

ROCZNIK BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO  
ROK V – 2011

---

Akademia Marynarki Wojennej  
Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich

**ROCZNIK BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO**  
**ROK V – 2011**

Gdynia 2011

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

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

### **Redaktor naczelny**

kmdr dr hab. Tomasz SZUBRYCHT

### **Redaktorzy tematyczni**

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

### **Redaktor statystyczny**

dr Agata ZAŁĘSKA – FORNAL

### **Sekretariat redakcji**

kmdr por. dr Bartłomiej PĄCZEK  
dr Katarzyna WARDIN  
kmdr ppor. mgr Katarzyna KARWACKA

**W skład Rady Naukowej „Rocznika Bezpieczeństwa Morskiego” wchodzi:**

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

W związku z równoległym publikowaniem „Rocznika Bezpieczeństwa Morskiego”  
w wersji papierowej, jak i elektronicznej, informujemy, iż wersją pierwotną  
„Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego” jest wersja elektroniczna.

**ISSN 1898-3189**



## SPIS TREŚCI

<b>SŁOWO WSTĘPNE</b> .....	7
<b>Ryszard DOMOZYCH</b>	
Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego .....	9
<b>Stanisław ZARYCHTA, Krzysztof SZUMIELEWICZ</b>	
Wybrane aspekty prawne systemów monitorowania i nadzoru obszarów morskich w Unii Europejskiej .....	33
<b>Barbara KACZMARCZYK</b>	
Ochrona polskiej granicy morskiej w teorii i w prawie .....	55
<b>Jacek GABRIEL</b>	
Udział Marynarki Wojennej w zabezpieczeniu przerzutu polskich kontyngentów wojskowych do rejonów działań .....	71
<b>Radosław GÓRECKI</b>	
Rola, miejsce i zasady użycia sił Marynarki Wojennej RP wynikające z założeń procedury M-RENEGADE .....	95
<b>Andrzej TAŁUĆ</b>	
Zagrożenia wynikające z handlu banderami w transporcie morskim .....	111

**Grzegorz KOLAŃSKI**

OPV - odpowiedź na zapotrzebowanie czy potrzeba oszczędności? ..... 127

**Bogusław JAKUBOWSKI**

Programowanie obronne jako instrument polityki i strategii  
bezpieczeństwa narodowego ..... 145

**Krzysztof LIGĘZA**

Współpraca cywilno-wojskowa w ramach szkolenia obronnego  
organizowanego na poziomie samorządu terytorialnego ..... 163

**Marek TOBOLSKI**

Profilaktyka przeciwpożarowa na jednostce pływającej ..... 179

## SŁOWO WSTĘPNE

Do rąk czytelników oddajemy kolejny, piąty zeszyt Rocznika Bezpieczeństwa Morskiego, który poświęcony jest kompleksowo pojmowanej problematyce bezpieczeństwa morskiego zarówno w wymiarze narodowym jak i międzynarodowym. W odróżnieniu od poprzedniego numeru, który poświęcony był tym aspektom bezpieczeństwa wewnętrznego, które w sposób bezpośredni lub pośredni związane są z kompleksowo pojmowaną problematyką polityki morskiej, bezpieczeństwa morskiego i bezpieczeństwa państwa.

Niniejszy numer zapoczątkowuje zmianę częstotliwości wydawania naszego wydawnictwa, otóż mimo nazwy *Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego* będzie on wydawany jako kwartalnik. Oczywiście wszystkie inne elementy (problematyka, cele, zadania i polityka wydawnicza) pozostają bez zmian.

Nadal głównym zamysłem zarówno Rady Naukowej jak i Redakcji Rocznika jest położenie nacisku na aspekt narodowy i postrzeganie problematyki morza, bezpieczeństwa morskiego i bezpieczeństwa państwa właśnie przez ten pryzmat. Z satysfakcją stwierdzamy, że w poszczególnych zeszytach Rocznika znalazły się artykuły poruszające prawie wszystkie kwestie, które w *Założeniach polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej* uznane zostały jako priorytetowe.

Podobnie jak w poprzednich zeszytach również i ten ma charakter interdyscyplinarny. Trzy z prezentowanych artykułów odnoszą się do wybranych problemów bezpieczeństwa morskiego i bezpieczeństwa państwa w ujęciu międzynarodowym, siedem natomiast postrzegającą tę problematykę przez pryzmat narodowy.

Zawarte w niniejszym zeszycie artykuły poruszają między innymi problematykę Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego oraz prawne aspekty monitorowania i nadzoru obszarów morskich w Unii Europejskiej. Z punktu widzenia międzynarodowych aspektów bezpieczeństwa morskiego interesującą problematykę podjął w swym artykule A. Tułać. Artykuł tego autora poświęcony został zagrożeniom dla państwa nadbrzeżnego, które są wynikiem procederu potocznie określanym jako handel banderą.

W opinii redakcji na uwagę zasługuje również artykuł R. Góreckiego, którego tematem jest mało znany aspekt roli, miejsca i zasad użycia sił MW RP wynikających z procedury M-RENEGADE. Równie interesujące są rozważania poświęcone OPV i celowości ich włączenia do sił okrętowych Marynarki Wojennej RP.

Z zadowolenia stwierdzamy, iż kolejne zeszyty *Rocznika Bezpieczeństwa Morskiego* stają się coraz szerszym forum wymiany myśli i postulatów, o czym

świadczą może rozszerzające się grono środowisk publikujących w naszym wydawnictwie.

Jakość i trafność zawartych przemyśleń oraz opinii potwierdza zamieszczona na łamach *Rocznika Bezpieczeństwa Morskiego* problematyka, która dopiero po pewnym czasie zagościła na pierwszych stronach gazet. W zupełności potwierdziły się przypuszczenia i wnioski autorów prezentowane w Roczniku. Wspomnieć należy chociażby materiały dotyczące piractwa na wodach somalijskich, budowy Rurociągu Nord Stream, transportu surowców energetycznych drogą morską, polityki morskiej państwa czy kondycji Marynarki Wojennej RP.

Intencją Rady Naukowej Rocznika jest poświęcenie jednego z kolejnych numerów Rocznika problematyce roli i znaczenia Marynarki Wojennej i Straży Granicznej w realizacji interesów morskich naszego kraju oraz w realizacji polityki morskiej państwa.

Systematycznie poszukujemy również tych obszarów, które mimo swej wagi nie zdołały się przebić do świadomości zarówno polityków jak i społeczeństwa.

Krzysztof Rokiciński

Tomasz Szubrycht



**Ryszard DOMOZYCH**

Centrum Wsparcia Teleinformatycznego i Dowodzenia MW

## **STRATEGIA UNII EUROPEJSKIEJ DLA REGIONU MORZA BAŁTYCKIEGO**

### **STRESZCZENIE**

Artykuł tworzą dwie główne tezy. W tezie pierwszej przedstawiono czynniki, które złożyły się na powstanie i rozwój „Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego”, jej podstawowe założenia, zawartość oraz główne jej osiągnięcia. W tezie drugiej dokonano analizy wpływu „Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego” na realizację „Strategii bezpieczeństwa narodowego RP”, rozwój gospodarczy Polski, a w tym możliwości rozwoju Marynarki Wojennej RP.

Słowa kluczowe:

strategia, Unia Europejska, Morze Bałtyckie

### **WSTĘP**

Część regionu Morza Bałtyckiego należąca do UE, zamieszkała przez blisko 100 mln ludzi, w pełni wykorzystwała wiele możliwości powstałych w wyniku rozszerzenia i zacieśniania integracji UE zwiększającej spójność regionalną. W rezultacie wzrasta świadomość wspólnych zasobów naturalnych regionu oraz wrażliwość jego środowiska naturalnego. Niedawny kryzys gospodarczy jeszcze bardziej uwidoczniał potrzebę współpracy, która spotkała się z pozytywną reakcją państw regionu. Ważną rolę w tej współpracy odgrywa Strategia Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego (EUSBSR<sup>1</sup>) przyjęta, przez Komisję Europejską w czerwcu 2009 r.<sup>2</sup> oraz zatwierdzona przez Radę Europejską w październiku 2009 r.<sup>3</sup> W strategii odnosi się do kluczowych wyzwań i niewykorzystanego potencjału tego regionu, który zajmuje około jedną trzecią całkowitej powierzchni UE. Zapewnia ona zintegrowane ramy poprawy stanu środowiska

---

<sup>1</sup> EUSBSR - EU Strategy for the Baltic Sea Region

<sup>2</sup> COM(2009) 248, 10.6.2009

<sup>3</sup> Na posiedzeniu w dniach 29-30 października 2009 r. Rada Europejska zatwierdziła EUSBSR i wezwała wszystkie właściwe podmioty do podjęcia szybkich działań w celu zapewnienia pełnej realizacji strategii.

naturalnego tego płytkiego morza zamkniętego, wskazując rozwiązania w zakresie barier transportowych i wzajemnych powiązań energetycznych. Ułatwia rozwój rynków transgranicznych oraz wspólnych sieci na rzecz badań, innowacji i przedsiębiorczości.

W strategii uwidacznia się, że poprzez wspólne działanie, można skutecznie podejmować wyzwania polegające na promowaniu zrównoważonego środowiska naturalnego, zwiększaniu zamożności regionu, zwiększaniu jego dostępności i atrakcyjności, oraz zapewnieniu mu bezpieczeństwa i ochrony. Dzięki strategii wspiera się starania na rzecz osiągnięcia wspólnych celów UE oraz łączenia kwestii terytorialnych i sektorowych w oparciu o wspólne wyzwania. Wymiar północny, wspólna polityka UE, Rosji, Norwegii i Islandii, stanowi podstawę współpracy zewnętrznej.

Będąca obecnie w zaawansowanej fazie realizacji strategia uwidacznia wartość nowej formy współpracy. Uwypukla zaangażowanie partnerów na poziomie krajowym, regionalnym oraz obywatelskim, wypracowane w szczególności na bazie działań Parlamentu Europejskiego oraz powszechnego udziału podmiotów lokalnych na etapie otwartych konsultacji.<sup>4</sup> Chociaż proces wdrażania wskazuje na kwestie wymagające podjęcia dalszych działań, w tym lepsze dopasowanie finansowania oraz wzmocnioną strukturę organizacyjną, Komisja Europejska ocenia, że strategia już teraz ma pozytywny wpływ na zintensyfikowaną współpracę w regionie.

Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego stwarza również szansę dla Rzeczypospolitej Polskiej aby, wspólnie z krajami UE, realizować własne cele szczegółowe polityki bezpieczeństwa. Cele te obejmują ochronę i zapewnienie następujących wartości: 1) przetrwania (państwa jako instytucji, narodu jako grupy etnicznej, biologicznego przeżycia ludności); 2) integralności terytorialnej państwa; 3) niezależności politycznej i suwerenności; 4) sprawnego funkcjonowania instytucji państwa i stabilności wewnętrznej; 5) kompleksowego i zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego przyczyniającego się do podnoszenia jakości życia obywateli<sup>5</sup>. Ze względu na uwarunkowania wewnętrzne i międzynarodowe Polska powinna się skoncentrować w perspektywie najbliższych dziesięciu lat (2011–2020) na realizacji ostatniego celu.

Polska będzie zmierzać między innymi do zwiększenia udziału własnego przemysłu obronnego w międzynarodowej kooperacji, a zwłaszcza w programach rozwojowo-badawczych. Szczególną rolę w tych wysiłkach odegra aktywność Polski w Europejskiej Agencji Obrony. Wysiłki te zrealizowane mogą być poprzez zaangażowany udział w projektach MARSUR czy SUCBAS. Projekty te są projektami flagowymi realizowanymi w ramach „Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego”, która dla Polski stwarza ogromne możliwości rozwoju.

---

<sup>4</sup> Plan działania z adnotacjami jest dostępny na stronie strategii:

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/cooperation/baltic/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/baltic/index_en.htm)

<sup>5</sup> Budowa zintegrowanego systemu bezpieczeństwa narodowego Polski, Ekspertyza, Warszawa, październik 2010, prof. dr hab. Ryszard, dr hab. Justyna Zajac

## **STRATEGIA UNII EUROPEJSKIEJ DLA REGIONU MORZA BAŁTYCKIEGO**

Unijna Strategia dla regionu Morza Bałtyckiego proponuje nowy sposób współpracy w UE. Regiony w ośmiu państwach członkowskich, zamieszkałe przez blisko 100 milionów ludzi, będą mogły planować, ustalać priorytety i wdrażać działania, mając przy tym pewność, że współpracownicy i sąsiedzi działają zgodnie z tą samą metodologią służącą realizacji tych samych celów. Dzięki takiemu podejściu w regionie Morza Bałtyckiego możliwe będzie zagwarantowanie właściwie chronionego środowiska oraz optymalnego rozwoju gospodarczego i społecznego.

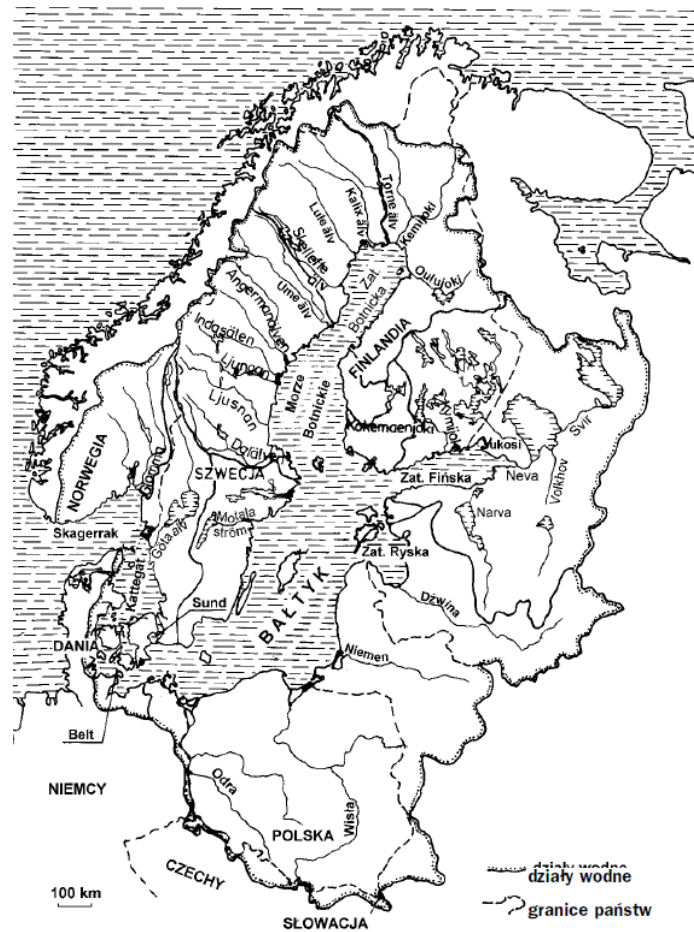
### **Geneza strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego**

Ekosystem Morza Bałtyckiego jest unikalny – północna część, przez niemal pół roku skuta lodem, jest praktycznie słodkowodna. W miejscu, w którym Morze Północne styka się z Bałtykiem, w Cieśninach Duńskich, woda jest słona. Ten silny kontrast powoduje powstanie wyjątkowego ekosystemu, w którym gatunki muszą się umieć dostosować do poziomu zasolenia, co sprawia, że tylko niektóre z nich są w stanie przeżyć. Ze względu na tę delikatną równowagę ekosystem jest szczególnie narażony na zmiany, czy to pod względem składu fizycznego lub chemicznego czy pod względem sieci troficznej<sup>6</sup>. Zlewisko Bałtyku, z którego wody spływają do morza, jest mniej więcej czterokrotnie większe niż powierzchnia samego morza – rys. 1.

---

<sup>6</sup> Sieć troficzna - wiele łańcuchów pokarmowych łączących się ze sobą na każdym z poziomów pokarmowych, dzięki rozległym i wielorakim powiązaniom sieci pokarmowych, przez świat istot żywych nieustannie przepływa energia.

Źródło: *Encyklopedia Powszechna*, Wydawnictwo Fogra, Kraków 1999



Rys. 1. Zlewisko Morza Bałtyckiego.

źródło: *Charakterystyka fizycznogeograficzna zlewiska Morza Bałtyckiego*,  
Zeszyty naukowe, Lars Håkanson - Uniwersytet w Uppsali, Szwecja

Około 20% zlewiska to tereny uprawne i pastwiska. Inne obszary są gęsto zaludnione, zatem spływ nawozów i ścieki to kluczowe czynniki powodujące powstawanie wykwitów alg. Kraje sąsiadujące z morzem od zawsze były dla siebie partnerami handlowymi. Wikingowie zbudowali tu we wczesnym średniowieczu swoje kupieckie imperium, jako że region był bogaty w futra, bursztyn, drewno i smołę drzewną. Pomiędzy XIII a XVII wiekiem Hanza<sup>7</sup> opanowała Bałtyk i stała

<sup>7</sup> Hanza, Liga Hanzeatycka, Związek Hanzeatycki (hansa - grupa) – związek miast handlowych Europy Północnej z czasów Średniowiecza i początku ery nowożytnej. Miasta należące do związku popierały się na polu ekonomicznym, utrudniając pracę kupcom z miast

się największą siłą gospodarczą w Europie Północnej, wykorzystując morze do wytyczania szlaków handlowych. To wspólne dziedzictwo, obejmujące tysiąc lat historii, stanowi podstawę, na której można budować strategię zapewniającą Bałtykowi sukces oraz przyszłość równie pomyślną i dynamiczną jak przeszłość.

Przeważająca część 8000 km wybrzeża bałtyckiego leży w ośmiu państwach członkowskich UE, z których każde ma własne priorytety i potrzeby, uwarunkowania gospodarcze i problemy polityczne. Wokół Bałtyku – autostrady morskiej, będącej zbyt często wysypiskiem odpadów – mieszka niemal sto milionów ludzi.

Lecz pomimo wielu lat współpracy na rzecz poprawy stanu morza, sytuacja nieustannie się pogarsza. Dlatego też państwa członkowskie zwróciły się do Komisji Europejskiej o opracowanie odpowiedniej strategii gwarantującej lepszą przyszłość dla regionu.

Siedem lat temu w maju, Polska, Estonia, Łotwa i Litwa przystąpiły do Unii Europejskiej. W wyniku rozszerzenia osiem z dziewięciu krajów bałtyckich<sup>8</sup> łączy nie tylko wspólne dziedzictwo, lecz także swobodny przepływ towarów i usług oraz unijne przepisy w zakresie jakości wody – rys. 2. Bliskość fizyczna i kulturowa sprawia, że Bałtyk jest idealnym miejscem do wdrożenia nowatorskiej strategii obejmującej cały makroregion. Strategia stanowi także ważny krok na drodze do wdrożenia na szczeblu regionalnym zintegrowanej polityki morskiej.

Rada Europejska wskazała trzy parametry, które Komisja Europejska miała uwzględnić podczas opracowywania strategii. Po pierwsze strategia nie powinna naruszać zasad zintegrowanej polityki morskiej. Po drugie powinna ona między innymi pomóc w rozwiązaniu palących problemów związanych z ochroną środowiska w basenie Morza Bałtyckiego. Po trzecie podstawę zewnętrznych aspektów współpracy w regionie powinny stanowić ramy wymiaru północnego<sup>9</sup>. W tych samych konkluzjach Rada Europejska poparła zintegrowaną politykę morską i zwróciła się do Komisji o zagwarantowanie, że zostanie w niej uwzględniona specyfika regionalna. Niniejsza strategia stanowi zatem ważny pierwszy krok w kierunku regionalnej realizacji zintegrowanej polityki morskiej w regionie Morza Bałtyckiego<sup>10</sup>.

---

nienależących do związku, jednocześnie zaś stwarzały realną siłę polityczną i niekiedy wojskową. Źródło: Phillippe Dollinger, *Dzieje Hanzy*, Gdańsk 1975

<sup>8</sup> Dania, Estonia, Finlandia, Litwa, Łotwa, Niemcy, Polska i Szwecja.

<sup>9</sup> Wymiar północny zapewnia wspólne ramy służące do wspierania dialogu i wymiernej współpracy w Europie Północnej między Unią Europejską, Islandią, Norwegią i Rosją.

<sup>10</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów.

Źródło: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/](http://ec.europa.eu/regional_policy/)



Rys. 2.  - Obszar współpracy w ramach EUSBSR,  
 - Inne obszary współpracy.

Źródło: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/atlas2007/transnational/baltic\\_sea\\_pl.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/atlas2007/transnational/baltic_sea_pl.htm)

Strategia została przyjęta przez Komisję 10 czerwca po okresie intensywnych debat i konsultacji, w ramach których nadesłano ponad sto opinii. Okres konsultacji, trwający od 30 września 2008 r. do 6 lutego 2009 r., zainaugurowały i zakończyły dwie ważne konferencje. W międzyczasie zorganizowano cztery otwarte warsztaty poświęcone czterem głównym założeniom strategii. Równocześnie Komisja zaprosiła do otwartych konsultacji, umożliwiając tym samym każdemu, niezależnie od miejsca zamieszkania, wyrażenie swojego zdania. Wypowiedzieć się mogli wszyscy – od młodych uczestników konferencji młodzieży w Hamburgu po organizację ekologiczną WWF.

## **Założenia strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego**

Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego to zintegrowane ramy, które umożliwią Unii Europejskiej i państwom członkowskim określenie potrzeb i dostosowanie ich do dostępnych zasobów poprzez koordynację odpowiednich działań politycznych, zapewniając w ten sposób regionowi Morza Bałtyckiego możliwość korzystania ze zrównoważonego środowiska i optymalny rozwój gospodarczo-społeczny<sup>11</sup>.

Przeprowadzone konsultacje pokazały, że wiele wyzwań wymaga podjęcia działań w skali regionu Morza Bałtyckiego, ponieważ rozwiązania przyjmowane na szczeblu krajowym lub lokalnym mogą być niewystarczające.

Wyróżniono cztery najważniejsze wyzwania, na które trzeba zwrócić szczególnie pilną uwagę, a mianowicie:

- stworzenie warunków dla zrównoważonego środowiska;
- rozwój dobrobytu w regionie;
- wzrost dostępności i atrakcyjności regionu;
- zapewnienie bezpieczeństwa i ochrony w regionie.

Rada Europejska położyła nacisk na pierwszą z powyższych kwestii, czyli środowisko naturalne. Z tego względu szczególną uwagę zwrócono na wpływ nadmiaru związków odżywczych w Morzu Bałtyckim, który prowadzi do eutrofizacji i wykwitów alg. Ponadto w Morzu Bałtyckim występują zakłócenia równowagi ekologicznej wynikające z przełowienia, zanieczyszczenia wód ze źródeł lądowych, wzrostu temperatury morza i działania innych czynników<sup>12</sup>.

Główne wyzwanie gospodarcze polega na pokonaniu znacznych różnic w zaawansowaniu badań naukowych i innowacyjności produkcyjnej (które pozwoliłoby na wykorzystanie dużego potencjału) oraz na usunięciu barier dla wspólnego rynku. W przypadku dostępności kwestie priorytetowe obejmują ulepszenie sieci połączeń, przerwanie energetycznej izolacji niektórych części regionu oraz zapewnienie zrównoważenia rodzajów transportu za pomocą środków najbardziej przyjaznych środowisku. Z kolei priorytety w dziedzinie bezpieczeństwa wiążą się z ograniczeniem wielorakich zagrożeń dla mieszkańców regionu, infrastruktury i środowiska, zwłaszcza ze strony przypadkowego zanieczyszczenia morza i przestępczości zorganizowanej.

---

<sup>11</sup> Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego - Plan Działania.

Źródło: <http://www.centralbaltic.eu/eusbsr>

<sup>12</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów dotyczący Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego.

Źródło: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/cooperate/baltic/documents](http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperate/baltic/documents)

Strategia obejmuje makroregion leżący wokół Morza Bałtyckiego. Jego obszar zależy od danego zagadnienia: na przykład kwestie gospodarcze dotyczą wszystkich państw w regionie, a problem jakości wody odnosi się do całego obszaru zlewni itp. Ogólnie rzecz biorąc strategia dotyczy ośmiu państw członkowskich położonych nad Morzem Bałtyckim. Aby rozwiązać wiele lokalnych problemów, niezbędna jest również ścisła współpraca między UE i Rosją. Analogiczna konieczność konstruktywnej współpracy dotyczy także Norwegii i Białorusi.

Wiele działań politycznych i programów Unii Europejskiej ma duże znaczenie dla regionu i powinno stanowić zasadnicze elementy strategii. Należy do nich polityka spójności, na podstawie której w latach 2007-2013 w regionie zainwestowanych zostanie ponad 50 mld EUR. Wspólna polityka rybacka (WPRyb) wnosi bezpośrednio dodatkowe 1,25 mld EUR. Komisja zamierza współpracować z organami zarządzającymi, aby pomóc im w dostosowaniu przyznawanych środków do strategii.

W związku z powyższym Komisja zaproponowała orientacyjny plan działania, który został szczegółowo omówiony z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami w regionie, aby wesprzeć realizację najważniejszych projektów. Plan działania opiera się na czterech założeniach. Strategia ma charakter zintegrowany, zatem proponowane działania przyczyniają się często do realizacji więcej niż jednego z wyznaczonych celów. Poszczególne działania i najważniejsze projekty wybrano z uwagi na ich szybką realizację i oddziaływanie.

### **Plan działania**

W planie działania przedstawiono zagadnienia priorytetowe określone w trakcie przygotowywania strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego. Plan będzie przedmiotem regularnych aktualizacji z uwzględnieniem zmian zachodzących w regionie i w sytuacji w nim panującej po osiągnięciu porozumienia między koordynatorami ds. zagadnień priorytetowych, państwami członkowskimi i Komisją Europejską.

W planie działania omówiono 15 zagadnień priorytetowych odpowiadających głównym obszarom, w których strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego może przyczynić się do wprowadzenia ulepszeń (poprzez rozwiązywanie głównych problemów lub wykorzystywanie głównych szans). Koordynację każdego zagadnienia priorytetowego zasadniczo należy przydzielić państwu członkowskiemu, które pracowałoby nad jego wdrażaniem w ścisłym kontakcie z Komisją, ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, w szczególności innymi państwami członkowskimi, a także z władzami regionalnymi i lokalnymi oraz organami międzyrządowymi i organizacjami pozarządowymi. Ponadto zapewniona będzie spójność ze zintegrowaną polityką morską.



Zagadnienia priorytetowe podzielone są na cztery filary tematyczne obejmujące przekształcenie regionu Morza Bałtyckiego w:

- obszar zrównoważony środowiskowo;
- obszar dobrobytu;
- miejsce dostępne i atrakcyjne;
- obszar bezpieczny i chroniony

oraz jedną sekcję dotyczącą kwestii horyzontalnych.

Należy jednak zauważyć, że podział ten ma na celu jedynie ułatwienie analizy. W rzeczywistości każdy filar odnosi się do szerokiej gamy działań politycznych i będzie miał wpływ na pozostałe filary, które są wzajemnie powiązane i współzależne.

### **Przekształcenie regionu Morza Bałtyckiego w obszar zrównoważony środowiskowo**

Morze Bałtyckie należy do największych zbiorników wód słonawych (częściowo zasolonych) na świecie, przy czym występują w nim znaczące różnice w zasoleniu podbasenów. Jest ono morzem stosunkowo płytkim (średnia głębokość wynosi 50 m, podczas gdy w przypadku Morza Śródziemnego jest to 1500 m) i prawie całkowicie zamkniętym. Zaledwie 3 % wody (objętościowo) ulega rocznie wymianie rocznej – oznacza to, że wymiana całkowitej objętości następuje co mniej więcej 30 lat. Z kolei rzeki wpadające do Bałtyku odprowadzają wodę z obszaru lądowego czterokrotnie większego niż samo morze i zamieszkałego przez prawie 100 mln osób.

Wyjątkowe cechy Morza Bałtyckiego oraz jego obciążenia ekologiczne wymagają podejścia makroregionalnego, które powstrzymałoby pogarszanie jego stanu w perspektywie długoterminowej. Kwestia ta jest od dłuższego czasu uznawana za bezsporną, o czym świadczą na przykład wspólne działania w ramach HELCOM, aczkolwiek istnieje konieczność większej koordynacji polityk sektorowych Unii Europejskiej.

Plan działania obejmuje następujące zagadnienia priorytetowe:

- zmniejszenie ilości związków odżywczych (głównie azotanów i fosforanów) w morzu do dopuszczalnych poziomów;
- zachowanie naturalnych stref oraz różnorodności biologicznej, również w łowiskach;
- ograniczenie stosowania i oddziaływania substancji niebezpiecznych;
- stworzenie wzorcowych warunków ekologicznej żeglugi w regionie;
- łagodzenie skutków zmiany klimatu i adaptacja do niej.

### **Przekształcenie regionu Morza Bałtyckiego w obszar dobrobytu**

Region Morza Bałtyckiego łączy wspólne morze. Mimo to jest on wyraźnie podzielony na bogatą i bardzo innowacyjną część północną i zachodnią oraz na rozwijającą się część wschodnią i południową. Jednak różnice pomiędzy najbardziej innowacyjnymi regionami UE w krajach skandynawskich i w Niemczech a Polską i trzema krajami bałtyckimi, posiadającymi dobrze wykształconą młodzież i ubogą infrastrukturę, są źródłem możliwości w zakresie współpracy i wzajemnego rozwoju, z których wszystkie strony mogą czerpać znaczne korzyści. Taka współpraca powinna przynieść wymierne możliwości gospodarcze małym i średnim przedsiębiorstwom, zwłaszcza prowadzącym działalność w dziedzinach innowacyjnych.

Plan działania obejmuje następujące zagadnienia priorytetowe:

- usunięcie utrudnień dla rynku wewnętrznego w regionie Morza Bałtyckiego;
- wykorzystanie całego potencjału regionu w dziedzinie badań naukowych i innowacji;
- wdrażanie „Karty małych przedsiębiorstw” obejmującej wspieranie przedsiębiorczości, wzmacnianie MŚP (małych i średnich przedsiębiorstw) i zwiększenie efektywnego wykorzystywania zasobów ludzkich;
- zrównoważonego rolnictwa, leśnictwa i rybołówstwa.

### **Przekształcenie regionu Morza Bałtyckiego w miejsce dostępne i atrakcyjne**

Zarówno przez samo Morze Bałtyckie jak i otaczające je niziny od wieków prowadzą szlaki handlowe i komunikacyjne. Podział, który nastąpił po 1945 r., przerwał sieć otwartych kontaktów, które ponownie nawiązano w latach 90-tych. W ostatnich dwóch dziesięcioleciach poczyniono ogromne inwestycje, ale zanim infrastruktura osiągnie poziom występujący w innych regionach Unii, potrzeba jeszcze wielu nakładów. Szlaki lądowe i morskie wciąż wymagają uproszczenia i uekologicznienia. Wschodnia i północna część regionu nadal jest za bardzo odizolowana od pozostałego obszaru UE. Ponadto region służy coraz częściej jako naturalne połączenie z Azją, zwłaszcza dzięki połączeniom kolejowym.

Szczególnie istotną kwestią stanowią tu dostawy energii i bezpieczeństwo energetyczne; wprawdzie niektóre państwa regionu posiadają znaczne rodzime źródła energii, większość musi polegać na imporcie. W związku z tym należy nadal rozwijać i zdywersyfikować wzajemne powiązania, aby zrównoważyć skutki ewentualnych przerw w dostawach lub innych nagłych przypadków. Ważną rolę odgrywają także kontakty międzyludzkie, które można zacieśniać dzięki działaniom w zakresie edukacji, turystyki i zdrowia.

Ten plan działania obejmuje następujące zagadnienia priorytetowe:

- poprawa dostępu do rynków energii, ich wydajności i bezpieczeństwa;
- ulepszenie wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych;
- utrzymanie i zwiększenie atrakcyjności regionu Morza Bałtyckiego, zwłaszcza dzięki edukacji, turystyce i zdrowiu.

### **Przekształcenie regionu Morza Bałtyckiego w obszar bezpieczny i chroniony**

W najbliższych latach w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony w regionie nadal będą zachodzić istotne zmiany: ruch morski prawdopodobnie wzrośnie, zwiększając ryzyko wypadków i narażenie środowiska na zanieczyszczenie. Prowadzona jest już współpraca w tym zakresie, jednak należy ją zacieśnić, aby region stał się światowym liderem w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony na morzu. Wypadki na morzu, takie jak zatonięcie tankowca „Erika”, mogą mieć katastrofalne skutki. Poza tym rozszerzenie i zacieśnienie unijnej współpracy w sprawach karnych oznacza, że działania regionalne w zakresie zwalczania przestępczości powinny koncentrować się na zintensyfikowaniu praktycznej współpracy transgranicznej. Ponadto region musi być przygotowany na przewidywany wzrost liczby i natężenia ekstremalnych zjawisk atmosferycznych w wyniku zmiany klimatu.

Plan działania obejmuje następujące zagadnienia priorytetowe:

- osiągnięcie przez region czołowej pozycji w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony na morzu;
- wzmocnienie ochrony przed poważnymi sytuacjami kryzysowymi na morzu i lądzie;
- zmniejszenie skali przestępczości transgranicznej i jej skutków.

### **Działania horyzontalne**

Zasadnicze znaczenie dla całej strategii ma szereg działań przekrojowych. Obejmują one rozwój struktur zintegrowanej gospodarki morskiej oraz morskie i lądowe planowanie przestrzenne. Kluczem do powodzenia strategii jest finansowany przez siódmy program ramowy projekt BONUS-169<sup>13</sup> łączący podejście ekosystemowe ze skuteczną platformą kontaktów między środowiskiem naukowym a polityką.

---

<sup>13</sup> Wspólny Program Badawczo-Rozwojowy na rzecz Morza Bałtyckiego zainicjowany przez państwa UE (Dania, Estonia, Finlandia, Niemcy, Łotwa, Litwa, Polska i Szwecja) w oparciu o art. 185 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (dawny art. 169 Traktatu WE) mający na celu połączenie krajowych programów i działań badawczych uczestniczących państw w jeden wspólny program badawczy.

## Główne osiągnięcia strategii

Rada wezwała Komisję „do przedstawienia Radzie sprawozdania nie później niż do czerwca 2011 r. na temat poczynionych postępów i osiągniętych już wyników”.<sup>14</sup> W sprawozdaniu za 2010 r., stwierdzono, że strategia jest dynamicznym procesem innowacyjnym, który wymaga czasu, zawarto zalecenia dotyczące ulepszeń, które należy wprowadzić w nadchodzących latach. Służy również jako inspiracja dla strategii UE dla regionu Dunaju oraz dla ewentualnych przyszłych inicjatyw, w tym inicjatyw o porównywalnym lub większym wymiarze morskim.

Strategia doprowadziła do konkretnych działań, a wykorzystanie zasobów stało się bardziej efektywne. Ustanowiono nowe metody pracy, stworzono sieci oraz opracowano wiele inicjatyw.

Opracowano i sfinansowano wiele nowych projektów<sup>15</sup> służących realizacji celów 15 priorytetowych zagadnień określonych w planie działania uzupełniającym strategię, w tym:

- **Baltic Deal**, w ramach którego rolnicy w całym regionie mają dążyć do ograniczenia spływu środków odżywczych do wód Bałtyku i tym samym ograniczenia eutrofizacji;
- **CleanShip**, w ramach którego znacznie ograniczane są zanieczyszczenia pochodzące ze statków i przyznawana jest flaga „Ekologiczna żegluga bałtycka” („Clean Baltic Sea Shipping”);
- „**Studium wykonalności dotyczące skroplonego gazu ziemnego (LNG)**”, w którym opisuje się zrównoważoną żeglugę morską krótkiego zasięgu;
- **BaltAdapt**, w ramach którego przygotowuje się regionalny plan przystosowania do zmiany klimatu;
- **ScanBalt Health Port**, w ramach którego region Morza Bałtyckiego promuje się jako wiodący w skali globalnej i cieszący się dobrobytem „region zdrowia”;
- **Perspektywy transportu bałtyckiego** - projekt, w ramach którego udziela się usystematyzowanej pomocy w zakresie planowania na infrastrukturę transportową w regionie.

Wymienione tu projekty to tylko kilka przykładów z ponad 80 projektów przewodnich wdrażanych w ramach planu działania. Inne projekty dotyczą całego spektrum wzajemnie powiązanych wyzwań w regionie, na przykład tworzenia morskich obszarów chronionych czy mające na celu spowodowanie zmniejszenia się ilości związków odżywczych (głównie azotanów i fosforanów) w morzu do dopuszczalnych poziomów, usuwania barier dla jednolitego rynku i zacieśnienia współpracy między około 200 uczelniami regionalnymi.

<sup>14</sup> Konkluzje Rady do Spraw Ogólnych z dnia 26 października 2009 r.

<sup>15</sup> Więcej informacji o projektach znajduje się na stronie internetowej strategii <http://www.centralbaltic.eu/eusbsrAutor>.

Strategia jest również ściśle ukierunkowana i zapewnia korzyści skali regionu. Dzieje się tak na przykład dzięki łączeniu projektów o podobnych tematach:

- opracowano projekty w zakresie zrównoważonego rolnictwa takie jak: **Baltic Compass** mający na celu znalezienie sposobu na produkcję żywności przy jednoczesnym ograniczeniu emisji substancji biogennych, tak aby wyeliminować negatywny wpływ na środowisko morskie, **Baltic Manure**, który jest odpowiedzią na poważne obawy dotyczące odpadów zwierzęcych jako głównego źródła zanieczyszczeń Bałtyku, oraz **Baltic Deal** obejmujący doradztwo na rzecz rolników;
- trzy projekty transportowe: **TransBaltic**, **Korytarz transportowy Wschód-Zachód II** i **Scandria** łączą wspólne działania, podział pracy i środki harmonizacji w celu utworzenia ekologicznych korytarzy.

Strategia sprzyja rozwojowi nowych integracyjnych sieci współpracy, jak również ściślejszej współpracy i lepszemu podziałowi pracy w przypadku istniejących sieci. Stwarza wspólny punkt odniesienia dla licznych organizacji w regionie Morza Bałtyckiego. W coraz większym stopniu ludzie i struktury opierają swoją pracę na priorytetach określonych w planie działania.

Na przykład:

- strategia stwarza nowe ramy wspólnoty morskiej; Komisja Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku (HELCOM) jest ściśle zaangażowana w zadania związane ze środowiskiem naturalnym; jest liderem projektów przewodnich w kilku obszarach priorytetowych;
- organizacje regionalne, na przykład Rada Państw Morza Bałtyckiego (CBSS), Konferencja Parlamentarna Morza Bałtyckiego oraz Współpraca Podregionalna Państw Morza Bałtyckiego, doprowadziły do zacieśnienia współpracy i poprawy zarządzania w kwestiach morskich;
- ustanowiono powiązania w zakresie zrównoważonego rozwoju z grupą ekspercką CBSS „Baltic 21”;
- w wyniku strategii Nordycka Rada Ministrów rozbudowała swoje sieci kontaktów na cały region Morza Bałtyckiego;
- Grupa Zadaniowa ds. Zwalczania Przystępczości Zorganizowanej w Regionie Morza Bałtyckiego wykorzystwała swoje istniejące struktury w nowy sposób w celu dalszego zmniejszania szkód wyrządzanych przez przestępczość transgraniczną;
- ministerstwa transportu w regionie planują obecnie inwestycje infrastrukturalne w sposób skoordynowany;
- w ramach wymiaru północnego partnerstwo na rzecz zdrowia publicznego i dobrobytu społecznego (NDPHS) związało się z nowymi partnerami, na przykład siecią „E-zdrowie dla regionów”;

- ustanowiono wspólny program badań i rozwoju w regionie Morza Bałtyckiego BONUS, opracowany w kontekście strategii, z budżetem w wysokości 100 milionów EUR. Jego celem jest wspieranie wspólnego programowania oraz ukierunkowanych badań dla rozwiązania najważniejszych kwestii w regionie Morza Bałtyckiego.

W strategii nie chodzi jedynie o projekty. Zintegrowany tryb pracy zachęca również do skutecznego opracowywania i dopasowania polityki, jak również bardziej efektywnego wdrażania istniejących rozwiązań.

Na przykład aby zapewnić rzeczywiste skutki ekologiczne, podejście środowiskowe należy wprowadzić na wszystkich poziomach, przy uwzględnieniu dyskusji w ramach społeczności lokalnych i społeczeństwa obywatelskiego.

Przykładami takich rozwiązań są:

- projekt przewodni **„Stopniowe zaprzestanie użycia fosforanów w detergentach”** polega na informowaniu decydentów o krajowych działaniach legislacyjnych potrzebnych, aby ograniczyć użycie fosforanów w wykorzystywanych w gospodarstwach domowych proszkach do prania i środkach do zmywarek;
- w ramach projektu **„Sieć pracy w regionie Morza Bałtyckiego”** publikuje się zalecenia w zakresie strategii rynku pracy służące osiągnięciu mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju;
- projekt **MARSUNO** służy promowaniu integracji systemów nadzoru morskiego, stanowiąc wzór dla decydentów w całej UE;
- projekt **BaltFish Forum** stwarza dla regionu i UE dużą szansę opracowania i przetestowania nowego, bardziej regionalnego podejścia do zarządzania rybołówstwem.<sup>16</sup>

Dopasowanie dostępnego finansowania do strategii ma kluczowe znaczenie dla skutecznego jej wdrażania. Znacznym wyzwaniem jest ukierunkowanie środków polityki spójności, w ramach której sam region Morza Bałtyckiego ma dostęp do około 50 miliardów EUR, jak również wykorzystanie głównych krajowych i unijnych źródeł finansowania. Poniżej wymienia się ważne osiągnięcia:

- w ramach kilku programów Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), na przykład szwedzkich programów na rzecz konkurencyjności, opracowano nowe kryteria wyboru; w ramach transnarodowego programu na rzecz regionu Morza Bałtyckiego przeznaczono 88 milionów EUR na projekty przewodnie;
- przy wsparciu Europejskiego Funduszu Rybackiego nowo utworzona sieć instytucji zarządzających regionu Morza Bałtyckiego oraz lokalne grupy

<sup>16</sup> Zielona księga – Reforma wspólnej polityki rybołówstwa - COM(2009) 163 wersja ostateczna, 22.4.2009

działania w sektorze rybołówstwa (grupy FLAG) zacieśniają współpracę międzynarodową w zakresie zrównoważonego rozwoju obszarów połowowych w regionie Morza Bałtyckiego;

- niektóre państwa promowały strategię również w programach w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS);
- z inicjatywy Parlamentu Europejskiego w budżecie UE na 2011 r. przeznaczono 2,5 miliona EUR przede wszystkim na wsparcie pracy koordynatorów ds. zagadnień priorytetowych;
- Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) i Nordycki Bank Inwestycyjny (NBI) udzieliły również pożyczek na wiele projektów; dwoma przykładami są tu projekt poprawy gospodarki wodno-ściekowej we Wrocławiu (którego koszt wyniósł 158 milionów EUR) oraz projekt budowy fragmentów linii kolejowej Rail Baltica na Łotwie (którego koszt wyniósł 80 milionów EUR), przy czym na oba projekty uzyskano wsparcia w formie pożyczek z EBI.

Jako że strategia jest inicjatywą UE, nie zobowiązuje ona państw niebędących członkami UE. Jednakże trzy najbardziej zainteresowane państwa - Rosja, Norwegia i Białoruś – wyraziły swoje poparcie. Jeżeli chodzi o Rosję, niezbędnego partnera w regionie Morza Bałtyckiego, współpraca jest prowadzona na kilku poziomach:

- wymiar północny sprzyja dyskusji i wspólnym działaniom, na przykład w ramach partnerstwa na rzecz transportu i logistyki aktywnie rozwiązuje się te kwestie;
- istniejące organy i partnerstwa, w tym CBSS i HELCOM, zachęcają do wspólnego planowania przez wszystkich partnerów w regionie;
- Komisja Europejska i Federacja Rosyjska zintensyfikowały działania nad konkretnymi aspektami współpracy, w szczególności projektami stanowiącymi przedmiot wspólnego zainteresowania;

Współpraca w ramach strategii z państwami niebędącymi członkami UE została wsparta kwotą 20 milionów EUR wygospodarowaną w budżecie na 2010 r., po raz kolejny z inicjatywy Parlamentu Europejskiego. Kwota ta jest przeznaczona przede wszystkim na projekty ochrony środowiska realizowane w ramach partnerstwa wymiaru północnego na rzecz ochrony środowiska oraz HELCOM.

Ogólnie rzecz ujmując, strategia w oczywisty sposób jest nowym sposobem łączenia wielu różnorodnych partnerów oraz obszarów polityki w celu osiągnięcia więcej niż można byłoby osiągnąć w pojedynkę. Ze swojej strony, bazując na opisanych tu doświadczeniach, Komisja formułuje następujące zalecenia:

- należy umacniać integracyjny charakter strategii poprzez ściślejsze dopasowanie do tematów i inicjatyw przewodnich strategii „Europa 2020” - należy zagwarantować europejski charakter strategii poprzez regularne omawianie strategii na posiedzeniach Rady dotyczących polityki;

- należy priorytetowo traktować działania w zakresie ustalania celów, tak aby strategia była bardziej ukierunkowana i bardziej konkretna w odniesieniu do głównych celów. Należy maksymalizować wysiłki służące dopasowaniu polityki spójności i innych źródeł finansowania w regionie do celów strategii;
- należy wzmacniać struktury wdrażania (szczególnie koordynatorów ds. zagadnień priorytetowych i ich grupy sterujące) zarówno finansowo, jak i kadrowo, należy tworzyć krajowe komitety koordynujące i wskazywać krajowe punkty kontaktowe w odniesieniu do każdego zagadnienia priorytetowego, struktury muszą być mocno osadzone w ministerstwach lub innych właściwych organach;
- należy opracowywać „inicjatywy na rzecz komunikacji” w celu zapewnienia szerszego zaangażowania w strategię oraz lepszej wiedzy o jej osiągnięciach.

Powyższe zalecenia wymagają zaangażowania na wysokim szczeblu ze strony wszystkich zainteresowanych stron. Komisja uważa, że dotychczasowe osiągnięcia i uznanie strategii uzasadniają dalsze wysiłki w tym kierunku.

### **WPLYW EUSBSR NA REALIZACJĘ STRATEGII BEZPIECZEŃSTWA NARODOWEGO RP, ROZWÓJ GOSPODARCZY POLSKI A W TYM ROZWÓJ MARYNARKI WOJENNEJ**

Do podstawowych interesów narodowych Polski zgodnie z Konstytucją RP należą: zapewnienie niepodległości, nienaruszalności terytorialnej, wolności, bezpieczeństwa, poszanowania praw człowieka i obywatela, a także zachowanie dziedzictwa narodowego oraz ochrona środowiska naturalnego w warunkach zrównoważonego rozwoju. Realizację powyższych interesów narodowych może zapewnić zaangażowanie się Polski w podjęcie działań zawartych w „Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego”.

#### **EUSBSR a Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej**

Zgodnie ze Strategią Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej (SBNRP) podstawowe interesy narodowe są niezmiennie i oparte na całościowej koncepcji bezpieczeństwa państwa, uwzględniającej aspekty polityczno-militarne, ekonomiczne, społeczne i ekologiczne<sup>17</sup>. Zgodnie z Konstytucją RP należą do nich: zapewnienie niepodległości, nienaruszalności terytorialnej, wolności, bezpieczeństwa, poszanowania praw człowieka i obywatela, a także zachowanie dziedzictwa narodowego oraz ochrona środowiska naturalnego w warunkach zrównoważonego rozwoju. Do ważnych interesów narodowych Polski

---

<sup>17</sup> „Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej” – Warszawa 2007



należy zagwarantowanie trwałego i zrównoważonego rozwoju cywilizacyjnego oraz gospodarczego kraju, stworzenie warunków do wzrostu dobrobytu społeczeństwa, do rozwoju nauki i techniki oraz do należytej ochrony dziedzictwa narodowego i tożsamości narodowej, a także środowiska naturalnego.

Realizację powyższych interesów narodowych może zapewnić zaangażowanie się Polski w podjęcie działań zawartych w Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (opisane w pkt. 1.2. niniejszego referatu), której cztery najważniejsze wyzwania to:

- stworzenie warunków dla zrównoważonego środowiska;
- rozwój dobrobytu w regionie;
- wzrost dostępności i atrakcyjności regionu;
- zapewnienie bezpieczeństwa i ochrony w regionie.

Cele szczegółowe polityki bezpieczeństwa Polski, według prof. Ryszarda Zięby, obejmują ochronę i zapewnienie następujących wartości: 1) przetrwania (państwa jako instytucji, narodu jako grupy etnicznej, biologicznego przeżycia ludności); 2) integralności terytorialnej państwa; 3) niezależności politycznej i suwerenności; 4) sprawnego funkcjonowania instytucji państwa i stabilności wewnętrznej; 5) kompleksowego i zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego przyczyniającego się do podnoszenia jakości życia obywateli<sup>18</sup>. Cztery pierwsze cele zostały osiągnięte i zadaniem władz jest ich utrzymanie. Ze względu na wskazane wcześniej uwarunkowania wewnętrzne i międzynarodowe Polska powinna się skoncentrować w perspektywie najbliższych dziesięciu lat (2011–2020) na realizacji celu ostatniego. W osiągnięciu tego celu z całą pewnością może pomóc pełne zaangażowanie Polski w realizację EUSBSR.

### **Wpływ EUSBSR na rozwój gospodarki RP**

Z punktu widzenia potrzeby stworzenia zintegrowanego systemu bezpieczeństwa narodowego ważna jest tzw. wewnętrzna siła państwa, wyrażająca się w dwóch cechach:

- pierwszą – stanowi nowoczesność jego zorganizowania, sprawność i kompatybilność organów państwowych i samorządu terytorialnego, optymalna organizacja współdziałania poszczególnych instytucji państwa, odpowiedzialnych za utrzymanie szeroko pojmowanego bezpieczeństwa, zdolność mobilizacji do podejmowania nagłych wyzwań i likwidowania zagrożeń;

---

<sup>18</sup> Budowa zintegrowanego systemu bezpieczeństwa narodowego Polski, Ekspertyza Warszawa, październik 2010 - prof. dr hab. Ryszard Zięba (członek Komisji Strategicznego Przeglądu Bezpieczeństwa Narodowego powołanej przez Prezydenta RP Bronisława Komorowskiego), dr hab. Justyna Zając (Instytut Stosunków Międzynarodowych, Uniwersytet Warszawski)

- drugą – jest poziom rozwoju społeczno-gospodarczego warunkujący szybkie i efektywne uruchomienie zasobów i instrumentów polityki bezpieczeństwa.

Generalnie państwo polskie znajduje się na średnim poziomie w obu zakresach. To sprawia, że jest uwrażliwione w dużym stopniu na negatywne oddziaływanie czynników osłabiających nasze bezpieczeństwo narodowe.

Wszystkie wyżej wymienione problemy i wyzwania mają charakter ekonomiczno-społeczny, a zatem stanowiący wewnętrzną siłą państwa.

Rozwój społeczno-ekonomiczny Polski i jej bezpieczeństwo są więc ze sobą bardzo ściśle związane; główne wyzwania i zagrożenia dla bezpieczeństwa Polski, nie wychodzą z jej otoczenia międzynarodowego, lecz mają właśnie charakter wewnętrzny. To stanowi pierwszą okoliczność powodującą współzależność między bezpieczeństwem a rozwojem społeczno-gospodarczym. Drugą jest to, że rozwój gospodarczy, a także doskonalenie sprawności państwa dostarczają zasobów i instrumentów do eliminowania powstających zagrożeń. Po trzecie, rozwój umożliwia pozytywne kształtowanie pewności wartości chronionych przez narodową politykę bezpieczeństwa. Takie współzależności doceniają główne państwa członkowskie NATO i Unii Europejskiej.

Zgodnie z pkt. 1 SBNRP w pierwszej dekadzie nowego stulecia Rzeczpospolita Polska jest krajem bezpiecznym. Również zgodnie z opinią prof. Zięby Polska nie stoi obecnie w obliczu żadnego zagrożenia militarnego, nie stwarza takich zagrożeń także Rosja, której większość naszych polityków przypisuje wrogie wobec nas intencje. Polska jest natomiast narażana na zagrożenia niemilitarne o różnym charakterze, wychodzące zarówno z otoczenia międzynarodowego, jak i systemu wewnętrznego. Za takie należy uznać następujące zjawiska: a) wyzwania i zagrożenia ekonomiczne (nie należy jednak twierdzić, że bezpieczeństwo energetyczne Polski, zwłaszcza gazowe jest obecnie zagrożone), b) zagrożenia ekologiczne i biologiczne, c) zagrożenia informatyczne (cybernetyczne), d) transnarodową przestępczość zorganizowaną, e) terroryzm, e) wyzwania i zagrożenia demograficzne (w tym spadek liczby ludności)<sup>19</sup>.

Pkt. 16. SBNRP określa, że nadrzędnym celem strategicznym Rzeczypospolitej Polskiej jest zapewnienie korzystnych i bezpiecznych warunków realizacji interesów narodowych poprzez eliminację zewnętrznych i wewnętrznych zagrożeń, redukcję ryzyka oraz odpowiednie oszacowanie podejmowanych wyzwań i umiejętne wykorzystywanie pojawiających się szans. Szanse takie stwarza właśnie strategia Unii Europejskiej w rejonie Morza Bałtyckiego i będący jej integralną częścią Plan Działania opisany w pkt. 1.3.

---

<sup>19</sup> Budowa zintegrowanego systemu bezpieczeństwa narodowego Polski, Ekspertyza Warszawa, październik 2010 - prof. dr hab. Ryszard Zięba, dr hab. Justyna Zajac

### **Wpływ EUSBSR na rozwój Marynarki Wojennej RP**

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej w 2004 r. spowodowało korzystną zmianę międzynarodowych uwarunkowań jej bezpieczeństwa<sup>20</sup>, które zaczęto łączyć z zapewnianiem rozwoju kraju. Stało się to możliwe dlatego, że członkostwo w UE stworzyło szanse wejścia na drogę kompleksowego rozwoju społeczno-gospodarczego i cywilizacyjnego w warunkach zapewnienia bezpieczeństwa militarnego – głównie dzięki wcześniejszemu przystąpieniu do Sojuszu Północnoatlantyckiego.

Możliwe długookresowe scenariusze rozwoju i ewolucji środowiska międzynarodowego Polski wskazują na tendencję do utrzymywania się braku zagrożeń militarnych, a nasilania się wyzwań i zagrożeń niemilitarnych oraz na ewolucję NATO jak i Unii Europejskiej. Polska jest zainteresowana umacnianiem i rozwojem obu tych struktur wielostronnych stwarzających podstawowe gwarancje naszego bezpieczeństwa narodowego i kompleksowego rozwoju społeczno-gospodarczego, a także poszukiwaniem nowej wizji ładu międzynarodowego zakładającej umacnianie wspólnego bezpieczeństwa i partnerskiej współpracy ze wszystkimi państwami strefy euroatlantyckiej. Mając na uwadze własne interesy umacniania bezpieczeństwa i wspomagania rozwoju społeczno-gospodarczego również aktywnie włącza się w postępujące procesy globalizacyjne i starać się będzie wszędzie tam gdzie to możliwe być jednym z generatorów globalizacji i współpracy międzynarodowej. To może zapewnić naszemu państwu trwałe bezpieczeństwo i pełny rozwój oraz liczącą się pozycję międzynarodową w szybko zmieniającym się układzie sił<sup>21</sup>.

Zdaniem ekspertów z dziedziny bezpieczeństwa narodowego, z racji tego, że w średnioterminowej perspektywie nie należy się spodziewać bezpośredniego zagrożenia naszego terytorium, ani zagrożenia dla naszych sojuszników, specjalny wysiłek na rzecz dozbrojenia polskiej armii nie wydaje się konieczny. Wystarczy unowocześnianie posiadanego uzbrojenia i zwiększanie interoperacyjności z armiami naszych sojuszników. Natomiast większe wymagania stwarza potrzeba dobrego wyposażenia w nowoczesny sprzęt dla jednostek przeznaczonych dla misji reagowania kryzysowego. Z racji tego, że technika wojskowa jest kosztowna, słusznym wydaje się prowadzenie badań nad nowymi rodzajami uzbrojenia i technikami informatycznymi mogącymi znaleźć zastosowanie w wojsku. Polska będzie zmierzać do zwiększenia udziału własnego przemysłu obronnego w międzynarodowej kooperacji, a zwłaszcza w programach rozwojowo-badawczych. Szczególną rolę w tych wysiłkach odegra aktywność Polski

---

<sup>20</sup> Pkt. 1 „Strategii bezpieczeństwa narodowego RP” – Warszawa 2007

<sup>21</sup> Budowa zintegrowanego systemu bezpieczeństwa narodowego Polski, Ekspertyza Warszawa, październik 2010 - prof. dr hab. Ryszard Zięba, dr hab. Justyna Zajac

w Europejskiej Agencji Obrony<sup>22</sup>. Wysiłki te mogą być zrealizowane poprzez udział naszego kraju, a w tym MW RP w projektach MARSUR czy SUCBAS. Projekty te są projektami flagowymi realizowanymi w ramach „Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego”. Projekt MARSUR Europejskiej Agencji Obrony ma na celu opracowanie rozwiązania, które dostarczyłoby spójnej wspólnie uzgodnionej wizji morskiego aspektu wspólnej polityki bezpieczeństwa i obrony oraz jej zadań, z uwzględnieniem podejścia międzyfilarowego. W projekcie udział bierze 14 państw członkowskich, a także Sztab Wojskowy Unii Europejskiej, Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu, FRONTEX, Wspólne Centrum Badawcze, Centrum Satelitarne Unii Europejskiej oraz Komisja Europejska. Natomiast celem projektu SUCBAS (Sea Surveillance Co-operation Baltic Sea) jest dostosowanie i rozwijanie międzynarodowej współpracy w ramach nadzoru morskiego w regionie Morza Bałtyckiego. Państwa uczestniczące to: Finlandia, Szwecja, Estonia, Łotwa, Niemcy, Dania, Polska i Litwa.

Wydatki na obronę narodową w Polsce nie są wysokie (wynoszą 1,95% PKB), zwłaszcza na tle innych naszych sojuszników. Tymczasem ze względu na wzrastającą rolę nowoczesnej techniki wojskowej we współczesnych konfliktach należałoby zwiększyć finansowanie zakupów uzbrojenia i prac naukowo-badawczych nad nowymi rodzajami broni i techniki potrzebnej dla wojska. Plan działania będący integralną częścią EUSBSR może być przedmiotem regularnych aktualizacji z uwzględnieniem zmian zachodzących w regionie i w sytuacji w nim panującej po osiągnięciu porozumienia między koordynatorami ds. zagadnień priorytetowych, państwami członkowskimi i Komisją Europejską. Dlatego też EUSBSR stwarza ogromne możliwości dla polskich środowisk naukowych i szkolnictwa wyższego, których nadrzędnym celem zgodnie z pkt. 138 SBNRP jest wspieranie bezpieczeństwa państwa poprzez budowanie społeczeństwa opartego na wiedzy i tworzenie wykształconych zasobów osobowych, upowszechnianie innowacyjności i nowych technologii. Mam tu na myśli aktywny udział w projektach obecnie realizowanych w ramach EUSBSR jak również zgłaszanie nowych i zabieganie o ich wspólne finansowanie z krajami UE.

Dużym problem dla władz naszego państwa jest dokonywanie trudnego wyboru między zwiększaniem wydatków budżetowych na obronę narodową, w sytuacji deficytu i wyraźnego niedofinansowania innych kluczowych dla rozwoju kraju dziedzin, w pierwszej kolejności badań naukowych (0,38% PKB). To oznacza to, że nasze państwo nie dba o innowacyjność, która zwykle jest warunkiem rozwoju a także dobrze służy zapewnianiu bezpieczeństwa narodowego. Lepiej bowiem byłoby zwiększyć nakłady na badania naukowe i wykorzystywać ich efekty na potrzeby obronności, niż kupować za granicą drogi sprzęt wojskowy<sup>23</sup>. Szczególną wagę należy przywiązywać do skrócenia czasu wdrażania wyników badań nauko-

---

<sup>22</sup> Pkt. 72 „Strategii bezpieczeństwa narodowego RP” – Warszawa 2007

<sup>23</sup> Budowa zintegrowanego systemu bezpieczeństwa narodowego Polski, Ekspertyza Warszawa, październik 2010 - prof. dr hab. Ryszard Zięba, dr hab. Justyna Zajac

wych, monitorowania kierunków rozwoju nauki, a także systematycznego zwiększenia nakładów na badania naukowe, zgodnie z założeniami strategii lizbońskiej - w tym również na badania z zakresu bezpieczeństwa oraz tworzenia warunków do bardziej efektywnego pozyskiwania funduszy UE na badania naukowe<sup>24</sup>. Realizację tych założeń z pewnością można oprzeć między innymi na działaniach w ramach SUESBSR.

## WNIOSKI

Członkostwo Polski w Unii Europejskiej i NATO oraz możliwe scenariusze rozwoju i ewolucji sytuacji międzynarodowej wokół Polski prognozowane przez ekspertów w tej dziedzinie spowodowały, że Polska postrzegana jest jako kraj bezpieczny, co znalazło odzwierciedlenie w „Strategii bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej”. Uwzględniając prognozy ewolucji uwarunkowań międzynarodowych na lata 2011-2030 Polska podejmować będzie działania minimalizujące ryzyko dla naszego bezpieczeństwa narodowego i dalszego rozwoju. Głównie polegać one będą na umacnianiu bezpieczeństwa narodowego siłami własnymi, umacnianie NATO i UE oraz zacieśnienie współpracy ze wszystkimi sąsiadami, czego odzwierciedlenie zawarte zostało w *Ekspertyzie – Budowa zintegrowanego systemu bezpieczeństwa narodowego Polski do Strategii Rozwoju Kraju na lata 2011-2020*. Powyższe uwarunkowania powodują, że główne wyzwania i zagrożenia dla bezpieczeństwa Polski, nie wychodzą z jej otoczenia międzynarodowego, lecz mają charakter wewnętrzny, a działania zmierzające do zapewnienia bezpieczeństwa narodowego Polski wiązane są z zapewnieniem zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego kraju.

Dlatego też zgodnie z opiniami ekspertów w dziedzinie bezpieczeństwa w średnioterminowej perspektywie (2011-2020), specjalny wysiłek na rzecz dobrojenia polskiej armii nie wydaje się konieczny, a jedynie wystarczy unowocześnianie posiadanego uzbrojenia i zwiększanie interoperacyjności z armiami naszych sojuszników. Natomiast większe wymagania stwarza potrzeba dobrego wyposażenia w nowoczesny sprzęt dla jednostek przeznaczonych dla misji reagowania kryzysowego. Ze względu na to, że wydatki na obronę narodową w Polsce nie są wysokie zwłaszcza na tle innych naszych sojuszników i wynoszą 1,95% PKB. W 2011 roku stanowi to 27536,2 mln zł, z czego nakłady na MW RP wynoszą 3% budżetu MON co wyraża się w kwocie 605,46 mln. Ponadto z racji tego, że technika wojskowa jest kosztowna (np. korweta to koszt ok. 1,5 mld zł) słusznym wydaje się prowadzenie badań nad nowymi rodzajami uzbrojenia i technikami informatycznymi mogącymi znaleźć zastosowanie w wojsku. Zgodnie ze „Strategią bezpieczeństwa narodowego RP” Polska będzie zmierzać do zwiększenia udziału własnego przemysłu obronnego w międzynarodowej kooperacji, a zwłaszcza

---

<sup>24</sup> Pkt. 138 „Strategii bezpieczeństwa narodowego RP” – Warszawa 2007

w programach rozwojowo-badawczych. Szczególną rolę w tych wysiłkach odegra aktywność Polski w Europejskiej Agencji Obrony. Szansę dla MW RP upatrywać można w zaangażowaniu się w projekty MARSUR czy SUCBAS realizowane w ramach „Strategii Unii Europejskiej w rejonie Morza Bałtyckiego”. Wzrastająca rola nowoczesnej techniki wojskowej we współczesnych konfliktach, na którą prognozuje się zwiększyć finansowanie, stwarza szansę a nawet nakłada obowiązek na Polski przemysł obronny i środowisko naukowe podjęcia w tym zakresie działań. Działania te mogą być realizowane poprzez aktywny udział w projektach obecnie realizowanych w ramach EUSBSR jak również zgłaszanie nowych i zabieganie o ich wspólne finansowanie z krajami UE. Na projekty badawcze i celowe w budżecie MON na 2011 rok przeznaczono 154,8 mln i prognozuje się ich zwiększanie. Ponadto nadrzędnym celem Polskich środowisk naukowych i szkolnictwa wyższego, jest wspieranie bezpieczeństwa państwa poprzez budowanie społeczeństwa opartego na wiedzy i tworzenie wykształconych zasobów osobowych, upowszechnianie innowacyjności i nowych technologii. Realizację tych celów umożliwi udział Polski w projektach w ramach „Strategii Unii Europejskiej w rejonie Morza Bałtyckiego”. Stwarza to możliwości finansowania tych działań wspólnie z krajami UE, co ma ogromne znaczenie w dobie wciąż trwającego kryzysu gospodarczego. Możliwości te powinny zauważyć wszystkie instytucje, których działalność związana jest z regionem z Morza Bałtyckiego. Wszystkie działania zmierzające do wzrostu świadomości, wiedzy, innowacyjności, nowych technologii, promocji, produkcji, usług, ochrony i innych przedsięwzięć związanych z funkcjonowaniem Regionu Bałtyku będą miały pozytywny wpływ na rozwój znaczenia i roli jaką Marynarka Wojenna RP odgrywa i będzie odgrywać dla Polski, a co za tym idzie jej kształt i wielkość.

EUSBSR stwarza wyjątkową szansę wykorzystania ogromnych możliwości jakie Rzeczpospolita Polska posiada z racji dostępu do Morza Bałtyckiego i jego zasobów. Możliwości te zauważył również politolog Jerzy Kozakiewicz, a potrzebę zmiany podejścia naszego kraju do spraw morza wyraził słowami „*Polacy muszą zwrócić się do morza. I nie chodzi tu tylko o politykę zagraniczną, która w tym obszarze jest dziś mało kreatywna i aktywna. Potrzebna jest szersza zmiana. To zastanawiające jak bardzo jesteśmy od morza odwróceny. Gdy się objedzie Bałtyk, trudno nie zauważyć, że najmniej zainteresowani są nimi Polacy...*”<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> Jerzy Kozakiewicz, *Polityka bezpieczeństwa państw bałtyckich*, Instytut Studiów Strategicznych, Kraków 2003

## BIBLIOGRAFIA

- [1] Phillippe D., *Dzieje Hanzy*, Gdańsk 1975.
- [2] Lars Håkanson, *Charakterystyka fizycznogeograficzna zlewiska Morza Bałtyckiego*, Zeszyty naukowe, - Uniwersytet w Uppsali, Szwecja
- [3] Komisja Wspólnot Europejskich, *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów*, Bruksela 2009, Źródło: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/](http://ec.europa.eu/regional_policy/)
- [4] Komisja Wspólnot Europejskich, *Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego - Plan Działania*, Bruksela 2009, Źródło: <http://www.centralbaltic.eu/eusbsrAutor>.
- [5] Komisja Wspólnot Europejskich, *Zielona księga – Reforma wspólnej polityki rybołówstwa*, Bruksela 2009, Źródło: <http://europa.eu/documentation>
- [6] MON, *Strategia bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa 2007
- [7] Zięba R., Zając J, *Budowa zintegrowanego systemu bezpieczeństwa narodowego Polski, Ekspertyza*, Warszawa, październik 2010
- [8] Kozakiewicz J., *Polityka bezpieczeństwa państw bałtyckich*, Instytut Studiów Strategicznych, Kraków 2003

## THE EUROPEAN UNION STRATEGY FOR THE BALTIC SEA REGION

### ABSTRACT

The article consists of two main theses. The first one shows the factors, that have made the creation and development of the “European Union strategy for the Baltic Sea region”, its basic objectives, contents and the main achievements. The second one analyses the impact of the “European Union strategy for the Baltic Sea region” on the implementation of “the strategy of national security of Poland”, Polish economic development, including the possibility of the development of the Navy.





**Stanisław ZARYCHTA, Krzysztof SZUMIELEWICZ**  
Centrum Operacji Morskich,  
Dowództwo Marynarki Wojennej

## **WYBRANE ASPEKTY PRAWNE SYSTEMÓW MONITOROWANIA I NADZORU OBSZARÓW MORSKICH W UNII EUROPEJSKIEJ**

### **STRESZCZENIE**

Celem artykułu jest przedstawienie uwarunkowań prawnych oraz ograniczeń wpływających na wykorzystanie i udostępnianie danych z nadzoru i monitoringu obszarów morskich UE. Artykuł koncentruje się na trzech zasadniczych problemach: sprawozdawczości, systemach kontroli oraz mechanizmach wymiany informacji o sytuacji na akwenach morskich. W artykule przedstawiono ponadto uzasadnienie dlaczego takie informacje są zbierane i wymieniane jak również kto jest upoważniony do dostępu do takich danych oraz jakie są wymogi proceduralne dla ich wymiany pomiędzy różnymi instytucjami.

### **WSTĘP**

W dzisiejszych czasach przed transportem morskim stoją liczne wyzwania, do których zaliczyć należy m.in.: światowy kryzys finansowy i gospodarczy, który dotknął również żeglugę morską, nielegalną imigrację (zwłaszcza na południowych i wschodnich granicach UE), nielegalną działalność obejmującą handel bronią, materiałami radioaktywnymi, ludźmi oraz narkotykami. Wszystkie te zagrożenia wymagają podjęcia stosownych działań. Ze względu na światowy charakter żeglugi, oraz bezpieczeństwa na morzach i oceanach duże znaczenie ma prowadzenie ciągłego monitorowania sytuacji na akwenach morskich.

Nadzór i monitoring obszarów morskich Unii Europejskiej prowadzony jest przez różne instytucje i dla realizacji różnorodnych celów. Do celów tych zaliczyć należy m.in.: zarządzanie rybołówstwem, promowanie idei bezpiecznej nawigacji, politykę morską, kontrolę granic państwowych w kontekście nielegalnej imigracji, poprawę bezpieczeństwa morskiego w szczególności bezpieczeństwa żeglugi, usprawnienie reagowania na wypadki morskie oraz prowadzenia akcji ratowniczych na morzu. Zmianom w zakresie monitoringu przez ostatnie lata towarzyszył szybki skok technologiczny, który pozwolił na zdobywanie, przetwarzanie i wymianę dużej ilości danych w czasie rzeczywistym lub zbliżonym do rzeczywistego.

10 października 2007 roku Komisja Europejska przedstawiła komunikat zawierający wizję Zintegrowanej Polityki Morskiej dla UE, razem z planem szczegółowych przedsięwzięć na następne lata. Plan ten nazwany Planem Działania zawiera kluczowe przedsięwzięcia na rzecz integracji europejskich systemów monitoringu akwenów morskich, a w tym zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa na morzu, ochrony środowiska morskiego, kontroli rybołówstwa oraz wprowadzane w życie uregulowania prawne.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie aspektów prawnych, jak również ograniczeń wpływających na wykorzystanie i udostępnianie danych z nadzoru i monitoringu obszarów morskich UE. Artykuł koncentruje się na trzech zasadniczych aspektach:

- sprawozdawczości, w której dane muszą być na bieżąco zgłaszane przez osobę odpowiedzialną lub statek;
- systemach kontroli, gdzie dane są zbierane w odniesieniu do osoby fizycznej lub statku bez aktywnego udziału tych ostatnich;
- mechanizmach wymiany informacji o sytuacji na akwenach morskich.

Ponadto zamysłem autorów jest przedstawienie celu w jakim informacja taka jest zbierana i wymieniana oraz kto jest upoważniony do dostępu do tych danych oraz jakie są wymogi proceduralne dla ich wymiany pomiędzy instytucjami państwowymi. Dlatego też w artykule podjęto próbę identyfikacji potencjalnych barier prawnych wpływających zarówno bezpośrednio jak i pośrednio na wymianę danych o sytuacji na akwenach podległych jurysdykcji państw UE. Za punkt odniesienia przyjęto prawo międzynarodowe i akty prawne obowiązujące w Unii.

## **MIĘDZYNARODOWE PRAWO MORZA**

Pojęcie monitorowania i nadzoru obszarów morskich występuje w znacznie szerszym kontekście zagadnień związanych z działalnością ludzką na morzu, co znalazło odbicie w zapisach prawa międzynarodowego. Szczególne znaczenie w kontekście monitorowania i nadzoru obszarów morskich mają dwa elementy, a mianowicie: podział akwenów morskich oraz pojęcie przynależności państwowej jednostki pływającej.

Jeżeli chodzi o odnoszące się do podziału akwenów morskich, to należy zauważyć, że państwa nadbrzeżne mają wyłączne prawo do podjęcia monitoringu i obserwacji w obrębie własnego terytorium włączając w to: wody wewnętrzne, wody terytorialne oraz strefę przyległą – czyli do 24 mil morskich od linii podstawowej. Państwa nadbrzeżne mają również prawo do prowadzenia monitoringu i obserwacji w związku z użytkowaniem oraz eksploracją Wyłącznej Strefy Ekonomicznej (EEZ), w tym działalności związanej z wykorzystywaniem zasobów żywych i nieożywionej jak również pozyskiwania energii z akwenów morskich.

Ponadto wszystkie państwa nadbrzeżne mają prawo do prowadzenia nadzoru i monitoringu na morzu pełnym, jednak w takim stopniu by nie zakłócać prawa do swobodnej żeglugi statków pływających pod obcą banderą. Należy również dodać, że nadzór i monitoring może być prowadzony w rejonie prowadzenia akcji ratowniczych (SAR - Search and Rescue), w takim przypadku zakres monitoringu jest czysto funkcjonalny i nie ma wpływu na prawo do swobodnej żeglugi.

Bardzo ważnym aspektem porządku prawnego na morzu jest przynależność państwowa jednostki pływającej. Wskazuje ona bowiem, które państwo w świetle prawa międzynarodowego sprawuje jurysdykcję nad statkiem. Międzynarodowe prawo morskie pozostawia w gestii każdego państwa ustalenie szczegółowych warunków przyznawania prawa podnoszenia bandery danego państwa. Jak pokazuje praktyka statki mogą zmieniać przynależność państwową (banderę) w sposób względnie prosty. 19 listopada 1987 roku na mocy Rezolucji A.600(15) został przyjęty i wprowadzony przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), ujednolicony system identyfikacji statków. Do stworzenia nowego systemu identyfikacji, wykorzystano już istniejący system, opracowany przez Lloyd's Register-Fairplay (LRF) oparty na numeracji siedmiocyfrowej. Nowy system identyfikacji został przyjęty przez IMO jako obowiązujący dla wszystkich statków podlegających Konwencji SOLAS, na mocy przepisu XI-1/3 IMO. System Identyfikacji Statków stał się obowiązkowym w 1996 roku dla wszystkich morskich statków handlowych (z nielicznymi wyjątkami) posiadających własny napęd, o tonażu powyżej 100 GT. Siedmiocyfrowe numery IMO są niepowtarzalne i nadawane na podstawie informacji ze światowej morskiej bazy danych przez Lloyd's Register-Fairplay (LRF). Należy zaznaczyć, że LRF jest jedyną instytucją upoważnioną przez Międzynarodową Organizację Morską do nadawania statkom numerów identyfikacyjnych IMO. W odniesieniu do zagadnień rejestracji na szczeblu narodowym, unikatowe numery identyfikacyjne IMO dają ustawodawstwu krajowemu możliwość rejestracji statków pływających pod tą samą banderą, noszącym tę samą nazwę.

### **SYSTEM MONITOROWANIA STATKÓW VMS (VESSEL MONITORING SYSTEM)**

W związku z realizacją Wspólnej Polityki Rybołówstwa każdy członek UE jest zobowiązany do przestrzegania Rozporządzenia Komisji Wspólnoty Europejskiej (WE) nr 1489/97 oraz Rozporządzenia Komisji (WE) nr 2244/2003 z dnia 18 grudnia 2003r. ustanawiających szczegółowe przepisy dotyczące satelitarnych systemów monitorowania statków przy zastrzeżeniu, że dane dotyczące identyfikacji, pozycji, prędkości oraz kursu statków rybackich (o długości powyżej 15 m) powinny być transmitowane nieprzerwanie drogą satelitarną do Narodowych Centrów Monitorowania Rybołówstwa (FMC - Fisheries Monitoring Centres). Obowiązek utworzenia Centrów Monitorowania Rybołówstwa nakłada Rozporządzenie Rady (WE) Nr 686/97 z 14 kwietnia 1997 r. zmieniające Rozporządzenie Rady (EWG)

Nr 2847/93 z 12 października 1993 r. ustanawiające system kontroli, mający zastosowanie dla wspólnej polityki rybołówstwa. Dane te zawierają 3 unikatowe numery identyfikacyjne:

- numer rejestru Wspólnotowej Floty Rybackiej dla każdego statku, numer ten jest skorelowany z danymi zawartymi w Narodowym Rejestrze Statków Rybackich;
- numer z Narodowego Rejestru Statków;
- numer burtowy.

Dodatkowo dla większości statków przypisany jest radiowy sygnał wywoławczy/zawezwawczy. Każde państwo członkowskie upoważnione jest do otrzymywania danych VMS poprzez Centra Monitorowania Rybołówstwa. Dodatkowo nadbrzeżne państwa członkowskie są upoważnione do otrzymywania danych o obcych statkach rybackich przebywających na ich wodach od FMC państwa, pod którego banderą one pływają. Komisja Europejska jako organ wykonawczy Unii Europejskiej posiada pełen dostęp do danych VMS w trybie on-line. W odniesieniu do praktyki udostępniania danych VMS na poziomie narodowym poza FMC jest ona różna w poszczególnych państwach członkowskich.

### **SYSTEM AUTOMATYCZNEJ IDENTYFIKACJI AIS (AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM)**

Zasadniczym celem systemu AIS jest zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi oraz umożliwienie państwom nadbrzeżnym uzyskania informacji o statkach i ich ładunkach na przybrzeżnych akwenach morskich.

System AIS jest automatycznym mechanizmem wymiany danych pomiędzy statkami i stacjami brzegowymi. Informacje AIS przekazywane są w radiowym paśmie morskim VHF = 161.975Mhz (kanał 87) oraz 162.025Mhz (kanał 88), a więc zasięg jego działania jest zasięgiem horyzontalnym.

Informacja taka zawiera:

- dane stałe, takie jak unikalny identyfikator morskiej służby ruchomej (MMSI - Maritime Mobile Service Identity). Identyfikator MMSI składa się z 9 cyfr, trzy pierwsze stanowią tzw. Morskie Cyfry Identyfikacyjne (MID - Maritime Identification Digits). Numer MID jest przypisany danemu krajowi z którego pochodzi statek. Polskie statki posiadają numer MMSI rozpoczynający się MID 261, sygnał zawezwawczy i nazwę, numer IMO oraz dodatkowe dane dotyczące statku (np. dotyczące stanu bezpieczeństwa);
- automatycznie generowane dynamiczne dane nawigacyjne zawierające: pozycję statku, kurs, prędkość oraz jego status;
- ręcznie wprowadzone dane o przebytej drodze.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków nr 2002/59/EC (the Vessel Traffic Monitoring Directive - VTM) wymaga, aby każdy statek wchodzący do portu państwa członkowskiego, był wyposażony w system AIS.

Dyrektywa VTM reguluje również procedury wymiany danych AIS pomiędzy państwami członkowskimi. Należy zaznaczyć, że dane AIS są przekazywane w niezaszyfrowanej sieci, na ogólnie dostępnych jawnych częstotliwościach i każdy kto posiada odpowiednie wyposażenie, może je odebrać.

Od grudnia 2004 roku wyposażenie statku w system AIS jest obowiązkowe dla:

- wszystkich jednostek o tonażu powyżej 300 GT, odbywających żeglugę międzynarodową;
- statków towarowych o tonażu powyżej 500 GT;
- statków pasażerskich niezależnie od rozmiaru.

Z obowiązku posiadania systemu AIS zwolnione są: okręty oraz jednostki w służbie państwowej. Podstawowe obowiązki dotyczące wyposażania oraz użytkowania systemu AIS są nałożone na mocy rozporządzenia nr 19 (rozdział 19 Konwencji SOLAS).

#### **SYSTEM IDENTYFIKACJI I ŚLEDZENIA DALEKIEGO ZASIĘGU STATKÓW - LRIT (LONG RANGE IDENTIFICATION AND TRACKING OF SHIPS)**

LRIT jest stosunkowo nowym systemem identyfikacji i śledzenia statków. Dla państw bandery oraz państw portu zasięg systemu jest praktycznie nieograniczony. Natomiast w przypadku państw nadbrzeżnych oraz instytucji kierujących akcjami SAR zasięg wynosi 1000 mil morskich. System LRIT nakłada obowiązek na jednostki pływające cyklicznej transmisji danych zawierających pozycję statku, dane identyfikacyjne i znaczniki czasu (wg. UTC - Universal Time Clock). Dane te są transmitowane automatycznie w sześciogodzinnych odstępach przez satelitę.

Podstawą prawną dla funkcjonowania LRIT jest nowe правило 19-1 „Dalekosiężna identyfikacja i śledzenie statków”, dodane po prawie 19 w Rozdziale V Konwencji SOLAS, które stanowi, że w system LRIT wyposażone powinny być:

- statki nowe, wybudowane po 31.12.2008 r.;
- statki zbudowane przed 31.12.2008 r. – w zależności od tego w jakim obszarze morza są eksploatowane:
  - a) posiadające certyfikat na obszary łączności systemu GMDSS A1, A2 i A3 - nie później niż na pierwszym przeglądzie po 31.12.2008 r.

- b) certyfikowane na obszary łączności systemu GMDSS A1, A2, A3 i A4 - nie później niż na pierwszym przeglądzie po 1.07.2009 r.
- statki wyposażone w AIS i operujące wyłącznie w obszarze A1 (niezależnie od daty budowy) nie muszą być wyposażone w LRIT.

Do odbioru informacji LRIT uprawnione są cztery rodzaje użytkowników:

- państwo bandery;
- państwo portu;
- państwo nadbrzeżne w odniesieniu do statków w odległości 1000 mil morskich od jego wybrzeża;
- instytucje SAR.

Należy dodać, że rodzaj użytkownika decyduje o tym, jakie informacje LRIT są przez niego odbierane i z jaką częstotliwością są wysyłane.

### **SYSTEM MELDUNKOWY STATKÓW SRS (SHIP REPORTING SYSTEMS)**

Na wodach europejskich istnieje wiele systemów meldunkowych statków. Należą do nich między innymi:

- systemy obowiązkowe, które mają zastosowanie na określonych akwenach morskich;
- systemy przekazywania informacji właściwemu organowi portu przeznaczenia;
- systemy sprawozdawcze w zakresie wymiany danych VTS.

Systemy meldunkowe opisane są w Regulacji 11 Rozdział V Konwencji SOLAS. Dodatkowo artykuł 4 dyrektywy VTM nakłada na operatora, agenta lub kapitana statku zmierzającego do portu UE nakaz przekazania w określonym terminie właściwym władzom portu następujących danych: dane identyfikacyjne statku (nazwa, sygnał zawezwawczy, numer IMO lub MMSI), port przeznaczenia, przewidywany czas przybycia oraz całkowitą liczbę osób na pokładzie.

System obowiązkowego zgłaszania statków, który w sposób ogólny reguluje IMO, jeżeli dotyczy więcej niż jednego kraju, jest także przedmiotem dyrektywy VTM przez odniesienie do odpowiednich przepisów SOLAS. Informacje, które należy przekazywać zazwyczaj zawierają parametry identyfikacyjne statku i jego typ, dane nawigacyjne (kurs, prędkość) jak również rodzaj ładunku i całkowitą liczbę osób na burcie. Rozpatrując systemy meldunkowe w szerokim ujęciu, celem ich funkcjonowania jest promowanie bezpieczeństwa żeglugi oraz umożliwienie właściwym organom skutecznego reagowania w razie wypadku.

## ŚLUŻBA KONTROLI RUCHU VTS (VESSEL TRAFFIC SERVICES)

VTS jest brzegowym systemem nadzoru, którego zakres działania ma charakter informacyjno – doradczy. Istnieją dwa podstawowe rodzaje VTS:

- portowy VTS, który przede wszystkim zarządza ruchem w porcie;
- brzegowy VTS, który zajmuje się kontrolą ruchu na określonym akwenu.

Po wejściu w obszar działania VTS kapitan statku podaje informacje umożliwiające identyfikację statku (nazwę, sygnał zawezwawczy, numer identyfikacyjny IMO), dane umożliwiające potwierdzenie pozycji statku na radarze (pozycja, kurs i prędkość) oraz dodatkowe informacje, ułatwiające systemowi VTS ocenę możliwości manewrowych statku (zanurzenie, wymiary, rodzaj ładunku, planowana trasa przejścia itp.).

Podstawowym środkiem komunikacji między statkami, a centrum kontroli VTS jest radiotelefonia VHF. Każde centrum kontroli używa innego kanału do komunikacji ze statkami zmniejsza to obciążenie i wzajemne zagłuszanie. Na VHF funkcjonuje system meldunkowy, tak samo centrum kontroli nadaje w określonych odstępach czasu informacje: pogodowe, o ruchu statków i ostrzeżenia, dlatego statki nie powinny używać kanałów VHF używanych przez VTS do komunikacji między statkami lub wewnątrzstatkowej. W centrum kontroli VTS dane z systemów obserwacji i meldunkowych są wyświetlane na mapach elektronicznych. Operatorzy systemu mają dostęp do bieżących danych o warunkach wpływających bezpośrednio na żeglugę, w tym o warunkach hydrometeorologicznych, pracach na torach wodnych, stanie oznakowania nawigacyjnego, informacjach wpływających na bezpieczeństwo żeglugi. Zebrane dane stanowią podstawę do przekazu informacji i poleceń dla statków na danym akwenu lub indywidualnie do określonych jednostek. Informacje przekazywane przez system VTS w porcie zapobiegają kolizjom jednostek pływających co przekłada się na unikanie strat w ludziach, finansowych jak również katastrof ekologicznych. Jest to szczególnie istotne w przypadku dużego natężenia ruchu w wąskich przejściach, charakteryzującego się wysokim stopniem ryzyka kolizji o potencjalnie dużym i negatywnym wpływie na środowisko. W zakresie prawa międzynarodowego przepisy dotyczące VTS są zawarte w rozporządzeniu nr 12 SOLAS oraz uzupełnione wytycznymi przyjętymi na mocy rezolucji IMO nr A.857 (20) z dnia 27 listopada 1997 roku. Na poziomie UE, regulacje dotyczące VTS są zawarte w artykułach 8 i 9 (3) dyrektywy VTM. Wytyczne przewidują, że zasadniczym zadaniem VTS jest poprawa bezpieczeństwa i efektywności nawigacji, bezpieczeństwa instalacji morskich, bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska.

## **ZGŁOSZENIE TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH (HAZMAT - NOTIFICATION OF DANGEROUS/POLLUTING GOODS ABOARD SHIPS)**

Wymagania Hazmat są określone w dyrektywie VTM i wymagają uprzedniego powiadomienia o niebezpiecznych lub zanieczyszczających ładunkach przewożonych na pokładach statków wychodzących z portów państw członkowskich lub wchodzących do takich portów statków spoza Unii.

Informacja taka jest przekazywana do właściwego organu państwa członkowskiego i obejmuje informacje ogólne (dane identyfikacyjne statku, port przeznaczenia, przewidywany czas przybycia/wyjścia oraz całkowitą liczbę osób na pokładzie) oraz informacje na temat ładunku wykorzystując w tym celu numer UN (tj. czterocyfrowy numer identyfikacyjny substancji, mieszaniny lub wyrobu poprzedzonego literami „UN”) zgodnie z przepisami modelowymi ONZ, IMO hazard classes etc.

## **WYMOGI W ZAKRESIE SPRAWOZDAWCZOŚCI INCYDENTÓW I WYPADKÓW**

Poza nałożonymi zgodnie z rozdziałem V Konwencji SOLAS na kapitana każdego statku obowiązku wysyłania komunikatów o niebezpieczeństwie do każdej jednostki w pobliżu oraz do kompetentnych władz, również Rozdział III dyrektywy VTM nakłada szereg wymogów sprawozdawczych w zakresie monitorowania niebezpiecznych statków oraz interwencji w przypadku wypadków i kolizji morskich.

Działania te mają na celu zapobieżenie, wyeliminowanie lub zminimalizowanie wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi czy środowiska naturalnego.

Niebezpieczne warunki według SOLAS dotyczą zagrożeń lodowych, bezpośrednich zagrożeń dla żeglugi, burz tropikalnych i innych tego typu zjawisk, przy czym format wiadomości o niebezpiecznych warunkach nie ma ściśle określonego wzoru.

Incydenty i wypadki na morzu należy zgłaszać niezwłocznie zgodnie z dyrektywą VTM do stacji nadbrzeżnej, odpowiedzialnej za daną strefę geograficzną. Zgłoszenie takie powinno być nadane wyłącznie w sytuacji kolizji lub wypadku mającym wpływ na bezpieczeństwo statku lub wpływającym bezpośrednio na bezpieczeństwo żeglugi jak również w okolicznościach potencjalnych lub rzeczywistych przypadków zanieczyszczenia akwenów morskich.



## **REGULACJE DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA PORTÓW**

Regulacje dotyczące bezpieczeństwa portów zawarte są w Rozporządzeniu WE 725/2004 ustanawiającym środki wspólnotowe mające na celu wzmocnienie ochrony statków eksploatowanych w handlu międzynarodowym, transporcie krajowym oraz wspólnotowych urządzeń portowych w świetle zagrożeń terrorystycznych.

Rozporządzenie wprowadza również w życie na poziomie unijnym nowe standardy i wytyczne w zakresie ochrony żeglugi do już uzgodnionych na szczeblu dyplomatycznym w trakcie Konferencji IMO w 1992 roku poprzez dodanie z dniem 1.07.2004 r. nowego rozdziału XI-2 do Konwencji SOLAS, jak również przyjęcie Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statków i Urządzeń Portowych (ISPS Code).

Ten kompleksowy dokument nakłada, między innymi na kapitana statku, oficera ochrony armatora (CSO) lub oficera ochrony statku (SSO), obowiązek nawiązania łączności z oficerem ochrony obiektu portowego (PFSO) w porcie, do którego statek ma zamiar zawinąć, w celu przekazania danych dotyczących, między innymi poziomu ochrony mającego zastosowanie do tego statku w porcie, jak również szczegółów dotyczących załogi, pasażerów i ładunku na statku.

## **OBOWIĄZEK ZGŁOSZENIA W STREFIE SCHENGEN**

Obowiązek zgłoszenia członków załogi i pasażerów jest również nałożony na kapitanów statków wpływających do portów w obrębie strefy Schengen UE (nie dotyczy Irlandii i Wielkiej Brytanii), zgodnie z Kodeksem Granicznym Schengen (the Schengen Borders Code). Listy członków załogi i pasażerów muszą być dostarczone w dwóch egzemplarzach Straży Granicznej najpóźniej po wejściu do portu. Następnie jeden egzemplarz, podpisany przez Straż Graniczną, zwraca się kapitanowi statku. Egzemplarz ten musi zostać zachowany do kontroli na żądanie, do czasu gdy statek pozostaje w porcie. W przypadku zmian w składzie załogi lub liczbie pasażerów muszą być powiadomione niezwłocznie właściwe organa. Dokument przewiduje również szczegółowe procedury odprawy dla określonych typów żeglugi morskiej w odniesieniu do niektórych rodzajów statków, w tym statków wycieczkowych, łodzi rekreacyjnych oraz statków rybackich.

## **MECHANIZMY UDOSTĘPNIANIA DANYCH**

Mechanizmy udostępniania danych z systemu monitoringu i nadzoru obszarów morskich istnieją zarówno na poziomie krajowym jak i międzynarodowym. Podczas gdy niektóre krajowe mechanizmy umożliwiają wymianę danych między różnymi agencjami dla wielu różnych zastosowań, na poziomie międzynarodowym takie mechanizmy łączone są zazwyczaj dla jednego celu.

Poniżej przedstawiono wybrane narodowe systemy udostępniania danych:

### **SPATIONAV**

SPATIONAV jest francuskim systemem przeznaczonym do zbierania i przetwarzania danych z różnego rodzaju sensorów zainstalowanych na platformach brzegowych i morskich, zasilających w informację morskie centra operacyjne. Głównymi użytkownikami systemu są: Marynarka Wojenna, Dyrekcja Gospodarki Morskiej i Departament Celny. SPATIONAV korzysta z danych dostarczonych przez nadbrzeżne punkty obserwacyjne i AIS. System operuje obok innego mechanizmu wymiany danych TRAFFIC 2000, który został opracowany dla realizacji dyrektywy VTM. Podstawową rolą TRAFFIC 2000 jest zapewnienie organom odpowiedzialnym za bezpieczeństwo morskie danych niezbędnych do oceny ryzyka ze strony statków, a w szczególności ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających. W przyszłości system ma być zintegrowany z SafeSeaNet.

### **SafeSeaNet**

SafeSeaNet jest systemem wymiany danych, zarządzanym, nadzorowanym i rozwijanym przez Komisję Europejską oraz utrzymywanym przez Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA). System działa na zasadzie punktu węzłowego posiadającego interfejs do wszystkich krajowych podsystemów SafeSeaNet. Zasadniczym celem systemu jest wsparcie procesu implementacji elementów dyrektywy VTM (w tym zapisów dotyczących warunków portowych, HAZMAT-u, statków i powiadomień alarmowych). Przewiduje się, że SafeSeaNet, który aktualnie nie jest w pełni uruchomiony może zostać również wykorzystany do dystrybucji danych systemu dalekiego zasięgu śledzenia statków (LRIT – Long Range Identification and Tracking). Jednym z powodów, jego powolnego wdrażania są obawy na szczeblu państw członkowskich dotyczące sposobu zarządzania, ochrony i dystrybucji danych.

### **Komercyjny mechanizm udostępniania danych AIS**

Ponieważ dane AIS są jawne i nadawane na ogólnie dostępnych kanałach radiowych, wielu komercyjnym firmom udało się stworzyć internetowy mechanizm wymiany danych AIS. Pierwszym uruchomionym takim serwisem i zarazem jednym z największych, jest AIS LIVE, którego właścicielem jest Lloyds Register Fairplay Limited. Dostęp do tego serwisu jest realizowany w ramach subskrypcji.

### **Planowane systemy wymiany danych**

W dniu 13 lutego 2008 r. Komisja Europejska przyjęła komunikat w sprawie utworzenia europejskiego systemu nadzoru południowych granic morskich

(EUROSUR). Jego głównym celem miało być ograniczenie liczby nielegalnych imigrantów, przedostających się na terytorium UE oraz zwiększenie bezpieczeństwa wewnętrznego UE poprzez przeciwdziałanie przestępczości transgranicznej tj. przeciwdziałanie terroryzmowi, handlowi ludźmi, przemytowi narkotyków, nielegalnemu handlowi bronią itd. oraz poszerzenie możliwości prowadzenia działań poszukiwawczych i ratowniczych w celu ograniczenia wysokiej liczby ofiar spowodowanych rozmiarem nielegalnej imigracji.

Proces implementacji systemu podzielony będzie na trzy fazy. W komunikacji zaproponowano, że w pierwszej fazie wykorzystane będą istniejące systemy nadzoru granicznego, które powinny zostać rozbudowane oraz połączone ze sobą przy pomocy elementów infrastruktury krajowej w zabezpieczoną sieć komunikacyjną w celu umożliwienia w czasie zbliżonym do rzeczywistego wymianę danych 24 godziny na dobę, zarówno pomiędzy ośrodkami państw członkowskich, jak również z Europejską Agencją Zarządzania Współpracą Operacyjną na Granicach Zewnętrznych Państw Członkowskich Unii Europejskiej (FRONTEX). Faza 2 skoncentrowana będzie na udoskonalaniu wspólnych mechanizmów i sensorów wykorzystywanych do nadzoru w ramach wdrożenia prac badawczo-rozwojowych na poziomie UE oraz stworzenia w połączeniu z danymi wywiadowczymi systemu jednolitego zobrazowania sytuacji morskiej. Natomiast faza 3 będzie starać się włączyć wszystkie istniejące systemy sprawozdawcze, wywiadowcze i monitorowania ruchu na wodach europejskich we wspólną sieć w celu umożliwienia organom kontroli granicznej skorzystania z zintegrowanego systemu zbierania danych o ruchu na wodach UE.

Od 2006 roku w Europejskiej Agencji Obrony (EDA) rozpoczęto realizację projektu MARSUR mającego na celu budowę europejskiego systemu nadzoru obszarów morskich w oparciu o centra operacyjne marynarek wojennych państw członkowskich. System ten z powodzeniem rozwijany przez kolejne lata prawdopodobnie rozpocznie wstępną pracę w 2012 roku.

## **OGRANICZENIA PRAWNE**

Ze względu na mnogość systemów monitorowania i nadzoru obszarów morskich w Unii Europejskiej, niezbędne jest usystematyzowanie zarządzania obiegiem informacji w oparciu o złożone regulacje prawne.

### **Ochrona danych i tajemnica handlowa**

Ochrona danych niejawnych może być potencjalną barierą do ich wymiany. Przepływ informacji niejawnych regulowany jest przez stosowne akty prawne oraz inne postanowienia. Szereg instrumentów prawnych przywołanych w tym artykule zawiera przykłady przepisów o ochronie danych w Unii Europejskiej.

Jako ilustracja powyższego zagadnienia może posłużyć rozporządzenie, które definiuje i określa zasady postępowania w zakresie ochrony informacji, podlegających wymianie w ramach VMS (Vessel Monitoring System). Zgodnie z powyższym rozporządzeniem dane otrzymane w ramach tego systemu uznaje się za POUFNE. W tym konkretnym przypadku traktowanie informacji jako niejawnej nie ogranicza w żaden sposób jej wymiany, pomiędzy ośrodkami monitorowania rybołówstwa państw członkowskich (FMC) oraz Komisji Europejskiej. Jednak odbiorcy takich danych są zobowiązani do przestrzegania zasad ochrony informacji niejawnej, a tym samym nie mogą udostępniać jej osobom trzecim chyba, że przepisy stanowią inaczej.

Podobne regulacje znajdują się w dyrektywie VTM, zgodnie z którą państwa członkowskie w oparciu o ustawodawstwo krajowe, zobligowane są do podjęcia niezbędnych działań mających na celu zapewnienie poufności informacji przekazywanych im na mocy powyższej dyrektywy. Informacje takie nie mogą być udostępniane organom, o których powyższy dokument nie stanowi.

Inne przykłady przepisów regulujących zasady ochrony danych podlegających wymianie można znaleźć w regulacjach dotyczących ochrony portów konwencji SOLAS w odniesieniu do systemu LRIT oraz uregulowaniach Schengen. Jeśli chodzi o przepisy dotyczące ochrony informacji określonych w umowach, jednym z przykładów takiego dokumentu jest standardowa umowa z Lloyds Register Fairplay na użytkowanie bazy AIS LIVE, która nakłada na użytkowników bazy obowiązek ochrony danych w niej zawartych włączając w to także zakaz nieautoryzowanego ich użycia przez osoby trzecie. Podobne ograniczenia znajdują się w licencji użytkowników sieci CleanSeaNet, skutkiem czego, państwa członkowskie mogą korzystać z danych wyłącznie w celu monitorowania wycieków substancji ropopochodnych. Zazwyczaj umowy tego typu zawierają również przepisy dotyczące ochrony praw własności intelektualnej.

### **Przetwarzanie danych osobowych**

Przetwarzanie danych osobowych musi odbywać się w zgodzie z literą prawa dlatego wymiana informacji zawierających takie dane może stać się przyczyną potencjalnych ograniczeń. Dane tego typu, dotyczące różnych zagadnień życia gospodarczego i społecznego, stanowią ostatnimi czasy bardzo często wymienianą informację pomiędzy krajami UE, przyczynił się również do tego postęp technologiczny, który sprawił, że przetwarzanie i wymiana takich danych staje się coraz łatwiejsza. Zagadnienia ochrony danych osobowych regulują dwa dokumenty: Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 95/46/WE w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych oraz Rozporządzenie (WE) nr 45/2001/WE Parlamentu Europejskiego i Rady o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych. Dyrektywa o ochronie danych ma na celu umożliwienie swobodnego transgranicz-

nego przepływu danych pomiędzy państwami członkowskimi, poprzez harmonizację ustawodawstw obowiązujących w tych krajach, przy jednoczesnym zapewnieniu podstawowych praw jednostek, a szczególnie prawa do prywatności danych. Rozporządzenie o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych stara się zastosować te same podstawowe zasady do instytucji wspólnotowych.

Zgodnie z dyrektywą pod pojęciem danych osobowych rozumiemy wszelkie informacje dotyczące zidentyfikowanej lub możliwej do zidentyfikowania osoby fizycznej. Za osobę zidentyfikowaną uważamy taką, której tożsamość można określić bezpośrednio lub pośrednio przez powołanie się na numer identyfikacyjny albo jeden lub kilka specyficznych czynników określających jej fizjologiczną, umysłową, ekonomiczną, kulturową lub społeczną tożsamość. Pomimo szerokiej definicji danych osobowych zawartej w Dyrektywie jej zapisy budzą pewne wątpliwości, zwłaszcza w kontekście identyfikacji tożsamości, na podstawie takich danych jak numer telefonu, numer rejestracyjny samochodu, numer PESEL lub numer paszportu. Informacje te mogą być niewystarczające do zidentyfikowania, a tym samym, w kontekście konkretnej sytuacji, nie dostarczą odpowiedniej ilości danych osobowych. Ponadto w pewnych okolicznościach informacje na temat osoby prawnej mogą również stanowić dane osobowe, na przykład w przypadku gdy nazwa osoby prawnej może zawierać nazwisko lub pseudonim osoby fizycznej.

W konsekwencji, podczas gdy uzasadniona wydaje się konkluzja, że nazwa statku jako taka nie może być wystarczająca, aby bezpośrednio zidentyfikować osobę fizyczną będącą jego właścicielem to już połączenie nazwy statku z innymi danymi, takimi jak np. unikalny numer rejestracyjny statku, umożliwiają identyfikację konkretnej osoby (właściciela statku, kapitana, członka załogi itp.) dlatego takie dane kwalifikuje się jako dane osobowe. Ponadto, zdjęcia oraz dane wizualne mogą być również uznane za dane osobowe, jeżeli pozwalają na identyfikację osoby fizycznej.

Biorąc pod uwagę opisane powyżej analizy morskiego monitoringu i nadzoru, można wysnuć wniosek, że mogą one potencjalnie dotyczyć danych osobowych (np. w przypadku numeru identyfikacyjnego statku rybackiego, numeru licencji, zewnętrznego numeru rejestracyjnego lub innych unikalnych numerów identyfikacyjnych, które mogą doprowadzić bezpośrednio lub pośrednio do identyfikacji osoby fizycznej).

Jako że systemy nadzoru opisane w niniejszym artykule mogą przetwarzać dane osobowe, konieczne jest przeanalizowanie głównych ograniczeń w zakresie udostępnienia takich danych w kontekście przepisów o ich ochronie. Przede wszystkim przetwarzanie danych osobowych musi odbywać się w zgodzie z literą prawa. Dyrektywy o ochronie danych i rozporządzenia określają podstawy dla takiej legitymizacji, w tym, jeśli przetwarzanie jest w interesie publicznym lub wykonywania władzy publicznej.

Inną istotną kwestią jest zasada ograniczenia celów, będąca jednym z fundamentów instrumentu ochrony danych, zgodnie, z którą dane osobowe mogą być przetwarzane wyłącznie do określonych, jednoznacznych i legalnych celów i nie

powinny być poddawane dalszemu przetwarzaniu w sposób niezgodny z tymi celami. Ponadto przetwarzanie danych osobowych musi być odpowiednie i nie nadmierne w stosunku do celów, dla których są one gromadzone i / lub dalej przetworzone - jest to tzw. zasada proporcjonalności.

Dane osobowe co do zasady, nie będą przetwarzane w celach innych niż cele, dla których zostały zgromadzone. Jasny i precyzyjny opis celów przetwarzania danych ma zatem kluczowe znaczenie. W ten sam sposób, musi być jasno określone, kto jest odpowiedzialnym za administrowanie tymi danymi, tj. wskazanie osoby odpowiedzialnej za przetwarzanie danych w sposób zgodny z przepisami o ochronie danych. Z punktu widzenia prawa ochrony danych osobowych, przetwarzanie danych osobowych musi pozostać ograniczone dla właściwych organów lub organizacji wyznaczonych do takiego przetwarzania, oraz w celach określonych przez odpowiednie ustawodawstwo, które pozwalają (lub nakładają obowiązek) na takie przetwarzanie.

Wiele przykładów zasady ograniczenia celów przetwarzania danych można znaleźć również w sektorze ustawodawstwa morskiego. Ogólna zasada jest taka, że dane gromadzone i przetwarzane przez właściwy organ w określonym celu nie mogą być następnie wykorzystane w innym celu. Innymi słowy cel przetwarzania danych ma zatem kluczowe znaczenie. Zasada ograniczenia celów ma również inne skutki, w tym dotyczące przechowywania lub zachowania tj. dane osobowe nie mogą być przechowywane w formie, która pozwala na zidentyfikowanie podmiotów danych przez okres dłuższy niż jest to konieczne do celów, dla których dane te były gromadzone lub dla których są dalej przetwarzane. Wynika stąd, że dane zebrane w jednym celu należy usunąć tak szybko, jak szybko ten cel został spełniony. W przypadku udostępniania danych, inną ważną zasadą przepisów o ochronie danych jest to, że dane tego typu nie mogą być przekazywane do odbiorców spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG), oraz do tych którzy nie zapewnią odpowiedniego poziomu ochrony. Aktualnie niewiele krajów spoza EOG spełnia te kryteria. Oczywiście istnieje odstępstwo od tej zasady. Ma ono miejsce w przypadku gdy transfer danych poza EOG spełnia odpowiednie środki bezpieczeństwa uregulowane przez zawarcie odpowiednich umów.

Przepisy o ochronie danych nakładają na administratorów danych osobowych obowiązek wdrożenia odpowiednich środków bezpieczeństwa i przechowywania tego typu danych jako poufne, przyznają również pewne prawa takie jak prawo do dostępu i konsultowania oraz do sprostowania błędnych informacji. Wreszcie ważne jest, aby pamiętać, że ochrona danych osobowych nie stosuje się automatycznie do przetwarzania każdego ich rodzaju. Wyjątki obejmują przetwarzanie danych osobowych w ramach działalności, która wykracza poza prawo wspólnotowe (np. drugiego i trzeciego filaru, takich jak wspólna polityka zagraniczna i bezpieczeństwa oraz współpracy policyjnej i sądowej w sprawach karnych), jak i operacji przetwarzania dotyczących bezpieczeństwa publicznego, obronności, bezpieczeństwa państwa oraz działalności państwa w obszarach prawa karnego (trzeba

jednak nadmienić, że w Parlamencie Europejskim trwają prace nad rozporządzeniem w sprawie przetwarzania danych osobowych dla trzeciego filaru).

Kolejną barierą dla wymiany danych mogą być przepisy dotyczące klasyfikacji danych (polityka danych) odpowiednich instytucji i organów europejskich oraz równorzędnych zasad i polityki na poziomie państwa członkowskiego. Zasady te są zwykle przyjmowane dla rozwoju i ochrony działalności w dziedzinach, które wymagają pewnego stopnia poufności. Bezpieczeństwo danych i ich klasyfikacja może być szczególnie istotne dla organów wojskowych.

### **Dostęp do danych i dokumentów**

Potencjalne ograniczenia dostępu do danych może również wynikać z instrumentów prawnych na szczeblu UE i państw członkowskich dotyczących publicznego dostępu do tego typu informacji. Regulacje takie zazwyczaj zawierają wiele obostrzeń, na podstawie których dostęp do danych może zostać odmówiony. Na poziomie UE takim instrumentem prawnym jest rozporządzenie 1049/2001 w sprawie publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji, które reguluje publiczny dostęp do dokumentów przechowywanych przez unijne instytucje. Rozporządzenie ma na celu zrównoważenie podstawowej zasady, że wszystkie dokumenty powinny być dostępne dla opinii publicznej, jednak w niektórych przypadkach w celu ochrony pewnych interesów publicznych i prywatnych są wyjątki od tej reguły. W tym celu wprowadzono pewną liczbę „obowiązkowych wyjątków” (w tym te odnoszące się do bezpieczeństwa publicznego, obrony i spraw związanych z szeroko pojętą sferą militarną) wraz z innymi przyczynami odmowy, które mają zastosowanie, chyba że istnieje nadrzędny interes publiczny w ujawnieniu dokumentów. Państwa członkowskie mogą zażądać od instytucji nieujawniania dokumentu bez ich uprzedniej zgody. Rozporządzenie zawiera również przepisy szczególne dotyczące „ważnych dokumentów” sklasyfikowanych jako „ŚCIŚLE TAJNE”, „TAJNE” i „POUFNE”. Jeśli dane z monitoringu i nadzoru obszarów morskich miałyby być sklasyfikowane według takiego sposobu może to stanowić potencjalną barierę do ich wymiany. Wreszcie informacje środowiskowe dyrektywy 2003/4/WE z dnia 28 stycznia 2003 r. mające na celu zagwarantowanie prawa dostępu do informacji o środowisku, które znajdują się w posiadaniu organów władzy publicznej lub które są przeznaczone dla tych organów, oraz określenie podstawowych warunków i praktycznych ustaleń dotyczących realizacji tego prawa. Niektóre dane opisane w niniejszym artykule mogą być zaklasyfikowane właśnie jako informacje tego typu. Wnioski złożone celem uzyskania takich informacji mogą być odrzucone na podstawie ściśle określonych zapisów w dyrektywie, a w szczególności jeśli ujawnienie takich informacji negatywnie wpłynie na:

- poufność działań organów władzy publicznej, jeśli jest ona prawnie przewidziana;

- stosunki międzynarodowe, bezpieczeństwo publiczne lub obronę narodową;
- toczące się postępowanie sądowe, szanse jakiegokolwiek osoby na sprawiedliwy proces lub zdolność organu władzy publicznej do prowadzenia dochodzenia karnego lub dyscyplinarnego;
- poufność informacji handlowych lub przemysłowych, jeśli jest ona przewidziana prawem krajowym lub wspólnotowym w celu ochrony prawnie uzasadnionych interesów, w tym interesu publicznego w zakresie zachowania poufności danych statystycznych oraz tajemnicy podatkowej;
- prawa własności intelektualnej;
- poufność danych osobowych i/lub akt dotyczących osób fizycznych, które nie wyraziły zgody na publiczne ujawnienie tych informacji, jeśli taka poufność jest przewidziana prawem krajowym lub wspólnotowym;
- interesy lub ochronę jakiegokolwiek osoby, która informacje będące przedmiotem wniosku dostarczyła dobrowolnie, nie mając obowiązku dostarczenia tych informacji i nie mogąc być takim obowiązkiem obciążona, chyba że wyraziła ona zgodę na ich ujawnienie;
- ochronę środowiska, którego informacje dotyczą, takiego jak teren występowania rzadkiego gatunku.

## PODSUMOWANIE

Integracji systemów monitorowania i nadzoru obszarów morskich, towarzyszy komunikat Komisji Europejskiej ws. wizji zintegrowanej polityki morskiej UE, określający niektóre kwestie prawne, które należy podjąć. Najważniejsze kwestie prawne odnoszą się do ochrony i transferu danych w tym danych osobowych. Polityka bezpieczeństwa danych może zakazać lub ograniczyć udostępnianie (lub dalsze wykorzystanie) pewnych informacji. Przeważająca ilość danych dotyczących sprawozdawczości morskiej i nadzoru obszarów morskich jest niejawną lub wymaga traktowania ich jako informacji poufnej lub jako tajemnicę handlową. W konsekwencji, przetwarzanie tego typu danych wymaga gwarancji poufności i przestrzegania przepisów o ochronie takich danych przez osoby upoważnione do ich odbioru. Wymogi w zakresie ochrony informacji niejawnych, są podstawową przeszkodą w przetwarzaniu i transferze takich danych ze względu na szczegółowe zapisy w niektórych kluczowych instrumentach prawnych, istotnych z punktu widzenia systemów monitorowania i nadzoru. Dotyczy to w szczególności dyrektywy VTM, ale także rozporządzenia VMS i rozporządzenia w sprawie kontroli.

Biorąc pod uwagę, że przepisy o ochronie informacji niejawniej zawarte są w unijnych aktach prawnych, najprostszym rozwiązaniem byłoby zmodyfikowanie już istniejących przepisów. Alternatywnym rozwiązaniem, jest zaproponowanie mechanizmu udostępniania danych, który zapewni, że ich odbiorcy podlegają tym samym zobowiązaniom w zakresie ochrony informacji niejawniej, tak jak ma to



miejsce w przypadku obowiązujących przepisów dotyczących śledzenia jednostek dalekiego zasięgu LRIT. Istnieją przesłanki, o czym świadczą toczące się dyskusje w Parlamencie Europejskim w sprawie zmiany dyrektywy VTM, jak również pierwotnej propozycji Komisji, iż przepisy dotyczące ochrony takich danych traktowane będą priorytetowo.

W odniesieniu do użytkowania (w tym udostępniania) danych z obszarów morskich, przepisy prawne dotyczące wymiany danych sektorowych mogą nakładać pewne ograniczenia (takie jak obostrzenia użycia lub ograniczenia dla podmiotów, które mogą mieć dostęp do tych danych). Ponadto, należy wziąć pod uwagę, że jeśli pozyskiwanie lub wymiana danych odbywa się na podstawie umowy (na przykład, gdy dane są nabywane od dostawców komercyjnych), umowy takie mogą również zawierać pewne ograniczenia (np. postanowienia umowne praw własności intelektualnej mogą ograniczyć prawo użytkownika do powielania, wykorzystania i udostępniania takich danych).

Większość systemów meldunkowych i nadzoru może operować danymi osobowymi (tj. danymi, które pozwalają bezpośrednio lub pośrednio, zidentyfikować osoby fizyczne). Istniejące przepisy prawne o ochronie danych osobowych muszą uwzględniać wspólne inicjatywy UE w zakresie udostępniania i wymiany tego typu danych. W przeciwieństwie do kwestii zasady poufności, która teoretycznie może zostać rozwiązana poprzez wprowadzenie zmian do stosownych przepisów prawa, to już zmiany istniejących przepisów dotyczących ochrony danych w kontekście realizacji celów wspólnej polityki morskiej nie wchodzi w rachubę. Ochrona danych osobowych zawiera szereg istotnych ograniczeń, które muszą zostać spełnione w procesie przetwarzania tego typu danych. W przypadku udostępniania danych osobowych, musi zostać wprowadzone wiele konkretnych zabezpieczeń w celu zapewnienia, że podstawowe zasady prawa ochrony danych są spełnione. Przetwarzanie danych osobowych w ramach mechanizmu wymiany musi więc być oparte na odpowiednich środkach prawnych, które powinny określać: cel przetwarzania danych, typ danych, jak również szczególne środki bezpieczeństwa w odniesieniu do ochrony tych danych (np. takich jak identyfikacja potencjalnych administratorów danych) oraz prawa osób, których te dane dotyczą.

Generalnie, w odniesieniu do udostępniania danych, należy się zająć wieloma kluczowymi pytaniami. np: jakie dane są obecnie dostępne i na jakich warunkach? Aby zaprojektować zakres przyszłych mechanizmów udostępniania danych, innym ważnym pytaniem jest pytanie o cel udostępniania danych? W szczególności, nie właściwym jest udostępnianie danych tylko dlatego, że dane są ogólnie dostępne i ponieważ jest to technicznie możliwe. Ściśle określone cele, dla których dane mają być udostępniane będą podstawowym warunkiem do jakiegokolwiek mechanizmu udostępniania danych. Szczególnie w odniesieniu do udostępniania danych osobowych, zasady ograniczenia celów i proporcjonalności będących podstawowymi zasadami, które będą musiały być bardzo dokładnie zbadane. Oczywiście, następane pytanie, na które trzeba sobie odpowiedzieć, to komu dane mogą być udostępniane i kto będzie za to odpowiadał. Innymi słowy, kto wyznaczy organa, które będą

uprawnione do kontroli, ujawniania i odbierania danych? Różne (potencjalne) podmioty zaangażowane w wymianę danych będą musiały zostać wyraźnie wskazane i opisane z uwzględnieniem między innymi zakresu ich kompetencji. Utworzenie lub połączenie systemów danych bez wprowadzenie odpowiednich ram prawnych, może wygenerować szereg problemów, związanych z kontrolą jakości tych danych lub dalszego ich wykorzystania (lub interpretacji), jak również z zapewnieniem ich bezpieczeństwa. W trosce o bezpieczeństwo prawne wszystkich zaangażowanych podmiotów, zaleca się, aby wszelkie mechanizmy zmierzające do transgranicznej wymiany informacji z różnych istniejących baz danych były uzależnione od jasnych ram prawnych określających co najmniej charakter danych, cel i metody wymiany oraz potencjalnych ich odbiorców, a także zawierające niezbędne gwarancje w odniesieniu do zasady poufności i bezpieczeństwa danych.

### BIBLIOGRAFIA

- [1] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej, KOM(2007) 575 wersja ostateczna, Bruksela, dnia 10.10.2007
- [2] Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów w kierunku integracji nadzoru morskiego: Wspólny mechanizm wymiany informacji dla obszarów morskich UE, KOM(2009) 538 wersja ostateczna, Bruksela, dnia 15.10.2009 r.
- [3] Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r.. [lex.com.pl](http://lex.com.pl), 1982-12-10.
- [4] Międzynarodowa Konwencja o Bezpieczeństwie Życia na Morzu, 1974, SOLAS tekst ujednolicony, Międzynarodowa Organizacja Morska IMO, 2006.
- [5] Ustawa o ochronie granicy państwowej z dnia 12 października 1990 r. (Dz.U. Nr 78, poz. 461) tekst jednolity z dnia 3 listopada 2005 r. (Dz.U. Nr 226, poz. 1944) tekst jednolity z dnia 14 stycznia 2009 r. (Dz.U. Nr 12, poz. 67)
- [6] Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego w sprawie projektu planu działania na rzecz ustanowienia wspólnego mechanizmu wymiany informacji do celów nadzoru obszarów morskich UE
- [7] Communication from The Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions Examining the creation of a European Border Surveillance System (EUROSUR), COM(2008) 68 final, Brussels, 13.2.2008

- [8] Council Regulation (EC) No 686/97 of 14 April 1997 amending Regulation (EEC) No 2847/93 establishing a control system applicable to the common fisheries policy
- [9] Dyrektywa 2003/4/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie publicznego dostępu do informacji dotyczących środowiska i uchylająca dyrektywę Rady 90/313/EWG
- [10] Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, MSC 81/25/Add.1 Annex 2
- [11] Opinion of the European Economic and Social Committee on the "Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions - Towards the integration of maritime surveillance: a common information sharing environment for the EU maritime domain" COM(2009) 538 final 2011/C 44/32
- [12] Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2244/2003 z dnia 18 grudnia 2003 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące satelitarnych systemów monitorowania statków
- [13] Remigiusz Bierzanek, Janusz Symonides: *Prawo międzynarodowe publiczne*. Wyd. 8. Warszawa: LexisNexis, 2008
- [14] D.R. Bugajski, *Międzynarodowe organizacje morskie*, Gdynia 2009
- [15] Resolution MSC.202(81) (adopted on 19 May 2006) Adoption of Amendments to The International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, MSC 81/25/Add.1 Annex 2
- [16] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010r. w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji
- [17] Rozporządzenie (WE) Nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych
- [18] Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych
- [19] Dyrektywa 2003/4/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie publicznego dostępu do informacji dotyczących środowiska i uchylająca dyrektywę Rady 90/313/EWG

- [20] Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG
- [21] Rozporządzenie (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. ustanawiające wspólnotowy kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen)
- [22] Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery COM(2005) 586 wersja ostateczna -2005/0236 (COD), Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, 23.12.2006 r.
- [23] Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 1991 r. Nr 32, poz. 131) z późn. zmianami.
- [24] *Nowoczesne metody monitorowania ruchu statków i pojazdów na przykładzie portu i obszaru metropolitalnego Houston*, Grzegorz Hołowiński, Akademia Morska Szczecin, 2010
- [25] *Polski Rejestr Statków*, Biuletyn Informacyjny nr 4/265, Gdańsk sierpień 2007 r.
- [26] *Żegluga wysokiej jakości, bezpieczeństwo mórz, czystość oceanów* - Biuletyn Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu EMSA TN-81-09-559-PL-N

**SELECTED LEGAL ASPECTS OF SYSTEMS  
FOR MONITORING AND SURVEILLANCE  
OF THE MARITIME AREAS  
IN THE EUROPEAN UNION**

**ABSTRACT**

The purpose of the article is to provide legal conditions and restrictions affecting the use and sharing of data collected at the supervision and monitoring of the maritime areas of the EU. The article focuses on three essential issues: reporting, control systems and mechanisms for the exchange of information on the situation of the sea areas. The article provides, moreover, reasons why such information is collected and exchanged as well as who is entitled to access such data, and what are the procedural requirements for the exchange between different institutions.



**Barbara KACZMARCZYK**  
Straż Graniczna

## **OCHRONA POLSKIEJ GRANICY MORSKIEJ W TEORII I W PRAWIE**

### **STRESZCZENIE**

Ochrona granicy państwowej jest jedną z podstawowych funkcji państwa i jednym z istotnych elementów który ma bezpośredni wpływ na wewnętrzne i zewnętrzne bezpieczeństwo państwa. Polska czyni starania dla maksymalizacji bezpieczeństwa w tym obszarze oraz minimalizacji przestępczości na granicach. Morski Oddział Straży Granicznej jest odpowiedzialny za realizację zadań na morskiej granicy państwa. Dla poprawy szeroko pojmowanego bezpieczeństwa państwa współpracuje z licznymi podmiotami krajowymi i zagranicznymi.

\* \* \*

Zapewnienie integralności terytorialnej, niepodległości oraz suwerenności państwa stanowi jedną z wielu determinant, zwiększających poczucie bezpieczeństwa wśród społeczeństwa. W prezentowanym artykule skupiono się często pomijanym aspekcie problematyki bezpieczeństwa, a mianowicie zwalczanie przestępczości na granicznej, w tym likwidacja źródeł przestępstw tej przestępczości.

Na wstępie rozważań warto przypomnieć, iż granica państwowa ochraniana jest w trzech płaszczyznach: na lądzie, morzu i w powietrzu.

Nasz kraj położony w środkowej części Europy, jest państwem tranzytowym co generuje określone szanse, wyzwania i zagrożenia bezpieczeństwa. Długość granic Polski wynosi 3 511 km, w tym 440 km to granica morska. Członkostwo Polski w Unii Europejskiej do spowodowało, iż część naszych granic, w tym granica morska granica Polski stała się również zewnętrzną granicą Unii Europejskiej.

W niniejszym artykule przedstawione zostaną prawne aspekty problematyki zewnętrznej i wewnętrznej granicy Unii Europejskiej. Granicą wewnętrzną Unii, w myśl rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Europy z dnia 15 marca 2006 roku ustanawiające wspólnotowy kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice, stanowi, iż „*wspólne granice lądowe Państw Członkowskich wraz z granicami na rzekach oraz jeziorach, a także wspólne porty lotnicze przeznaczone dla lotów wewnętrznych, porty morskie oraz rzeczne i te znajdujące się na jeziorach służące do regularnych połączeń promowych, których trasa wiedzie od terytorium*

państwa – strony na terytorium drugiego takiego państwa, bez zawijania do portów należących do państw trzecich. Granicami wewnętrznymi nie są międzynarodowe porty lotnicze i morskie, w których obsługiwany jest ruch międzynarodowy”<sup>1</sup>. Z punktu widzenia polskich granic, po roku 2004 granica polsko-niemiecka, polsko-czeska, polsko-słowacka, polsko-litewska stały się wewnętrznymi granicami Unii Europejskiej. Natomiast granica zewnętrzna, w myśl wyżej przytoczonego rozporządzenia, to: „granica lądowa i morska, a także porty lotnicze, rzeczne, morskie należące do Państw Członkowskich, jednakże nie mogą tworzyć granic wewnętrznych. Granice zewnętrzne mogą być przekraczane tylko w czynnych przejściach granicznych specjalnie do tego wyznaczonych”<sup>2</sup>. Tym samym granicami zewnętrznymi Unii Europejskiej są: granice polsko-rosyjska, polsko-białoruska, polsko-ukraińska oraz granica morska.

Pojęcie "granica" pojawiło się w stosunkach międzynarodowych na przełomie XIII i XIV wieku<sup>3</sup>. Granice państwa można postrzegać dwojako. W sensie węższym jest to linia oddzielająca terytorium państwa od terytoriów innych państw, natomiast w sensie szerszym jest to płaszczyzna prostopadła do linii granicznej, co odpowiada temu, że terytorium państwa jest przestrzenią trójwymiarową i nie ogranicza się tylko do powierzchni kuli ziemskiej<sup>4</sup>. Tradycyjnie granice dzielone są na naturalne i sztuczne, choć podział ten nie ma znaczenia prawnego<sup>5</sup>.

W ujęciu powszechnie obowiązującego prawa "granica państwowa" jest określana jako powierzchnia prostopadła do powierzchni ziemi, oddzielająca terytorium jednego państwa od terytorium innych państw lub od obszarów nie mających niczyjej suwerenności (np. pełnego morza). Granica państwa oddziela także strefy podziemną oraz powietrzną<sup>6</sup>. Granicami naturalnymi będą te, które przebiegają zgodnie z zjawiskami geograficznymi i rzeźbą terenu, w szczególności wyznaczone zostają przez rzeki, morza, góry. Granice sztuczne to granice stworzone przez człowieka bez uwzględnienia charakterystyki terenu. Wśród granic sztucznych wyróżnia się granice geometryczne<sup>7</sup>, przebiegające odcinkami linii prostych. Stosowano je na obszarach dotychczas niezbadanych, niezaludnionych bądź słabo zaludnionych.

<sup>1</sup> Rozporządzenie (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r., ustanawiające wspólnotowy kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen), (Dz. Urz. WE L 105 z 13 kwietnia 2006 r.), s. 3.

<sup>2</sup> Tamże, s. 4.

<sup>3</sup> R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Wyd. Prawnicze PWN, Warszawa 1995, s. 201.

<sup>4</sup> L. Antonowicz, *Podręcznik prawa międzynarodowego*, Wyd. Prawnicze PWN, Warszawa 1996, s. 91.

<sup>5</sup> W. Góralczyk, *Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie*, Wyd. Prawnicze PWN, Warszawa 1996, s. 188.

<sup>6</sup> S. Otok, *Geografia polityczna. Geopolityka – Państwo – Ekopolityka*, PWN, Warszawa 2003, s. 77.

<sup>7</sup> Tamże, s. 188.



Na lądzie przebieg granicy oznaczony jest betonowymi słupkami (znakami) pojedynczymi, podwójnymi lub potrójnymi i większymi monolitami w miejscach, gdzie granica w sposób istotny zmienia swój kierunek. Kolejne znaki graniczne są numerowane i linia graniczna przebiega odcinkami prostymi od środka jednego znaku do środka znaku następnego. Na rzekach, potokach, strumieniach i kanałach niezeglownych granicę państwa ustala się według linii środkowej koryta<sup>8</sup>. Na rzekach żeglownych według linii środkowej głównego toru wodnego lub linii środkowej głównego nurtu<sup>9</sup>. Położenie, wymiary, kształt i kolor znaków granicznych regulują umowy międzynarodowe.

W kontekście przywołanych etapów ustalania granicy wyjaśnić należy podstawowe terminy z nią związane. Do pojęć tych zaliczyć należy: delimitację, demarkację.

**Delimitacja** jest to ustalenie szczegółowego przebiegu granicy wraz z naniesieniem jej na mapę<sup>10</sup>. Czynność ta musi być dokonana zgodnie z postanowieniami umowy dotyczącej przebiegu granicy. W etapie tym dopuszczalne są pewne odchylenia, które mogą wynikać m.in. ze szczegółowej rzeźby terenu, przebiegu dróg, linii kolejowych. Przy nanoszeniu granicy na mapę stosuje się następujące skale mapy: 1:1000000, 1:500000, 1:250000 i 1:100000. Dokumentacja ta stanowi podstawę do przeprowadzenia następnego etapu, tj. demarkacji.

**Demarkacja** ma na celu szczegółowe wytyczenie przebiegu granicy państwowej w terenie. Podstawą do jej przeprowadzenia jest umowa o delimitacji albo porozumienie o wytyczeniu istniejącej już granicy. Przeprowadzana jest ona przez specjalnie w tym celu powołaną komisję mieszaną, składającą się zazwyczaj z przedstawicieli zainteresowanych stron. Chcąc prawidłowo przeprowadzić proces demarkacji, komisja winna przestrzegać określonych zasad<sup>11</sup>, uwzględniać konieczność zachowania niezbędnych warunków dla prowadzenia gospodarki rolnej (nie powinno się dzielić gospodarstw, odcinać im źródeł wody, pastwisk, dróg) oraz nie przeprowadzać granicy w miarę możliwości przez miejscowości i wsie. Demarkację<sup>12</sup> kończy oznakowanie granicy odpowiednimi znakami granicznymi oraz sporządzenie protokołarnego opisu wytyczenia linii granicznej i map w skali 1:25000 i 1:5000.

Podstawą prawną ustalenia granicy jest umowa międzynarodowa oraz prawo zwyczajowe, choć to drugie występuje zazwyczaj w znaczeniu posiłkowym.

---

<sup>8</sup> Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej, rozdział 1 art. 5 ust.1 pkt. 2 (Dz. U. 1990 Nr 78 poz. 461 z późn. zm.)

<sup>9</sup> Tamże, rozdział 1 art. 5 ust.1 pkt. 3

<sup>10</sup> Tamże, s.188

<sup>11</sup> R. Bierzanek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Wyd. Prawnicze PWN, Warszawa 1995, s.188

<sup>12</sup> Omawiając poszczególne etapy wytyczenia i oznakowania granicy państwa, winno się również wyjaśnić pojęcie procesu redemarkacji. Proces ten polega na sprawdzeniu istniejącej i wytyczonej granicy. W ramach redemarkacji wykonuje się odnowienie, uzupełnienie lub wymianę znaków granicznych.

Sam proces ostatecznego ustalenia granicy państwowej obejmuje trzy etapy<sup>13</sup>: decyzję polityczną - przyznającą pewne terytorium, delimitację granicy w umowie międzynarodowej, demarkację granicy w terenie.

Zgodnie z ustawą z dnia 12 października 1990 r. o *ochronie granicy państwowej* „Granica Rzeczypospolitej Polskiej”, zwanej dalej „granica państwowa”, jest powierzchnia pionowa przechodząca przez linię graniczną, oddzielającą terytorium państwa polskiego od terytoriów innych państw i od morza pełnego. Granica państwowa rozgranicza również przestrzeń powietrzną, wody i wnętrze ziemi<sup>14</sup>.

Dla celów ochrony granicy państwowej ustawodawca dokonał specjalnego podziału administracyjnego, wprowadzając pojęcie pogranicza.

Przesłanki wprowadzenia pogranicza wynika z faktu, iż ochrona granicy państwowej nie może się sprowadzać do wąsko pojętej linii granicy, lecz musi być postrzegane w szerszym kontekście. W pojęciu pogranicza wyróżniono dwie jego części składowe, a mianowicie „pas drogi granicznej” i „strefę nadgraniczną”, jako terytorialny obszar działania organów Straży Granicznej.

„Pas drogi granicznej jest to obszar o szerokości 15 m, licząc w głąb kraju od linii granicy państwowej lub od brzegu wód granicznych, albo brzegu morskiego”<sup>15</sup>. Przebywanie osób w pasie drogi granicznej jest dozwolone, jednak ze względu na potrzeby związane z ochroną granicy państwowej, „wojewoda może na wniosek lub po zaopiniowaniu przez właściwy organ ochrony granicy państwowej wprowadzić zakaz przebywania na niektórych odcinkach pasa drogi granicznej”<sup>16</sup>.

Natomiast strefa nadgraniczna obejmuje cały obszar gmin przyległych do granicy państwa, a na odcinku morskim przyległych do brzegu morskiego. O ile szerokość strefy nadgranicznej nie osiąga w ten sposób 15 km, włącza się do strefy nadgranicznej również te gminy sąsiednie, których obszar leży w całości lub w części w odległości 15 km od granicy państwowej<sup>17</sup>. Do pogranicza należy niewątpliwie zaliczyć określone w prawie międzynarodowym publicznym oraz ustanowione w prawie wewnętrznym kraju morskie wody wewnętrzne, wody terytorialne, polską strefę rybołówstwa morskiego i szelf kontynentalny RP<sup>18</sup>.

Po tym, z natury rzeczy krótkim wprowadzeniu, należy wyjaśnić podstawowe z punktu widzenia przedmiotu rozważań terminy i pojęcia. Termin *ochrona* należy rozumieć, jako „zabezpieczenie, opieka, osłona przed zniszczeniem, szkodą, skrzywdzeniem, niebezpieczeństwem; to co ochrania, osłania, daje schronienie”<sup>19</sup>

<sup>13</sup> Tamże, s. 202

<sup>14</sup> Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o *ochronie granicy państwowej*, rozdział 1 art. 1 (Dz. U. 1990 Nr 78 poz. 461 z późn. zm.)

<sup>15</sup> Tamże, rozdział 2 art. 9 ust. 1

<sup>16</sup> Tamże, rozdział 2 art. 9 ust. 2

<sup>17</sup> Tamże, rozdział 2 art. 12 ust. 1

<sup>18</sup> S. Niemiec, T. Słaby, *Morska granica PRL w ustawodawstwie. Poglądy i Doświadczenia*, Wrocław 1978, nr 2, s. 35 i n.

<sup>19</sup> *Słownik języka polskiego*, pod red. M. Szymczaka, Warszawa 1982, s. 437, pod hasłem: *ochrona*.

również jako „straż mającą na celu utrzymywanie porządku, czuwanie nad czymś bezpieczeństwem”<sup>20</sup>. Zatem zgodnie z art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polski nasz kraj „strzeże niepodległości i nienaruszalności swojego terytorium, zapewnia wolności i prawa człowieka i obywatela oraz bezpieczeństwo obywateli, strzeże dziedzictwa narodowego oraz zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”<sup>21</sup>. Powyższe stanowi o tym, że obowiązkiem państwa jest zapewnienie bezpieczeństwa, które realizowane jest poprzez różne systemy. Jednym z nich jest system ochrony granicy państwowej, który strzeże m.in. przed napływem niepożądanych osób oraz towarów co związane jest również z zapobieżeniem towarzyszących powyższemu zjawisku zagrożeniom np. takim jak przemyt czy handel narkotykami, bronią, amunicją.

*Granica morska* to „obszar wód stanowiących także suwerenną część terytorium państwa (morze terytorialne), z tym jednak, że władza nad tymi wodami jest ograniczona tak zwanym prawem nieszkodliwego przepływu, z którego mogą korzystać statki handlowe wszystkich państw”<sup>22</sup>.

W 1983 roku w trakcie trwania Konferencji Genewskiej Organizacji Narodów Zjednoczonych dokonano podziału mórz<sup>23</sup> i określono, że zewnętrzna granica morza terytorialnego może przebiegać w odległości, która wynosi nie więcej niż 12 mil morskich<sup>24</sup> od linii podstawowej danego państwa<sup>25</sup>. Art. 3 ustawy o ochronie granicy państwowej mówi, że „granica państwowa na morzu przebiega w odległości 12 mil morskich od linii podstawowej, określonej w odrębnych przepisach, lub po zewnętrznej granicy red włączonych do morza terytorialnego”.

Artykuł 5 ustawy o ochronie granicy państwowej stanowi, że jeżeli umowy międzynarodowe zawarte z sąsiednimi państwami nie stanowią inaczej, to granicę państwową ustala się w sposób następujący:<sup>26</sup>:

- na odcinkach lądowych, a także w miejscach, w których granica państwowa przecina wody stojące lub wody płynące, przechodząc na drugi brzeg - według linii prostej, biegnącej od jednego znaku granicznego do drugiego;
- na rzekach i potokach, strumieniach oraz kanałach niezeglownych - według linii środkowej koryta;

---

<sup>20</sup> Tamże

<sup>21</sup> *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r. art. 5(Dz. U. z 1997, Nr 78, poz. 483 z późn. zm.)

<sup>22</sup> M. Baczarow, A. Suliborski, *Kompendium wiedzy o geografii politycznej i geopolityce*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2002, s. 72-73

<sup>23</sup> Tamże, s. 80

<sup>24</sup> Mila morska - jednostka miary odległości używana na morzu, równa 1852 metra. *Słownik Encyklopedyczny. Geografia*, praca zbiorowa pod. red. W. Głuch, Warszawa 2002, s. 340

<sup>25</sup> Tamże

<sup>26</sup> Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej, art. 5. (Dz. U. 1990 Nr 78 poz. 461 z późn. zm.)

- na rzekach żeglownych - według linii środkowej głównego toru wodnego albo linii środkowej głównego nurtu.

Ochrona granicy państwowej należy do podstawowych funkcji państwa i jest to jeden z najważniejszych czynników mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo państwa. Można stwierdzić, że „dobrze i skutecznie strzeżona granica jest odbierana przez społeczeństwo jako świadectwo siły i sprawności państwa, jako wyraz bezpieczeństwa jego obywateli”<sup>27</sup>.

Polityka państwa polskiego ukierunkowana jest na wprowadzenie jak największych ułatwień swobodnego poruszania się i wymiany handlowej. Rzeczpospolita Polska zmierza do maksymalnego zabezpieczenia granic przed przestępczością, która stała się w ostatnich latach domeną zorganizowanych grup przestępczych.

Minister właściwy do spraw wewnętrznych odpowiada za ochronę granicy państwowej w Rzeczypospolitej Polskiej, a zadania związane z powyższym wykonuje poprzez Komendanta Głównego Straży Granicznej<sup>28</sup>, który stoi na czele Straży Granicznej – formacji powołanej do życia ustawą z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej rozpoczynającej swoją działalność 16 maja 1991 r.

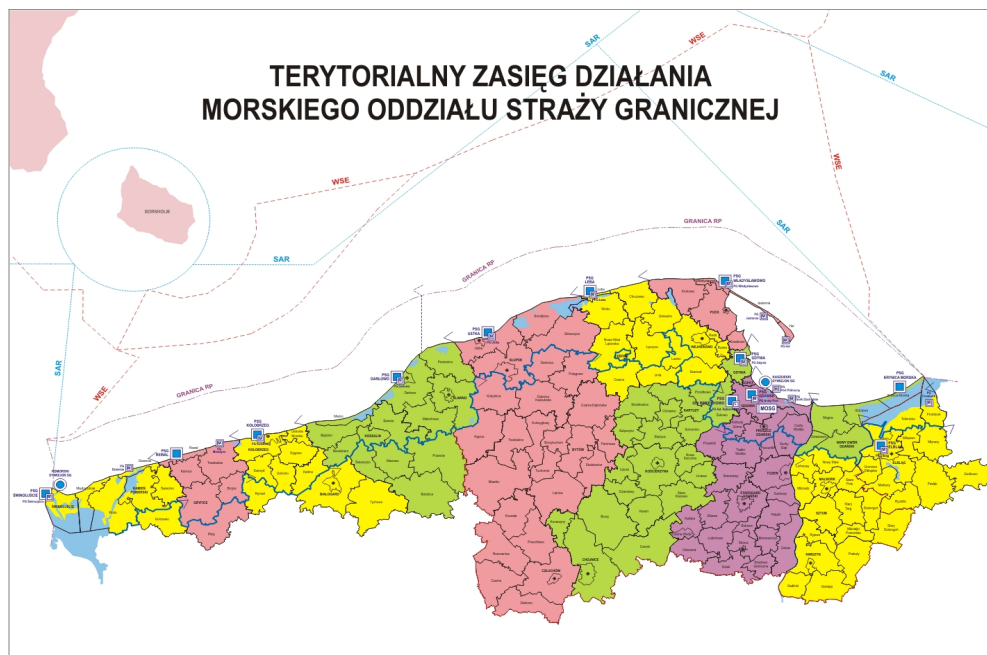
Z ramienia Straży Granicznej za ochronę interesów ekonomicznych i ekologicznych na polskich obszarach morskich<sup>29</sup> odpowiedzialny jest Morski Oddział Straży Granicznej (MOSG) z siedzibą w Gdańsku który utworzony został 1 sierpnia 1991 roku<sup>30</sup> na bazie części sił i środków rozformowanej Morskiej Brygady Okrętów Pogranicza. Na czele MOSG stoi Komendant, którego zwierzchnikiem jest Komendant Główny Straży Granicznej. Komendant MOSG zadania wykonuje przy pomocy komendy oddziału, 12 placówek SG rozlokowanych wzdłuż polskiego wybrzeża (Krynica Morska, Elbląg, Gdańsk, Gd-Rębichowo, Gdynia, Władysławowo, Łeba, Ustka, Darłowo, Kołobrzeg, Rewal, Świnoujście – patrz rys. nr 1 i 2), które obsługują 15 morskich i 1 lotnicze przejście graniczne oraz Kaszubskiego i Pomorskiego dywizjonu SG, które przeznaczone są do wykonywania zadań na polskich obszarach morskich.

<sup>27</sup> S. Ziółkowski, *W ochronie granicy państwowej*, „Polska Zbrojna” z 12.06.1995 r., s. 6

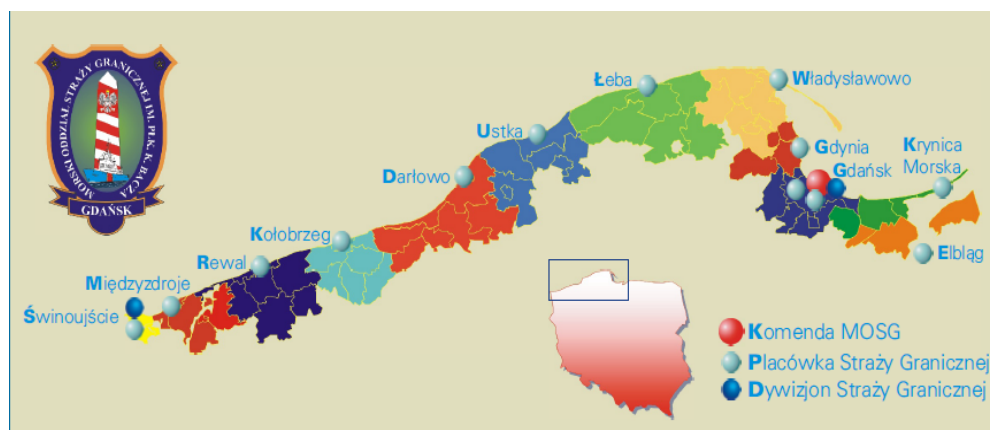
<sup>28</sup> Por. ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej, art. 7 (Dz. U. 1990 Nr 78 poz. 461 z późn. zm.)

<sup>29</sup> A. Grzyb, *Rola i zadania centrum radiowego MOSG w systemie ratownictwa morskiego (1991-2004)*, [w:] „Przegląd Morski”, Nr 5/2005, s. 101

<sup>30</sup> T. Gruchalla, *15 lat Straży Granicznej. Kalendarium Morskiego Oddziału SG*, [w:] „Przegląd Morski”, Nr 5/2005, s. 90



Rys. 1 Terytorialny zasięg działania Morskiego Oddziału Straży Granicznej  
Źródło: [www.morski.strazgraniczna.pl/mapa.htm](http://www.morski.strazgraniczna.pl/mapa.htm) z dnia 05.08.2011 r.



Rys. nr 2 Placówki i dywizjony Morskiego Oddziału Straży Granicznej w Gdańsku  
Źródło: [www.morski.strazgraniczna.pl/biuletyn2007.pdf](http://www.morski.strazgraniczna.pl/biuletyn2007.pdf) z dnia 05.08.2011 r.

Morski Oddział Straży Granicznej ochrania 481 km granicy państwowej, na którą składa się<sup>31</sup>:

- granica na morzu, która przebiega na linii 12 mil morskich od wybrzeża i wynosi 395,3 km;
- odcinek granicy rozgraniczającej morze terytorialne z Niemcami (22,2 km);
- odcinek granicy rozgraniczającej morze terytorialne z Rosją (22,2 km);
- odcinek granicy morskich wód wewnętrznych na Zalewie Wiślanym (10,1 km);
- odcinek granicy morskich wód wewnętrznych na Jeziorze Nowowarpieńskim i Zalewie Szczecińskim (20,5 km);
- odcinek granicy lądowej z Rosją (0,85 km);
- odcinek granicy lądowej z Niemcami (10,3 km).

Wachlarz zadań realizowanych przez funkcjonariuszy MOSG jest bardzo szeroki, jednakże do najważniejszych należy zaliczyć<sup>32</sup>: ochronę granicy morskiej, organizowanie kontroli ruchu granicznego w przejściach granicznych, zwalczanie zorganizowanej przestępczości i niedopuszczenie do przemytu ludzi, narkotyków oraz innych towarów w przejściach granicznych oraz na granicy morskiej, wykrywanie przestępstw i wykroczeń granicznych oraz ściganie ich sprawców, zapewnienie bezpieczeństwa i porządku publicznego w zasięgu terytorialnym przejść granicznych oraz strefie nadgranicznej, zabezpieczenie interesów ekonomicznych RP na polskich obszarach morskich, wykrywanie zanieczyszczeń środowiska na morzu i ustalanie ich sprawców, udział w akcjach ratowania życia na morzu.

Funkcjonariusze Straży Granicznej odnotowują, że główne zagrożenia występujące na granicy morskiej to<sup>33</sup>: zorganizowany, o charakterze międzynarodowym, przemyt narkotyków do Polski, nielegalna migracja obywateli Afryki, Azji i byłego ZSRR przez terytorium RP do Europy Zachodniej, przemyt towarów w polskich portach morskich i przystaniach oraz na statkach i innych jednostkach pływających, przemyt środków psychotropowych i promieniotwórczych oraz broni, kradzionych jachtów i łodzi motorowych, samochodów, pokładowego sprzętu elektronicznego, przemyt towarów objętych podatkiem akcyzowym (alkohol i papierosy), nielegalne połowy i handel odłowionymi rybami przez polskie i obce jednostki rybackie, nieprzestrzeganie norm ekologicznych przez jednostki różnych bander, próby wwozu odpadów chemicznych i śmieci, a także produktów żywnościowych, które nie spełniają norm polskich.

Na szczególną uwagę, jeżeli chodzi o ochronę granicy morskiej, zasługują dowódcy jednostek pływających Straży Granicznej. Ich rola w tym zakresie jest znacząca. Dowódca jednostki pływającej SG, w przypadku gdy wymagają tego względy obronności państwa lub nienaruszalność granicy państwowej, ma prawo na

<sup>31</sup> Por. [www.morski.strazgraniczna.pl/naszgr.htm](http://www.morski.strazgraniczna.pl/naszgr.htm) z dnia 30.07.2011 r.

<sup>32</sup> Por. [www.morski.strazgraniczna.pl/struktura.htm](http://www.morski.strazgraniczna.pl/struktura.htm) z dnia 30.07.2011 r.

<sup>33</sup> Tamże

morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym do podejmowania takich działań jak<sup>34</sup>:

- wezwać statek do zmniejszenia prędkości przepływu, zatrzymania się do kontroli oraz zastosowania się do wskazanego kursu przepływu;
- zatrzymać statek, sprawdzić dokumenty dotyczące statku i ładunku, wylegitymować załogę statku oraz znajdujących się na nim pasażerów, zbadać ładunek i przeszukać pomieszczenia statku, a także zatrzymać osobę podejrzaną o popełnienie przestępstwa;
- zmusić statek do zawinięcia do wskazanego portu, jeżeli kapitan nie stosuje się do wydanych poleceń.

Wyżej wymienione działania podejmowane są gdy: statek na morskich wodach wewnętrznych lub morzu terytorialnym: przyjmuje na pokład lub wysadza ludzi wbrew obowiązującym przepisom, dokonuje załadunku lub wyładunku towarów poza miejscami do tego wyznaczonymi, opuszcza port bez kontroli granicznej, nawiązuje łączność z wybrzeżem w celach przestępczych, łowi ryby lub w inny sposób eksploatuje wody i dno morskie wbrew obowiązującym przepisom, wpływa na obszar strefy zamkniętej lub niebezpiecznej dla żeglugi i rybołówstwa, zakotwiczają poza miejscem do tego przeznaczonym, narusza przepisy dotyczące bezpieczeństwa żeglugi i transportu, narusza przepisy sanitarne lub ochrony środowiska<sup>35</sup> oraz w stosunku do statków przepływających przez morze terytorialne, gdy zachodzi uzasadnione podejrzenie popełnienia przestępstwa na ich pokładzie lub na skutek zawiadomienia o popełnieniu na nim przestępstwa, podczas ich przepływu przez to morze, jeżeli: skutki przestępstwa rozciągają się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przestępstwo narusza spokój lub porządek publiczny na morzu terytorialnym, jest to konieczne do zwalczania nielegalnego handlu środkami odurzającymi lub substancjami psychotropowymi, kapitan statku, przedstawiciel dyplomatyczny lub urzędnik konsularny państwa bandery statku zwróci się do właściwych organów polskich o pomoc<sup>36</sup>.

Kontrolę obszarów morskich prowadzi się przez cały rok. Działania służbowe na polskim obszarze morskim prowadzone są przy użyciu m.in.: 1 śmigłowca<sup>37</sup>, 2 samolotów patrolowych<sup>38</sup> oraz 56 jednostek pływających różnych projektów

---

<sup>34</sup> Ustawa z dnia 10 października 1990 r. o Straży Granicznej, art. 14 pkt.1 (Dz.U. z 1990 nr 78, poz.462 z późn. zm.)

<sup>35</sup> Por. Ustawa z dnia 10 października 1990 r. o Straży Granicznej, art. 14 (Dz.U. z 1990 nr 78, poz.462 z późn.zm.)

<sup>36</sup> Tamże art.15 (Dz.U. z 1990 nr 78, poz.462 z późn. zm.)

<sup>37</sup> W-3 AM „Anakonda”, w wersji specjalizowanej dla SG, jest śmigłowcem patrolowo-ratowniczym przeznaczonym do ochrony lądowego i morskiego odcinka granicy państwowej w rejonie odpowiedzialności MOSG, przebazowania funkcjonariuszy w rejonie działań granicznych oraz do wykonywania różnych akcji poszukiwawczo-ratowniczych nad morzem i lądem w różnicowanych warunkach atmosferycznych

<sup>38</sup> M-28 „Skytruck”, M-20 „Mewa”

(12 patrolowych, 6 interwencyjno – pościgowych, 2 poduszkowców<sup>39</sup>, 2 jachtów, 4 jednostek pływających<sup>40</sup>, 30 łodzi hybrydowych (pontonów) różnej wielkości)<sup>41</sup>.

Kontrolę obszarów morskich prowadzi się przy wykorzystaniu wyspecjalizowanych systemów. Jednym z nich jest Zautomatyzowany System Radarowego Nadzoru (ZSRN), który pozwala uzyskać kompleksowy obraz sytuacji nawodnej, dzięki któremu możliwe jest prowadzenie skutecznego nadzoru polskich obszarów morskich. Jest on zintegrowany z systemami automatycznej identyfikacji (AIS, SWIBŻ). Dzięki tym systemom uzyskiwane są takie dane jak: nazwa statku, bandera, sygnał wywoławczy, czas i nazwa portu wyjścia, jego przeznaczenie, trasy przejścia, liczebności załogi oraz przewożony ładunek. ZSRN obejmuje stałym nadzorem radiolokacyjnym morskie wody wewnętrzne na Zalewie Wiślanym i na Zatoce Gdańskiej oraz na wschodnim odcinku granicy RP.

Wymienione wyżej systemy nie wykrywają mniejszych jednostek pływających np. tj. żaglówki czy łodzie rybackie. Powyższe dane pozyskiwane są przez funkcjonariuszy SG z różnych placówek czy instytucji współdziałających.

Straż Graniczna w kraju współpracuje z różnymi podmiotami m.in. takimi jak: Policja, Służba Celna, Marynarka Wojenna RP oraz Urzędy Morskie.

Z uwagi na złożony charakter ochrony granicy, podczas realizacji zadań związanych z jej realizacją na morzu Straż Graniczna współdziała z Marynarką Wojenną między innymi w zakresie utrzymywania stałej łączności i przekazywaniu przez jednostki współdziałające informacji dotyczących<sup>42</sup>:

- ujawnionych przestępstw skierowanych przeciwko nienaruszalności granicy państwowej;
- wykrycia jednostek pływających zagrażających pokojowi, porządkowi publicznemu lub bezpieczeństwu Rzeczypospolitej Polskiej;
- wykrycia obcych okrętów wojennych i samolotów wojskowych na polskich obszarach morskich;
- wykrycia w zasięgu obserwacji technicznej i wzrokowej nierozpoznanych obiektów nawodnych oraz statków powietrznych;
- zaobserwowanych awarii jednostek pływających i statków powietrznych oraz sygnałów wzywania pomocy;
- zaobserwowanych zanieczyszczeń powierzchni na polskich obszarach morskich lub w rejonach, mogących stanowić zagrożenie dla tych obszarów;

<sup>39</sup> Poduszkowce typu Griffon 2000 TD Mk III. Są przeznaczone do działań patrolowo-interwencyjnych i poszukiwawczo-ratowniczych

<sup>40</sup> Jednostki pływające projektu Parker 900 Baltic

<sup>41</sup> Por. G. Goryński, *Nowe Patrole Straży Granicznej*, [w:] „Biuletyn Centralnego Ośrodka Szkolenia Straży Granicznej”, Nr 3/2010, Koszalin 2010, s. 53

<sup>42</sup> Ustawa z dnia 10 października 1990 r. o *Straży Granicznej*, art. 19 pkt. 2b, 2c (Dz.U. z 1990 nr 78, poz.462 z późn. zm.)



- eksploatacji polskich obszarów morskich oraz naruszenia przez statki przepisów obowiązujących na tych obszarach;
- planowanych ćwiczeń na morzu.

Minister właściwy do spraw wewnętrznych, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, określił, w drodze rozporządzenia<sup>43</sup>, szczegółowe zasady współdziałania Straży Granicznej z Siłami Powietrznymi i Marynarką Wojenną Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie ochrony granicy państwowej, uwzględniając zakres współdziałania oraz podmioty uprawnione do jego organizacji i koordynacji.

Współdziałanie Straży Granicznej z Marynarką Wojenną w zakresie ochrony granicy państwowej na morzu organizuje i koordynuje Komendant Główny Straży Granicznej.

Współdziałanie, o którym mowa, realizowane jest pomiędzy:

- Morskim Oddziałem Straży Granicznej a Centrum Operacji Morskich Marynarki Wojennej;
- Nadodrzańskim Oddziałem Straży Granicznej a Centrum Operacji Morskich Marynarki Wojennej;
- dywizjonami Straży Granicznej a dowództwem Flotylli Obrony Wybrzeża.<sup>44</sup>

Wymiana informacji, o których mowa powyżej realizowana jest pomiędzy dyżurną służbą operacyjną Morskiego i Nadodrzańskiego Oddziału Straży Granicznej a dyżurną służbą operacyjną Centrum Operacji Morskich Marynarki Wojennej. Informacje przekazywane są raz na dobę do godziny 2000, oraz niezwłocznie w przypadku stwierdzenia awarii jednostek pływających lub statków powietrznych Straży Granicznej albo jednostek pływających Marynarki Wojennej lub wojskowych statków powietrznych, a także w przypadkach stwierdzenia rażącego naruszenia przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich. Te same informacje przekazywane są stosownie do potrzeb i sytuacji pomiędzy służbą dyżurną operacyjną dywizjonów Straży Granicznej a dyżurną służbą operacyjną dowództw Flotylli Obrony Wybrzeża Marynarki Wojennej. Przekazywane informacje o zdarzeniach obejmują<sup>45</sup>:

- nazwę wykrytego statku i jego banderę albo rejon zaobserwowanych zanieczyszczeń i ich krótką charakterystykę oraz kierunek przemieszczania się zanieczyszczeń;
- pozycję wykrytego statku;
- rodzaj prowadzonych przez statek działań albo zaobserwowanych awarii;

---

<sup>43</sup> Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 29 grudnia 2004 r. w sprawie szczegółowych zasad współdziałania Straży Granicznej z Siłami Powietrznymi i Marynarką Wojenną Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie ochrony granicy państwowej (Dz.U. 2005, nr 6, poz.60 z późn. zm.)

<sup>44</sup> Tamże § 8

<sup>45</sup> Tamże § 9 i §10

- źródło informacji o statku;
- liczbę i cechy charakterystyczne wykrytego statku powietrznego oraz przybliżoną wysokość lotu.

Współdziałanie, organizuje się, wykorzystując systemy łączności Straży Granicznej i Marynarki Wojennej.

Morski Oddział Straży Granicznej realizuje dwustronną współpracę międzynarodową ze służbami granicznymi państw regionu Morza Bałtyckiego oraz z oficerami łącznikowymi innych państw. Współpraca, ta realizowana jest w ramach m.in.:

- Konferencji Współpracy Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego (Baltic Sea Region Border Control Cooperation - BSRBCC)<sup>46</sup>. Współpraca o której mowa realizowana jest przez służb graniczne z: Danii, Estonii, Federacji Rosyjskiej, Finlandii, Litwy, Łotwy, Niemiec, Norwegii, Polski, Szwecji oraz Islandii i dotyczy zapewniania bezpieczeństwa na granicach i obszarach morskich współdziałających krajów, przeciwdziałania i zwalczania przestępczości transgranicznej;
- Europejskiej Agencji Zarządzania Współpracą Operacyjną na Granicach Zewnętrznych Państw Członkowskich Unii Europejskiej (European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union - FRONTEX)<sup>47</sup>. Główne zadania wyżej wymienionej agencji to: organizowanie współpracy służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na granicy, prowadzenie analiz z zakresu zagrożeń migracyjnych oraz szkolenie kadry;
- Komitetu Organizacyjnego Grupy Zadaniowej ds. Przestępczości Zorganizowanej w Regionie Morza Bałtyckiego (Operational Committee OPC of the Task Force on Organized Crime in the Baltic Sea Region)<sup>48</sup>;
- Inicjatywy Krakowskiej (Proliferation Security Initiative - PSI). Głównym celem jest uniemożliwienie nielegalnego obrotu bronią masowego rażenia<sup>49</sup>.

Reasumując, położenie Polski sprawia, że kraj nasz jest państwem tranzytowym co powoduje zwiększone prawdopodobieństwo różnego rodzaju działalności przestępczej. Fakt przystąpienia Rzeczypospolitej Polski do Unii Europejskiej, a następnie wejście w struktury Układu z Schengen spowodował, że nasz kraj stał się „strażnikiem” całej Unii Europejskiej przed napływającymi zagrożeniami z zewnątrz. Straż Graniczna, w swojej całej historii, dzięki coraz bardziej nowoczesnej technologii, doskonaleniu zawodowemu funkcjonariuszy Straży Granicznej i pracowników cywilnych stała się formacją, która skutecznie realizuje zadania związane

<sup>46</sup> [www.bsrbcc.org](http://www.bsrbcc.org) z dnia 05.08.2011 r.

<sup>47</sup> [www.frontex.europa.eu](http://www.frontex.europa.eu) z dnia 05.08.2011 r.

<sup>48</sup> [www.balticseatacttaskforce.lt/strategy.html](http://www.balticseatacttaskforce.lt/strategy.html) z dnia 05.08.2011 r.

<sup>49</sup> [www.psi.msz.gov.pl/index.php?document=18](http://www.psi.msz.gov.pl/index.php?document=18) z dnia 05.08.2011 r.

z nadzorem nad polskimi obszarami morskimi. Istotnym elementem, który składa się na skuteczność w trakcie realizacji zadań służbowych, jest współdziałanie z różnymi podmiotami. Dzięki niemu, istnieje duże prawdopodobieństwo, że zagrożenia z którymi mamy do czynienia zostaną szybko i skutecznie zlikwidowane. Współdziałanie jest niezwykle ważne z punktu widzenia bezpieczeństwa morskiego państwa, dlatego też bardzo ważne jest wspólne szkolenie tak, aby móc osiągnąć pełen profesjonalizm tych służb. Ciągłe doskonalenie funkcjonariuszy Morskiego Oddziału Straży Granicznej, wciąż rozwijająca się technologia dająca możliwości jeszcze lepszemu rozwiązaniu w zakresie ochrony morskiej granicy, stałe doskonalenie współdziałania z różnymi instytucjami to gwarancja, że Straż Graniczna może posługiwać się legitymacją „dobrego strażnika Unii Europejskiej”.

### BIBLIOGRAFIA

- [1] Antonowicz L., *Podręcznik prawa międzynarodowego*, Wyd. Prawnicze PWN Warszawa 1996.
- [2] Baczarow M., Suliborski A., *Kompendium wiedzy o geografii politycznej i geopolityce*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2002.
- [3] Bierzanek R., Symonides J., *Prawo międzynarodowe publiczne*, Wyd. Prawnicze PWN, Warszawa 1995.
- [4] Goryński G., *Nowe Patrole Straży Granicznej*, [w:] „Biuletyn Centralnego Ośrodka Szkolenia Straży Granicznej”, Nr 3/2010, Koszalin 2010.
- [5] Góralczyk W., *Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie*, Wyd. Prawnicze PWN, Warszawa 1996.
- [6] Gruchalla T., *15 lat Straży Granicznej. Kalendarium Morskiego Oddziału SG*, [w:] „Przegląd Morski”, Nr 5/2005.
- [7] Grzyb A., *Rola i zadania centrum radiowego MOSG w systemie ratownictwa morskiego (1991-2004)*, [w:] „Przegląd Morski”, Nr 5/2005.
- [8] Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. z 1997, Nr 78, poz. 483 z późn. zm.).
- [9] Niemiec S., Słaby T., *Morska granica PRL w ustawodawstwie. Poglądy i Doświadczenia*, Wrocław 1978.
- [10] Otok S., *Geografia polityczna. Geopolityka – Państwo – Ekopolityka*, PWN, Warszawa 2003.
- [11] *Słownik języka polskiego*, pod red. M. Szymczaka, Warszawa 1982.

- [12] Ziółkowski S., *W ochronie granicy państwowej*, „Polska Zbrojna” z 12.06.1995.
- [13] Rozporządzenie (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15.03 2006 r., ustanawiające wspólnotowy kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen), (Dz. Urz. WE L 105 z 13.04. 2006 r.).
- [14] Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 29.12. 2004 r. w sprawie szczegółowych zasad współdziałania Straży Granicznej z Siłami Powietrznymi i Marynarką Wojenną Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie ochrony granicy państwowej (Dz.U. 2005, Nr 6, poz.60 z późn. zm.).
- [15] Ustawa z dnia 10 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz.U. z 1990 nr 78, poz.462 z późn. zm.).
- [16] Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz. U. 1990 Nr 78 poz. 461 z późn. zm.).
- [17] [www.bsrbcc.org](http://www.bsrbcc.org).
- [18] [www.frontex.europa.eu](http://www.frontex.europa.eu).
- [19] [www.psi.msz.gov.pl/index.php?document=18](http://www.psi.msz.gov.pl/index.php?document=18).
- [20] [www.balticseataforce.lt/strategy.html](http://www.balticseataforce.lt/strategy.html).
- [21] [www.morski.strazgraniczna.pl/naszgr.htm](http://www.morski.strazgraniczna.pl/naszgr.htm).
- [22] [www.morski.strazgraniczna.pl/struktura.htm](http://www.morski.strazgraniczna.pl/struktura.htm).

## **THE PROTECTION OF THE POLISH MARITIME BORDER IN THEORY AND LAW**

### **ABSTRACT**

The protection of the state border is one of the basic functions of the state and one of the most important factors that have a direct influence on internal and external security of the state. The Republic of Poland tries to maximize the security of borders against crime which recently has become a domain of organized crime organizations. The body responsible for protecting the economic and ecological interests in Polish marine areas on behalf of the Border Guard is Maritime Regional Unit of Border Guard with its headquarters in Gdansk. In order to carry out its tasks effectively the Border Guard cooperates with various bodies inside the country, such as: the Navy, Police or Marine Office, as well as carries out international cooperation with border forces of the Baltic Sea region states and liaison officers from other countries.



Jacek GABRIEL

## UDZIAŁ MARYNARKI WOJENNEJ W ZABEZPIECZENIU PRZERZUTU POLSKICH KONTYNGENTÓW WOJSKOWYCH DO REJONÓW DZIAŁAŃ

W artykule przedstawiono udział Polskich Kontyngentów Wojskowych w misjach poza granicami kraju i wymagania Sojuszu Północnoatlantyckiego w zakresie strategicznego przemieszczenia wojsk. Na podstawie procesu przemieszczenia PKW w rejon realizowanych operacji (Irak, Afganistan, Kongo, Czad, Pakistan) ukazano najważniejsze problemy i wnioski dotyczące udziału Marynarki Wojennej w transporcie Sił Zbrojnych wydzielanych do operacji poza granicami kraju.

### Słowa kluczowe:

działania wojsk poza granicami państwa - misje PKW, udział MW w zabezpieczeniu transportu, transport wojskowy, system transportu, koszty transportu, zabezpieczenie logistyczne

### WSTĘP

Siły Zbrojne RP, od lat uczestniczą w szeregu operacji wsparcia pokoju i stabilizacyjnych na odległych teatrach działań. Początkowo były to misje pokojowe realizowane w ramach kontyngentów Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ), następnie pod auspicjami Organizacji Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie (OBWE), a w ostatnich latach w ramach Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego (*ang. North Atlantis Treaty Organization – NATO*) i Unii Europejskiej (UE). Przez wiele lat zmieniał się charakter udziału Polskich Sił Zbrojnych w poszczególnych misjach. W ramach kontyngentów ONZ żołnierze Polscy noszący błękitne helmy realizowali przede wszystkim zadania logistyczne, inżynieryjne, medyczne i humanitarne. Transport jak i jego finansowanie do i z rejonu misji zapewniony był przez ONZ. Wraz ze zmianą układu sił w Europie rozpadem Układu Warszawskiego i wstąpieniem Polski do NATO, a następnie do Unii Europejskiej zmienił się nie tylko charakter misji wojskowych, w których bierzemy udział, ale także uległy zmianie zasady ich finansowania. Wraz z pojawieniem się operacji spoza artykułu 5, udział w nich nie jest już tak dobrowolny jak zgłoszenie akcesu do udziału w misji ONZ. Misje spoza art. 5 to nie tylko zmiana charakteru ich działania z pokojowych

i humanitarnych na działania stabilizacyjne, szkoleniowe, a także wojenne. Czas podjęcia działań, czas prowadzenia operacji i jej zasięg jest już zupełnie inny. Czas rozpoczęcia działań uległ gwałtownemu skróceniu. Tu nie ma czasu na zastanawianie się nad udziałem w misji i czasu na przeprowadzenie przetargu na czarter statków, które dowiozą siły do rejonu operacji. Tym bardziej w sytuacjach kryzysowych własny transport potrzebny będzie natychmiast do ewakuacji ludzi z zagrożonych rejonów czy też do dowozu lub rotacji kontyngentu. Dodatkowo czas trwania misji uległ wydłużeniu i koniecznym stało się systematyczne uzupełnianie i zaopatrywanie sił prowadzących operację. Odległość do rejonu misji uległa wydłużeniu, a dotarcie do rejonu operacji drogą lądową staje się w zasadzie nie możliwe, droga powietrzna jest zbyt kosztowna lub nie możliwa do wyboru ze względu na ilość i rodzaj sprzętu do przewiezienia. Kolejne wyzwanie to systematyczna rotacja, wsparcie i zabezpieczenie logistyczne wojsk prowadzących działania.

Do prowadzenia działań operacyjnych szczególnie na dużych strategicznych odległościach potrzebne są wszystkie rodzaje sił zbrojnych. Obecnie wyraźnie widzimy potrzebę doposażenia Polskiej Marynarki Wojennej w jednostki morskiego transportu strategicznego (okręty, jednostki pomocnicze) w takiej ilości i jakości, która pozwoliłaby na wsparcie i zabezpieczenie Polskich Kontyngentów Wojskowych (PKW).

Marynarka Wojenna (MW) jak i pozostałe rodzaje wojsk brała już nie jednokrotnie udział w misjach pokojowych (*między innymi w operacji Iraqi Freedom, Enduring Freedom i innych*). Jednakże pomimo istniejących od wielu lat potrzeb związanych z dowozem sił (środków) do rejonów działań i ich zaopatrywania, siły morskie nie zostały doposażone w okręty (jednostki pomocnicze) umożliwiające jej działanie na korzyść misji zagranicznych zgodne z jej przeznaczeniem. Natomiast w wojskach lądowych prowadzących działania w ramach misji wyraźnie można zauważyć systematyczne dostosowywanie sprzętu i taktyki ich działania do nowych misyjnych zadań (nowe transportery, broń, urządzenia do rozpoznania, itp.). W referacie autor wyraźnie podkreśla potrzebę doposażenia Polskiej Marynarki Wojennej w jednostki transportowe, które umożliwią jej właściwe funkcjonowanie.

## **UDZIAŁ POLSKICH SIŁ ZBROJNYCH W MISJACH POZA GRANICAMI KRAJU**

Polska bierze aktywny udział w misjach wojskowych różnych organizacji międzynarodowych od dziesięcioleci. Pierwszym konfliktem zbrojnym, w który polscy żołnierze wystąpili w roli rozjemców była wojna w Korei. Od roku 1953, który stanowi początek obecności pododdziałów Wojska Polskiego w misjach pokojowych i stabilizacyjnych, dziesiątki tysięcy polskich żołnierzy brało udział w operacjach Komisji Międzynarodowych, ONZ, OBWE, UE, NATO i sił sprzy-



mierzonych pod dowództwem Stanów Zjednoczonych.<sup>1</sup> Dotychczasowy bilans udziału w operacjach pokojowych i stabilizacyjnych to ponad 90 tysięcy żołnierzy i pracowników wojska uczestniczących w 71 misjach pokojowych i operacjach wojskowych prowadzonych na terytoriach 39 państw.

Pierwszą misją w której wzięli udział Polacy była Komisja Nadzorcza Państw Neutralnych mająca na celu monitorowanie przestrzegania rozejmu na Półwyspie Koreańskim. Jednakże pierwsze zwarte jednostki Wojska Polskiego (WP) uczestniczyły w operacjach pokojowych od października 1973 r. (*ang. operacja United Nations Emergency Force - UNEF II w Egipcie*). Kolejne miejsce służby polskich żołnierzy określone rezolucją Rady Bezpieczeństwa to Wzgórza Golan (*ang. United Nations Disengagement Observer Force - UNDOF*). Do roku 2009 polski kontyngent pełnił tam zadania wsparcia i zabezpieczenia logistycznego. Do wieloletnich misji polskich żołnierzy możemy zaliczyć także misję w Libanie. Początek misji w ramach (*ang. United Nations Interim Force in Lebanon - UNIFIL*) datuje się na 1992 rok. Zadaniem „błękitnych hełmów” było nadzorowanie wycofania wojsk Izraela, przywrócenie pokoju oraz pomoc rządowi Libanu w odbudowie struktur państwa na terenach przygranicznych.

Powyżej zostały przedstawione tylko niektóre z misji pokojowych pod auspicjami ONZ, w których braliśmy udział. Cechą charakterystyczną udziału w misjach ONZ jest nie tylko zwrot poniesionych kosztów za wydzielenie żołnierzy i sprzętu, pokrycie kosztów utrzymania misji, lecz także to co jest równie ważne - opłacenie czarteru samolotów i statków dostarczających ludzi i sprzęt do i z rejonu działań.

Zasadnicze zmiany w podejściu do wojskowego zaangażowania poza granicami kraju spowodowały historyczne przemiany roku 1989. Skutkowały one znaczącymi zmianami jakościowymi i ilościowymi. Wraz ze zmianami ustrojowymi w Polsce, wstąpieniem w 1999 roku do NATO i w 2004 roku do Unii Europejskiej zwiększyła się nie tylko ilość misji pokojowych i stabilizacyjnych, w których bierzemy udział, lecz zmienił się przede wszystkim ich charakter, zasięg i sposób finansowania. Dokonane zmiany ilustrują następujące dane:

- w pierwszych trzech dekadach zaangażowania poza granicami kraju, w latach 1953-1988, Polacy brali udział w 7 inicjatywach międzynarodowych: 4 komisjach rozjemczych i w 3 operacjach pokojowych uczestniczyło blisko 17 tysięcy osób;
- kolejne dwie dekady charakteryzowały się prawie czterokrotnym wzrostem liczby personelu uczestniczącego w misjach. W latach 1989 – 2009 służbę poza granicami kraju pełniło 69 tysięcy żołnierzy i pracowników wojska, którzy uczestniczyli w 64 operacjach: 30 operacjach pokojowych ONZ, 13 operacjach

---

<sup>1</sup> K. Korzeniewski, P. Dziegielewski, K. Skórczewski, *Udział żołnierzy Wojska Polskiego w operacjach poza granicami państwa*, Lekarz Wojskowy Nr 3/2009, s. 151.

sojuszniczych, 9 misjach obserwacyjnych OBWE, 6 misjach unijnych oraz w 6 operacjach koalicji międzynarodowych.<sup>2</sup>

W ostatnich kilku latach doszło do kolejnego przewartościowania naszego udziału w misjach międzynarodowych. Zmniejszył się udział SZ RP w operacjach prowadzonych przez ONZ, wzrósł natomiast udział w operacjach prowadzonych przez inne organizacje międzynarodowe w tym w sposób najbardziej widoczny w operacjach dowodzonych przez NATO i Unię Europejską. Do największych i najważniejszych misji pod dowództwem NATO należy PKW IRAK i PKW Afganistan. W maju 2003 roku Polska objęła dowództwo jednej z czterech Stref Stabilizacyjnych, utworzonych w Iraku po obaleniu dyktatury Saddama Husajna. Główne siły Polskiego Kontyngentu Wojskowego w liczbie ponad 2400 żołnierzy zostały przerzucone do Iraku i pozostawały tam w tak dużej liczbie do października 2008 roku.

W odpowiedzi na zaproszenie do udziału w Międzynarodowych Siłach Wspierania Bezpieczeństwa (*ang. International Security Assistance Force – ISAF*) w Afganistanie w 2002 roku skierowano w rejon misji pierwszą grupę 300 polskich żołnierzy. W połowie 2007 roku skład i zadania polskiego kontyngentu w Afganistanie został zmodyfikowany i liczył 1100 żołnierzy, a od 2009 roku do dnia dzisiejszego liczy około 2500 żołnierzy.

Na przykładzie misji w Iraku i Afganistanie widzimy nie tylko zmianę charakteru misji z pokojowych na tak zwane stabilizacyjne i już coraz częściej oficjalnie nazywane przez polityków misjami wojennymi. Odległości prowadzenia operacji możemy już określać w skali strategicznej, a wielkość polskich kontyngentów jest kilkakrotnie większa niż to miało miejsce podczas misji ONZ. Dodatkowo jesteśmy zaangażowani w kształtowanie bezpieczeństwa międzynarodowego o tak globalnym zasięgu już prawie 10 lat. Ostatnie lata to nie tylko dowóz do kontyngentów wojskowych coraz nowszego sprzętu. To przede wszystkim prowadzenie ciągłych rotacji sił i środków do i z rejonu operacji. Tak jak powyżej wspomniano udział w misjach ONZ był w zasadzie refinansowany. W przypadku misji pod dowództwem NATO jest zupełnie inaczej. Koszty prowadzenia misji pokrywa państwo uczestniczące w operacji. Każde państwo jest także zobligowane do posiadania nie tylko sił zdolnych do prowadzenia tego typu operacji, ale także sił i środków zdolnych do ich przetrzutu w rejon działań oraz ich zaopatrywania. Z korzyścią dla naszego budżetu część kosztów, związanych z przegrupowaniem w ramach misji irackiej i afgańskiej pokryła strona amerykańska, niestety tak jednak zawsze nie będzie.

Dodatkowo należy wspomnieć, że w ramach wspólnej polityki bezpieczeństwa wydzielamy siły przygotowane do kolektywnej obrony w ramach artykułu

---

<sup>2</sup> M. Marszałek, J. Zuziak, *Wojsko Polskie w międzynarodowych misjach i operacjach pokojowych*, Warszawa 2010, s. 30.

V – Siły Odpowiedzi NATO (*ang. NRF – NATO Response Force*). Przykładem ich użycia była operacja humanitarna w Pakistanie w 2005 roku. Polska wystawiła do sił międzynarodowych PKW Pakistan o liczebności 139 osób. Głównym zadaniem kontyngentu w którego skład wchodziła kompania inżynieryjna polegał na przygotowaniu rejonów bytowania ludzi. Brak odpowiednich środków transportu morskiego w Polskiej Marynarce Wojennej i wymagany krótki czas przerzutu sił i środków do Pakistanu wymusił przerzutu ciężkich maszyn inżynieryjnych transportem lotniczym co wpłynęło na bardzo wysokie koszty operacji, które wynosiły 25 mln PLN. Powrót kontyngentu w celu obniżenia kosztów został przeprowadzony z wykorzystaniem wycarterowanego transportu morskiego.

Kolejnymi misjami, w których biorą udział SZ RP są misje pod auspicjami Unii Europejskiej. Podobnie jak w NATO państwa wydzielające kontyngent do działań w ramach misji humanitarnych czy też bojowych (tzw. Grupy Bojowe Unii Europejskiej) są zobowiązane do pokrycia wszystkich kosztów związanych z ich użyciem. Pierwszą operacją sił polskich w ramach Unii Europejskiej była misja w Demokratycznej Republice Kongo – w 2006 roku. Siły Zbrojne RP wysłały 130 żołnierzy. Była to krótka lecz bardzo kosztowna czteromiesięczna operacja, której głównym zadaniem było zapewnienie bezpieczeństwa przedstawicielom międzynarodowych organizacji podczas wyborów prezydenckich.

Misją humanitarną, w której także uczestniczyliśmy była Operacja EUFOR w Czadzie oraz Republice Środkowoafrykańskiej. Dla Polski była drugą, natomiast dla UE piątą operacją wojskową prowadzoną w ramach Europejskiej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony.

Obecny poziom zaangażowania Polski w misje poza granicami kraju wynosi około 3500 żołnierzy i pracowników cywilnych (misje ISAF, EUFOR - MTM, KFOR). Zmiana charakteru misji i ich zasięgu spowodowała konieczność właściwego przygotowania sił zbrojnych państw NATO na zagrożenia współczesnego świata, uczestnicy Sojuszu zdecydowali się na określanie potrzeb, które należy spełnić dla prawidłowego zabezpieczenia się przed nimi. Polska zobowiązała się spełnić wymagania określone w tzw. celu Robertsona, który przewiduje, że państwa członkowskie powinny posiadać 40% swoich sił zdolnych do przerzutu w rejon ewentualnej operacji sojuszniczej oraz 8% gotowych do natychmiastowego użycia bądź zaangażowanych już w operacje poza granicami kraju.

## **NOWE WYMAGANIA W ZAKRESIE PRZEMIESZCZENIA WOJSK**

Zgodnie z przyjętą *Strategią Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*<sup>3</sup> i wynikająca z niej *Strategią Obronności Rzeczypospolitej Polskiej* – stra-

---

<sup>3</sup> *Strategia Bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej* – Warszawa 2007- Dokument ten został wydany w oparciu o art4a ust1, pkt1 ustawy z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej.

*tegią sektorową* – zapewnienie zdolności do przerzutu wojsk będzie realizowane poprzez zwiększenie możliwości transportu strategicznego do przerzutu sił wielkości brygady. W tym celu zostanie zapewniona dostępność środków transportu strategicznego (powietrznego i morskiego) oraz zwiększona możliwość szybkiego przemieszczania komponentów naziemnych jednostek sił powietrznych. Zabezpieczenie środków transportu lotniczego i morskiego realizowane będzie poprzez: pozyskanie środków transportu powietrznego, w tym wielozadaniowych samolotów transportowych i tankowania w powietrzu; pozyskiwania przez siły morskie okrętów transportowych, poprzez ich zakup, czarter lub inną formę; udział w wielonarodowych programach zapewniających zdolności strategicznego transportu morskiego i powietrznego, kontrakty z podmiotami komercyjnymi.<sup>4</sup>

Aktualne potrzeby transportu strategicznego wynikają z konieczności zapewnienia środków transportu do przerzutu, zaopatrzenia i wycofania Polskich Kontyngentów Wojskowych/Polskich Jednostek Wojskowych (PKW/PJW). Ponadto Siły Zbrojne RP powinny posiadać gwarantowany dostęp do środków transportu lotniczego i morskiego w celu zabezpieczenia przerzutu zadeklarowanych sił w ramach Celów Sił Zbrojnych NATO, a także zgłoszonych do Sił Odpowiedzi NATO i Grup Bojowych Unii Europejskiej. Według obecnych wymagań określonych w Celach Sił Zbrojnych NATO oraz innych zobowiązań sojusznicznych, docelowo od 2014 roku Siły Zbrojne RP powinny być zdolne do przerzutu strategicznego brygadowego ugrupowania bojowego, w tym 4000 żołnierzy i 750 kontenerów 20 stopowych lub ekwiwalentu ładunku (każdy ładunek 10 ton) na odległość 7500 mil morskich w czasie 20 dni droga morską.<sup>5</sup> Jednocześnie transport lotniczy powinien zabezpieczyć przerzut całości stanu osobowego, a także kluczowego sprzętu i uzbrojenia wojskowego oraz środków zaopatrzenia.<sup>6</sup> Przerzut pozostałego uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz środków bojowych i materiałowych będzie dopuszczał do użycia transportu morskiego. Ponadto należy liczyć się z tym, że wysłanie PKW wielkości batalionowej Grupy Bojowej w obszary o nieprzygotowanej infrastrukturze, będzie również wymagało wsparcia w postaci transportu morskiego. Odrębną kwestię będzie stanowić organizacja sprawnego systemu transportowego na teatrze działań oraz stałych dostaw zaopatrzenia z kraju.<sup>7</sup>

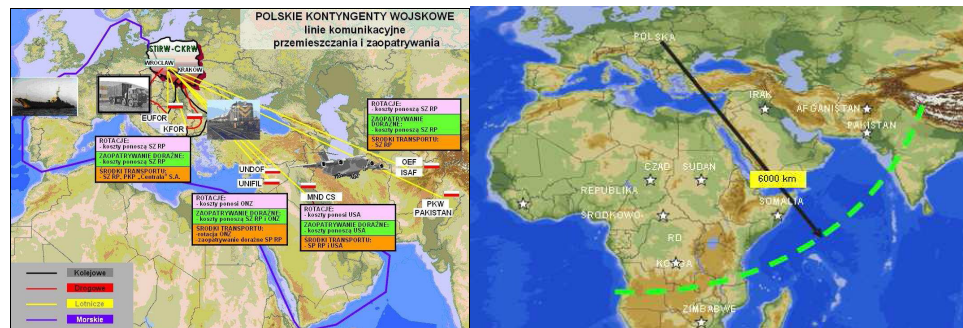
---

<sup>4</sup> *Strategia Sektorowa do Strategii Bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej* – Warszawa 2009, Rozdział 4.2 pkt. 89 s. 18.

<sup>5</sup> *Oddział Planowania Transportu i HNS zarządu Planowania Logistycznego (n-4) Sztabu MW*

<sup>6</sup> *Informacja Ministra Obrony Narodowej na temat Udziału Polski w Programach Transportu Strategicznego NATO i UE* s. 1.

<sup>7</sup> W. Biernikowicz, R. Milewski, T. Smal, *Transport wojskowy w operacjach poza granicami kraju*, Wrocław 2010, s. 15.



Rys. 1. Zasięg przemieszczenia strategicznego i linie komunikacyjne zaopatrywania PKW.  
 Źródło: W Biernikowicz, R. Milewski, T Smal, *Transport wojskowy ... op. cit.*

W zasobach Marynarki Wojennej wśród jednostek zdolnych do wykonania operacji transportowych w ograniczonym zakresie (tj. o zasięgu do 4000Mm) można wyróżnić 5 okrętów transportowo – minowych klasy „Lublin” (projektu 767).

Okręty transportowo-minowe będące na wyposażeniu Marynarki Wojennej są zdolne do zabezpieczenia przemieszczenia około 3 kompanii zmechanizowanych lub 10 kontenerów i 105 pojazdów osobowo-terenowych, głównie w akwenie Morza Bałtyckiego i Północnego (co nie spełnia wymagań transportu strategicznego). Dodatkowo MW posiada także okręt wsparcia logistycznego, który w ostatnich latach został zmodernizowany i przystosowany to pełnienia funkcji okrętu dowodzenia okrętami przeciwminowymi. Dlatego też możliwość wykorzystania tego okrętu do realizacji zadań logistycznych nie jest już taka pewna. Jak wynika z powyższego, SZ RP posiadają ograniczoną ilość własnych środków do transportu morskiego<sup>8</sup> i istnieje konieczność drogiego czarteru statków cywilnych lub wprowadzenia do Marynarki Wojennej transportowców lub okrętów desantowych spełniających wymogi podpisanych zobowiązań z Traktatem Północnoatlantyckim.

<sup>8</sup> R. Milewski, *Planowanie procesów ładunkowych uzbrojenia i sprzętu wojskowego w ruchu morskim*, Zeszyty Naukowe Nr 4, WSOWL, Wrocław 2010, s. 186.



Rys. 2. Okręt wsparcia logistycznego *Xawery Czernicki* i okręt transportowo – minowy klasy *Lublin*.

Źródło: J. Walczak, *Transport morski w siłach zbrojnych RP*, PM 1/2011.

Pozyskanie środków transportu morskiego może być zabezpieczone z następujących źródeł:

1. okręty transportowe Marynarki Wojennej RP;
2. okręty i statki transportowe sił zbrojnych innych państw – udostępnione na podstawie dwustronnych porozumień lub umów;
3. okręty wojenne lub cywilne statki transportowe pozyskiwane w drodze udziału Sił Zbrojnych RP w wielonarodowych programach NATO i Unii Europejskiej;
4. komercyjne statki cywilne czarterowane (kontraktowane) od polskich lub zagranicznych przewoźników morskich<sup>9</sup>

Ze względu na brak własnych jednostek transportowych w PMW. Polska kupuje zdolności transportu morskiego na rynku komercyjnym lub korzysta z pomocy Stanów Zjednoczonych. Dodatkowo podpisano kilka umów międzynarodowych do których należą:

#### **Tymczasowe Rozwiązanie Strategicznego Transportu Lotniczego – Program SALIS (ang. Strategic Airlift Interim Solution)**

Istotą programu Tymczasowego Rozwiązania Strategicznego Transportu Lotniczego (SALIS) jest czarter cywilnych samolotów typu An-124 na potrzeby państw członkowskich. Warunki i zakres czarteru określa umowa podpisana na czas określony (zwykle na okres 3 lat) z możliwością przedłużenia. Obecnie w programie uczestniczy 18 państw. Każde z państw członkowskich przed podpisaniem umowy deklaruje swoją liczbę godzin lotu, którą zamierza wykorzystać w ciągu roku. Suma

<sup>9</sup> *Instrukcja o przewozach wojsk oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego transportem morskim*, DD/4.4.3 syg. Szef. Kom. 165/2006, s. 11.

potrzeb wszystkich państw, stanowi podstawę do zawarcia kontraktu przez NAMSA (*ang. NATO Maintenance and Supply Agency - Agencja Zaopatrzenia i Zabezpieczenia Eksploatacji Sprzętu*), która w imieniu państw członkowskich kontraktuje od przewoźnika dwa samoloty An-124 w pełnym wymiarze czasu działania w roku kalendarzowym. Kontrahentem świadczącym usługi na rzecz programu SALIS jest firma RUSLAN SALIS GmbH, która zapewnia usługi transportu lotniczego ładunków wielkogabarytowych. Przewoźnik gwarantuje przerzut ładunku do 120 ton na samolot, w zależności od lotniska oraz warunków pogodowych. Polska w ramach programu w latach 2009 i 2010 posiadała do wykorzystania po 295 godzin lotu, co przykładowo daje możliwość wykonania ok. 17 - 18 lotów do Afganistanu i z powrotem w skali roku. W 2011 roku dla Polski zostało przydzielonych 125 godzin gwarantowanego lotu, płatnych w 100% kosztów stałych. Liczba lotów i możliwości transportowe w tym programie okazały się niewystarczające w związku z tym Polska przystąpiła do programu SAC (*ang. Strategic Air Command*).

### **Inicjatywa uzyskania zdolności lotniczego transportu strategicznego – Program SAC (*ang. Strategic Air Command*) C-17**

Inicjatywa uzyskania zdolności lotniczego transportu strategicznego, to działania zmierzające do uzyskania zdolności lotniczego transportu strategicznego poprzez nabycie, zarządzanie oraz eksploatację trzech statków powietrznych typu Boeing C-17 Globemaster III należących do członków programu. W programie SAC obecnie uczestniczy 11 państw: Bułgaria, Estonia, Finlandia, Holandia, Litwa, Norwegia, Rumunia, Słowenia, Szwecja, USA i Węgry. Kraje zgodziły się na eksploatację przez minimum 26 lat, samolotów C-17 posiadających wyposażenie niezbędne do wykonywania misji w rejonach świata o wysokim zagrożeniu. Każde Państwo Uczestniczące wnosi wkład finansowy, w wysokości swojego proporcjonalnego udziału w programie SAC, który obejmuje koszty administracyjne, zakupu samolotów oraz ich eksploatacji. Korzystanie ze statków powietrznych C-17 ma charakter misji, w ramach której wnoszące prośbę Państwo Uczestniczące w SAC korzysta z zadeklarowanych przez siebie godzin lotu. Aktualnie program osiągnął pełną zdolność operacyjną, gdzie dla Polski przewidziano do wykorzystania 150 godzin lotu, co pozwala przykładowo na wykonanie ok. 9 lotów do Afganistanu i z powrotem. Całkowity koszt udziału resortu Obrony Narodowej w programie do 2035 roku wyniesie 900 mln zł, płacony w rocznych składkach (zmiennych w poszczególnych latach). Zwiększenie wielkości kontyngentów polskich w Iraku i w Afganistanie, potrzeby ich rotacji i systematycznego zaopatrywania stworzył potrzebę pozyskania dodatkowych środków morskiego i lotniczego transportu strategicznego. W związku z tym Polska przystąpiła do Ateńskiego Wielonarodowego Centrum Koordynacji Transportu Strategicznego (*ang. Athena Multi-national Strategic Coordination Center – AMSCC*).

**Ateńskie Wielonarodowe Centrum Koordynacji  
Transportu Strategicznego – Program AMSCC  
(ang. Athena Multinational Strategic Lift Coordi-  
nation Center)**

Ateńskie Wielonarodowe Centrum Koordynacji Transportu Strategicznego, zgodnie z wymogami i prawem UE, zapewnia dostęp do danych o rynku przewoźników, pozyskanie środka transportowego oraz wyspecjalizowaną komórkę do kontraktowania środka transportu. Obecnie w programie uczestniczy 8 państw: Grecja, Republika Czeska, Cypr, Polska, Słowacja, Słowenia, Węgry i Włochy. Zapotrzebowanie o udostępnienie transportu na potrzeby Sił Zbrojnych RP jest wymagane na 30-45 dni przed planowanym terminem załadunku. Po zakończeniu procedur czarterowych, Polska jest odpowiedzialna za realizację kontraktu, a AMSCC za monitorowanie i koordynowanie użycia wybranych w drodze przetargu środków transportu i usług. Polska jako strona zamawiająca statek, odpowiada za wykonanie umowy czarterowej. Po zakończeniu misji strona zamawiająca płaci bezpośrednio właścicielowi statku stosowną należność zgodnie z warunkami umowy. Jak z powyższego wynika czas uzyskania dostępu do przewozu morskiego z operacyjnego punktu widzenia jest za długi, a koszty przewozu nie należą do tanich, ale o tym w następnym rozdziale.

**Europejskie Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk -  
Program MCCE (ang. Movement Co-ordination  
Centre Europe)**

W celu zwiększenia możliwości pozyskania środków transportu morskiego Polska przystąpiła do programu Europejskiego Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk. (Movement Co-ordination Centre Europe - program MCCE). Celem MCCE jest koordynowanie między Państwami Uczestniczącymi, wykorzystania dostępnych możliwości w zakresie transportu powietrznego, lądowego oraz morskiego, a także tankowania w powietrzu, a zatem podnoszenie skuteczności i efektywności działań operacyjnych Państw Uczestniczących. MCCE koncentruje się głównie na przewozach strategicznych. MCCE kieruje prośbę Polski do wszystkich Państw Uczestniczących w programie. Zamawiający po otrzymaniu ofert decyduje o wyborze jednej z ofert lub odwołaniu zamówienia. Polska jako strona zamawiająca, odpowiada za sporządzenie umowy czarterowej, w której szczegółowo określone są zasady i koszty przewozu oraz warunki płatności. Po zakończeniu misji strona zamawiająca płaci bezpośrednio wykonawcy usługi stosowną należność, zgodnie z warunkami umowy. MCCE dysponuje wielonarodowym budżetem, finansowanym z rocznych składek Państw Uczestniczących. W 2010 r. polska składka wynosi 74 tys. zł.<sup>10</sup> Jak z po-

<sup>10</sup> Informacja Ministra Obrony Narodowej na temat Udziału Polski w Programach Transportu Strategicznego NATO i UE, s. 5.



wyższego wyniku MCCE jest tylko pośrednikiem w wynajęciu środków transportowych.

### **DOTYCHCZASOWE MISJE I POTRZEBY TRANSPORTOWE**

Propozycja amerykańska zapraszająca Polskę do uczestnictwa w misji w Iraku, a przede wszystkim do dowodzenia wielonarodową dywizją stanowiła olbrzymie wezwanie dla naszych sił zbrojnych. Dużym problemem było zorganizowanie i przemieszczenie PKW do rejonu operacji. Z pomocą Polsce przyszła strona amerykańska, która do przemieszczenia sił w rejon misji stabilizacyjnej wyczarterowała cztery statki i sfinansowała przerzut naszych wojsk. Załadowano łącznie:

- 622 różnego rodzaju samochodów;
- 128 różnego rodzaju przyczep i naczep;
- 14 opancerzonych pojazdów Żbik;
- 10 śmigłowców;
- 783 kontenery.

Dodatkowo do zabezpieczenia przemieszczenia ludzi wraz z ich wyposażeniem indywidualnym w rejon operacji wykorzystano cywilne samoloty pasażerskie, które zostały wyczarterowane od firm lotniczych. Ponadto zaplanowano dodatkowy limit godzin lotu samolotów dla rodzimych samolotów CASA C-295 M w ilości 600 godzin. W celu zabezpieczenia potrzeb naszego kontyngentu w zakresie transportu lotniczego Siły Zbrojne USA wydzieliły samoloty typu C-17 Globemaster, które zostały wykorzystane do bieżących potrzeb naszych wojsk. Dowóz Środków Bojowych i Materiałowych (ŚBiM) oraz Uzbrojenia i Sprzętu Wojskowego (UiSW) realizowany był mostami powietrznymi jeden raz w miesiącu. Natomiast przewóz sprzętu wojskowego oraz kontenerów z wyposażeniem został zrealizowany na zasadach mostu morskiego z częstotliwością raz na sześć miesięcy. Wymiana kontyngentu była procesem powtarzanym co pół roku i była prowadzona z wykorzystaniem wyczarterowanych samolotów AN-124 Ruslan, C-17 oraz C-130 i samolotów Sił Powietrznych typu CASA C-295M.



Rys. 3. Statki *MV Lince* i *MV Blue Oxygen* przewożące sprzęt i zaopatrzenie do Iraku

Źródło: <http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=264157>.

Rok 2008 to powrót z misji Irackiej. Polska wycofała większość środków z Iraku drogą morską. Transport morski odbył się dwoma statkami z Kuwejtu do Szczecina. Duński pojazdowiec *Tor Futura* który przywiózł sprzęt i pojazdy Polskiego Kontyngentu Wojskowego, dodatkowo przywieziono 384 kontenery i 174 jednostki sprzętu. Koszty tego czarteru pokryła strona amerykańska na podstawie umowy o udziale Polski w operacji „Iraqi Freedom”. Można szacować, że każdy z tych transportów kosztował co najmniej 1 mln euro, nie uwzględniając opłat portowych.<sup>11</sup>



Rys. 4 Wycofanie sprzętu z Iraku na zdjęciu Statek należący do duńskiego armatora DFDS, który jest czarterowany przez duńską Marynarkę Wojenną i stanowi część morskich sił transportowych NAT.

Źródło: <http://www.google.pl/imgres?q=Tor+Futura&hl=pl&client=opera&hs=AOw&sa>.

Udział Polskiego Kontyngentu Wojskowego w Iraku pozwolił na zdobycie ogromnego doświadczenia nie tylko w działaniach operacyjnych ale również do-

<sup>11</sup> J. Walczak, *Transport morski w Siłach Zbrojnych RP*, Przegląd Morski nr 1/2011, s. 18.

świadczenie związane z transportem sił i środków w skali strategicznej. Było to największe po drugiej Wojnie Światowej przemieszczenie polskiego kontyngentu wojskowego. Podsumowując możemy stwierdzić, że tu także sukces zawdzięczamy pomocy strony amerykańskiej, która użyczyła środków transportu powietrznego i morskiego. Można szacować, że każdy z tych transportów kosztował co najmniej 1,5 do 2 mln EUR – bez uwzględnienia opłat portowych.<sup>12</sup> Podstawowym problemem był nie tylko brak doświadczenia i słaba znajomość procedur transportowych. Ale przede wszystkim brak sprzętu do transportu sił i środków. Możliwości transportowe i autonomiczność okrętów transportowo minowych była nie wystarczająca, a Siły Powietrzne do transportu mogły wydzielić tylko samoloty CASA.

Kolejnym sprawdzeniem naszych możliwości transportowych było zwiększenie zaangażowania Polski w Afganistanie w roku 2007, kiedy to liczebność kontyngentu wzrosła do 1100, a następnie do 2600 żołnierzy. Przerzut sił i środków na koszt strony amerykańskiej zaplanowano transportem kombinowanym. Koszt transportu oszacowano na około 26 mln PLN.<sup>13</sup> W ramach ostatecznego planu przemieszczenie transportem morskim obejmowało 115 pojazdów oraz 295 kontenerów ładunkowych na pokładzie statku TOR FUTURA oraz dodatkowo 115 pojazdów i 295 kontenerów ładunkowych i 113 pojazdów HMMWV (w kontenerach) na statku CALVIN TITUS. Następnie siły i środki zostały przemieszczone drogą lądową przez terytorium Pakistanu do Afganistanu. Dodatkowo w ramach przemieszczenia UiSW dla PKW Afganistan wykorzystano również transport powietrzny: amerykańskie samoloty C-17 Globemaster III.



Rys. 5. Przewóz sprzętu do Pakistanu w celu zwiększenia kontyngentu wojskowego w 2007 roku. Na zdjęciu Statek TOR FUTURA.

Źródło: <http://www.google.pl/imgres?q=Tor+Futura&hl=pl&client=opera&hs=AOw&sa>.

---

<sup>12</sup> J. Walczak, *Libia a sprawa polska*, Armia nr 11/2011, s. 102.

<sup>13</sup> B. Balcerowicz, *Polskie Wojny* <http://www.pl.ism.uw.edu.pl/userfiles//file/Instytut/publikacje/ebiblioteka/>

Tak liczebny Polski Kontyngent Wojskowy w Afganistanie jest jak powyżej wspomniano od 2007 roku. Potrzeby transportowe to nie tylko dowóz sił i środków do rejonu prowadzenia operacji, to także ciągłe i systematyczne zaopatrywanie i utrzymanie sił zdolnych do natychmiastowej ewakuacji. Dysponentem mostów transportowych na potrzeby misji jest Dowódca Operacyjny Sił Zbrojnych, jednakże w większości transport ten oparty jest na źródłach komercyjnych lub sponsorowanych w latach wcześniejszych przez Stany Zjednoczone. Po tak wieloletnich doświadczeniach wyraźnie widzimy, że powinniśmy posiadać własny transport morski. Transport, który stworzy nam zdolności operacyjne, zapewni, niezależność operacyjną i zdecydowanie wpłynie na obniżenie kosztów operacji. Pomimo kilkuletniego uczestnictwa w misjach wojskowych NATO w dniu dzisiejszym jesteśmy w dalszym ciągu na początku drogi w poszukiwaniu skutecznych metod dowozu zaopatrzenia do polskich kontyngentów. Być może o wielkości sukcesu świadczy przewiezienie w ostatnich tygodniach transportem kolejowym dwóch kontenerów do granicy z Afganistanem.<sup>14</sup>

Różnica pomiędzy funkcjonowaniem kontyngentów pod auspicjami ONZ jest także widoczna w odniesieniu do sił wydzielanych w ramach Unii Europejskiej. Pierwszą operacją pod auspicjami Unii Europejskiej, w której uczestniczyły nasze siły zbrojne była misja w Republice Kongo. Operacja w Demokratycznej Republice Konga rozpoczęła się z dniem 12 czerwca 2006 r. Termin zakończenia operacji był planowany na 30 listopada 2006 r. Jednakże, zakończenie misji odbyło się w styczniu 2007 roku. Polscy żołnierze przylecieli w trzech turach, a transport sprzętu przeprowadzono drogą morską. Koszt udziału i transportu sił jako kraj wystawiający w ramach Unii Europejskiej pokryła Polska.

Druga operacja Polskiego Kontyngentu Wojskowego pod auspicjami Unii została przeprowadzona w Czadzie w 2008 roku. Jak zwykle pierwszym problemem było dotarcie na miejsce. Z Europy to ponad cztery tysiące kilometrów. Pierwsze transporty wymagały wykorzystania lotnictwa strategicznego. Tylko w taki sposób w krótkim czasie można było przerzucić niezbędny sprzęt i wyposażenie. Polska na początku operacji wycarterowała kilka Ruslanów, by dostarczyć do Czadu namioty oraz sprzęt inżynierski niezbędny do zbudowania bazy.

Tu także zasadniczym środkiem transportu, którym było przemieszczane 90% sprzętu, był statek. Z drogi morskiej skorzystała większość uczestników operacji, gdyż była ona najtańsza. Podróż z Polski do portu Douala w Kamerunie trwała ponad dwa tygodnie. Aby wszystko sprawnie przemieścić do Iriby, Polska podpisała kontrakt z francuską firmą Daher, która zaoferowała najkorzystniejsze warunki.<sup>15</sup> Transport morski został zrealizowany na trasie Szczecin – port Duala (Kamerun) przez

<sup>14</sup> *Polska Zbrojna – Nowe drogi do Afganistanu*, nr 45, s. 7.

<sup>15</sup> M. Brylonek, *Polski Kontyngent Wojskowy w Czadzie i Republice Środkowoafrykańskiej*, Przegląd Logistyczny nr 4/2010, s. 8.

holenderski kontenerowiec STATENGRACHT<sup>16</sup>, a koszt jego wyniósł około 4 mln PLN.



Rys. 6. Dowóz sprzętu do Czadu na zdjęciu holenderski kontenerowiec *STATENGRACHT*.  
Źródło: <http://www.marinetraffic.com/ais/pl/showallphotos.aspx?imo=9288045>

Wycofując PKW Czad z Libii do Szczecina przewieziono 556 kontenerów i 93 jednostki sprzętowe płacąc 1,7 mln euro. Całkowity koszt użycia Polskiego Kontyngentu w Czadzie w 2009 roku wyniósł 103,32 mln PLN.



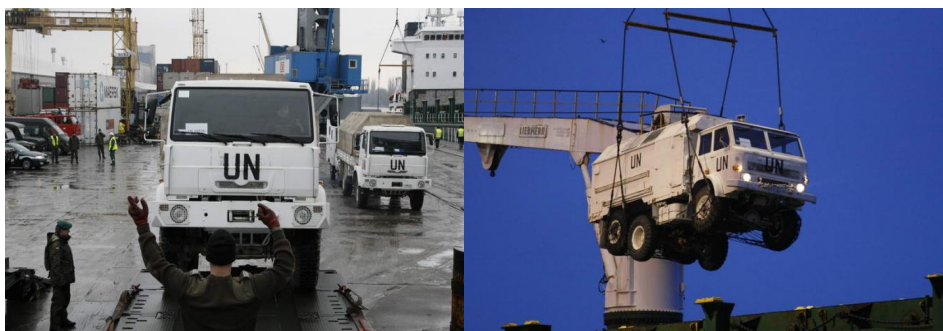
Rys. 7. W dniu 01 marca 2010 roku do szczecińskiego portu morskiego przyplłynął statek *MV „Słoman Trader”*, na pokładzie którego do kraju powrócił sprzęt i uzbrojenie wojskowe Polskiego Kontyngentu Wojskowego Czad.  
Źródło: <http://www.google.pl/search?q=Słoman+Trader&hl=pl&client=opera&hs=wb&rls..>

O dużym znaczeniu transportu i wsparcia jednostek lądowych od strony morza można mówić na przykładzie operacji UNIFIL II w Libanie w połowie 2006 roku. Wiele krajów zadeklarowało szybkie wzmocnienie swoich sił stabilizacyjnych w ramach tej międzynarodowej operacji. Konieczna była budowa baz, przerzucenie jednostek manewrowych oraz typowo bojowego sprzętu. Niezbędne okazało się również ewakuowanie zagrożonej ludności oraz zbędnego personelu, a także wobec

---

<sup>16</sup> A. Kępczyński, *Wyzwania logistyczne w Czadzie*, Przegląd Żandarmerii nr 3/2008, s. 15.

groźby kataklizmu humanitarnego dostarczenie zaopatrzenia. Kilka krajów m.in. RFN, Francja, Hiszpania i Włochy, skorzystało wówczas z okrętów wsparcia jako baz i magazynów na czas budowy infrastruktury na lądzie. Polska także wzmocniła kontyngent, jednak polscy żołnierze własne bazy musieli zbudować na pustyni, a przerzucenie sił zasadniczych i wsparcia dla nich było możliwe dopiero po ponad pół roku.<sup>17</sup> Brak zdolności do przerzutu strategicznego naszych sił spowodował tak duże opóźnienia w realizacji zadań operacyjnych. Pomimo opóźnień strona polska poniosła także duże koszty związane z brakiem własnego transportu morskiego. Powrót sił UNIFIL i UNDOF został przeprowadzony w 2009 roku z wykorzystaniem statku, który na trasie Naqura Szczecin przewiózł 17 kontenerów i 35 jednostek sprzętu na kwotę 1,6 mln PLN. W czasie ostatnich 5 lat mamy więc 10 przykładów wykorzystania transportu morskiego na potrzeby SZ głównie Wojsk Lądowych. Każdorazowo koszt takiego transportu to 1 mln euro.<sup>18</sup>



Rys. 8. Statek z ostatnim transportem sprzętu Polskich Kontyngentów Wojskowych w Libanie i Syrii.

Źródło: <http://www.wojsko-polskie.pl/misje-zagraniczne/misja-pokojowa-onz-w-libanie/14700>.

Pomimo skromnych możliwości transportowych Marynarka Wojenna uczestniczy w transporcie sił zbrojnych w ograniczonym zakresie. Przykładem tego typu działań jest udział żołnierzy w ćwiczeniu „PASHTUN EAGLE”, który stał się kolejną okazją do pełnego współdziałania wszystkich rodzajów wojsk Sił Zbrojnych RP. Grupa Bojowa Wojsk Lądowych, przygotowana i biorąca udział w ćwiczeniu została przetransportowana w rejon ćwiczenia do portu SOUTHAMPTON w Wielkiej Brytanii przez Marynarkę Wojenną RP - sprzęt i część żołnierzy na pokładzie ORP „LUBLIN”. Polska Grupa Bojowa liczyła 80 żołnierzy oraz 17 jednostek sprzętowych. Ćwiczenie zostało przeprowadzone w czerwcu 2010 roku, a całkowity koszt transportu i pobytu wyniósł 218 tysięcy złotych.<sup>19</sup>

<sup>17</sup> J. Walczak, *Transport morski w Siłach Zbrojnych RP*, Przegląd Morski nr 1/2011, s. 17.

<sup>18</sup> J. Walczak, *Transport morski dla Sił Zbrojnych*, Raport, Wojsko, Technika, Obronność, nr 1/2011, s. 9.

<sup>19</sup> *Oddział Planowania Transportu i HNS zarządu Planowania Logistycznego (n-4) Sztabu MW*



Rys. 9. Transport do Anglii w ramach operacji „PASHTUN EAGEL”,  
[http://www.polska-zbrojna.pl/index.php?option=com\\_content&view=article&id=10997](http://www.polska-zbrojna.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=10997).

### PROPOZYCJE POLSKICH ROZWIĄZAŃ

W zasadzie wszystkie państwa europejskie wchodzące w skład NATO i UE dostrzegły głębokie przeobrażenia funkcji i zadań sił morskich. Znalazło to odzwierciedlenie przede wszystkim w składzie flot. Floty wojenne Europy przystąpiły ponadto do budowy specjalistycznych jednostek desantowych i transportowych.

Polska tymczasem podejmuje działania całkowicie odmienne od tych, które za racjonalne uznali nasi sojusznicy oraz członkowie tej samej organizacji polityczno-ekonomicznej.<sup>20</sup> W Polsce jedną z pierwszych propozycji, wysuniętą przez Stocznnię Północną z Gdańska oraz firmę NED, był tzw. projekt 7055. Przewidywał on budowę statku Ro-Ro o nośności 5000 ton i o długości linii ładunkowej 770 metrów. Jego wymiary dostosowane były do pochylni gdańskiej Stoczni Północnej. Jednakże najbardziej znaną propozycją Stoczni Północnej i NED jest projekt tzw. UTL, czyli uniwersalnego transportowca logistycznego.<sup>21</sup>

Wersja z 2002 roku przewidywała budowę statku Ro-Ro o wyporności 9100 ton i nośności 4100 ton. Z kolei w 2004 roku snuto wizję jednostki typu Ro-Pax o wyporności 15.000 ton i nośności 7000 ton. Wariant budowy UTL według standardów sojuszniczych dla okrętów bojowych kosztowałby 160–192 mln PLN, a jego dostawa byłaby możliwa za trzy – cztery lata.<sup>22</sup>

Analizując zapotrzebowanie na transport morski dla Sił Zbrojnych Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk wykonało w 2008 studium problemu. Założono, że

---

<sup>20</sup> K. Kubiak, *Polska Marynarka Wojenna – czy okres schyłkowy?* Biuletyn BBN, Warszawa 2010, s. 94-95.

<sup>21</sup> A. Bursztyński, W. Drewek, M. Zieliński, *Uwarunkowania i możliwości strategicznego transportu wojsk i techniki wojskowej*, Gdynia 2010, s. 10.

<sup>22</sup> M. Zieliński, *Operacje transportowe sił połączonych do rejonu działań*, Konferencja BBN, Warszawa 2010, s. 298-299.

polska armia mogłaby pozyskać morskie zdolności transportowe ze stałym do nich dostępem, gdyż doświadczenia pokazywały, że odpowiednie statki spełniające wojskowe wymagania są dostępne na rynku czarterów w stosunkowo długim terminie – nie mniej, niż 2 miesiące. Polska na podstawie doświadczeń własnych (operacje ekspedycyjne z udziałem SZ), zobowiązań w ramach NATO, w tym głównie program Sił Odpowiedzi NATO (a także przyjęte cele NATO) i zobowiązania w ramach projektów obronnych Unii Europejskiej oszacowała swoje potrzeby na transport morski na 4570 metrów linii ładunkowej dla statków typu ro-ro na dystansie 7500 mil morskich i dostępne w 20 dni, kontenerowce o zdolnościach przerezutowych 750 dwudziestostopowych w podobnych reżimach zasięgu i czasu oraz dodatkowo 2750 kontenerów dwudziestostopowych na dystansie 6500 mil morskich i dostępne w czasie minimum 180 dni od momentu zamówienia. Daje to więc liczbę w sumie 6 statków klasy ro-ro (con-ro) i 2 kontenerowców z minimalną dostępnością 20 dni. *Po przeanalizowaniu potrzeb okazało się, że poza aktywnym udziałem w międzynarodowych inicjatywach przewozowych rozwiązaniem do przyjęcia jest pozyskanie własnych statków (nowych lub prawie nowych) i włączenie ich do którejś z inicjatyw międzynarodowych transportu morskiego jako udziału własnego.*

Rozważano także różne sposoby pozyskania statków oraz formy organizacyjne własnej zdolności transportu morskiego w postaci powołania spółki morskiej w trzech formach organizacyjnych. I tak wariant, że Siły Zbrojne budują statki ze środków własnych (koszt około 500 mln złotych) i kierują je do spółki, która ma za zadanie wypełnić warunki stałego czarteru dla SZ na określonych zasadach – poza tym statki są dostępne komercyjnie na wolnym rynku oraz w ramach czarterów inicjatywy międzynarodowej, do której spółka skieruje swoje zdolności przewozowe. Drugie rozwiązanie to przedsięwzięcie cywilno-wojskowe (partnerstwo prywatno-publiczne), gdzie strony wspólnie kupują statki i je eksploatują w stylu komercyjnym zapewniając potrzebne armii reżimy dostępności transportu morskiego. Rozwiązanie trzecie to przedsięwzięcie typowo komercyjne z założeniem jednak, że zakup statków miałby gwarancje kredytowe skarbu państwa. Szacowano, że przy 30 letnim okresie użytkowania dochód komercyjny z eksploatacji statków na wolnym rynku może wynieść od 9 do 18 mln zł rocznie (270-540 mln w czasie 30 lat), stąd wniosek, że rozwiązanie pierwsze (zakup statków przez budżet) byłoby akceptowalne i opłacalne. Jednym z aspektów wskazujących na rozwiązanie pierwsze jest też branie pod uwagę możliwości wykorzystania takich statków w ramach służby państwowej. Na akwenach niebezpiecznych i objętych działaniami wojennymi statki cywilne, z uwagi na ograniczenia ubezpieczycieli, nie mogą operować (lub koszty asekuracji rosną lawinowo). Eksploatacja pod banderą pomocniczą Marynarki Wojennej eliminuje tę niedogodność. Takie jednostki są też inaczej postrzegane przez międzynarodowe prawo morskie – co w niektórych wypadkach też ma swoje znaczenie, jak choćby sprawa samoobrony (uzbrojenia) na akwenach zagrożonych piractwem lub akweny o podwyższonym zagrożeniu atakiem przeciwnika.



Planowano, że już w 2014 statki mogłyby zostać zakupione, a ich nabycie prowadzono by w formie przetargu z udziałem 9 Rejonowej Bazy Materiałowej.

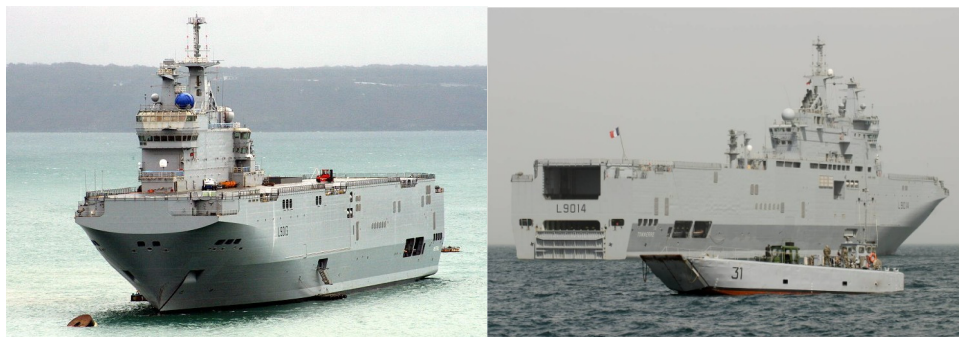
Poszczególne komórki Sił Zbrojnych wstępnie oszacowały parametry oraz możliwości takiej jednostki w dwóch wariantach: optymalnym i minimalnym. Optymalne parametry oceniono następująco: długość okrętu powinna wynosić około 150 metrów, szerokość 24 metry, wyporność w granicach 13 000 – 15 000 ton. Maksymalna Prędkość 25 węzłów, zasięg minimalny 7000 mil morskich – maksymalny rzędu 10 000 Mm. Zaś parametry minimalne to długość 130-150 m, wyporność 9 000 – 13 000 ton i nośność 5 000 – 7 000 ton.<sup>23</sup> Funkcje transportowo-logistyczne jednostki powinny zapewniać 500 do 1500 metrów linii załadowniczej (dla kontenerów oraz pojazdów, w tym ciężkich gąsienicowych, jak czołgi typu Leopard-2 i PT-91 Twardy), możliwość magazynowania i podania zapasów paliwa, wody, materiałów eksploatacyjnych i środków bojowych pododdziałom ekspedycyjnym na lądzie, transport zespołów bojowych (jeden batalion – 450 osób - na okres 30 dni lub dwa bataliony na okres 10 dni), zdolności rozładunkowe portowe i w morzu, własne zdolności desantowe w postaci barek desantowych lub podobnych środków pływających, dowodzenia, zaplecza medycznego (około 500-600 metrów kwadratowych dla szpitala poziomu 2+ lub 3), przewóz śmigłowców i ich stacjonowanie (6-8 śmigłowców średnich operujących z pokładu lotniczego wraz z hangarem).

W trakcie sondowania możliwości organizacyjnych nabycia statków oraz oceny ich posiadania i eksploatacji narodził się jednak inny pomysł. Zakupu kosztem około 300 mln euro jednostki określonej jako Wielozadaniowy Okręt Wsparcia Operacyjnego. Pomysł ten powstał z propozycji przygotowanej przez Stocznię Marynarki Wojennej, która we współpracy z francuskim koncernem DCNS zaoferowała okręt desantowo-śmigłowcowy BPC-140 (LHD). Jednostka to dostosowany do polskich wymagań Mistral (BPC-140 to wersja projektu Mistral, ale o wyporności 14 000 ton. Mistrale sił morskich Francji mają ponad 21 000 ton). Projekt BPC-140, jako okręt uzbrojony, o zdolnościach transportowych i lotniczych, działający pod banderą wojenną zapewnia wszystkie podstawowe zdolności ekspedycyjne, począwszy od transportu ludzi i sprzętu pierwszego rzutu, zapasów, bezpośredniego wsparcia podczas pierwszych faz operacji (ładowania i rozwinięcia pododdziałów), następnie dowodzenia, rozpoznania, walki radioelektronicznej, wsparcia bojowego, zaplecza medycznego, funkcji lotniskowcowych (także dla śmigłowców uzbrojonych). Może zapewnić też osłonę (przeciwlotniczą i przeciwpodwodną z wykorzystaniem śmigłowców ZOP a także przeciw lekkim siłom przeciwnika korzystając ze zdolności przenoszenia własnych lekkich jednostek patrolowych) statkom transportowym, które biorą udział w operacji dowożąc niezbędne materiały i środki walki a także kolejne jednostki wojskowe. Proponowany w Polsce okręt projektu BPC-140 ma około 160 metrów długości i 13 500 ton wy-

---

<sup>23</sup> J. Walczak, *Libia a sprawa polska*, Armia nr 11/2011, s.105.

porności. Na dystansie około 6000 mil morskich okręt jest zdolny zabrać 750 osób i ponad 100 jednostek sprzętu, w tym co najmniej 60 średniego i ciężkiego (KTO, bwp, czołgi) na czterech pokładach ładunkowych. Do tego 4 jednostki desantowe wodowane systemem zatapiania doku oraz hangar lotniczy i pokład lotniczy z możliwością operowania 8 śmigłowców (takie oczekiwania wobec części lotniczej wyartykułowały SZ).



Rys. 10. Okręty typu BPC-210 Mistral i BPC-140 Mistral.

Źródło: [http://en.wikipedia.org/wiki/French\\_ship\\_Mistral\\_\(L9013\)](http://en.wikipedia.org/wiki/French_ship_Mistral_(L9013)).

Jedną z inicjatyw projektowych była budowa kadłuba przez stronę polską, wyposażenie go przez Francję i wspólna eksploatacja. Niestety stocznia Marynarki Wojennej w tej chwili w zasadzie nie istnieje, a decydenci wolą płacić za charter statków niż podjąć inicjatywę własnej produkcji i tym samym utrzymania polskich stocznii i Polskiej Marynarki Wojennej. Może powinniśmy propozycją tego typu okrętu bardziej zainteresować Dowództwo Operacyjne SZ, Dowództwo Wojsk Lądowych i Dowództwo Sił Specjalnych. We Francji budowę pierwszych Mistrali zorganizowały i sfinansowały wojska lądowe. To na pokładzie tych okrętów można zorganizować stanowisko dowodzenia operacji połączonych, zorganizować szpital, istnieje możliwość dostarczenia sił i środków zarówno z wykorzystaniem barek desantowych jak i śmigłowców.<sup>24</sup> Okręt ten może także stanowić bazę dla jednostek specjalnych.

## WNIOSKI

1. Polska zobowiązała się do realizacji celu transportu lotniczego i morskiego (E-4174 - edycja 2008 - przerzut strategicznego brygadowego ugrupowania bojowego w terminie krótszym niż 20 dni) i jednocześnie go nie realizuje.

<sup>24</sup> M. Dura, Czy można kupić okręty dla Marynarki Wojennej i jeszcze na tym zarobić, Nowa Technika Wojskowa, nr 4/2011, s.6.

2. Inicjatywy międzynarodowe nie dają Polsce gwarancji dostępności transportu morskiego w terminie krótszym, niż 35-45 dni.
3. Obecnie posiadamy zdolności do transportu 3 kompanii zmechanizowanych, 10 kontenerów i 105 pojazdów klasy Humvee i to jedynie na akwenie Morza Bałtyckiego.
4. Wojska Lądowe a także pozostałe rodzaje sił zbrojnych potrzebują morskich zdolności transportowych, począwszy od przerzutu wojsk i sprzętu, wsparcie już rozpoczętych operacji, nieprzerwane zapewnienie dostaw środków bojowych i materiałów eksploatacyjnych, paliwa, wody, żywności, itp.
5. Transport drogą morską stanowi uzupełnienie lotniczej części operacji a także nieodzowne zaplecze umożliwiające prowadzenie operacji w odpowiedniej skali, z pełnym rozwinięciem i wsparciem, a po jej zakończeniu wycofanie sił i środków z rejonu operacji.
6. Nowoczesne uniwersalne środki transportu morskiego pełnią rolę lotniskowców i śmigłowcowców, baz dla sił specjalnych, baz materiałowych zdolnych do długotrwałego przebywania w danym rejonie świata, warsztatów i magazynów oraz wielopoziomowych szpitali polowych.
7. Światowe tendencje pokazują, że wiele krajów wielozadaniowe okręty wsparcia z funkcjami lotniczymi traktuje jako podporę zdolności operacyjnej i prowadzenia polityki w skali co najmniej ponadregionalnej. Nowe jednostki budują Francja, Hiszpania, Holandia, USA, Portugalia, Włochy, Australia oraz państwa na Dalekim Wschodzie, jak Korea Południowa czy Japonia. Kilka innych przejmuje starsze jednostki, głównie od USA. Rosja kupuje jednostki typu Mistral od Francji.
8. W czasie ostatnich lat mamy przynajmniej dziesięć przykładów wykorzystania transportu morskiego na potrzeby sił zbrojnych, głównie Wojsk Lądowych. Każdorazowo koszty takiego transportu to co najmniej 1 mln euro.
9. Wprowadzenie do Polskiej Marynarki Wojennej własnych jednostek transportu morskiego pozwoli nam uzyskać zdolności operacyjne, zapewni niezależność operacyjną i zdecydowanie wpłynie na obniżenie kosztów operacji.
10. Nowe okręty transportowe (pomocnicze jednostki pływające) to także stworzenie miejsc służby dla nowych pokoleń marynarzy i powstrzymanie zapaści w Polskiej Marynarce Wojennej.

## ZAKOŃCZENIE

Autor w artykule podkreśla potrzebę doposażenia Polskiej Marynarki Wojennej w okręty (jednostki pomocnicze) niezbędne do wsparcia zadań realizowanych przez Dowództwo Operacyjne SZ, Wojska Lądowe, Wojska Specjalne i Siły Powietrzne, okręty niezbędne do realizacji zadań wynikających ze Strategii Bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej i wymagań, które przyjęliśmy w ramach Celów

Sił Zbrojnych NATO oraz zobowiązań sojuszniczych. Dlaczego dzisiaj, posiadając jeszcze znaczny potencjał sił marynarki wojennej i stoczni polskich płacimy systematycznie za przewóz naszych sił do i z rejonów działań innym podmiotom komercyjnym. Dlaczego inne państwa Europy pomimo kryzysu wprowadzają na swoje wyposażenie nowe rodzaje jednostek transportowych i desantowych, a my płacimy im za transport. Czy nie lepiej mieć własne okręty i pracę dla polskich stoczników. Czy jest tak trudno utrzymać miejsca służby dla obecnych i przyszłych pokoleń w marynarskich mundurach, czy tak trudno reprezentować banderę w każdym miejscu na świecie gdzie realizujemy zadania zarówno pod auspicjami NATO, UE czy też ONZ. Wydaje się, że już zapomnieliśmy o przyjęciu zobowiązań, w których jednym z najważniejszych wyzwań stojących przed naszą armią jest osiągnięcie do 2014 roku zdolności do sprawnego przemieszczenia 40% sił w rejon operacji. Osiągnięciu zdolności do podtrzymania ich autonomiczności logistycznej przy zachowaniu założonych priorytetów operacji, jednak do realizacji tych zobowiązań potrzebne są także okręty transportowe. Zmiany w środowisku międzynarodowym spowodowane powstaniem nowego typu zagrożeń, wyznaczyły nowe zadania dla Polskich Sił Zbrojnych, a w nich dla Marynarki Wojennej. Posiadanie możliwości transportu morskiego wojsk i systematycznego ich zaopatrywania zapewni skuteczne wsparcie przyszłych operacji międzynarodowych i narodowych. Nie ulega wątpliwości, że wszystkie z przedstawionych rozwiązań zapewnienia dostępności tonażu transportowego dla zabezpieczenia zdolności do strategicznego przerzutu sił są kosztowne. Jednakże stosowane do tej pory półśrodki nie wystarczają. Kończąc na potwierdzenie istniejącego stanu przytoczę słowa profesora Mariusza Zielińskiego „*Jest wręcz kuriozalnym fakt, że dla przerzutu Polskiego Kontyngentu Wojskowego do Iraku m.in. wycarterowany został przez amerykańską Transportation Command od armatora z Monako zbudowany przed wieloma laty w Stoczni Gdańskiej dla rosyjskiego armatora statek, który po wielokroć zmieniał później armatora, a w owym czasie zarejestrowany był na Jamajce. Trudno się więc dziwić, że nie wszystkie z tak wyeksploatowanych i trapiionych awariami jednostek dotarły na czas na miejsce przeznaczenia.*”<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> M. Zieliński, *Operacje transportowe sił połączonych do rejonu działań*, Konferencja BBN, Warszawa 2010, s. 299.

## BIBLIOGRAFIA

- [1] Balcerowicz B., *Polskie Wojny* <http://www.pl.ism.uw.edu.pl/userfiles//file/Instytut/publikacje/ebiblioteka/>.
- [2] Biernikowicz W., Milewski R. Smal T., *Transport wojskowy w operacjach poza granicami kraju*, Wrocław 2010, s. 15.
- [3] Brylonek M., *Polski Kontyngent Wojskowy w Czadzie i Republice Środkowoafrykańskiej*, Przegląd Logistyczny nr 4/2010, s. 8.
- [4] Bursztyński A., Drewek W., Zieliński M., *Uwarunkowania i możliwości strategicznego transportu wojsk i techniki wojskowej*, Gdynia 2010, s. 10.
- [5] Dura M., *Czy można kupić okręty dla Polskiej Marynarki Wojennej i jeszcze na tym zarobić*, Nowa Technika Wojskowa, nr 4/2011, s. 6.
- [6] Informacja Ministra Obrony Narodowej na temat Udziału Polski w Programach Transportu Strategicznego NATO i UE s. 1,5.
- [7] Instrukcja o przewozach wojsk oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego transportem morskim, DD/4.4.3 syg. Szef. Kom. 165/2006, s. 11.
- [8] Kępczyński A., *Wyzwania logistyczne w Czadzie*, Przegląd Żandarmerii nr 3/2008, s. 15.
- [9] Korzeniewski K., Dziegielewski P., Skórczewski K., *Udział żołnierzy Wojska Polskiego w operacjach poza granicami państwa*, Lekarz Wojskowy Nr 3/2009, s. 151.
- [10] Kubiak K., *Polska Marynarka Wojenna – czy okres schyłkowy?*, Biuletyn BBN, Warszawa 2010, s. 94-95.
- [11] Marszałek M., Zuziak J., *Wojsko Polskie w międzynarodowych misjach i operacjach pokojowych*, Warszawa 2010, s. 30.
- [12] Milewski R., *Planowanie procesów ładunkowych uzbrojenia i sprzętu wojskowego w ruchu morskim*, Zeszyty Naukowe Nr 4, WSOWL, Wrocław 2010, s. 186.
- [13] Polska Zbrojna – *Nowe drogi do Afganistanu*, nr 45, s. 7.
- [14] Strategia Bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej – Warszawa 2007.
- [15] Strategia Sektorowa do Strategii Bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej – Warszawa 2009, Rozdział 4.2 pkt. 89, s. 18.
- [16] Walczak J., *Libia a sprawa polska*, Armia nr 11/2011, s. 102.

- [17] Walczak J., *Transport morski w Siłach Zbrojnych RP*, Przegląd Morski nr 1/2011, s. 17-18.
- [18] Walczak J., *Transport morski w Siłach Zbrojnych RP*, Raport, Wojsko, Technika, Obronność nr 1/2011, s. 9.
- [19] Zieliński M., *Operacje transportowe sił do rejonu działań*, Konferencja BBN, Warszawa 2010, s. 298-299.

**THE PARTICIPATION OF THE NAVY  
IN SECURING THE TROOPING  
OF THE POLISH MILITARY CONTINGENTS  
TO AREAS OF OPERATION**

**ABSTRACT**

The article shows the participation of Polish military contingents in missions outside the country and the requirements of the North Atlantic Treaty Organization strategic movements of troops. On the basis of the process of displacement Polish military contingents in operations in Iraq, Afghanistan, Congo, Chad, Pakistan and it has been illustrated the most important issues and conclusions concerning the participation of the Navy to transport the forces assigned to operations beyond the country's borders.

**Radosław GÓRECKI**  
Dowództwo Operacyjne SZ

## **ROLA, MIEJSCE I ZASADY UŻYCIA SIŁ MARYNARKI WOJENNEJ RP WYNIKAJĄCE Z ZAŁOŻEŃ PROCEDURY M-RENEGADE**

*“...poślijmy ich statki na dno  
a ich samoloty rozbijmy o ziemię...  
...niszczmy wszystko, co ma dla nich wartość:  
w powietrzu, na lądzie i na morzu...”*

*Sheik Omar Abdul Rahman*

Przemiany zachodzące w morskim środowisku bezpieczeństwa zmuszają do ponownego zdefiniowania roli, miejsca i zasad użycia wydzielonych sił i środków Marynarki Wojennej w zwalczaniu zagrożeń terrorystycznych. Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi istnieje możliwość wykorzystania komponentu militarnego w zwalczaniu terroryzmu na polskich obszarach morskich. Procedura M-RENEGADE ma na celu ułatwić i usystematyzować działania wszystkich sił i środków wydzielanych z Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej do zwalczania aktów terroru na morzu. Głównym celem artykułu jest przedstawienie roli i miejsca Marynarki Wojennej wynikającego z założeń procedury M-RENEGADE będącej realizacją rozporządzenia rady ministrów z dnia 9 sierpnia 2010 r.

### Słowa kluczowe:

terroryzm, Marynarka Wojenna, Straż Graniczna, M-RENEGADE

### **WSTĘP**

Morze Bałtyckie leżące na uboczu głównych szlaków morskich jest akwenem specyficznym, charakteryzującym się występowaniem wielu różnych interesów obejmujących swym zakresem między innymi kwestie energetyczne, ekologiczne, ekonomiczne, polityczne oraz bezpieczeństwa. Specyfika rejonu bałtyckiego położonego na styku Północy i Południa, Zachodu i Wschodu sprawia, że pomimo niewielkich rozmiarów był on od zawsze miejscem dynamicznych zmian w stosunkach międzynarodowych. Po wydarzeniach roku 1989, kiedy to nastąpił kres dwubiegu-

nowego podziału świata zmiany zachodzące na arenie międzynarodowej wymusiły konieczność nowego spojrzenia na kwestie bezpieczeństwa, zarówno w wymiarze krajowym, jak i globalnym.

Możliwość oddziaływania na morskie systemy transportowe, statki, porty morskie, obiekty portowe, morskie instalacje wydobywcze czy też podwodny transport gazociągowy, rurociągowy przez organizacje terrorystyczne powoduje, że skutki tych działań mają międzynarodowy zasięg. Sprzyja temu łatwość przemieszczania się oraz powszechny dostęp do najnowszych technologii i środków (chemicznych czy biologicznych) mogących stanowić groźną broń. Z tego powodu, terroryzm obecnie uważany jest za jedno z głównych zagrożeń dla bezpieczeństwa globalnego i regionalnego. Polska dotąd nie była bezpośrednim celem ataku terrorystycznego. Nierozsądnym byłoby jednak zlekceważenie takiego zagrożenia. Przeciwnie, Polska aktywnie uczestnicząc w działaniach społeczności międzynarodowej, skierowanych na przeciwdziałanie i zwalczanie terroryzmu niejako staje się naturalnym celem dla terrorystów.

Zagrożenie ze strony terroryzmu występujące na obszarach morskich wymaga potrzebę wnikliwego, wieloaspektowego przeanalizowania możliwości, **trybu postępowania i sposobu współdziałania wielu organów państwowych „[...] w celu zapobieżenia niebezpieczeństwu grożącemu statkom, obiektom portowym i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze, powstałego na skutek użycia statku lub obiektu pływającego, jako środka terrorystycznego”**. Ciągła ewolucja zagrożeń związanych z terroryzmem i ich nieprzewidywalność zmusza do posiadania właściwych instrumentów i procedur (w tym procedury M-RENEGADE), które pozwolą właściwie rozpoznawać i oceniać poziom zagrożenia oraz efektywnie neutralizować potencjalne incydenty. Takie rozwiązanie zapewni także szybką i sprawną reakcję na jakikolwiek atak terrorystyczny oraz pozwoli sprawnie usuwać jego skutki. Osiągnięcie tych celów wymaga bliskiej i wszechstronnej współpracy wszystkich służb i instytucji zaangażowanych w szeroko rozumiane działania antyterrorystyczne, władz samorządowych, środków masowego przekazu, sektora biznesowego, organizacji pozarządowych, ale też całego społeczeństwa<sup>1</sup>.

Zgodnie z zapisami aktów prawnych na polskich obszarach morskich obowiązek zapobiegania, ograniczenia lub usunięcia poważnego i bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego statkom, obiektom portowym i portom oraz związanej z nim infrastrukturze, powstałego na skutek użycia statku lub obiektu pływającego, jako środka ataku terrorystycznego spoczywa przede wszystkim na Straży Granicznej (SG). Po wyczerpaniu przez SG środków przewidzianych w ustawie kompetencyjnej, Minister Obrony Narodowej może wydać decyzję o zastosowaniu na polskich obszarach morskich niezbędnych środków do zatopienia takiego statku lub

---

<sup>1</sup> Zob. Departament Analiz i Nadzoru, *Narodowy Program Antyterrorystyczny Rzeczypospolitej Polskiej na lata 2012-2016*, MSWiA, <http://www.mswia.gov.pl/portal/pl/709/9308/>, dostęp: 23.11.2011r. s.2



obiekty pływającego włącznie. Podjęcie takiej decyzji następuje na wniosek Ministra SWiA<sup>2</sup>.

Dlatego też, w przypadku zaistnienia sytuacji kryzysowej, podjęte przeciwdziałania powinny już w początkowej fazie minimalizować jej negatywne skutki i następstwa. Właściwe ukierunkowanie działań może prowadzić do szybkiej deeskalacji sytuacji i uniknięcia niebezpieczeństw o większej skali. W dzisiejszych czasach mamy do czynienia z szeroką gamą i skalą rozmaitych zagrożeń, dlatego w celu sprawnego zwalczania oraz skutecznego neutralizowania ich następstw tworzy się profesjonalne struktury i organizacje będące częścią Systemu Zarządzania Kryzysowego. W systemie tym swoją rolę i miejsce mają również siły Marynarki Wojennej<sup>3</sup>.

### MORZE BAŁTYCKIE, JAKO CEL ATAKU TERRORYSTYCZNEGO

Morze Bałtyckie bardzo długo uznawano za enklawę spokoju i bezpieczeństwa. Sytuacja zmieniła się jednak w trzeciej dekadzie lipca 2009 roku, kiedy to porwano fiński frachtowiec „Arctic Sea”<sup>4</sup>. Sytuacja ta wykazała, że postępującej globalizacji towarzyszy globalizacja przemocy i dlatego należy poświęcić więcej uwagi kwestiom ochrony i zabezpieczenia żeglugi, portów i innych instalacji morskich.

W ostatnich latach do piratów i morskich partyzantów dołączyli terroryści<sup>5</sup>. W odróżnieniu od sprawców innych aktów przemocy, nie są oni zwykle zainteresowani dobrami materialnymi czy też finansowymi, lecz dokonaniem aktu terroru. Głównym celem dla terrorystów morskich opanowanie jednostki pływającej, jej zatopienie bądź zniszczenie szeroko pojmowanej infrastruktury morskiej przy jej pomocy jest tylko środkiem służącym osiągnięciu innych celów. Terroryzm morski ma zasięg globalny. Swoboda wyboru miejsca, czasu i sposobu przeprowadzenia akcji, powoduje, że działania terrorystyczne są trudne do przewidzenia. To sprawia, że instytucje i służby odpowiedzialne za reagowanie kryzysowe muszą ciągle podnosić swe kwalifikacje i zdolności działania.

Z uwagi na fakt zaangażowania Polski w różnego rodzaju misje, terroryzm staje się jednym z najpoważniejszych czynników grożących bezpieczeństwu narodowemu. Skuteczne przeciwdziałanie współczesnym zagrożeniom wymaga dobrego

---

<sup>2</sup> Tamże, s. 50

<sup>3</sup> Zob. Grzegorz Krasnodębski, „Miejsce i zadania Marynarki Wojennej RP w krajowym systemie zarządzania kryzysowego”, Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy, BBN, Warszawa 2010, s. 385

<sup>4</sup> Zob. Kazimierz Pulkowski, *Porwanie na Morzu Bałtyckim*, „Przegląd Morski”, 2010 nr 1, s. 6

<sup>5</sup> Zob. Krzysztof Kubiak, *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, [http://www.wns.dsw.edu.pl/fileadmin/user\\_upload/wszechnica/04.pdf](http://www.wns.dsw.edu.pl/fileadmin/user_upload/wszechnica/04.pdf), dostęp: 23.11.2011r., s. 40

rozpoznania ich istoty. Złożoność problemu wymusza tworzenie zespołów ekspertów reprezentujących różnorodne dziedziny wiedzy i profesjonalistów, którzy będą w stanie opracować z wyprzedzeniem skuteczne procedury prewencyjne. Choć ataki terrorystyczne na obiekty morskie są sporadyczne to z całą pewnością nie można ich wykluczyć w szczególności teraz, w „przeddzień” rozpoczęcia Mistrzostw Europy w piłce nożnej w Polsce i Ukrainie. Potencjalne duże straty w ludziach, straty gospodarcze, wydzźwięk polityczny i propagandowy dokonanego ataku terroru na jakikolwiek obiekt morski byłby brzemienny w skutkach i niesamowicie szkodliwy dla dobrego wizerunku Rzeczypospolitej Polskiej.

Polska może być postrzegana, jako potencjalny cel dla ataków terrorystycznych nie tylko ze względu na wysoce proamerykańską politykę po zamachu w Nowym Jorku, udział w operacjach w Iraku i Afganistanu, ale również ze względu na jej położenie geograficzne. Centralne położenie Polski w Europie powoduje, że jest ona państwem łatwo dostępnym zarówno z zachodu, wschodu jak i od północy – od strony Morza Bałtyckiego, a po wstąpieniu do obszaru Schengen i liberalizacji zasad ruchu granicznego zarówno wjazd jak i wyjazd czy też tranzyt przez jej terytorium jest łatwy.

## CHARAKTERYSTYKA ZAGROZEŃ

### **Atak terrorystyczny na morzu**

Morze Bałtyckie w rejonie przyległym do wybrzeża polskiego jest akwenem o bardzo dogodnych warunkach hydrometeorologicznych do prowadzenia działań o charakterze terrorystycznym. Czynniki sprzyjające temu to:

- głębokość wód na trasach komunikacyjnych – stworzenie zagrożenia minowego;
- stosunkowo krótki okres występowania zjawiska zlodzenia - uniemożliwiającego działania grup terrorystycznych z szybkich łodzi motorowych.

Ponadto, główne polskie porty morskie stanowią istotne węzły komunikacyjne. Łączą handel, przepływ towarów, często niebezpiecznych, i ruch pasażerów drogą morską z transportem lądowym. Są położone w sąsiedztwie dużych aglomeracji miejskich. Dlatego ataki terrorystyczne w portach lub na statkach mogą prowadzić do zakłócenia systemu transportu oraz dużych strat w ludziach.

Taktyka prowadzenia działań terrorystycznych na morzu będzie prawdopodobnie polegała na generowaniu pojedynczych incydentów rozłożonych w czasie. Działania terrorystyczne na Bałtyku mogą realizować zarówno statki jak i jednostki o niewielkiej wyporności wypełnione materiałami wybuchowymi oraz samoloty.

Prawdopodobnymi celami działań terrorystycznych w rejonie Morza Bałtyckiego mogą być stałe obiekty morskie oraz obiekty w i na morzu:

1. Bazy morskie z całą infrastrukturą (magazyny, składy MPS i uzbrojenia, urządzenia przeładunkowe, ropociągi, kable energetyczne, nabrzeża itp.) i jednostki tam bazujące.
2. Porty morskie wraz infrastrukturą (portowe składy materiałów niebezpiecznych i łatwopalnych, dworce pasażerskie, ropociągi, urządzenia przeładunkowe, bocznic kolejowe itp.) jednostki pływające cumujące w portach (statki z ładunkami niebezpiecznymi, statki pasażerskie, itp.).
3. Stocznie i urządzenia stoczniowe (doki, suwnice, jednostki remontowane, itp.).
4. Obiekty hydronawigacyjne (pławy, stawy, latarnie morskie).
5. Jednostki pływające stojące na kotwiczowisku.
6. Jednostki pływające, szczególnie poruszające się w rejonach ścieśnionych, mające ograniczone zdolności manewrowe.
7. Podwodne instalacje, gazociągi, rurociągi, kable energetyczne.
8. Platformy wydobywcze.
9. Tory wodne, (postawienie min szczególnie w rejonach ścieśnionych oraz na torach podejściowych do portów, w kanałach czy w cieśninach).
10. Obiekty nawigacyjne na torach wodnych.

Analizy zdarzeń terrorystycznych wskazują, że najczęściej stosowanymi aktualnie metodami działań są:

1. Wykorzystanie jednostki pływającej wypełnionej materiałem wybuchowym, kierowanej drogą radiową lub sternika samobójcę.
2. Wejście terrorystów na pokład jednostki pływającej, jako pasażerowie, marynarze, obsługa hotelowa statku pasażerskiego, obsługa portowa.
3. Minowanie, stawianie min morskich (zarówno produkcji własnej jak i wojskowych zakupionych na czarnym rynku) w rejonach o ograniczonej zdolności manewrowej dla jednostek pływających, takich jak tory podejściowe do portów, rejony ścieśnione, tory wodne, zatoki.
4. Upodobnienie się do jednostki rybackiej, sportowej lub obsługi portowej w celu podejścia do burty atakowanej jednostki pływającej.
5. Atak na okręty w rejonach uniemożliwiających pełne użyć swojego uzbrojenia do obrony lub może porazić inne obiekty znajdujące się w rejonie.
6. Zastosowanie taktyki grupowego ataku z różnych kierunków.
7. Opuszczenie łodzi z pływającej jednostki w celu dokonania aktu terroru.
8. Wykorzystanie płetwonurka, pojazdu podwodnego lub małej łodzi podwodnej.
9. Przesyłka kontenera z substancją niebezpieczną i jego detonacją po dotarciu do miejsca przeznaczenia.
10. Rozpylenie substancji niebezpiecznych z pokładu jednostki pływającej.

11. Obezwładnienie, wyłączenie z działania załóg portowych i jednostek pływających przez rozpylenie w rejonie szkodliwych substancji biochemicznych, zatrucie ujęć wody, żywności.
12. Wykonanie ataku na obiekty chronione z rejonu ogólnodostępnego, wykorzystując ukształtowanie terenu i zastosowaniu przenośnych środków ogniowych (przenośne wyrzutnie pocisków raketowych, RPG) i środków biologicznych.
13. Atak z powietrza przy wykorzystaniu dostępnych na rynku aparatów pilotowych latających (lotnia, paralotnia, spadołotnia - spadochron napędzany silnikiem, motolotnia) lub bezpilotowych aparatów latających (modele samolotów).
14. Taranowanie dużą jednostką pływającą z materiałami niebezpiecznymi innych jednostek pływających, urządzeń portowych, rejonów miejskich w rejonie wybrzeża.

Wykorzystanie jednostek pływających jako środka do przeprowadzenia ataków terrorystycznych jest bardzo prawdopodobne. Wynika to z kilku zasadniczych przesłanek:

1. Zabezpieczenie zarówno obiektów ataku jak i środków pływających przed przejęciem, w celu wykonania takowego ataku, jest stosunkowo niskie w porównaniu do zabezpieczeń lotnisk, miejsc imprez masowych.
2. Wszystkie jednostki pływające bez względu na swoją przynależność państwową korzystają z prawa wolnego przepływu, w związku z tym nawet, kiedy nie wchodzi do naszego portu, mogą przepływać przez nasze wody terytorialne.
3. Każda morska jednostka pływająca bez względu na swoje przeznaczenie (okręt, tankowiec, gazowiec, drobnicowiec), nie licząc legalnie przewożonego ładunku niebezpiecznego zawsze na swoim pokładzie posiada dużą ilość materiałów niebezpiecznych (np. paliwo okrętowe, amunicję), którego detonacja, wyciek, rozpylenie, może doprowadzić do powstania sytuacji kryzysowej.

### **Monitorowanie zagrożeń terrorystycznych**

Siły Zbrojne RP prowadzą monitorowanie zagrożeń terrorystycznych w przestrzeni powietrznej i obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej – w zakresie wynikającym z kompetencji Ministra Obrony Narodowej do przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym z powietrza<sup>6</sup> oraz do przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym grożącym statkom, obiektom portowym i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> Ustawa o ochronie granicy państwowej z dnia 12 października 1990 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 461)

<sup>7</sup> Ustawa z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055)

Monitorowanie zagrożeń terrorystycznych, w tym monitorowanie sytuacji w obszarze morskim RP wykonuje – we współdziałaniu ze Strażą Graniczną – Centrum Operacji Morskich. Ponadto, Marynarka Wojenna, będąc uczestnikiem projektu SUCBAS (*Sea Surveillance Cooperation Baltic Sea*) umożliwiającego wymianę informacji pomiędzy państwami leżącymi w basenie Morza Bałtyckiego o jednostkach pływających mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa, stanowi ważne źródło informacji.<sup>8</sup>

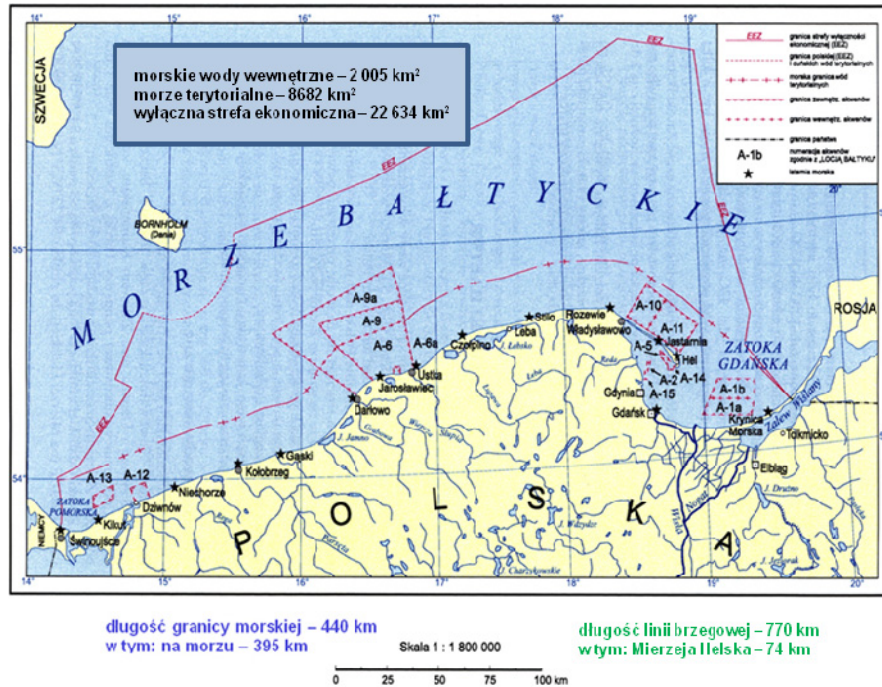
Polskimi obszarami morskimi są: morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne i wyłączna strefa ekonomiczna (rysunek 1). Morskie wody wewnętrzne i morze terytorialne wchodzi w skład terytorium Polski. Do polskich morskich wód wewnętrznych należą: część jeziora Nowowarpieńskiego i część Zalewu Szczecińskiego wraz z rzekami Świną i Dziwną oraz Zalewem Kamieńskim, znajdująca się na wschód od granicy państwowej pomiędzy Polską a Niemcami oraz Odra pomiędzy Zalewem Szczecińskim a wodami portu Szczecin; część Zatoki Gdańskiej zamknięta linią podstawową od punktu 54°37'30,4N i 018°49'08,0E (na Mierzei Helskiej) do punktu 54°22'06,5N i 019°20'49,8E (na Mierzei Wiślanej); część Zalewu Wiślanego, znajdująca się na południowy zachód od granicy państwowej między Rosją a Polską na tym zalewie; wody portów określone od strony morza linią łączącą najdalej wysunięte w morze stałe urządzenia portowe, stanowiące integralną część systemu portowego<sup>9</sup>.

Polskim morzem terytorialnym jest obszar wód morskich o szerokości 12 mil morskich (22 224 m), licząc od linii podstawowej tego morza. Boczne granice polskiego morza terytorialnego określają umowy międzynarodowe zawarte przez Polskę z państwami sąsiadującymi. Długość granicy morskiej wynosi 440 km. Polska wyłączna strefa ekonomiczna (Exclusive Economic Zone - EEZ) jest położona na zewnątrz morza terytorialnego i przylega do tego morza. Obejmuje ona wody, dno morza i znajdujące się pod nim wnętrze Ziemi. Jej granice są określone umowami międzynarodowymi. Obce państwa korzystają w tej strefie z wolności żeglugi oraz innych, zgodnych z prawem międzynarodowym sposobów korzystania z morza.

---

<sup>8</sup> Polska dołączyła do projektu 2 kwietnia 2009 r.

<sup>9</sup> Zob. *Locja Bałtyku. Wybrzeże Polskie* (502). wyd. IX, Gdynia 2009



Rysunek 1. Polskie obszary morskie

## OGÓLNE ZAŁOŻENIA WSPARCIA DZIAŁAŃ STRAŻY GRANICZNEJ W DZIAŁANIACH ANTYTERRORYSTYCZNYCH PRZEZ WYDZIELONE SIŁY I ŚRODKI ZBROJNE RP – UWARUNKOWANIA PRAWNE

Użycie Sił Zbrojnych RP (a więc i sił Marynarki Wojennej) w sytuacjach kryzysowych takich jak zwalczanie terroryzmu regulowane jest w wielu aktach prawnych. Należą do nich Konstytucja RP, Strategia Bezpieczeństwa Narodowego RP, Narodowy Program Antyterrorystyczny Rzeczypospolitej Polskiej na lata 2012-2016, ustawy, rozporządzenia Rady Ministrów, decyzje i zarządzenia Ministra Obrony Narodowej oraz rozkazy Szefa Sztabu Generalnego.

Jednak pierwszym aktem prawnym, bezpośrednio dotyczącym walki z terroryzmem na morzu w Polsce, była ustawa z 4 września 2008 roku o ochronie żeglugi i portów morskich (trzy lata po dyrektywie unijnej) (Dz. U. z 2008r. Nr 171, poz. 1055), która z założenia regulowała zagadnienia ochrony portów i żeglugi oraz implementowała postanowienia odpowiednich rozporządzeń i dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> Rozporządzenie (WE) 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 31 marca 2004 r. w sprawie podniesienia poziomu ochrony statków i obiektów portowych oraz dyrektywie

Ustawa ta okazała się jednak niezbyt precyzyjna, co „zaowocowało” wydaniem i ogłoszeniem kolejnych aktów prawnych, w tym:

1. Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 sierpnia 2010 r. w sprawie trybu postępowania i sposobu współdziałania organów w celu zapobieżenia niebezpieczeństwu grożącemu statkom, obiektom portowym i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze, powstałego na skutek użycia statku lub obiektu pływającego jako środka ataku terrorystycznego (Dz. U. z 2010 r. Nr 163, poz. 1096);
2. Decyzji nr 491/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 22 grudnia 2010 r. w sprawie opracowania procedur postępowania i sposobu współdziałania przy stosowaniu sił oraz środków Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej dla zapobieżenia niebezpieczeństwu grożącemu statkom, obiektom portowym i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze, powstałego na skutek użycia statku lub obiektu pływającego jako środka ataku terrorystycznego.(Dz. Urz. MON z 2010 r. Nr 24, poz. 335)<sup>11</sup>.

### **Podział zadań oraz wykorzystanie wydzielonych sił i środków**

Siły Zbrojne RP z racji posiadanego potencjału ludzkiego i specjalistycznego, zdolne są do wsparcia organów administracji publicznej w przeciwdziałaniu, zwalczaniu i usuwaniu skutków ewentualnych ataków terrorystycznych, dlatego też:

1. Jednym z zasadniczych obszarów zadaniowych w zakresie wsparcia resortu MSWiA przez SZ RP jest wspieranie działań Straży Granicznej dla zapobieżenia niebezpieczeństwu grożącemu statkom, obiektom portowym i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze, powstałego na skutek użycia statku lub obiektu pływającego jako środka terrorystycznego.
2. Decyzję o użyciu wydzielonych sił i środków Sił Zbrojnych RP do wsparcia działań Straży Granicznej dla zapobieżenia niebezpieczeństwu grożącemu statkom, obiektom portowym i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze, powstałemu na skutek użycia statku lub obiektu pływającego jako środka ataku terrorystycznego podejmowana jest przez Ministra Obrony Narodowej na wniosek Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji.
3. Decyzję o wsparciu działań Straży Granicznej, Minister Obrony Narodowej podejmuje po zasięgnięciu opinii Szefa Sztabu Generalnego WP.

---

2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 26 października 2005 r. w sprawie wzmocnienia ochrony portów.

<sup>11</sup> Na podstawie tej decyzji przystąpiono do opracowania procedury M-RENEGADE.

4. Stosownie do występującego zagrożenia, Dowódca Operacyjny SZ i Dowódca Wojsk Specjalnych przedstawiają Szefowi Sztabu Generalnego WP, propozycje użycia sił i środków Sił Zbrojnych RP.
5. Szef Sztabu Generalnego WP w swoim rozkazie wyznacza Dowódcę Operacyjnego SZ (Dowódcę Wojsk Specjalnych do dowodzenia działaniami Wojsk Specjalnych) na dowódcę wsparcia działań Straży Granicznej.
6. Do realizacji zadań wsparcia działań SG przewiduje się wykorzystywać:
  - z WŁąd – siły i środki wojsk aeromobilnych;
  - z SP – siły i środki lotnictwa taktycznego;
  - z MW – siły okrętowe wydzielone do pełnienia dyżurów bojowych;
  - z WS – siły i środki wydzielone zgodnie z decyzją DWS.

### **Ograniczenia**

1. Ograniczenia prawne:
  - Brak uregulowań prawnych dotyczących udziału istotnych instytucji i służb państwowych w rozwiązywaniu incydentu terrorystycznego.
2. Ograniczenia czasowe:
  - Aktywacja wydzielonego potencjału SZ RP uzależniona jest od właściwej oceny sytuacji przez MOSG.
  - Użycie wydzielonego potencjału SZ RP uwarunkowane jest czasem niezbędnym do osiągnięcia określonych zdolności do podjęcia działań od momentu jego aktywacji (podjęcia decyzji o jego użyciu).
3. Ograniczenia przestrzenne:
  - Siły i środki Sił Zbrojnych RP mogą zostać użyte do wsparcia działań Straży Granicznej wyłącznie na polskich morskich wodach wewnętrznych i wodach terytorialnych. Działania rozpoczęte na tych wodach mogą być kontynuowane poza ich obszarem.
4. Ograniczenia własne:
  - Konieczność utrzymywania zdolności do realizacji zasadniczych zadań sił zbrojnych (w tym zaangażowania w misjach poza granicami kraju), przy jednoczesnym wspieraniu działań w przypadku konieczności ich użycia w sytuacji kryzysowej.



## PROCEDURY NADAWANIA JEDNOSTKOM PŁYWAJĄCYM KRYPTONIMU „M – RENEGADE”

Kryptonim „M–RENEGADE” (MARITIME RENEGADE) nadawany jest każdemu obiektowi w środowisku morskim, który podjął działania z użyciem przemocy organizowane z pobudek ideologicznych, ekonomicznych lub religijnych skierowanych przeciwko statkom, obiektom portowym i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze w celu wprowadzenia chaosu, zastraszenia ludności, dezorganizacji życia publicznego, transportu lub przemysłu. Wzmoczony nadzór nad określonym obiektem rozpoczyna się od momentu wejścia w rejon Cieśnin Bałtyckich do wejścia na wody terytorialne RP i dokonania sprawdzenia obiektu przez jednostkę inspekcyjną Straży Granicznej. Odpowiednią klasyfikację obiektowi nadaje Centralny Punkt Kontaktowy – Urząd Morski (poprzez właściwy VTS). Podjęta próba staranowania lub użycie uzbrojenia wobec interweniujących sił Straży Granicznej lub instytucji morskich oraz wnioski Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji do Ministra Obrony Narodowej o wsparcie działań Straży Granicznej skutkuje aktywacją wydzielonych sił i środków z Sił Zbrojnych RP do wsparcia działań SG.

Przyjmuje się następującą klasyfikację obiektów stanowiących zagrożenie dla żeglugi i portów:

1. **„SUSPECTED OBJECT” – PODEJRZANY OBIEKT** – to każdy obiekt w środowisku morskim zaangażowany albo podejrzewany o zaangażowanie w działalność wymagającą wzmoczonego nadzoru, oraz który:
  - zostanie zakwalifikowany przez inne źródła rozpoznania i informacja zostanie przekazana do Centrum Zarządzania Kryzysowego (CZK) MON (Urzędy Morskie, Straż Graniczna, organy innych państw, itp.) jako obiekt wymagający wzmoczonego nadzoru;
  - nie reaguje na wezwania i polecenia wydawane przez Straż Graniczną, Urząd Morski lub odmawia ich wykonania;
  - z którym została przerwana łączność lub nastąpiła jej nagła zmiana odbiegająca od ustalonej (standardowej) połączenia z nieracjonalnymi manewrami obiektu
  - z którego został wysłany przekaz radiowy odbiegający od standardowych procedur (np. mowa polityczna, itp.)
  - na pokładzie którego zostanie przerwane nadawanie sygnałów standardowych (np. z transponderów lub z nadajników systemu AIS, itp.);
  - z pokładu którego za pośrednictwem osób trzecich została przekazana nie do końca określona groźba.
2. **„PROBABLE OBJECT” – PRAWDOPODOBNY OBIEKT** – to każdy obiekt w środowisku morskim prowadzący działalność stanowiącą potencjalne

zagrożenie dla bezpieczeństwa militarnego, ekonomicznego lub środowiskowego państwa oraz który:

- jest już zakwalifikowany jako „**PODEJRZANY OBIEKT**”;
- nie reaguje na polecenia odpowiednich służb Straży Granicznej lub Urzędów Morskich i ich sił interwencyjnych;
- w tym czasie pojawiły się inne obiekty, które można zakwalifikować jako „**PODEJRZANY OBIEKT**”.

3. „**CONFIRMED OBJECT**” – **POTWIERDZONY OBIEKT** – to każdy obiekt w środowisku morskim prowadzący działalność stanowiącą bezpośrednie i nieuchronne zagrożenie dla bezpieczeństwa militarnego, ekonomicznego lub środowiskowego państwa oraz:

- wobec którego uzyskano informacje potwierdzające wykorzystanie go do działalności terrorystycznej, np.: załoga przekazała informacje o uprowadzeniu jej przez terrorystów;
- który podjął próbę staranowania lub użył uzbrojenia wobec interwenujących jednostek Straży Granicznej lub innych jednostek pływających (np. instytucji morskich).

#### **ZASADY UŻYCIA SIŁ MARYNARKI WOJENNEJ WYNIKAJĄCE Z ZAŁOŻEŃ PROCEDURY M-RENEGADE**

Marynarka Wojenna, podobnie jak inne rodzaje Sił Zbrojnych, utrzymuje wydzielone (specjalistyczne) siły do użycia w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych. W zależności od rodzaju i skali zdarzeń do przeciwdziałania, zwalczania lub likwidacji skutków zaistniałych sytuacji kierowane są odpowiednie siły i środki. Szczegółowe zestawienie tych sił oraz normy gotowości ich użycia zamieszczone są w planach użycia sił związków taktycznych i jednostek MW.

Zgodnie z założeniami procedury M-RENEGADE, CZK MON będzie koordynować proces aktywacji Systemu Zarządzania Kryzysowego resortu obrony narodowej oraz oddziałów (pododdziałów) Sił Zbrojnych RP, w tym Marynarki Wojennej, wyznaczonych do wykonywania zadań wsparcia działań Straży Granicznej do czasu przejęcia ich przez Dowództwo Operacyjne SZ.

Siły i środki MW niezbędne do wsparcia działań Straży Granicznej dla zapobieżenia niebezpieczeństwa grożącemu statkom, obiektom portowym i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze, powstałego na skutek użycia statku lub obiektu pływającego jako środka terrorystycznego, Szef Sztabu Generalnego Wojska Polskiego podporządkowuje Dowódcy Operacyjnemu Sił Zbrojnych.

Dowódca Operacyjny SZ będzie dowodził siłami i środkami wydzielonymi przez Dowódcę Marynarki Wojennej poprzez podporządkowane mu operacyjne

COM zgodnie z uprawnieniami operacyjnej kontroli (*OPCON – Operational Control*)<sup>12</sup> stosownie do zapisu w Rozkazie Szefa Sztabu Generalnego WP w sprawie użycia sił i środków Sił Zbrojnych RP i wyznaczenia dowódcy w celu wsparcia działań Straży Granicznej opracowywanym tylko na powyższe potrzeby.

Wydzielone siły i środki MW do wsparcia działań SG będą realizowały wprowadzenia i rozkazy otrzymane od DSO DO SZ poprzez DSO COM.

## PODSUMOWANIE

Ogłoszenie Decyzji nr 491/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 22 grudnia 2010 r. (Dz. Urz. MON z 31 grudnia 2010 r. Nr 24, poz. 335), w sprawie opracowania procedur postępowania i sposobu współdziałania przy stosowaniu sił oraz środków Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej dla zapobieżenia niebezpieczeństwu grożącemu statkom, obiektom portowym i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze, powstałego na skutek użycia statku lub obiektu pływającego jako środka ataku terrorystycznego wymusiło przygotowanie i wdrożenie procedury M-RENEGADE. Przy tworzeniu procedury uwzględniono wnioski wynikające z doświadczeń uzyskanych w czasie ćwiczeń „CAP Demo”, które przeprowadzono w maju 2010 roku w ramach międzynarodowego eksperymentu MNE-6. Wówczas to, wyraźnie wskazano i praktycznie udowodniono, że łańcuch połączeń realizowanych zgodnie z wymienionym rozporządzeniem jest zbyt długi i czasochłonny.

Tym razem przygotowana procedura zakłada, że proces uzyskiwania decyzji ministra obrony narodowej rozpoczynać się będzie już w momencie pojawienia się zagrożenia atakiem terrorystycznym. Takie rozwiązanie pozwoli na równoległą działalność SG i SZ RP zaraz po otrzymaniu informacji o niebezpieczeństwie. To z kolei przyspieszy proces osiągania gotowości do działania przez wydzielone elementy komponentu militarnego do działania, co wydatnie powinno skrócić czas reakcji.

Dodatkowo minister obrony narodowej będzie na bieżąco informowany o działaniach Straży Granicznej, tak by później tylko zatwierdzać to, co wcześniej przygotowali dla niego jego podwładni. W tym celu będzie wykorzystany system przekazywania informacji o sytuacji na polskich obszarach morskich realizowany w oparciu o System Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi (SWIBŻ). System ten będzie również wykorzystany do tworzenia wspólnego obrazu sytuacji nawodnej na morzu.

---

<sup>12</sup> OPCON – uprawnienia przekazane Dowódcy do dowodzenia przydzielonymi mu siłami tak, aby mógł wykonać postawione zadania, określone decyzjami przełożonych w zakresie funkcji, czasu i miejsca, zob. także *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną DD/3.1*, s. 53

**BIBLIOGRAFIA**

- [1] Decyzja Nr 491/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 22 grudnia 2010 r. w sprawie opracowania procedur postępowania i sposobu współdziałania przy stosowaniu sił oraz środków Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej dla zapobieżenia niebezpieczeństwu grożącemu statkom, obiektom portowym i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze, powstałego na skutek użycia statku lub obiektu pływającego jako środka ataku terrorystycznego (Dz. Urz. MON z 31 grudnia 2010 r. Nr 24, poz. 335).
- [2] Departament Analiz i Nadzoru, *Narodowy Program Antyterrorystyczny Rzeczypospolitej Polskiej na lata 2012-2016*, MSWiA, <http://www.mswia.gov.pl/portal/pl/709/9308/> dostęp: 23.11.2011r.
- [3] Dyrektywa 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. w sprawie wzmocnienia ochrony portów.
- [4] Krasnodębski Grzegorz, *Miejsce i zadania Marynarki Wojennej RP w krajowym systemie zarządzania kryzysowego*, Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy, BBN, Warszawa 2010, s. 385-399.
- [5] Kubiak Krzysztof, *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, [http://www.wns.dsw.edu.pl/fileadmin/user\\_upload/wszechnica/04.pdf](http://www.wns.dsw.edu.pl/fileadmin/user_upload/wszechnica/04.pdf) dostęp: 23.11.2011r.
- [6] Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 483).
- [7] *Locja Bałtyku. Wybrzeże Polskie nr 502*, wyd. IX, Gdynia 2009 r.
- [8] Pulkowski Kazimierz, *Porwanie na Morzu Bałtyckim*, „Przegląd Morski”, 2010 nr 1, s. 6-11.
- [9] Krasnodębski Grzegorz, *Miejsce i zadania Marynarki Wojennej RP w krajowym systemie zarządzania kryzysowego*, opracowanie zbiorowe „Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy”, BBN, Warszawa 2010, s.385-399.
- [10] *Prowadzenie operacji przez Marynarkę Wojenną*, Wydawnictwo DMW, DD/3.1, Gdynia 2010.
- [11] Rozkaz Szefa Sztabu Generalnego WP nr 273/Oper/P3 z dnia 31.03.2011 r. w sprawie opracowania procedur postępowania i sposobu współdziałania przy stosowaniu sił oraz środków Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej dla zapobieżenia niebezpieczeństwu grożącemu statkom, obiektom portowym

i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze, powstałego na skutek użycia statku lub obiektu pływającego jako środka ataku terrorystycznego.

- [12] Rozporządzenie (WE) 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 31 marca 2004 r. w sprawie podniesienia poziomu ochrony statków i obiektów portowych (Dz. U. UE L 129 z 29.04.2004 r., polskie wydanie specjalne, rozdział 7, tom 8, s. 74).
- [13] Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 29 grudnia 2004 r. w sprawie szczegółowych zasad współdziałania Straży Granicznej z Siłami Powietrznymi i Marynarką Wojenną Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie ochrony granicy państwowej (Dz. U. z 2005 r. Nr 6, poz.50).
- [14] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 sierpnia 2010 r. w sprawie trybu postępowania i sposobu współdziałania organów w celu zapobieżenia niebezpieczeństwu grożącemu statkom, obiektom portowym i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze, powstałego na skutek użycia statku lub obiektu pływającego jako środka ataku terrorystycznego (Dz. U. z 2010 r. Nr 163, poz. 1096).
- [15] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie sposobu przekazywania i obiegu informacji w zakresie ochrony żeglugi i portów (Dz. U. z 2010 r. Nr 217, poz.1431).
- [16] Ustawa z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2004 r. Nr 241, poz. 2416 z późn. zm.)
- [17] Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz. U. z 2005 r. Nr 226, poz. 1944 z późn. zm.).
- [18] Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2005 r. Nr 234, poz.1997).
- [19] Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 Nr 153, poz.1502 z późn. zm.)
- [20] Ustawa z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693).
- [21] Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (Dz. U. z 2001 r. Nr 138, poz. 1545 z późn. zm.).
- [22] Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 89 z późn. zm.).
- [23] Ustawa z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. z 2008 r. Nr 171, poz. 1055).

**THE ROLE, PLACE AND RULES OF  
ENGAGEMENT OF THE POLISH NAVY  
RESULTING FROM THE ASSUMPTION  
OF M-RENEGADE PROCEDURE**

**ABSTRACT**

The transformation occurring in the marine environment of the security, force to redefine the role and rules of engagement of the assigned forces of the navy in combating terrorist threats. In accordance with the applicable legal provisions, there is the possibility of using a military component in combating terrorism on the Polish sea areas. Procedure M-RENEGADE aims to simplify and standardize the action of all the forces and resources assigned by the armed forces of the Republic of Poland to combat acts of terror at sea. The main purpose of the article is to present the role and place of the Polish Navy resulting from the assumptions of M-RENEGADE procedure which is the implementation of the regulation of the Council of Ministers of 9 August 2010.

**Andrzej TAŁUĆ**  
Komenda Główna Straży Granicznej

## ZAGROŻENIA WYNIKAJĄCE Z HANDLU BANDERAMI W TRANSPORCIE MORSKIM

### STRESZCZENIE

W artykule przybliżono różne aspekty pozaprawnej działalności na wodach morskich. W publikacji podjęto między innymi problematykę nielegalnego połowu ryb na wodach podległych jurysdykcji rosyjskiej przez jednostki rybackie pod banderą Królestwa Kambodży oraz Sierra Leone jak również przypadki kłusownictwa na polskich akwenach morskich. Zaprezentowano również problematykę nielegalnego handlu drogą morską.

\* \* \*

Powołana w 2007 r. Ochrona Brzegowa Rosji, będąca odpowiednikiem amerykańskiej Straży Przybrzeżnej, jest integralną częścią Służby Granicznej Federalnej Służby Bezpieczeństwa Federacji Rosyjskiej<sup>1</sup> i spełnia ważną rolę zarówno w polityce bezpieczeństwa państwa, jak i gospodarce państwa naszego wschodniego sąsiada. W chwili obecnej na jej czele stoi generał-pułkownik Wiktor Trufanow<sup>2</sup>. Do głębszej refleksji nad problematyką szeroko rozumianego bezpieczeństwa morskiego państwa, odnoszącej się w szczególności do bezpieczeństwa w transporcie morskim oraz pozaprawnych form działalności na morzu zainspirował mnie artykuł zamieszczony na stronie gazety internetowej „Granica Rosji” z listopada br.<sup>3</sup>, w którym przedstawiono problem walki z nielegalną eksploatacją zasobów morskich na wodach rosyjskich przez podstawionych szyprów.

W omawianym artykule zaprezentowana została problematyka związana z wykorzystywaniem obcych, tanich bander do kłusownictwa na dużą skalę na wo-

---

<sup>1</sup> <http://ps.fsb.ru/> Oficjalny adres SG FSB FR

<sup>2</sup> <http://www.agentura.ru/dossier/russia/people/trufanov/> generał-pułkownik Wiktor Trofimowicz Trufanow – Zastępca Szefa Służby - Szef Departamentu Ochrony Brzegowej Służby Granicznej FSB FR. Urodził się 6 grudnia 1952 r. we wsi Borowskoj, w obwodzie Kustanajski. W 1974 r. ukończył wyższą uczelnię o profilu graniczo-dowódczym KGB przy Radzie Ministrów ZSRR w Ałma-Acie, w 1984 r. Wyższą Szkołę KGB ZSRR im. F. E. Dzierżyńskiego. W latach 1974-2003 pełnił służbę w organach KGB ZSRR i FSB Rosji. W 2003 r. wyznaczony został na stanowisko - Zastępcy Szefa Służby Granicznej FSB FR

<sup>3</sup> <http://www.svrpu.ru/psv/4115/090.shtml>, 2-8.11.2011 nr 43 (4115)

dach rosyjskich. Do dwóch państw najczęściej użyczających swoich bander jednostkom zajmującym się kłusownictwem (nielegalnymi połowami) na dużą skalę należy zaliczyć - Kambodżę i Sierra Leone. W ostatnich miesiącach władze tych państw zgodziły się na współpracę z Rosją w walce z tym procederem. Niestety w „odwodzie” znajduje się jeszcze kilka innych państw zajmujących się „sprzedażą” swoich bander.



Rys. 1. Bandera jednostek pływających Ochrony Brzegowej FSB FR  
źródło: <http://ps.fsb.ru/>

Phnom Penh i Freetown obiecują, że zaprzestaną wydawania dokumentów statkom oraz będą pozbawiać możliwości rejestracji załogom i właścicielom jednostek, które łamią rosyjskie prawo. W Królestwie Kambodży zakończyła się pierwsza runda rosyjsko-kambodżańskich konsultacji na temat: przeciwdziałania nielegalnym połowom oraz o wzajemnej współpracy w tym zakresie. Rosyjska delegacja, w skład której weszli przedstawiciele *Rosrybołownictwa* (Federalna Agencja ds. Rybołownictwa)<sup>4</sup> oraz funkcjonariusze Departamentu Ochrony Brzegowej Służby Granicznej FSB, przedstawiła listę stu statków, które zajmują się nielegalną eksploatacją zasobów ożywionych w rosyjskiej wyłącznej strefie ekonomicznej pod banderą Kambodży. Dla przedstawicieli Kambodży było to duże zaskoczenie, ponieważ w całej państwowej flocie nie ma tyle jednostek.

Podsumowując spotkanie, obie strony uzgodniły, iż prowadzona będzie bieżąca wymiana informacji o statkach pod kambodżańską banderą, które zajmują się nielegalnymi połowami w rosyjskiej strefie ekonomicznej. Kopie materiałów będą przesyłane do Międzynarodowego Rejestru Morskiego Królestwa Kambodży, natomiast szyprowie przyłapani na tym procederze będą pozbawiani rejestracji działalności w tym państwie.

Poza tym szef *Rosrybołownictwa* - Andriej Krajnij spotkał się z przedstawicielami jeszcze jednego państwa, którego bandery cieszą się dużą popularnością - Sierra Leone. Pomimo tego, iż porozumienie z tym państwem formalnie podpisano w 1976 r., wielu z kłusowników przedkłada właśnie tę banderę. Ostatnio co prawda

<sup>4</sup> <http://fish.gov.ru/> Oficjalny adres *Rosrybołownictwa*



władze Freetown postanowiły zaprzestać międzynarodowej rejestracji obcych statków rybackich i odmówiły wydawania swej narodowej bandery.

Według uzyskanych informacji dokumenty na jednostkę z banderami Kambodży i Sierra Leone można kupić za 3-5 tysięcy dolarów. Niektórzy, szczególnie oszczędni kłusownicy, nie zaprzatają sobie głowy na półlegalne załatwienie formalności, po prostu kserują wcześniej wydane zezwolenia i wciągają na maszt banderę, co kosztuje jedynie kilkaset rubli.



Rys. 2. Kłusowniczy szkuner "Dekinaru" pływający pod banderą Kambodży  
*źródło: <http://fish.gov.ru/>*

Państwa takie jak: Cypr, Malta, Liberia są uważane za najbardziej popularne tanie bandery we flocie handlowej, natomiast Kambodża, Sierra Leone, Belize i Panama to tanie bandery dla jednostek połowowych. Statki pod tymi banderami nie mają prawa dokonywać połowów na wodach rosyjskich, jednak to czynią. Do swej nielegalnej działalności wykorzystują porty Południowo-Wschodniej Azji, gdzie połów bez zbędnej biurokracji jest skupowany przez miejscowych przetwórców.

Wydaje się, że do osiągnięcia zwycięstwa w walce z kłusownikami nie wystarczą porozumienia z dwoma państwami - nielegalni rybacy prawdopodobnie zaczną wykorzystywać inne bandery. Państw, które zezwalają na „użyczenie” swych bander jest wciąż wiele, są to: Wyspy Cooka, Belize, Tuvalu, Bermudy, Honduras, a także Gruzja i Mongolia (tak państwo śródlądowe). W najbliższych planach *Rosrybołóstwa* i FSB Rosji jest przeprowadzenie w tej sprawie rozmów z Panamą i Belize.

W 2010 r. siły Północno-Wschodniego Zarządu Granicznego Ochrony Brzegowej FSB Rosji za nielegalną eksploatację biozasobów zatrzymały 16 statków pod „tanią” banderą, w roku 2011 odnotowano 9 takich przypadków.



Rys. 3. Jednostka interwencyjno-pościgowa SG projektu IC16M - Doksta  
źródło: źródło: <http://ps.fsb.ru/>

Warto zastanowić się jak wygląda ten problem na polskich wodach terytorialnych, jaka jest skala zjawiska i jakie są główne zagrożenia z tym związane?

W Polsce zadania o tego typu charakterze realizuje Straż Graniczna<sup>5</sup>, a dokładnie Morski Oddział SG<sup>6</sup> oraz dwa dywizjony wchodzące w jego skład – Kaszubski i Pomorski. Analiza informacji o charakterze kłusowniczym, zamieszczona na oficjalnej stronie internetowej MOSG od początku roku 2011, przedstawiona została w tabeli poniżej.

<sup>5</sup> <http://www.strazgraniczna.pl/wps/portal>

<sup>6</sup> <http://www.morski.strazgraniczna.pl/>

Tabela 1. Przypadki kłusownictwa na akwenach morskich podległych polskiej jurysdykcji.

Data	Opis zdarzenia
25.01.2011	Podczas patrolowania strefy brzegowej Zatoki Gdańskiej 24 stycznia 2011 roku funkcjonariusze z Placówki Straży Granicznej w Krynicy Morskiej wyciągnęli z wody osiem zestawów nieoznakowanych sieci rybackich i cztery kotwice. Znajdowały się one wzdłuż odcinka Sztutowa do Kątów Rybackich.
28.03.2011	92 kg ryb złowionych bez wymaganej licencji połowowej oraz specjalnego zezwolenia połowowego ujawnili 26 marca na łodzi z Chałup funkcjonariusze z PSG we Władysławowie współdziałający z inspektorem Okręgowego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego w Gdyni. Podczas kontroli przeprowadzonej w Chałupach na jednej z łodzi strażnicy granicznej ujawnili prawie 150 różnych ryb, w tym szczupaki, karasie, śledzie, pstrągi, trocie i inne. W pobliżu wylegitymowano dwie osoby, w tym właściciela jednostki. Żadna z nich jednak nie przyznała się do kłusownictwa. Właściciel łodzi nie posiadał licencji połowowej oraz specjalnego zezwolenia połowowego. Wartość ryb oszacowano na 1 tys. zł.
31.03.2011	Podczas patrolowania polskich obszarów morskich 30 marca załoga SG-311 „Kaper” z Kaszubskiego Dywizjonu SG skontrolowała pięć kutrów. Na jednym, z Władysławowa, grupa kontrolna stwierdziła brak bandery przynależności państwowej oraz brak ważnej pirotechniki ratunkowej.
01.04.2011	Patrol Straży Granicznej z Krynicy Morskiej w nocy z 30 na 31 marca w strefie brzegowej Zatoki Gdańskiej, pomiędzy Krynica a Siekierkami natrafił na sześć nieoznakowanych zestawów sieci rybackich wraz z kotwicą. Kłusowników nie udało się dotąd ustalić. Rzeczy przekazano administracji morskiej.
04.04.2011	Sześć nieoznakowanych siatek rybackich o łącznej długości prawie 300 metrów skonfiskowali 2 kwietnia funkcjonariusze Pomorskiego Dywizjonu SG w Świnoujściu. W trakcie patrolowania morskich wód wewnętrznych w rejonie portu Wolin załoga jednostki pływającej SG-144 podjęła z wody 6 nieoznakowanych siatek żyłkowych, noszących widoczne ślady zużycia. Wyłowione narzędzia połowowe przekazano administracji morskiej.

Data	Opis zdarzenia
21.04.2011	<p>Ponad 2 kilometry sieci rybackich o szacunkowej wartości 8 tysięcy złotych wyловиła 20 kwietnia z Bałtyku załoga jednostki pływającej SG-066 z PSG we Władysławowie. Strażnicy graniczni wspólnie z inspektorem Okręgowego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego w Gdyni patrolowali akwen od Władysławowa przez Chałupy po Kuźnicę i z Władysławowa przez Rozewie, Jastrzębią Górę aż po Karwie. Łącznie wydobyli z morza 12 zestawów sieci, jak się okazało, oznakowanych, prawidłowo zastawionych. Dlaczego? Bo wszystkie posiadały metryczki przynależne do jednego z kutrów kuźnickich, tymczasem z ustaleń dokonanych na miejscu przez inspektora OIRM wynikało, że sieci te, wbrew oznakowaniu, do niego nie należały. Wraz z sieciami wydobyto również 8 kotwic i 3 tyczki. Sieci wraz z kłusowniczymi akcesoriami zostały zajęte przez inspektora OIRM.</p>
22.04.2011	<p>84-letniego kłusownika ze Swarzewa, podszywającego się pod rybaka, przyłapała rano 21 kwietnia na gorącym uczynku wyciągania z Zatoki Puckiej sieci rybackich załoga łodzi SG-066 z PSG we Władysławowie. Patrolując ten akwen, wspólnie z inspektorem Okręgowego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego w Gdyni, na wysokości Swarzewa natrafiła na łódź wiosłową z puckim numerem bocznym. Znajdujący się w niej mężczyzna akurat wyciągał sieci. Z ich oznakowania wynikało, że należą do jednego z miejscowych rybaków pod którego się podszywał. Trzy godziny później załoga SG-066, także z Zatoki Puckiej, wyciągnęła kolejny zestaw sieci oznakowanych danymi tego samego rybaka. Podczas dalszego patrolowania akwenu wyловиła jeszcze dwa takie zestawy. Łącznie półtora kilometra sieci o szacunkowej wartości 6 tys. zł. Kłusownicze zestawy wzbogacało 8 kotwic i 6 tyczek.</p>
27.04.2011	<p>Kilka minut po godz. 1 w nocy strażnicy graniczni zatrzymali do kontroli drogowej w Michałowie (gm. Gronowo Elbląskie) osobowego Forda, którym podróżowało sześciu mężczyzn (od 24 do 50 lat) z Elbląga i okolic. Uwagę funkcjonariuszy zwróciły znajdujące się w bagażniku trzy worki. Były w nich świeżo złowione ryby. Obok worków leżała podrywka. Kłusownikom, którzy jak ustalono, powracali z jednego z żuławskich kanałów, wystawiono wezwania na Posterunek Policji w Gronowie Elbląskim.</p>
28.04.2011	<p>9 kotwic i blisko 2 kilometry sieci kłusowniczych wyciągnęli 27 kwietnia z Bałtyku funkcjonariusze Straży Granicznej z Władysławowa. Wspólnie z inspektorem Okręgowego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego w Gdyni z pokładu SG-066 patrolowali odcinek wybrzeża morskiego od Karwi do Jastarni. W zdecydowanej większości były to zestawy nieoznakowanych sieci rybackich. Tylko trzy były oznakowane, ale nieprawidłowo. Sieci zabezpieczyli inspektorzy OIRM w Gdyni. Szacunkowa wartość sieci wynosi ok. 7200 zł. W ostatnim tygodniu kwietnia strażnicy graniczni z Władysławowa wydobyli łącznie 5,5 km sieci.</p>

Data	Opis zdarzenia
<b>25.05.2011</b>	Sprzęt kłusowniczy o wartości prawie 7 tys. złotych ujawnili 24 maja, na jeziorze Jamno funkcjonariusze Straży Granicznej z Darłowa i Państwowej Straży Rybackiej z Koszalina. Na półtorakilometrowe sznury z hakami i żywą przynętą, żaki oraz sieci o łącznej długości przeszło 2,5 kilometra natrafiono podczas wspólnego patrolu po jeziorze i w jego okolicach. W sieciach były martwe sandacze, które przekazano do Gospodarstwa Rybackiego w Mielnie. Sprzęt kłusowników zabezpieczyła Państwowa Straż Rybacka.
<b>27.05.2011</b>	57-letniego kłusownika zatrzymała 27 maja w Kopaniu (woj. zachodniopomorskie) Straż Graniczna z Darłowa. Posiadał 20 zestawów hakowych oraz trzy kilogramy złowionego węgorza, kłusując na jeziorze Kopań. Rybę przekazano do poszkodowanego Gospodarstwa Rybackiego w Bukowie Morskim. Zajęto mu także haki oraz łódź z silnikiem zaburtowym, z której kłusował.
<b>06.06.2011</b>	Ponad kilometr kłusowniczych sieci z urządzeniami do nielegalnych połowów ryb o szacunkowej wartości prawie 5 tys. złotych podjęli z Bałtyku 3 czerwca funkcjonariusze Straży Granicznej z Władysławowa. Zestawy sieci przydennych, kotwice i tyczkę wyłowiono podczas patrolowania wód pomiędzy Dębkami a Chałupami z pokładu jednostki pływającej Straży Granicznej SG-066, na której przebywał też Inspektor Okręgowego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego w Gdyni. Od początku roku do 6 czerwca funkcjonariusze z PSG we Władysławowie zajęli prawie 7 kilometrów kłusowniczych sieci z urządzeniami do nielegalnego połowu ryb wartych łącznie około 20 tysięcy złotych.
<b>01.07.2011</b>	Sześć zestawów kłusowniczych sieci rybackich o szacunkowej wartości przeszło 5,5 tys. zł ujawniła 30 czerwca Straż Graniczna z Elbląga. Nieoznakowane sieci, o łącznej długości ponad pół kilometra, wyłowili w okolicach Batorowa (gmina Elbląg) funkcjonariusze patrolujący pontonem SG-041 rzekę Elbląg. Do czasu przekazania Straży Rybackiej ujawniony sprzęt pozostanie w elbląskiej placówce Straży Granicznej. Od początku roku do 1 lipca funkcjonariusze z PSG w Elblągu ujawnili sieci kłusownicze o szacunkowej wartości przeszło 7 tys. zł, a pod koniec kwietnia skonfiskowali kłusownikom 130 kg ryb.

Data	Opis zdarzenia
01.08.2011	Naruszenie przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich stwierdzili funkcjonariusze Kaszubskiego Dywizjonu SG w Gdańsku z jednostki pływającej SG-211 podczas patrolowania 30 lipca polskich obszarów morskich. Szyper sopockiej łodzi rybackiej nie posiadał na pokładzie karty bezpieczeństwa jednostki, zaświadczenia o wpisie do rejestru statków rybackich, specjalnego zezwolenia połowowego i środków ratunkowych. Na pokładzie znajdowała się tylko jedna pława dymna, a środki pirotechniczne w postaci trzech racy świetlnych koloru czerwonego były przeterminowane. Podczas kontroli łodzi rybackiej z Krynicy Morskiej kontrolerzy stwierdzili również brak na burcie jednostki zaświadczenia o wpisie do rejestru statków rybackich i przeterminowane środki pirotechniczne. Trzecia jednostka, łódź rybacka z portu w Piaskach, posiadała przeterminowaną pławę dymną. Jej ważność skończyła się w kwietniu 2006 roku.
04.08.2011	64 zestawy sieci typu mieroże, 250 metrów sieci przypowierzchniowych, 300 metrów narzędzi połowowych typu haki, 40 pułapek na węgorza, 15 kotwic, 8 tyczek wyciągnęli z Zatoki Puckiej funkcjonariusze z PSG we Władysławowie, którzy 3 sierpnia wspólnie z inspektorem Okręgowego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego w Gdyni odbyli patrol jednostką pływającą SG-066. Sieci były nieoznakowane, a do własności tych oznakowanych nie przyznali się właściciele łodzi rybackich. Łączna szacunkowa wartość zajętych kłusowniczych sieci została oszacowana na 7600 zł.
08.08.2011	Funkcjonariusze z PSG w Krynicy Morskiej patrolujący 5 sierpnia wspólnie z inspektorem z Okręgowego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego z pokładu SG-038 Zalew Wiślany wydobyli 34 zestawy sieci kłusowniczych o wartości 6800 zł. W sieciach znajdowało się 83 kg ryb. Zestawy, każdy o długości 40 metrów, były nieoznakowane i zastawione zostały przez kłusowników wzdłuż linii brzegowej mierzei na odcinku Krynica Morska – rzeka Szkarpowa i rzeka Wisła Królewiecka
12.09.2011	Dwóch 25-letnich kłusowników ryb przyłapali 10 września w Niechorzu funkcjonariusze Straży Granicznej z Rewala wraz z inspektorem Okręgowego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie. Kiedy w przystani rybackiej skontrolowano łódź, którą chwilę wcześniej wpłynęli dwaj mieszkańcy gminy Rewal okazało się, że było w niej 350 metrów sieci i 50 kg ryb. Mężczyźni nie mieli żadnego pozwolenia na połów, a jakby tego było mało, ich łódź nie była oznakowana ani zarejestrowana, czym naruszyli obowiązujące przepisy. Łączna wartość ujawnionych sieci i ryb wyniosła przeszło 600 złotych.

Data	Opis zdarzenia
12.10.2011	Dwóch kłusowników wylapujących trocie z Parsęty niedaleko Białogardu (woj. zachodniopomorskie) zatrzymali 11 października funkcjonariusze Straży Granicznej z Kołobrzegu. Patrolujący brzeg rzeki strażnicy graniczni zauważyli dwóch młodych mężczyzn wyciągających siatką ze specjalnie skonstruowanych pułapek trocie, które ze względu na tarło podlegają obecnie ochronie. Widząc funkcjonariuszy, mężczyźni rzucili się do ucieczki. Zatrzymanymi okazali się 18-letni i 19-letni mieszkańcy pobliskiej miejscowości, którzy zdążyli wyłowić trocie o łącznej wadze prawie 40 kilogramów i szacunkowej wartości przeszło 1,7 tys. złotych.
24.10.2011	Ponad kilometr kłusowniczych sieci rybackich wyłowili 22 i 23 października funkcjonariusze Pomorskiego Dywizjonu SG z jednostki pływającej SG-144. Patrolowali z jej pokładu Zalew Szczeciński, Jezioro Nowowarpieńskie i Cieśninę Dziwna. Sieci nie były oznakowane.
31.10.2011	Funkcjonariusze Straży Granicznej z Władysławowa przyłapali na gorącym uczynku kłusownictwa 50-letniego mężczyznę, który 29 października w pobliżu Jastarni wybierał z wody nieoznakowane sieci. W trakcie patrolowania plaży strażnicy graniczni zauważyli kilkadziesiąt metrów od brzegu łódź motorową bez żadnych oznaczeń burtowych, a w niej mężczyznę, który wybierał z wody również nieoznakowane zestawy połowowe. Kiedy łódź przybiła do brzegu, wylegitymowano kłusownika. Okazał się nim 50-letni mieszkaniec Jastarni. W łodzi miał zestawy połowowe o szacunkowej wartości prawie tysiąca złotych. Zostały one zatrzymane przez przybyłego na miejsce przedstawiciela OIRM z Władysławowa.
02.11.2011	Dwóch kłusowników poławiających ryby w rejonie rzeki Elbląg ujęła 31 października Straż Graniczna. Na pokładzie nieoznakowanej łodzi rybackiej znajdowało się 6 kilogramów ryb. Dzień później strażnicy graniczni patrolujący linię brzegową Zalewu Wiślanego wydobyli z wody łącznie 600 metrów sieci kłusowniczych, wartych ponad 4,5 tys. zł. Podczas patrolowania rejonu ujścia rzeki Elbląg do Zalewu Wiślanego funkcjonariusze Straży Granicznej z SG-041 zauważyli łódkę bez numeru burtowego, z której dwóch mężczyzn podbierało ryby z żaków. Strażnicy zdecydowali o skontrolowaniu tej jednostki. 69-letni mieszkaniec Elbląga i towarzyszący mu 63-letni mieszkaniec Tolkmicka poławiali bez zezwolenia i w dodatku niedozwoloną metodą. Takim sposobem zdążyli wyciągnąć już 6 kilogramów ryb. W nocy z 1 na 2 listopada strażnicy graniczni z Krynicy Morskiej patrolowali linię brzegową zalewu od Krynicy do Stegny. Ujawnili łącznie aż 21 zestawów nieoznakowanych sieci o łącznej długości 600 metrów. Ich wartość oszacowano na ponad 4,5 tys. zł. Od początku br. do 2 listopada funkcjonariusze MOSG wyłowili łącznie ponad 17 kilometrów sieci kłusowniczych oraz zabrali kłusownikom 371 kilogramów ryb.

Data	Opis zdarzenia
07.11.2011	Podczas patrolowania strefy brzegowej Morza Bałtyckiego od Mikoszewa do Krynicy Morskiej funkcjonariusze Straży Granicznej z Krynicy Morskiej wydobyli z wody łącznie 860 metrów nieoznakowanych sieci oraz 16 kotwic o wartości 6900 zł.

źródło: <http://www.morski.strazgraniczna.pl/>

Analiza działalności funkcjonariuszy SG wskazuje na duży problem związany z nielegalną eksploatacją biozasobów na wodach terytorialnych. Proceder kłusownictwa dotyczy obszaru morza otwartego, zatok jak również rzek i kanałów. Zwalczaniem zjawiska zajmują się zarówno funkcjonariusze z jednostek pływających oraz patrole piesze monitorujące brzegi akwenów. Analogicznie jak w przypadku rosyjskiej Ochrony Brzegowej zdarzają się przypadki podszywania się kłusowników pod rybaków, oraz połowy bez wymaganej bandery, choć z racji specyfiki ochraniających akwenów zjawisko ma inną skalę.

W aspekcie bezpieczeństwa natomiast, warto byłoby zwrócić uwagę na możliwość wykorzystywania obcych tzw. tanich bander<sup>7</sup> do transportu towarów akcyzowych,<sup>8</sup> narkotyków, materiałów niebezpiecznych, w tym różnego rodzaju broni.

Z uwagi na ogromne możliwości w transporcie morskim, takie jak możliwości przewozowe ładunku (w sensie jego ciężaru i objętości), sposobu ukrycia, odpowiednie legendowanie, wreszcie jego masowości, transport morski zawsze będzie stanowić duże wyzwanie dla służb chcących monitorować go w odpowiedzialny sposób. Dlatego też, właśnie te czynniki są brane pod uwagę przez grupy przestępcze, czy też nawet służby specjalne państw do prowadzenia operacji nie zawsze zgodnych z prawem. W przypadku przerzutu kokainy drogą morską niech posłużą kilka przykładów do zilustrowania zjawiska:

- 28 września 2009 r. brytyjski okręt wojenny zatrzymał statek rybacki na pokładzie którego ujawniono ponad 5,5 t kokainy. Zdarzenie miało miejsce na Morzu Karaibskim w okolicy brzegów Ameryki Południowej.<sup>9</sup>
- 16 październik 2009 r. serbskie służby specjalne we współpracy ze służbami USA zatrzymały 2,8 t kokainy (hurtowa wartość 120 mln euro, detaliczna nawet 250 mln euro). Statek z kokainą zatrzymano na neutralnych wodach Oceanu

<sup>7</sup> Jako ciekawostkę można dodać, iż w terminologii służb specjalnych występuje pojęcie „werbowania pod obcą flagą”. Dotyczy ono podawanie się za inną osobę niż się jest w rzeczywistości, np. za przedstawiciela państwa przyjaznego bądź neutralnego rozmówcy.

<sup>8</sup> 04.09.2011. na polskim jachcie w Górkach Zachodnich funkcjonariusze z gdańskiej PSG ujawnili prawie pół miliona papierosów z rosyjską akcyzą o szacunkowej wartości przeszło 212 tys. złotych. Kontrabandę wykryto w porcie podczas rutynowej kontroli jednostki, którą płynęło dwóch gdańszczan. Okazało się, że w części rufowej jachtu ukrytych było kilkadziesiąt zapakowanych w foliowe worki kartonów z papierosami marki Jin Ling, Viceroy i Life Mentol. Żeglarze tłumaczyli, że znaleźli kartony dryfujące po morzu, więc zabrali je na pokład.

<sup>9</sup> <http://www.rosbalt.ru/2009/10/16/680803.html>



- Atlantyckiego. Większość aresztowanej załogi stanowili obywatele Serbii. Statek płynął z jednego z krajów Ameryki Południowej.<sup>10</sup>
- 25 listopada 2009 r. w ramach wspólnej akcji hiszpańskiej i francuskiej policji zatrzymano 11 handlarzy narkotyków, oraz ładunek 189 kg kokainy, który próbowano wwieźć przez port w Barcelonie. Grupę rozpracowywano prawie rok. Kokaina była ukryta w samochodzie w specjalnych skrytkach.<sup>11</sup>
  - 24 grudnia 2009 r. u brzegów Hiszpanii zatrzymano statek na którym znajdowało się 1,5 t kokainy o wartości szacunkowej 400 mln euro. Kapitana i członków załogi aresztowano. Akcje przeprowadzili hiszpańscy policjanci przy współpracy policji brytyjskiej. Portem docelowym statku miał być Londyn.<sup>12</sup>
  - 23 stycznia 2010 r. służby holenderskie przekazały, że zatrzymały 3 mężczyzn, którzy próbowali wwieźć kokainę z Ameryki Łacińskiej ukrytą w skrzynkach z ananasami. Oprócz tego przy zatrzymanych ujawniono broń, amunicję i 119 telefonów komórkowych. Zatrzymań dokonano w Amsterdamie i Rotterdamie. Śledztwo było prowadzone od listopada 2009 r., kiedy zatrzymano 900 kg kokainy w Panamie, narkotyki również były ukryte w skrzynkach z ananasami, ładunek miał trafić do portu w Antwerpii.<sup>13</sup>

Jeśli chodzi o ten rodzaj narkotyku, wg analityków prognozy nie są zbyt optymistyczne. Jak wynika z opublikowanego w 2008 r. raportu Europejskiego Centrum Monitorowania Narkotyków i Narkomanii (ECMNiN), bardziej popularna, bo tańsza, stanie się kokaina. Cała południowa i zachodnia Europa ma teraz ogromny problem z kokainą. Jej spożycie będzie wciąż rosło, ponieważ jej cena na Zachodzie jest relatywnie niska. Wg ocen w Polsce w 2008 r. jeden gram kokainy kosztował tyle samo co na Zachodzie, czyli ok. 150 zł. Ceny substancji jednak systematycznie spadają, spowodowane jest to organizowaniem przez szmuglerów nowych dróg przemytu. Najpopularniejszy szlak wiedzie z Ameryki Południowej przez Afrykę Zachodnią do Portugalii i Hiszpanii, drugi przez Francję i Niderlandy. Jednak ostatnich latach bardzo duże ilości kokainy przewożonej bezpośrednio z Ameryki Południowej policja skonfiskowała w Estonii, na Łotwie, Litwie, w Rumunii i Rosji.<sup>14</sup>

Świetną natomiast ilustracją łączącą możliwości transportu morskiego, wykorzystywania innych (tanich) bander, aspektu obronnego oraz wątku służb specjalnych, w dodatku mającego początek na Morzu Bałtyckim może być historia frachtowca Arctic Sea. Arctic Sea zaginął w niewyjaśnionych okolicznościach pod koniec lipca 2009 r. oficjalnie przewożąc ładunek fińskiego drewna. Jednak według

---

<sup>10</sup> <http://www.rosbalt.ru/2009/10/16/680803.html>

<sup>11</sup> <http://www.rosbalt.ru/2009/11/25/691847.html>

<sup>12</sup> <http://www.rosbalt.ru/2009/12/24/699991.html>

<sup>13</sup> <http://www.rosbalt.ru/2010/01/23/706472.html>

<sup>14</sup> [http://www.wiadomosci24.pl/artykul/kokaina\\_w\\_polsce\\_stanie\\_sie\\_dostepna\\_jak\\_amfetamina\\_80641.html](http://www.wiadomosci24.pl/artykul/kokaina_w_polsce_stanie_sie_dostepna_jak_amfetamina_80641.html)

przypuszczeń przedstawiciela UE ds. walki z piractwem, byłego dowodzącego siłami Estonii admirała Tarmo Kouts, jeśliby statek przewoził jedynie tarcicę z Finlandii do Algierii, jak było zadeklarowane w dokumentacji, to Rosja nie rzuciłaby na jego odbicie całej flotylli - cztery okręty wojenne Floty Czarnomorskiej i dwa podwodne okręty o napędzie atomowym.

Admirał Kouts twierdzi, że pod sztaplami drewna można spokojnie schować całą aleję skrzydlatych rakiet. Żeby je ujawnić, trzeba by było przyprowadzić statek do portu i do końca oczyścić ładownię. Podobnego zdania jest Ukraina. Wg wydawnictwa internetowego „Obozrevatel”<sup>15</sup>, w Kaliningradzie na pokład były załadowane skrzynie z przemytem. W nich mogły znajdować się cztery strategiczne skrzydlate rakiety X-55 (bez głowic bojowych) i osprzęt pozwalający na mocowanie ich na samolotach bojowych produkcji radzieckiej typu Su-24. Zakładano, że Arctic Sea popłynie po remoncie do Finlandii, tam zostanie załadowany drewnem, jako legendę dla prawdziwego ładunku, następnie uda się do Algierii, gdzie skrzynie zostaną przekazane Strażnikom Rewolucji Islamskiej, którzy swoimi kanałami dostarczą towar do Iranu. Wartość jednej rakiety X-55, posiadającej zasięg do 3 tys. km z głowicą jądrową wynosi 1 mln \$. W wyniku podjętych działań przez Marynarkę Wojenną FR załoga statku została uwolniona, ośmiu porywaczy zatrzymano.<sup>16</sup>

Według innych informacji, Iran nawiązał kontakt z grupą rosyjskich mafiosów, do których należeli wojskowi, aby ci zorganizowali dostawę rakiet, zaliczanych do najnowocześniejszych na rynku. O kontrakcie z Teheranem niesprecyzowane "zachodnie służby" powiadomiły następnie agentów rosyjskiej Federalnej Służby Bezpieczeństwa (FSB). Moskwa postanowiła wówczas przechwycić ładunek.<sup>17</sup> Prawdopodobnie tymi „służbami” był wywiad izraelski Mossad, który ostrzegł Moskwę, że wie o planowanym przemyśle. "Arctic Sea" był już jednak na morzu. Ujawnienie przemytu byłoby zbyt wielkim skandalem, postanowiono zatem upozorować porwanie, które pozwoliłoby zatrzymać transport i wyjść ze sprawy z twarzą. Porywaczy najpewniej zorganizował Mossad albo rosyjski wywiad. Dzień po zatrzymaniu "Arctic Sea" niespodziewanie do Soczi przyjechał prezydent Izraela Szymon Peres. Jak podał izraelski MSZ w lakonicznym komunikacie, rozmawiał z prezydentem Dmitrijem Miedwiediewem o "sprzedaży rosyjskiej broni do krajów wrogich Izraelowi".

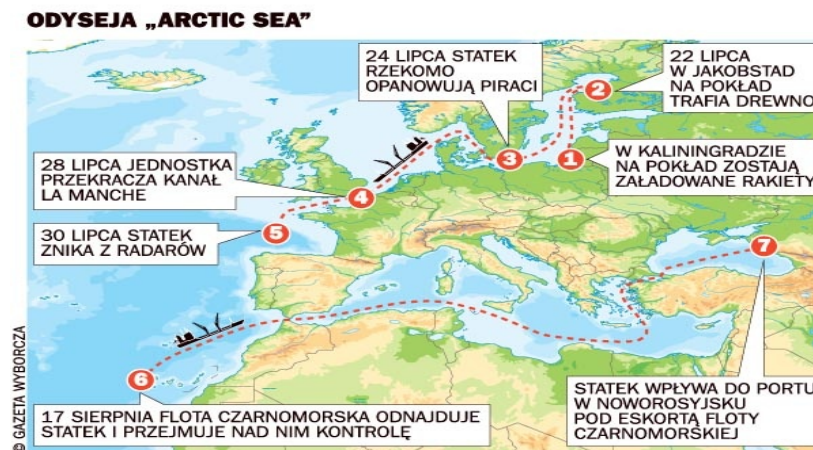
Rosyjski dziennikarz, redaktor pisma "Biuletyn Morski" Michaił Wojtenko - stwierdził - *Niedorzecznością jest przypuszczać, iż "Arctic Sea" przewoził tylko drewno. Była tam broń*, po czym zaraz zniknął. Odnalazł się dopiero w Stambule. Jak twierdził, musiał uciekać z Rosji, bo grożono mu i bał się o życie. - Bardzo ważne osoby z rosyjskiego rządu są zamieszane w ten biznes -mówił przez telefon

<sup>15</sup> <http://www.obozrevatel.com/>

<sup>16</sup> <http://www.rosbalt.ru/2009/08/20/665207.html>

<sup>17</sup> [http://wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/1,114873,7003130,Media\\_\\_Arctic\\_Sea\\_przewozil\\_rakiety\\_S\\_300\\_dla\\_Iranu.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/1,114873,7003130,Media__Arctic_Sea_przewozil_rakiety_S_300_dla_Iranu.html)

zachodnim dziennikarzom. Wkrótce uznał, że Sambuł również nie jest dość bezpieczny i poleciał dalej, tym razem do Bangkoku, gdzie słuch po nim zaginął.<sup>18</sup>



Rys. 4. Prawdopodobny przebieg trasy frachtowca Arctic Sea  
 źródło: M. Zawadzki, *Drugie dno Arctic Sea*, <http://wyborcza.pl/>.

Podsumowując niniejszy artykuł, warto przywołać wypowiedź szefa Służby Granicznej FSB FR generała armii Władimira Proniczewa<sup>19</sup> z 2006 r., który stwierdził, iż najbardziej aktywnymi kanałami przerzutowymi kontrabandy i przestępczości pozostaje komunikacja morska. Na statkach zatrzymywano 25 razy więcej narkotyków i innych substancji odurzających niż w transporcie kolejowym i 30 razy więcej niż w transporcie lotniczym. W tym celu właśnie tworzono Ochronę Brzegową, zdolną do zwalczania przestępczości na szlakach morskich.<sup>20</sup> Wydaje się, że pomimo upływu sześciu lat, tendencje te nie uległy w znaczący sposób zmianie, pozostając jednym z najważniejszych zagrożeń bezpieczeństwa morskiego państwa, dla większości państw na świecie. Zatem czy polska Straż Graniczna, a w tym szczególnym kontekście Morski Oddział SG jest przygotowany na przeciwdziałanie potencjalnym zagrożeniom? Podejmowane cykliczne szkolenia zdają się to potwierdzać i wystawić pozytywną ocenę. Pod koniec lipca 2011 roku funkcjonariusze MOSG oraz Służby Granicznej FSB FR przeprowadzili wspólne ćwiczenia radiolokacyjne na wodach Zalewu Wiślanego. Celem było określenie stref wykrywania małych celów morskich i współdziałania w zakresie wykorzystywania stacji radiolokacyjnych i jednostek pływających obu państw do informowania się o małych jednostkach pływających przekraczających granicę państwową wbrew obowiązują-

<sup>18</sup> [http://wyborcza.pl/1,76842,7007951,Drugie\\_dno\\_\\_Arctic\\_Sea\\_.html](http://wyborcza.pl/1,76842,7007951,Drugie_dno__Arctic_Sea_.html)

<sup>19</sup> <http://www.customsunion.kz/persprint/763.html> Pełna biografia gen. Proniczewa.

<sup>20</sup> [http://www.ng.ru/ngregions/2006-05-15/20\\_spies.html](http://www.ng.ru/ngregions/2006-05-15/20_spies.html)

cym przepisom.<sup>21</sup> W październiku zaś przebywała w MOSG delegacja przedstawicieli amerykańskiej Marynarki Wojennej. Amerykanie poprowadzili szkolenie z zakresu zatrzymania oraz prowadzenia kontroli statków na morzu. Zakres tematyczny wykładów i warsztatów obejmował m.in. zwalczanie przerzutu ludzi i przemytu narkotyków na morzu, zatrzymanie statku do kontroli, pierwszą pomoc medyczną i kontrolę dokumentów. Jednym z ustawowych zadań Straży Granicznej jest nadzór nad eksploatacją polskich obszarów morskich oraz przestrzeganiem przez statki przepisów obowiązujących na tych obszarach. Czynności z tym związane wykonują m.in. funkcjonariusze wchodzący w skład grup kontrolnych jednostek pływających Morskiego Oddziału SG. Prowadzone przez Amerykanów szkolenie to kolejny element konsekwentnej realizacji planowych działań związanych z ciągłym doskonaleniem umiejętności tych funkcjonariuszy, co wpisuje się także w zaangażowanie Morskiego Oddziału SG we współpracę międzynarodową.<sup>22</sup>

### BIBLIOGRAFIA

- [1] <http://ps.fsb.ru/>
- [2] <http://www.agentura.ru/dossier/russia/people/trufanov>
- [3] <http://www.svrpu.ru/psv/4115/090.shtml>
- [4] <http://fish.gov.ru/>
- [5] <http://www.strazgraniczna.pl/wps/portal>
- [6] <http://www.morski.strazgraniczna.pl/>
- [7] <http://www.rosbalt.ru/2009/08/20/665207.html>
- [8] <http://www.rosbalt.ru/2009/10/16/680803.html>
- [9] <http://www.rosbalt.ru/2009/11/25/691847.html>
- [10] <http://www.rosbalt.ru/2009/12/24/699991.html>
- [11] <http://www.rosbalt.ru/2010/01/23/706472.html>
- [12] [http://www.wiadomosci24.pl/artukul/kokaina\\_w\\_polsce\\_stanie\\_sie\\_dostepna\\_jak\\_amfetamina\\_80641.html](http://www.wiadomosci24.pl/artukul/kokaina_w_polsce_stanie_sie_dostepna_jak_amfetamina_80641.html)
- [13] <http://www.obozrevatel.com/>

<sup>21</sup>[http://www.morski.strazgraniczna.pl/index.php?subaction=showfull&id=1311836170&archive=1318231927&start\\_from=&ucat=3&](http://www.morski.strazgraniczna.pl/index.php?subaction=showfull&id=1311836170&archive=1318231927&start_from=&ucat=3&)

<sup>22</sup> [http://www.morski.strazgraniczna.pl/index.php?subaction=showfull&id=1318493711&archive=&start\\_from=&ucat=1](http://www.morski.strazgraniczna.pl/index.php?subaction=showfull&id=1318493711&archive=&start_from=&ucat=1)

- [14] [http://wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/1,114873,7003130,Media\\_\\_Arctic\\_Sea\\_przewozil\\_rakiety\\_S\\_300\\_dla\\_Iranu.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/1,114873,7003130,Media__Arctic_Sea_przewozil_rakiety_S_300_dla_Iranu.html)
- [15] [http://wyborcza.pl/1,76842,7007951,Drugie\\_dno\\_\\_Arctic\\_Sea\\_.html](http://wyborcza.pl/1,76842,7007951,Drugie_dno__Arctic_Sea_.html)
- [16] <http://www.customsunion.kz/persprint/763.html> Pełna biografia gen. Proniczewa.
- [17] [http://www.ng.ru/ngregions/2006-05-15/20\\_spies.html](http://www.ng.ru/ngregions/2006-05-15/20_spies.html)
- [18] [http://www.morski.strazgraniczna.pl/index.php?subaction=showfull&id=1311836170&archive=1318231927&start\\_from=&ucat=3&](http://www.morski.strazgraniczna.pl/index.php?subaction=showfull&id=1311836170&archive=1318231927&start_from=&ucat=3&)
- [19] [http://www.morski.strazgraniczna.pl/index.php?subaction=showfull&id=1318493711&archive=&start\\_from=&ucat=1](http://www.morski.strazgraniczna.pl/index.php?subaction=showfull&id=1318493711&archive=&start_from=&ucat=1)

## **HAZARDS ARISING FROM THE TRADE OF FLAGS IN MARITIME TRANSPORT**

### **ABSTRACT**

The article presents various aspects of the illegal activities in the maritime waters. The Author has taken into consideration the problem of illegal fishing in the waters within the jurisdiction of the Russian fishing by units under the flag of the Kingdom of Cambodia and Sierra Leone, as well as cases of poaching on the Polish sea areas. The publication presents also the illicit trafficking by sea.



**Grzegorz KOLAŃSKI**  
6. Ośrodek Radioelektroniczny

## **OPV - ODPOWIEDŹ NA ZAPOTRZEBOWANIE CZY POTRZEBA OSZCZĘDNOŚCI?**

### **STRESZCZENIE**

Przeniesienie środka ciężkości działań sił morskich z wód oceanicznych na wody przybrzeżne wiąże się nie tylko z prowadzeniem typowych działań o charakterze militarnym na tych akwenach. Coraz większego znaczenia nabiera realizacja takich zadań jak przeciwdziałanie przestępczości na morzu i ochrona żeglugi handlowej. Odpowiedzią na zapotrzebowanie w tym zakresie jest powstanie nowej generacji sił patrolowych, której podstawą są jednostki określane wspólnym mianem OPV. Okręty te wydają się optymalnym rozwiązaniem zwłaszcza dla marynarek dysponujących małym potencjałem ilościowo – jakościowym oraz skromnym budżetem. Umożliwiają one realizację zadań zarówno w ramach działań narodowych jak i międzynarodowych.

Słowa kluczowe: OPV

### **WSTĘP**

Jednym z problemów, przed którym stają państwa posiadające siły morskie jest problem ich zrównoważenia. W powyższym kontekście termin ten oznaczać może dostosowanie możliwych do pozyskania platform do stawianych zadań i obszarów działania. W przypadku Marynarki Wojennej RP problem ten nabiera szczególnego znaczenia nie tylko wobec ograniczonych środków finansowych. Równie ważne staje się jasne określenie zakresu jej działania w ramach zabezpieczenia obecnych i przyszłych interesów państwa.

Z podobnymi problemami muszą się zmierzyć także inne kraje. Odnajdując swoje miejsce w nowych warunkach politycznych dokonują transformacji swoich sił morskich. Ich przejawem jest m.in. powstanie nowej generacji sił patrolowych. Siły te z biegiem czasu stają się „koniem roboczym” wielu flot wyręczając wyspecjalizowane okręty bojowe w realizacji żmudnych zadań realizowanych w ramach funkcji policyjnej sił morskich.

Przedstawicielem nowej generacji sił patrolowych są okręty OPV.

## WYZWANIA I ZAGROŻENIA

Zakończenie Zimnej Wojny nie spowodowało bynajmniej ogólnoświatowej prosperity oraz wszechobecnego pokoju. Zmieniony w skali światowej układ sił znacznie obniżył prawdopodobieństwo regionalnej lub globalnej konfrontacji zbrojnej. Jednocześnie doszło do wybuchu serii mniej lub bardziej intensywnych wojen i konfliktów w rejonach dotychczas znajdujących się w strefach wpływów światowych mocarstw.

Przez ponad 40 lat obie strony zimnowojennej konfrontacji przygotowywały swoje siły morskie do walki wyznaczając im specyficzne zadania związane z realizacją celów strategicznych wynikających z ich położenia i strategii morskiej. Sojusz Północnoatlantycki przygotowywała się do obrony morskich szlaków komunikacyjnych, którymi miano dokonać przerzutu sił wzmocnienia na europejski teatr działań wojennych. Dla strony wschodniej siły morskie miały zabezpieczyć własne terytorium oraz wspomagać działalność sił lądowych. Połączone zgrupowanie lotnictwa dalekiego zasięgu wraz z siłami podwodnymi i zespołami okrętów nawodnych miało także przerwać szlaki transportowe w rejonie Północnego Atlantyku.

Koniec Zimnej Wojny rozpoczął proces przeniesienia ciężkości działań sił morskich z akwenów oceanicznych do strefy przybrzeżnej. Jednocześnie równie ważna, jak i podczas groźby globalnej konfrontacji, pozostała kwestia zabezpieczenia morskich szlaków komunikacyjnych.

### **Strefa przybrzeżna**

Strefę przybrzeżną można zdefiniować jako obszar wód morskich (oceanicznych) przylegający do lądu i podlegający jego wpływowi. Często obszar ten utożsamiany jest z pojęciem szelfu oceanicznego. W ujęciu militarnym jest to akwen wód terytorialnych oraz wyłącznej strefy ekonomicznej państwa. Zadania stawiane siłom morskim operującym w tym obszarze można podzielić ze względu na jego umiejscowienie w stosunku do własnego terytorium.

W przypadku działań prowadzonych na własnych wodach terytorialnych i we własnej wyłącznej strefie ekonomicznej głównym zadaniem sił morskich jest niedopuszczenie potencjalnego przeciwnika do zdobycia panowania na morzu umożliwiającego realizację zadań przeciwko broniącemu się krajowi.

Drugi przypadek obejmuje działania prowadzone na wodach przyległych do neutralnego, nieprzyjaznego lub nawet wrogiego wybrzeża. W tej sytuacji siły morskie zmuszone są do skalkulowania zagrożenia płynącego nie tylko od strony innych sił okrętowych i lotniczych, ale również ze strony lądu. Istotnym zagadnieniem pozostaje także zdolność do wykonania przejścia w rejon działania i możliwość pozostania w nim przez wymagany okres czasu.

Możliwość realizacji zadań w obu powyższych przypadkach realizowane jest poprzez podział sił na przeznaczone do obrony własnego wybrzeża i na siły ekspedycyjne. Przykładem sił morskich zmierzających w kierunku podziału na dwie



wyżej wymienione kategorie jest marynarka wojenna Niemiec (Deutsche Marine – DM).

W roku 2020 w skład Deutsche Marine wchodzić będzie 6 okrętów podwodnych (typu 212), 11 fregat (4 typu Brandenburg, 3 typu Sachsen i 4 typu Baden – Wurttemberg), 11 korwet (5 typu K130 i 6 typu MRCL180 – ex K131), 10 okrętów przeciwminowych oraz jednostki zaopatrzenia (3 okręty typu Berlin) [1]. Należy zauważyć, że w większości będą to okręty nowoczesne, wprowadzone do służby już w obecnym wieku. Większe jednostki realizować będą zadania ekspedycyjne, mniejsze będą operować w rejonie Bałtyku lub Morza Północnego. Eksploatowane obecnie przez Niemcy kutry raketowe typu Gepard zastąpione zostaną przez korwety.

Obecne tendencje rozwojowe sił okrętowych przeznaczonych do działania w rejonie wód przybrzeżnych preferują okręty klasy korweta. W porównaniu do kutrów raketowych charakteryzują się one większą dzielnością, autonomicznością oraz szerszym spektrum realizowanych zadań.

W przypadku sił ekspedycyjnych preferowane są okręty klasy fregata lub niszczyciel. Jednostki te mogą zapewnić osłonę nie tylko sobie, ale także całemu zespołowi zadaniowemu. Ponadto, charakteryzują się większą autonomicznością i dzielnością morską.

Powyższe rozważania dotyczą sił okrętowych ukierunkowanych na wykonywanie zadań związanych z udziałem w operacjach i działaniach związanych z konfliktem zbrojnym lub sytuacją kryzysową. Na podkreślenie zasługuje fakt, że w przypadku większości marynarek oprócz przygotowań do wojny realizuje się szereg innych zadań. Realizacja dużej części tych zadań nie wymaga angażowania okrętów uderzeniowych lub innych o dużym potencjale bojowym (np. okręty desantowe).

Większość zadań realizowanych podczas pokoju jak i w ramach działań kryzysowych może być wykonywana przez jednostki nie wyposażone w uzbrojenie raketowe i torpedowe.

### **Linie komunikacyjne**

Morskie szlaki komunikacyjne to drugi, obok akwenów przybrzeżnych, środek ciężkości działań współczesnych sił morskich. Transport morski dla wielu krajów jest głównym sposobem realizacji wymiany handlowej i jego bezpieczeństwo postrzegane jest w kategorii interesu żywotnego danego państwa.

Od czasów I wojny światowej głównym zagrożeniem dla morskich szlaków komunikacyjnych były okręty podwodne oraz zwiększające swój zasięg działania lotnictwo. Okręty przeznaczone do zabezpieczenia linii komunikacyjnych optymalizowane były głównie w kierunku prowadzenia działań zwalczania okrętów podwodnych (ZOP) oraz zapewnienia zespołowej obrony powietrznej. Wraz z odejściem groźby globalnej konfrontacji dało znać o sobie nowe zagrożenie w postaci zorganizowanej przestępczości.

Do patrolowania akwenów dotkniętych plagą piractwa wykorzystywane są głównie okręty od klasy korwety poprzez fregaty, niszczyciele do okrętów desantowych. Zwalczenie piractwa na morzu nie wymaga jednak aż tak wyspecjalizowanych platform. Najważniejszymi cechami okrętów kierowanych do tego typu zadań jest duża autonomiczność oraz możliwość prowadzenia działań z wykorzystaniem pokładowego śmigłowca oraz grupy abordażowej. Systemy uzbrojenia można ograniczyć do artylerii, karabinów maszynowych i broni nie śmiertelnej (non-lethal weapon). W działaniach antypirackich większą wagę przykładają się do ilości platform niż do ich wyrafinowanych możliwości bojowych. Ważnym elementem tych działań jest także zdolność do uzupełniania zapasów na morzu.

Dla współczesnych państw nadmorskich linie komunikacyjne nie ograniczają się tylko do żeglugi kabotażowej i nie leżą wyłącznie w strefie ich obszarów morskich. Stwierdzenie to dla wielu może wydawać się truizmem, ale jego zaprzeczenie wydaje się znakomicie funkcjonować w mentalności polskiego społeczeństwa, elit politycznych i wojskowych nie wyłączając.

### **Rozwój platform**

Wraz z przeniesieniem środka ciężkości działań sił morskich zmianie uległy założenia związane z konstrukcją nowych okrętów ery „pozimnowojennej”. Jednostki przystosowane dotychczas do wypełniania zadań na oceanach okazały się niedostosowane do nowych warunków działań, a przede wszystkim zbyt cenne by ryzykować ich użycie blisko lądu zajmowanego przez przeciwnika. W przypadku zwalczania przestępczości na morzu wysyłanie do tego typu zadań fregat i niszczycieli można nazwać marnotrawieniem ich potencjału.

Okres po zakończeniu Zimnej Wojny dla wielu państw oznaczał zmniejszenie budżetów obronnych, co musiało się odbić także na ich siłach morskich. Projektując nowe jednostki pod uwagę brano nie tylko ich możliwości bojowe, ale także ograniczenia finansowe. Właśnie te ostatnie spowodowały, że dużego znaczenia zaczęły nabierać dotychczas niedoceniane duże jednostki patrolowe – Offshore Patrol Vessel (OPV).

Jednostek określanym wspólnym mianem OPV nie można zdefiniować w prosty sposób poprzez jednoznaczne określenie realizowanych przez nie zadań. Różnią się również wielkością i osiągają wyporność od kilkuset do kilku tysięcy ton. Ich konstrukcja zdefiniowana jest przez potrzeby danych sił morskich (zarówno marynarki wojennej jak i straży granicznej), położenie geograficzne kraju oraz sytuację polityczną w danym regionie [2].

W porównaniu do większości okrętów klasy korweta lub fregata jednostki OPV posiadają krótszy kadłub oraz wyższą wolną burtę. Te cechy konstrukcyjne związane są z polepszeniem dzielności morskiej okrętów kosztem zmniejszenia ich prędkości maksymalnej. Możliwość długotrwałego działania w złych warunkach hydrometeorologicznych jest także jednym z czynników odróżniających OPV od innych jednostek patrolowych [3].

Ich podstawową zaletą jest stosunkowo niska cena uzyskana głównie poprzez ograniczenie możliwości użycia zaawansowanych systemów uzbrojenia. Mniejsze zdolności bojowe okrętów OPV nie są jednak przeszkodą przy realizowaniu szeregu zadań zarówno podczas działań w czasie pokoju jak i działań związanych z sytuacjami kryzysowymi. Swoja przydatność mogą wykazać także podczas konfliktów zbrojnych.

O atrakcyjności jednostek OPV świadczy fakt zakontraktowania 89 okrętów tego rodzaju w roku 2010 dla 30 państw oraz prowadzenie rozmów na temat dalszych 98 za łączną sumę 15 mld \$ [4].

### PRZYKŁADOWE KONSTRUKCJE OPV

Według niektórych analityków okręty OPV można podzielić na 2 grupy [2]. Pierwszą z nich, zwaną „bojowymi OPV” (combat OPV), charakteryzuje stosunkowo silne uzbrojenie obejmujące oprócz systemów artyleryjskich także systemy ZOP, przeciwlotnicze lub przeciwokrętowe. Z reguły rozwijają one także większe prędkości i mogą uczestniczyć w działaniach stricte bojowych. W większości jednostki tego rodzaju budowane są dla sił morskich krajów Bliskiego Wschodu oraz Azji Południowo – Wschodniej jako swoiste „zamienniki” dla korwet i fregat. Niektóre z tych konstrukcji nazywane są jako OPV głównie w celu zapewnienia odpowiedniego wydzwiku medialnego. Posiadanie tej klasy okrętów, z nazwy bardziej defensywnych, jest obecnie bardziej poprawne politycznie niż wykorzystywanie korwet lub fregat.

Drugą grupę okrętów OPV tworzą jednostki charakteryzujące się większą dzielnością morską oraz większymi rozmiarami. Ich zasadniczym przeznaczeniem jest zabezpieczenie narodowych interesów na akwenach podległych jurysdykcji państwa nadbrzeżnego. Chociaż nie wyklucza to możliwości zainstalowania na ich pokładach bardziej zaawansowanych systemów uzbrojenia ich rolą jest bardziej być „obecnym” niż „walczącym”. Okręty tej grupy można określić mianem „niszowych” (niche capability OPV) z uwagi na zakres realizowanych przez nie zadań (m.in. patrolowe, hydrograficzne, badawcze, niesienia pomocy).

Głównym założeniem przyświecającym konstruktorom jednostek OPV jest uzyskanie jak najlepszego stosunku efektów do poniesionych kosztów z uwzględnieniem spektrum zadań przeznaczonych dla danej jednostki. Wyrazem ograniczania wydatków jest instalacja systemów komercyjnych (off-the-shelf) jak np. środki nawigacyjne, radary wrywania celów nawodnych czy też głowice optoelektroniczne. W pewnych obszarach zostają jednak zachowane środki typowo wojskowe jak np. systemy łączności.

Stosowane układy napędowe charakteryzują się dużą ekonomicznością spalania paliwa i gwarantują uzyskanie dużego zasięgu pływania kosztem ograniczenia prędkości maksymalnych do wielkości rzędu 20 – 23 węzłów.

Jednostki OPV na ogół nie posiadają wyrafinowanych systemów radiolokacyjnych (np. trójwspółrzędnych stacji wykrywania celów powietrznych). Ich głównym uzbrojeniem pozostają armaty średniego i małego kalibru (20 – 76 mm).

Poniżej przedstawionych zostało kilka wybranych konstrukcji jednostek OPV, na podstawie których przybliżone zostaną możliwości okrętów tej klasy.

### **L'Adroit**

L'Adroit jest pierwszą jednostką powstałą w ramach rozwijanego przez firmę DCNS w oparciu o własne fundusze programu Gowind<sup>1</sup>. W konstrukcji okrętu wykorzystano założenia konstrukcyjne zgodne z wymogami technologii stealth. Okręt posiada charakterystyczny kształt nadbudówki zbliżony do rozwiązania zastosowanego na amerykańskim projekcie LCS-1 i później powtórzonym m.in. na tureckim MILGEMie. Elementem wyróżniającym jest także zamontowany na nadbudówce stożkowy maszt kryjący system radiolokacyjny.

We wnętrzu nadbudówki umieszczony został hangar, a za nim rozciąga się pokład lotniczy, z którego operować może śmigłowiec o masie do 10 ton oraz bezzałogowy środek latający (Schiebel Camcopter S-100). W rufowej części kadłuba znajdują się 2 rampy pozwalające na wodowanie łodzi sztywnoburtowych o długości do 9 m oraz pojazdów podwodnych (Sirehna Rodeur).

Uzbrojenie okrętu sprowadza się obecnie do armaty kalibru 20 mm oraz 2 karabinów maszynowych i armatek wodnych (jako non-lethal weapon). Konstruktorzy jednostki zostawili jednak możliwość ewentualnego dozbrowienia okrętu w przyszłości. W części dziobowej możliwe jest zainstalowanie wyrzutni pionowego startu z raketami przeciwlotniczymi, a w nadbudówce przewidziano miejsce na montaż wyrzutni rakiet przeciwokrętowych (w miejscu obecnie zajmowanym przez łódź). Do montażu dodatkowego uzbrojenia przystosowany jest także okrętowy system walki Polaris, którego głównym zadaniem w obecnej konfiguracji jest dostarczanie informacji na temat sytuacji taktycznej wokół okrętu [4].

Na mocy porozumienia pomiędzy MW Francji o formą DCNS okręt wypożyczony zostanie marynarce na okres 3 lat, podczas których będzie mógł udowodnić swoją przydatność m.in. w ramach kontroli obszarów morskich oraz przeciwdziałania nielegalnej imigracji w rejonie Morza Śródziemnego. Nie wyklucza się także wykorzystania okrętu w działaniach przeciwpirackich.

Wyżej wymienione porozumienie jest jedną z cech wyróżniających L'Adroit spośród innych okrętów OPV. Jego wyjątkowość polega na nawiązaniu nowych relacji współpracy pomiędzy wytwórcą – DCNS, a siłami morskimi Francji. W jego ramach marynarka otrzyma możliwość wszechstronnego przetestowania nowego produktu w rzeczywistych warunkach działań. Z kolei DCNS liczy na stronę marketingową przedsięwzięcia związaną z promocją jednostki wśród marynarek i straży granicznych innych państw [5].

<sup>1</sup> Program w obecnej formie obejmuje projekt okrętu OPV oraz korwety raketowej.

Tabela 1. Podstawowe dane taktyczno – techniczne i możliwości OPV L'Adroit

Wyporność (t)	Wymiary (m)	Prędkość (w)	Zasięg (Mm/w)	Autonomiczność (doby)	Załoga + pasażerowie
1000	87 x 13 x 3,3	21	8000/12	21	30 + 29
Wyposażenie					
System walki Polaris, radar 2D, system optoelektroniczny, śmigłowiec o masie do 10 ton, bezzałogowe środki nawodne i podwodne, 2 łódzie sztywnoburtowe					
Uzbrojenie					
Armata 20 mm, 2 karabiny maszynowe					

Zródło: informacje reklamowe stoczni DCNS.

### OPV 80 i OPV 2020

Wśród nowowprowadzanych do służby okrętów OPV jednym z częściej wybieranych konstrukcji jest projekt niemieckiej stoczni Fassmer – OPV 80. Jednostki tego typu zamówione zostały przez państwa Ameryki Południowej w ilości 11 sztuk (4 dla Chile, 5 dla Argentyny, 2 dla Kolumbii). Konstrukcja ta oferowana jest także Brazylii, która zamierza zakupić 5 jednostek OPV w ramach programu PROSUPER (Programa de Obtenção de Meios de Superfície).

Kadłub i nadbudówki okrętów wykonane są ze stali. W celu zmniejszenia skutecznej powierzchni odbicia ich przekrój poprzeczny przypomina literę X. Jednostki posiadają hangar mogący pomieścić średniej wielkości śmigłowiec. W rufowej części możliwe jest umiejscowienie rampy umożliwiającej wodowanie i podnoszenie łodzi inspekcyjnej. Okręty dysponują dużym zasięgiem określanym na 12 000 Mm (dane stoczni Fassmer) lub 8000 Mm (według stoczni ASMAR, wykonawcy wersji chilijskiej) przy prędkości 12 węzłów. Jednostki dysponują miejscem dla zakwaterowania do 100 osób (60 w wersji dla Chile) włączając w to 30 członków załogi.

Do zadań realizowanych przez okręty chilijskie oprócz typowej działalności patrolowej należy także prowadzenia działań ratowniczych oraz kontrola czystości wód.

Tabela 2. Podstawowe dane taktyczno – techniczne i możliwości OPV 80

Wyporność (t)	Wymiary (m)	Prędkość (w)	Zasięg (Mm/w)	Autonomiczność (doby)	Załoga + pasażerowie
1728	80,6 x 13 x 3,8	20	8000/12	30	30 + 30
Wyposażenie					
System kierowania ogniem DESA ARIES, radary Sperry Marine Brodgemaster E (2 pasma X i 1 pasma S), śmigłowiec AS 365 lub Bo 105, 2 łódzie sztywnoburtowe					
Uzbrojenie					
Armata 40 mm, 6 karabinów maszynowych 12,7 mm					

Zródło: informacje reklamowe stoczni ASMAR.

Oprócz OPV 80 w ofercie firmy Fassmer znajdują się także okręty OPV 90 (powiększony projekt OPV 80) oraz OPV 2020. Ten ostatni istnieje na razie tylko w formie koncepcji wielozadaniowego okrętu OPV wykorzystującego elementy komercyjne. Jednostka ma wykorzystywać napęd elektryczny i charakteryzować się niskim poziomem emisji dwutlenku węgla i tlenków azotu. Jako paliwa będzie mogła używać zarówno oleju napędowego (DMFO – Diesel Marine Fuel Oil) jak i gazu ziemnego (LNG – Liquefied Natural Gas).

Na okręcie będzie można zainstalować do 9 modułów zadaniowych w postaci odpowiedników dwudziestostopowych kontenerów (TEU) zawierających:

- zestaw obrony bezpośredniej;
- zbiornik na gaz ziemny (do 4 na śródokręciu);
- środki walki elektronicznej;
- ośrodek pomocy medycznej;
- wyrzutnie raket przeciwokrętowych;
- centrum prasowe;
- uzbrojenie i wyposażenie ZOP;
- uzbrojenie i wyposażenie przeciwminowe;
- urządzenia do kontroli zanieczyszczeń;
- bezzałogowy środek podwodny.

W projekcie przewiduje się zastosowanie bezzałogowych pojazdów podwodnych, powietrznych oraz śmigłowca i łodzi inspekcyjnej.

Tabela 3. Podstawowe dane taktyczno – techniczne i możliwości OPV 2020

Wyporność (t)	Wymiary (m)	Prędkość (w)	Zasięg (Mm/w)	Autonomiczność (doby)	Załoga + pasażerowie
1980	98,2 x 16 x 5	20 – 25	10 000/-	30	30 + 60
Wyposażenie					
Łódź sztywno burtowa, śmigłowiec, bezzałogowy środek powietrzny, moduł przeciwminowy					
Uzbrojenie					
Armata średniego kalibru, zestaw obrony bezpośredniej, moduł ZOP					

Źródło: informacji reklamowe stoczni Fassmer.

## Holland

Holenderskie okręty typu Holland należą do jednych z najnowszych jednostek rodziny OPV. Idea ich budowy pojawiła się w Holandii w wyniku analizy zadań jakie stoją i staną w przyszłości przed marynarką tego kraju. Jako jeden z wniosków postulowano wycofanie ze służby i sprzedaż jednostek nieperspektywicznych, a następnie przeznaczenie zaoszczędzonych na ich eksploatacji środków finansowych na zakup zupełnie nowych okrętów.

Te stosunkowo duże jednostki (wyporność 3800 ton) przeznaczone są do realizacji zadań w rejonie holenderskich terytoriów zamorskich (Karaiby) jak i w rejonie baz macierzystych (Morze Północne). Do typowych zadań przeznaczonych dla jednostek typu Holland należy przeciwdziałanie przestępczości na morzu oraz działania blokadowe.

W projekcie okrętów zaimplementowano elementy technologii stealth oraz zwrócono uwagę na polepszenie ich właściwości morskich. W konstrukcji zastosowano stal o obniżonej wytrzymałości na rozciąganie charakteryzującą się większą masą własną, dzięki czemu zapewnia ona osłonę przed bronią małokalibrową. Pomieszczenia wykorzystywane przez załogę i pasażerów chronione są przez gazową cytadelę.

Okręty wyposażone są w dwie łodzie sztywnoburtowe (jedna opuszczana na prawą burtę, druga przez slip rufowy) oraz lądowisko i hangar dla śmigłowca (NH 90). Przestrzeń kwaterunkowa pozwala na zaokrętowanie 50 członków załogi oraz 40 dodatkowych osób (obsługa śmigłowca, pluton piechoty morskiej lub ekipa medyczna). W przypadku udziału w działaniach niesienia pomocy humanitarnej możliwe jest zakwaterowanie dalszych 100 osób.

Pod pokładem lotniczym jest miejsce na dwa dwudziestostopowe kontenery lub palety z dodatkowym wyposażeniem. System napędowy okrętów zbudowany został w układzie CODOE (silniki wysokoprężne i elektryczne).

Jednostki typu Holland są pierwszymi w siłach morskich Holandii wyposażonymi w zintegrowany system sensorów i środków łączności ISCS (Integrated Sensor and Communication System) firmy Thales. Idea tego systemu polega na umiejscowieniu wyposażenia elektronicznego w ramach jednej struktury masztowej. Dla jednostek typu Holland jest to IM-400 (Integrated Mast), w którym zainstalowano: radary kontroli przestrzeni powietrznej i powierzchni, system „swój – obcy”, urządzenia optoelektroniczne, urządzenia walki elektronicznej oraz środki łączności. U podstawy maszt ma wymiary 8 m na 8 m, jego wysokość wynosi 13 m a masa 52 tony.

Tabela 4. Podstawowe dane taktyczno – techniczne i możliwości OPV Holland

Wyporność (t)	Wymiary (m)	Prędkość (w)	Zasięg (Mm/w)	Autonomiczność (doby)	Załoga + pasażerowie
3750	108 x 18 x 4,5	22	5 000/16	30	50 + 40
Wyposażenie					
System walki SEWACO, radary SMILE (3D) i SEASTAR, system optoelektroniczny Gatekeeper, LINK 11 i 16, 2 łodzie sztywnoburtowe (12 m), śmigłowiec NH 90					
Uzbrojenie					
Armata 76 mm OTO Melara Super Rapid, armata 30 mm OTO Melara Marlin WS (zdalne sterowanie), 2 karabiny maszynowe 12, 7 mm OTO Melara Hitrole (zdalnie sterowane), 2 karabiny maszynowe 12,7 mm M2HB					

Źródło: informacje reklamowe stoczni Damen Schelde Naval Shipbuilding oraz firmy Thales.

## Meteoro

Hiszpańskie okręty typu Meteoro powstały w wyniku zainicjowanego w 2004 roku programu BAM (Buques de Acción Marítima). Do głównych zadań realizowanych przez te jednostki należą:

- ochrona i konwojowanie statków w warunkach zagrożenia asymetrycznego i konfliktu zbrojnego o niskiej intensywności;
- kontrola żeglugi;
- zwalczanie przestępczości i terroryzmu na morzu;
- prowadzenie działań ratowniczych;
- niesienie pomocy humanitarnej w sytuacjach kryzysowych oraz podczas klęsk żywiołowych i katastrof naturalnych;
- ochrona rybołówstwa;
- kontrola zanieczyszczeń.

Dzięki zastosowaniu modułowego wyposażenia okręty mogą także prowadzić działalność rozpoznawczą oraz prace hydrograficzne, zabezpieczać działalność nurków oraz akcje ratownicze okrętów podwodnych. Na jednostkach można zainstalować 6 kontenerów zawierających bezzałogowe środki powietrzne, urządzenia kontroli zanieczyszczeń oraz sprzęt dla nurków i wyposażenie warsztatowe.

Na wyposażeniu okrętów znajduje się system walki SCOMBA M (Sistema de COMbate de los Buques de la Armada) w projektowaniu którego uwzględniono prowadzenie działań w środowisku przybrzeżnym. Każdą jednostkę wyposażono w 3 konsole systemu w bojowym centrum informacji i 1 konsolę na mostku. W procesie tworzenia systemu korzystano z doświadczeń amerykańskiej firmy Lockheed Martin, producenta systemu Aegis, z którego zaimplementowano pewne rozwiązania programowe.

Okręty wyposażone są w system walki elektronicznej oraz radary firmy Indra. Do napędu zastosowano układ silników wysokoprężnych i elektrycznych. Jednostki wyposażone zostały w lądowisko dla śmigłowców (o wymiarach 24,7 m na 13,5 m) oraz hangar lotniczy. Przenoszą także 2 łodzie sztywnoburtowe.

Tabela 5. Podstawowe dane taktyczno – techniczne i możliwości OPV Meteoro

Wyporność (t)	Wymiary (m)	Prędkość (w)	Zasięg (Mm/w)	Autonomiczność (doby)	Załoga + pasażerowie
2575	93,9 x 14 x 4,4	20,5	8 000/12	-	35 +35
Wyposażenie					
System walki SCOMBA, radar Indra Aries, 2 łodzie sztywnoburtowe, śmigłowiec (AB 212 lub NH 90)					
Uzbrojenie					
Armata 76 mm OTO Melara, 2 armaty 25 mm, 2 karabiny maszynowe 12,7 mm					

Źródło: informacje reklamowe stoczni Navantia.



W ramach pierwszej serii zamówione zostały 4 jednostki, z których ostatnia wejdzie do służby w 2012. W skład drugiej serii mającej liczyć ogółem 5 okrętów wejdą 3 jednostki przystosowane do działań patrolowych, jedna ratownicza i jedna hydrograficzna.

### **K e d a h**

Seria okrętów OPV typu Kedah dla Malezji powstała w oparciu o szeroko znany projekt MEKO 100 niemieckiej stoczni Blohm + Voss. Początkowo seria miała liczyć 27 jednostek, lecz finalnie powstało tylko 6, spośród których 2 zbudowane zostały w Niemczech i wykończone w Malezji, gdzie zbudowano 4 pozostałe okręty.

Okręty zostały skonstruowane z wykorzystaniem technologii stealth obniżających ich skuteczną powierzchnię odbicia i redukujących widmo w zakresie podczerwieni. Ich projekt uwzględnia zastosowanie modułów konfiguracyjnych wyposażenie zgodnie z realizowanymi zadaniami bez prowadzenia dodatkowych prac lub potrzeby dokonywania zmian w systemie dowodzenia.

Jednostki wyposażone są tylko w uzbrojenie artyleryjskie, ale możliwe jest dozbrojenie ich w rakiety przeciwokrętowe (MM40 Exocet) oraz przeciwlotnicze (Sea RAM). Okręty są także przygotowane do instalacji systemu sonarowego oraz urządzeń walki elektronicznej.

Tabela 6. Podstawowe dane taktyczno – techniczne i możliwości OPV Kedah

Wyporność (t)	Wymiary (m)	Prędkość (w)	Zasięg (Mm/w)	Autonomiczność (doby)	Załoga + pasażerowie
1670	91,1 x 12,8 x 3,4	22	6050/12	-	68
Wyposażenie					
System walki STN Atlas Cosys 110M1, system optoelektroniczny Contraves TMEO, radary EADS TRS-3D/16ES, Contraves TMX, Atlas Elektronik 9600 ARPA, śmigłowiec					
Uzbrojenie					
Armata 76 mm OTO Melara Super Rapid, armata 30 mm OTO Melara/Mauser, 2 karabiny maszynowe 12,7 mm					

Źródło: informacje ze źródeł jawnych.

Na podstawie projektu MEKO 100 zbudowane zostały także niemieckie korwety K130. Projekt ten posłużył także stoczni jako podstawa do opracowania nowego typu okrętu - OPV Sentinel. Jednostki tego typu mają charakteryzować się dużą elastycznością realizowanych zadań począwszy od działań militarnych poprzez policyjne na niesieniu pomocy skończywszy. Zakres ewentualnych zadań określony został przez stocznnię<sup>2</sup>:

- działania patrolowe i kontrolne;

<sup>2</sup> Na podstawie informacji reklamowych firmy Blohm + Voss.

- projekcja siły;
- pełnienie roli okrętu dowodzenia;
- prowadzenie działań lotniczych;
- wsparcie działań specjalnych i wymuszania prawa;
- przeciwdziałanie przestępczości na morzu;
- wsparcie działań na lądzie;
- prowadzenie działań z zakresu poszukiwania i ratownictwa;
- wsparcie działań nurków;
- zabezpieczenie działalności naukowej;
- udzielanie pomocy humanitarnej;
- prezentacja bandery.

Tabela 7. Podstawowe dane taktyczno – techniczne i możliwości OPV Sentinel

Wyporność (t)	Wymiary (m)	Prędkość (w)	Zasięg (Mm/w)	Autonomiczność (doby)	Załoga + pasażerowie
1840	89,1 x 12,4 x 3,4	26	4000/15	21	65
Wyposażenie					
Nie sprecyzowano					
Uzbrojenie					
Armata średniego kalibru					

### Wielozadaniowe OPV

W kilku krajach rozważane są opcje wprowadzenia do służby jednostek wielozadaniowych, mogących realizować zadania wykonywane obecnie przez okręty hydrograficzne, patrolowe oraz przeciwminowe.

Dla sił morskich Australii powstać ma 8 okrętów zwanych dziś roboczo Offshore Combatant Vessels - OCV. Każdy z nich ma mieć wyporność rzędu 2000 ton. Dzięki zastosowaniu modułów zadaniowych mają one przejąć rolę okrętów przeciwminowych Huon, patrolowych Amidale oraz jednostek hydrograficznych. Jedną z podstawowych idei OCV jest zastosowanie jednego typu środka bezzałogowego do wykonywania zadań przeciwminowych i hydrograficznych. Okręty będą miały również możliwość prowadzenia działań lotniczych, ale szczegóły dotyczące tego tematu (wybór środka lotniczego) zostaną ustalone po roku 2017. Pierwszy z 20 okrętów OCV powinien pojawić się po roku 2021. Spektrum zadań realizowanych przez okręty ma objąć działalność przeciwpiracką, ochronę granic państwa oraz prowadzenie działań bojowych w strefie przybrzeżnej.

Podobna koncepcja użycia okrętów rozważana jest także w Wielkiej Brytanii. Początkowo prace nad nowymi jednostkami prowadzone były w ramach programu Future Surface Combatant (FSC) jako projekt C3. Z czasem element ten wyodrębnił się z FSC jako Future Minecountermeasure/Hydrographic/Patrol Vessel (FMHPV). W porównaniu do jednostek australijskich okręty brytyjskie będą więk-

sze (około 3000 ton wyporności). Oprócz zadań wynikających z nazwy projektu (działania przeciwminowe, hydrograficzne i patrolowe) realizować będą także zadania wsparcia działań sił specjalnych [3].

### **FPV Hirta (typ Jura)**

FPV Hirta nie jest klasyfikowana jako OPV i nie jest wybudowana z przeznaczeniem dla marynarki wojennej. Nie przenosi także uzbrojenia. Jest to okręt wybudowany dla szkockiej agencji ochrony rybołówstwa (Scottish Fisheries Protection Agency), a powodem dla którego znalazł się wśród konstrukcji wymienionych w tym podrozdziale jest miejsce jego budowy – Stocznia Remontowa w Gdańsku.

Jednostka przeznaczona jest do działań związanych z ochroną rybołówstwa na akwenach okalających Szkocję oraz w rejonie Północno - Wschodniego Atlantyku. Do napędu okrętu zastosowane zostały silniki wysokoprężne oraz elektryczne. Posiada on 2 pędniki strugowodne – po jednym na dziobie i rufie. Okręt może wykonywać zadania przy sile wiatru 6°B oraz przy stanie morza 5 – 6.

W 2008 projekt okrętu zyskał uznanie The Royal Institute of Naval Architects (RINA) i został umieszczony pośród 28 najbardziej innowacyjnych konstrukcji cywilnych powstałych w tym roku (w kategorii małych jednostek o długości do 100 metrów)<sup>3</sup>.

Tabela 8. Podstawowe dane taktyczno – techniczne i możliwości FPV Hirta

Wyporność (t)	Wymiary (m)	Prędkość (w)	Zsięg (Mm/w)	Autonomiczność (doby)	Załoga
2200	84 x 13 x 4,5	18	-/12	-	22
Wyposażenie					
Radar Sperry Marine Bridgemaster, łódź inspekcyjna					
Uzbrojenie					
Nie przenosi					

Źródło: informacje reklamowe stoczni Remontowa S.A..

### **... A SPRAWA POLSKA**

Wraz z rozpadem Układu Warszawskiego Marynarka Wojenna RP pozostała z rozbudowanymi siłami desantowymi, obrony przeciwminowej oraz lekkimi nawodnymi siłami uderzeniowymi. W tym czasie siły te już nie należały do najnowocześniejszych, lecz były zdolne do nawiązania walki z potencjalnym przeciwnikiem i prowadzenia działań w rejonie Bałtyku Południowego. W ciągu następnych 20 lat potencjał tych sił został w znacznym stopniu utracony, zarówno w sferze ilo-

<sup>3</sup> Na podstawie: Significant Small Ships of 2008, oficjalna strona RINA.

ściowej jak i jakościowej [6]. Straty te zostały tylko w niewielkim stopniu ograniczone przez przeprowadzone modernizacje pozostałych w służbie okrętów.

Głównym problemem związanym z pozyskiwaniem przez Marynarkę Wojenną RP nowych okrętów jest kwestia finansowa. Należy założyć, że w najbliższej perspektywie czasowej (5 – 10 lat) nakłady na morski rodzaj sił zbrojnych nie ulegną gwałtownemu zwiększeniu. Tym samym nie należy spodziewać się, że skład sił okrętowych Marynarki zostanie wzbogacony o nowe, wielozadaniowe platformy posiadające wyrafinowane systemy uzbrojenia umożliwiające zwalczanie szerokiego spektrum celów.

Rozpatrując 3 podstawowe funkcje sił morskich można uszeregować je ze względu na ich kapitałochłonność. Stosunkowo najtańsze działania związane są z pozyskaniem możliwości dyplomatycznych (rozumianych jako pokojowa prezentacja bandery bez „dyplomacji kanonierek”). Realizacja funkcji policyjnych wymaga bardziej wyspecjalizowanych platform wyposażonych w stosunkowo proste systemy uzbrojenia. Największe wydatki związane są z możliwością realizacji funkcji militarnej.

Rozważając ewentualny zakup nowych okrętów należy wcześniej określić zbiór zadań jakie mają być przez nie realizowane w ramach z każdej z funkcji (oczekiwania). Górna granica tych wymagań zostanie ograniczona przez dostępne środki finansowe (możliwości). Ich ograniczenie wymusza racjonalizację wydatków rozumianą jako dostosowanie do otaczającego środowiska bezpieczeństwa (jego wyzwań i szans).

Zadania dla sił Marynarki Wojennej RP (w tym i okrętowych) przedstawić można w postaci dwóch grup. Do pierwszej z nich należą<sup>4</sup>:

- osłona operacyjna morskiej granicy państwa i polskich obszarów morskich;
- odparcie uderzeń przeciwnika z kierunku morskiego;
- zwalczanie sił przeciwnika w strefie obrony Marynarki Wojennej we współdziałaniu z innymi rodzajami sił zbrojnych;
- utrzymania panowania na morzu w przybrzeżnej strefie obrony;
- udział w obronie przeciwdesantowej wybrzeża – zwalczanie desantów morskich przeciwnika.

Do drugiej grupy zadań zaliczyć można natomiast:

- realizacja zadań polskiej morskiej racji stanu (zapewnienie swobody transportu morskiego, utrzymanie bezpieczeństwa żeglugi na szlakach komunikacyjnych, demonstrowanie bandery);
- zapewnienie wczesnego wykrycia symptomów zagrożenia bezpieczeństwa państwa od strony morza;
- wsparcie Straży Granicznej w ochronie morskiej granicy państwowej i polskiej strefy ekonomicznej;

<sup>4</sup> Na podstawie informacji zawartych na oficjalnej stronie MW RP: [www.mw.mil.pl](http://www.mw.mil.pl). Podział na grupy wykonany przez autora na potrzeby artykułu.

- udział w ratowaniu życia w polskiej strefie ratownictwa SAR (Search and Rescue) oraz ratownictwo załóg samolotów we współdziałaniu z Wojskami Lotniczymi i Obrony Powietrznej;
- zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi na polskich obszarach morskich (związanego z działalnością Biura Hydrograficznego MW);
- demonstrowanie obecności morskiej w strefie zainteresowania państwa (32,8 tys. km<sup>2</sup> Wyłącznej Strefy Ekonomicznej i ponad 140 tys. km<sup>2</sup> obszaru zainteresowania Państwa);
- udział w ochronie ekologicznej polskich obszarów morskich;
- udział w misjach pokojowych organizacji międzynarodowych oraz w przedsięwzięciach w ramach „Partnerstwa dla Pokoju” oraz współpracy bilateralnej i multilateralnej z siłami morskimi innych państw.

Podział zadań na dwie powyższe grupy wynika z założenia zdolności do ich realizacji przez jednostki OPV. W przypadku zadań z pierwszej grupy okręty tej klasy mogą wypełniać je w 100% lub blisko tej wartości (powyżej 70%)<sup>5</sup>. Możliwości realizacji zadań z drugiej grupy pozostają mniej lub bardziej ograniczone chociaż nie są zerowe.

Charakter zadań realizowanych przez Marynarkę Wojenną RP wskazuje na możliwości zakupu i wykorzystania okrętów OPV jako efektywnego środka ich realizacji. Oczywiście w tej ich części, która nie wymaga angażowania jednostek o dużym potencjale bojowym. Ewentualny zakup okrętów OPV nie wymagałby stosunkowo dużych nakładów finansowych, a pozwoliłby na wykonywanie zadań zarówno w strefie przybrzeżnej jak i w znacznym oddaleniu od baz macierzystych.

Orientacyjne ceny okrętów OPV zostały przedstawione w tabeli [Tabela 9]. Na podstawie danych w niej zawartych można stwierdzić, że średnia cena jednostki tej klasy waha się w granicach 70 mln \$. Nie jest to kwota olbrzymia, nawet jak na warunki polskie, porównywalna z ceną nowoczesnego samolotu wielozadaniowego<sup>6</sup>. Podane ceny najczęściej dotyczą zakupu platformy wraz z uzbrojeniem i wyposażeniem, ale nie obejmującym śmigłowca. W przypadku pozyskania elementu lotniczego cena może wzrosnąć o kolejne 10 - 20 mln \$ w zależności od typu śmigłowca.

Dostępna oferta jednostek OPV jest bardzo zróżnicowana zarówno pod względem liczby typów jak i prezentowanych przez nie możliwości. Obejmuje ona zarówno jednostki tanie (kilkadziesiąt mln \$) jak i o wiele droższe (powyżej 100 mln \$). Producenci oferują również dość szerokie możliwości ich konfiguracji (wielozadaniowość oraz modułowość konstrukcji) co ma duże znaczenie w przypadku marynarek o małej liczbie jednostek pływających, a niestety, Marynarka Wojenna RP w ciągu najbliższych lat może dołączyć do grona właśnie takich [6].

---

<sup>5</sup> Według szacunków autora artykułu.

<sup>6</sup> Cena samolotów F-35, F-22 czy też Eurofighter przekracza znacznie 100 mln \$. Cena samolotu F-16C/D Block 52+ dla Polski wyniosła 73 mln \$ wliczając w to pakiet logistyczny i uzbrojenie (podstawa: [www.wp.mil.pl](http://www.wp.mil.pl)).

Okręty tej klasy posiadają jeszcze jedną zaletę – stosunkowo prostą konstrukcję. Ewentualny zakup okrętów OPV dla Marynarki Wojennej RP oraz Straży Granicznej mógłby zostać zrealizowany w oparciu o krajowy przemysł stoczniowy dysponujący już w tej chwili odpowiednim potencjałem i doświadczeniem (FPV Hirta).

Tabela 9. Orientacyjne koszty zakupu okrętów OPV (ceny w mln \$)

Państwo	Projekt lub nazwa programu	Ilość okrętów	Cena programu	Cena jednostkowa
Kolumbia	OPV80	4	230	57,5
Filipiny <sup>7</sup>		2	do 150	75
Francja	BATSIMAR <sup>8</sup>	18	1341	74,5
Holandia	Holland	4	700	175
Trynidad	River 90	3	240	80
Irlandia	PV90	3	129	43
Portugalia	NPO2000 <sup>9</sup>	6	282	47
Tajlandia	River 90	6	450	75
Maroko	OPV70	4	160	40
Indie	NOPV <sup>10</sup>	5	527	105,4
Argentyna	OPV80	5	156	31,2
Meksyk	Oaxaca	3	180	60

Źródło: informacje ze źródeł jawnych.

Minimalizacji kosztów pozyskania okrętów OPV można dokonać poprzez zakup licencji gotowego projektu (rezygnacja z dość kosztownej i czasochłonnej fazy projektowania i testów) oraz dopasowanie jego możliwości bojowych do kieszeni zamawiającego (czyli zakup stosunkowo prostych systemów uzbrojenia). W przypadku jednostek przeznaczonych do działań tylko w wyłącznej strefie ekonomicznej możliwa jest rezygnacja z hangaru lotniczego i pozostawienie jedynie lądowiska. Rozwiązanie to jednak traci sens gdy jednostka będzie musiała działać w oddaleniu od baz np. przy działaniach przeciwpirackich. Dodatkowe oszczędności można uzyskać poprzez zamówienie jednostek wraz z innym partnerem, krajowym (np. Straż Graniczna) lub zagranicznym.

OPV w większości projektowane są jako jednostki wielozadaniowe. Rozwiązanie to powoduje jednak zwiększenie wymiarów kadłuba muszącego pomieścić więcej elementów funkcyjnych – nawet w przypadku konstrukcji modułowej. Dzięki temu otrzymuje się jednostkę zdolną do realizacji kilku zadań, co ma niebagatelne znaczenie dla sił o ograniczonej liczbie platform.

<sup>7</sup> Zakup w ramach FMS (Foreign Military Sales) od rządu USA.

<sup>8</sup> Bâtiments de surveillance et d'intervention maritime

<sup>9</sup> Navios de Patrulha Oceânica

<sup>10</sup> Druga transza jednostek typu Saryu.

Podsumowując rozważania można stwierdzić, że zakup okrętów OPV dla Marynarki Wojennej RP wydaje się jednym z racjonalnych posunięć mogących odnowić potencjał jej sił okrętowych. Taki wybór zapewne nie zwiększy gwałtownie potencjału uderzeniowego, pozwoli jednak na wykonywanie szerokiego zakresu zadań zarówno w działaniach narodowych jak i międzynarodowych.

## WNIOSKI

Czy gwałtowny rozwój rynku okrętów OPV jest tylko wynikiem przystosowania się sił morskich do zmniejszonych budżetów wojskowych? Czy też fakt ten związany jest z przejściową modą lub też wynika z rzeczywistych potrzeb?

Do niewątpliwych zalet tych jednostek zaliczyć należy stosunkowo niskie koszty pozyskania i eksploatacji oraz szeroki zakres realizowanych zadań. Jednostki te posiadają jednak dość znaczne ograniczenia w zakresie prowadzenia walki na morzu i wsparcia sił lądowych, ale z drugiej strony doskonale nadają się do wypełniania funkcji dyplomatycznej i policyjnej sił morskich.

Dzięki zaimplementowaniu wielozadaniowości są to okręty atrakcyjne zwłaszcza dla państw dysponujących małym budżetem. Znakomicie wpisują się w obecne zapotrzebowanie na tanie jednostki mogące realizować ochronę linii komunikacyjnych w oddaleniu od macierzystych baz.

Odpowiadając na zadane powyżej pytania można stwierdzić, że ich popularność związana jest zarówno z potrzebami jak i możliwościami finansowymi sił morskich. Nie wydaje się również, aby była to tylko przejściowa moda. Przeciętny okres eksploatacji okrętu wynosi bowiem 30 – 35 lat.

## BIBLIOGRAFIA

- [1] Schulte S., *Germany's Bundeswehr prepares for reform*, „Jane's Defence Weekly”, 2011, 42, str. 23.
- [2] Fish T., Shipborne versatility: offshore patrol vessels, „Jane's Defence Weekly”, 20.10.2008.
- [3] Fish T., *Cruising ahead*, „Jane's Defence Weekly”, 15.03.2020.
- [4] Dura M., *Okręty Gowind*, „Przegląd Morski”, 2011, 10, str. 31.
- [5] Tringham K., *Venture Voyage ...*, „Jane's Navy International”, 2011, 11, str. 10.
- [6] Badeński Z., Sołkiewicz H., *Charakterystyka struktur sił okrętowych Marynarki Wojennej w latach 1945 – 2009 i ich potencjałów po 1990 roku*, Rola

i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa, Sowa, Warszawa 2010, str. 101 – 137.

## **OPV – AN ANSWER FOR A NEED OR A WAY TO CUT COSTS?**

### **ABSTRACT**

Moving the centre of gravity of the actions of the naval forces of the waters of the ocean-going into coastal waters relates not only to carrying out typical activities of military nature in these areas. The implementation of tasks such as combating crime at sea and the protection of merchant shipping becomes very important. LtCdr Grzegorz Kolanski writes about a new generation of patrol forces. Its mainstay is a type of ships called OPV (Offshore Patrol Vessel). These ships offer naval forces a cost-effective and general-purpose platforms that bridge the capability gap between war fighting and policy tasks. They are very attractive especially for small navies.



**Bogusław JAKUBOWSKI**

## **PROGRAMOWANIE OBRONNE JAKO INSTRUMENT POLITYKI I STRATEGII BEZPIECZEŃSTWA NARODOWEGO**

### **STRESZCZENIE**

Programowanie rozwoju SZ RP jest procesem ciągłym i stanowi jeden z głównych instrumentów planowania obronnego. Poprzez pryzmat wzajemnych powiązań ze Strategią Bezpieczeństwa Narodowego, Strategią Obronności Rzeczypospolitej Polskiej oraz Strategią Transformacji Sił Zbrojnych przedstawiona została złożoność problematyki planowania rozwoju Sił Zbrojnych jako instrumentu polityki i strategii bezpieczeństwa państwa.

Słowa kluczowe:

bezpieczeństwo państwa, planowanie rozwoju SZ RP, polityka, strategia

### **WSTĘP**

Reforma systemu obronnego i restrukturyzacja SZ były jednym z zasadniczych wyzwań, przed którymi stanęła Polska po obaleniu systemu komunistycznego i odzyskaniu pełnej suwerenności. Przewyciężenie dziedzictwa Układu Warszawskiego w tym zakresie stanowiło zasadniczy wymóg dla podjęcia rzeczywistych starań o członkostwo w NATO i integrację z jego strukturami.

W pierwszym rządzie stworzono generalne wytyczne określające zasady funkcjonowania oraz zadania dla elementów systemu obronnego państwa odpowiadające warunkom nowej sytuacji polityczno-wojskowej w Europie. Najważniejszymi dokumentami dotyczącymi polityki bezpieczeństwa i obronności, na których oparta została przebudowa systemu obronnego RP były: "Założenia Polskiej Polityki Bezpieczeństwa", "Polityka Bezpieczeństwa i Strategia Obronna RP"<sup>1</sup> oraz wieloletnie programy budżetowe jak również programy rozwoju systemu obronnego.

---

<sup>1</sup> Szczegółowe zadania wykonawcze wynikające z niniejszego dokumentu zostały określone przez odpowiednie organa władzy i administracji państwowej oraz kierownictwa organizacji i instytucji, stosownie do zakresu ich kompetencji w sprawach obronności. Niniejszy dokument został jednomyślnie przyjęty na posiedzeniu Komitetu Obrony Kraju w dniu 2 listopada 1992 roku.

Założenia zawarte w tych dokumentach stały się podstawą rozpoczęcia kompleksowej reformy systemu obronnego państwa, w tym jego kluczowego komponentu Sił Zbrojnych.

System planowania obronnego jest oparty na zapisach Ustawy z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej<sup>2</sup>, oraz akcie wykonawczym do niej, jakim jest rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie warunków i trybu finansowania zadań wykonawczych w ramach przygotowań obronnych państwa przez organy administracji rządowej i organy samorządu terytorialnego, wydane na podstawie delegacji ustawowej zawartej w jej artykule 6 ust. 1 pkt 1. Zapisy te uszczegóławiają kompetencje organów administracji publicznej i nakreślają ramy planowania obronnego.

### **ORGANIZACJA I METODY PLANOWANIA ROZWOJU SZ RP W OKRESIE PRZYNALEŻNOŚCI DO UKŁADU WARSZAWSKIEGO**

W okresie przynależności Polski do Układu Warszawskiego (UW) na szczeblu kierownictwa tej organizacji funkcjonowało planowanie polityczno-strategiczne. Wszystkie decyzje polityczne były podejmowane na poziomie Doradczego Komitetu Politycznego Państw Stron Układu Warszawskiego. Polska nie posiadała autonomii w sferze polityki zagranicznej i spraw obronności państwa, jak również narodowej strategii i polityki bezpieczeństwa ukierunkowanych na realizację interesów narodowych. Podstawą planowania rozwoju Wojska Polskiego były tzw. rekomendacje Naczelnego Dowództwa Zjednoczonych Stron Układu Warszawskiego (ZSZ PSUW), które określały:

- skład, liczebność, uzbrojenie i wyposażenie jednostek WP wydzielanych do składu ZSZ PSUW;
- zadania w zakresie rozwoju organizacyjno-technicznego wojsk wydzielonych do składu ZSZ PSUW;
- zadania dla elementów militarnych i pozamilitarnych w zakresie operacyjnego przygotowania obszaru kraju, jako części Teatru Działań Wojennych.

Ponadto, Komitet Obrony Kraju (KOK)<sup>3</sup> wydawał w 1987 r. tzw. „Węzłowe założenia obronne PRL”<sup>4</sup> w ramach programowania obronnego w cyklu pięcioletnim.

<sup>2</sup> Dz.U. 2004 nr 241, poz. 2416 z późn. zmianami.

<sup>3</sup> KOK i jej organy, RM w drodze uchwał, rozporządzeń lub zarządzeń regulowały całokształt spraw związanych z obronnością i bezpieczeństwem państwa. KOK wraz z podległymi Wojewódzkimi Komitetami Obrony zakończyły funkcjonowanie w styczniu 2003 r. po wejściu w życie nowej ustawy o stanie wyjątkowym. Funkcje KOK przyjął Biuro Bezpieczeństwa Narodowego.

<sup>4</sup> Dokument oparty na koalicyjnej doktrynie obronnej, potwierdzonej (w zmodyfikowanym ujęciu) przez Doradczy Komitet Polityczny Układu Warszawskiego w Berlinie, tego samego roku. W praktyce już w 1988 r. wprowadzono liczne ograniczenia i oszczędności na wojsku, próbując łączyć je z możliwymi wówczas reformami.

Na jej podstawie powstawały dwa rodzaje planów:

- plany przygotowań obronnych, w tym rozwoju sił zbrojnych i pozamilitarnych elementów systemu obronnego państwa;
- plany działań sił zbrojnych i pozamilitarnych elementów systemu obronnego państwa w okresie zagrożenia i wojny.

Do 1989 r. system planowania rozwoju Wojska Polskiego był wkomponowany w system centralnego, nakazowo-rozdzielczego planowania społeczno-gospodarczego rozwoju Polski. Wówczas to w MON opracowywano plany długookresowe na 10-15 lat, średniookresowe na 5 lat oraz roczne plany wykonawcze. Plan średniookresowy rozwoju sił zbrojnych stanowił podstawowy dokument w procesie planowania rozwoju. Integralną część tego planu stanowiły plany specjalistyczne opracowywane przez dowództwa rodzajów oraz szefostwa rodzajów wojsk i służb, a także okręgi wojskowe. Roczne plany wykonawcze obejmowały szczegółowe zadania na dany rok kalendarzowy i główne zadania na kolejny rok. Opracowanie planów rocznych było skoordynowane a pracami nad budżetem MON.

Podsumowując planowanie SZ RP w okresie PRL, w dużym uproszczeniu można stwierdzić, że polegało ono de facto na zaplanowaniu realizacji dyrektyw Naczelnego Dowództwa Zjednoczonych Sił Zbrojnych Państw-Stron UW nakazujących przygotowanie i wydzielenie ze składu WP na potrzeby tego dowództwa określonej liczby oddziałów, związków taktycznych oraz związków operacyjnych. Stąd miało ono charakter operacjonalizacji celów wyznaczonych przez Układ Warszawski, a nie suwerenne ustalanie celów oraz sposobów ich osiągnięcia w sferze bezpieczeństwa. W konsekwencji, ze względu na nakazowy charakter planowania rozwoju sił zbrojnych, finansowanie tego procesu w państwach UW było traktowane jako priorytet w stosunkach do rozwoju cywilizacyjnego i gospodarczego państwa. W końcu tego okresu w latach 1987-1991, w SG WP podjęto próbę opracowania nowej metodyki planowania rozwoju WP. Punktem wyjściowym do procesu planowania rozwoju SZ RP metodą ilościowo-jakościową była opracowana w 1990 r. pierwsza „Doktryna obronna Rzeczypospolitej Polskiej”.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Charakterystyczne, że pierwsza „Doktryna obronna Rzeczypospolitej Polskiej”, przyjęta uchwałą Komitetu Obrony Kraju 21 lutego 1990 r. stanowiła kontynuację doktryn PRL i Układu Warszawskiego z lat osiemdziesiątych. Zakładała ona, że na wypadek wojny z Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej wydziela się odpowiednie zgrupowanie operacyjne, pozostające pod narodowym dowództwem i działające w składzie Zjednoczonych Sił Zbrojnych Państw – Stron Układu Warszawskiego. Warto tu przypomnieć, że w tym czasie minister spraw zagranicznych Krzysztof Skubiszewski, w uzgodnieniu z premierem Tadeuszem Mazowieckim, przygotował misję specjalną do Kwatery Głównej NATO. Zachowawczość polskiej doktryny z 1990 r. wskazuje swoiste kunktatorstwo jej twórców – typowe dla wyczekiwania okresu przejściowego, bez strategicznej perspektywy polityczno-wojskowej.

## ORGANIZACJA I METODY PLANOWANIA ROZWOJU SZ RP W OKRESIE SAMODZIELNOŚCI STRATEGICZNEJ

Po rozwiązaniu w 1991 r. Układu Warszawskiego, w warunkach realizowanych równoległe wielu reform w państwie, realizowano również proces przemian w sferze obronności państwa. Zasadniczym celem, w początkowym etapie budowy demokratycznego państwa, było ukształtowanie mechanizmów cywilnej kontroli nad SZ RP. Obowiązki Ministra Obrony Narodowej powierzono cywilnemu politykowi oraz rozpoczęto proces kształtowania cywilno-wojskowych struktur Ministerstwa Obrony Narodowej. Powstawały departamenty, w tym w połowie lat dziewięćdziesiątych m.in. Departament Systemu Obrony (DSO) oraz Departament Bezpieczeństwa Międzynarodowego, które włączyły się w proces strategicznego planowania obrony państwa. W DSO powstały pierwsze dyrektywy i plany obrony Polski w warunkach samodzielności strategicznej.

Proces planowania rozwoju SZ RP był nadal realizowany głównie w SG WP, lecz ostateczne decyzje w tej sprawie należały już do cywilnego Ministra Obrony Narodowej.

W 1993 r. uruchomiono proces narodowego, polityczno-strategicznego planowania obronnego na szczeblu państwa i opracowano:

- trzyletni plan i program rozwoju SZ RP;
- Polityczno-Strategiczny Plan Obrony Rzeczypospolitej Polskiej (PSPO RP). Plan zawierał ocenę przewidywanych zagrożeń i konfliktów wojennych, myśl przewodnią obrony RP oraz zadania elementów systemu obronnego państwa. Plan został opracowany w MON przy współpracy innych organów administracji rządowej;
- plan wydatków na zadania obronne w resortach i województwach;
- Centralne Programy Mobilizacji Gospodarki Narodowej na lata 1993-1995 oraz na lata 1996-2000.

Plan rozwoju SZ RP określał zamierzenia: organizacyjno-etatowe (skład i struktury organizacyjne), materiałowo-techniczne (zakupy uzbrojenia i sprzętu wojskowego), zmiany dyslokacyjne wojsk, inwestycje, przedsięwzięcia szkoleniowe wraz z niezbędnymi do ich realizacji materiałami Plan został opracowany w SG WP przy udziale innych komórek organizacyjnych RSZ i OW.

Od 1994 r. po przystąpieniu Polski do programu „Partnerstwa dla Pokoju”- nastąpiła stosunkowo szybka ewolucja organizacji i metod planowania w sferze obronności państwa, w tym SZ RP, w kierunku standardów obowiązujących w NATO<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Pierwsze rozmowy przedstawicieli MON z parlamentarzystami Zgromadzenia Północnoatlantyckiego nt. perspektyw wejścia Polski do NATO odbyły się 7 lipca 1992 r. W dniu 11 stycznia 1994 r. Polska weszła do programu „Partnerstwa dla Pokoju”. W dniu 5 lipca 1994 r. Sojusz podpisał z Polską „Indywidualny Program Partnerstwa”, który był ukierunkowany m.in. na: zwiększenie przejrzystości w planowaniu obronnym i pracach nad budżetem wojskowym, rozwój współpracy

W latach 1997-1999 kontynuowano prace nad doskonaleniem systemu planowania obronnego, w tym planowania rozwoju SZ RP, w ramach implementowania kolejnych standardów NATO. W 1997 r. opracowano pierwszy długofalowy, rządowy plan modernizacji SZ RP „Armia 2012”. Po jej modyfikacji związanej z przyjęciem do realizacji pierwszej edycji celów sił zbrojnych nazwę tego planu zmieniono na „Program integracji z Organizacją Traktatu Północnoatlantyckiego i modernizacji Sił Zbrojnych RP na lata 1998-2012”.

## **ORGANIZACJA I METODY PLANOWANIA ROZWOJU SZ RP W OKRESIE PRZYNALEŻNOŚCI DO NATO**

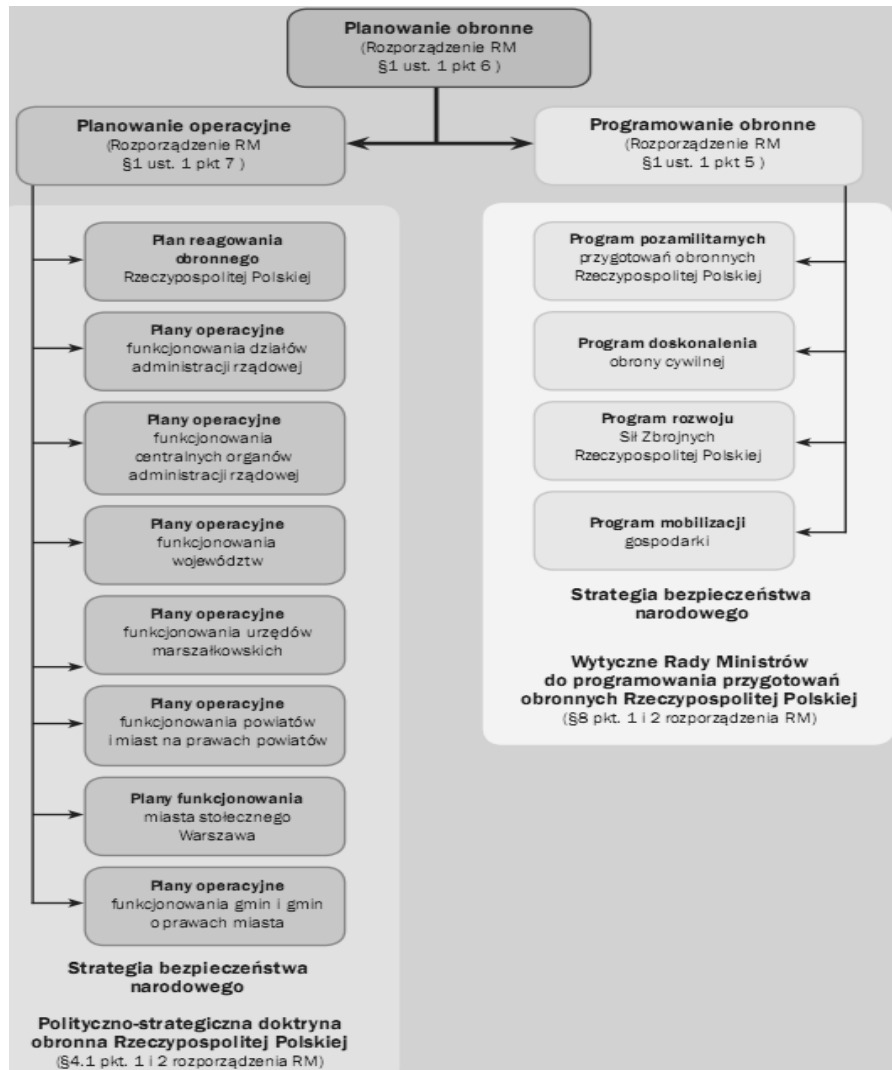
Osiągnięcie przez Polskę w marcu 1999 r. członkostwa w NATO spowodowało stopniowe przyjęcie standardów organizacji i metod planowania obowiązujących w tej polityczno-wojskowej organizacji<sup>7</sup>. Obecnie planowanie obronne w Polsce jest realizowane wg standardów NATO i obejmuje *planowanie, programowanie i budżetowanie*. Integralnym elementem procesu planowania obronnego jest przegląd obronny<sup>8</sup>. W ramach przeglądu obronnego dokonywane są oceny realizacji i finansowania programów obronnych oraz przedsięwzięć ukierunkowanych na doskonalenie obronności państwa. Ogólną strukturę procesu planowania obronnego przedstawiono na rys. 1.

---

wojskowej z NATO, długofalowy rozwój sił zbrojnych zorientowany na ich przybliżenie do standardów NATO.

<sup>7</sup> Pierwszym dokumentem stanowiącym podstawę nowego systemu planowania były przyjęte przez Radę Ministrów z dnia 17.11.1999 r. „Założenia do kompleksowej przebudowy, utrzymania i doskonalenia systemu obronności Rzeczypospolitej Polskiej”. W tym dokumencie m.in. przyjęto zasadę opracowania sześcioletnich programów obronnych, a także wydawania przez Radę Ministrów wytycznych do planowania i programowania obronnego zgodnie z cyklami Planistycznymi NATO. W części 5 tych założeń ustalono również zasadę corocznego przeprowadzenia, w ramach procesu planowania, przeglądu obronnego w państwie. W dn. 23 maja 2000 r. Rada Ministrów przyjęła Strategię Obronności Rzeczypospolitej, w której określono kierunki polityki obronnej państwa oraz rodzaje dokumentów planistycznych jakie powinny być opracowywane w państwie w sferze planowania obronnego – stosownie do zasad obowiązujących w NATO.

<sup>8</sup> Przegląd obronny obejmuje: analizy, ankiety, raporty, sprawozdania oraz inne dokumenty wykonywane okresowo przez właściwe organy administracji rządowej, zawierające ocenę stanu przygotowań obronnych oraz kierunki doskonalenia systemu obronnego państwa i poszczególnych jego elementów (na podstawie rozporządzenia RM z dn. 15 czerwca 2004 r. w sprawie warunków i trybu planowania i finansowania zadań wykonywanych w ramach przygotowań obronnych państwa przez organy administracji rządowej i organy samorządu terytorialnego, Dz.U. z 2004 r., Nr 152, poz.1599).



Rys. 1. Ogólna struktura procesu planowania obronnego<sup>9</sup> /źródło10/

**Bezpieczeństwo państwa**, w tym jego obronność stanowi jedno z najbardziej istotnych zagadnień funkcjonowania kraju, gdyż dotyczy żywotnych kwestii przestrzennie terytorialnych zachowania suwerenności i nienaruszalności terytorium, bezpieczeństwa jego obywateli, ochrony dóbr i zasobów oraz gwarancji rozwoju

<sup>9</sup> Na podstawie: Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 czerwca 2004 r. Dz. U. 2004 nr 152, poz. 1599 ze zm.

<sup>10</sup> Płk. dr Włodzimierz Przeny „Programowanie obronne w świetle regulacji prawnych”, Kwartalnik Bellona 3/2010 str. 177.

społeczno-ekonomicznego i utrzymania wysokiej rangi na arenie międzynarodowej. W najogólniejszym rozumieniu tego pojęcia, jako stan braku zagrożenia, pewności, spokoju, zabezpieczenia oraz jego poczucia, jest warunkiem niezbędnym funkcjonowania ludzi i społeczeństw w każdej innej sferze ich działalności, stanowiąc tej aktywności fundament, przy czym, trzeba bezwzględnie pamiętać, iż bezpieczeństwo nie jest stanem, lecz **procesem**, którego zmienność i dynamika wynikają z dynamicznego, ciągle się zmieniającego charakteru ludzkiej aktywności we wszelkich jej sferach. Bezpieczeństwo to integralność terytorialna, niezależność polityczna, stabilność wewnętrzna oraz jakość życia. Pewność ta jest kształtowana poprzez politykę bezpieczeństwa państwa<sup>11</sup>.

Interes bezpieczeństwa RP obejmuje ochronę jej konstytucyjnych wartości przed wszelkimi zagrożeniami. Niepodległość państwa, suwerenność, nienaruszalność jego granic i integralność terytorialna oraz bezpieczeństwo obywateli są najwyższymi wartościami RP. W ich obronie i ochronie użyty będzie cały posiadany potencjał sił i środków, z wojskowymi włącznie. Zgodnie z zapisami *Strategii Bezpieczeństwa Narodowego RP*, system bezpieczeństwa narodowego tworzą wszystkie odpowiedzialne za bezpieczeństwo organy oraz instytucje zależące do władz ustawodawczych, wykonawczych i sądowniczych. Jednym z instrumentów polityki bezpieczeństwa państwa jest określenie głównych kierunków przebudowy i modernizacji (rozwoju) Sił Zbrojnych oraz ich przygotowań do obrony państwa. Dokumentem końcowym przeglądu obrony jest corocznie przyjmowany przez Radę Ministrów „Raport o stanie obronności Rzeczypospolitej Polskiej”.

Zakres przeglądu obrony obejmuje całość systemu obronnego państwa oraz relacje zachodzące między jego składowymi podsystemami:

- podsystem kierowania bezpieczeństwem narodowym;
- **podsystem militarny (SZ RP)**;
- podsystem pozamilitarny.

Wartość każdego z wymienionych podsystemów może być oceniana poprzez pryzmat jego zdolności do realizacji zadań, które mogą zaistnieć w określonej czasowej perspektywie planowania.

Siły zbrojne RP są szczególnym i zasadniczym podsystemem systemu obronnego państwa przeznaczonym do realizacji zadań określonych w Art. 26 obowiązującej Konstytucji RP z 1997 r.<sup>12</sup> oraz zobowiązań wynikających z udziału Polski w NATO, UE i innych organizacjach oraz porozumieniach .

---

<sup>11</sup> płk dr inż. Zbigniew Lach, prof. dr hab. Julian Skrzyp, ppłk dr inż. Andrzej Łaszczuk „Problemy obronności i bezpieczeństwa państwa oraz wynikające z tego konflikty i ograniczenia rozwoju przestrzennego” Akademia Obrony Narodowej w Warszawie 2008 r.

<sup>12</sup> Art. 26 pkt 1.: „Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej służą ochronie niepodległości państwa i niepodzielności jego terytorium oraz zapewnieniu bezpieczeństwa i nienaruszalności jego granic”.

## SIŁY ZBROJNE INSTRUMENTEM POLITYKI BEZPIECZEŃSTWA PAŃSTWA

Ważnym elementem w systemie bezpieczeństwa naszego państwa jest podpisanie przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej A. Kwaśniewskiego w dniu 26 lutego 1999 r. Traktatu Północnoatlantyckiego sporządzonego w Waszyngtonie z dnia 04.04.1949. Stabilizację bezpieczeństwa w sojuszu zapewnia nam Artykuł 5<sup>13</sup>. niniejszego traktatu. Jednakże nikt nie zwraca uwagi oraz nie bierze pod rozwagę w planowaniu rozwoju bezpieczeństwa naszego państwa Artykułu 3<sup>14</sup>. Dla zapewnienia bezpieczeństwa terytorium naszego kraju i dla ochrony polskich interesów narodowych art. 3 powinien być podstawą do opracowywania Strategii Rozwoju Bezpieczeństwa Państwa oraz planowania rozwoju SZ RP.

**Siły Zbrojne RP** są podstawowym elementem systemu obronnego państwa, przeznaczonym do skutecznej realizacji polityki bezpieczeństwa i obronnej. Zwiększające się spektrum zadań sił zbrojnych wymusza zmiany w procesie planowania obronnego oraz okresową aktualizację podstawowych założeń planistycznych, w tym szczególnie misji i zadań sił zbrojnych<sup>15</sup>. Rolę SZ w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa przedstawiono na rys. 2.

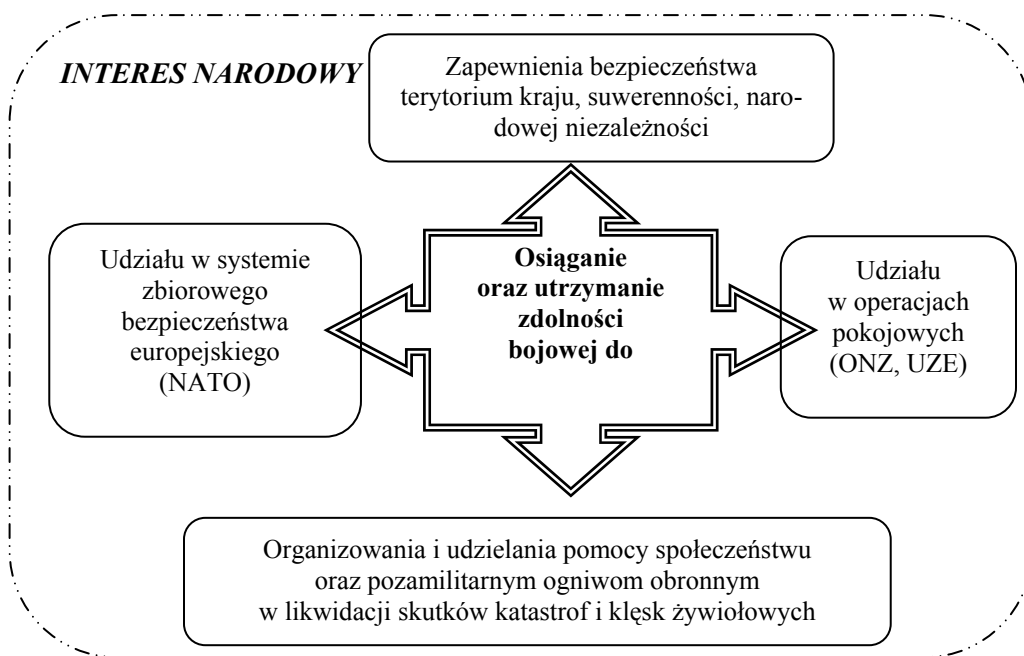
---

<sup>13</sup> <http://www.abc.com.pl/serwis/du/2000/0970.htm> Artykuł 5. „Strony zgadzają się, że zbrojna napaść na jedną lub więcej z nich w Europie lub Ameryce Północnej będzie uznana za napaść przeciwko nim wszystkim i dlatego zgadzają się, że jeżeli taka zbrojna napaść nastąpi, to każda z nich, w ramach wykonywania prawa do indywidualnej lub zbiorowej samoobrony, uznanego na mocy artykułu 51 Karty Narodów Zjednoczonych, udzieli pomocy Stronie lub Stronom napadniętym, podejmując niezwłocznie, samodzielnie jak i w porozumieniu z innymi Stronami, działania, jakie uzna za konieczne, łącznie z użyciem siły zbrojnej, w celu przywrócenia i utrzymania bezpieczeństwa obszaru północnoatlantyckiego. O każdej takiej zbrojnej napaści i o wszystkich podjętych w jej wyniku środkach zostanie bezzwłocznie powiadomiona Rada Bezpieczeństwa. Środki takie zostaną zaniechane, gdy tylko Rada Bezpieczeństwa podejmie działania konieczne do przywrócenia i utrzymania międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa.”

<sup>14</sup> <http://www.abc.com.pl/serwis/du/2000/0970.htm> Artykuł 3. „Dla skuteczniejszego osiągnięcia celów niniejszego Traktatu, Strony, każda z osobna i wszystkie razem, poprzez stałą i skuteczną samopomoc i pomoc wzajemną będą utrzymywały i rozwijały swoją indywidualną i zbiorową zdolność do odparcia zbrojnej napaści”.

<sup>15</sup> *Strategia Obronności Rzeczypospolitej Polskiej*, Strategia sektorowa do Strategii Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 2009.





Rys. 2. Rola SZ RP w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa, /opracowanie własne/

Podstawową misją Sił Zbrojnych RP w czasie pokoju jest utrzymanie sił i zdolności potrzebnych do realizacji zadań w zakresie ochrony i zapewnienia bezpieczeństwa Polski oraz udzielanie władzom cywilnym niezbędnej pomocy wojskowej, głównie w wypadku zagrożeń niemilitarnych (klęsk żywiołowych i katastrof). A zatem aby sprostać tym zadaniom SZ RP powinny otrzymywać i doskonalić posiadane oraz budować nowe zdolności.

Pomimo zmieniającej się sytuacji międzynarodowej priorytet bezpieczeństwa międzynarodowego pozostaje nadal niezachwiany. Choć we współczesnym świecie możliwości wykorzystania sił zmniejszają się, to jednak jeśli chodzi o zasadnicze interesy narodu, brana jest ona pod uwagę jako podstawowy środek ich zapewnienia. Powszechnie uznaje się, że w celu zapewnienia bezpieczeństwa terytorialnego i narodowej niezależności, posiadanie siły militarnej jest niezbędne.

Państwu przyszuje się prawo do zachowania siły wojskowej na potrzeby narodowej obrony. Jednak fakt, że państwa prowadzące politykę bezpieczeństwa opartą na **umacnianiu własnej siły wojskowej i wąskich interesach narodowych, mogą stać się poważnym destabilizatorem bezpieczeństwa międzynarodowego.**

Historyczne doświadczenia dowodzą, że wielokrotnie bezpieczeństwo jednych państw oznaczało zagrożenie dla innych. Współcześnie szereg państw, dążąc do trwałego bezpieczeństwa pragnie tworzyć je przez eliminację faktycznych lub domniemych zagrożeń głównie w sferze militarnej. Jak wskazuje się, brak poczucia bezpieczeństwa państwa ma dwa główne źródła: rywalizację polityczną między pań-

stwami oraz postęp techniki i technologii zbrojeniowej<sup>16</sup>. Bezpieczeństwo jest często utożsamiane z siłą lub słabością. W rzeczywistości siły zbrojne (ich wielkość, stosunek między ludnością w wieku poborowym a rozmiarami tych sił, jakością uzbrojenia i zaopatrzenia itp.), stanowią tylko jedno z wielu kryteriów siły bądź słabości państwa<sup>17</sup>.

Stąd planowanie rozwoju zdolności SZ RP jest bardzo ważnym problemem w skali całego państwa. Istota planowania rozwoju SZ RP polega na określeniu, z użyciem sprawdzonych i wciąż doskonałej organizacji oraz metod i narzędzi, wielkość sił i ich zdolności niezbędnych do wykonywania zadań operacyjnych wynikających ze wszystkich misji przypisanych SZ RP. Programowanie polega na określeniu: jak, kiedy i jakim kosztem zostaną osiągnięte wymagane wielkości sił i zdolności. Natomiast budżetowanie jest procesem, w wyniku którego zostanie określony sposób finansowania tych zadań. Dotyczy to również procesu rozwoju sił zbrojnych.

## ORGANIZACJA I PROGRAMOWANIE ZDOLNOŚCI SZ RP

Programowanie rozwoju SZ jest procesem przełożenia zawartych w Strategii Rozwoju Systemu Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej w części dotyczącej Sił Zbrojnych RP, na działania niezbędne dla pozyskania określonych zdolności operacyjnych, w następujących obszarach: doktryn, struktury organizacyjnej, szkolenia, modernizacji technicznej, kształcenia i szkolenia zasobów ludzkich, infrastruktury, przywództwa oraz interoperacyjności. Dokumentem wynikowym programowania rozwoju Sił Zbrojnych jest „Program rozwoju Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w latach...”<sup>18</sup>.

Strategia Rozwoju Systemu Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej – oficjalnie uznany system strategicznych celów i działań realizowanych w dziedzinie rozwoju polityki bezpieczeństwa, będący instrumentem realizacji średniookresowej strategii rozwoju kraju. Obejmuje ona diagnozę sytuacji określenie kierunków interwencji (działań), systemy realizacji i ramy finansowe.

„Program rozwoju Sił Zbrojnych RP w latach ...”- dokument spełniający kryteria zawarte w art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712, z późn. zm.) opisujący sposób realizacji celów zawartych w Strategii Rozwoju Systemu Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej, a także ustawy modernizacyjnej<sup>19</sup>. Z kolei w artykule 2 ust.1 ustawy wymieniono jedenaście kierunków przebudowy i modernizacji sił zbroj-

<sup>16</sup> Por.: W. Multan, *Bezpieczeństwo międzynarodowe ery nuklearnej*, Warszawa 1991.

<sup>17</sup> J. Stefanowicz, *Bezpieczeństwo współczesnych państw*, PAX 1984.

<sup>18</sup> Decyzja nr 65/Org./P5 Ministra Obrony Narodowej z dnia 20.04.2011 r. w sprawie wprowadzenia do użytku w resorcie obrony narodowej „Metodyki planowania i programowania rozwoju Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w latach 2013-2022”.

<sup>19</sup> Ustawa z dnia 25 maja 2001 r. „o przebudowie i modernizacji technicznej oraz finansowaniu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” Dziennik Ustaw z 2009 r. Nr 67 poz. 570.

nych, które należy traktować jako podstawową treść *Programu rozwoju SZ RP*. Kierunki te to:

1. wyposażenie Sił Zbrojnych w nowoczesne uzbrojenie i sprzęt wojskowy, w tym w szczególności w samoloty wielozadaniowe, środki walki wojsk lądowych i sprzęt pływający;
2. dostosowanie, w celu osiągnięcia pełnej interoperacyjności w ramach Traktatu Północnoatlantyckiego, systemów rozpoznania, dowodzenia, obrony powietrznej i zabezpieczenia logistycznego;
3. dostosowanie składu bojowego oraz poszczególnych elementów Sił Zbrojnych do potrzeb obronnych państwa;
4. modernizacja oraz poprawa stanu technicznego eksploatowanego sprzętu wojskowego;
5. modernizacja oraz poprawa stanu technicznego infrastruktury wojskowej;
6. zwiększenie możliwości manewrowych wojsk oraz możliwości ich przerzutu w oddalone rejony działań;
7. stopniowe odtwarzanie zapasów środków bojowych i materiałowych;
8. wycofanie przestarzałego i nieperspektywicznego sprzętu wojskowego;
9. przekazanie Agencji Mienia Wojskowego zbędnej dla Sił Zbrojnych infrastruktury wojskowej;
10. zmiana struktury etatowych stanowisk służbowych, w tym zmniejszenie liczby stanowisk przeznaczonych dla oficerów;
11. dostosowanie systemu szkolnictwa wojskowego do potrzeb Sił Zbrojnych.

W ustępie 2 artykułu 2 zawarta jest dyspozycja dla Rady Ministrów, aby co dwa lata na sześcioletni okres planistyczny uwzględniając potrzeby obronne państwa, uszczegółowiła ona wymienione kierunki przebudowy i modernizacji SZ RP. W tym przypadku *uszczegółowienie kierunków* należy rozumieć jako precyzyjne wskazanie treści w stosunku do wyznaczonych kierunków. W tym kontekście należy wskazać rolę, jaką powinny odgrywać Wytyczne Rady Ministrów do programowania przygotowań obronnych Rzeczypospolitej Polskiej, ponieważ ustawa wprost nie odnosi się do tego dokumentu.

Istotą wytycznych Rady Ministrów jest ukierunkowanie procesu programowania obronnego, który obejmuje cztery programy obronne:

- pozamilitarnych przygotowań obronnych RP;
- doskonalenie obrony cywilnej;
- rozwoju SZ RP;
- mobilizacji gospodarki.

Organem nadzorującym zadania obronne w państwie w zakresie wskazanym przez „Wytyczne Rady Ministrów do planowania i programowania obronnego” uwzględniające wytyczne ministerialne NATO oraz wnioski z narodowego przeglądu

obronnego („Raport o stanie obronności RP”) jest Minister Obrony Narodowej. Rolę ministra w programowaniu obronnym przedstawiono na rys. 4.

W programowaniu obronnym odgrywa on dwie role:

- koordynuje i nadzoruje zadania obronne w państwie wskazane przez Radę Ministrów;
- kieruje resortem obrony narodowej<sup>20</sup>.

Należy przy tym również wziąć pod uwagę główne kierunki rozwoju SZ RP oraz ich przygotowań do obrony państwa wydawane z mocy artykułu 5 pkt. 1 ustawy o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej przez prezydenta RP na wniosek ministra obrony narodowej. Dokument ten jest punktem odniesienia przy sporządzaniu szczegółowych kierunków przebudowy i modernizacji sił zbrojnych.

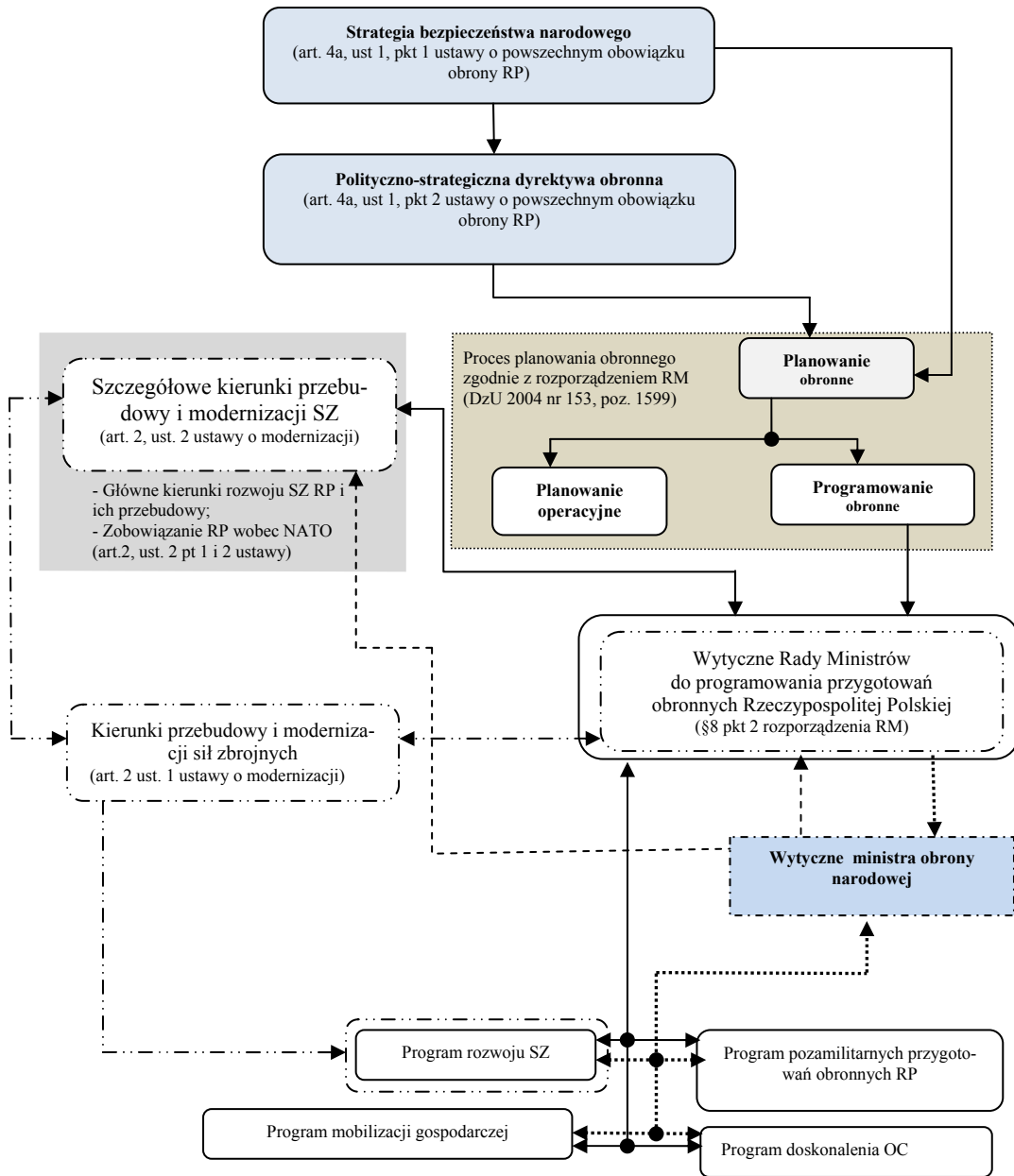
Organem wykonawczym prezydenta RP, zgodnie z artykułem 11 ustęp 1 ustawy o powszechnym obowiązku obrony RP, jest Biuro Bezpieczeństwa Narodowego (BBN)<sup>21</sup>. Minister obrony narodowej w tym kontekście nie został wskazany jako organ *sporządzający*, ale jako organ *wnioskujący o sporządzenie* dokumentu. W związku z takim jego usytuowaniem należy domniemywać, że organem sporządzającym jest BBN.

Wytyczne ministra obrony narodowej w sprawie planowania i programowania obronnego w resorcie obrony narodowej powinny być wytycznymi w sprawie wykonania a nie opracowania programów wieloletnich.

---

<sup>20</sup> Art. 2 pkt. 3 i 4 Ustawy z dnia 14 grudnia 1995 r. „o urzędzie Ministra Obrony Narodowej”. Dz.U. 1996 nr 10, poz. 56

<sup>21</sup> „Ustawa o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej” Art. 11. [Biuro Bezpieczeństwa Narodowego] 1. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej wykonuje zadania w zakresie bezpieczeństwa i obronności przy pomocy Biura Bezpieczeństwa Narodowego. (Dz.U. Nr 241, poz. 2416)



**Legenda:**

— Ustawa o powszechnym obowiązku obrony RP

- - - Ustawa o przebudowie i modernizacji technicznej oraz finansowaniu SZ RP

**Proces koordynacji**

- - - Rola ministra obrony narodowej jako koordynatora systemu obronnego państwa

..... Rola ministra obrony narodowej jako kierownika resortu

Rys. 3. Rola ministra obrony narodowej w procesie programowania obronne/źródło 10/.

## PROPONOWANE ROZWIĄZANIA

Programowanie rozwoju SZ RP jest procesem ukierunkowanym na dostosowanie wszystkich elementów ich struktury organizacyjnej i funkcjonalnej oraz zdolności operacyjnych do realizacji określonych misji i zadań z uwzględnieniem na pierwszym miejscu interesów państwa. Proces ten powinien być zharmonizowany z planowaniem sojuszniczym.

Z dotychczasowych obserwacji, doświadczeń oraz studiów literatury tematu wynika, że w warunkach Polski planowanie wielkości i zdolności SZ RP, programowanie i budżetowanie w całości odbywa się w MON, w tym głównie w SG WP, bez systemowego umocowania i szerszego zintegrowanego podejścia do problematyki użycia instrumentów polityki państwa w sferze bezpieczeństwa narodowego. Głównymi imperatywami procesu planowania, programowania i budżetowania SZ RP nadal pozostają spełnianie zobowiązań wobec NATO i UE wynikających z poziomu ambicji (wymagań) oraz realizacji konstytucyjnej powinności SZ RP tj. obrony państwa. Aktualnie zarysowujące się kierunki i procesy zmian w systemach bezpieczeństwa w tym: poszukiwanie sposobów rewitalizacji globalnej roli ONZ, wyłaniający się nowy i wielobiegunowy system globalnego bezpieczeństwa, rosnąca rola UE, redefiniowanie koncepcji strategicznej NATO, mogą generować zwiększone zapotrzebowanie na militarne instrumenty, w tym nowe zdolności, do zapobiegania lub rozwiązywania sytuacji kryzysowych.

Pomyślna realizacja celów polityki i strategii państwa w sferze bezpieczeństwa narodowego wymaga odpowiedniej organizacji procesu oraz metody planowania rozwoju instrumentów polityki państwa, w tym SZ RP.

A zatem w jakim kierunku powinny zmierzać zmiany w zakresie organizacji i metod planowania rozwoju zdolności tych instrumentów? Czy powinno się dążyć do kompleksowego, podobnie jak w NATO, holistycznego podejścia do problematyki planowania rozwoju instrumentarium bezpieczeństwa narodowego? Jakie powinny być organizacja i metoda planowania zdolności sił zbrojnych, jako jednego z zasadniczych instrumentów polityki i strategii zewnętrznego bezpieczeństwa RP, aby możliwie *najpełniej uwzględnić interes narodowy* RP w warunkach środowiska bezpieczeństwa XXI wieku?

Koncentrując się na problematyce planowania rozwoju SZ RP już obecnie można stwierdzić, że nie wystarcza sam proces uzgodnień międzyresortowych produktu końcowego tego procesu, który jest całkowicie realizowany w MON, w tym w SG WP, z udziałem dowództw RSZ i Dowództwa Operacyjnego.

Autor artykułu intuicyjnie zauważa potrzebę poszukiwania nowej koncepcji organizacji i metod procesu planowania rozwoju SZ RP, jako instrumentu polityki i strategii bezpieczeństwa państwa. Głównym powodem takiego stwierdzenia jest fakt, że dotychczasowa literatura tematu koncentruje się głównie na aspektach dotyczących kierunków zmian w planowaniu i programowaniu SZ RP, bez konceptualnego odniesienia się do problematyki realizacji celów narodowych w sferze bezpieczeństwa pań-

stwa oraz szerszego kontekstu kształtowania zdolności instrumentów bezpieczeństwa narodowego.

Wobec tak postawionego problemu nasuwa się stwierdzenie, że głównym celem odpowiedzi na postawione zagadnienia jest określenie wpływu, oraz zbudowanie konceptualnego opisu organizacji i metody planowania rozwoju SZ RP na realizację interesów narodowych w sferze polityki i strategii zewnętrznego bezpieczeństwa państwa.

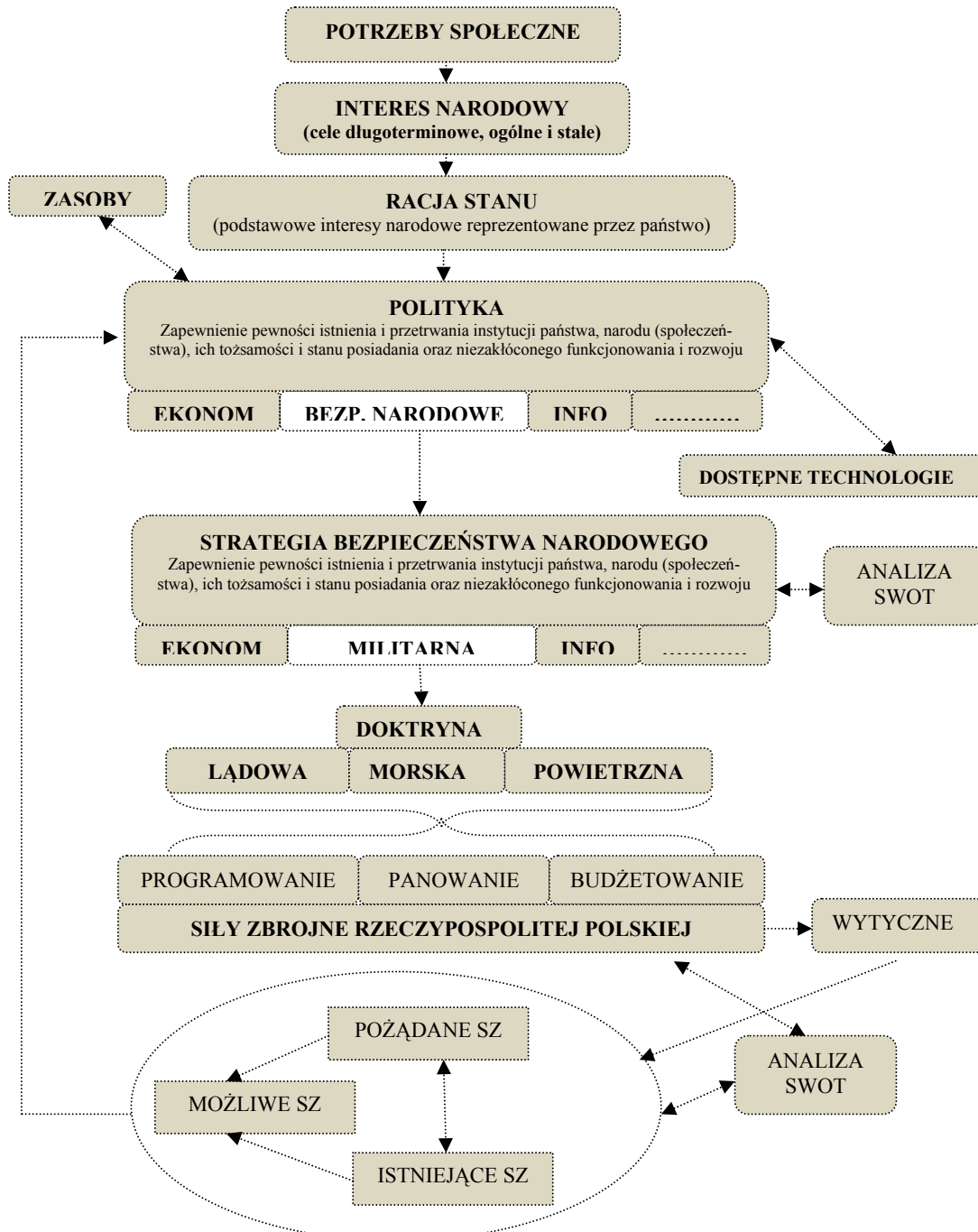
Zdolności sił zbrojnych, jako jednego z zasadniczych instrumentów polityki i strategii bezpieczeństwa państwa, są zdeterminowane zmianami w środowisku, zadaniami obrony państwa kształtowanymi zgodnie z interesami narodowymi RP systemów regionalnych i globalnego bezpieczeństwa, zobowiązaniami państw sojuszniczych i reagowania kryzysowego w ramach NATO i UE.

Oznacza to, że:

- organizacja i planowanie rozwoju SZ powinny być postrzegane holistycznie tj. jako część całości narodowego systemu planowania rozwoju instrumentów polityki i strategii państwa w sferze bezpieczeństwa narodowego;
- organizacja i planowanie rozwoju SZ RP powinny być realizowane przy wykorzystaniu kompetentnych struktur Naczelnych Organów Administracji Rządowej oraz SZ, a także metody, której istotą jest zintegrowane użycie wszystkich instrumentów polityki państwa (narodowych i sojuszniczych) do realizacji narodowych interesów w sferze bezpieczeństwa państwa.

Zastosowanie takiego systemowego podejścia do procesu planowania rozwoju SZ RP w warunkach zmiennego środowiska zewnętrznego bezpieczeństwa Polski mogłoby poprawić jakość wytworów planowania, a w konsekwencji wpłynąć pozytywnie na proces budowy zdolności SZ RP jako jednego z zasadniczych instrumentów polityki strategii państwa ukierunkowanych na realizację przede wszystkim interesów narodowych. Zaproponowany algorytm procesu programowania, planowania i budżetowania SZ RP w kontekście interesu narodowego oraz celów oraz polityki i strategii bezpieczeństwa narodowego zaprezentowano na rys. 4.

Wzrost zdolności SZ RP spowoduje wzrost poziomu bezpieczeństwa narodowego, a w konsekwencji wzrost poziomu bezpieczeństwa w regionie oraz podniesienie prestiżu państwa w środowisku międzynarodowym.



Rys. 4. Programowanie SZ RP w kontekście interesu narodowego państwa /opracowanie własne/



## WNIOSKI

Problematyka programowania obronnego SZ RP, jako instrumentu polityki strategii bezpieczeństwa narodowego, w opinii autora, zasługuje na nowe całościowe unormowanie prawne oraz kompetencyjne. Programowanie to dotyczące przygotowania całego systemu obronnego państwa powinno wynikać z jasno określonego, możliwego do realizacji przez państwo interesu narodowego.

Interes narodowy to ogólne, długookresowe i kontynuowane cele funkcjonalne w stosunku do celu ostatecznego, któremu służy państwo, naród i władza<sup>22</sup>.

- z punktu widzenia obiektywnego – konieczny element systemu wartości narodowej, trwałe i żywotny dla zaspokojenia potrzeb narodu;
- z punktu widzenia subiektywnego – element zmienny, zależnych od okoliczności zewnętrznych i wewnętrznych.

Proces jednego z omawianych elementów planowania obronnego – programowania obronnego, jest złożony, między innymi, ze względu na niejednoznaczność aktów prawnych, które go dotyczą. Dlatego podjęcie prac, które mają na celu skodyfikowanie procesu planowania obronnego w państwie, jest inicjatywą wielce pożądaną i konieczną.

## BIBLIOGRAFIA

- [1] płk dr inż. Zbigniew Lach, prof. dr hab. Julian Skrzyp, ppłk dr inż. Andrzej Łaszczyk „*Problemy obronności i bezpieczeństwa państwa oraz wynikające z tego konflikty i ograniczenia rozwoju przestrzennego*” Akademia Obrony Narodowej w Warszawie 2008 r.
- [2] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 czerwca 2004 r. Dz.U. 2004 nr 152, poz. 1599 ze zm.
- [3] <http://www.abc.com.pl/serwis/du/2000/0970.htm>
- [4] <http://www.abc.com.pl/serwis/du/2000/0970.htm>
- [5] Strategia Obronności Rzeczypospolitej Polskiej, Strategia sektorowa do Strategii Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 2009.
- [6] W. Multan, Bezpieczeństwo międzynarodowe ery nuklearnej, Warszawa 1991.
- [7] J. Stefanowicz, Bezpieczeństwo współczesnych państw, PAX 1984.

---

<sup>22</sup> Lerche Ch. Jr., Said A., *Concept of International Politics*, Englewood Cliffs 1963, s. 6.

- [8] Ustawa z dnia 25 maja 2001 r. „o przebudowie i modernizacji technicznej oraz finansowaniu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” Dziennik Ustaw z 2009 r. Nr 67 poz. 570.
- [9] Decyzja nr 65/Org./P5 Ministra Obrony Narodowej z dnia 20.04.2011 r. w sprawie wprowadzenia do użytku w resorcie obrony narodowej „Metodyki planowania i programowania rozwoju Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w latach 2013-2022”.
- [10] Ustawa o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej, (Dz.U. Nr 241, poz. 2416).
- [11] Ustawa z dnia 14 grudnia 1995 r. „o urzędzie Ministra Obrony Narodowej”. Dz.U. 1996 nr 10, poz. 56.

## **DEFENSIVE PROGRAMMING AS AN INSTRUMENT OF POLICY AND STRATEGY OF THE NATIONAL SECURITY**

### **ABSTRACT**

Programming of the development of the Polish Army is an ongoing process and is one of the main instruments of defense planning. Through the prism of interconnection with the strategy of the National Security, the Defense Strategy of the Republic of Poland and the strategy for Transformation of the armed forces there was presented to complexity of planning the development of the armed forces as an instrument of policy and strategy for the security of the State.

**Krzysztof LIGĘZA**  
Akademia Marynarki Wojennej

## **WSPÓLPRACA CYWILNO-WOJSKOWA W RAMACH SZKOLENIA OBRONNEGO ORGANIZOWANEGO NA POZIOMIE SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO**

### **STRESZCZENIE**

Wszystkie formy ludzkiej aktywności w każdej grupie społecznej, kulturowej, religijnej, ekonomicznej lub politycznej (rodzina, wieś, plemię, związek wyznaniowy, zrzeszenie lub naród), zawierają w sobie konflikt. Konflikt ludzki (społeczny) może dotyczyć jednej osoby i być wynikiem różnych emocji, pragnień, bądź stanowić starcie interesów, zasad różnych osób lub grup. Wydarzenia, których jesteśmy świadkami w ostatnich latach, implikują potrzebę popularyzacji szeroko rozumianej filozofii bezpieczeństwa bytu człowieka w świecie i bezpieczeństwa jego świata.

#### Słowa kluczowe:

Bezpieczeństwo narodowe, szkolenie obronne, współpraca cywilno-wojskowa

### **WSTĘP**

W życiu państw, narodów, podobnie jak w życiu jednostek, nic nie jest dane raz na zawsze. Porządek międzynarodowy nie stanowi niezmiennej, niewzruszalnej formy. Rozwój stosunków międzynarodowych, choć współcześnie postrzegany jako korzystny, niesie ze sobą nowe wyzwania. Trzeba je umieć trafnie odczytywać i skutecznie stawiać im czoła, a ich zmienność i dynamika zmusza państwa i narody do stałego wysiłku. Podstawowym zadaniem i główną troską każdego państwa i jego obywateli jest zapewnienie sobie bezpieczeństwa w warunkach zrównoważonego rozwoju. Potrzeba bezpieczeństwa to właściwość człowieka sprowadzająca się do unikania sytuacji zagrażających jemu i jego dobrom w relacji z otoczeniem. Bezpieczeństwo, jako jedna z elementarnych potrzeb ludzkich, już od czasów starożytnych stanowiło przedmiot analiz myślicieli i badaczy, współcześnie w czasach rozwoju wielu dyscyplin naukowych bezpieczeństwo stanowi (szczególnie często w praktyce) złożony i trudny problem.

Bezpieczeństwo państwa tradycyjnie kojarzyło się z obroną przed zagrożeniami wojennymi. Siły zbrojne wraz z wywiadem i dyplomacją od wieków są podstawowymi instrumentami bezpieczeństwa, a jego główną treścią była sztuka

wojenna. W ostatnich dziesięcioleciach jednak coraz większego znaczenia zaczęły nabierać pozamilitarne wymiary bezpieczeństwa. Najpierw rozpatrywano je jako czynniki towarzyszące, uzupełniające i wspomagające działania zbrojne. W ten sposób pojawiła się nowa kategoria pojęciowa w szeroko rozumianej problematyce bezpieczeństwa, która łączyła wysiłki militarne (sztukę wojenną) z ich wsparciem pozamilitarnym, czyli obronność.

## PAŃSTWO JAKO PODMIOT BEZPIECZEŃSTWA

Początek XXI wieku wskazuje, że mówiąc o bezpieczeństwie państwa należy zwrócić uwagę na dynamikę jego rozwoju, a wręcz na swoistą ewolucję. Bez wątpienia, współczesne czasy charakteryzują się zmiennością zagrożeń. Następuje przesuwanie się punktu ciężkości z zagrożeń klasycznych (agresja zbrojna) na zagrożenia, których źródłem stają się trudne do zidentyfikowania podmioty pozapaństwowe. Najpoważniejsze wśród nowych niebezpieczeństw dla pokojowego bytu państwa stanowi zorganizowany międzynarodowy terroryzm, przestępczość zorganizowana. Groźna wciąż pozostaje niekontrolowana proliferacja broni masowego rażenia i technologii do produkcji środków jej przenoszenia. Wśród innych pozostają zagrożenia wywołane nieprzewidywalną działalnością sił przyrody.

Polityka bezpieczeństwa współczesnego państwa powinna stanowić kompozycję różnych scenariuszy rozwoju a wielowymiarowość bezpieczeństwa pociągnie za sobą potrzebę zarządzania nim. Z tego też powodu, każde państwo powinno posiadać sprawne mechanizmy przeciwdziałania na pojawiające się zagrożenia, niezależnie od ich źródeł pochodzenia zapewniające obywatelom naszego kraju szeroko pojmowane bezpieczeństwo. Zarządzanie bezpieczeństwem jest procesem ciągłym i polegającym przede wszystkim na wykrywaniu i zapobieganiu zagrożeniom, ale również przygotowaniu struktur państwa do efektywnego funkcjonowania w warunkach pokoju, sytuacji kryzysowych, kryzysów i konfliktów, a później sprawnego powrotu do stanu normalnego (akceptowalnego)<sup>1</sup>. Podstawowe interesy narodowe są niezmiennie i oparte na całościowej koncepcji bezpieczeństwa państwa, uwzględniającej aspekty polityczno-militarne, ekonomiczne, ekologiczne i społeczne.

Mówiąc o bezpieczeństwie najczęściej rozumiemy je jako stan umożliwiający zrównoważony rozwój państwa - pomyślną realizację wszystkich założonych celów-uzyskiwany zazwyczaj w wyniku zorganizowanej ochrony i obrony przed wszelkimi zagrożeniami militarnymi i niemilitarnymi, zewnętrznymi i wewnętrznymi, przy wykorzystaniu wyznaczonych sił i środków utrzymywanych oraz przy-

---

<sup>1</sup> Bezpieczeństwo jest nie tyle określonym stanem rzeczy oznaczającym brak występowania zagrożeń, poczucie bezpieczeństwa, wolność od zagrożeń, ile ciągłym procesem społecznym cechującym się zmiennością w czasie i przestrzeni, w ramach którego zaangażowane podmioty starają się doskonalić mechanizmy zapewniające im poczucie bezpieczeństwa. Zob.: T. Szubrycht (red.), *Leksykon bezpieczeństwa morskiego*, Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia 2008, s. 17.

gotowywanych w poszczególnych obszarach działalności państwa. Zakres i sposób zapewniania bezpieczeństwa przez państwo uzależniony jest przede wszystkim od charakteru, rozmiarów oraz natężenia zagrożeń i identyfikacji chronionych wartości. Generalnie możemy stwierdzić, że są to działania podejmowane w ramach funkcji wewnętrznych, realizowanych na terytorium państwa i w stosunku do podmiotów wewnętrznych, polegające na wzmacnianiu potencjału militarnego, gospodarczego, optymalizacji systemu społeczno-politycznego i stabilności politycznej oraz w ramach funkcji zewnętrznych, które przejawiają się zapewnieniem bezpieczeństwa państwa na zewnątrz, ochroną jego terytorium, interesów wspólnoty politycznej i obywateli, kształtowaniem korzystnych stosunków z innymi państwami. Proces ten ma na celu nie tylko zapobieganie zagrożeniom, ale również przygotowywanie kraju do efektywnej działalności w warunkach wszelkiego rodzaju kryzysów i wojny.

Państwo jest instytucją celową (celowościową, o charakterze teleologicznym), jest przygotowane i wyspecjalizowane w osiągnięciu określonych celów i w swojej działalności zmierza do ich urzeczywistnienia. Działalność państwa jest w tym sensie celowa, że motywem wielu form aktywności organów państwowych jest właśnie dążenie do zrealizowania określonych celów. Można zatem mówić o zarządzaniu bądź kierowaniu bezpieczeństwem państwa, który to proces wymaga informacji na wszystkich etapach: planowania, organizowania, przeprowadzenia i kontrolowania. Zapewnianie bezpieczeństwa jest żywotnym interesem państwa (naczelną misją narodową), całego społeczeństwa i jego organizacji państwowej<sup>2</sup>. Aby ją realizować, powoływane są instytucje oraz tworzone prawne ramy ich działalności. Efektywne wykorzystanie tych instrumentów wiąże się z wykonywaniem funkcji władczych, a zatem kierowaniem aparatem państwowym tak, aby rozpoznawać zagrożenia i efektywnie im przeciwdziałać.

Wbrew pozorom, bezpieczeństwo państwa nie jest wartością, którą można osiągnąć, a następnie pozostaje nam skupić się na realizacji innych celów. Jest to jedna z tych wartości, o które należy zabiegać w sposób ciągły - kształtować, modyfikować i adaptować stosownie do zmieniającej się sytuacji zewnętrznej i wewnętrznej. W wymiarze praktycznym oznacza to, że przeciętny obywatel nie zdaje sobie sprawy z tego, czym ono jest tak długo dopóki nie dotknie go bezpośrednio jakaś forma zagrożenia.

Wyodrębnienie sfery prawnych podstaw funkcjonowania demokratycznego państwa, w tym wybierania organów władzy, zapewniania gwarancji praw i swobód obywatelom, ale również istnienie obiektywnych zagrożeń dla tych uznawanych przez zachodnią cywilizację wartości, pozwala na wyodrębnienie w systemie bezpieczeństwa Polski (będącym swoistym nadsystemem) systemu bezpieczeństwa wewnętrznego RP. Zasadniczym celem funkcjonowania władzy, zarówno na szczeblu rządowym, jak i samorządowym, jest zagwarantowanie ludności cywilnej akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa i spokojnego rozwoju.

---

<sup>2</sup> Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 2007, s.4.

Bez wątpienia obszar objęty systemem bezpieczeństwa wewnętrznego państwa jest rozległy i trudny do zdefiniowania. Wydaje się jednak, że system bezpieczeństwa wewnętrznego państwa jest dającym się wyodrębnić z systemu bezpieczeństwa narodowego zbiorem organów władzy i administracji publicznej, metod oraz sposobów działania związanych z ochroną porządku konstytucyjnego, życia i zdrowia obywateli, majątku narodowego przed bezprawnymi działaniami, a także skutkami klęsk żywiołowych i katastrof technicznych.

### **FUNKCJONOWANIE SYSTEMU SZKOLENIA OBRONNEGO W ORGANACH SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO**

Bezpieczeństwo społeczności lokalnych daje podstawę do właściwego funkcjonowania nie tylko poszczególnym mieszkańcom i małym wspólnotom, ale w ujęciu globalnym decyduje o kondycji państw. Zaspokojenie jednej z podstawowych potrzeb człowieka, jakim jest poczucie bezpieczeństwa, wymaga podejmowania szeregu przedsięwzięć. Jednym z najbardziej efektywnych, chociaż wcale nie najłatwiejszym, jest prowadzenie działań prewencyjnych, zapobiegających niepożądanym zjawiskom. Niejednokrotnie efekty takiej aktywności widoczne są dopiero po wielu latach, a jednocześnie wymagają podejmowania wielokierunkowych działań angażujących różne podmioty.

Dokonując analizy treści zawartych w artykule 5 Konstytucji, który brzmi: „Rzeczpospolita Polska strzeże niepodległości i nienaruszalności swojego terytorium, zapewnia wolności i prawa człowieka i obywatela oraz bezpieczeństwo obywateli, strzeże dziedzictwa narodowego oraz zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”<sup>3</sup>, można zauważyć, że każdy organizm państwowy możemy rozumieć jako rodzaj wspólnej wartości, zbiór wyższych celów godnych współdziałania, niezależnie od rozbieżności celów, do których dążą poszczególne osoby i grupy społeczne, ale także jako organizację obejmującą zakresem swojego działania ogół członków społeczeństwa zamieszkującego określone terytorium. Oczywiście jest, że funkcje państwa nie mogą się realizować same. Do ich wypełnienia powoływany jest aparat państwowy zbudowany na podstawach obowiązującego prawa i działający w granicach tego prawa.

Nowa filozofia w podejściu do problematyki bezpieczeństwa zaowocowała w wielu państwach szeregiem jakościowo nowych rozwiązań organizacyjno-funkcjonalnych w przedmiocie bezpieczeństwa i obronności, szczególnie widoczne stało się to w takich państwach jak Polska, gdzie powyższe zmiany zbiegły się w czasie z procesem transformacji ustrojowej państwa. Przyjęta w Polsce struktura organów administracji publicznej, wyszczególnia między innymi administrację rządową oraz organy samorządu terytorialnego, na czele których stoją kierownicy tych jednostek w osobach wojewodów, marszałków województw, wójtów, burmistrzów,

<sup>3</sup> Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.

starostów, prezydentów miast. Będąc funkcjonariuszami aparatu administracyjnego zobowiązani są do organizowania i kierowania działalnością właściwych jednostek organizacyjnych (województw, powiatów, miast, gmin), w tym również w zakresie związanym z utrzymaniem wewnętrznego i zewnętrznego bezpieczeństwa państwa. Organy administracji publicznej odgrywają, bowiem zasadniczą rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa z uwagi na posiadanie formalnego mandatu do stanowienia prawa miejscowego, zarządzania administrowanym obszarem, w tym organizowaniem szczególnych przygotowań związanych z bezpieczeństwem narodowym. Jakość i sprawność aparatu państwowego jest ważną przesłanką siły i bezpieczeństwa społeczeństwa, a tym samym stabilności obronnej państwa.

Można zatem zadać pytanie, jaki związek mają przygotowania obronne, w tym proces szkolenia obronnego, z bezpieczeństwem i współpracą cywilno – wojskową? Choćby taki, że elementem bezpieczeństwa narodowego jest obronność, a ta w naturalny sposób bazuje na systemie obronnym państwa (SOP). System obronny państwa składa się z: podsystemu kierowania obronnością państwa – utworzonego z organów władzy i administracji publicznej wraz z obsługującymi urzędami i niezbędną infrastrukturą a także organów dowodzenia Sił Zbrojnych RP oraz dwóch podsystemów wykonawczych: podsystemu militarnego opartego na Siłach Zbrojnych RP i podsystemu niemilitarnego utworzonego ze struktur wykonawczych administracji publicznej, przedsiębiorców oraz innych jednostek organizacyjnych. Organizacja i funkcjonowanie SOP oparte jest na przepisach prawa powszechnie obowiązującego, a także na postanowieniach wynikających z umów i traktatów międzynarodowych, których Polska jest stroną.

Takie ujęcie systemu obronnego skłania do spostrzeżenia, że szczególną uwagę powinniśmy zwracać na zasadniczy cel przygotowań obronnych realizowany już w czasie pokoju. Trudno nie zgodzić się ze stwierdzeniem, że jest nim utrzymanie stałej gotowości obronnej państwa i zapewnienie możliwości sprawnego osiągnięcia wyższych stanów tej gotowości w razie wystąpienia jakichkolwiek objawów zewnętrznego zagrożenia jego bezpieczeństwa, lub gdy z umów koalicyjnych wynika potrzeba udzielenia stosownej pomocy innemu państwu. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że w przypadku wystąpienia potrzeby udzielenia pomocy innym państwom lub organizacjom, może ona mieć także charakter militarny, gdzie tego wsparcia udziela całe państwo, a nie tylko jego siły zbrojne. Takie zaangażowanie wymaga należytego przygotowania wszystkich elementów i ogniw systemu obronnego, a także każdego obywatela, z jednej strony do sprawnego działania na rzecz systemu obronnego państwa, a z drugiej strony do zachowania określonych możliwości odpowiedniego funkcjonowania lub przetrwania w stanach nadzwyczajnych, z wojną włącznie.

Nawiązując do struktury administracji publicznej należy przyjąć, że w Polsce jednym z głównych elementów tej struktury jest województwo, tworzone przez szereg podmiotów administracji rządowej (zespolonej jak i niezespólonej), samo-

rządowej, przedsiębiorców, organizacji rządowych i pozarządowych jak również, a może przede wszystkim obywateli<sup>4</sup>.

Pozycję organizacyjno-prawną wojewody reguluje ustawa z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie<sup>5</sup>. W myśl której wojewoda jest przedstawicielem Rady Ministrów w województwie, organem i zwierzchnikiem rządowej administracji zespolonej w województwie, organem nadzoru nad jednostkami samorządu terytorialnego i ich związków oraz organem administracji rządowej w województwie, do którego właściwości należą wszystkie sprawy z zakresu administracji rządowej w województwie niezastrzeżone w odrębnych ustawach do właściwości innych organów tej administracji. Dlatego też w celu realizacji przygotowań obronnych na terenie województwa, wojewoda posiada kompetencje do podejmowania szerokiego zakresu przedsięwzięć planistycznych, organizacyjnych i wykonawczych. Obszary tych zadań wynikają bezpośrednio z planu operacyjnego funkcjonowania województwa, planów reagowania kryzysowego i innych dokumentów opracowywanych na podstawie wielu ustaw i wydanych do nich aktów wykonawczych.

Wskazując zasadnicze zadania i kompetencje wojewody w zakresie obronności, które koncentrują się w organizowanym przez niego szkoleniu obronnym, należy wspomnieć o dwóch zapisach wynikających z ustawy o powszechnym obowiązku obrony RP.

W świetle zapisów artykułu 18 ust. 4 wojewodowie odpowiadają za organizację wykonywania zadań w ramach powszechnego obowiązku obrony przez urzędy wojewódzkie, podporządkowane i nadzorowane jednostki organizacyjne oraz przedsiębiorców, dla których są organami założycielskimi, a ponadto przez organy samorządu terytorialnego, organizacje społeczne oraz przedsiębiorców niebędących jednostkami organizacyjnymi podporządkowanymi lub nadzorowanymi przez ministrów.

Kolejny artykuł 20 ust. 1 ustawy stanowi, iż kierowanie sprawami obronności w województwie należy do wojewody. Jest to szczególnie istotny zapis, który kierowanie całością spraw obronnych w województwie, wykonywanych przez organy administracji rządowej, a także samorząd terytorialny jak i inne podmioty, powierza właściwości wojewody. Należy uznać to za rozwiązanie zasadne, bowiem czyni ono jedną osobę odpowiedzialną za kierowanie sprawami obronności w województwie<sup>6</sup>.

Z powyższych zapisów wynika, że nadane przez ustawodawcę kompetencje dają wojewodzie, narzędzia do podejmowania wszelkich działań na rzecz właściwe-

---

<sup>4</sup> Rozporządzenie RM z dnia 13 stycznia 2004 r. w sprawie szkolenia obronnego (Dz. U. z dnia 4 lutego 2004 r.).

<sup>5</sup> Ustawa z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie (Dz.U. z 2009 r. Nr 31, poz. 206).

<sup>6</sup> Ustawa z 21 z dnia listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2004 r. Nr 241, poz. 2416 z późn. zm.).



go przygotowania elementów struktury systemu obronnego województwa do działania w sytuacji podwyższania gotowości obronnej państwa i w czasie wojny, w tym ich szkoleniu. W związku ze znaczącym wzrostem liczby podmiotów biorących udział w tworzeniu tego systemu, jednym z najważniejszych wyzwań staje się integracja i koordynacja cywilnych i wojskowych uczestników systemu obronnego województwa.

Właściwością każdego działania, w tym także związanego z realizacją zadań obronnych<sup>7</sup>, jest z całą pewnością: tworzenie warunków (prawnych, organizacyjnych, materiałowo – technicznych, szkoleniowych i innych), opracowanie koncepcji (procedur) funkcjonowania województwa w sytuacji występowania różnorodnych zagrożeń, inaczej mówiąc wskazując sposób działania, adekwatnego do zakładanych scenariuszy rozwoju niekorzystnych zdarzeń, a na tej bazie szkolenie osób i zespołów zadaniowych, które w określonych warunkach powinny umieć działać zgodnie z przyjętą koncepcją.

Osiągnięcie wysokiego poziomu sprawności działania czynnika ludzkiego tego systemu, a w tym podsystemu pozamilitarnego, możliwe jest przede wszystkim dzięki realizacji systemu przedsięwzięć organizacyjno - szkoleniowych, które określa się mianem szkolenia obronnego. Szkoleniem tym objęci są nie tylko obywatele i przedstawiciele administracji publicznej (rządowej i samorządowej), ale także przedstawiciele przedsiębiorców, organizacji społecznych, Sił Zbrojnych RP i wszyscy ci, których udział w ewentualnej realizacji zadań na rzecz obrony województwa może być pożądanym i zapewni ich przygotowanie do realizacji zadań obronnych.

Kompetencje organów administracji publicznej w województwie w sferze prowadzenia kontroli wykonywania zadań w ramach powszechnego obowiązku obrony oraz wynikające zadania i powinności z faktu podlegania takiej kontroli zostały określone w rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie kontroli wykonywania zadań obronnych. Rozporządzenie określa zakres oraz sposób prowadzenia m.in. przez organy administracji rządowej i samorządu terytorialnego kontroli wykonywania zadań w ramach powszechnego obowiązku obrony<sup>8</sup>.

Przyjęty przez Radę Ministrów model systemu szkolenia obronnego i organizacja procesu tego szkolenia oraz jego treści są podporządkowane osiągnięciu, utrzymaniu i podnoszeniu sprawności działania organów, w tym województw, obowiązanych ustawowo do zapewnienia bezpieczeństwa i obronności państwa w wymiarze krajowym jak i międzynarodowym.

Szkolenie obronne jako zasadniczy cel stawia sobie przygotowanie każdego województwa, a poprzez to całego państwa do działania w sytuacji zaistnienia za-

---

<sup>7</sup> Zadania obronne - przedsięwzięcia wykonywane przez organy administracji publicznej w ramach przygotowań obronnych państwa realizowane w czasie pokoju, zewnętrznego zagrożenia bezpieczeństwa państwa i wojny.

<sup>8</sup> Rozporządzenie RM z dnia 13 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli wykonywania zadań obronnych (Dz. U. z 2004 r. Nr 16, poz. 151.).

grożeń zewnętrznych. Rozumiemy to, jako przygotowanie określonych sił i środków, w tym sił zbrojnych do prowadzenia obrony całości lub określonej części terytorium naszego państwa, czy też uczestniczenia wydzielonych sił we wspólnych, sojuszniczych operacjach poza terytorium naszego państwa. W tym obszarze zawiera się przygotowanie wszelkich struktur w województwie (także dziale administracji rządowej) do takich działań, aby można było tę obronę skutecznie realizować. Ważnym jest przy tym zachowanie w maksymalnie możliwym stopniu najważniejszych funkcji struktur państwowych realizujących określone zadania na rzecz społeczeństwa. Dotyczy to zapewnienia pracy, nauki, możliwości korzystania ze świadczeń medycznych, pomocy społecznej, realizacji niezbędnych zakupów, itp.

Biorąc pod uwagę cel i potrzeby szkolenia, w tym także szkolenia realizowanego wspólnie przez ogniwa układu pozamilitarnego oraz sił zbrojnych, Rada Ministrów ustaliła zasady i procedury szkolenia obronnego w państwie. W tym zakresie określono organizację szkolenia obronnego, podmioty podlegające szkoleniu, zadania w zakresie planowania i realizacji szkolenia oraz właściwości organów realizujących to szkolenie. Przyjęto także zasadę stopniowego dochodzenia do najważniejszych przedsięwzięć szkoleniowych z uwzględnieniem kolejności: zajęcia teoretyczne - gry, treningi – ćwiczenia.

Wojewoda zgodnie z postanowieniami wynikającymi z rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 13 stycznia 2004 r. w sprawie szkolenia obronnego organizuje szkolenie obronne prowadzone na terenie województwa, w formie zajęć teoretycznych i praktycznych oraz ćwiczeń wojewódzkich, obejmujących dwa lub więcej powiaty<sup>9</sup>. Ponadto opracowuje plany i programy szkolenia<sup>10</sup>, kwalifikuje osoby podlegające szkoleniu, zapewnia właściwe warunki do realizacji procesu szkolenia, prowadzi dokumentację szkoleniową oraz zapewnienia środki finansowe na pokrycie kosztów związanych z organizacją i realizacją tego szkolenia przez marszałka województwa, starostów, wójtów, burmistrzów i prezydentów miast. Oprócz tego w ramach koordynacji szkolenia obronnego na terenie województwa, wojewoda corocznie wytycza główne kierunki szkolenia dla organów samorządu terytorialnego oraz uzgadnia opracowywane przez nich plany szkolenia w zakresie terminów i tematów.

Główne priorytety szkolenia obronnego powinny koncentrować się na:

- przygotowaniu kadry kierowniczej i zespołów zadaniowych do prowadzenia działań w sytuacjach podwyższania gotowości obronnej państwa;
- utrzymywaniu poziomu wiedzy oraz umiejętności wymaganych do realizacji zadań obronnych, zawartych w zaktualizowanych planach operacyjnych funkcjonowania województwa i jednostek administracji samorządowej;

<sup>9</sup> Rozporządzenie RM z dnia 13 stycznia 2004 r. w sprawie szkolenia obronnego (Dz. U. z dnia 4 lutego 2004 r.).

<sup>10</sup> Opracowane plany szkolenia podlegają uzgodnieniu z prezesem RM za pośrednictwem ministra obrony narodowej co do terminów i tematów szkolenia.

- udziale w przedsięwzięciach szkoleniowych organizowanych przez wojewodę;
- organizowaniu własnych przedsięwzięć szkoleniowych mających na celu przygotowanie zespołów osobowych i osób funkcyjnych odpowiedzialnych za funkcjonowanie w ramach Stanowisk Kierowania uruchamianych systemem Stałych Dyżurów, przeprowadzenie zajęć praktycznych (gry, treningi lub ćwiczenia obronne), jako zasadniczej formy szkolenia na którym należy skupić główny wysiłek szkoleniowy;
- doskonaleniu współpracy cywilno-wojskowej w ramach wsparcia państwa gospodarza (HNS) z terenowymi organami administracji wojskowej (TOAW).

Dokonując analizy kompetencji wojewody w kierowaniu sprawami obronnymi w województwie, jak również zapisy rozporządzenia, możemy stwierdzić, że w sposób naturalny w procesie szkolenia obronnego integrowane są podmioty tak cywilne jak i wojskowe. Występująca między nimi zależność tworzy jedną z form współpracy cywilno – wojskowej. Wynika to z faktu, że część zadań obronnych realizowana przez organy administracji publicznej odbywać się będzie na rzecz sił zbrojnych tak narodowych jak również sojusznicznych.

Z przedstawionych uwarunkowań realizacji szkolenia obronnego możemy wnioskować, że współpraca cywilno – wojskowa jest istotnym obszarem występującym w tym procesie. Wynika to również z bezpośredniego zapisu rozporządzenia, które wśród szesnastu obszarów problematyki szkoleniowej, którą zawiera się w programie szkolenia, wskazuje również na obszar współpracy cywilno – wojskowej (§ 7 pkt. 11). Z tego też względu zasadnym wydaje się, aby problematykę tą rozpatrywać w dwóch zasadniczych obszarach działalności szkoleniowej.

Pierwszy z nich, wynikający bezpośrednio z zapisów rozporządzenia, związany będzie z przygotowaniem osób reprezentujących organy administracji publicznej, przedsiębiorców i inne podmioty włączone w proces szkolenia obronnego, do współdziałania z przedstawicielami sojusznicznych sił realizujących misję, stacjonujących (prowadzących szkolenie) lub przemieszczających się na terenie województwa. W tym obszarze niezbędnym zakresem tematycznym powinny być sprawy związane z posiadaniem wiedzy na temat ogólnych sojusznicznych procedur współpracy cywilno – wojskowej, znanej jako CIMIC NATO, które wynikają z doktryny „NATO Civil-Military Co-Operation Doctrine” (AJP-09) oraz jej narodowego odpowiednika „Doktryna współpracy cywilno-wojskowej Sił Zbrojnych RP” (DD/9).

Opanowana i przyswojona wiedza ułatwi współpracę przedstawicieli podmiotów cywilnych z oddziałami i pododdziałami sił zbrojnych w zakresie udzielania rzeczywistego wsparcia wojskom sojusznicznym prowadzącym działania na terenie województwa, jak również dostarczenia im niezbędnych informacji na okoliczność prowadzenia tych działań.

Dla osiągnięcia jak najlepszych efektów szkoleniowych, celowym wydaje się organizowanie tego szkolenia w sposób zintegrowany. Pozwoli to na ujednoczenie poglądów w tym zakresie oraz wypracowanie i wdrożenie jednolitych dla całego

województwa procedur postępowania na okoliczność kontaktów z wojskami sojuszniczymi.

Możliwość prowadzenia wspólnego szkolenia w tych samych obszarach realizacji zadań obronnych została unormowana w wytycznych Ministra Obrony Narodowej z dnia 23 listopada 2010 r. dla ministrów i wojewodów do szkolenia obronnego realizowanego w latach 2011 – 2016, w części dotyczącej organizowania szkolenia. Celem Wytycznych jest podsumowanie sześcioletniego cyklu funkcjonowania systemu szkolenia obronnego w organach administracji publicznej, określenie głównych kierunków szkolenia obronnego realizowanego przez ministrów i wojewodów w latach 2011 - 2016 oraz ustalenie sposobu ich osiągnięcia.

Drugi obszar działalności szkoleniowej w zakresie współpracy cywilno – wojskowej, określanej pojęciem CIMIC (Civil-Military Co-operation – CIMIC), będzie pochodną od pozostałej problematyki szkoleniowej wskazanej w omawianym rozporządzeniu Rady Ministrów. Wynika to przede wszystkim z faktu, że na rzecz innych przygotowań obronnych realizowanych w województwie, w ramach szkolenia obronnego z natury współdziałać będą podmioty cywilne i wojskowe. Nie mniej jednak, omawiana integracja musi być w prawidłowy sposób zrozumiana. Związane jest to w szczególności z ustaleniem odpowiedniej tematyki szkoleniowej, zawieranej w planie szkolenia, która może wprost normować obszar podejmowanej współpracy cywilno – wojskowej lub też w sposób zamierzony pomijać ją, aby stanowić przedmiot odrębnego szkolenia. Pamiętać należy, że szkolenie prowadzi się w celu nabycia umiejętności niezbędnych do wykonywania zadań obronnych oraz podniesienia kwalifikacji w zakresie wykonywania tych zadań, a także poznania zasad i procedur kierowania wykonywaniem zadań obronnych podczas podwyższania gotowości obronnej państwa i w czasie wojny.

Wiążąc cel z tematyką szkolenia obronnego, można poszukiwać zasad włączania współpracy cywilno – wojskowej w proces szkoleniowy. Wydaje się, że w pierwszej kolejności obszar współpracy powinniśmy rozpatrywać jako bezpośredni element realizacji jakiegoś zadania obronnego. Przyjmując na przykład, że tematem szkolenia jest realizacja zadań na rzecz Sił Zbrojnych RP i wojsk sojuszniczych, obszar współpracy podmiotów cywilnych i wojskowych jest niemalże pierwszoplanowy. Wynika to z faktu potrzeby należytego przygotowania, wykonawców tego rodzaju zadań obronnych, zasad działania oddziałów i pododdziałów sił zbrojnych na współczesnym polu walki, sposobie organizowania zaopatrywania jednostek wojskowych w trakcie prowadzenia działań, przemieszczania się i rozmieszczania w terenie, na rzecz sprawnej i terminowej realizacji przez podmioty cywilne zadań wsparcia tych wojsk. W tym zakresie szczególnie istotne będzie szkolenie organizowane na potrzeby realizacji zadań wynikających z obowiązków państwa – gospodarza (HNS)<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> „Doktryna współpracy cywilno-wojskowej w Siłach Zbrojnych RP” (DD/9), Warszawa 2004, s.43.

Umiejscowienie na terenie województw nadmorskich, portów morskich implikuje konieczność podejmowania przedsięwzięć szkoleniowych przy ścisłej współpracy z Marynarką Wojenną RP, Strażą Graniczną, urzędami morskimi, jak również pozostałymi uczestnikami procesu HNS, jak chociażby osób wchodzących w skład punktów kontaktowych na terenie województwa. Jednocześnie dowódcy oddziałów i pododdziałów powinni znać zasady i procedury działania administracji publicznej w sytuacji zagrożeń zewnętrznych, ogólne zakresy procedur podejmowanych działań na rzecz zapewnienia zdolności funkcjonowania tych organów oraz podejmowanych przedsięwzięć na rzecz miejscowej ludności. Oczywiście możemy również wskazać inny obszar zadań obronnych dla realizacji, którego współpraca cywilno – wojskowa może również być pierwszoplanowa. Dotyczyć to będzie wszelkich szkoleń, podczas których dla realizacji określonego zadania obronnego niezbędnym jest wypracowanie szczegółowych procedur postępowania. Może to być związane również z organizowaniem i funkcjonowaniem niezbędnych misji łącznikowych przedstawicieli sił zbrojnych w strukturach administracji publicznej<sup>12</sup>.

Inny obszar, to tematyka związana z ochroną ludności w warunkach prowadzonych działań obronnych. W tym zakresie niezbędnym będzie organizowanie współdziałania z Siłami Zbrojnymi w rejonach bezpośrednich działań zbrojnych, poznawanie zasad działania systemu ostrzegania, alarmowania i powiadamiania o zagrożeniach wynikających z działalności zbrojnej własnych wojsk, czy też sposobu prowadzenia ewakuacji ludności z terenów przewidywanych do wykorzystania na potrzeby działań zbrojnych. Również i w tym przypadku niezbędnym wydaje się potrzeba integrowania środowiska cywilnego i wojskowego w ramach szkolenia obronnego.

Z całą pewnością ilość takich przykładów realizacji szkolenia obronnego z elementami współpracy cywilno – wojskowej można by mnożyć. Nie mniej jednak akcentując wcześniejszą tezę, że integrowanie podmiotów cywilnych i wojskowych musi być w prawidłowy sposób zrozumiana, należy zatrzymać się przy zasadniczych zadaniach realizowanych przez wojewodę jako organizatora szkolenia obronnego w województwie. Jeśli przyjmiemy, że w realizacji szkolenia obronnego występuje współpraca cywilno – wojskowa, to w pierwszej kolejności tą problematykę powinno włączyć się do opracowywanego w województwie sześcioletniego programu szkolenia. Zgodnie z przyjętą zasadą, problematyka szkoleniowa powinna stanowić swoistą podstawę do rozwinięcia jej w postaci konkretnych tematów szkoleniowych ujmowanych w rocznych planach szkolenia obronnego. Również i tu, w planach szkolenia obronnego należałoby dokonać stosownego rozwinięcia poszczególnej tematyki z uwzględnieniem aspektów współpracy cywilno – wojskowej. Oczywiście nie w każdym temacie możliwe będzie takie uszczegółowienie. Z pewnością część tej problematyki będzie stanowić jedynie jedno z zagadnień, nie mniej jednak należy mieć na uwadze, że w sposób pośredni dotykamy również problematyki współpracy podmiotów cywilnych i wojskowych.

---

<sup>12</sup> „Doktryna współpracy... *Ibidem*, s.43.

Wojewoda, korzystając ze swoich uprawnień, ukierunkowując szkolenie obronne w województwie poprzez wydawanie wytycznych, również może wskazywać obszary współpracy cywilno – wojskowej, a co więcej może akcentować, na jakie aspekty tej współpracy zwracać szczególną uwagę w procesie planowania szkolenia.

Ostatnim i chyba najważniejszym aspektem szkolenia obronnego są ćwiczenia. Ta najwyższa forma realizacji szkolenia prowadzona na różnych szczeblach organizacyjnych, w ramach której szkoleni nabywają praktycznych umiejętności działania w zespole, powinna także zawierać problematykę współpracy cywilno – wojskowej. Wydaje się, że właśnie w trakcie ćwiczeń powinno dążyć się do weryfikowania przyjętych procedur postępowania podmiotów cywilnych i wojskowych w realizacji wybranych zadań obronnych.

Przedstawiona współpraca cywilno – wojskowa w ramach szkolenia obronnego organizowanego przez wojewodę, w swojej zawartości została ograniczona do wskazania tylko zasadniczych uwarunkowań. Szkolenie jest jednak tylko pewnym elementem spinającym te wszystkie obszary realnej i planowej współpracy. Szkolenie obronne, uzupełniane szkoleniem w zakresie reagowania i zarządzania kryzysowego oraz innymi specjalistycznymi formami edukacji przy określeniu celu, jakim jest bezpieczeństwo państwa, w naturalny sposób wymagają współpracy cywilno – wojskowej i to na każdym etapie, czyli przy planowaniu, organizowaniu i realizacji.

## WNIOSKI

Szkolenie obronne stanowi element pozamilitarnych przygotowań obronnych. Przygotowanie społeczeństwa do zapobiegania szerokiej gamie zagrożeń współczesnego świata, należy traktować jako priorytet każdej władzy oraz osób zajmujących stanowiska kierownicze. Szkolenie obronne powinno być realizowane w sposób celowy i planowy a systematyczność jego prowadzenia wpływa na opanowanie odpowiednich nawyków i umiejętności niezbędnych do działania w przypadku zaistnienia stanu zagrożenia. Doświadczenia ostatnich lat pokazują, że zagadnienia niesienia pomocy w nagłych, nieprzewidywalnych zdarzeniach muszą być traktowane z całą powagą i odpowiedzialnością.

Celem głównym szkolenia obronnego jest przygotowanie kadry kierowniczej urzędów administracji publicznej do działań w okresie podwyższania gotowości obronnej państwa oraz doskonalenie wiedzy i umiejętności w realizacji zadań wynikających z przygotowanych planów operacyjnych funkcjonowania województwa, powiatu i gminy. Koordynację procesu szkolenia obronnego prowadzonego przez ministrów kierujących działami administracji rządowej i wojewodów, sprawuje, za pośrednictwem Ministra Obrony Narodowej, Prezes Rady Ministrów.

Szkolenie powinno być prowadzone przy wykorzystaniu potencjału wyższych szkół wojskowych, szkół wyższych, wyższych szkół zawodowych oraz ośrodków szkolenia dysponujących infrastrukturą i kadrami dydaktyczną niezbędną do

jego realizacji. Na szczeblu centralnym szkolenie obronne realizowane jest w ramach Wyższych Kursów Obronnych, prowadzonych dla organów władzy publicznej oraz kadr administracji publicznej. Szkolenie obejmuje również pracowników jednostek organizacyjnych realizujących zadania produkcyjne i usługowe związane z obronnością.

Zasadnicze funkcje organizatorskie związane z planowaniem, prowadzeniem i finansowaniem szkolenia należą do kompetencji organów rządowych, natomiast organizacja szkolenia w obrębie struktur samorządowych należy do marszałków województw, starostów, wójtów, burmistrzów i prezydentów miast.

Szkolenie obronne powinno być również prowadzone w formie praktycznych ćwiczeń, w tym treningów i gier. Stanowią one nieodzowny element przygotowań obronnych państwa, służący sprawdzianu przyjętych koncepcji operacyjno-strategicznych i rozwiązań organizacyjno-funkcjonalnych w płaszczyźnie obrony narodowej.

Szkolenia i ćwiczenia obronne są jedną z form doskonalenia w funkcjonowaniu przedsiębiorstw oraz społeczności lokalnej. Jako jedno z nielicznych posiadają umocowanie prawne realizacji w Rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie szkolenia obronnego.

Często podnosi się, iż zadania na rzecz obronność realizowane w czasie pokoju przez organy administracji publicznej (rządowej i samorządowej) stanowią margines ich działalności i dopiero w okresie zagrożenia stają się jednymi z ważniejszych zadań, a w czasie wojny głównymi. Jest to zgodne z obecnymi realiami jakkolwiek niecałkiem właściwe, powyższe stwierdzenie winno zostać zmienione w tym zakresie, iż zadania obronne również w czasie pokoju powinny należeć do najistotniejszych dla organów administracji publicznej, ponieważ oczywistym powinno być tak dla rządzących jak i całego społeczeństwa, iż od właściwego zaangażowania w czasie pokoju wszystkich podmiotów w przygotowaniach obronnych, w dużej mierze zależeć będą losy państwa w sytuacji wystąpienia potencjalnych zagrożeń polityczno-militarnych. Ponadto koniecznym we współczesnych realiach, dla właściwego wypełniania funkcji w dziedzinie bezpieczeństwa i obronności jest także to, aby organy administracji publicznej potrafiły sprawnie działać w często zmieniającym się otoczeniu zewnętrznym i wewnętrznym. Potwierdzają to postanowienia zawarte w Strategii Bezpieczeństwa Narodowego z 2007 r. uwypuklające, że przed instytucjami, organami władzy i administracji państwowej stoi zadanie odpowiedniego dostosowania metod pracy do nowych wyzwań w dziedzinie bezpieczeństwa narodowego.

## BIBLIOGRAFIA

- [1] Ustawa z 21 z dnia listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2004 r. Nr 241, poz. 2416 z późn. zm.);

- 
- [2] Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 13 listopada 2007 r.
  - [3] Strategia obronności Rzeczypospolitej Polskiej. Strategia sektorowa do Strategii Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej. Warszawa 2009.
  - [4] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 stycznia 2004 r. w sprawie szkolenia obronnego (Dz. U. z 2004 r. Nr 16, poz. 150 z późn. zm.);
  - [5] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli wykonywania zadań obronnych (Dz. U. z 2004 r. Nr 16, poz. 151 z późn. zm.);
  - [6] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 stycznia 2004 r. w sprawie ogólnych zasad wykonywania zadań w ramach powszechnego obowiązku obrony (Dz. U. z 2004 r. Nr 16, poz. 152);
  - [7] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 kwietnia 2004 r. w sprawie przygotowania systemu kierowania bezpieczeństwem narodowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 98, poz. 978);
  - [8] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie warunków i sposobu przygotowania oraz wykorzystania publicznej i niepublicznej służby zdrowia na potrzeby obronne państwa oraz właściwości organów w tych sprawach (Dz. U. z 2004 r. Nr 143, poz. 1515 z późn. zm.);
  - [9] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 września 2004 r. w sprawie gotowości obronnej państwa (Dz. U. z 2004 r. Nr 219, poz. 2218);
  - [10] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 sierpnia 2004 r. w sprawie świadczeń rzeczowych na rzecz obrony w czasie pokoju (Dz. U. z 2004 r. Nr 181, poz. 1872);
  - [11] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 5 października 2004 r. w sprawie świadczeń osobistych na rzecz obrony w czasie pokoju (Dz. U. z 2004 r. Nr 229, poz. 2307);
  - [12] Rozporządzenie ministrów spraw wewnętrznych i administracji, obrony narodowej oraz infrastruktury z dnia 5 lipca 2002 r. w sprawie trybu doręczania kart powołania i rozplakatowania obwieszczeń o stawieniu się osób do czynnej służby wojskowej (Dz. U. z 2002 r. Nr 122, poz. 1049 z późn. zm.);
  - [13] Wytyczne Ministra Obrony Narodowej z 23 listopada 2010 r. dla ministrów i wojewodów do szkolenia obronnego realizowanego w latach 2011 - 2016 (Warszawa – listopad 2010);



- [14] Wykaz przedsięwzięć szkoleniowych SZ RP w latach 2011-2014, w których planuje się udział przedstawicieli pozamilitarnych struktur obronnych państwa;
- [15] „Doktryna współpracy cywilno-wojskowej w Siłach Zbrojnych RP” (DD/9), Warszawa 2004.

## **CIVIL-MILITARY CO-OPERATION IN THE DEFENCE TRAINING AT THE LEVEL OF LOCAL SELF-GOVERNMENT**

### **ABSTRACT**

All forms of human activity in each group of social, cultural, religious, economic or political (family, village, tribe, religious association, the association or the nation), contain a conflict. The human (social) conflict may apply to one person and be the result of different emotions, desires, or a clash of interests, the principles of various individuals or groups. Events which we have witnessed in recent years, imply the need for wider dissemination of the safety philosophy of human existence in the world and the safety of his world.



**Marek TOBOLSKI**

Delegatura Wojskowej Ochrony Przeciwpożarowej w Gdyni

## **PROFILAKTYKA PRZECIWPÓŻAROWA NA JEDNOSTCE PŁYWAJĄCEJ**

### **STRESZCZENIE**

Ze względu na różnorodność zagadnień, które wpływają na specyfikę zagrożenia statku pożarami, w niniejszej publikacji dokonano analizy tej problematyki równocześnie z wielu punktów widzenia, a mianowicie: zasięgu zagrożenia, charakteru zagrożenia różnych rejonów statku, wpływu otoczenia i warunków na zagrożenie, organizacji pracy i dozoru na statku. Szczególną uwagę zwrócono również na kwalifikacje i stan załogi, jej umiejętności w zakresie zapobiegania pożarom i ich zwalczania oraz organizacji pracy na statku ponieważ uznano, że są to czynniki, które w sposób niezwykle istotny wpływają na poziom bezpieczeństwa.

### **WSTĘP**

Charakter zagrożenia poszczególnych rejonów statku nie jest jednakowy i w różnym stopniu zależy od warunków zewnętrznych oraz od organizacji wewnętrznej statku. Rodzaj i poziom zagrożenia pożarowego jest w dużym stopniu uzależniony od miejsca, w którym się statek znajduje (np. port, reda, kanały, rzeki, cieśniny, pełne morze, stocznia), jak również od strefy klimatycznej i aktualnie panującej pogody. Zasięg zagrożenia charakteryzuje się wyjątkowo dużą rozpiętością w porównaniu z innymi rodzajami zagrożeń.

Straty materialne w wyniku pożarów ugaszonych w zarodku są niewielkie, natomiast wraz ze wzrostem rozmiarów, pożar może spowodować zniszczenie rejonu lub rejonów statku, a w ostateczności utratę całego statku z wyposażeniem. Pożar może również przyczynić się do zniszczenia znajdujących się w pobliżu innych statków, obiektów portowych lub stoczniowych, obiektów w sąsiedztwie szlaku żeglownego oraz spowodować poważne szkody w stanie środowiska naturalnego. Z punktu widzenia strat biologicznych już nawet przy niewielkich pożarach istnieje poważne zagrożenie życia i zdrowia zarówno załogi statku, jak i innych osób będących w strefie zagrożenia.

Dlatego też tak istotna jest problematyka związana z wymaganiami bezpieczeństwa pożarowego na okrętach i jednostkach pływających w tym jednostkach i okrętach Marynarki Wojennej RP.

Poniższy referat z pewnością nie wyczerpuje w całości problematyki związanej z wymaganiami przeciwpożarowymi dla okrętów i jednostek pływających Marynarki RP. Jest tylko próbą zwrócenia uwagi na szeroki zakres tej problematyki i konieczność jej pogłębiania i aktualizowania ze względu na dynamiczny rozwój szeroko pojętej techniki morskiej, która powoduje powstawanie licznych nowych zagrożeń w tym zagrożeń pożarowych.

### **PROFILAKTYKA PRZECIWPOŻAROWA NA JEDNOSTCE PŁYWAJĄCEJ - PODSTAWOWE POJĘCIA**

Aby omówić główne czynniki zagrożenia pożarowego okrętów oraz wskazać najczęstsze przyczyny pożarów i wybuchów na okrętach należy w pierwszej kolejności wyjaśnić czym jest pożar i zagrożenie pożarowe.

Pożar - jest to niekontrolowany proces spalania substancji naturalnych i sztucznych, który powoduje zagrożenie dla życia ludzkiego i straty materialne.

Zagrożenie pożarowe - to najogólniej mówiąc, prawdopodobieństwo powstania pożaru.

#### **Okoliczności sprzyjające powstaniu zjawiska pożaru na jednostce pływającej Marynarki Wojennej RP.**

Do najczęstszych przyczyn pożarów i wybuchów na okrętach należy zaliczyć:

- samozapłony i samozapalenia;
- wybuchy w systemach hydraulicznych;
- uszkodzenia mechaniczne;
- niesprawności systemów elektroenergetycznych i elektronicznych;
- niewłaściwe działanie załogi.

Natomiast czynnikami i okolicznościami sprzyjającymi powstawaniu zjawiska pożaru oraz jego rozprzestrzenianiu na okręcie są:

- obecność i ilość materiałów palnych i wybuchowych (amunicja i materiały wybuchowe, ładunki, paliwo, elementy wyposażenia wnętrza, izolacje cieplne i przeciwhałasowe, farby, osobiste rzeczy załogi, zapasy okrętowe, opakowania itp.);
- procesy, czynności lub zjawiska powodujące wydzielanie ciepła lub powstanie innego bodźca energetycznego mogącego zainicjować pożar (nieostrożność ludzi w posługiwaniu się ogniem, nieprawidłowa obsługa urządzeń, źle zabezpieczone źródła ciepła, zły stan techniczny, wady urządzeń lub uszkodzenia, zjawiska żywiołowe, zdarzenia zewnętrzne - działania wojenne i kolizje);
- łatwość przenoszenia ognia i dymu do innych pomieszczeń.

Do typowego zagrożenia pożarowego okrętów bojowych zaliczane są następujące stany eksploatacji:

- ruch okrętu w morzu;
- postój w porcie;
- prace remontowe.

Drugi rodzaj zagrożenia niesie za sobą działalność bojowa okrętu tj.:

- ćwiczenia z użyciem uzbrojenia;
- działania w czasie wojny.

Podczas prowadzenia działań wojennych oprócz zagrożenia pożarowego wynikającego z użycia własnego uzbrojenia dochodzi zagrożenie wynikające z możliwości trafienia przez środki napadu przeciwnika. Likwidowanie skutków trafienia przez przeciwnika wiąże się prawie w 100 % z likwidowaniem skutków pożaru.

System zabezpieczeń przeciwpożarowych, w jakie wyposażony jest okręt oraz stała obecność marynarzy na swoich stanowiskach zapewnia mu w czasie pływania minimalne zagrożenie pożarowe.

Port wojenny tak jak port cywilny jest punktem styku szlaków morskich z drogami komunikacji lądowej. Określa to jego funkcję jako miejsca załadunku i wyładunku amunicji i uzbrojenia, uzupełniania zapasów żywności i paliw, remontów i konserwacji. Oprócz tego port wojenny powinien posiadać:

- bazę socjalno - bytową dla załóg okrętów;
- zaplecze magazynowe dla sprzętu okrętowego na czas remontu lub konserwacji;
- zaplecze sanitarne;
- sprzęt i urządzenia do ochrony środowiska (walki z rozlewami).

Na zwiększenie zagrożenia pożarowego decydujący wpływ mają przede wszystkim: niepełny stan osobowy załogi, spadek czujności, wzmożony ruch osób nie związanych na stałe z okrętem, prace remontowe i konserwacyjne, uzupełnianie zapasów itp.

Największe niebezpieczeństwo powstania pożaru w porcie stwarzają prace remontowo - konserwacyjne. Prace takie są prowadzone w warunkach ogólnego zamieszania spowodowanego równoczesnym trwaniem szeregu prac pożarowo niebezpiecznych i zmniejszonym stanem osobowym załogi. Dlatego w razie braku odpowiedniej koordynacji prac i prawidłowego ich zabezpieczenia mogą doprowadzić do powstania pożaru.

Požary w portach dzieli się ogólnie na dwie grupy:

- pożary obiektów lądowych;
- pożary okrętów w porcie.

Podczas remontu stocznego zagrożenie pożarowe okrętu jest najwyższe. Decydujący wpływ mają na to następujące czynniki:

- częściowe rozbrojenie własnych urządzeń i systemów przeciwpożarowych;
- zdekompletowana załoga;
- obecność na okręcie pracowników stoczni;
- demontaż lub wyłączenie z eksploatacji wielu urządzeń zapewniających załodze normalne funkcjonowanie (ogrzewanie, ciepła woda, instalacje sanitarne itp.);
- wprowadzanie na okręt wielu urządzeń potrzebnych do wykonania prac remontowych jak np: spawarek, kabli, węży z tlenem i acetylenem, podłączenie z lądu przewodów parowych i elektrycznych;
- nagromadzenie na okręcie materiałów palnych potrzebnych do prac remontowych;
- wykonywanie na okręcie prac remontowych z użyciem otwartego ognia oraz prac z użyciem materiałów stwarzających zagrożenie wybuchem (malowanie, mycie i czyszczenie mechanizmów i urządzeń płynami łatwopalnymi);
- istnienie na okręcie dużej ilości zaolejonych szmat i czyściwa, rzeczy własnych załogi;
- zanieczyszczenie zęz, częściowego napełnienia zbiorników paliwa lub zbiorników pustych nieodgazowanych.

Sytuacja ulega dalszemu pogorszeniu w przypadku postawienia okrętu na doku lub podnośniku, kiedy dochodzą nowe elementy zagrożenia pożarowego a mianowicie:

- unieruchomienie własnych przeciwpożarowych instalacji wodnych na skutek wydobycia okrętu z wody;
- rozszczelnienie dna okrętu w wyniku demontażu zaworów dennych lub włazów, co utrudnia gaszenie pożaru przy użyciu stałych instalacji gaśniczych objętościowych;
- utrudniony dostęp dla ludzi z lądu na dok i na okręt.

Przyczynami zagrożenia pożarowego podczas postoju w stoczni mogą być również inne czynniki występujące w każdym wielkim zakładzie przemysłowym. Najczęściej przyczynami pożarów na okrętach przebywających w stoczni są zapalenia wskutek spawania i cięcia gazowego lub elektrycznego.

### **Prewencja przeciwpożarowa na okręcie**

Obejmuje ona działalność w następującym zakresie:

- zapewnienia odpowiednich warunków bezpieczeństwa pożarowego okrętu;
- nadzoru pożarowego nad bieżącą działalnością okrętu;

- kontroli bezpieczeństwa pożarowego okrętów i infrastruktury portowej bezpośrednio związanej z działalnością okrętu;
- organizacji i kontroli działania służb dyżurnych oraz osób funkcyjnych odpowiedzialnych za stan ochrony przeciwpożarowej;
- szkolenia kadry i marynarzy;
- logistycznego zabezpieczenia okrętów i infrastruktury portowej w urządzenia, sprzęt i środki do walki z pożarami;
- zapewnienia środków alarmowania i łączności na okręcie i terenie portu;
- opracowania i aktualizacji planów ochrony przeciwpożarowej okrętu i portu;
- zapewnienia odpowiednich warunków ewakuacji na okrętach oraz dróg pożarowych na terenie portu.

Zakres stosowania odpowiednich przepisów wynika z wielkości okrętu, jego uzbrojenia i wyposażenia specjalnego, a ponadto ze szczególnych warunków organizacji ochrony przeciwpożarowej oraz technicznych środków walki z zagrożeniem pożarowym i wybuchowym (hangary, sprzęt lotniczy, paliwo lotnicze, amunicja,) narzuconym przez zainstalowany sprzęt i uzbrojenie.

Za zapewnienie bezpieczeństwa pożarowego na okręcie jest odpowiedzialny dowódca. W imieniu dowódcy zadania ochrony przeciwpożarowej zgodnie z organizacją realizuje zastępca dowódcy okrętu lub w przypadku braku takiego stanowiska osoba wyznaczona w rozkazie dowódcy, a w czasie załadunku i rozładunku paliwa oraz remontu oficer mechanik (kierownik maszyn).

Do zadań służby dyżurnej i wachtowej okrętu należy systematyczna kontrola okrętu oraz jego najbliższego otoczenia i czuwanie nad przestrzeganiem instrukcji przeciwpożarowych i zasad bezpieczeństwa pożarowego przez załogę oraz osoby czasowo przebywające na okręcie.

Odpowiedzialność za przestrzeganie przepisów i instrukcji przeciwpożarowych ponoszą wszyscy członkowie załogi, każdy w zakresie swoich obowiązków służbowych i funkcji pełnionej na okręcie. Na okrętach w zależności od stanu osobowego załogi tworzy się dla celów ratowniczo-gaśniczych jedną lub dwie grupy awaryjne. Na jednostkach ratowniczych wyznacza się grupy ratownicze do udzielania pomocy jednostkom ratowanym i jednocześnie do obrony własnej. Zakres czynności i skład grup ustala dowódca w zależności od stanu osobowego i możliwości ratowniczo-gaśniczych okrętu.

Wszystkie czynności dla składów grup muszą być ustalone w rozkładzie alarmu pożarowego okrętu.

### **Dokumentacja dotycząca ochrony przeciwpożarowej jednostki pływającej.**

Dokumentacja ochrony przeciwpożarowej zawiera w sobie plan obrony przeciwpożarowej, książki ochrony przeciwpożarowej, książki kontroli i konserwacji podręcznego sprzętu gaśniczego, SSP, SUG, innych urządzeń przeciwpożarowych.

wych, protokoły inspekcji, książki kontroli aparatów ochrony dróg oddechowych. Wszystkie wymienione dokumenty powinny być zawsze dostępne dla osób kontrolujących okręt.

Plan ochrony przeciwpożarowej okrętu (jednostki pływającej) składa się z części graficznej i części opisowej.

Część graficzna planu ochrony przeciwpożarowej okrętu (jednostki pływającej) powinna być wykonana w miarę możliwości na jednym arkuszu i w skali zapewniającej możliwość czytelnego naniesienia elementów konstrukcyjnych ochrony przeciwpożarowej, symboli urządzeń ochrony przeciwpożarowej, ewakuacji i wyposażenia pożarniczego.

Rysunki części graficznej powinny zawierać przekrój wzdłużny okrętu w płaszczyźnie symetrii, widoki z góry wszystkich pokładów i widok na zbiorniki denne paliwa.

Na przekroju wzdłużnym statku i na każdym pokładzie powinny być oznaczone:

- punkty dowodzenia;
- rodzaje i rozmieszczenie przegród przeciwpożarowych;
- schody, zejściówki, szyby, luki, drzwi i drogi ewakuacji;
- urządzenia zdalnego włączania urządzeń związanych z ochroną przeciwpożarową;
- pomieszczenia chronione stałymi urządzeniami gaśniczymi oraz systemami sygnalizacji pożaru;
- centrale sygnalizacji pożaru i repetytorów centrali;
- pompy pożarowe;
- pomieszczenia, korytarze, ładownie, pompownie, maszynownie;
- silniki główne, kotły, spalarki, zespoły prądotwórcze, zbiorniki gazów, główne tablice energetyczne;
- miejsca do wypalania otworów ewakuacyjnych;

Do oznakowania części graficznej planu ochrony przeciwpożarowej należy używać symboli graficznych określonych przez Międzynarodową Organizację Morską.

Wszystkie symbole i oznaczenia stosowane w części graficznej muszą być opisane w formie legendy z prawej strony części graficznej. Okręty będące w składach stałych zespołów międzynarodowych muszą mieć wykonane opisy części graficznej planu ochrony przeciwpożarowej w języku polskim i angielskim.

Część graficzną wykonuje się w 5 egzemplarzach:

- egzemplarz nr 1 wywiesza się w miejscu dostępnym dla każdego członka załogi;
- egzemplarz nr 2 i 3 umieszcza się w opisanym pojemniku koloru czerwonego, odpornym na wpływ warunków atmosferycznych, trwale przymocowanym do



nadbudówki, w okolicy miejsca opuszczania trapu zejściowego (na prawej i lewej burcie);

- egzemplarz nr 4 wraz z częścią opisową przechowuje dowódca okrętu;
- egzemplarz nr 5 wraz z częścią opisową przekazuje się do Dowództwa Marynarki Wojennej.

Część opisowa planu ochrony przeciwpożarowej okrętu (jednostki pływającej) składa się z następujących rozdziałów:

- informacje ogólne (rodzaj i przeznaczenie okrętu, główne parametry, liczba łodzi ratunkowych i ratowniczych z napędem, etatowa liczba załogi);
- stałe urządzenia gaśnicze i systemy sygnalizacji pożaru (dokładny opis każdej instalacji i systemu wraz z instrukcją obsługi i eksploatacji);
- sprzęt pożarniczy (rozmieszczenie – lokalizacja, ilość, instrukcje obsługi i eksploatacji).

Załącznikami do części opisowej planu ochrony przeciwpożarowej okrętu (jednostki pływającej) są:

- wykaz zbiorników – w formie tabelarycznej (nr zbiornika, przeznaczenie, położenie, pojemność);
- wykaz pomieszczeń chronionych stałą instalacją gaśniczą – w formie tabelarycznej;
- wykaz urządzeń odcinających wentylację – w formie tabelarycznej;
- wykaz pomieszczeń chronionych systemem sygnalizacji pożaru.

Plan ochrony przeciwpożarowej okrętu (jednostki pływającej) opracowuje zastępca dowódcy okrętu (jednostki pływającej) lub osoba wyznaczona przez dowódcę okrętu (jednostki pływającej) przy współudziale przeszkolonego inspektora ochrony przeciwpożarowej jednostki wojskowej, a zatwierdza dowódca.

Na czas remontu w stoczni należy sporządzić plan ochrony przeciwpożarowej dostosowany do warunków remontu z uwzględnieniem remontowanych instalacji gaśniczych czasowo wyłączonych z eksploatacji, zmieniających się dróg ewakuacji i innych czynników nie występujących podczas normalnej eksploatacji okrętu plan ochrony przeciwpożarowej na czas remontu w stoczni powinien być przechowywany w zakładowej jednostce ratowniczo-gaśniczej i codziennie aktualizowany.

Na okręcie w miejscach wyznaczonych muszą znajdować się następujące instrukcje obrony przeciwpożarowej:

- dla służby dyżurnej na wypadek powstania pożaru;
- ogólna dla załogi;
- dla pomieszczeń o szczególnym zagrożeniu pożarowym (siłownie okrętowe, centrale kierowania, pomieszczenia akumulatorów, warsztaty, magazynki farb i lakierów, magazynki materiałów pędnych i smarów, magazynki broni i amunicji, magazynki materiałów wybuchowych i pirotechnicznych, komory amunicyjne itp.).

Dokumentacja eksploatacyjna powinna znajdować się na okręcie u dowódcy działu elektromechanicznego oraz u osób odpowiadających za eksploatację sprzętu przeciwpożarowego. Zawiera ona:

- normy należności sprzętu pożarniczego i środków gaśniczych;
- książkę ewidencji sprzętu pożarniczego i środków gaśniczych;
- książki paszportowe aparatów izolacyjnych i ochrony dróg oddechowych;
- książkę przeglądów sprzętu pożarniczego i stałych urządzeń gaśniczych;
- instrukcje obsługi stałych urządzeń gaśniczych i sygnalizacji pożaru (umieszczone także w miejscu ich uruchomienia widocznym dla obsługującego).

Okręt musi być wyposażony w podręczny sprzęt gaśniczy i agregaty, w zależności od zagrożenia wybuchem, wielkości obciążenia ogniowego oraz powierzchni jako jednostki odniesienia. Wyposażenie okrętu w sprzęt pożarniczy odbywa się na etapie jego budowy, a zmian w wyposażeniu dokonuje się w przypadku zmiany przeznaczenia pomieszczeń związanych ze zmianą zagrożenia pożarowego.

Zasadniczym dokumentem określającym organizację akcji ratowniczo-gaśniczej na okręcie jest rozkład walki z pożarem.

Opracowuje się następujące warianty rozkładów walki z pożarami:

- rozkład walki z pożarem podczas pływania;
- rozkład walki z pożarem na czas postoju w porcie;
- rozkład walki z pożarem w trakcie remontu w stoczni;
- rozkład walki z pożarem podczas pobierania i zdawania paliwa;
- rozkład walki z pożarem podczas ładowania i rozładunku amunicji, rakiet, min, bomb, materiałów wybuchowych;
- rozkład udzielania pomocy w walce z pożarem na innym okręcie (jednostce pływającej).

W każdym rozkładzie wyznacza się załogę na stanowiska bojowe z zakresem czynności w czasie pożaru, do kierowania, obsługi sprzętu i stałych urządzeń gaśniczych oraz innych technicznych środków walki z pożarem.

Rozkład walki z pożarami powinien zapewniać:

- sprawne dowodzenie i kierowanie załogą okrętu (jednostki pływającej);
- prowadzenie skoordynowanych działań grup awaryjnych (ratowniczych);
- skuteczne wykorzystanie środków i sprzętu pożarniczego oraz stałych instalacji gaśniczych.

Rozkład walki z pożarami określa czynności w zakresie:

- dowodzenia okrętem i działalnością załogi w akcjach ratowniczo – gaśniczych;
- obsługi mechanizmów głównych i pomocniczych;
- obsługi i wykorzystania pomp pożarniczych, stałych urządzeń gaśniczych oraz podręcznego sprzętu gaśniczego;

- zamknięcia wentylacji, włazów, bulai, drzwi i innych otworów;
- zatapiania komór amunicyjnych;
- usuwania materiałów łatwo palnych z zagrożonych rejonów.

Każdy rozkład walki z pożarem powinien zawierać:

- sposób alarmowania i ogłaszania alarmu pożarowego;
- miejsce zbiórek grup awaryjnych (ratowniczych);
- podział funkcji i czynności według numerów bojowych;
- przydział do sprzętu pożarniczego poszczególnych funkcyjnych grup awaryjnych (ratowniczych).

Rozkłady walki z pożarem opracowuje się tak, aby walka z pożarem przebiegała sprawnie podczas nieobecności części załogi.

### **Profilaktyka pożarowa na okręcie**

Prowadząc na okrętach działalność profilaktyczną należy zwrócić szczególną uwagę na następujące elementy:

- na okrętach (jednostkach pływających) materiały palne należy przechowywać z dala od źródeł ciepła a ogniem otwartym można posługiwać się tylko w miejscach wyznaczonych każdorazowo przez dowódcę okrętu (jednostki pływającej) i za jego zgodą,
- podczas postoju w porcie czyściwo przesiąknięte olejami, smarami, farbami lub rozpuszczalnikami należy składać w blaszanych pojemnikach lub usuwać z okrętu (jednostki pływającej),
- tytoń można palić tylko w miejscach wyznaczonych rozkazem dowódcy okrętu (jednostki pływającej). Miejsce palenia tytoniu powinno być odpowiednio oznakowane, wyposażone w popielniczki zabezpieczone przed przewróceniem,
- zabrania się używania ognia otwartego w: załadowanych komorach amunicyjnych i pomieszczeniach przyległych, pomieszczeniach akumulatorów, zbiornikach paliwa i ścieków, magazynach prowiantu, farb i lakierów, materiałów pędnych i smarów, pomieszczeniach bez odpowiedniej wentylacji,
- obowiązkiem zezwalającego na podjęcie prac z ogniem otwartym jest ustalenie takiego sposobu postępowania, aby nie dopuścić do powstania pożaru. Ciecze łatwo palne (benzynę, naftę, spirytus itp.) należy przechowywać w szczelnie zamkniętych odpowiednio zabezpieczonych pojemnikach umieszczonych z dala od źródeł ciepła. Zbiorniki z płynami łatwo palnymi muszą być przechowywane na górnym pokładzie, tak aby mogły być bez trudu wyrzucone za burtę,
- farby i lakiery należy przechowywać w metalowych opakowaniach w magazynkach posiadających wyjście tylko na pokład otwarty a magazynki farb i lakierów nie powinny sąsiadować z komorami amunicyjnymi. Po zakończeniu prac z użyciem płynów łatwo palnych, farb i lakierów opróżnione opakowania należy

- natychmiast usuwać z miejsca pracy. W porcie opróżnione opakowania należy usunąć z okrętu (jednostki pływającej),
- środki bojowe należy przechowywać w komorach amunicyjnych zgodnie ze szczegółowymi zasadami przechowywania określonymi w odrębnych przepisach, natomiast pirotechniczne środki sygnalizacyjne przeznaczone do celów ratunkowych należy przechowywać w osobnej wodoszczelnej i ogniotrwałej skrzyni na Głównym Stanowisku Dowodzenia,
  - butle z gazami palnymi należy przechowywać na pokładzie otwartym w takim miejscu, aby w przypadku zagrożenia istniała możliwość ich szybkiego usunięcia. Przechowywanie gazów palnych pod pokładem jest dopuszczalne tylko ze względów eksploatacyjno – technologicznych. W pomieszczeniach tych należy zapewnić odpowiednią wentylację oraz wyposażyć w automatyczne sygnalizatory stężenia gazów. Zabrania się również wspólnego przechowywania butli z silnymi utleniaczami z innymi gazami. Butle muszą być zamocowane specjalnymi obejmami zapobiegającymi zmianie położenia. Miejsca przechowywania gazów technicznych lub wejścia do pomieszczeń z gazami technicznymi muszą być zaopatrzone w napisy ostrzegawcze i znaki bezpieczeństwa zgodnie z Polską Normą. W pomieszczeniach z gazami technicznymi ogrzewanie może być wodne lub parowe, a temperatura nie powinna przekraczać 35 st. C.
  - na okrętach (jednostkach pływających) akumulatory mogą być przechowywane w specjalnie do tego celu wydzielonych wentylowanych pomieszczeniach lub w specjalnych skrzyniach. Pomieszczenia i skrzynie na akumulatory muszą mieć sprawną wentylację spełniającą wymagania określone w odrębnych przepisach. Ponadto pomieszczenia z akumulatorami mogą mieć ogrzewanie parowe lub wodne,
  - instalacje elektryczne muszą spełniać wymagania warunków technicznych określone w odrębnych przepisach dla okrętów i jednostek pływających. Wszelkie prace naprawcze i konserwacyjne mogą być wykonywane przez osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje. Użytkownikom instalacji elektrycznych zabrania się w szczególności: naprawiania uszkodzonych bezpieczników, korzystania z prowizorycznej lub uszkodzonej instalacji oraz urządzeń elektrycznych, ustawiania urządzeń grzejnych na przedmiotach palnych lub w ich pobliżu oraz pozostawianie ich bez nadzoru, suszenia bielizny i innych palnych materiałów na elektrycznych urządzeniach grzejnych, stosowania na osłony punktów świetlnych materiałów palnych, zabudowywania elektrycznych urządzeń grzewczych materiałami palnymi, przechowywania jakichkolwiek materiałów w pomieszczeniach przeznaczonych na urządzenia elektryczne,
  - drogi komunikacyjne na okręcie (jednostce pływającej) nie mogą być zastawiane. Wszystkie przedmioty i urządzenia znajdujące się na drogach komunikacyjnych muszą być trwale zamocowane i tak usytuowane, by nie przeszkadzały w swobodnym poruszaniu. Na drogach komunikacyjnych nie wolno umieszczać wystroju, przedmiotów i wykładzin wykonanych z materiałów palnych.

Wszystkie drzwi i włazy prowadzące z pomieszczeń pod pokładem na drogi komunikacyjne i z dróg komunikacyjnych na odkryty pokład powinny być oznakowane znakami bezpieczeństwa - ewakuacyjnymi wykonanymi zgodnie z Normą Obronna,

- przy cumowaniu okrętów (jednostek pływających) do nabrzeża obowiązują następujące ograniczenia: zbiornikowce paliwa i niszczyciele oraz okręty podwodne nie więcej niż jeden, okręty II, III i IV rangi nie więcej niż dwa obok siebie, pozostałe bez ograniczeń. Okręty (jednostki pływające) ustawione obok siebie powinny mieć podobną wysokość burt, przy czym różnica wysokości nie powinna przekraczać 1 m. Okręty o długości ponad 30 m powinny posiadać co najmniej dwa trapy komunikacyjne z ładem oraz dogodnie przejście z jednego okrętu na drugi. Każdy okręt stojący po zewnętrznej stronie (od strony wody) powinien mieć przygotowany na dziobie i rufie hol umożliwiający natychmiastowe odholowanie go w razie zagrożenia,
- przed przystąpieniem do prac remontowych zastępca dowódcy (lub w przypadku braku takiego stanowiska osoba wyznaczona przez dowódcę) jest zobowiązany przy współudziale zainteresowanych dowódców działów opracować plan uwzględniający niezbędne siły i środki oraz przedsięwzięcia zapewniające bezpieczeństwo pożarowe. Dowódcy działów są odpowiedzialni za przygotowanie stanowisk roboczych w swoich działach, przeprowadzenie instruktażu z załogą działu zapoznające z organizacją pracy i środkami ostrożności. Przed każdym remontem dowódca ma obowiązek zorganizować szkolenie załogi na temat walki z pożarem w trakcie remontu i sposobów zabezpieczenia przed powstaniem pożaru. Na czas prac remontowych należy założyć książkę prac pożarowo – niebezpiecznych. W książce budowniczy jest zobowiązany wpisywać wszystkie prace pożarowo – niebezpieczne. Z wpisami przed rozpoczęciem prac musi zapoznać się dowódca okrętu i dowódca działu elektromechanicznego. W książce należy odnotowywać uwagi na temat zabezpieczenia prac przez pracowników stoczni (zakładu remontowego) oraz załogę. W pierwszych trzech dniach pobytu w stoczni należy przeprowadzić ćwiczenia zgrywające ze wszystkimi zmianami zakładowej straży pożarnej lub, jeżeli remont jest przeprowadzany w porcie z portową strażą pożarną. W pierwszym dniu pobytu w stoczni dowódca jest zobowiązany przekazać do zakładowej straży pożarnej plan ochrony przeciwpożarowej na czas remontu.

Wymagania porządkowe w doku lub slipie:

- każdy okręt przed zadokowaniem powinien zdać paliwo i amunicję, a zbiorniki paliwa przewidziane do remontu powinny być odgazowane;
- z chwilą zadokowania (slipowania) system hydrantowy okrętu należy podłączyć do sieci hydrantowej doku (slipu). Dodatkowo należy podłączyć po jednym odcinku węża tłoczego w części dziobowej i rufowej na pokładzie okrętu;

W doku (slipie) zabrania się:

- spuszczenia do doku resztek smarów, paliw i wody zęzowej,
- wyrzucania do doku śmieci i nieczystości,
- magazynowania pod kadłubem jakichkolwiek materiałów palnych.

Podczas remontu obowiązują następujące drogi ewakuacji:

- okręty (jednostki pływające) powinny posiadać co najmniej dwa trapy lub schodnie od strony nabrzeża i sztormtrap od strony wody;
- wszystkie wyjścia z wnętrza okrętu powinny być opisane i oznakowane znakami bezpieczeństwa zgodnie z Normą Obronną;
- przed wejściem do stoczni należy ustalić liczbę pracowników mogących jednorazowo przebywać w pomieszczeniach o szczególnym zagrożeniu pożarowym zapewniając bezpieczną ewakuację w wypadku zagrożenia.

Służba dyżurna okrętu powinna prowadzić kontrolę ruchu pracowników stoczni tak, by w każdej chwili można stwierdzić, ilu pracowników i w jakim miejscu przebywa.

Coraz bogatsze wyposażenie energoelektryczne i elektroniczne okrętu zwiększa jego zagrożenie pożarowe. Zagrożenie to pogłębia szerokie zastosowanie automatyzacji procesów sterowania mechanizmami i urządzeniami okrętowymi. Działania związane z zapewnieniem właściwej ochrony przeciwpożarowej na okrętach (jednostkach pływających) Marynarki Wojennej (MW) prowadzi się w już trakcie projektowania, budowy oraz w całym okresie eksploatacji jednostek i należy je organizować zgodnie z regulaminem służby na okrętach MW, przepisami projektowania i budowy okrętów MW oraz innymi ogólnymi i szczegółowymi przepisami, instrukcjami i dokumentami normatywnymi.

### **Odpowiedzialność za ochronę ppoż. jednostki pływającej**

Zakres stosowania odpowiednich przepisów wynika z wielkości okrętu, jego uzbrojenia i wyposażenia specjalnego, a ponadto ze szczególnych warunków organizacji ochrony przeciwpożarowej oraz technicznych środków walki z zagrożeniem pożarowym i wybuchowym narzuconym przez zainstalowany sprzęt i uzbrojenie.

Za zapewnienie bezpieczeństwa pożarowego na okręcie (jednostce pływającej) jest odpowiedzialny dowódca okrętu (jednostki pływającej). W imieniu dowódcy zadania ochrony przeciwpożarowej realizuje zastępca dowódcy okrętu (jednostki pływającej), a w przypadku braku takiego stanowiska osoba wyznaczona w rozkazie dowódcy, natomiast w czasie załadunku i rozładunku paliwa oraz remontu dowódca działu elektromechanicznego (kierownik maszyn).

Do zadań służby dyżurnej i wachtowej okrętu należy systematyczna kontrola okrętu oraz jego najbliższego otoczenia i czuwanie nad przestrzeganiem instrukcji

przeciwpożarowych i zasad bezpieczeństwa pożarowego przez załogę oraz osoby czasowo przebywające na okręcie.

### WNIOSKI

Najistotniejszymi czynnikami, od których zależy zagrożenie pożarami i wybuchami są te, których, wpływ uzależniony jest od środków technicznego zabezpieczenia statku. Przydatność i skuteczność różnych sposobów zabezpieczenia statku przed pożarami i wybuchami są różne dla różnych rodzajów statków, a w jeszcze większym stopniu są one różne dla różnych rejonów statku.

Na okrętach (jednostkach pływających) w zależności od stanu osobowego obowiązkowo dla celów ratowniczo – gaśniczych należy tworzyć jedną lub dwie grupy awaryjne. Na jednostkach ratowniczych powinno wyznaczać się grupy ratownicze do udzielania pomocy jednostkom ratowanym i jednocześnie do obrony własnej. Zakres czynności i skład grup zawsze powinien ustalać dowódca okrętu (jednostki pływającej) w zależności od stanu osobowego i możliwości ratowniczo – gaśniczych okrętu. Wszystkie czynności dla składów grup muszą być ustalone w rozkładzie walki z pożarem.

Odpowiedzialność za przestrzeganie przepisów i instrukcji przeciwpożarowych ponoszą wszyscy członkowie załogi, każdy w zakresie swoich obowiązków służbowych i funkcji pełnionej na okręcie (jednostce pływającej).

### BIBLIOGRAFIA

- [1] Girtler J., Kitowski Z., Kuriata A., *Bezpieczeństwo okrętu na morzu - ujęcie systemowe*, WKŁ, Warszawa 1995.
- [2] Grzywaczewski Z., *Walka z pożarami na statkach*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1983.
- [3] Instrukcja o Ochronie Przeciwpożarowej w Resorcie Obrony Narodowej, MON, WOP, Warszawa 2008.
- [4] Kopacz Z. Morgaś W. Urbański J., *Nawigacyjno hydrograficzne zabezpieczenie działalności na polskich obszarach morskich*. Materiały Konferencji NavSup'08 p.t. „Rola nawigacji w zabezpieczeniu działalności ludzkiej na morzu”. AMW Gdynia 2008.
- [5] Kopacz Z. Morgaś W. Urbański J., *Bezpieczne morze*. Belona 1/2008(625). MON, s. 35-40.
- [6] Kukała T., *Techniczne zabezpieczenie przeciwpożarowe i przeciwybuchowe statków*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1995.

- [7] Mironiuk W., Szyszka J., Wróbel R., *Ochrona przeciwpożarowa okrętu*, AMW, Gdynia 2000.
- [8] Puchalski J., Uciński H., *Vademecum marynarza pokładowego*, Trademar, Gdynia 2004.

## **THE FIRE-FIGHTING PROPHYLAXIS ABOARD MARITIME VESSELS**

### **ABSTRACT**

Taking into account the variety of problems that influence fire threat onboard ships this thesis shows analysis of firefighting in different aspects: range of fire, characteristics of fire in different locations onboard, influence of surrounding area, tasks organization and ships' monitoring. Special attention is brought to ship's company condition and qualification, as well as to its capabilities in preventing and fighting the fire, as it appears obvious that these factors have extremely vital outcome on ship's safety.