzgodnionego w lipcu 2006 roku w Petersburgu podczas szczytu państw G-8¹⁸. Z kolei na łamach „Frankfurter Allgemeine Zeitung” były minister gospodarki. W. Clement stwierdził, że „[...] *ma strategiczne znaczenie nie tylko dla Niemiec i Rosji, ale także i całej UE. Zwiększy także bezpieczeństwo*

¹⁶ *Francuzi zarobią na budowie Nord Stream*, <http://news.money.pl/artukul/francuzi;zarobia;na;budowie;nord;stream,216,0,322264.html> (24.5.2008).

¹⁷ Tamże.

¹⁸ A. Kublik, *Nie będzie pieniędzy na bałtycką rurę?* Gazeta Wyborcza z 9 lutego 2007 roku, s. 25.

energetyczne Polski i krajów bałtyckich”. Przypomniął, że Europa zwiększa zapotrzebowanie na gaz, a o jego dostawy z Rosji walczą także USA i Chiny¹⁹.

Niemieckie poglądy na budowę gazociągu są klarowne, a dowodem na to są głosy płynące z Niemiec, a będące odpowiedzią na opinie oponentów, a przede wszystkim obiekcje Polski i Litwy.

Politolog z Instytutu Spraw Międzynarodowych i Bezpieczeństwa w Berlinie F. Müller stwierdził wprost, że „[...] *Rosja to zbyt ważny partner* [dla Niemiec – przyp. aut.]. *Polska może się gniewać na Niemcy. Jednak nie zmienia to faktu, że Berlin będzie zacieśniał z nią współpracę*”²⁰.

Dla Rosjan polskie veto dla budowy rurociągu jest efektem konfrontacyjnej formy realizacji swoich celów politycznych i ekonomicznych. “[...] *Wszystko znacznie utrudniało uzgadnianie trasy i bardzo cieszyło Polaków, którzy nie ukrywali radości z możliwego opóźnienia realizacji zniechęconego projektu, pozbawiającego ich perspektyw na tranzytowy biznes*” pisała jedna z rosyjskich gazet²¹, co ukazuje postrzeganie polskich przedsięwzięć przez Rosję.

Powyższe cytaty nie powinny dziwić, gdyż zarówno Rosja, jak i Niemcy są żywotnie zainteresowane budową rurociągu.

Interesujące są również poglądy innych państw.

Budowę gazociągu zaakceptowała już Dania. W czerwcu 2007 roku tamtejszy koncern gazowniczy DONG podpisał umowę o zakupach gazu. W zamian Duńczycy sprzedadzą Rosjanom surowiec, który będzie dostarczany do Wielkiej Brytanii nowym gazociągiem z norweskich złóż²².

Fiński premier Matti Vanhanen wyraził także poparcie dla budowy stwierdzając, że „[...] *umocniłoby to bezpieczeństwo energetyczne Europy i dlatego musimy rozwijać sieć rurociągów*”, a gazociąg „[...] *jest też częścią naszego strategicznego partnerstwa z Rosją, a to jest najważniejsze*”²³.

Do grupy niezdecydowanych należy zaliczyć kraje, przez których wody ma przebiegać jego trasa.

Według pierwotnej koncepcji, Nord Stream chciał zbudować gazociąg przez wody fińskie, jednak 31 maja 2007 roku zwrócił się do rządu estońskiego o zgodę

¹⁹ *Gazociąg z poparciem*, Trybuna z 8 grudnia 2005 roku, s. 8.

²⁰ Tamże.

²¹ J. Malczyk, *Nadzieje Polski...*, wyd. cyt., s. 1-2.

²² A. Kublik, *Gazociąg Północny poza zasięgiem Polski?* Gazeta Wyborcza z 29 sierpnia 2006 roku, s. 23.

²³ *Fiński premier poparł budowę Gazociągu Północnego*, Puls Biznesu z 12 września 2007, s. 1.

na zbadanie w tym celu jej strefy ekonomiczne²⁴. Estończycy odmówili uzasadniając to faktem, że rurociąg przebiegałby w odległości 235-4000 m od jej brzegów, a ponadto badania dna morskiego pozwoliłoby Rosji ocenić zasoby i możliwości eksploatacji zasobów naturalnych Estonii²⁵. W celu odsunięcia rurociągu od swojego wybrzeża Estończycy zagrozili nawet przesunięciem granicy swojej wyłącznej strefy ekonomicznej do stanu z początku lat 90-tych, gdy nakładała się ona na fińską.

Podobnie waha się Szwecja, lecz niektóre źródła sugerują, że w znacznej mierze jest to karta przetargowa w rozmowach dotyczących warunków dostaw gazu z Rosji, gdyż do tego kraju planowana jest odnoga gazociągu. Co ciekawe trwa tam debata o przyszłości energetyki jądrowej, dla której alternatywę mogłyby stanowić elektrownie na gaz, a znaczącym udziałowcem szwedzkich elektrowni jest... jeden z budowniczych rurociągu – niemiecki koncern E.ON²⁶. Wydaje się, że podobnie jak Estonia, Szwecja jest także na dobrej drodze do pogodzenia się z budową gazociągu.

Obecnie pierwszoplanowymi oponentami budowy Gazociągu Północnego jest Polska i kraje bałtyckie – Estonia, Łotwa i Litwa²⁷, z których najwięcej obiekcji ma ta ostatnia. Litewski prezydent V. Adamkus w kontekście solidarności UE, a szczególnie Niemiec, stwierdził nawet w „Das Bild”, że „[...] *Podczas prac nad projektem ani razu nie zapytano nas o zdanie. Wszystko zrobiono za naszymi plecami*”²⁸ i wydaje się, że miał w zupełności rację.

EKOLOGIA

Ekologia w aspekcie projektu budowy Gazociągu Północnego zajmowała poczesne miejsce. Miało to wymiar nie tylko medialny, ale także i ekonomiczny, gdyż wykorzystana została jako swoisty rodzaj broni. Polska i kraje bałtyckie oświadczyły, że odszkodowania za straty wyrządzone przy budowie i eksploatacji rurociągu mogą wynieść nawet 10 mld USD rocznie²⁹. Między innymi to spowodowało, że w celu badań dna morskiego oraz ewentualnego wpływu budowy i eksplo-

²⁴ Tamże.

²⁵ A. Kublik, *Estonia blokuje Gazprom*, Gazeta Wyborcza z 21 września 2007, s. 26.

²⁶ A. Kublik, *Gazociąg Północny...*, wyd. cyt., s. 23.

²⁷ R. L. Larsson, *Nord Stream...*, wyd. cyt., s. 52-55.

²⁸ A. Kublik, *Litwa skarży się na rure*, Gazeta Wyborcza z 27 października 2005 roku, s. 10.

²⁹ M. Pietkiewicz, *Gazociąg może skazić Bałtyk*, Dziennik Polska, Europa, Świat z 12 maja 2006 roku, s. 12.

atacji gazociągu na środowisko naturalne spółka Nord Stream wyczarterowała początkowo statek naukowo-badawczy "Atlantniro", a następnie jeszcze dodatkowo dwa kolejne. Także i w tym przypadku Rosjanie nie omieszkali podkreślić politycznego wydźwięku badań. Kierownik badań W. Sznar, stwierdził że badania „[...] bez wątplenia przyczynią się do postawienia kropki w politycznych spekulacjach na temat szkodliwości gazociągu dla Morza Bałtyckiego, o losy którego w związku z tym projektem zaczęli się martwić jego przeciwnicy”³⁰.

Najbardziej aktywnie w zakresie zagrożenia ekologicznego występowała i występuje Szwecja oraz Polska, zarówno w aspekcie narodowym i międzynarodowym. Przełożyło się to na forum Parlamentu Europejskiego, gdzie podniesiono te same zastrzeżenia w formie raportu na temat zagrożenia środowiska Morza Bałtyckiego spowodowanego przez budowę Gazociągu Północnego. Raport i dołączona do niego rezolucja zostały przyjęte przez Parlament Europejski na sesji plenarnej dopiero w pierwszej dekadzie 2008 roku.

Jednym z najczęściej podkreślanych zagrożeń są zatopione zapasy broni chemicznej. Zdaniem polskich ekspertów, po II wojnie światowej w wodach Bałtyku zatopiono 80-90 tys. ton amunicji, w tym około 48 ton zawierającej różnego rodzaju gazy bojowe, w tym iperyt i sarin w rejonie Bornholmu³¹ (co przedstawiono na rysunku 4). W opinii rosyjskich ekologów korozja pojemników jest już tak zaawansowana, że układanie rur może spowodować przedostanie się toksycznych substancji do wody i stać się przyczyną katastrofy ekologicznej.

Odpowiedzialny w Gazpromie za problemy ochrony środowiska S. Markin, oświadczył stanowczo, że jego koncern nie zobowiąże się do wydobycia broni chemicznej z dna Bałtyku i jej utylizacji wokół rurociągu³². Mimo pewnego negatywnego wydźwięku medialnego jest to jednak pragmatyczna decyzja, którą podjęłoby każde inne przedsiębiorstwo w tej sytuacji.

Ponadto konsorcjum Nord Stream zamierza użyć do przepłukania rurociągu przed jego uruchomieniem w 2011 roku 2,3 mld litrów substancji o nazwie glutaraldehyd. Według niemieckiego dziennika Der Spiegel trujący roztwór ma zostać następnie wypompowany do Bałtyku. Glutaraldehyd jest roztworem bakteriobójczym, szczególnie trującym dla organizmów żyjących w wodzie³³.

³⁰ *Rosja przystępuje do badania...*, wyd. cyt.

³¹ T. Kasperek, *Zagrożenia wynikające z zalegania amunicji chemicznej na dnie Bałtyku*, [w:] *Bałtycki Kongres Bezpieczeństwa Europejskiego Jurata 2006*, Sopot 2007, s. 199.

³² *Rosja przystępuje do badania...*, wyd. cyt.

³³ *Niemcy: Gazociąg Północny zagraża Bałtykowi*, <http://news.money.pl/artykul/niemcy;gazociag;polnocny;zagraza;baltykowi,42,0,323626.html> (8.6.2008).

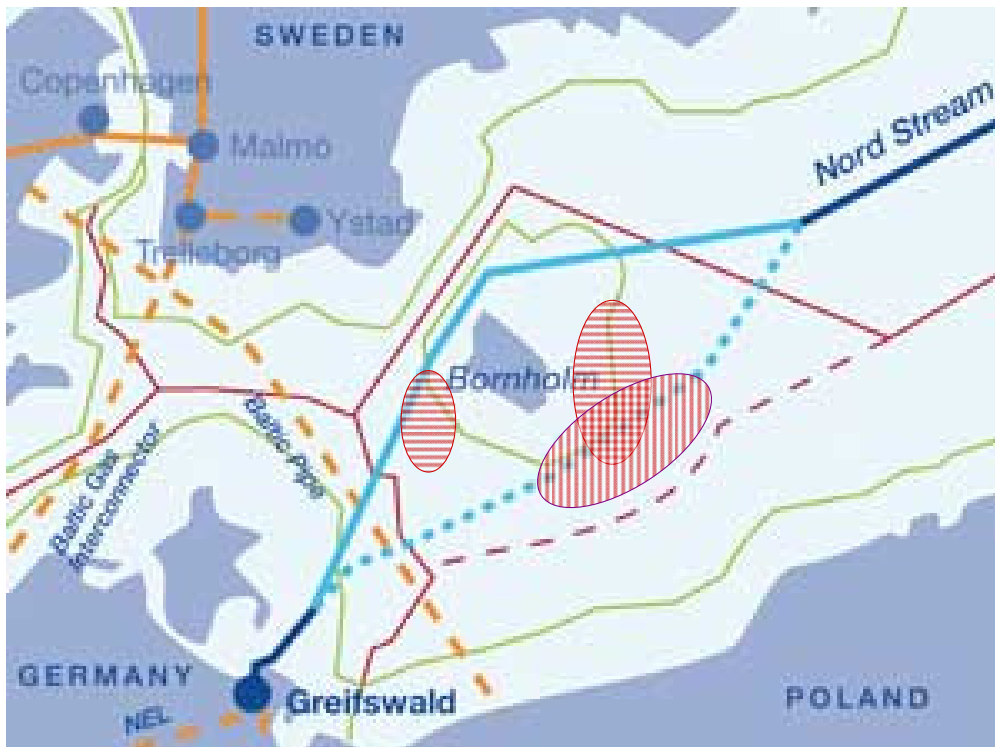
Z kolei Finlandia uważa, że konieczność wyrównywania dna pod rurociąg przyniesie niepowetowane straty w środowisku naturalnym. Podczas tej operacji mogłyby zostać także uwolnione osady mogące zatruć Zatokę Fińską, a ponadto rurociąg przetnie przyszłe obszary chronione Natura 2000.

Ze względu na przynależność wszystkich krajów, na wodach których ma przebiegać rurociąg, do Unii Europejskiej, zagadnienie politycznego spokoju dla Rosji, a przede wszystkim dla Niemiec, ma zasadnicze znaczenie. Wydaje się, że bez względu na medialne zapewnienia (zagrożenie dla środowiska naturalnego Bałtyku, ze strony zatopionej amunicji i środków trujących), to właśnie spowodowało, że zdecydowano się przenieść przebieg gazociągu ze strefy spornej pomiędzy Danią a Polską leżącej na południe od Bornholmu, na północ od tej wyspy. Spółka Nord Stream poinformowała o tym w sierpniu 2007 roku³⁴. „[...] *nadzieje Polski na zablokowanie budowy Gazociągu Północnego przez Morze Bałtyckie z Rosji do Niemiec zostały przekreślone*” cieszył się komentator dziennika "Wriemia Nowostiej"³⁵ i chyba miał rację. Jednocześnie ten sam dziennik podkreśla, że co prawda wydłużenie rurociągu o 8 kilometrów spowoduje wzrost kosztów inwestycji jedynie o kilkadziesiąt milionów USD, "[...] *To jednak żadna suma w porównaniu z konsekwencjami wydłużenia procesu decyzyjnego i zerwania terminów dostaw wynikających z podpisanych kontraktów*"³⁶.

³⁴ Tamże.

³⁵ Tamże.

³⁶ Tamże.



Rys. 4.: Przebieg Rurociągu Północnego po korekcie w rejonie Wyspy Bornholm z rejonami zatopionej amunicji (zakreskowane poziomo) i broni chemicznej (zakreskowane pionowo)
 Źródło: *Cheminiai ginklai Baltijoje jau nepavojingi, rodo rusų tyrimai* 2007.06.14, T. Kasperek, *Zagrożenia wynikające z zalegania amunicji chemicznej na dnie Bałtyku*, [w:] *Bałtycki Kongres Bezpieczeństwa Europejskiego Jurata 2006*, Sopot 2007, s.197, *Nord Streams gasledning läggs norr om Bornholm*, *NyTeknik* z 22 sierpnia 2007 roku, <http://www.balsas.lt/naujienos/pasaulis/straipsnis120847> (3.09.2007).

ZAGROŻENIA MILITARNE

Zagrożenia militarne znalazły się praktycznie na obrzeżach w dyskusji o Gazociągu Północnym. Jednak co ciekawe zastrzeżenia miała praktycznie jedynie Szwecja³⁷.

Szwedzki minister obrony narodowej M. Odenberg w wywiadzie dla szwedzkiego radia powiedział, że „[...] budowa gazociągu będzie miała wpływ

³⁷ R. L. Larsson, *Nord Stream...*, wyd. cyt., s. 35-37.

na [...] bezpieczeństwo [...] wzmocni rosyjską obecność w basenie Morza Bałtyckiego [...] i może być wykorzystana przez wywiad”. Szwedów niepokoi przede wszystkim platforma będąca elementem rurociągu, która ma stać 90 km od Gotlandii i może stać się wysuniętą rosyjską wyspą z której będzie można prowadzić rozpoznanie. Obawiają się, że traktowana jako terytorium Federacji Rosyjskiej pozostanie poza kontrolą, a w przypadku próby ingerencji może zostać wykorzystana rosyjska doktryna obronna mająca ochronę rosyjskich obywateli także za granicą³⁸.

Szwedzi obawiają się także, że rurociąg będzie podatny na akty terroru i ochroną zajmie się Flota Bałtycka, zwiększając tym samym swoją obecność u jej wybrzeży³⁹.

RUROCIĄG A SPRAWA POLSKA

Władze Polski jeszcze ostrzej sprzeciwiały się budowie gazociągu, argumentując to kwestiami ekonomicznymi i środowiskowymi, a także negatywnym wpływem na bezpieczeństwo energetyczne kraju⁴⁰. Także i tu nie brakowało skrajnych opinii, że jest „[...] to wyrok dla Polski. Od momentu, gdy popłynie pierwszy metr sześcienny gazu z Rosji do Niemiec, Polska będzie narażona na rosyjski szantaż energetyczny”⁴¹. Jest w tym wiele prawdy. O rosyjskiej „bronii surowcowej” dotkliwie przekonali się Litwini, stąd ich obawy przed budową gazociągu. Podczas próby przejęcia rafinerii Możejki, która wytwarza około 10% litewskiego PKB, przez amerykański koncern Williams, Rosjanie kilkakrotnie przerywali dostawy, skutecznie zniechęcając go do tego kroku i utrzymując nadal znaczny wpływ Rosji na gospodarkę Litwy⁴². Wstrzymanie dostaw na Białoruś i Ukrainę znacząco wpłynęło na ich decyzje polityczne i ekonomiczne, będące de facto ciągiem ustępstw wobec Rosji.

W odniesieniu do Polski ominięcie jej terytorium przez gazociąg przyniesie wymierne straty dla budżetu. Ich wielkość ilustrują wpływy dla firmy EuRoPolGas

³⁸ C. Tornberg, *Maritime security aspects regarding the North Stream project*, Sartryck ur Tidskrift I Sjovasendet 2007, nr 1, s. 93-97.

³⁹ R. L. Larsson, *Nord Stream...*, wyd. cyt., s. 37-39.

⁴⁰ J. Malczyk, *Nadzieje Polski...*, wyd. cyt., s. 1-2, *Fiński premier...*, wyd. cyt., s. 1.

⁴¹ G. Kaczorowska, *Szantaż energetyczny – wyrok na Polskę*, *Polskie Jutro* 2005, nr 175, <http://www.polskiejutro.com/art.php?p=3751> (14.09.2007).

⁴² D. Malinowski, *Komu litewska rafineria?* *Gazeta Wyborcza* z 12 października 2005 roku, s. 33.

odpowiadającego za techniczną obsługę przesyłu gazu Rurociągiem Jamalskim przebiegającym przez terytorium Polski, w 2004 roku zysk wyniósł 1 331, 8 mln PLN (netto 917,6 mln PLN). Nie jest więc zaskakujące, że Polska usiłowała zablokować projekt budowy rurociągu, między innymi w 2007 roku na Konferencji Parlamentarnej Państw Morza Bałtyckiego. Polskie argumenty przedstawił podsekretarz stanu MSZ R. Wiśniewski, który opowiedział się za alternatywą "[...] *korzystniejszą z punktu ochrony środowiska oraz prostszą technologicznie i bardziej opłacalną ekonomicznie*", czyli trasą lądową przez Polskę⁴³.

Można postawić tezę, że jest to próba znalezienia sposobu na wyjście Polski z twarzą z tej sytuacji i przyłączenie się do projektu, tym bardziej, że planowany gazociąg BalticPipe⁴⁴ oraz Sarmacja⁴⁵ mają niewielkie szanse na realizację. Potwierdzają to opinie niektórych polityków. M. Belka stwierdza, że [...] *Jest to dla nas problem i będziemy obserwować rozwój sytuacji. I na tym się chyba zakończy*⁴⁶, a A. Olechowski [...] *Nasze strategiczne zadanie to nie dopuścić do budowy gazociągu Północnego. [...] A jeśli nie przyniesie to skutku? Wówczas powinniśmy przyłączyć się do jego budowy*⁴⁷.

Dlaczego więc Polska z takim uporem jest największym oponentem jego budowy, skoro różnica pomiędzy ceną za 1 tys. m³ gazu z Rosji i Zachodu wynosi 80 USD (odpowiednio 120 i 200 USD – dane z listopada 2005 roku)?

Jest to zapewne pokłosiem konsekwentnego dążenia do dywersyfikacji dostaw z Rosji. Przez ostatnie kilka lat pojawiało się wiele koncepcji tego przedsięwzięcia. Wiązały się one głównie z planowanymi i projektowanymi gazociągami. Należy zauważyć, że po części były to raczej koncepcje o charakterze bardziej teoretycznej możliwości połączenia niż rzeczywiste plany budowy. Część z nich w momencie opublikowania miała nawet szerokie poparcie, które następnie się zmniejszało, czy wręcz zanikało wraz z upływem czasu.

⁴³ J. Lepiarz, *Polska podtrzymuje sprzeciw wobec Gazociągu Północnego*, Puls Biznesu z 27 sierpnia 2007 roku, s. 1.

⁴⁴ Gazociąg miał rozpocząć pracę jesienią 2003 roku i umożliwiać przesył 2 mld m³ gazu z Danii, a od 2007 5 mld m³ z Norwegii. Miał rozpoczynać się w Stevens w Danii i kończyć się w Niechorzu. Łączna długość 230 km, a koszt budowy ok. 1,3 mld. zł. Por. *Dotychczasowe projekty dywersyfikacji dostaw gazu ziemnego do Polski*, Rynek Gazu, <http://www.rynekgazu.pl/index.html?id=88> (11.09.2007).

⁴⁵ Miałby bieć po dnie Morza Czarnego, a następnie lądem przez Ukrainę, Polskę do Europy Zachodniej. Gazu miałyby dostarczać Iran i w inne państwa tego regionu.

⁴⁶ *Gazociąg. Na forum w Krynicy. Puste słowa*, Trybuna z 9 września 2005 roku, s. 9.

⁴⁷ M. Pietkiewicz, *Gazociąg może skazać...*, wyd. cyt., s. 12.

Szansą na dywersyfikację dostaw gazu z Rosji jest terminal do odbioru skroplonego gazu ziemnego (LNG). Spółka Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo ustaliła lokalizację terminalu (Świnoujście) i wraz z konsorcjum doradczym opracowała studium wykonalności⁴⁸. Potencjalnymi kierunkami dostaw LNG do Polski może być Afryka Północna, Bliski i Środkowy Wschód oraz Norwegia. Wstępne koszty budowy terminalu szacuje się na ok. 1,51-2,26 mld zł (ok. 400-600 mln Euro), a zakładaną przepustowość 3-5 mld m³⁴⁹, z możliwością dalszej rozbudowy. Dodatkowo zakup jednostek do transportu LNG przyniósłby dodatkowe wydatki rzędu 3.2 mld zł⁵⁰. Gazoport w Gdańsku przegrał ze Świnoujściem ze względu na droższą ofertę o 17 mln Euro (łącznie koszt przedsięwzięcia 400 mln Euro). Jednak względy ekologiczne oraz konkurencyjny dostawca gazu w Greifswaldzie oferujący tańszy rosyjski gaz, może spowodować, że budowa Gazoportu może wrócić do Gdańska⁵¹.

Gaz transportowany rurociągami jest o 9% droższy od dostarczanego w formie skroplonej (wliczony jest już transport morski stanowiący 20-30 % jego finalnej ceny)⁵². Jednak w odniesieniu do Polski istnieje realne niebezpieczeństwo, że wystąpi realny brak możliwości jego zagospodarowania, przez co rentowność przedsięwzięcia może się znacznie zmniejszyć lub wręcz postawić jego rozpoczęcie pod znakiem zapytania.

Ostatnio pojawiły się propozycje spółki Wingas (będącej po połowie własnością Gazpromu i BASF), oferujące Polsce możliwość podłączenia do gazociągu OPAL biegnącemu przez Niemcy do Czech⁵³. Tym samym moglibyśmy korzystać nie tylko z gazu dostarczanego przez North Stream, ale także ze złóż norweskich, co uniezależniłoby nas od ewentualnych perturbacji ze strony Rosji. Powraca także pomysł budowy rurociągu Bernau – Szczecin, którym przepływałby gaz z pobliskiego Greifswaldu.

⁴⁸ *Dotychczasowe projekty...*, wyd. cyt.

⁴⁹ Niektóre źródła oceniają to nawet na 7 mld m³. Por. A. Kublik, *Pora na gaz od ajatollahów*, Gazeta Wyborcza z 20 marca 2008 roku, s.28.

⁵⁰ Tamże.

⁵¹ M. Chrzan, *Jak Gdańsk przegrał walkę ze Świnoujściem o Gazoport*, Gazeta Morska, lokalny dodatek Gazety Wyborczej z 20 lutego 2007 roku, s. 5.

⁵² *Dotychczasowe projekty...*, wyd. cyt.

⁵³ A. Kublik, *Niemcy wabią nas gazem z Rosji*, Gazeta Wyborcza z 21-22 maja 2008 roku, s. 31.

ZAKOŃCZENIE

Budowa Gazociągu Północnego i Południowego jest jednym z najważniejszych przedsięwzięć ekonomicznych w Europie na początku XXI wieku. Jej znaczenie ilustruje wydźwięk jaki już wywołała, mimo że nawet się jeszcze praktycznie nie rozpoczęła.

Zdaniem autora powstanie rurociągu nie budzi wątpliwości, co wynika przede wszystkim z faktu, że nie należy spodziewać się spadku cen surowców energetycznych, a zapotrzebowanie na nie będzie rosło. Tym samym większość państw jest żywotnie zainteresowana długoterminową pewnością dostaw, a w znacznej mierze także i ceną. Pozostało więc tylko oszacowanie strat i zysków poszczególnych podmiotów, których to dotyczy.

Można stwierdzić, że rytmiczność i rzetelność dostaw surowców energetycznych z Rosji do Europy Zachodniej leży w interesie obydwu stron. Rosjanie są zainteresowani stałymi wielkimi zyskami z eksportu, a Europejczycy otrzymywaniem taniej ropy i gazu. W świetle faktów przedstawionych w artykule należy podkreślić, iż w porównaniu z innymi dostawcami (Iran, Afryka czy kraje powstałe po rozpadzie byłego ZSRR), Rosja jawi się jako obszar stabilizacji i spokoju, co jest pomijane w większości opinii na ten temat, a szczególnie w Polsce. Co prawda obawy wykorzystania surowców energetycznych jako swoistej broni są uzasadnione, ale chyba przesadzone⁵⁴. Mogą one zostać zastosowane przeciwko niewielkim krajom na małą skalę, ale nie w odniesieniu do takich podmiotów jak Unia Europejska (zakładając rzeczywistą solidarność jej członków) ze względu na możliwe retorsje.

Bez względu na zastrzeżenia natury ekologicznej wydaje się, że zagrożenia wynikające z istnienia rurociągu wpłyną nie tylko negatywnie, ale także w pewnym stopniu pozytywnie, gdyż zmniejszy się przez to chociażby liczba jednostek pływających transportujących LNG.

Z kolei ewentualne katastrofy ekologiczne spowodowane awariami rurociągu należy przyjąć jako mało prawdopodobne, chociażby ze względu na to, że współwłaścicielami są firmy niemieckie, które nie mogą pozwolić sobie na utratę

⁵⁴ Dowodzi tego między innymi fakt, że dostawy z nich na wiele lat naprzód wykupiły już firmy z Japonii, Korei Południowej i USA. Por. A. Kublik, *Gazprom wziął Sachalin*, Gazeta Wyborcza z 20 kwietnia 2007 roku, s. 34. Oznacza to, że wrogie akty wobec Europy mogą spowodować sankcje strategicznych odbiorców z innych części świata, czym Rosjanie nie są raczej zainteresowani.

renomy własnej, jak i państwa, które reprezentują. Pozwala to przypuszczać, że jego eksploatacja w aspekcie bezpieczeństwa będzie stała na wysokim poziomie.

Podobnie sceptycznie należy podchodzić do zagrożenia atakami terrorystycznymi, gdyż w odniesieniu do odcinka morskiego, podstawowym problemem dla potencjalnych sprawców będzie samo odnalezienie rurociągu na dnie. Ponadto konieczność wykorzystania specjalistycznego sprzętu oraz przebywania w rejonie przebiegania rurociągu sprawi, że takie przedsięwzięcie zostałyby prawdopodobnie szybko wykryte.

Dla Polski budowa Gazociągu Północnego ma wymiar polityczny i ekonomiczny.

Dotychczasowy sposób i cele prowadzenia polityki zagranicznej wskazywały na dążenie do pewnej konfrontacji zarówno z Niemcami, jak i Federacją Rosyjską, co przekładało się na odniesienia ekonomiczne. Pewna, ale nie zasadnicza odwilż, nastąpiła dopiero po zmianie rządów w 2007 roku. Dotychczasowa nieprzejednana postawa Polski w odniesieniu do budowy rurociągu, niejako na własne życzenie wytrąciła jej z ręki narzędzie nacisku politycznego oraz ekonomicznego na Rosję i Niemcy, pozbawiając się możliwości kontroli przepływu ropy i gazu przez własne terytorium. Sprawdzają się w tym przypadku słowa A. Olechowskiego i szkoda, że jego koncepcja przyłączenia się Polski do tego projektu po wyczerpaniu możliwości przeciwdziałania nie ziściła się. Szanse na znaczący współdział w budowie Gazociągu Północnego są obecnie już niewielkie, chociaż niecałkowicie wykluczone.

Reasumując należy stwierdzić, że budowa Rurociągu Północnego ma swoje wady i zalety. Z jednej strony niesie wymierne korzyści dla państw otrzymujących tą drogą tańszy gaz. Z drugiej zaś zwiększy to na pewno możliwości oddziaływania Federacji Rosyjskiej na decyzje polityczne Unii Europejskiej. Wydaje się jednak, że zarówno Rosja, jak i Unia będą zbyt zainteresowane efektywnością tego przedsięwzięcia, aby powodowało ono znaczące perturbacje polityczne i ekonomiczne pomiędzy nimi. Ponadto przedstawiony na rysunku 1 rozkład źródeł pozyskiwania gazu przez Europę sugeruje, że procentowo udział Rosji w eksporcie gazu znacząco nie wzrośnie, co jak się wydaje jest dodatkowym potwierdzeniem powyższej tezy.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Baltic pipeline stirs petitioners ire, materiały Parlamentu Europejskiego, REF.: 20080204STO20427,.

-
- [2] Cheminiai ginklai Baltijoje jau nepavojingi, rodo rusų tyrimai 2007.06.14, <http://www.balsas.lt/naujienos/pasaulis/straipsnis120847>.
- [3] Chrzan M., Jak Gdańsk przegrał walkę ze Świnoujściem o Gazoport, Gazeta Morska, lokalny dodatek Gazety Wyborczej z 20 lutego 2007 roku.
- [4] Chrzan M., Pomorze nie chce budowy gazociągu, Gazeta Morska, lokalny dodatek Gazety Wyborczej z 19 stycznia 2007 roku.
- [5] Dotychczasowe projekty dywersyfikacji dostaw gazu ziemnego do Polski, Rynek Gazu, <http://www.rynekgazu.pl/index.html?id=88>.
- [6] Fiński premier poparł budowę Gazociągu Północnego, Puls Biznesu z 12 września 2007 roku.
- [7] Francuzi zarobią na budowie Nord Stream, <http://news.money.pl/artukul/francuzi;zarobia;na;budowie;nord;stream,216,0,322264.html>.
- [8] Gazociąg. Na forum w Krynicy. Puste słowa, Trybuna z 9 września 2005 roku.
- [9] Gazociąg z poparciem, Trybuna z 8 grudnia 2005 roku.
- [10] International Energy Outlook 2006, Raport Międzynarodowej Agencji Energii Atomowej (IEA), Washington 2006.
- [11] Kaczorowska G., Szantaż energetyczny – wyrok na Polskę, Polskie Jutro 2005, nr 175, <http://www.polskiejutro.com/art.php?p=3751>.
- [12] Kasperek T., Zagrożenia wynikające z zalegania amunicji chemicznej na dnie Bałtyku, [w:] Bałtycki Kongres Bezpieczeństwa Europejskiego Jurata 2006, Sopot 2007.
- [13] Kublik A., Gazociąg Północny poza zasięgiem Polski? Gazeta Wyborcza z 29 sierpnia 2006 roku.
- [14] Kublik A., Gazprom wziął Sachalin, Gazeta Wyborcza z 20 kwietnia 2007 roku.
- [15] Kublik A., Litwa skarży się na rurę, Gazeta Wyborcza z 27 października 2005 roku.
- [16] Kublik A., Nie będzie pieniędzy na bałtycką rurę? Gazeta Wyborcza z 9 lutego 2007 roku.
- [17] Kublik A., Estonia blokuje Gazprom, Gazeta Wyborcza z 21 września 2007 roku.
- [18] Kublik A., Pora na gaz od ajatollahów, Gazeta Wyborcza z 20 marca 2008 roku.

- [19] Kublik A., Niemcy wabią nas gazem z Rosji, Gazeta Wyborcza z 21-22 maja 2008 roku.
- [20] Lepiarz J., Polska podtrzymuje sprzeciw wobec Gazociągu Północnego, Puls Biznesu z 27 sierpnia 2007 roku.
- [21] Larsson R. L., Nord Stream, Sweden and Baltic Sea Security, Stockholm 2007.
- [22] Luyken R., Wielka podróż jednego litra, Forum 2006, nr 37.
- [23] Malczyk J., Nadzieje Polski na zablokowanie Gazociągu Północnego przekreślone, Puls Biznesu z 22 sierpnia 2007 roku.
- [24] Malczyk J., Polska nie włączy się w budowę gazociągu bałtyckiego, Puls Biznesu z 5 października 2006.
- [25] Malinowski D., Komu litewska rafineria? Gazeta Wyborcza z 12 października 2005 roku.
- [26] Niemcy: Gazociąg Północny zagraża Bałtykowi, <http://news.money.pl/artukul/niemcy;gazociag;polnocny;zagraza;baltykowi,42,0,323626.html>.
- [27] Nord Streams gasledning läggs norr om Bornholm, NyTeknik z 22 sierpnia 2007 roku.
- [28] Pietkiewicz M., Gazociąg może skazić Bałtyk, Dziennik Polska, Europa, Świat z 12 maja 2006 roku.
- [29] Polska zapłaci za Gazociąg Północny?, <http://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artukul/polska;zaplaci;za;gazociag;polnocny,191,0,333247.html>.
- [30] Present and Future Natura Gas Pipelines, materiały MIT Energy Initiative.
- [31] Projekt gazoprovoda „Jużnyj Potok”, materiały firmy GAZPROM
- [32] Rokiciński K., Zagrożenia asymetryczne w Regionie Bałtyckim, Warszawa 2006.
- [33] Rosja przystępuje do badania trasy Gazociągu Północnego, Rynek Gazowy z dnia 13 października 2005 roku, <http://www.rynekgazu.pl/index.html?id=88>.
- [34] Rosja: Rosną koszty Gazociągu Północnego, <http://news.money.pl/artukul/rosja;rosna;koszty;gazociagu;polnocnego,187,0,312251.html>.
- [35] Rożek T., Zabraknie nam prądu, Gazeta Wyborcza z 18-19 listopada 2006 roku.

- [36] Soomet huvitab Läänemere gaasijuhe, <http://www.etv24.ee/index.php?0574612>.
- [37] Sources for an increased demand, oficjalna strona projektu Nabucco, <http://www.nabucco-pipeline.com/company/markets-sources-for-nabucco/markets-sources-for-nabucco.html>.
- [38] Substantial part of gas supplies is already contracted. Gas for Europe, http://www.nord-stream.com/gas_for_europe.html.
- [39] Tornberg C., Maritime security aspects regarding the North Stream project, Sartryck ur Tidskrift i Sjovasendet 2007, nr 1.
- [40] Tarasofsky R. G., Niezależność od Rosji drogo kosztuje, Dziennik Polska, Europa, Świat z 12 czerwca 2006 roku.
- [41] Wolski P., Atom uniezależni Europę od gazu z Rosji, Dziennik Polska, Europa, Świat z 12 czerwca 2006 roku.

Recenzja: prof. nadzw. DSW dr hab. Krzysztof Kubiak

Piotr MICKIEWICZ

**MORSKI TRANSPORT SUROWCÓW
ENERGETYCZNYCH - NOWE ZADANIE
DLA SYSTEMU REAGOWANIA
KRYZYSOWEGO**

**MORZE BAŁTYCKIE JAKO SZLAK TRANSPORTOWY
SUROWCÓW ENERGETYCZNYCH**

Morze Bałtyckie, pomimo niezbyt atrakcyjnych warunków hydrogeograficznych (wąskie i płytkie połączenie ze światowym wszechoceanem) jest rejonem ożywionych stosunków politycznych i gospodarczych¹. Zlewisko Morza Bałtyckiego to ważny ośrodek handlu (22% obrotów handlu światowego) i produkcji przemysłowej (ok. 20% produkcji światowej). Bałtyk ze swoimi licznymi portami² stanowi również *strategiczną przestrzeń transportową* i w coraz większym stopniu funkcjonuje jako element unijnego systemu transportowego - *Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T)*. To niezwykle korzystne dla gospodarki państw regionu przeobrażenie akwenu stanowi jednak poważne wyzwanie dla sfery bezpieczeństwa. Bałtyk jest już obecnie jednym z najbardziej zatłoczonych korytarzy transportowych. Przez ten akwen, co przedstawiają wyniki badań prezentowanych przez Ko-

¹ P. Mickiewicz, *Strategiczne znaczenie Morza Bałtyckiego po roku 1990. Siły morskie państw bałtyckich i perspektywy ich rozwoju*, Toruń 2003, s. 5-9.

² W regionie Morza Bałtyckiego znajduje się ok. 320 portów i przystani morskich oraz terminali przeładunkowych. Ponad 70% to porty skandynawskie, które obsługują 37% wszystkich statków, spośród 100 tys. rocznie na Bałtyku. Kolejne miejsca w ich obsłudze zajmują porty Rosji (10,7% obsługiwanych statków) i Polski (8,1 %).

misję Helsińską (Helcom)³, przewożonych jest 500-700 milionów ton ładunków rocznie, a dobowy ruch to około 2000 dużych jednostek, w tym 200 tankowców.

Cechą charakterystyczną przeobrażeń bałtyckiego systemu transportowego jest również zmiana struktury przewozów. Bałtyk, będący od lat 90. ubiegłego wieku, akwenem na którym dynamicznie rozwija się transport multimodalny⁴, w szybkim tempie staje się elementem globalnego systemu transportu surowców energetycznych. Jest to podyktowane zarówno rosyjską polityką ekspansji surowcowej, rywalizacją ekonomiczną, jak i konsekwencją prób dywersyfikacji polskich dostaw surowców energetycznych. W efekcie na jego wybrzeżu już obecnie działa około 40 terminali paliwowych, które szybko powiększają swe możliwości przeładunkowe. Tylko rosyjskie porty (przede wszystkim Primorsk i Ust-Ługa) zakładają szybkie podwojenie i docelowe potrojenie zdolności przeładunkowej⁵. Można więc przyjąć, że w roku 2010 w pojemność bałtyckich terminalów wyniesie około 542,2 mln ton ropy, a wielkość przewozów wyniesie 150 mln ton⁶. Przekłada się to na znaczący wzrost liczby zbiornikowców, pokonujących ten akwen. Tylko z rosyjskich portów wykonują one około 8 tys. rejsów, transportując średnio 2,2 mln baryłek ropy oraz produktów naftowych dziennie⁷.

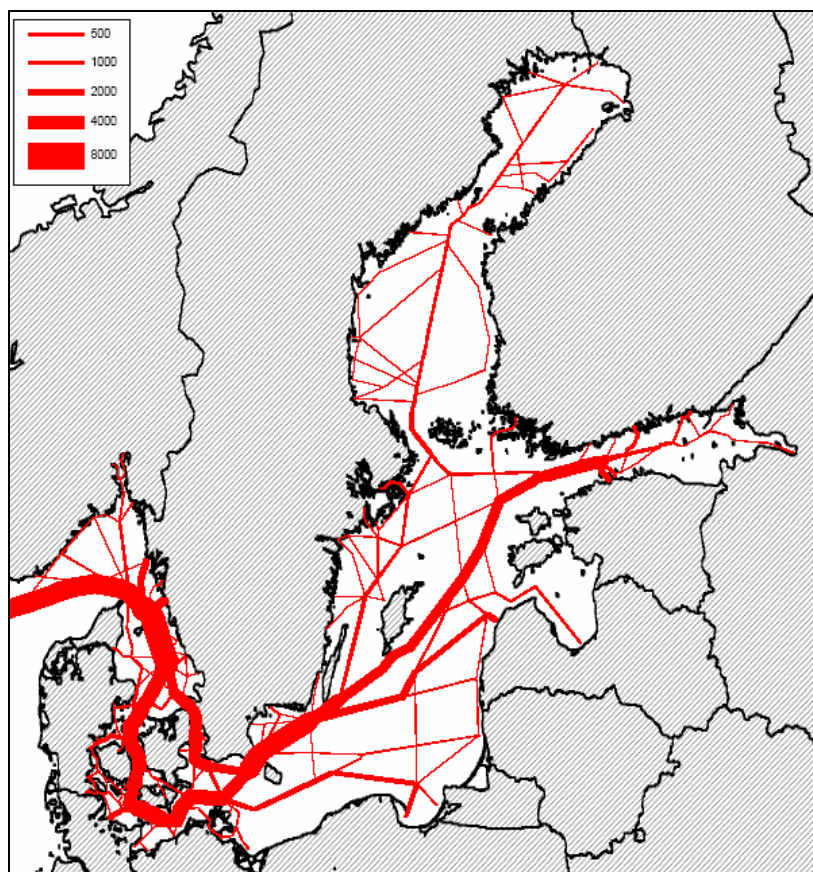
³ Konwencja Helsińska (1974) i Nowa Konwencja Helsińska (1992) nakładają na państwa bałtyckie obowiązki dotyczące ochrony środowiska na tym akwenie. Jedną z form jest monitoring ruchu jednostek, zagrażających bezpieczeństwu ekosystemu bałtyckiego.

⁴ Jest to przewóz towarów przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu na podstawie umowy o przewóz multimodalny, z miejsca położonego w jednym kraju, gdzie towar przejął w pieczę operator transportu multimodalnego, do oznaczonego miejsca przeznaczenia położonego w innym kraju.

⁵ Maritime News, <http://gbk.net.pl/articles.php?lng=pl&pg=213> 28.12.05

⁶ *Informacja o wynikach kontroli realizacji postanowień Konwencji Helsińskiej*, Najwyższa Izba Kontroli. Departament Środowiska, Rolnictwa i Zagospodarowania Przestrzennego, Warszawa 2004 r.

⁷ B. Moźdzynski, *Bałtyk drugą Zatoką Perską*, „Profit”, 2003, nr 6, s. 6.

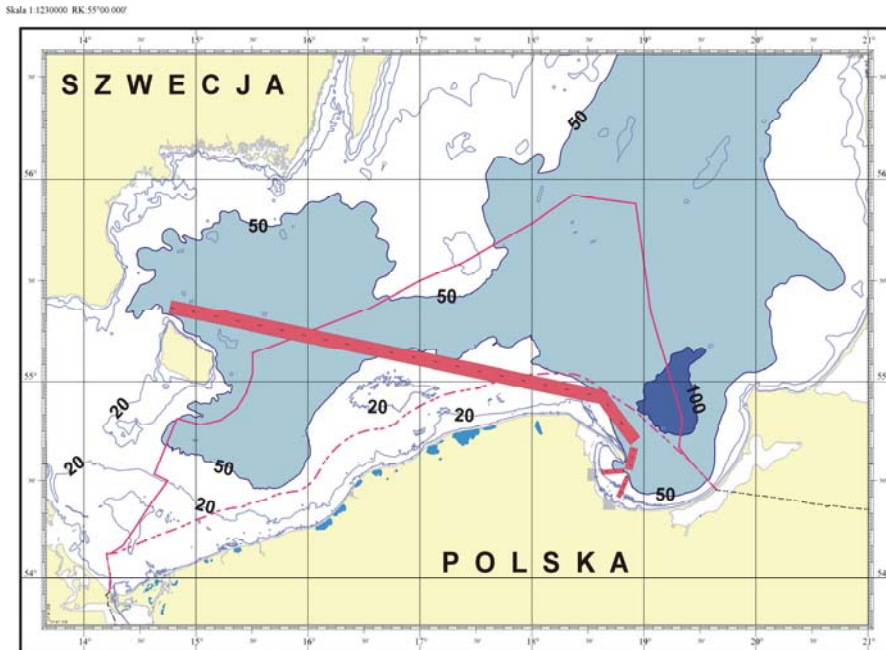


Rysunek 1.: Szacunkowy rozkład rocznego ruchu jednostek na Morzu Bałtyckim
Źródło: M. Ilnicki, K. Kubiak, P. Mickiewicz *Transport ropy i gazu w warunkach zagrożeń
aktami przemocy*, Wrocław 2006, s. 45.

Bałtyk jest i będzie akwenem koncentracji głównych strumieni transportowych ropy na zachód⁸. Główny szlak transportowy surowców energetycznych na Morzu Bałtyckim przebiega południkowo od Cieśnin Duńskich, na północ od wyspy Bornholm aż do wybrzeży Polski, Łotwy lub Federacji Rosyjskiej. Od roku 2003 prowadzona jest jednak dyskusja nad zmianą tej trasy. Zgodnie z duńsko-szwedzkim projektem, będącym de facto reakcją państw skandynawskich na konsekwencje kolizji tankowców *Baltic Carrier* oraz *Tern*, główny szlak transportowy miałby przechodzić na południe od wyspy Bornholm, co byłoby istotną

⁸ *Morskije porty. Konkurencija obostriajetsja*, „*Transport Rossii*”, 2003, nr 49, s. 2, K. Wardin, op.cit, s.7.

zmianą z punktu widzenia Polski. Droga południowa to bowiem zagrożenie dla naszego wybrzeża ze względu na wiatry, gdyż ewentualny wyciek ropy naftowej ze zepchnięty zostałyby prosto na południowe plaże Bałtyku.



Rysunek 2.: Przewidywany obszar skażenia akwenów wodnych i polskiego wybrzeża w przypadku katastroficznego rozlewu ropy z tankowca o wyporności ok. 150 000 ton.

Źródło: K. Kubiak, A. Makowski, P. Mickiewicz, *Polska wobec zagrożenia terroryzmem morskim*, Warszawa 2005, s. 45.

Konsekwencje takowego zdarzenia są trudne do jednoznacznego określenia. Posługując się szacunkowymi zestawieniami, można jednak określić jej prawdopodobne skutki. W przypadku katastrofy *Amocco Cadiz* do wody przedostało się wówczas 216 tys. t surowej ropy naftowej oraz 4 tys. t benzyny. Zanieczyszczeniu uległy 224 mile morskie wybrzeża. Nie wyszczególnione w poniższej tabeli koszty niemierzalne obejmowały m.in. straty w biomasie szacowane na ok. 60 mln rozmaitych organizmów morskich tworzących ogniwa łańcucha pokarmowego funkcjonującego w ekosystemie, zginęło przykładowo ok. 37 tys. ptaków morskich⁹.

⁹ Prus M., *Ekonomiczne skutki rozlewów ropy naftowej na przykładzie „Amoco Cadiz”*, Technika i Gospodarka Morska 1983 nr 11, s. 597.

Podobne skutki przyniosła katastrofa *Exxon Valdez*. W wyniku tej katastrofy do morza przedostało się 60 – 70 tys. ton ropy. Skażeniu uległo 600 mil morskich wybrzeża. Według danych urzędu ochrony środowiska Stanów Zjednoczonych bezpośrednio w wyniku katastrofy zginęło ponad 35 tysięcy ptaków morskich (w tym 146 rzadkich białogłowych orłów morskich), 990 wydr, 30 fok, 14 lwów morskich i 17 wielorybów. Ale ostateczna liczba martwych zwierząt jest znacznie wyższa. Pełne koszty rozlewu oszacowane zostały na 2 mld USD (tylko przedsiębiorstwa połowowe z Alaski straciły ok. 100 mln USD). O rozmiarach kosztów poniesionych podczas rekultywacji wybrzeża świadczy to, że 11 tys. robotników zdołało w ciągu 9 miesięcy oczyścić tylko 90 mil morskich wybrzeża (czyli zaledwie 15 %) ¹⁰.

Tabela 1.: Struktura kosztów rozlania ropy naftowej przez zbiornikowiec „Amoco Cadiz”
Źródło: Prus M. *Ekonomiczne skutki rozlewów ropy naftowej na przykładzie „Amoco Cadiz”*, Technika i Gospodarka Morska 1983 nr 11, s. 596.

Wyszczególnienie	Koszty regionalne dla Bretanii [mln USD]	Koszty krajowe dla Francji [mln USD]	Koszty dla świata [mln USD]
KOSZTY MIERZALNE			
Dochody z turystyki i dochody pracowników	27,5 - 43,3	4,8 - 9,9	-----
Usługi promowe	0,2	0,2	-----
Rybołówstwo morskie	3,5 - 4,4	3,1	2,4 - 2,7
Hodowla ostryg	19,0 - 30,3	17,4 - 21,1	14,9 - 16,4
Skażenie, oczyszczenie i odnowa wybrzeża	19,5 - 26,7	1,7 - 2,1	47,6
Uszkodzenie własności prywatnej	0,3 - 0,5	54,4 - 61,1	0,2 - 0,3
Koszt utraconej ropy	-----	-----	13,8 - 15,1
Wartość zbiornikowca	-----	-----	8,6 - 9,5
Koszty badawcze i prawne	0,1 - 0,2	3,9 - 4,7	4,1 - 4,6
Inne	0,1	-----	-----
KOSZTY NIEMIERZALNE			
Koszty turystów	oszacowano jakościowo		
Szkodliwy wpływ na	oszacowano jakościowo		

¹⁰ *Alaskański Czernobyl*, „Morze” 1989 nr 6, s. 21; M. Perzyński, *Katastrofa*, „Morze”, 1989 nr 7, s. 6; *Największa tragedia 1989 roku*, „Morze”, 1989 nr 12, s. 8.

Wyszczególnienie	Koszty regionalne dla Bretanii [mln USD]	Koszty krajowe dla Francji [mln USD]	Koszty dla świata [mln USD]
zdrowie i środowisko			
Skutki pośrednie	5,9 - 9,4	1,0 - 2,1	-----

Na Bałtyku największy rozlew substancji ropopochodnej miał miejsce w 1981 r. na podejściach do Kłajpedy. Z uszkodzonego zbiornikowca „Globe Asimi” do morza wydostało się 16,5 tys. ciężkiego oleju opałowego. Silnemu skażeniu uległ odcinek brzegu o długości 30 km. Zasięg całkowity skażenia brzegu wynosił ok. 90 km¹¹. Strona radziecka nie ujawniła innych danych o kosztach katastrofy.

Oprócz ekonomicznych, katastrofalny rozlew ropy naftowej może mieć w warunkach polskich bardzo poważne następstwa społeczne. Będące następstwem skażenia ropą ograniczenie lub zerwanie połowów bałtyckich oznaczałoby utratę miejsc pracy przez osoby zatrudnione w rybołówstwie i przemyśle przetwórczym. Rybołówstwo bałtyckie daje zatrudnienie około 4236 osobom. Przemysł przetwórczy (bez handlu) zaś ok. 26,7 tys. osób, co stanowi 2 % ogółu zatrudnionych w województwach nadmorskich¹². Utrata źródeł zarobkowania przez stosunkowo liczną grupę zawodową doprowadzić może do skokowego wzrostu napięcia, zwłaszcza w dotkniętych wysokim¹³ bezrobociem regionach koszalińskim i słupskim. Do podobnych następstw doprowadzić może ograniczenie bądź zamarcie ruchu turystycznego¹⁴. Przykładowo w rejonie słupskim dochody czerpane z turystyki są podstawowym źródłem utrzymania dla ok. 4,5 - 5 % ludności zawodowo czynnej zaś sezonowe zyski ze świadczenia różnego rodzaju usług w szeroko pojmowanym sektorze turystycznym czerpie do 15 % ludności zawodowo czynnej¹⁵. Znacznie

¹¹ Koberowska D., *Bałtyk zalewany ropą*, Morze 1996 nr 4, s. 4 - 5.

¹² *Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny 2002*, s. 78-79. Zaś pracownicy Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni, a zwłaszcza W. Szostak oceniają ten poziom na około 25 tysięcy osób.

¹³ Poziom bezrobocia w powiatach nadmorskich wynosił w IV kwartale 2003 roku: Białogardzkim – 36,6%, Koszalińskim- 35,3%, Słupskim- 34,4%, Lęborskim 2,9%, a Świnoujskim –9,6%.

¹⁴ W 2003 r. w województwach nadmorskich przebywało około 0,8% turystów zagranicznych w skali kraju, co przekłada się na liczbę 38160. W tym samym roku liczba turystów polskich przebywających na wybrzeżu wyniosła około 2 000 000 osób. Zobacz statystyki Instytutu Turystyki, www.intur.com.pl.

¹⁵ Powyższe dane liczbowe oparte są o oficjalną sprawozdawczość otrzymywaną przez agendy państwowe i nie uwzględniają szarej strefy gospodarczej. Zdaniem specjalistów

mniej sę potencjalne następstwa załamania rybołówstwa w wyniku katastrofalnego rozlewu ropy naftowej dla bezpieczeństwa żywnościowego kraju. W latach 2001-2003 połowy bałtyckie zamykały się kwotą 120-150 tys. ton ryb rocznie. Maksymalny potencjał połowowy rybołówstwa bałtyckiego (422 jednostki powyżej 20 m i 922 poniżej 20 m) szacowany jest na 200 tys. ton rocznie¹⁶.

PRAWNE I ORGANIZACYJNE UWARUNKOWANIA PRZECIWDZIAŁANIA SKUTKOM ZANIECZYSZCZEŃ NA POLSKICH OBSZARACH MORSKICH

Polski system zapobiegania zanieczyszczeniu morza jest oparty na czterech aktach prawnych (ustawach)¹⁷. Z ich upoważnień, przy równoczesnym uwzględnieniu zapisów prawa międzynarodowego wdrożono poniższe akty wykonawcze:

- **Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2002 r.** w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu¹⁸,
- **Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20 grudnia 1996 r.** w sprawie przepisów technicznych w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki, trybu przeprowadzania przeglądów i inspekcji, wzorów międzynarodowych świadectw, wysokości opłat z tym związanych oraz powierzenia niektórych zadań organu inspekcyjnego instytucji klasyfikacyjnej¹⁹.
- **Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 6 stycznia 1998 r.** w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie

dochody osiągnęte z turystyki, zwłaszcza sezonowe są wyższe o 30 - 50 % od wykazywanych.

¹⁶ Takie dane zostały zaprezentowane w raporcie *Polska gospodarka morska* Departamentu Żeglugi Ministerstwa Infrastruktury oraz *Roczniku Gospodarki Morskiej*, opracowanego przez Instytut Morski w Gdańsku.

¹⁷ Są to Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. *o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej* oraz Ustawa z dnia 16 marca 1995 r. *o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki* oraz Ustawa z dnia 9 listopada 2000 r. *o bezpieczeństwie morskim*, Ustawa z dnia 12 września 2002 r. *o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków*.

¹⁸ Dz.U. 2002, Nr 239, poz. 2026

¹⁹ Dz.U. 1997, Nr 2, poz. 16.

do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji²⁰.

Powyższe rozporządzenia określają sposoby zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na polskich obszarach morskich oraz system organizacji jednostek zajmujących się zwalczaniem tego zagrożenia. Zgodnie z wolą ustawodawcy²¹ ośrodkiem koordynującym proces zwalczania zagrożeń na morzu jest Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa – SAR²², której zadania - na mocy wspomnianej ustawy *o bezpieczeństwie morskim* - nałożono zadania związane ze zwalczaniem zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu²³. Do jej zadań w zakresie dotyczącym zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu należy:

- Utrzymanie gotowości do przyjmowania zawiadomień o zagrożeniach i zanieczyszczeniach środowiska morskiego,
- Utrzymanie sił i środków do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego,
- Planowanie, prowadzenie i koordynacja akcji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego,
- Współdziałanie z innymi służbami i systemami ratowniczymi funkcjonującymi na obszarze kraju,
- Współdziałanie z odpowiednimi służbami państw stron Konwencji Helsińskiej w akcjach zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego²⁴.

Działania te są realizowane w oparciu o *Krajowy Plan Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego*²⁵. Skuteczne zwalczanie zanie-

²⁰ Dz.U. 1998, Nr 6, poz. 20.

²¹ Na mocy Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu.

²² Jest ona państwową jednostką budżetową podległą ministrowi ds. gospodarki morskiej. Zakres działania i kompetencje określa ustawa opublikowana w Dz. U. z 2000, Nr 109, poz. 1156.

²³ Szczegółowe zadania i organizacja sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na polskich obszarach morskich zostały określone w Dz. U. Nr 239 z 2002.

²⁴ Dobrowolski J., II Międzynarodowa Konferencja Naukowa-Zarządzanie Kryzysowe, Bezpieczeństwo i ochrona statków i portów morskich, Podstawowe prawne regulacje organizacji ratownictwa morskiego w Polsce, Szczecin 2004, s.81.

²⁵ Projekt Programu przygotowuje Dyrektor SAR, a po uzyskaniu pozytywnej opinii Rady SAR i uzgodnieniu z ministrami właściwymi oraz obrony narodowej, zatwierdza minister właściwy do spraw gospodarki morskiej

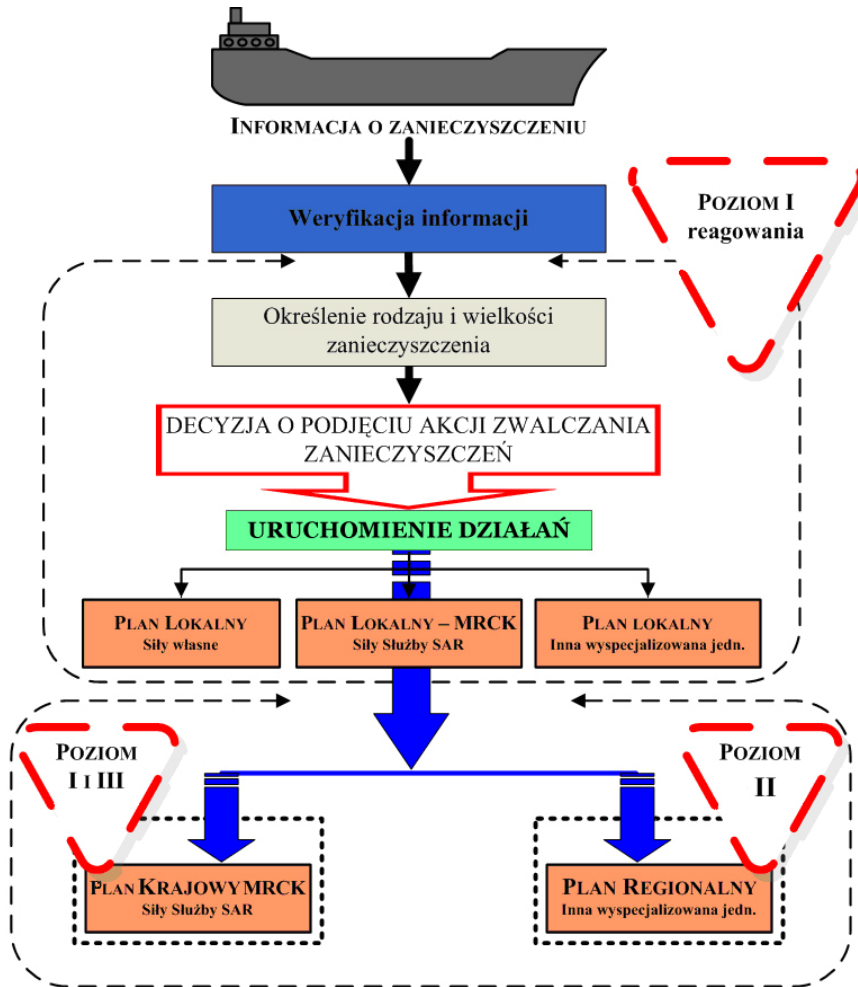
czyszczeń zależy od szybkiej reakcji na katastrofę. Zgodnie z wymogami Konwencji Helsińskiej²⁶ siły te powinny być zdolne do podjęcia działań w dwie godziny po zawiadomieniu o przypadku zanieczyszczenia, oraz podjąć działania w miejscu rozlewu w ciągu 6 godzin. Zasady, według jakich należy prowadzić akcję określa *Krajowy plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego*. Jest on przygotowywany przez Dyrektora Służby SAR, a jego zasadniczą część stanowią:

- Sposoby alarmowania i informowania o zdarzeniach powodujących zagrożenie lub zanieczyszczenie środowiska morskiego oraz punktów kontaktowych,
- Wykaz i rozmieszczenie sił i środków, które mogą być użyteczne do akcji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu,
- Sposób prowadzenia akcji zwalczania zanieczyszczeń na morzu, z uwzględnieniem specjalnych metod prowadzenia działań na akwenach uznanych za szczególnie wrażliwe na zanieczyszczenia,
- Zadania dla jednostek współdziałających ze Służbą SAR w akcjach zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu,
- Określenie jednostek współdziałających w zwalczaniu zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu²⁷.

Krajowy plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego nakłada obowiązek współpracy z SAR w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń olejowych i chemicznych na obszarach morskich i w pasie nadbrzeżnym oraz na akwenach śródlądowych. Zalecenie to dotyczy przede wszystkim Urzędów Morskich, Zarządów Portów oraz innych instytucji, w tym Państwowej Straży Pożarnej. Instytucje te mają koordynować działania w poszczególnych fazach reagowania, w zależności od skali zagrożenia. W przypadku zagrożenia o charakterze lokalnym (**Poziom lokalny**) z reguły nie występuje konieczność użycia dodatkowych sił i środków. Dopiero na poziomach regionalnym i ogólnokrajowym wymagane jest wsparcie wyspecjalizowanych jednostek.

²⁶ Art. 14, Zalecenie 11 / 13

²⁷ Dobrowolski J., Bezpieczeństwo i ochrona..., Op. cit., s. 81-82.



Rysunek 3.: Procedura inicjowania akcji dla poziomu I reagowania.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Krajowego Planu Zwalczenia Zagrożeń i Zanieczyszczeń na Morzu*.

Celem każdej operacji zwalczania zanieczyszczeń jest minimalizacja skutków tego zanieczyszczenia w aspekcie ochrony środowiska, ekologicznym, socjalnym i finansowym. Najważniejszym zadaniem jest maksymalne ograniczenie powierzchni rozlewów, zebranie i likwidacja substancji ropopochodnej. Skuteczność realizacji tego zadania uzależniona jest od wielu czynników, w tym i warunków hydrometeorologicznych. Te warunki powodują, że na polskich akwenach morskich najwydajniejszymi sposobami likwidacji rozlewów są me-

chaniczne systemy zbierania w postaci zapór, zgarniaczy powierzchniowych czy łodzi zbierających²⁸. Pomimo, że jest to najlepszy i najbezpieczniejszy dla środowiska sposób likwidacji rozlewów olejowych, nie pozwala na pełną likwidację skażeń. Wydajność tych urządzeń nie przekracza 20 %, a w dodatku można je stosować jedynie do stanu morza 4.

Przedstawione uwarunkowania powodują, że w przypadku katastrofalnego rozlewu praktycznie przesądzone jest skażenie znacznej części polskiego wybrzeża²⁹. Dlatego niezwykle istotne jest właściwe przygotowanie systemu zapobiegania zanieczyszczenia wybrzeża i brzegu morskiego. Zadanie to są zobowiązane realizować jednostki samorządu lokalnego. Są one zobowiązane do podjęcia działań zmierzających do likwidacji zanieczyszczeń, a instytucje państwowe (administracja zespolona) mają jedynie udzielić wsparcia tym przedsięwzięciom. Stanowi to spore wyzwanie, zwłaszcza na poziomie gminy, na którą de facto spada obowiązek likwidacji skażeń. Należy bowiem przyjąć, iż likwidacja skażeń nie spowoduje wprowadzenie stanu klęski żywiołowej. W tej sytuacji gros zadań spadnie na lokalne władze samorządowe.

Bez względu na kontrowersje związane z zastosowaniem powyższego rozwiązania system obrony brzegu morskiego przed zanieczyszczeniem musi uwzględniać dwie formy działań. Pierwszą jest ochrona brzegu przed zanieczyszczeniami. Uwzględniać on musi następujące przedsięwzięcia:

- ustawienie przybrzeżnych zapór kierunkowych, które pozwalają na różnicowanie poziomów skażenia oraz skupiania rozlewu w określonych obszarach;
- wykonanie zapór ochronnych ;
- założenie folii ochronnych na plażach piaszczystych;
- zbieranie, wywóz i utylizacja oleju.

Drugi obszar działań to oczyszczanie zanieczyszczonych plaż. Do najważniejszych działań w tej sferze zaliczyć należy:

- Przygotowanie dróg dojazdowych;
- Ręczne i mechaniczne zbieranie oleju;

²⁸ Najpopularniejszą metodą ograniczania powierzchni rozlewu są zapory, których zadaniem jest niedopuszczenie do jego rozprzestrzeniania się oraz spadku grubości plamy. Inną, równie wydajną metodą jest mechaniczne podnoszenia oleju z powierzchni wody.
²⁹ Należy pamiętać, że w sytuacji gdy stan morza przekracza 3 stopnie, akcja na morzu nie będzie realizowana.

- Przepompowywanie zgromadzonego oleju do zbiorników tymczasowych;
- Przewożenie i oczyszczanie piasku;
- Odbudowa plaż.

ZAGROŻENIA I REKOMENDACJE DLA OBECNEGO SYSTEMU LIKWIDACJI SKAŻEŃ ROPOPOCHODNYCH NA POLSKICH OBSZARACH MORSKICH I WYBRZEŻU

ZAGROŻENIA

Zadania te, w pierwszej fazie działań będą więc realizowane przez lokalne Centra Zarządzania Kryzysowego przy wykorzystaniu struktur Systemu Ratowniczo-Gaśniczego. Ponadto większość instytucji, wykorzystywanych do realizacji zadania likwidacji skażeń brzegu morskiego uczestniczy w tych przedsięwzięciach na zasadzie dobrowolności i na mocy podpisanych z lokalnymi władzami porozumień. Tworzy to określone zagrożenia dla całego systemu zarządzania i kierowania akcją. Spośród nich za najważniejsze uznać należy:

1. **Ustawowe przekazanie do kompetencji Ministerstwa Ochrony Środowiska opracowanie i zatwierdzenie *Krajowego Planu Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego***. Skala zagrożeń i sposób likwidacji zagrożenia powoduje, że w praktyce działania te będą podejmowane przez instytucje i organy podległe nie Ministerstwu Ochrony Środowiska, ale Ministerstwu Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz – poniekąd MON (Marynarka Wojenna). A rola tych instytucji sprowadzona została do funkcji koordynowania działań w części dotyczącej sposobu wykorzystania sił tych resortów.
2. **Dualizm kierowania akcją likwidacji skażeń na akwenach morskich i pasie wybrzeża**. Wydaje się to rozwiązaniem anachronicznym, ze względu na w praktyce przesądzone równoczesne skażenie akwenów morskich i wybrzeża. Utrzymanie tego rozwiązania powodować będzie zadrażnienia na linii kierujących akcją, paraliż decyzyjny oraz spory kompetencyjne.
3. **Scedowanie obowiązku usuwania zanieczyszczeń na samorządy i lokalne plany zarządzania kryzysowego**. Powoduje to powstanie różnych form likwidacji skażeń, brak jednolitego systemu, a nade wszystko ko-

nieczność podpisywania indywidualnych porozumień z przedsiębiorstwami i instytucjami, co do form i zakresu ich udziału w akcji.

4. Brak możliwości podjęcia działań przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa zgodnych z wymogami międzynarodowymi i zapisami Krajowego Planu. Spośród największych zagrożeń uznać należy następujące:

- **Brak możliwości dotarcia w ciągu zalecanych 2 godzin do miejsca katastrof na całym nadzorowanym obszarze³⁰;**
- **Brak dostatecznej ilości sprzętu niezbędnego do zwalczania zanieczyszczeń na morzu. Dotyczy to zwłaszcza zapór pełnomorskich, umożliwiających działania w gorszych warunkach pogodowych, sprzętu do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na wodach płytkich i osłoniętych oraz do zwalczania zanieczyszczeń na brzegu morskim, zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń olejami ciężkimi oraz chemikaliami³¹;**
- **Brak stałej bazy ratownictwa morskiego w Świnoujściu.**

REKOMENDACJE

A. NA POZIOMIE KRAJOWYM

Problem zwalczania zagrożeń skażeń akwenów morskich i wybrzeża wykracza poza działania jednej instytucji państwowej. **Za niezbędne uznać należy stworzenie struktury zapewniającej ściśle i harmonijne współdziałanie wszystkich służb państwowych oraz organów administracji państwowej i samorządowej w ramach sztabu antykryzysowego.** Organ taki winien być wyposażony w pełnomocnictwa do podejmowania w płaszczyźnie operacyjnej wszystkich niezbędnych kroków zmierzających do zlikwidowania zaistniałego zagrożenia, z dysponowaniem siłami i środkami służb państwowych włącznie. Postulowany organ powinien być swoistą „*super strukturą*” władzy, dysponującą bardzo rozległymi uprawnieniami, ograniczonymi jednak pod względem funkcjonalnym jedynie do działań związanych z likwidacją zaistniałego zagrożenia. Byłby on zdolny

³⁰ Na północny skraj Polskiej Strefy Odpowiedzialności polskie jednostki ratownicze docierają w ciągu 7 godzin, a na zachodni aż w czasie 12 godzin od wyjścia z portu.

³¹ Specjalistyczne statki do zwalczania zanieczyszczeń na morzu, tj. *m/s Kapitan Poinc* i *m/s Czesław II*, wyposażone są także w przestarzałe urządzenia do zbierania zanieczyszczeń,

do zespolenia wysiłku wszystkich służb i organów państwa w sytuacji nadzwyczajnej. Zasadnicze walory proponowanego rozwiązania to: przejrzysta struktura kompetencyjna i jasny rozkład odpowiedzialności, koncentracja uprawnień decyzyjnych w jednym ręku, eliminacja bezpośredniego wpływu czynników nadrzędnych poszczególnych służb i agend przekazujących siły w podporządkowanie sztabowi na okres jego działania, skrócenie procesu decyzyjnego oraz uproszczenie procedur kierowania i dowodzenia.

W założeniu sztab antykryzysowy byłby rozwijany i rozpoczynał działanie dopiero w sytuacji wystąpienia zagrożenia lub w warunkach znamionujących możliwość jego wystąpienia. W okresie pokoju funkcjonowałby jedynie stały sekretariat sztabu, odpowiedzialny za bieżącą działalność administracyjną oraz utrzymanie urządzeń technicznych i bazy lokalowej w gotowości do rozwinięcia sztabu. Jednakże jego sprawne rozwinięcie wymaga wyprzedzającego przygotowania (oprócz wymienionych wcześniej procedur i harmonogramów) odpowiedniego stanowiska kierowania. Z uwagi na bardzo specyficzne zadania sztabu nie wydaje się celowym organizowanie go w oparciu o istniejące instalacje innych służb państwowych, gdyż mogłoby to prowadzić do zaburzenia ich funkcjonowania. Należałoby zatem stworzyć autonomiczne centrum kierowania dysponujące odpowiednią liczbą środków łączności i obrazowania sytuacji, przejmujące wszystkie zadania związane z zarządzaniem sytuacją kryzysową, w tym również z dowodzeniem siłami i środkami wydzielonymi przez inne służby do dyspozycji sztabu antykryzysowego. Dysponować ono powinno możliwością wymiany informacji z analogicznymi instalacjami innych służb państwowych, lecz jego zadania ograniczone byłyby tylko do sytuacji kryzysowej. Dzięki takiemu rozwiązaniu sztab antykryzysowy uzyskalby możliwość efektywnego kierowania podległymi siłami oraz wgląd w całość sytuacji na morzu bez obciążania dodatkowymi zadaniami ośrodków kierowania i dowodzenia innych służb państwowych.

B. NA POZIOMIE LOKALNYM

Pierwszoplanowym zadaniem jawi się kwestia wsparcia już podejmowanych działań i ich szybka koordynacja. Zadania jednostek samorządu (gmina, powiat) powinny zostać ograniczone do następujących kwestii:

- Monitorowania zagrożenia;

których stosowanie ogranicza możliwości manewrowe i operacyjne statku oraz wymaga znacznego nakładu pracy ludzkiej.

- Tworzenia baz danych o skutkach skażenia brzegu morskiego dla funkcjonowania infrastruktury lokalnej,
- Określenia podmiotów zobowiązanych do współpracy w przypadku wystąpienia katastrofy oraz miejsc przechowywania i składowania urządzeń, sposobów transportu i utylizacji zebranego w trakcie akcji środka zanieczyszczającego,
- Tworzenie potencjalnego zaplecza logistycznego, przy wykorzystaniu lokalnej infrastruktury gospodarczej.

Za zadania wykraczające poza obowiązki samorządu lokalnego uznać należy przede wszystkim kwestie:

1. Budowy lokalnego systemu współdziałania lokalnych struktur podmiotów ratowniczych,
2. Nawiązywanie współpracy pomiędzy lokalnymi władzami i instytucjami podległymi, a przedstawicielstwami instytucji państwowych w sferze reagowania na powstałe zagrożenia,
3. Budowę lokalnego systemu łączności.

Reasumując, stwierdzić należy że Polska podejmując decyzję o dywersyfikacji dostaw surowców i budowy systemu ich transportu drogą morską, nie podjęła trudu dostosowania systemu zarządzania kryzysowego do przeciwdziałania negatywnym skutkom realizacji tego planu. Zagrożenie w postaci skażenia akwenów morskich i wybrzeża jest traktowane jako marginalne i mało prawdopodobne. W związku z powyższym również system reagowania jest nieadekwatny do skali i konsekwencji zdarzenia. Bezwzględnie, w dobie radykalnego wzrostu liczby zbiornikowców pływających po Morzu Bałtyckim należy dokonać radykalnych przeobrażeń systemu reagowania.

Recenzja: kpt. ż.w. prof. dr Daniel Duda

