

ROCZNIK BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO  
ROK VII – 2013

---

Akademia Marynarki Wojennej  
Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich

**ROCZNIK BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO**  
**ROK VII – 2013**

Gdynia 2013

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

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

### **Redaktor naczelny**

kmdr dr hab. Tomasz SZUBRYCHT

### **Redaktorzy tematyczni**

1. **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 ROKIĆIŃSKI (AMW)

### **Redaktor statystyczny**

dr Agata ZAŁĘSKA – FORMAL

### **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 (KGPol.)  
Terrance P. LONG (International Dialogue on Underwater Munitions)  
prof. dr hab. Leonard ŁUKASZUK (UW)  
Ingolf MAGER (Dyrektor Urzędu Kryminalnego Meklemburgii -  
Pomorza Przedniego)  
dr Janusz MIKA (Uniwersytet Śląski w Opawie)  
prof. dr hab. Andrzej MAKOWSKI (AMW)  
prof. Vadim T. PAKA (Instytut Oceanologii Rosyjskiej Akademii Nauk)  
prof. dr hab. Jacek PAWŁOWSKI (AON)  
kmdr dr hab. Krzysztof ROKIĆIŃSKI (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

### **Robert CZEŚCIK**

Wybrane problemy bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej ..... 7

### **Kamil FRĄCKOWIAK, Piotr JANKOWSKI**

Przygotowanie do piractwa morskiego w polskim prawie karnym -  
analiza krytyczna ..... 17

### **Miłosz GAC**

Polska Marynarka Wojenna w latach 1989 - 1999 ..... 31

### **Anna MILER**

Zasady, cele, zadania CIMIC ..... 45

### **Marian KOPCZEWSKI**

Bezzałogowe Aparaty Latające elementem systemu rozpoznania  
morskiego w sytuacjach kryzysowych ..... 59



**Robert CZEŚCIK**

Wyższa Szkoła Policji w Szczytnie

## WYBRANE PROBLEMY BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

### STRESZCZENIE

Polska w porównaniu z innymi krajami Europy tylko w niewielkim stopniu wykorzystuje wody śródlądowe na potrzeby transportu, jednak magistralne wodne odgrywają znaczącą rolę również w wielu innych gałęziach gospodarki. Wszelchstronność wykorzystania decyduje tym samym o dużej wrażliwości tego elementu infrastruktury. W artykule omówiono ewentualne zagrożenia oraz możliwości przeciwdziałania im przez specjalistyczne jednostki policji.

### CHARAKTERYSTYKA WÓD ŚRÓDLĄDOWYCH

Terytorium Polski prawie w całości znajduje się w zlewisku Morza Bałtyckiego (99,7 %), z czego zdecydowana większość przypada na dorzecza Wisły i Odry, które stanowią trzon sieci rzecznej. Powierzchniowe wody śródlądowe (słodkie) dzieli się w zależności od pochodzenia na: wody płynące, które obejmują wody rzek, potoków i cieków wodnych, oraz wody stojące, do których zalicza się jeziora, stawy naturalne i zbiorniki sztuczne<sup>1</sup>.

Najdłuższą i największą rzeką Polski jest Wisła (1047 km długości, 194 km<sup>2</sup> powierzchni dorzecza, 1080 m<sup>3</sup>/s średniego przepływu). Odra – druga pod względem długości ma 854 km z czego na Polskę przypada 742 km. Na terytorium Polski występuje około 9 300 jezior, które łącznie zajmują powierzchnię 316 927 ha (1 % powierzchni kraju). Rozmieszczenie jezior jest bardzo nierównomierne – największe skupiska znajdują się na północy. Wyróżnia się 3 duże zgrupowania jezior, czyli Pojezierza: Pomorskie, Mazurskie i Wielkopolskie. Na Pojezierzu Pomorskim występuje największa ilość jezior (około 4130), jednak tylko nieliczne z nich osiągają znaczne rozmiary. Natomiast na Pojezierzu Mazurskim jezior jest mniej (około 2560), ale za to zajmują one większą powierzchnię (1417 km<sup>2</sup>). Tam też znajduje się największe – Śniardwy (113,8 km<sup>2</sup>) – i najgłębsze – Hańcza (108,5 m) – jezioro

---

<sup>1</sup> J. Strzałko, T. Mossor-Pietraszewska (red.), *Kompendium wiedzy o ekologii*, PWN, Warszawa – Poznań 2001, s. 30.

Polski<sup>2</sup>. Do największych jezior zaporowych (sztucznych) należą zbiorniki: soliński (San), włocławski (Wisła), czorsztyński (Dunajec), goczalkowicki (Wisła), rożnowski (Dunajec), Jeziorski (Warta), otmuchowski (Nysa Kłodzka).

Podobny jak Polska układ geograficzny (południkowy) przebieg mają również główne, naturalne śródlądowe drogi wodne krajów ościennych: Łaba, Ren, Dniepr, Niemen. Rozwój żeglugi śródlądowej w Europie spowodował, że w XVII wieku zapoczątkowano planowe prace, mające na celu stworzenie sieci dróg wodnych poprzez budowę sztucznych kanałów żeglugi, łączących poszczególne naturalne szlaki żeglugowe oraz poprawę warunków nawigacyjnych. Tego typu prace wykonano również na obszarze obecnego terytorium Polski<sup>3</sup>.

### ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA

Sieć dróg wodnych w krajach Unii Europejskiej ma ok. 20 tys. km, z czego połowa dostępna jest dla statków o masie ponad 1350 ton. Liderem, jeśli chodzi o ogólną długość dróg śródlądowych są Niemcy - 7,3 tys. km dróg do regularnej żeglugi. Kolejne miejsca zajmują Holandia i Francja, mające odpowiednio po 6,2 i 6,1 tys. km żeglownych rzek. Tylko drogą wodną Renu (1,4 tys. km żeglownych) rocznie przewozi się około 300 mln ton ładunków<sup>4</sup>. Dla porównania w Polsce długość dróg wodnych śródlądowych żeglownych w 2011 r. wynosiła 3659 km<sup>5</sup>, zaś w ciągu roku drogą wodną przewozi się 9 mln ton towarów i jest to średnia z ostatnich 20 lat przy wyraźnej tendencji zniżkowej. W ocenie Z. Taylora i A. Ciechańskiego w chwili obecnej eksploatowane jest 92% ogółu szlaków żeglugowych. W przypadku jezior użytkowane jest 100% dróg, a w przypadku rzek blisko ¼ szlaków nadających się do żeglugi w ogóle nie jest eksploatowane<sup>6</sup>.

Warto zwrócić uwagę na podwójne znaczenie (funkcję) systemu dróg wodnych jako elementu infrastruktury kraju. Z jednej strony drogi śródlądowe mogą odgrywać istotną rolę jako najmniej inwazyjną dla otoczenia, a zatem ekologiczną

<sup>2</sup> <http://www.wiking.edu.pl/>, [17.01.2012]

<sup>3</sup> T. Jarzębińska, *Rola polskich dróg wodnych śródlądowych w sieci europejskiej*, w: Z. Babiński (red.), *Rewitalizacja drogi wodnej Wisła – Odra szansą dla gospodarki regionu*, Bydgoszcz 2008, s.13-14.

<sup>4</sup> W. Paprocki, J. Pieriegud, *Perspektywy rozwoju polskiej żeglugi śródlądowej w rozszerzonej Unii Europejskiej*, *Problemy Ekonomiki i Transportu*, 32, 1, s.57-69, za: Z. Taylor, A. Ciechański, *Przekształcenia organizacyjno – własnościowe polskich przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej po 1990 r.*, w: „Przegląd Geograficzny” 2010, nr 82, 2, s.192.

<sup>5</sup> *Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2012*, GUS Portal informacyjny, Warszawa 2012.

<sup>6</sup> Z. Taylor, A. Ciechański, *Przekształcenia organizacyjno – własnościowe polskich przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej po 1990 r.*, „Przegląd Geograficzny” 2010, nr 82,2, s.194.



(ale i ekonomiczną) formę transportu, z drugiej zaś stanowią ważny element systemu gospodarki wodnej. Co prawda koszt budowy i utrzymania urządzeń hydrotechnicznych wymaga sporych nakładów inwestycyjnych, ale zdaniem ekspertów budowa wodnej magistrali służy nie tylko transportowi ale rozwiązuje również szereg aktualnych problemów gospodarczych dotyczących m.in.: energetyki (elektrownie), gospodarki wodnej (rezerwy strategiczne), przemysłu, rolnictwa, ekologii czy turystyki<sup>7</sup>. Ta wszechstronność wykorzystania decyduje zarazem o dużej wrażliwości tego elementu infrastruktury - nie tylko transportowej. Mimo słabej obecnie kondycji tej gałęzi transportu w Polsce, nie ulega wątpliwości, że możliwości transportowania ludzi i towarów drogą lądową powoli wyczerpują się zarówno ze względów ekonomicznych jak i związanych z ochroną środowiska. Mimo, że założenia polityki transportowej naszego kraju praktycznie nie przewidują rozwoju śródlądowych dróg wodnych, pogłębiający się kryzys i batalia o ograniczenie emisji CO2 pokażą, że optymalnym wyjściem w tej sytuacji może być renesans żeglugi śródlądowej wzorem innych krajów Unii.

## ZAGROŻENIA I ZADANIA POLICJI

W opinii M. Przyborskiego i J. Pyrchli doświadczenia z przebiegu współczesnych konfliktów zbrojnych dowodzą, że ciężar działań sił morskich przesunął się w znacznej mierze w rejony przybrzeżne i śródlądowe. Charakter tych działań również uległ zasadniczym zmianom, obecnie mamy przede wszystkim do czynienia z tzw. zagrożeniami asymetrycznymi, których formami mogą być np.: terroryzm czy też piractwo. W świetle nowych zagrożeń należy również bacniej przyjrzeć się kwestii bezpieczeństwa śródlądowych szlaków żeglugowych, szczególnie gdy są zlokalizowane w rejonach przygranicznych<sup>8</sup>.

O ile w obszarze infrastruktury krytycznej szeroko rozważane są kwestie bezpieczeństwa morskiego państwa, o tyle w odniesieniu do żeglugi śródlądowej temat nie cieszy się szczególnym zainteresowaniem, mimo że odgrywa ona istotną rolę jako tzw. transport zaplecza w morsko – lądowych łańcuchach transportowych. Bezpieczeństwu portów morskich poświęca się sporo uwagi, lecz warto zauważyć, że rozpatrując możliwe zagrożenia autorzy (nawet w kompleksowych opracowaniach) z reguły zajmują się zagrożeniami z trzech kierunków: od strony lądu, z po-

---

<sup>7</sup> Por. K. Rokiciński, *Żegluga śródlądowa w świetle bezpieczeństwa wewnętrznego państwa*, „Logistyka” 2011 nr 6, s. 816., T. Jarzębińska, Rola polskich dróg wodnych śródlądowych w sieci europejskiej, w: Z. Babiński (red.), op. cit., s.17 -19.

<sup>8</sup> J. Pyrchla, M. Przyborski, *Bezzalogowa platforma pływająca jako element bezpieczeństwa w systemie żeglugi śródlądowej*, „Logistyka” 2011 nr 6, s. 453.

wietrza i od strony morza – z wyszczególnieniem powierzchni i toni<sup>9</sup>. Pomijany jest jakby problem dotyczący możliwego zagrożenia od strony wód śródlądowych, a przecież większość europejskich (Gdańsk, Szczecin, Świnoujście, Lubeka, Hamburg, Amsterdam etc.) starych, dużych portów o rozbudowanej infrastrukturze i największym znaczeniu gospodarczym leżą u ujścia rzek. Chyba, że za takowe (w odniesieniu do wód śródlądowych) uznać obszary decydujące o ocenie stanu ochrony obiektu portowego, a definiowane jako przyległe do obiektu portowego, które nie są otoczone chronionymi granicami i nie są chronione przy użyciu innych dostępnych systemów ochrony fizycznej oraz technicznych środków ochrony, względnie obszary, które mogą zostać wykorzystane do przeprowadzenia zasadniczego ataku na obiekt portowy lub w celu odwrócenia uwagi<sup>10</sup>. Uważna lektura dokumentu, o kluczowym dla transportu znaczeniu, jakim jest Strategia Rozwoju Transportu, zwłaszcza w kontekście bezpieczeństwa, pozwala dokonać zaskakującego spostrzeżenia. O ile wśród kierunków interwencji na rzecz efektywnego systemu bezpieczeństwa żeglugi morskiej wymienia się ochronę żeglugi i portów przed zagrożeniami terrorystycznymi i kryminalnymi, o tyle w odniesieniu do transportu śródlądowego autorzy poprzestali na zasygnalizowaniu jedynie zagrożeń związanych ze stanem technicznym statków oraz dróg wodnych i ich infrastruktury. Jako kolejne elementy decydujące o bezpieczeństwie wskazano właściwy nadzór nad ruchem śródlądowym i jego wsparcie informacyjne<sup>11</sup>.

Z punktu widzenia zadań stawianych Policji (w tym jednostkom specjalistycznym) do głównych zagrożeń na wodach śródlądowych i terenach przywodnych trzeba zaliczyć przede wszystkim:

- utonięcia osób,
- wykroczenia i przestępstwa zakłócające porządek i bezpieczeństwo,
- degradację środowiska naturalnego,
- klęski żywiołowe,
- ataki terrorystyczne na jednostki pływające i budowle hydrotechniczne.

Działania w obszarze bezpieczeństwa osób korzystających z wód śródlądowych (tzw. bezpieczeństwo rekreacyjne) oraz związane z występowaniem naruszeń prawa w obszarze bezpieczeństwa i porządku publicznego prowadzone są głównie

<sup>9</sup> Zob. A. Bursztyński, *Przegląd techniczny systemów zabezpieczających porty morskie przed nieuprawnionym dostępem od strony morza*, w: Forum bezpieczeństwa. Bezpieczeństwo na wodach morskich i śródlądowych, T. 1, Gdynia 2011.

<sup>10</sup> A. Tubielewicz, M. Forkiewicz, P. Kowalczyk, *Ocena stanu ochrony portowej infrastruktury krytycznej w zarządzaniu kryzysowym*, w: A. Tyburska (red.), *Ochrona infrastruktury krytycznej*, Szczytno 2010, s.249-250.

<sup>11</sup> *Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, Warszawa, 22 stycznia 2013 r., s.76-77, <https://cms.transport.gov.pl> [05.02.2013].

jako *profilaktyka, patrolowanie i działalność interwencyjna oraz ratownictwo* i realizowane zgodnie z zarządzeniem<sup>12</sup> komendanta głównego Policji poprzez :

- zapobieganie popełnianiu przestępstw i wykroczeń,
- zapobieganie zachowaniom mogącym stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa osób i mienia lub naruszających porządek publiczny na wodach i terenach przywodnych, wykrywanie przestępstw i wykroczeń oraz ściganie i zatrzymywanie sprawców, w tym w szczególności naruszających przepisy w zakresie:
  - ochrony przyrody, środowiska naturalnego i ekologii,
  - bezpieczeństwa w żegludze,
  - bezpieczeństwa osób pływających, kąpiących się i uprawiających sporty wodne;
- zapobieganie wypadkom utonięć i ratowania ludzi,
- poszukiwanie osób zaginionych, przedmiotów pochodzących z przestępstw lub użytych do ich popełnienia oraz których posiadanie jest zabronione,
- zabezpieczenie porządku w miejscach skażenia substancjami trującymi i innymi, powodującymi zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego oraz środowiska naturalnego a także w miejscach usuwania jego skutków,
- zapewnienie porządku publicznego w miejscach katastrof i klęsk żywiołowych,
- szczególną ochronę zbiorników wody pitnej i rzek wpływających do tych zbiorników,
- kontrolowanie organizatorów imprez na wodach i terenach przywodnych w zakresie spełniania warunków bezpieczeństwa i porządku publicznego podczas ich trwania,
- współdziałanie z podmiotami pozapolicyjnymi mającymi w zakresie swoich właściwości podejmowanie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w przedmiotowym zakresie, ratownictwa na wodach oraz ekologii,
- wykonywanie prac podwodnych w zakresie czynności procesowych.

Zadania te realizowane są przez komisariaty specjalistyczne Policji oraz komórki wodne<sup>13</sup> (referaty, zespoły i ogniwa prewencji na wodach i terenach przywodnych). W zakresie zapewnienia ładu i porządku publicznego na wodach i terenach przywodnych policjanci mogą pełnić służbę także z przedstawicielami podmiotów pozapolicyjnych mających w zakresie swoich właściwości podejmowanie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w tym obszarze np. z Wodnym

---

<sup>12</sup> Zarządzenie nr 1386 Komendanta Głównego Policji z dn.17.11.2009 r., w sprawie metod i form wykonywania zadań przez policjantów pełniących służbę na wodach i terenach przywodnych (Dz. Urz. KGP nr 15 z 26.11.209, poz.70).

<sup>13</sup> Komórka organizacyjna Policji właściwa w sprawach prewencji na wodach i terenach przywodnych.

Ochotniczym Pogotowiem Ratunkowym, Strażą Graniczną, Państwową Strażą Rybacką, Strażą Leśną, Państwową Strażą Pożarną<sup>14</sup>.

Prowadzenie działań policyjnych na wodach śródlądowych jest z całą pewnością obszarem mało rozpoznany, jeżeli chodzi o przygotowanie policyjnych jednostek specjalnych do ich realizacji. Warto zwrócić uwagę, że w zasadzie zagrożenie osób korzystających z pływających środków komunikacji śródlądowej nie różni się zbytnio od zagrożenia uczestników wycieczkowego lub rejsowego autobusu, pociągu czy samolotu. Pasażerskie jednostki pływające tzw. „Białej Floty”<sup>15</sup>, na których podczas rejsu zgromadzonych jest do kilkuset pasażerów narażone są na różnego rodzaju niebezpieczeństwa. Problemem może być dla kapitana jednostki pasażerskiej żeglugi śródlądowej zarówno banalny incydent z pijanym, agresywnym pasażerem (niewykluczone - z tendencją do eskalacji), jak i zawładnięcie statku przez pospolitych przestępców czy planowany atak terrorystyczny. Kolejna grupa zagrożeń dotyczy jednostek przewożących towary<sup>16</sup>, jednostek pływających stacjonarnych lub ograniczonej mobilności ( hulki, houseboat'y, hotele, restauracje, bary i kawiarnie) oraz elementów infrastruktury umożliwiających żeglugę i wprost lub pośrednio decydujących o jej bezpieczeństwie. Katalog zawierający możliwy sposób działania sprawców ataków terrorystycznych jest obszerny i obejmuje:

- zamachy z użyciem urządzeń wybuchowych (UW),
  - przeprowadzane w portach, marinach, przystaniach lub wymierzone w budowle hydrotechniczne<sup>17</sup>,
  - wnoszonych na statek,
  - dostarczanych wraz z ładunkiem,
  - z wykorzystaniem zaimprovizowanych, nietypowych obiektów pływających spławianych z nurtem rzeki<sup>18</sup>;

<sup>14</sup> §12.1. Zarządzenia 1386 Komendanta Głównego Policji z dn.17.11.2009.

<sup>15</sup> Flota pasażerska dostosowana do jednodniowych rejsów turystycznych operująca głównie w rejonie jezior i kanałów Polski północno-wschodniej, oraz w innych atrakcyjnych turystycznie miejscowościach.

<sup>16</sup> W latach 2010-11 drogą śródlądową przewieziono m.in. 491 tys. ton chemikaliów, produktów chemicznych itp., w tym paliwa jądrowego oraz 910 tys. ton surowców wtórnych i odpadów komunalnych, w: Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2012, GUS Portal informacyjny, Warszawa 2012.

<sup>17</sup> Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 20 kwietnia 2007 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle hydrotechniczne i ich użytkowanie, są to m.in. zapory ziemne i betonowe, jazy, budowle upustowe z przelewami i spustami, przepusty wałowe i mnichy, śluzy żeglugowe, wały przeciwpowodziowe, siłownie i elektrownie wodne, ujęcia wód, pompownie, kanały, syfony, porty, baseny, pirsy, mola, pomosty, nabrzeża, bulwary, pochylnie i falochrony na wodach śródlądowych, dla ryb itp.

<sup>18</sup> W dniu 25.06.2012 r. na rzece Bug (lubelskie) funkcjonariusze SG ujawnili pływające dwa pudełka owinięte czarną folią unoszące się na wodzie za pomocą pływaków z butelek PET.

- uprowadzanie statków żeglugi śródlądowej w celu zatrzymania w charakterze zakładników pasażerów lub zawładnięcia ładunkiem (cennym lub niebezpiecznym)
- ostrzelanie z brzegu,
- użycie min,
- zastosowanie taktyki z użyciem *brandera*<sup>19</sup>,
- niszczenie, uszkodzanie, przestawianie (zmiana położenia), zamiana, zakłócanie pracy – w odniesieniu do sygnalizacji statków, zestawów (holowanych, pchanych, sprzężonych)<sup>20</sup>, znaków żeglugowych.

### DZIAŁANIA KONTRTERRORYSTYCZNE

Policjanci jednostek kontrterrorystycznych realizują zadania bojowe praktycznie w każdym środowisku, w tym - w tak trudnym i stawiającym najwyższe wymagania taktyczne i sprzętowe - środowisku wodnym. W działaniach na wodzie niejednokrotnie wykorzystuje się w sposób kompleksowy wszystkie dostępne środki transportu lądowego (samochody terenowe, quady), powietrznego (śmigłowce, samoloty) oraz specjalne środki wsparcia taktycznego umożliwiające przebywanie pod wodą. Operowanie pod wodą najczęściej wiąże się z realizacją czterech podstawowych zadań:

- wykonania założonego w planie wariantu taktycznego: ataku na obiekt znajdujący się w wodzie, unieruchomienie jednostki pływającej, zainstalowanie środków techniki specjalnej (operacyjnej) itp.,
- poszukiwania pod wodą przedmiotów pochodzących z przestępstwa lub użytych do jego popełnienia,
- dokonania podwodnego rozpoznania pirotechnicznego,
- działania w sytuacji prowadzenia akcji ratowniczych<sup>21</sup>.

Osiągnięcie efektu zaskoczenia i wykonanie manewru skrytego podejścia przy działaniach prowadzonych na wodzie zależy od kilku elementów. Realizowany

---

Wewnątrz znaleziono m.in. telefon komórkowy, zapalnik elektryczny, baterie 9V, oraz dwie 200 gramowe kostki trotylu.

<sup>19</sup> Wykorzystanie jednostki pływającej wypełnionej np. materiałami łatwopalnymi lub wybuchowymi, względnie użycie przewożonego przez nią niebezpiecznego ładunku lub też samej masy. Stosując napęd jednostki lub też prąd wody względnie wiatr, sprawca(-cy) nakierowują ją na obrany cel po czym opuszczają.

<sup>20</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z dnia 15 grudnia 2003 r.), §1.01.

<sup>21</sup> K. Jałoszyński, *Jednostka kontrterrorystyczna – element działań bojowych w systemie bezpieczeństwa antyterrorystycznego*, Szczytno 2011, s.156.

plan szturmowy musi uwzględniać przede wszystkim gabaryty jednostki pływającej, jej usytuowanie (port, akwen morski lub śródlądowy), prędkość i zdolność manewrowania (jeśli znajduje się w ruchu), ruch jednostek pływających tzw. „tła”, warunki oświetleniowe podczas realizacji szturmów (dzień, noc). W zależności od oceny sytuacji operacyjnej skryte podejście może być przeprowadzone z zastosowaniem śmigłowca (desant), jednostki pływającej (abordaż), grupy szturmowej pływających. Oczywiście wymienione sposoby mogą być realizowane równolegle podczas szturmów.

Realizacja opcji siłowej w sytuacji zagrożenia jednostki żegluga śródlądowej różni się znacznie od działań na morzu. Ta różnica - mimo operowania grupy szturmowej w obydwu przypadkach w środowisku wodnym - znacznie utrudnia, a niekiedy uniemożliwia wypełnianie niektórych założeń taktycznych. Mogą o tym decydować m.in. następujące czynniki:

- tory wodne o znacznym natężeniu ruchu umożliwiają potencjalnemu napastnikowi maskowanie się wśród różnorodnych jednostek pływających,
- w przypadku jednostek odbywających rejsy wycieczkowe oraz na promach komunikacyjnych, na stosunkowo małych powierzchniach zgromadzona jest duża liczba pasażerów,
- konstrukcja pasażerskich statków wycieczkowych (duża „transparentność” - otwarte pokłady, okna widokowe, niska burta itd.),
- zazwyczaj spokojna powierzchnia wód śródlądowych (wymuszająca użycie przez grupę szturmową policyjnych pływających zestawów z obiegiem zamkniętym<sup>22</sup>),
- prądy rzeczne i w kanałach oraz słaba przejrzystość akwenów (kolejne utrudnienie przy realizacji „opcji podwodnej”),
- konieczność wykorzystania specjalnej amunicji odpornej na kontakt z wodą etc.

Z drugiej strony istnieje jednak wiele elementów charakterystycznych dla wód śródlądowych, które stanowią ułatwienie przy planowaniu i realizacji operacji. Na przykład łatwiej jest znaleźć ostatnie miejsce zakryte<sup>23</sup> w stosunkowo bliskiej odległości od szturmowanego statku. Nie nasręcza też większych problemów usytuowanie posterunków obserwacyjno-strzeleckich i posterunków obserwacyjno-meldunkowych ze względu na bliskość łądu. Łatwiejsze jest również wykonanie

<sup>22</sup> W aparacie oddechowym o zamkniętym obiegu czynnika oddechowego wydychane powietrze cyrkuluje w obiegu. Pochłaniacz CO<sub>2</sub> usuwa chemicznie CO<sub>2</sub>, kontroler tlenu monitoruje wydychane powietrze i ilekroć zajdzie potrzeba wtryskuje tlen dla utrzymania odpowiedniego ciśnienia parcjalnego tlenu. Z reguły nie występuje tzw. „bąblowanie”. Pęcherzyki gazu na powierzchni mogą się pojawić tylko podczas przedmuchiwanie maski, ustalania pływalności ku górze i zawsze przy wynurzeniu na powierzchnię. Szerzej na ten temat: <http://www.ccr.com.pl/index.php> [11.02.2013]

<sup>23</sup> Miejsce z którego grupa szturmowa policjantów rozpoczyna działania, usytuowane możliwie najbliżej celu ataku.

skrytego nalotu śmigłowców. Manewrowanie łodziami i pontonami z reguły też stwarza mniejsze problemy (spokojna powierzchnia, krótszy dystans do pokonania itp.). Na wodach śródlądowych można także wykorzystać możliwość zablokowania jednostki pływającej np. w służbie lub wąskim kanale. Ze względu na bliskość brzegów, w porównaniu z morzem, łatwiejsza do zorganizowania jest sprawa przemieszczenia grup szturmowych do szturmowanego obiektu, czy podpłynięcia służb medycznych, technicznych, straży pożarnej, jak również ewakuacji pasażerów.

W polskiej Policji wiodącą rolę wśród pododdziałów (jednostek) przeznaczonych do fizycznego zwalczania terroryzmu odgrywa Biuro Operacji Antyterrorystycznych usytuowane w strukturze Komendy Głównej Policji. Biuro to realizuje również zadania specjalnej jednostki interwencyjnej, o której mowa w decyzji Rady (Europy) 2008/617/WSiSW z dnia 23 czerwca 2008 r. w sprawie usprawnienia współpracy pomiędzy specjalnymi jednostkami interwencyjnymi państw członkowskich Unii Europejskiej w sytuacjach kryzysowych (Dz. Urz. UE L 210 z 06.08.2008 r., str. 73). W praktyce zarówno Biuro jak i Samodzielne Pododdziały Antyterrorystyczne Policji (SPAP) wykonują wszelkie zadania wymagające zastosowania specjalnej taktyki i wyposażenia. Poszczególne pododdziały w zależności od swoich geograficznych uwarunkowań w ramach szkolenia przygotowują się do specyficznych działań bojowych. Jednostką specjalizującą się w działaniach „wodnych” jest SPAP w Gdańsku.

Biuro Operacji Antyterrorystycznych ma w swojej strukturze tzw. Wydział „wodny”, który stale doskonali się według odrębnego programu. Szkolenia realizowane są na wodach morskich i śródlądowych przez cały rok (również w czasie zimy), niejednokrotnie z udziałem instruktorów z JW 2305 GROM i JW FORMOZA. Uczestnikami tych szkoleń są również policjanci innych pododdziałów (SPAP Gdańsk i Szczecin), funkcjonariusze Straży Granicznej (MOSG), JW FORMOZA i pławonurkowie ze Straży Pożarnej. Zajęcia realizowane są na zróżnicowanych jednostkach pływających (barkach towarowych, statkach pasażerskich, promach, hulkach, etc.), a zajęcia (treningi) prowadzone są również na obiektach hydrotechnicznych takich jak: platformy wiertnicze, śluzy, zapory, stopnie wodne, kanały etc. Szkolenie to w wymiarze europejskim ma charakter zunifikowany w krajach należących do tzw. grupy roboczej "woda".

Możliwość skutecznej realizacji zadań bojowych, niezależnie od tego w jakim środowisku są one realizowane, obok permanentnego treningu, współdziałania i konsekwentnego rozwijania taktyki, wymaga stałego zasilania w najnowsze technologie. Spełnienie tych warunków determinuje skuteczność działań w obszarze fizycznego zwalczania terroryzmu, a tym samym realizację celu, jakim jest ustawowy obowiązek Policji – ochrona życia, zdrowia i mienia obywateli.

## BIBLIOGRAFIA

- [1] Bursztyński A., *Przegląd techniczny systemów zabezpieczających porty morskie przed nieuprawnionym dostępem od strony morza*, w: Forum bezpieczeństwa. Bezpieczeństwo na wodach morskich i śródlądowych, T. 1, Gdynia 2011.
- [2] Jałoszyński K., *Jednostka kontrterrorystyczna – element działań bojowych w systemie bezpieczeństwa antyterrorystycznego*, Szczytno 2011.
- [3] Jarzębińska T., *Rola polskich dróg wodnych śródlądowych w sieci europejskiej*, w: Z. Babiński (red.), *Rewitalizacja drogi wodnej Wisła – Odra szansą dla gospodarki regionu*, Bydgoszcz 2008.
- [4] Pyrchla J., Przyborski M., *Bezzałogowa platforma pływająca jako element bezpieczeństwa w systemie żeglugi śródlądowej*, *Logistyka* 2011 nr 6.
- [5] *Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2012*, GUS Portal informacyjny, Warszawa 2012.
- [6] Rokiciński K., *Żegluga śródlądowa w świetle bezpieczeństwa wewnętrznego państwa*, „*Logistyka*” 2011 nr 6.
- [7] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z dnia 15 grudnia 2003 r.), §1.01.
- [8] Strzałko J., Mossor-Pietraszewska T. (red.), *Kompendium wiedzy o ekologii*, PWN, Warszawa – Poznań 2001.
- [9] Taylor Z., Ciechański A., *Przekształcenia organizacyjno – własnościowe polskich przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej po 1990 r.*, w: „*Przegląd Geograficzny*” 2010, nr 82, 2.
- [10] Tyburska A. (red.), *Ochrona infrastruktury krytycznej*, Szczytno 2010.
- [11] Zarządzenie nr 1386 Komendanta Głównego Policji z dn.17.11.2009 r., w sprawie metod i form wykonywania zadań przez policjantów pełniących służbę na wodach i terenach przywodnych (Dz. Urz. KGP nr 15 z 26.11.2009, poz.70).

## ABSTRACT

Poland compared to other European countries only slightly uses inland waters for transport, but the waterways play a significant role in many other trades of industries. The versatility of using decides about high sensitivity of this infrastructure element. The potential threats and possibilities of counteraction by special police units are discussed in this article.



**Kamil FRĄCKOWIAK, Piotr JANKOWSKI**  
Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie

## **PRZYGOTOWANIE DO PIRACTWA MORSKIEGO W POLSKIM PRAWIE KARNYM – ANALIZA KRYTYCZNA**

### **STRESZCZENIE**

Autorzy artykułu dokonali prawno-karnej oceny dwóch przestępstw określonych w polskim kodeksie karnym, które miałyby dotyczyć formy stadialnej przygotowania do przestępstw dotyczących piractwa.

W pierwszej części artykułu opisano przestępstwo *sui generis*, jakim jest przygotowanie do rozbójnictwa morskiego. Autorzy wskazali, iż dotychczasowa literatura w przedmiocie czynu zabronionego przepisem art. 170 kk jest w znacznej części nietrafna. Głównie z uwagi na miejsce popełnienia przestępstwa, jak również jego stronę przedmiotową, gdzie rzadkością było uznawanie uzbrojenia załogi jako swoistego przysposobienia statku.

W dalszej części przedstawiono aspekty dotyczące przygotowania do przestępstwa przejęcia kontroli nad statkiem wodnym, które penalizowane jest przepisem art. 168 kk. Wskazano, iż zakres pojęciowy obu przepisów jest porównywalny, stąd wywnioskowano, iż oba zachowania powinny być sankcjonowane podobną karą, albowiem do tej pory różnice w tym zakresie się nazbyt znaczne.

#### Słowa kluczowe:

rozbój morski, rozbójnictwo, przygotowanie, piraci, przejęcie kontroli nad statkiem

### **UWAGI WSTĘPNE**

Współcześni piraci to przeważnie członkowie świetnie zorganizowanych grup przestępczych lub separatystycznych. Rejon ich działania to z reguły wybrzeża państw upadłych bądź mających problemy z mniejszościami etnicznymi lub religijnymi, w efekcie nie potrafiących sprawować skutecznej kontroli nad podległym sobie terytorium.

Obecnie akty piractwa dotyczą głównie ośmiu akwenów. Można wobec tego uznać, iż dzisiejszy rozbój morski posiada charakter procederu regionalnego. Z uwagi na obszar działań pirackich można wyróżnić:

1. piractwo karaibskie, związane głównie z przemytem narkotyków – ataki na jachty i mniejsze jednostki,
2. piractwo u wybrzeży Kolumbii związane z toczącą się w tym kraju wojną domową oraz aktywnością karteli narkotykowych,
3. piractwo portowe w Ameryce Południowej; szczególnie zagrożone są porty brazylijskie, gdzie najczęściej dochodzi do zbrojnych napaści,
4. piractwo adriatyckie, gdzie dochodzi do napaści na jachty i mniejsze jednostki - związane z wojnami bałkańskimi oraz przemytem (głównie papierosów) z obszaru bałkańskiego na rynek włoski,
5. piractwo łodziowe w Zatoce Gwinejskiej,
6. piractwo somalijskie,
7. piractwo u wybrzeży Indii i Bangladeszu,
8. piractwo w cieśninie Malakka, na wodach indonezyjskich i Morzu Południowochińskim<sup>1</sup>.

Jednakże mimo znacznej odległości aktów przemocy na morzu od terytorium państwa polskiego, również akwen Morza Bałtyckiego może potencjalnie stać się teatrem działań pirackich. Przykład porwania fińskiego statku „Arctic Sea” w lipcu 2009 r. wskazuje, że akty piractwa są bowiem możliwe również na morzu zamkniętym. Tym samym okazuje się, że mimo znacznego ruchu statków na Morzu Bałtyckim, dobrze działających służb ratowniczych i służb kontroli ruchu statków, nowoczesnych okrętów marynarek wojennych oraz straży granicznych państw leżących nad tym morzem, nie istnieje skuteczne narzędzie obrony – system, który w całość pełniłby przeciwdziałalby zagrożeniom ze strony rozbójników morskich<sup>2</sup>.

Każde zachowanie ze strony sprawców skierowane przeciwko bezpieczeństwu żeglugi winno być surowo penalizowane przez prawo jako przejaw karnoprawnej reakcji państwa. Dlatego też istotnym jest pytanie o stan jakości polskiego prawa karnego i jego przygotowanie do pociągania do odpowiedzialności karnej sprawców aktów przemocy na morzu w możliwie najszerszym zakresie.

Jak wynika bowiem z praktyki, najczęstszym rodzajem ataku pirackiego jest próba wejścia na statek i udane wejście na statek<sup>3</sup>. Po dostaniu się na pokład sprawcy usiłują okraść statek z rzeczy stanowiących jakąkolwiek wartość, poczynając od lin i zapasów, na drogocennym ładunku i wyposażeniu okrętowym kończąc. Wobec powyższego atak piracki nieuchronnie wiąże się z przejęciem kontroli (zawładnięciem) nad tymże statkiem. Rozbójnicy morscy są przede wszystkim uzbrojeni w noże, maczety lub broń palną. Broń ta przeznaczona jest do zastraszenia napad-

---

<sup>1</sup> Pod za: K. Kubiak, *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, [w:] *Wybrane problemy bezpieczeństwa międzynarodowego*, Wrocław 2006, s. 12.

<sup>2</sup> K. Pulkowski, *Porwanie na Morzu Bałtyckim*, *Przegląd Morski*, 1/2010, s.11.

<sup>3</sup> A. Walczak, *Piractwo i terroryzm morski*, Szczecin 2004, s. 55.

niętych ofiar i w wielu przypadkach dochodzi do jej bezpośredniego użycia w celu zwiększenia presji psychologicznej<sup>4</sup>.

Wobec powyższego autorzy dokonali przeglądu przepisów stypizowanych w art. 166 kk i 170 kk, dotyczących przestępstwa przejęcia kontroli nad statkiem wodnym lub powietrznym oraz rozboju morskiego - niejako sztandarowych czynów zabronionych z kręgu przestępstw pirackich.

## **PRZESTĘPSTWO „ROZBOJU MORSKIEGO” W POLSKIM PRAWIE KARNYM**

### **Uwagi ogólne**

Przepis art. 170 polskiego kodeksu karnego z 1997 r. penalizuje przestępstwo, niezbyt trafnie określane w literaturze jako rozbójnictwo morskie, gdyż *de facto* przestępstwo to nie polega na popełnieniu rozboju, a jedynie na jego przygotowaniu. Wobec powyższego trafniejsze byłoby określanie omawianego zachowania przestępnego, jako „czynności przygotowawczych do rozbójnictwa morskiego”.

Przepis art. 170 stanowi niemal dosłowne powtórzenie dyspozycji art. 260 kk z 1932 r. oraz art. XI przepisów wprowadzających Kodeks karny z 1969 r.<sup>5</sup>. Odmienne było jedynie umiejscowienie omawianego przestępstwa albowiem w kodeksie karnym z 1932 r. znajdowało się ono w rozdziale XXXIX „Przestępstwa przeciwko mieniu”, z kolei w kodeksie karnym z 1997 r. w rozdziale XX „Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu”.

Przedmiotowy czyn zabroniony jest występkiem, zagrożonym sankcją karną od 1 roku do 10 lat pozbawienia wolności.

W doktrynie obok pojęcia rozbójnictwa morskiego pojawiają się inne równorzędne nazwy określające przedmiotowy czyn zabroniony, tj. piractwo morskie<sup>6</sup> lub korsarstwo<sup>7</sup>.

Na wstępie należy odróżnić od piractwa morskiego pojęcie korsarstwa, czyli inaczej kaperstwa.

Podczas gdy piraci są morskimi rozbójnikami i działają zarówno w czasie pokoju, jak i wojny, to historyczni korsarze byli partyzantami morskimi i działali

---

<sup>4</sup> *Ibidem*, s. 52.

<sup>5</sup> J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 1987 r., Tom II, s. 585.

<sup>6</sup> M. Kulik [w:] M. Mozgawa (red.), M. Budyn-Kulik, *Kodeks karny. Komentarz*, publ. LEX 2012 r

<sup>7</sup> A. Marek, *Kodeks karny. Komentarz*, Dom Wydawniczy ABC 2006, s. 341.

wyłącznie w czasie wojny na podstawie upoważnienia państwa w formie tzw. listu kaperskiego<sup>8</sup>.

Wobec powyższego za nieuprawnione należy uznać określenie omawianego przestępstwa jako korsarstwo albowiem sprawcy czynu zabronionego nie działają i nie dokonują rabunku na licencji państwa walczącego.

### Znamiona ustawowe przestępstwa

Przedmiotem ochrony art. 170 kk jest bezpieczeństwo w komunikacji (żegludze) morskiej oraz mienie. Dodatkowo G. Bogdan wskazuje, iż charakterystyczne jest przy popełnianiu omawianego czynu zabronionego również pojawianie się dóbr ubocznie chronionych, takich jak wolność, życie lub zdrowie<sup>9</sup>.

Przestępstwo rozboju morskiego należy uznać za przestępstwo swoiste – *delictum sui generis* – obejmujące czynności przygotowawcze do popełnienia rozboju (rabunku) na morzu stypizowanego w art. 280 kk<sup>10</sup>.

Karalnością objęto zatem w pierwszej kolejności czynności przygotowawcze polegające na uzbrojeniu lub innym przysposobieniu statku morskiego w bezpośrednim zamiarze dokonywania rabunku na morzu.

Czynności przygotowawcze mogą polegać na:

- wyposażeniu statku morskiego w broń i amunicję (np. działa, karabiny maszynowe, wyrzutnie raketowe), a więc w środki walki, ale również urządzenia obronne,
- wyposażeniu statku morskiego w urządzenia i sprzęt do dokonywania abordażu zaatakowanych statków (np. drabiny, podesty, haki ułatwiające przedostanie się na napadnięty statek),
- dokonaniu zmian konstrukcyjnych w statku morskim ułatwiających rabunek na morzu (np. w zakresie zwiększenia prędkości statku, jego manewrowości lub ładowności)<sup>11</sup>.

Dla porządku należy przywołać pogląd J. Makarewicza, z okresu obowiązywania kodeksu karnego z 1932 r., który określał przysposobienie statku morskiego jako przygotowanie go do podróży morskiej, tj. zaopatrzenie w motor (silnik), ewentualnie w żagle lub przyrządy do nawigowania<sup>12</sup>. Wydaje się jednak, iż wska-

<sup>8</sup> J. Machowski, *Piractwo w świetle historii i prawa*, Warszawa 2000 r., s. 28

<sup>9</sup> G. Bogdan [w:] F. Zoll (red.), A. Barczak-Oplustil, *Kodeks Karny. Część Szczególna*, Tom II, Warszawa 2006 r., s. 432.

<sup>10</sup> Por.: J. Makarewicz, *Kodeks karny z komentarzem*, Lwów 1935 r., s. 453 oraz J. Pieracki, *Polskie prawo karne (Kodeks karny, Prawo o wykroczeniach, Przepisy wprowadzające)*, Lwów 1932 r., s. 260.

<sup>11</sup> Por.: J. Piórkowska-Flieger [w:] T. Bojarski (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2012 r., s. 397.

<sup>12</sup> J. Makarewicz, *op. cit.*, s. 453.

zane zachowanie jest ujęte zbyt szeroko albowiem montowanie takowych urządzeń jest przydatne również w samym procesie nawigacji morskiej, nie tylko w aktach piractwa.

W piśmiennictwie pojawił się również godny przywołania pogląd R. Stefańskiego, że do wypełnienia znamion rozboju morskiego wystarczy wyłącznie uzbrojenie załogi statku morskiego<sup>13</sup>. Jest to jak dotąd pogląd odosobniony, gdyż większość autorów opracowań poświęconych wymienionemu przestępstwu skłania się raczej ku pogładowi uzbrojenia samego statku morskiego.

Mając jednakże na względzie przywoływaną na wstępie praktykę napadów pirackich należy wskazać, iż nierzadko zdarza się, iż sprawcy nie przysposabiają w ogóle statku morskiego, ograniczając się jedynie do uzbrojenia załogantów. Nie można zatem *a priori* przekreślać tego sposobu działania z zakresu penalizacji przepisu karnego z art 170 kk. W przeciwnym wypadku w tym zakresie wchodziłaby w grę odpowiedzialność karna sprawców za nielegalne posiadanie broni z art. 263 § 2 kk w ramach zbiegu przepisów.

Gdyby jednakże przyjąć, jak proponuje R. Stefański, iż w pojęciu uzbrajanie statku morskiego mieści się również uzbrojenie załogi tegoż statku mówilibyśmy o konsumpcji art. 263 § 2 kk przez art. 170 kk.

Dodatkowo przestępstwo rozboju morskiego penalizuje zachowanie sprawców polegające na przygotowaniu do dokonania rozbójnictwa morskiego, tj. przyjęcie służby na statku morskim przeznaczonym do rozboju. Przy czym J. Makarewicz określał ten sposób współdziałania przestępczego jako „przygotowanie pomocnictwa”<sup>14</sup>. Warunkiem karalności nie jest jednakże bezpośredni udział w aktach piractwa. Wystarczy pełnienie na statku funkcji usługowych, wojskowych czy technicznych.

Będzie nim zatem każde trwałe lub czasowe zamustrowanie łączące się w intencji sprawcy z ułatwianiem rabunku<sup>15</sup>. Tym samym stroną podmiotową przestępstwa realizuje nie tylko zamiar bezpośredni, ale również zamiar ewentualny osoby przyjmującej służbę, polegający na godzeniu się na pełnienie służby na statku (np. w charakterze sanitariusza, kucharza), którego załoga trudni się rozbójnictwem morskim.

Przyjęcie służby na statku wiąże się ściśle z uzbrojeniem i przysposobieniem statku morskiego do popełniania na morzu rabunku. Innymi słowy uznanie, iż w ramy omawianego przestępstwa nie wpisuje się samo uzbrojenie załogi statku, powoduje, iż przyjęcie służby na statku, na którym uzbrojeni są wyłącznie członkowie załogi nie skutkuje odpowiedzialnością karną osoby pełniącej na statku funkcje usługowe, wojskowe czy techniczne.

---

<sup>13</sup> Przywoływany pogląd R. A. Stefańskiego: R. Stefański [w:] M. Filar (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2010 r., s. 757. Podobnie: M. Kulik [w:] M. Mozgawa (red.), M. Budyn-Kulik, *Kodeks karny. Komentarz*, publ. LEX 2012 r

<sup>14</sup> J. Makarewicz, *op. cit.*, s. 453.

<sup>15</sup> G. Bogdan [w:] F. Zoll (red.), A. Barczak-Oplustil, *op. cit.*, s. 432

W doktrynie pojawił się również nierozstrzygnięty spór odnośnie zakresu stosowania przepisu ze względu na miejsce popełnienia omawianego występku.

Większość autorów wyłącza stosowanie przepisu art. 170 kk na wodach wewnętrznych lub przybrzeżnych. W tej sytuacji wskazuje się, iż czyn popełniony we wskazanych miejscach winien zostać kwalifikowany na podstawie art. 280 § 1 lub § 2 kk, czyli jako typ podstawowy lub kwalifikowany przestępstwa rozboju<sup>16</sup>. Niemniej jednak podnieść należy, iż obowiązujący kodeks karny w ogóle nie przewiduje odpowiedzialności karnej sprawcy za formę stadialną przygotowania do rozboju, wobec powyższego przedmiotowe zachowania sprawców jako klasyczne czynności przygotowawcze winny pozostać bezkarne.

Z kolei G. Bogdan twierdzi, iż zdaniem ustawodawcy rabunek ma być dokonany na morzu, toteż brak jego zdaniem podstaw do wyłączenia z tego zakresu wód przybrzeżnych<sup>17</sup>.

Należy w tym miejscu precyzyjnie określić definicję *morza* - której kodeks karny z 1997 r. nie podaje - na podstawie obowiązującego stanu prawnego. Zgodnie z ustawą z 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej<sup>18</sup> za morskie terytorium Rzeczypospolitej Polskiej należy uznać obszar objęty granicami państwowymi, oddzielającymi terytorium RP od terytorium innych państw i morza pełnego, wody wewnętrzne i pas morskich wód terytorialnych oraz przestrzeń powietrzną nad tym obszarem i wewnątrz ziemi pod nim.

Zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy z 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej<sup>19</sup> *morzem terytorialnym* jest obszar wód morskich o szerokości 12 mil morskich liczonych od tzw. linii podstawowej, tj. linii najniższego stanu wody wzdłuż wybrzeża lub granicy zewnętrznej morskich wód wewnętrznych.

Zgodnie z art. 5b ustawy Prawo wodne z 18 lipca 2001 r.<sup>20</sup> *wody przybrzeżne* obejmują pas wód morskich o szerokości jednej mili morskiej liczonej od linii podstawowej morza terytorialnego, z wyłączeniem morskich wód wewnętrznych Zatoki Gdańskiej oraz przyległych do nich wód morza terytorialnego. W przypadku gdy zasięg wód przejściowych jest większy niż jedna mila morska, zewnętrzna granica tego zasięgu stanowi zewnętrzną granicę wód przybrzeżnych.

Wobec powyższego należy przyznać rację G. Bogdanowi z uwagi na fakt, iż kodeks karny nie zawęża definicji znamienia morza do morza pełnego, zatem uprawnione jest stosowanie kwalifikacji prawnej omawianego występku przy jego popełnieniu na morzu terytorialnym, jak i wodach przybrzeżnych.

<sup>16</sup> Por.: L. Peiper, *Komentarz do kodeksu karnego*, Kraków 1936, s. 554; A. Marek, *op. cit.*, s. 341; R. A. Stefański [w:] M. Filar (red.), *op. cit.*, s. 757; J. Piórkowska-Flieger [w:] T. Bojarski (red.), *op. cit.*, s. 397.

<sup>17</sup> G. Bogdan [w:] F. Zoll (red.), A. Barczak-Oplustil, *op. cit.*, s. 432

<sup>18</sup> Dz.U. z 2009 r. Nr 12, poz. 67.

<sup>19</sup> Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502 ze zm.

<sup>20</sup> Tekst jednolity: Dz.U. z 2012 r. poz. 145.

Należy wreszcie uwypuklić, iż następcze popełnienie rabunku na morzu nie jest warunkiem karalności za występki z art. 170 kk. Toteż w sytuacji popełnienia rabunku na morzu (np. pełnym, terytorialnym) może zachodzić zbieg rzeczywisty przestępstwa rozboju morskiego z rozbojem z art. 280 kk.

Nie bez znaczenia pozostaje również kwestia statku morskiego, oznaczonego w przepisie art. 170 kk, jako „przeznaczony do dokonania na morzu rabunku”. W tym miejscu należy podkreślić pewną nieprecyzyjność ustawodawcy, albowiem w przedmiotowym zakresie nie może być mowy wyłącznie o statku, który *prima vista* przeznaczony był do dokonywania rabunku na morzu, a więc o statku wojskowym.

Z uwagi na wykładnię funkcjonalną, statek przeznaczony do dokonania na morzu rabunku należy traktować jako statek morski, który ze względu na swoje właściwości pozwalałby członkom załogi na szybki dostęp do atakowanej jednostki i jej ewentualny abordaż. Mogą to być zatem statki handlowe, ale również jachty i łodzie o napędzie motorowym. Przy czym przysposobienie statku może być jednoznaczne<sup>21</sup>. Nie ma zatem konieczności, aby statek wyposażony był na stałe w urządzenia umożliwiające dokonanie rabunku, co przemawia również za uznaniem uzbrojenia załogi jako swoistego przystosowania statku do dokonania na morzu rabunku.

## PRZESTĘPSTWO ZAWŁADNIĘCIA STATKIEM WODNYM

### Uwagi ogólne

Z uwagi na permanentne akty przemocy na morzu, dokonywane przez współczesnych piratów powstał szereg Konwencji mających na celu powstrzymanie opisywanego procederu. Należy w tym miejscu wskazać przede wszystkim na Konwencję w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej sporządzonej w Rzymie dnia 10 marca 1988 r.<sup>22</sup>, oraz Konwencję o morzu pełnym z roku 1958 r.<sup>23</sup>, które bezpośrednio odnoszą się do piractwa i terroryzmu morskiego.

W odpowiedzi na zobowiązania płynące z treści wskazanych Konwencji w kodeksie karnym zawarto przepis art. 166 kk, którego treść brzmi następująco:

„§ 1 Kto, stosując podstęp albo gwałt na osobie lub groźbę bezpośredniego użycia takiego gwałtu, przejmuje kontrolę nad statkiem wodnym lub powietrznym, podlega karze pozbawienia wolności od lat 2 do 12.

---

<sup>21</sup> R.A. Stefański [w:] R. A. Stefański (red.), Kodeks karny. Komentarz., publ. Legalis 2012 r.

<sup>22</sup> Dz.U. z 1994 r. Nr 129, poz. 635 ze zm.

<sup>23</sup> Dz.U. z 1963 r. Nr 33, poz. 187.

§ 2. Kto, działając w sposób określony w § 1, spowoduje bezpośrednie niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia wielu osób, podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 3.

§ 3. Jeżeli następstwem czynu określonego w § 2 jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, sprawca podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 5 albo karze 25 lat pozbawienia wolności.”

### **Definicja statku wodnego**

Pierwsze trudności interpretacyjne przedstawia definicja statku wodnego, której należy się doszukiwać w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej<sup>24</sup> i ustawie z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski<sup>25</sup>.

Statkiem zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej jest urządzenie pływające o napędzie mechanicznym lub bez napędu mechanicznego, w tym również prom, wodolot i poduszkowiec, przeznaczone lub używane na śródlądowych drogach wodnych do:

- a) przewozu osób lub rzeczy,
- b) pchania lub holowania,
- c) inspekcji, nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu żeglugowego lub szkolenia,
- d) ratowania życia lub mienia,
- e) połowu ryb,
- f) wykonywania prac technicznych, utrzymania szlaków żeglugowych lub eksploatacji złóż kruszyw,
- g) uprawiania sportu lub rekreacji,
- h) celów mieszkalnych, biurowych, gastronomicznych, hotelowych lub warsztatowych, a także jako przystanie pływające, doki lub zakłady kąpielowe.

Statkiem wodnym jest również statek morski, który definiuje ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski w art. 2 § 1, gdzie widnieje zapis - statkiem morskim jest każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej.

Za statek wodny należy również uznać stałą platformę wiertniczą umieszczoną na szelfie kontynentalnym, co wynika z art. 115 § 15 kk.

### **Przedmiot ochrony**

Z uwagi na fakt, iż przepis art. 166 kk umiejscowiony jest w rozdziale dotyczącym przestępstw przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu, należy zasadnie podnosić, iż przedmiotem ochrony w typie podstawowym jest władztwo nad stat-

<sup>24</sup> Dz.U. z 2006 r., Nr 123, poz. 857 t.j. ze zm.

<sup>25</sup> Dz.U. z 2009 r., Nr 217, poz. 1689 t.j. ze zm.



kiem wodnym<sup>26</sup>, albowiem nieuprawniona osoba za sterem dużego statku na którego pokładzie jest znaczna liczba osób z pewnością zagraża powszechnemu bezpieczeństwu. Ponadto przedmiotem ochrony jest zdrowie i nietykalność człowieka oraz bezpieczeństwo dla życia i zdrowia wielu osób (§ 2), jak też samo życie i zdrowie (§ 3)<sup>27</sup>.

## Strona przedmiotowa

### Formy stadialne

Doktryna prawa karnego wyróżnia cztery formy stadialne przestępstw, tj. zamiar, przygotowanie, usiłowanie i dokonanie.

Istnienie samego zamiaru popełnienia przestępstwa przewidzianego w art. 166 § 1 kk jest bezkarne w myśl zasady *cogitationis poenam nemo patitur*. Przy czym istotne jest, aby zamiar nie osiągnął etapu przygotowania, a był jedynie wewnętrznym pragnieniem sprawcy.

W dalszej kolejności kodeks karny przewiduje formę przygotowania, opisaną w przepisie art. 16 kk. Zgodnie z powyższym, „przygotowanie zachodzi tylko wtedy, gdy sprawca w celu popełnienia czynu zabronionego podejmuje czynności mające stworzyć warunki do przedsięwzięcia czynu zmierzającego bezpośrednio do jego dokonania, w szczególności w tym, że celu wchodzi w porozumienie z inną osobą, uzyskuje lub przysposabia środki, zbiera informację lub sporządza plan działania”. Natomiast przepis art. 16 § 2 kk przewiduje, iż przygotowanie karalne jest wyłącznie, gdy ustawa tak stanowi.

Odnosząc się natomiast do przestępstwa przejęcia kontroli nad statkiem wodnym należy wskazać, iż w przepisie art. 168 kk ustawodawca przewidział karalność przygotowania opisywanego czynu zabronionego. Jednocześnie przewidziano ustawowe zagrożenie karą w postaci kary pozbawienia wolności od jednego miesiąca do lat 3. W porównaniu do przestępstwa *sui generis* przewidzianego w przepisie art. 170 kk jest to kara nieporównywalnie łagodniejsza, albowiem przygotowanie do rozbójnictwa morskiego penalizowane jest sankcją karną od 1 roku pozbawienia wolności do lat 10. Powyższe rozwiązanie budzi poważne wątpliwości Autorów, gdyż zachowanie sprawców w ramach strony przedmiotowej jest niemalże identyczne i w teorii cechują się podobnym stopniem społecznej szkodliwości.

*Prima facie* wydaje się, że zachowanie sprawców w postaci formy stadialnej przygotowania do popełnienia przestępstwa zawładnięcia statkiem wodnym (art. 168 w zw. z art. 166 kk.) nie doznaje takich ograniczeń, jak to ma miejsce w przypadku przestępstwa przygotowania do rozbójnictwa morskiego, które były analizowane w punkcie 2.2 niniejszego artykułu.

---

<sup>26</sup> R. A. Stefański [w:] A. Wąsek, R. Zawłocki (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do artykułów 117–221. Tom I*, publ. Legalis, 2010 r.

<sup>27</sup> J. Piórkowska-Flieger [w:] T. Bojarski (red.), *op. cit.*, s. 392.

Tym samym, z uwagi na przepis art. 16 § 1 kk, sama obecność osób wykonujących czynności techniczne bądź usługowe (np. kucharzy), wypełnia znamiona czynu wyrażone w art. 168 kk. Zachodzi bowiem wejście w porozumienie „piratów” z kucharzami, którzy zapewne mają wiedzę odnośnie czynów dokonywanych przez osoby współobecne na statku.

Kwestia uzbrojenia samej załogi nie nastęcza już takich wątpliwości jak w przypadku czynu z art. 170 kk, albowiem wyposażenie sprawców w broń w zupełności wyczerpuje znamię uzyskania środków potrzebnych do dokonania przestępstwa. Analogicznie wygląda kwestia uzbrojenia statku, przeznaczonego do dokonania na morzu rabunku. W tym miejscu zbędne jest rozróżnianie statków, albowiem może to być także zwykła łódź, dzięki której sprawcy będą mieli sposobność podpłynięcia pod określony cel. Zdobycie schematu przejmowanego statku, który miałyby dotyczyć rozłożenia pomieszczeń, czy obecności konkretnych urządzeń na statku, również wyczerpuje stadium przygotowania określone w przepisie art. 168 kk.

Rekapitulując przygotowanie do przejęcia kontroli nad statkiem może polegać na:

- wyposażeniu statku w broń i amunicję (np. działa, karabiny maszynowe, wyrzutnie raketowe), a więc w środki walki, ale również urządzenia obronne,
- wyposażeniu statku morskiego w urządzenia i sprzęt do dokonywania abordażu zaatakowanych statków (np. drabiny, podesty, haki ułatwiające przedostanie się na napadnięty statek),
- wyposażeniu statku morskiego w urządzenia pozwalające na unikanie radarów i sonarów,
- dokonaniu zmian konstrukcyjnych w statku morskim ułatwiających rabunek na morzu (np. w zakresie zwiększenia prędkości statku, jego manewrowości lub ładowności)
- wyposażeniu załogi statku w broń i amunicję (np. pistolety, karabiny maszynowe, wyrzutnie raketowe), a więc w środki walki, ale również urządzenia obronne.

Z kolei forma stadialna usiłowania przewidziana została w przepisie art. 13 § 1 i § 2 kk i polega na tym, że sprawca nie dokonuje ostatecznie zamierzonego przestępstwa pomimo przedsięwzięcia odpowiednich środków bądź też środków, które *de facto* nie wystarczyły do wywołania zamierzonego skutku lub brak było przedmiotu nadającego się do dokonania na nim zamierzonego przestępstwa<sup>28</sup>.

Rozróżniając usiłowanie od przygotowania należy wskazać, iż samo wypłynięcie w celu popełnienia przestępstwa przejęcia kontroli nad statkiem nie wyczerpuje jeszcze znamion usiłowania. Dopiero podpłynięcie na odległość umożliwiającą dokonanie ataku oraz próby wejścia i przejęcia kontroli mogłyby wskazywać na

<sup>28</sup> A. Marek, *op. cit.*, s. 53.

usiłowanie popełnienia przestępstwa z art. 166 kk. Istotna jest również kwestia, iż zgodnie z przepisem art. 14 § 1 sąd wymierza karę za usiłowanie w granicach zagrożenia przewidzianego dla danego przestępstwa. Jedynie w przypadku usiłowania nieudolnego, przewidzianego w przepisie art. 13 § 2 sąd może zastosować nadzwyczajne złagodzenie kary, a nawet odstąpić od jej wymierzenia.

### **Miejsce popełnienia przestępstwa**

Obszar obowiązywania przepisu art. 166 kk podlega ogólnym regułom przyjętym w polskim kodeksie karnym, która wyrażona została w art. 5 kk. Zgodnie z przywołanym przepisem ustawę karną polską stosuje się do sprawcy, który popełnił czyn zabroniony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jak również na polskim statku wodnym i powietrznym, chyba że umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, stanowi inaczej.

Wynika stąd, iż czyn zabroniony przewidziany przepisem art. 166 kk można popełnić na całym obszarze morskim (włącznie ze strefą przybrzeżną, morzem terytorialnym i morzem pełnym), na wodach wewnętrznych i śródlądowych oraz na lądzie.

### **Sposób popełnienia czynu zabronionego**

Przejęcie kontroli nad statkiem może nastąpić na skutek popełnienia trzech czynów. Przede wszystkim ustawodawca przewidział podstęp, który polega na wprowadzeniu innej osoby w błąd bądź też na wykorzystaniu jej błędnego przekonania dotyczącego określonego faktu. Innym czynnem, który wypełnia znamiona przestępstwa z art. 166 kk jest gwałt na osobie. W doktrynie przewiduje się, iż oznacza to użycie siły fizycznej o znacznej intensywności, która może doprowadzić do obezwładnienia ofiary i stłumienia jej oporu, przez co pozbawia się ją możliwości obrony statku<sup>29</sup>. Trzecim zachowaniem jest groźba bezpośredniego użycia gwałtu, która przejawia się zarówno w formie słownej, jak też w każdej innej postaci.

Przejęcie kontroli nad statkiem polega na pozbawieniu osób uprawnionych faktycznej władzy nad kierunkiem i możliwym do opanowania zachowaniem statku. Wówczas to sprawcy decydują o wykorzystaniu statku, tj. wyznaczeniu trasy, czy prędkości poruszania się<sup>30</sup>. Należy jednak skłaniać się ku wykładni, iż określony statek musi być w ruchu, aby móc przejąć nad nim kontrolę.

Czyny opisane w art. 166 KK są przestępstwami o charakterze materialnym, gdzie koniecznym dla zaistnienia czynu zabronionego skutkiem jest przejęcie kontroli nad statkiem. W przypadku typu kwalifikowanego, konieczne jest bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia wielu osób (§ 2) oraz śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób (§ 3). Podmiotem tego przestępstwa może być każdy, bez względu na cechy szczególne lub dodatkowe właściwości.

---

<sup>29</sup> R. A. Stefański [w:] M. Filar (red.), op. cit., s. 753.

<sup>30</sup> K. Frąckowiak, P. Jankowski, *Piractwo somalijskie a polskie prawo karne na przykładzie przestępstwa przejęcia kontroli nad statkiem wodnym*, Studia Elckie nr 14, 2012, s. 506.

Przestępstwo to jest przestępstwem umyślnym. Może być popełnione tylko z zamiarem bezpośrednim, bowiem zastosowanie podstępstwa, gwałtu na osobie lub groźby bezpośredniego jego użycia ma na celu przejęcie kontroli nad statkiem. Z kolei następstwa typu kwalifikowane mogą być objęte wyłącznie nieumyślnością<sup>31</sup>.

Należy w tym miejscu wskazać, iż w razie przejęcia kontroli nad statkiem wodnym w warunkach określonych w art. 166 § 1 kk i umyślnego wywołania skutku w postaci śmierci człowieka, czyn taki podlega kumulatywnej kwalifikacji z art. 148 i 166 § 1 kk.

Przestępstwo przejęcia kontroli nad statkiem w typie podstawowym zagrożone jest wyłącznie karą pozbawienia wolności w granicach od lat 2 do lat 12. Natomiast w typie kwalifikowanym opisywany czyn stanowi zbrodnie i jest zagrożony karą pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 3 (§ 2) oraz na czas nie krótszy niż lat 5 albo karę 25 lat pozbawienia wolności (§ 3).

## WNIOSKI

Autorzy artykułu, po przeanalizowaniu obecnego stanu prawnego w zakresie typizacji przestępstw określonych w art. 166 i art. 170 kk stoją na stanowisku, iż przestępstwo czynności przygotowawczych do rozbójnictwa morskiego winno być zagrożone karą łagodniejszą, aniżeli obecnie przewidziana w kodeksie karnym.

Mając na uwadze zakres pojęciowy przygotowania do przestępstwa przejęcia kontroli nad statkiem i przygotowania do rozbójnictwa morskiego, należy zauważyć, iż jest on niemal tożsamy. W szczególności polega na wyposażeniu załogi lub statku w broń i amunicję, a więc w środki walki i urządzenia obronne oraz pozwalające na unikanie radarów i sonarów, jak również dokonaniu zmian konstrukcyjnych w statku morskim.

W przepisie art. 168 kk ustawodawca przewidział karalność przygotowania czynu zabronionego, tj. zawładnięcia statkiem morskim. Przewidziano tam ustawowe zagrożenie karą w wymiarze od jednego miesiąca do 3 lat pozbawienia wolności. W porównaniu do przestępstwa *sui generis* przewidzianego w przepisie art. 170 kk jest to kara nieporównywalnie łagodniejsza, albowiem przygotowanie do rozbójnictwa morskiego penalizowane jest sankcją karną od 1 roku pozbawienia wolności do lat 10. Powyższa ustawowa reakcja karnopravna budzi poważne wątpliwości Autorów, gdyż zachowanie sprawców w ramach strony przedmiotowej jest niemalże identyczne i w teorii cechują się podobnym stopniem społecznej szkodliwości.

W związku z powyższym, wypada stwierdzić, iż zagrożenie karą, które przewidział ustawodawca za omawiane przestępstwa należy uznać za niewłaściwe. Jak wykazano w artykule, sprawcy winni ponosić odpowiedzialność karną w takich samych granicach ustawowego zagrożenia. Autorzy artykułu stoją na stanowisku, iż

---

<sup>31</sup> Ibidem, s. 508.

zagrożenie karą za przestępstwo z art. 170 nie powinno przekraczać 3 lat pozbawienia wolności.

## BIBLIOGRAFIA

- [1] Bafia J., Mioduski K., Siewierski M., *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 1987 r., Tom II.
- [2] Bogdan G. [w:] F. Zoll (red.), A. Barczak-Oplustil, *Kodeks Karny. Część Szczególna, Tom II*, Warszawa 2006 r.
- [3] Frąckowiak K., Jankowski P., *Piractwo somalijskie a polskie prawo karne na przykładzie przestępstwa przejęcia kontroli nad statkiem wodnym*, Studia Elckie nr 14, 2012 r.
- [4] Kubiak K., *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, [w:] Wybrane problemy bezpieczeństwa międzynarodowego, Wrocław 2006.
- [5] Kulik M. [w:] M. Mozgawa (red.), M. Budyn-Kulik, *Kodeks karny. Komentarz*, publ. LEX 2012 r.
- [6] Machowski J., *Piractwo w świetle historii i prawa*, Warszawa 2000 r.
- [7] Makarewicz J., *Kodeks karny z komentarzem*, Lwów 1935 r., s. 453 oraz J. Pieracki, *Polskie prawo karne (Kodeks karny, Prawo o wykroczeniach, Przepisy wprowadzające)*, Lwów 1932 r.
- [8] Marek A., *Kodeks karny. Komentarz*, Dom Wydawniczy ABC 2006.
- [9] Piórkowska-Flieger Por.: J. [w:] T. Bojarski (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2012 r.
- [10] Pulkowski K., *Porwanie na Morzu Bałtyckim*, Przegląd Morski, 1/2010.
- [11] Stefański R. [w:] M. Filar (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2010 r., s. 757. Podobnie: M. Kulik [w:] M. Mozgawa (red.), M. Budyn-Kulik, *Kodeks karny. Komentarz*, publ. LEX 2012.
- [12] Stefański R. A. [w:] A. Wąsek, R. Zawłocki (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do artykułów 117–221. Tom I*, publ. Legalis, 2010 r.
- [13] Walczak A., *Piractwo i terroryzm morski*, Szczecin 2004.

## ABSTRACT

The authors made legal evaluation of two criminal offenses in the Polish penal code that would address the stage of preparation for the piracy related crimes.

The first part of the article the authors described the offense *sui generis*, which is a preparation for robbery at sea. The authors pointed out that the previous literature on the provision of Article offense. 170 of the Penal Code is largely inaccurate. Mainly due to the place of crime, as well as the *modus operandi* where rarely arming the crew is recognized as a specific adoption of the ship.

In the following section of the paper they described aspects of the preparation for an offense of taking control of the ship on water, which is penalized by the provision of Article 168 of the Penal Code.

It was pointed out that the scope of the conceptual two provisions is similar, therefore it was concluded that the two behaviors should be sanctioned with a similar punishment, because the differences in this aspect are too distinctive.

Miłosz GAC

## **POLSKA MARYNARKA WOJENNA W LATACH 1989 - 1999**

### **STRESZCZENIE**

Lata 1989 – 1991 przyniosły rozpad dwubiegunowego świata międzynarodowego, w wyniku którego zmieniła się również sytuacja geopolityczna Polski. Działania podjęte w tym czasie na rzecz integracji z Europą Zachodnią, zmusiły ją do zmiany strategii obronnej. Tak jak całe Siły Zbrojne RP, Marynarka Wojenna musiała dostosować się do polityczno – wojskowych struktur Zachodu. Efektem tego była zmiana zadań i kompetencji sił morskich, modernizacja i rekonfiguracja techniczna posiadanego sprzętu oraz współpraca z flotami wojennymi Sojuszu Północnoatlantyckiego. Niniejszy artykuł przedstawia drogę Marynarki Wojennej RP od zakończenia współpracy w ramach Zjednoczonej Floty Bałtyckiej, aż do przystąpienia do struktur sił morskich NATO.

\* \* \*

Na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych Polska wkroczyła na drogę przemian ustrojowych. Zbiegło się to z głębokimi zmianami w całym środowisku międzynarodowym. W lipcu 1991 roku nastąpił rozpad Układu Warszawskiego, a pod koniec grudnia - Związku Radzieckiego. Wydarzenia te spowodowały poszukiwanie gwarancji bezpieczeństwa przez Polskę w kierunku zachodnim. Wyjście na pierwszy plan opcji euroatlantyckiej wiązało się z zmianą strategii obronnej, a co za tym idzie redefinicji zadań sił zbrojnych. Przeobrażenia musiały nastąpić również w siłach morskich w celu przystosowania ich do nowych zadań.

Polska Marynarka Wojenna do 1989 roku wykonywała zadania w układzie zewnętrznym jak i wewnętrznym<sup>1</sup>. Do zadań zewnętrznych należało przede wszystkim współuczestnictwo w ofensywnych działaniach Zjednoczonej Floty Bałtyckiej, w której skład wchodziła: Flota Bałtycka ZSRR, Narodowa Marynarka Wojenna NRD oraz Marynarka Wojenna PRL. Do głównych zadań Zjednoczonej Floty Bałtyckiej należało, przede wszystkim uzyskanie władzy na morzu poprzez opanowanie

---

<sup>1</sup> J. Przybylski, *Marynarka Wojenna PRL w latach 1956 – 1980 – studium historyczno – wojskowe*, „Zeszyty Naukowe AMW”, nr 96 1988, cz. I, s. 79

lub zablokowanie Cieśnin Duńskich<sup>2</sup>. Marynarka Wojenna PRL w ramach ZFB miała realizować operacje na południowym Bałtyku, na drugiej linii obrony przy wsparciu zespołu sił Floty Bałtyckiej ZSRR<sup>3</sup>. Z kolei do działań wewnętrznych Polskiej Marynarki należała obronna wybrzeża, wspólnie z wojskami Obrony Terytorialnej Kraju i Wojskami Obrony Powietrznej Kraju<sup>4</sup>.

Nie ulega wątpliwości, że układ zewnętrzny był bardziej istotny ze względu na uwarunkowania w jakich znalazła się Marynarka Wojenna po 1945 roku. Przynależność Polski do strefy wpływów ZSRR powodowała, że nie była ona krajem suwerennym, a co za tym idzie nie mogła prowadzić swojej polityki zagranicznej i wewnętrznej. Taka sytuacja spowodowała iż Polska Marynarka Wojenna funkcjonowała w ścisłym powiązaniu ze Flotą Bałtycką ZSRR w oparciu o pomoc kadrową i sprzętową. Pokłosiem tego było przyjęcie przez Polskę, radzieckiej myśli wojskowej oraz doktryny wojny morskiej<sup>5</sup>.

W sferze zewnętrznej siły uderzeniowe Polskiej Marynarki Wojennej do końca istnienia UW działały w oparciu o zintegrowany system koalicyjny Zjednoczonej Floty Bałtyckiej. Natomiast z końcem lat 70 zmienił się charakter zadań sił morskich w układzie wewnętrznym, pozostawiając kwestię działań obronnych do wyłącznej dyspozycji Polski. Obowiązek ochronny własnych obszarów morskich spowodował większą autonomiczność, w systemie samodzielności obronnej RP. Nowe możliwości przyczyniły się również do rozwoju polskiej myśli operacyjno – taktycznej, w zakresie obrony wybrzeża. Wykształcenie się własnej wizji w ramach działań obronnych, pozwoliło stworzyć jednolitą koncepcję użycia sił Marynarki Wojennej w systemie obrony państwa. Idea ta skupiała się na ocenie zagrożeń polskiego wybrzeża w czasie pokoju i w sytuacjach kryzysowych<sup>6</sup>. W skład nowych zadań wchodziło między innymi: prowadzenie operacji blokadowej, która miała polegać na - kontroli, ochronie żeglugi, pomocy militarnej oraz egzekwowaniu embarga na surowce strategiczne; realizowaniu zadań rozpoznawczych na obszarze morskim tzn. zadań konwojowych; służbie dozorowej; operacji pokojowej w ramach

<sup>2</sup> P. Mickiewicz, *Primus Inter Pares? Marynarka Wojenna RP w procesie integracji z NATO*, [w:] „Konflikt Zbrojny na Bałtyku w koncepcjach ideologii zimnowojennej po 1945 roku”, pod red. A. Drzewieckiego, Gdynia 2005, s. 77

<sup>3</sup> J. Przybylski, *Geneza powstania i funkcjonowanie Zjednoczonej Floty Bałtyckiej Układu Warszawskiego oraz rozwój, miejsce i zadania w niej Marynarki Wojennej PRL*, [w:] „Konflikt Zbrojny na Bałtyku w koncepcjach ideologii zimnowojennej po 1945 roku”, pod red. A. Drzewieckiego, Gdynia 2005, s. 69

<sup>4</sup> J. Przybylski, *Wybrane problemy rozwoju Marynarki Wojennej w Polsce w latach 1945 – 1989*, [w:] „Obrona Polskiego Morza, 75 lat Polskiej Marynarki Wojennej”, pod red. C. Ciesielskiego, Gdynia 1993, s. 167

<sup>5</sup> A. Makowski, *Możliwości operacyjne Marynarki Wojennej PRL w latach 1955 – 1990 (próba oceny)*, [w:] „Konflikt Zbrojny na Bałtyku w koncepcjach ideologii zimnowojennej po 1945 roku”, pod red. A. Drzewieckiego, Gdynia 2005, s. 74

<sup>6</sup> P. Mickiewicz, *Polska Marynarka Wojenna. Historia, Stan dzisiejszy, perspektywy rozwoju*, „Wojsko i Wychowanie” 2001, nr 5, s. 121



której miały być wdrażane moduły przygotowujące do działania siły lądowe<sup>7</sup>. Zmiany zapoczątkowane po 1989 roku w Europie Środkowej spowodowały, że wyżej wymieniona koncepcja stała się podstawowym studium, mającym na celu stworzenie systemu morskiego obrony kraju.

Lata dziewięćdziesiąte przyniosły nowy rozdział w historii Marynarki Wojennej, za sprawą rozwiązania struktur wojskowych Układu Warszawskiego a wraz z nimi Zjednoczonej Floty Bałtyckiej. Oficjalne pożegnanie, kończące działalność Floty Bałtyckiej ZSRR i Marynarki Wojennej PRL miało miejsce 13 grudnia 1990 roku na Helu<sup>8</sup>. Finalnie współpracę w ramach Zjednoczonej Floty Bałtyckiej Układu Warszawskiego zakończono 1 kwietnia 1991 roku. Wraz z zmianami politycznymi w rejonie Europy Środkowej Polska Marynarka Wojenna stała się samoistną i niezależną siłą obronną państwa na morzu. Następcem czego było narzucenie jej przeobrażeń: morskich, operacyjno – taktycznych i organizacyjno – strukturalnych<sup>9</sup>. Do przemiany doszło również w systemie ochrony granic Rzeczypospolitej, gdzie funkcjonujący do tej pory model wojskowy ustąpił miejsca nowej instytucji jaką była Straż Graniczna<sup>10</sup>. Zastąpiła ona zlikwidowane z dniem 16 maja 1990 roku oddziały: Morskiej Brygady Okrętów Pogranicza Marynarki Wojennej i Wojsk Ochronny Pogranicza. Do obrony polskiej granicy morskiej powołano trzy oddziały Straży Granicznej: Kaszubski stacjonujący w Gdańsku, Bałtycki w Koszalinie oraz Pomorski z siedzibą w Szczecinie. Ponadto utworzono trzy dywizjony: Kaszubski z siedzibą w Gdańsku, Bałtycki w Kołobrzegu oraz Pomorski w Świnoujściu których skład zasilili okręty z Morskiej Brygady Okrętów Pogranicza Marynarki Wojennej. Uzupełnianiem uzbrojenia dywizjonów SG był jednostki morskie SKS – 40 („Kaper 1” i „Kaper – 2”)<sup>11</sup>.

Szara strefa bezpieczeństwa w jakiej znalazła się Polska - po rozwiązaniu Układu Warszawskiego - spowodowała poszukiwanie nowych gwarancji i stabilności na arenie międzynarodowej. Konsekwencją było wykształcenie się nowej koncepcji polityki zagranicznej, w oparciu o kierunek zachodni. Pierwszą szansą do nawiązania bliższej współpracy, oraz przekonania, iż Polska obrała drogę ku strukturom atlantyckim była wojna w Zatoce Perskiej<sup>12</sup>.

2 sierpnia 1990 roku Irak zaatakował i zaanektował Kuwejt. Konsekwencją było natychmiastowe potępienie agresora przez Radę Bezpieczeństwa ONZ, która wezwała Saddama Husajna do wycofania wojsk z terenów okupowanych. Iracki

---

<sup>7</sup> *Ibidem*, s. 121

<sup>8</sup> J. Będźmirowski, *Polska Marynarka Wojenna w latach 1945 – 1991. Reaktywowanie, rozwój i zadania* (2), „Przegląd Morski” 2004, nr 12, s. 49

<sup>9</sup> *Ibidem*, s. 49

<sup>10</sup> Straż Graniczna (SG) powołana została do życia na podstawie ustawy z 12 października 1990 roku.

<sup>11</sup> S. Stocki, *Duma Tworzenia*, „Przegląd Morski” 2011, nr 5, s. 4 - 6

<sup>12</sup> Uchwałą Rady Ministrów nr 182/90 z 22 listopada 1990 roku utworzony został Polski Kontyngent Wojskowy w składzie Wielonarodowych Sił w rejonie Zatoki Perskiej.

dyktator zlekceważył wystosowane żądania, w efekcie czego - na prośbę króla Arabii Saudyjskiej która niepokoiła się o swoje bezpieczeństwo - Rada Bezpieczeństwa ONZ ogłosiła rezolucję zezwalającą na użycie siły przeciw Irakowi. Administracja amerykańska utworzyła koalicję antyiracką w celu przeprowadzenia operacji obrony Arabii Saudyjskiej pod kryptonimem „Desert Shield”<sup>13</sup>. Udział w wojnie zadeklarowała również Polska, dla której była to możliwość nawiązania współpracy z państwami zachodnimi. Polski Kontyngent Wojskowy został włączony w skład tzw. Sił Pomocniczych w Królestwie Arabii Saudyjskiej, którego celem było pomoc siłom koalicji antyirackiej poprzez prowadzenie akcji humanitarnych. Rozkazem z 29 grudnia 1990 roku kontradmirała Marynarki Wojennej RP Romualda Wagi na wojnę w Zatoce Perskiej zostały wysłane również polskie jednostki morskie: ORP „Wodnik” pod dowództwem komandora Zdzisława Żmudy oraz ORP „Piaś” pod dowództwem komandora porucznika Ryszarda Rzepkowskiego. Zanim jednak do tego doszło, należało przygotować okręty do operacji. ORP „Wodnik” miał pełnić rolę okrętu szpitalnego, jednak do czasu podjęcia misji był okrętem szkolnym, zatem wymagał on gruntownego remontu. Należało dobudować na nim lądowisko dla śmigłowców, zdemontować uzbrojenie, zaopatrzyć w pontony oraz zamontować nowe urządzenia nawigacyjne<sup>14</sup>. Lepiej przystosowany do podjęcia działań w Zatoce był ORP „Piaś”, który miał pełnić rolę ratowniczą, co nie odbiegało od dotychczas wykonywanych zadań przez tę jednostkę. Polskie okręty zdolność bojową uzyskały 29 grudnia 1990 roku, kiedy to wpłynęły z Gdyni. Czternaście dni po przybyciu na redę portu Jiddah w Arabii Saudyjskiej, wybuchła I wojna w Zatoce Perskiej. Polskie jednostki po dotarciu do stałej bazy otrzymały zadania zgodne z rozkazami dowódcy Flotyli Arabii Saudyjskiej, polegające na prowadzeniu działań nadzorujących wzdłuż morskiej granicy iracko – kuwejckiej. Podczas jednego z patroli załoga ORP „Piaś” wykryła dryfującą minę. Ponadto jak już wyżej wspomniano ORP „Wodnik” pełnił rolę okrętu szpitalnego tzn. skupiał się na ewakuacji chorych i rannych ze rejonów zagrożonych, koncentrował się na udzielaniu pomocy medycznej poszkodowanym. Z kolei ORP „Piaś” funkcjonował jako okręt ratowniczy wykonując zadania polegające na: usuwaniu uszkodzonych części kadłubów statków, ściąganiu jednostek pływających z mielizn, gaszenia pożarów oraz ratowaniu rozbitków i dobytku z zanurzonych okrętów<sup>15</sup>. Do Gdyni polskie okręty powróciły 20 maja 1991 roku, przecierając szlak dla przyszłych jednostek morskich współpracujących z państwami zachodnimi.

Aktywność Polskiej Marynarki Wojennej w Zatoce Perskiej była niezwykle ważna, jeżeli chodzi o korzyści polityczne i militarne. Ponadto stanowiła udany wstęp do nowego rozdziału w historii Marynarki Wojennej, opartej o budowę samo-

---

<sup>13</sup> K. Pulkowski, *Udział okrętów MW RP w I wojnie w Zatoce Perskiej*, „Przegląd Morski” 2009, nr 2, s. 4

<sup>14</sup> *Ibidem* s. 5

<sup>15</sup> P. Mickiewicz, *Primus Inter Pares?.....*op. cit., s. 78

dzielnej koncepcji bezpieczeństwa przy jednoczesnej próbie zakotwiczenia się w strukturach zachodnich.

Nowe uwarunkowania bezpieczeństwa w Europie Środkowej spowodowały znaczne przededefiniowanie zadań sił zbrojnych. Następstwem tego procesu było odejście od funkcji sił zbrojnych opartych na polityce odstraszania, i zastąpieniu tych działań na rzecz zrównoważonej polityki regionalnej<sup>16</sup>. Wyrazem tego było przyjęcie nowej Koncepcji Strategicznej NATO - 7 – 8 listopada w Rzymie. Zakłada ona, iż tradycyjne konflikty zbrojne odeszły do przeszłości na rzecz sporów lokalnych i wojen asymetrycznych. Do nowych zagrożeń jakie uwzględniała koncepcja z Rzymu, należała obawa przed destabilizacją polityczną krajów Europy Środkowo-wschodniej. W tym celu państwa członkowskie postanowiły podjąć współpracę z byłymi krajami bloku wschodniego, poprzez powołanie Północnoatlantyckiej Rady Współpracy (NACC), do której zaproszona została Polska.

Do głównych zadań NACC należało prowadzenie konsultacji w sprawie bezpieczeństwa regionalnego, a przede wszystkim na: „reformie sił zbrojnych, zmianie strategii wojskowej, planowaniu obronnym, zakresie kontroli nad siłami zbrojnymi, kształcie konwersji produkcji wojskowej oraz zasadach kierowania ruchem powietrznym”<sup>17</sup>

Wyżej wymienione założenia spowodowały konieczność redefinicji zadań polskich sił zbrojnych, a tym samym zmian w Polskiej Marynarce Wojennej. Nowe uwarunkowania spowodowały, że głównym celem sił morskich stało się z jednej strony - stworzenie własnych zadań obronnych, z drugiej - dostosowanie ich do wymogów NATO, z trzeciej - przygotowaniu do rozwiązywania sytuacji kryzysowych i realizacji operacji pokojowych w ramach: NACC a później Partnerstwa dla Pokoju. Dzięki wytyczeniu nowych zamierzeń, wyodrębniona została wizja sił morskich, która przewidywała między innymi: obronę polskiej granicy morskiej jak i strefy odpowiedzialności sojuszniczej, zabezpieczenie wybrzeża przy współpracy z innymi siłami zbrojnymi oraz ochronę żeglugi i interesów ekonomicznych na obszarach morskich<sup>18</sup>. Działania te skupiały się przede wszystkim na: ochronie instalacji gospodarczych i wojskowych przed zagrożeniem terrorystycznym, przeciwdziałaniu nielegalnej imigracji, nadzorowaniu ruchu jednostek uznanych za podejrzane oraz wykonywaniu zadań rozpoznawczych na kierunku morskim takich jak konwojowanie i służba dozorowa<sup>19</sup>.

Dostosowanie struktur Marynarki Wojennej do wymogów Sojuszu Północnoatlantyckiego realizowano, między innymi poprzez ćwiczenia na Bałtyku. Miały

---

<sup>16</sup> *Ibidem* s. 79

<sup>17</sup> P. Mickiewicz, *Polska w procesach przeobrażeń europejskiej sceny politycznej w pierwszej połowie lata dziewięćdziesiątych XX wieku*, „Zeszyty Naukowe AMW”, nr 164 K/1 „Polska Marynarka Wojenna w realizacji sojuszy polityczno – wojskowych państwa w latach 1918 – 2004”, Gdynia 2006, s. 74

<sup>18</sup> P. Mickiewicz, *Primus Inter Pares?....*, s. 78

<sup>19</sup> *Ibidem* s. 5

one na celu doprowadzenie do ustalenia pojęć i norm użycia sił morskich<sup>20</sup>. Pierwszymi międzynarodowymi ćwiczeniami państw NATO, w których uczestniczyła Polska Marynarka Wojenna były: „BALTOPS 93”. Rozpoczęły się one, 8 czerwca 1993 roku i wzięły w nich udział wszystkie kraje bałtyckie<sup>21</sup>. Polską Marynarkę Wojenną reprezentował okręt ratowniczy ORP „Piast” oraz dwa śmigłowce ratownicze. Podczas ćwiczeń polskie jednostki mogły zapoznać się z nowoczesnymi procedurami dowodzenia, komunikacji i manewrowania, chociaż ich udział w głównym stopniu sprowadzał się do działań ratowniczych. Ponadto „BALTOPS 93” oznaczały dla polskich sił morskich możliwość działania w tzw. konflikcie o niskiej intensywności. Polska Marynarka Wojenna nie miała doświadczeń na tym polu, ponieważ będąc członkiem Układu Warszawskiego, była przygotowywana do konfliktów o charakterze lokalnym.

Nawiązanie stałych kontaktów i współpracy wojskowej Polskiej Marynarki Wojennej z Sojuszem Północnoatlantyckim nastąpiło po podpisaniu przez premiera Waldemara Pawlaka 2 lutego 1994 roku „Dokumentu ramowego Partnerstwa dla Pokoju”<sup>22</sup>. Program ten był amerykańską koncepcją, która zakładała podjęcie współpracy partnerskiej w ramach NACC, poprzez rozwijanie współdziałania wojskowego między NATO, a państwami nie należącymi do Sojuszu. Do głównych celów dwustronnej współpracy Rzeczypospolitej i NATO w ramach Partnerstwa dla Pokoju należało, zobowiązanie Polski do podjęcia: współdziałania wojskowego z Sojuszem, zagwarantowanie demokratycznej kontroli nad siłami zbrojnymi, podniesienia przejrzystości w planowaniu obronnym oraz utrzymywaniu gotowości do udziału w operacjach pokojowych, poszukiwawczo – ratowniczych i humanitarnych<sup>23</sup>. Założenia te zostały zawarte w „Dokumencie Prezentacyjnym Partnerstwa dla Pokoju” który przedstawił 25 kwietnia 1994 roku minister obrony narodowej Piotr Kołodziejczyk w Kwaterze Głównej NATO. Ewolucją PdP było podjęcie negocjacji przez polską dyplomację na temat Indywidualnego Programu Partnerstwa (IPP). IPP został przyjęty 5 lipca 1994 roku podczas sesji NACC w Stambule i ustalił polityczno – wojskowe aspekty współpracy<sup>24</sup>.

Akcesja Polski do PdP spowodowała zwiększenie zdolności wojskowych Polskiej Marynarki Wojennej. W jej przypadku, koncepcja ta oznaczała nowe formy współpracy sił morskich skupiających się na: wymianie doświadczeń, konsultacjach

<sup>20</sup> P. Mickiewicz, *Polska Marynarka Wojenna...*, s. 121

<sup>21</sup> T. Franczyk, G. Łyko, *Ćwiczenia BALTOPS jako modelowy przykład stosunków międzynarodowych w regionie Bałtyku*, „Zeszyty Naukowe AMW”, nr 164 K/1 „Polska Marynarka Wojenna w realizacji sojuszy polityczno – wojskowych państwa w latach 1918 – 2004, Gdynia 2006, s. 48

<sup>22</sup> R. Kupiecki, *Członkostwo w NATO w polskiej polityce zagranicznej*, [w:] *Polityka zagraniczna RP 1989 – 2002*, pod red. R. Kuźniara, K. Szczepanika, Warszawa 2002 s. 115

<sup>23</sup> R. Zięba, *Główne kierunki polityki zagranicznej Polski po zimnej wojnie*, Warszawa 2010, s. 90

<sup>24</sup> *Ibidem* s. 91

ekspertów, ćwiczeniach przygotowujących do realizacji operacji pokojowych i rozwiązywaniu sytuacji kryzysowych oraz udziale polskich oficerów w konferencjach, szkoleniach i kursach organizowanych przez NATO. Naturalnie w pierwszej fazie w ramach współpracy z Sojuszem należało doprowadzić do standaryzacji pojęć i zasad użycia sił morskich<sup>25</sup>. Później skupiono się na realizacji szerokiego wachlarza ćwiczeń morskich, które miały na celu opanowanie podstawowych procedur i działań taktycznych. Zaliczyć można do nich „BALTOPS 94”, podczas których Polska Marynarka Wojenna mogła w sposób faktyczny brać udział w działaniach na morzu. Ćwiczenia podobnie jak te z 1993 roku zostały podzielone na dwie części: pierwsza przeznaczona była dla jednostek Sojuszu i PdP; druga tylko i wyłącznie dla sił NATO. W porównaniu do poprzedniej edycji, ćwiczenia z 1994 roku miały zdecydowanie o wiele bardziej zaawansowany charakter. Skupiały się już nie tylko na komunikacji ale również na wykrywaniu i zwalczaniu okrętów podwodnych, ochronie transportu morskiego oraz na akcjach ratowniczych<sup>26</sup>.

W ćwiczeniach stroną polską reprezentowała korweta zwalczania okrętów podwodnych ORP „Kaszub” oraz okręt ratowniczy ORP „Piast”<sup>27</sup>. „BALTOPS 94” zakończyły się w głównej bazie Polskiej Marynarki Wojennej w Gdyni, która była pierwszym portem krajów byłego ZSRR, do którego zawitały ćwiczenia morskie pod patronatem Sojuszu Północnoatlantyckiego. W następnych latach „BALTOPS” wszedł na bardziej zaawansowany poziom. Przede wszystkim wzrosła liczba uczestników z poza NATO, chociaż zadania wykonywane przez polskie jednostki nie odbiegały od lat wcześniejszych. Polską Marynarkę Wojenną podczas kolejnych edycji reprezentowały: dwa małe okręty rakietowe ORP „Metalowiec” i ORP „Hutnik”, okręt podwodny ORP „Wilk” oraz cztery trałowce ORP „Flaming”, ORP „Czajka”, ORP „Mewa” i ORP „Rybitwa”<sup>28</sup>. Reasumując ćwiczenia „BALTOPS” były wstępem do dalszej współpracy szkolenia sił morskich w ramach PdP i stanowiły istotny element przygotowań Marynarki Wojennej RP do członkostwa w NATO.

Przystąpienie Polski do programu Partnerstwo dla Pokoju umożliwiło rozwinąć kontakty dwu – i wielostronne w regionie Morza Bałtyckiego z takimi krajami jak: Republika Federalna Niemiec, Dania i Francja. Do najbardziej istotnych elementów tej współpracy, należały ćwiczenia przeprowadzane przez siły morskie tychże państw. Miały one na celu zwiększyć interoperacyjność w zakresie: zasad wspólnego manewrowania międzynarodowych zespołów, blokady morskiej, prowadzenia akcji ratowniczych, pomocy humanitarnej, obrony przeciwlotniczej i przeciwninowej, zwalczania okrętów podwodnych a także szkoleń taktycznych<sup>29</sup>.

---

<sup>25</sup> . Mickiewicz, *Polska Marynarka Wojenna*....., s. 121

<sup>26</sup> T. Franczyk, G. Łyko, op. cit., s. 49

<sup>27</sup> *Ibidem*, s. 49

<sup>28</sup> *Ibidem*, s. 49

<sup>29</sup> P. Mickiewicz, *Primus Inter Pares?*....., s. 81

Do najważniejszych ćwiczeń w ramach współpracy Polski z RFN i Danią należały coroczne spotkania sztabowe oraz szkolenia dowódczo – sztabowe i morskie w ramach standardów Sojuszu Północnoatlantyckiego<sup>30</sup>. Zaliczyć do nich można ćwiczenia sił trałowo - minowych „Baltic Endeavour”. Były one prowadzone corocznie na Bałtyku Południowym w latach 1994 -1999 i miały na celu poszukiwanie i rozminowanie z zalegających na dnie morza min, niewybuchów i innych materiałów wybuchowych. Podczas ćwiczeń Marynarkę Wojenną RP reprezentowały polskie niszczyciele min: ORP „Mewa”, ORP „Czajka” i ORP „Flaming”. Oprócz wyżej wymienionych w podobnych działaniach brały udział trałowce bazowe takie jak: ORP „Gardno”, ORP „Mamry” oraz ORP „Gopło”.

Współpraca z Danią i RFN na szczeblu operacyjno – szkoleniowym przebiegała poprzez realizację ćwiczeń sił przeciwminowych „Open Spirit”, okrętów podwodnych „Baltic Propoise” oraz lekkich sił uderzeniowych w rejonie Zatoki Gdańskiej<sup>31</sup>. Ponadto w ramach Trójkąta Weimarskiego realizowano szkolenia: obrony przeciwminowej „Baltica”, ratownicze „Baltasar” oraz „Passex”, których celem była obrona zespołu jednostek nawodnych przed działaniami okrętu podwodnego. RFN i Dania szczególną uwagę przywiązywały do ratownictwa morskiego, w celu skoordynowania działania służb dążono do stworzenia systemu powiadamiania pomiędzy Podośrodkiem Koordynacji Poszukiwań i Ratownictwa Lotniczego (Aeronautical Rescue Sub Centre) ARSC Gdynia a Centrum Koordynacji Ratownictwa (Rescue Coordination Centre) RCC Glücksburg co pozwoliłoby, między innymi, na współpracę załóg śmigłowców ratowniczych<sup>32</sup>.

Kolejnym ważnym krokiem przyczyniającym się do nawiązania współpracy marynarek wojennych Polski i RFN, było podpisanie 15 sierpnia 1995 roku umowy pomiędzy 8 Flotyllą Obrony Wybrzeża ze Świnoujścia a Flotyllą Kutrów Rakietowych z Rostocku a dzień później z Flotyllą Ścigaczy z Warnemünde<sup>33</sup>. Dzięki podpisanej umowie mogły być realizowane wspólne ćwiczenia oraz wymienne praktyki oficerów, niezbędne do przyszłej działalności sztabowo – operacyjnej. Polska Marynarka Wojenna podobnie jak z Niemcami, prowadziła bliższą współpracę z Królewską Marynarką Wojenną Danii, skupiając się głównie na współdziałaniu operacyjnym ratownictwa morskiego. W kolejnych latach współdziałanie z Niemcami i Danią zaowocowało podpisaniem kolejnego porozumienia wojskowego. 12 czerwca 1997 roku zawarto umowę pomiędzy: 3 Flotyllą Okrętów Marynarki

<sup>30</sup> *Ibidem*, s. 82

<sup>31</sup> *Ibidem*, s. 82

<sup>32</sup> „Porozumienie o współpracy między ośrodkami kierowania służb SAR (RCC)” z 6 września 1994 roku oraz „Porozumienie o współpracy między służbami ratownictwa lotniczego RP i RFN” z 5 marca 1995 roku.

<sup>33</sup> A. Sokołowski, *Polsko – niemiecka współpraca w zakresie bezpieczeństwa w regionie Morza Bałtyckiego w latach 1990 – 2004*, „Zeszyty Naukowe AMW” nr 164 K/1 „Polska Marynarka Wojenna w realizacji sojuszy polityczno – wojskowych państwa w latach 1918 – 2004”, Gdynia 2006, s. 163

Wojennej RP, Flotyllą Kutrów Rakietowych Bundesmarine i 4 Eskadrą Sił Morskich Danii.

Od 1995 roku Marynarka Wojenna RP pogłębiała dialog w ramach Partnerstwa dla Pokoju, czego wyrazem była współpraca ze stałymi zespołami okrętów NATO. Realizował ją między innymi 13 Dywizjon Trałowców, który stacjonował wówczas na Helu z ówczesnym zespołem przeciwminowym MCMFORNORTH (Mine Countermeasures Force North). Podczas ćwiczeń skupiono się głównie na manewrowaniu w szykach, procedurach łączności oraz na elementach które zakładały epizody operacji pokojowych i akcji SAR. Z biegiem czasu zaczęto wprowadzać bardziej zaawansowane moduły, które wymagały większego doświadczenia i zgrania. Należały do nich między innymi: „zwalczanie i poszukiwanie okrętów podwodnych, celów nawodnych i powietrznych, współpraca z lotnictwem oraz działania dużych zespołów okrętów różnych klas”<sup>34</sup>.

Współpraca Polski w ramach PdP pozwoliła Marynarce Wojennej RP na realizację różnego rodzaju ćwiczeń i tym samym zaadaptowanie się do standardów NATO. Ponadto zaangażowanie polskich sił morskich w programie, nie pozostawiało wątpliwości, iż Polska będzie wartościowym i wiarygodnym sojusznikiem. Równocześnie z działalnością sił zbrojnych RP w ramach PdP, dyplomacja polska prowadziła zabiegi mające przekonać Zachód, na rzecz rozszerzenia Sojuszu Północnoatlantyckiego. Konsekwencją czego było uzyskanie szerszego poparcia ze strony państw członkowskich i tym samym rozpoczęcie debaty dotyczącej otwarcia drzwi do NATO. 28 września 1995 roku w Brukseli przedstawiono państwom ubiegającym się o wejście do Sojuszu, „Studium o rozszerzeniu NATO”. Dokument ten określał polityczne i wojskowe kryteria oraz cele dla państw kandydujących do struktur Atlantyckich. Mimo tego, pierwsze sygnały dotyczące w sprawie rozszerzenia Sojuszu pojawiły się dopiero na początku 1996 roku<sup>35</sup>. Przełomowa decyzja o przyjęciu nowych członków do struktur NATO zapadała podczas szczytu w Madrycie, w lipcu 1997 roku.

Zaproszenie Polski do rozmów akcesyjnych oznaczało dla niej bliską i intensywną współpracę z Sojuszem. Wiązało się to z poparciem dla Koncepcji strategicznej NATO i udziale w jej realizacji. W praktyce dla Marynarki Wojennej RP, oznaczało to budowę połączonych sił uderzeniowych NATO. W takiej sytuacji Polska ustaliła skład morskiego kontyngentu do sił szybkiego reagowania NATO, które miały służyć działaniom kontrolno – obronnym na obszarze traktatowym<sup>36</sup>.

---

<sup>34</sup> P. Ćwikliński, *To już 10 lat w NATO*, <http://punctum-press.com/?p=4> (dostęp: 12 kwietnia 2011 r.).

<sup>35</sup> Świadczyły o tym wypowiedzi sekretarza stanu USA Warrena Christophera 6 września 1996 roku w Stuttgarcie oraz prezydenta Billa Clintona w Detroit 22 października.

<sup>36</sup> Połączone morskie siły uderzeniowe NATO, tworzyły zespoły, które składały się z okrętów państw członkowskich np. Stały Zespół Okrętów NATO STANAVFORLANT (Standing Naval Force Atlantic – Stały Zespół Sił Morskich na Atlantyku) który był przeznaczony do natychmiastowego reagowania w sytuacjach kryzysowych, operacjach pokojowych

Po przeprowadzeniu analizy pod względem możliwości Marynarki Wojennej RP, ustalono iż w skład sił szybkiego reagowania wejdzie: okrętowa grupa trałowa (cztery trałowce bazowe) która miała za zadanie zagwarantować ochronę przeciwinową statkom, rozpoznawać oraz likwidować zagrody minowe; okrętowa grupa uderzeniowa (w składzie trzy kutry raketowe) przeznaczona do niszczenia nawodnych okrętów przeciwnika w zakresie operacji bojowych oraz rozpoznania, służby dozorowej i obrony przybrzeżnych linii komunikacyjnych; eskadra lotnictwa morskiego mająca być wykorzystana do rozpoznania lotniczego oraz zwalczania słabo bronionych obiektów; okrętowe siły ratownictwa morskiego przeznaczone do udzielania pomocy okrętom; śmigłowcowa grupa ratownicza ( w składzie dwóch śmigłowców W – 3 RM „Anakonda” i dwóch samolotów An – 28 „Bryza”) mająca za zadanie patrolować obszary morskie oraz udzielać pomocy rozbitkom; okrętowa grupa transportowo – minowa (trzy okręty typu „Lublin”) wykorzystywana do zadań zaopatrzeniowych i ewakuacyjnych oraz stawiania min morskich<sup>37</sup>.

Ustalenie składu sił morskich wymagało od polskich jednostek zwiększenia interoperacyjności i standaryzacji, niż miało to miejsce w programie Partnerstwo dla Pokoju<sup>38</sup>. Wiązało się to z modernizacją oraz rekonfiguracją techniczną posiadanego sprzętu. Do działań modernizacyjnych należało zaliczyć: wyposażenie okrętów i statków w zgodne z NATO systemy nawigacyjne; wprowadzenie na wszystkich szczeblach dowodzenia systemów zarządzania informacją, środków łączności i systemów informatycznych; osiągnięcie interooperacyjności w zakresie wyposażenia technicznego systemów energetycznych, zabezpieczenia logistycznego i ochrony środowiska<sup>39</sup>. Ponadto należało przygotować i doposażyć okręty i statki powietrzne mające brać udział w zadaniach sił reagowania NATO. Sprowadzało się to do wyposażenia okrętów transportowo – minowych projektu 767 typu Lublin w odpowiednie systemy kierowania uzbrojeniem artyleryjsko – raketowym i wspomagania dowodzenia<sup>40</sup>. Doposażyć należało również okręty ratownicze typu 507 w specjalistyczny sprzęt ratowniczy tak aby mogły prowadzić działania podczas operacji po-

---

i w wypadku wojny. Jednostki morskie realizując zadania na morzu zobowiązane były do: kontrolowania podejrzanych jednostek, monitorowania żeglugi, prowadzenia akcji blokadowych oraz ewakuacji zagrożonej ludności. Ponadto stanowiły bazę dla piechoty morskiej i jednostek specjalnych wykonujących zadania w głębi łądu. W 2003 roku STANAVFORLANT zmienił nazwę na Standing NATO Maritime Group 1 (SNMG-1) i został podporządkowany Dowództwu Połączonych Sił Zbrojnych NATO na Atlantyku. Obecnie SNMG-1 jest częścią Sił Odpowiedzi NATO. taktycznej ćwiczenia. Zob. <http://www.nato.mw.mil.pl>

<sup>37</sup> Z. Babiński, *Operacyjne możliwości Marynarki Wojennej w aspekcie współdziałania*

w ramach NATO, „Przełąd Morski” 1999, nr 4, s. 37 - 43

<sup>38</sup> P. Mickiewicz, *Primus Inter Pares?...*, s. 85

<sup>39</sup> *Ibidem*, s. 85

<sup>40</sup> Do okrętów transportowo – minowych projektu 767 typu Lublin należy zaliczyć: ORP „Lublin”, ORP „Gniezno” ORP „Poznań” ORP „Toruń” i ORP „Kraków”. Jednostki te weszły do służby w latach 1989 – 1991 i wchodzi w skład 2 dywizjonu Okrętów Transportowo – Minowych 8 Flotyli Obrony Wybrzeża.



kojowych<sup>41</sup>. Modernizacji wymagały także trzy trałowce projektu 206F: ORP „Flaming”, ORP „Czajka” i ORP „Mewa”, poprawiony w nich sprzęt obronny przeciwminowej poprzez zastosowanie podjazdów podwodnych, które miały służyć poszukiwaniu i niszczeniu min. Do zadań operacyjnych przystosowane zostały trałowce projektu 207 M, wspomagane przez zmodernizowany w 1998 roku trałowiec prototypowy projektu 207 D ORP „Gopło”. W 1997 roku kupiono samolot patrolowo - rozpoznawczy AN - 28 nazwany „Bryzą” w wersji transportowej oraz śmigłowce ratownicze W - 3 RM „Anakonda”<sup>42</sup>.

Dodatkowo oprócz unowocześnienia polskich sił morskich pod względem operacyjnym należało przystosować je pod względem technicznym. Do działań w tym zakresie należało wyposażyć jednostki w urządzenia, które pozwolą na uzyskanie autonomiczności okrętu<sup>43</sup>. Chodziło o szybkie uzupełnianie zapasów w portach poprzez szybki załadunek za pomocą śmigłowca lub własnych urządzeń dźwigowych, tankowanie paliwa oraz pobieranie słodkiej wody.

Pierwszym okrętem, który uzyskał pełną kompatybilność z systemami NATO był okręt ratowniczy ORP „Piaś”. W styczniu 1998 roku została zakończona jego kompleksowa modernizacja. Swoją gotowość do współpracy z systemami dowodzenia NATO, mógł zaprezentować podczas międzynarodowych ćwiczeń morskich pod kryptonimem „STRONG RESOLVE 98” w Portugalii. Ćwiczenia te były najbardziej oddalonym akwenem działań w ramach Partnerstwa dla Pokoju, w jakich brała udział Marynarka Wojenna RP. Polski okręt pod dowództwem kmdr. ppor. Józefa Kaczmarskiego podczas „STRONG RESOLVE 98” ćwiczył: zadania ratownicze, holowanie innego okrętu, manewrowanie w zespole, oraz nurkowanie i zabezpieczenie medyczne działań międzynarodowego zespołu okrętów.

Kolejnym istotnym elementem przygotowującym Polską Marynarkę Wojenną do wejścia do NATO, było przygotowanie do monitorowania sytuacji morskiej na południowym Bałtyku. Po pierwsze, polskie jednostki morskie miały zagwarantować bezpieczną żeglugę na morzu, ponadto zapewnić bezpieczeństwo liniom komunikacyjnym przeznaczonym do przyjmowania zaopatrzenia i sił wzmocnienia NATO<sup>44</sup>. W szczególności chodziło a to, aby uchronić redy, porty i transporty morskie przed atakiem terrorystycznym, zagrożeniem wojskowym oraz minami. Po drugie w ciągłej gotowości musiał funkcjonować system ratownictwa morskiego. Po trzecie, wyżej wymienione zadania mogły zostać wykonane tylko poprzez utrzymanie przez Marynarkę Wojenną RP ciągłej gotowości sił i środków,

---

<sup>41</sup> Okręty ratownicze typu 507 to: ORP „Piaś” i ORP „Lech” wchodzące w skład Dywizjonu Wsparcia 3 Flotyli Okrętów im. Komandora Bolesława Romanowskiego w Gdyni

<sup>42</sup> Zob. „20 – lecie Bryzy w Marynarce Wojennej RP” [ww.epmlspotters.pl](http://ww.epmlspotters.pl)

<sup>43</sup> Autonomiczność okrętu to zdolność do ciągłego przebywania w morzu bez uzupełniania zapasów. W tym przypadku skupiało się to głównie na: uzyskiwaniu słodkiej wody, piekarni, likwidacji śmieci itp. Zob. P. Mickiewicz, *Primus Inter Pares?.....*, s. 86

<sup>44</sup> P. Mickiewicz, *Polska Marynarka Wojenna.....*, s. 123

zdolnych do natychmiastowego działania w przypadku zagrożenia, we własnej strefie odpowiedzialności.

Pracom modernizacyjnym były poddane również porty w Gdyni i Świnoujściu. Musiały one zostać zaopatrzone w: system paliwowy i remontowy, lądowiska dla śmigłowców, stacje zasilania z konwerterami częstotliwości, wydzielone stanowiska demagnetyzujących oraz pogłębienie basenów portowych do 12 m<sup>45</sup>. Ponadto istotną rolę odgrywało wprowadzenie wyższych standardów wyposażenia oraz wydłużenie okresu przechowywania podsystemów medycznego i żywnościowego.

Zainicjowanie wyżej wymienionych procesów akcesyjnych w Marynarce Wojennej RP, miały na celu uzyskanie przez nią tak zwanych wymogów pierwszego dnia członkostwa. Reasumując należy stwierdzić, iż mimo wielu przeciwności - brak koncepcji polityki morskiej – była przygotowana do uczestnictwa w strukturach wielonarodowych sił morskich NATO. Marynarka Wojenna RP przystępując do Sojuszu Północnoatlantyckiego, dysponowała: 69 okrętami, 91 jednostkami specjalnymi oraz 49 samolotami i 29 śmigłowcami różnych typów, które miały wywiązać się z zadań wynikających z postanowień układu sojuszniczego<sup>46</sup>. Mimo, że większość z tych jednostek nie była w pełni kompatybilna z systemem NATO -głównie ze względów ekonomicznych – to należy im przypisać wprowadzenie polskich sił zbrojnych do Sojuszu. Świadectwem tego był udział polskich jednostek morskich w manewrach lekkich nawodnych sił uderzeniowych NATO 15 marca 1999 roku u wybrzeży wyspy Rugii<sup>47</sup>. Udział w ćwiczeniach Sojuszu, już 3 dni po wejściu Polski do Struktur Atlantyckich, pokazał brak zaskoczenia oraz pełne przygotowanie kadr Marynarki Wojennej RP. W niedługim czasie, bo w czerwcu 1999 roku Polska po raz pierwszy była gospodarzem ćwiczenia NATO okrętów podwodnych pod kryptonimem „Cooperative Poseidon '99”. Pięć miesięcy później Marynarka Wojenna RP, pierwszy raz zorganizowała ćwiczenia NATO pod kryptonimem „Baltic Porpoise '99”<sup>48</sup>.

Reasumując Marynarka Wojenna RP pokonała długą drogę, od uczestnika Zjednoczonej Floty Bałtyckiej Układu Warszawskiego, aż do działania w strukturach wielonarodowych sił morskich NATO. Uzyskanie przez Polskę członkostwa w Sojuszu Północnoatlantyckim, pozwoliło otworzyć przed Marynarką Wojenną niedostępne dotychczas możliwości. Nie oznaczało to jednak, że mogła uczestniczyć we wszystkich przedsięwzięciach NATO. Wynikało to z tego, iż proces integracji - w odróżnieniu do akcesji - nie został zakończony. Rozpoczął się on po zakończeniu współpracy przez Marynarkę Wojenną RP ze Zjednoczoną Flotą Bałtycką i trwa do dzisiaj. Sytuacja ta spowodowała podjęcie działań, mających na celu dostosowanie

<sup>45</sup> P. Mickiewicz, *Primus Inter Pares?.....*, s. 86

<sup>46</sup> P. Mickiewicz, *Polska Marynarka Wojenna.....*, s. 123

<sup>47</sup> W manewrach organizowanych w ramach NATO przez marynarkę wojenną Niemiec, Polskę reprezentowały jednostki: ORP „Piorun” i ORP „Grom”

<sup>48</sup> *Materiały informacyjne MW RP, Marynarka Wojenna RP. 12 lat w NATO*, <http://www.mw.mil.pl/>

polskich sił morskich do flot NATO oraz uruchomienia zasadniczych przemian: modernizacyjnych i strukturalnych w Marynarce Wojennej RP. Następne lata pokazały, że nie było to rzeczą łatwą ze względu na ograniczenie konkretnych środków finansowych.

## BIBLIOGRAFIA

- [1] Babiński Z., *Operacyjne możliwości Marynarki Wojennej w aspekcie współdziałania w ramach NATO*, „Przegląd Morski” 1999, nr 4.
- [2] Będźmirowski J., *Polska Marynarka Wojenna w latach 1945 – 1991. Reaktywowanie, rozwój i zadania (2)*, „Przegląd Morski” 2004, nr 12.
- [3] Ćwikliński P., *To już 10 lat w NATO*, <http://punctum-press.com>
- [4] Franczyk T., Łyko G., *Ćwiczenia BALTOPS jako modelowy przykład stosunków międzynarodowych w regionie Bałtyku*, „Zeszyty Naukowe AMW”, nr 164 K/1 „*Polska Marynarka Wojenna w realizacji sojuszy polityczno – wojskowych państwa w latach 1918 – 2004*, Gdynia 2006.
- [5] Kupiecki R., *Członkostwo w NATO w polskiej polityce zagranicznej*, [w:] *Polityka zagraniczna RP 1989 – 2002*, pod red. Kuźniara R., Szczepanika K., Warszawa 2002.
- [6] Makowski A., *Możliwości operacyjne Marynarki Wojennej PRL w latach 1955 – 1990 (próba oceny)*, [w:] *„Konflikt Zbrojny na Bałtyku w koncepcjach ideologii zimnowojennej po 1945 roku”* pod red. Drzewiecki A., Gdynia 2005.
- [7] Mickiewicz P., *Polska Marynarka Wojenna. Historia , Stan dzisiejszy, perspektywy rozwoju*, „Wojsko i Wychowanie” 2001, nr 5.
- [8] Mickiewicz P., *Primus Inter Pares? Marynarka Wojenna RP w procesie integracji z NATO*, [w:] *„Konflikt Zbrojny na Bałtyku w koncepcjach ideologii zimnowojennej po 1945 roku”* pod red. Drzewieckiego A., Gdynia 2005.
- [9] Przybylski J., *Geneza powstania i funkcjonowanie Zjednoczonej Floty Bałtyckiej Układu Warszawskiego oraz rozwój, miejsce i zadania w niej Marynarki Wojennej PRL*, [w:] *„Konflikt Zbrojny na Bałtyku w koncepcjach ideologii zimnowojennej po 1945 roku”* pod red. Drzewieckiego A., Gdynia 2005
- [10] Przybylski J., *Marynarka Wojenna PRL w latach 1956 – 1980 – studium historyczno – wojskowe*, „Zeszyty Naukowe AMW”, nr 96 cz. I, Gdynia 1988.

- 
- [11] Przybylski J., *Wybrane problemy rozwoju Marynarki Wojennej w Polsce w latach 1945 – 1989*, [w:] „*Obrona Polskiego Morza, 75 lat Polskiej Marynarki Wojennej*”, pod red. Ciesielskiego C., Gdynia 1993.
- [12] Pulkowski K., *Udział okrętów MW RP w I wojnie w Zatoce Perskiej*, „*Przełęcz Morski*” 2009, nr 2.
- [13] Sokołowski A., *Polsko – niemiecka współpraca w zakresie bezpieczeństwa w regionie Morza Bałtyckiego w latach 1990 – 2004*, „*Zeszyty Naukowe AMW*”, nr 164 K/1 „*Polska Marynarka Wojenna w realizacji sojuszy polityczno – wojskowych państwa w latach 1918 – 2004*”, Gdynia 2006

### ABSTRACT

Years 1989 - 1991 brought in disintegration of the bipolar world of international as a result of the changed geopolitical situation also Polish. The action taken at this time to integrate with Western Europe, forced her to change her defense strategy. As a whole Polish Armed Forces, the Navy had to adapt to the political - military structures of the West. The effect of this was to change the tasks and responsibilities of naval forces, modernization and reconfiguration of existing equipment and technical cooperation with NATO war fleet. This article shows the path of the Polish Navy since the end of the cooperation within the framework of the United Baltic Fleet, to join the NATO naval force structures.

**Anna MILER**

Akademia Marynarki Wojennej

## ZASADY, CELE, ZADANIA CIMIC

### STRESZCZENIE

W artykule przedstawiono teoretyczne podstawy, cele oraz zasady wykorzystania współpracy cywilno-wojskowej podczas prowadzenia działań zbrojnych na obszarze operacji pokojowej. Pokazano również w jaki sposób realizacja wytyczonych zadań zapewnia stabilizację na terenie konfliktu zbrojnego. Zostały również omówione kwestie nawiązania i utrzymywania kontaktów pomiędzy dowódcą, rządem a społecznością lokalną.

#### Słowa kluczowe:

współpraca cywilno-wojskowa, cele, zasady, zadania, funkcje

### WSTĘP

Współpraca cywilno-wojskowa jest współcześnie ważną częścią działań militarnych, w tym również ich pochodnych prowadzonych w ramach operacji pokojowych. W jej ramach zachodzą wszelkiego rodzaju interakcje występujące pomiędzy stroną wojskową, a społeczeństwem. Począwszy od wsparcia, którego społeczeństwo udziela siłom zbrojnym przygotowującym się do działań zbrojnych. Aż do wspierania społeczności cywilnej w działaniach związanych z odbudową infrastruktury cywilnej i ekonomii po zakończeniu działań zbrojnych.

Konflikty zbrojne na przestrzeni lat wywołały olbrzymie zaangażowanie międzynarodowych i rządowych oraz pozarządowych organizacji humanitarnych dla wsparcia poszkodowanych. W obszarze zainteresowania organizacji pozarządowych występuje wiele dziedzin życia, a większość organizacji posiada znaczące doświadczenie w realizacji celów statutowych.

Zmiany jakie wyniknęły z prowadzenia operacji pokojowych, wpłynęły na relacje cywilno-wojskowe, które przybrały wieloaspektową formę. Spowodowało to, że koordynacja działań CIMIC została również jednym z ważniejszych elementów potrzebnych do osiągnięcia wyznaczonego celu militarnego. Aby działania były skuteczne należy nawiązać i utrzymywać kontakty z właściwymi organizacjami cywilnymi już od momentu realizowania przygotowań do operacji. W tym wypadku dużego znaczenia nabiera organizowanie pomocy humanitarnej dla potrzebujących.

Podstawowym zadaniem tej pomocy jest dostarczanie środków w całej strefie prowadzenia operacji.

Istnienie CIMIC odzwierciedla wieloaspektowe przejście NATO do kwestii bezpieczeństwa. Sprawy CIMIC muszą być nieodłączną częścią planowania przez dowódców NATO operacji pokojowych i wojennych. W operacjach pokojowych planowanie musi dotyczyć rejonu odpowiedzialności dowódcy. W zależności od celów misji, w skład tego rejonu mogą wchodzić również sąsiednie rejon. W operacjach wojennych CIMIC zajmuje się współpracą cywilno-wojskową w rejonie odpowiedzialności dowódcy<sup>1</sup>.

Zasadniczym zadaniem operacji wsparcia pokoju jest doprowadzenie danego kraju do takiego stanu, który umożliwi normalizację sytuacji, a w tym samym wycofanie sił pokojowych<sup>2</sup>. Wykonanie tego zadania bez wyspecjalizowanych komórek współpracy cywilno-wojskowej spowodowałyby wiele trudności, które byłyby dodatkowym utrudnieniem pracy sztabów.

Struktury które zostaną włączone do współpracy cywilno-wojskowej będą należały do systemu sojusznika, strony konfliktu, państwa partnerskiego chociaż jest to bardzo trudne zadanie, dlatego są tworzone organy współpracy cywilno-wojskowej w organizacjach międzynarodowych. CIMIC jest jednym z głównych przywilejów cywilnego planowania kryzysowego w NATO. Chociaż jest zagadnieniem w Polsce nie zawsze dobrze rozumianym.

W praktyce współpraca cywilno-wojskowa oznacz takie ustawienie cywilnej kontroli nad wojskiem, aby nie dopuścić do powstawania w siłach zbrojnych jakichkolwiek niezależnych ruchów<sup>3</sup>.

CIMIC wiąże się z różnymi obszarami przenikającymi się nawzajem. Ważnym i kosztownym projektem jest wyposażenie sił zbrojnych do ich realizacji. Brak racjonalności i umiaru może doprowadzić do poważnych perturbacji politycznych i ekonomicznych. Podejmowanie decyzji w tym zakresie jest trudne i skomplikowane gdyż nie ma pewności co do ich rezultatu.

## CELE I ZASADY CIMIC

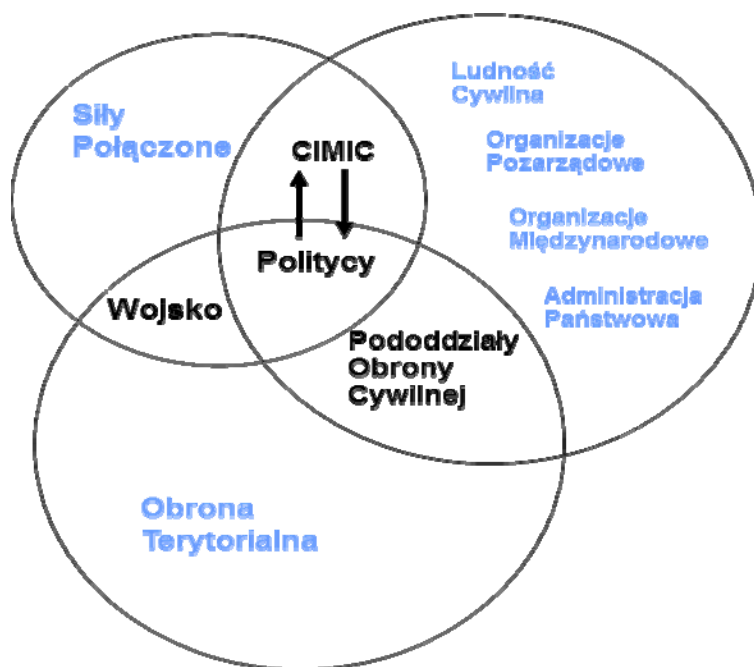
Podstawowym celem CIMIC jest zapewnienie efektywnej współpracy cywilno-wojskowej wspomagającej zadania spośród których większość będzie wykonywana w rejonie operacji przez dłuższy okres czasu przed przybyciem komponentów wojskowych w trakcie realizacji fazy militarnej misji jak i długotrwa-

<sup>1</sup> Polityka Sojuszu w Zakresie CIMIC MC 411/2 [w: Zbiór Dokumentów Normatywnych NATO w Zakresie CIMIC], Dowództwo Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, Warszawa 2003, s. 21.

<sup>2</sup> T. Dutkiewicz, *Cele i zadania współpracy cywilno-wojskowej w operacjach pokojowych* [w: *Międzynarodowe operacje pokojowe*], Warszawa 2003, s. 50.

<sup>3</sup> J. Gołębiowski, *Współpraca cywilno-wojskowa*, Bellona, nr 1, Warszawa 2001, s. 10.

tego etapu przejściowego do stabilnej pokojowo sytuacji w rejonie, dlatego muszą wytworzyć się relacje nieformalne jak i formalne z organizacjami pozarządowymi oraz rządem (rys. 1.). W doktrynie NATO podstawowym celem CIMIC jest: ustanowienie i utrzymanie pełnej współpracy ludności i instytucji cywilnych w obrębie obszaru odpowiedzialności dowódcy, w celu stworzenia takich warunków cywilno-wojskowych, które dadzą mu możliwie, największe korzyści moralne, materialne i taktyczne<sup>4</sup>. Według doktryny CIMIC Sił Zbrojnych RP DD/9 celem jaki należy osiągnąć w pierwszej kolejności organizując współpracę cywilno-wojskową, jest ustanowienie i utrzymanie pełnej współpracy pomiędzy dowódcą wojskowym oraz władzami cywilnymi, organizacjami, a także ludnością znajdującą się w obszarze odpowiedzialności dowódcy. Ustanowiona współpraca ma umożliwić lub ułatwić dowódcy wykonanie postawionych zadań. Może ona obejmować niekiedy bezpośrednie wsparcie sektora cywilnego.<sup>5</sup>



Rys. 1. Obszary współpracy cywilno-wojskowej

Źródło: *Międzynarodowe operacje pokojowe*, red. D. Kozerański, AON, Warszawa 2003

<sup>4</sup> M. Cieślarczyk, M. Chojnacki, A. Radomyski, *Współpraca cywilno-wojskowa (CIMIC) w siłach zbrojnych (SP) RP*, AON, Warszawa 2003, s. 14.

Podstawową sferą działań CIMIC jest przedstawienie i utrzymanie doskonałej współpracy między ludnością cywilną, instytucjami cywilnymi, a dowódcami rejonów operacyjnych w celu ukształtowania warunków cywilno-wojskowych dla rozwiązania konfliktu. W tym kontekście zadaniem współpracy cywilno-wojskowej jest uzyskanie przewagi taktycznej, materialnej oraz etycznej nad ewentualnym przeciwnikiem. CIMIC jest ponadto kłamrą pomiędzy sojusznicznymi siłami pokojowymi, a międzynarodowymi organizacjami i innymi organizacjami funkcjonującymi w obszarze zadań sił pokojowych.

Celem współpracy cywilno-wojskowej jest utworzenie i utrzymanie warunków, które mają wpłynąć na rezultat rozwiązania kryzysu i popierania wojskowych misji. Aby doprowadzić do realizacji celów związanych z rozwiązaniem kryzysów, sztab CIMIC będzie musiał wykonać następujące zadania:

- utrzymywać łączność z podmiotami cywilnymi na określonym szczeblu;
- angażować się we wspólne planowanie ze stosownymi organizacjami cywilnymi, tak na szczeblu strategicznym jak i operacyjnym, przed i w czasie prowadzonych działań;
- prowadzić ciągłą ocenę lokalnego środowiska cywilnego, uwzględniając jego potrzeby, w celu określenia obszarów niedostatku jak i sposobów ich likwidacji;
- przewidzieć prowadzenie przez siły zbrojne działań związanych ze środowiskiem cywilnym i z uwzględnieniem potrzeby zapewnienia niezbędnych specjalistów funkcjonalnych;
- zmierzać do przekazania odpowiedzialności za sprawy środowiska cywilnego odpowiednim władzom w wyznaczonym terminie;
- współpracować z pozostałymi pionami sztabu operacji we wszystkich jej aspektach;
- stanowić organ doradczy dowódcy we wszystkich wyżej wymienionych zagadnieniach<sup>6</sup>.

W ramach działań CIMIC, które są realizowane w określonym czasie można wyodrębnić dwa rodzaje celów: krótko i długoterminowe. Celem krótkoterminowym może być uwolnienie lokalnej infrastruktury od konfliktów wojskocywilnych za pomocą nawiązania i zachowania współdziałania między wojskami NATO, cywilną ludnością, a także organizacjami i instytucjami cywilnymi będącymi na obszarze rejonu operacji pokojowej. Sprawdzanie potrzeb w ramach podstawowych usług i pomocy humanitarnej dla ludności cywilnej. Długoterminowym

---

<sup>5</sup> *Doktryna współpracy cywilno-wojskowej Sił Zbrojnych RP DD/9*, wyd. MON, Sztab Generalny WP, Warszawa 2004, s. 9.

<sup>6</sup> *Doktryna Współpracy Cywilno-Wojskowej NATO AJP-09* [w: *Zbiór Dokumentów Normatywnych NATO w Zakresie CIMIC*], Dowództwo Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, Warszawa 2003, s. 47.



celem jest stworzenie i utrzymanie warunków, które są podstawą w uzyskaniu trwałych rozwiązań oraz porozumień współpracy w sytuacjach kryzysowych.

Urzeczywistnienie tych celów jest rezultatem wykonania wielu zadań takich jak:

- organizowanie odpraw z przedstawicielami działających organizacji na terenie misji pokojowej w celu zapoznania ich z raportami wojskowymi oraz analizami oceny sytuacji;
- zbieranie wszelkich informacji i sprawozdań opracowanych przez instytucje, organizacje cywilne i przedstawienie opracowywanych wniosków i meldunków dowództw misji wojskowej;
- zapewnienie sprawnego przepływu informacji pomiędzy strukturą dowództwa wojskowego misji a przedstawicielami organizacji cywilnych;
- zapewnienie możliwości bezpiecznego i bezkolizyjnego dostarczania i dystrybucji środków pomocy humanitarnej i ekonomicznej<sup>7</sup>.

Zgodnie z założeniami Doktryny NATO współpraca cywilno-wojskowa jest podporządkowana misji prowadzonej przez siły zbrojne. Relacje pomiędzy siłami zbrojnymi a środowiskiem cywilnym mają obowiązek uwzględniać cele misji.

Współpraca cywilno-wojskowa wyznacza obszar współdziałania i porozumienia dowódców z ludnością, oraz władzami lokalnymi na podłożu taktycznym i operacyjnym, zarówno w artykule V jak i operacjach będących rozwiązaniem na zaistniały kryzys.

Główną istotą planowania, organizowania, a także realizacji zadań współpracy cywilno-wojskowej są przyjęte w NATO zasady. Zasady CIMIC to uniwersalne reguły, które oddziałują na prowadzone działania podczas całego konfliktu. Można podzielić je na dwie kategorie<sup>8</sup>:

1. Zasady rządzące wojskowym kierownictwem operacji CIMIC. Zasady te rządzą wewnętrznymi procesami wojskowymi, które umożliwiają opracowanie planu wsparcia CIMIC oraz wprowadzają regulacje dotyczące jego realizacji:
  - prymat misji (NATO prowadzi operacje CIMIC lub wykonuje zadania wspierające misje wojskową, o charakterze humanitarnym lub wspieranie cywilne opracowania na czas kryzysu. Operacja militarna ma pierwszeństwo we wszelkich okolicznościach. CIMIC powinna chronić działania związane z realizacją zadań humanitarnych, w taki sposób aby nie zagrażały celom misji wojskowej);

---

<sup>7</sup> K. Kozłowska, *Podstawowe cele i zadania współpracy cywilno-wojskowej*, Przegląd Obrony Cywilnej, nr 9, wyd. Bellona SA, Warszawa 1999, s. 12.

<sup>8</sup> Doktryna Współpracy Cywilno-Wojskowej NATO AJP-09 [w: Zbiór Dokumentów Normatywnych NATO w Zakresie CIMIC], Dowództwo Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, Warszawa 2003, s. 51.

- ukierunkowanie (kierowanie operacjami i działaniami CIMIC należy do kompetencji dowódcy. Działania muszą być dobrze sprecyzowane aby osiągnąć maksymalny efekt);
  - ekonomiczność (działania CIMIC są prowadzone w sytuacji kiedy ludność cywilna nie posiada odpowiedniej infrastruktury, a powszechnie nie wystarcza podstawowych usług i towarów. Dlatego dowódcy muszą poszukiwać rozwiązań zminimalizowania zużycia zapasów wojskowych i zwiększenia wykorzystania potencjałów cywilnych);
  - koncentracja (koncentracja ma za zadanie poprawić wizerunek sił zbrojnych, a także stworzyć potencjał zademonstrowania dążenia do działania dla potrzeb cywilów. Bardzo ważne jest aby środki i siły będące w dyspozycji operacji CIMIC były wykorzystane w racjonalny sposób);
  - zobowiązania humanitarne (jest podstawą w tworzeniu prawnego stwierdzenia wysłania misji. Przy użyciu sił zbrojnych na danym terytorium najczęściej od-czuwa ludność cywilna. Należy takiemu cierpieniu przeciwdziałać. Prawa człowieka muszą być respektowane i przestrzegane zgodnie z prawem międzynarodowym i normami prowadzenia działań bojowych – ROE (zasady użycia siły – Rules of Engagement)).
2. Zasady rządzące kontaktami cywilno-wojskowymi. Zasady te dostarczają wytycznych w zakresie nawiązywania i utrzymania efektywnych kontaktów cywilno-wojskowych z władzami cywilnymi, wiodącymi agencjami i organizacjami oraz ludnością cywilną:
- świadomość kulturowa;
  - powszechne cele (fundamentem efektywnej i silnej współpracy będą połączone, wspólne cele obu stron. Powinny one być uznane i ustanowione, dowódcy muszą je skonsolidować z planami i operacjami wojskowymi);
  - korzyści cywilne (siły sojusznicze mają obowiązek zaoferowania ludności cywilnej tego, co potrzebuje i co pozwoli odnieść konkretne korzyści. Jeśli siły sojusznicze nie mają możliwości zaspokojenia potrzeb cywilnych, to nie ma podstaw do rozwijania współpracy);
  - zgoda (siły sojusznicze powinny podejmować wszelakie wysiłki aby współpraca z organizacjami cywilnymi była zgodna);
  - przejrzystość (przedsięwzięcia powiązane ze współpracą cywilno-wojskową winny być przejrzyste, przejawiać kompetencje, okazywać zaufanie z obu stron oraz pełne przekonanie wszystkich czynników środowiska cywilnego. Napięcie między wojskowymi, politycznymi, humanitarnymi oraz pozostałymi czynnikami związku cywilno-wojskowego stale prowadzą do nieporozumień. Przejrzystość jest bardzo ważna w czasie zapobiegania społecznym napięciom, a także podczas rozwiązywania napiętych sytuacji, albowiem umożliwia zdobycie zaufania, poczucie bezpieczeństwa oraz zachęca do tworzenia wspólnego zaufania. Kadra CIMIC tworzy korzystne źródło zdobywania informacji);

- łączność (sprawna łączność z ośrodkami, organizacjami i władzami cywilnymi, a także z ludnością jest bardzo ważna podczas utrzymywania i wzmacniania współpracy. Skuteczne nawiązywanie i podtrzymywanie łączności przy pomocy środków i źródeł CIMIC powinny być modyfikowane wobec potencjalnego przerwania łączności i wykluczenia nieporozumień).

Zasady i formy współpracy cywilno-wojskowej są nieustannie doskonalone.

## ZADANIA I DZIAŁALNOŚĆ CIMIC

CIMIC odgrywa ważną rolę w całym konflikcie, ale dla dowódcy wojskowego najistotniejszym zadaniem wykonywanym przez CIMIC jest zapobieganie konfliktom i ich rozwiązywanie. Dlatego posiadanie umiejętnie działającego CIMIC jest bardzo ważne.

Ważnym czynnikiem jest również zastosowanie współpracy cywilno-wojskowej, które charakteryzuje się czterema elementami, warunkującymi zastosowanie CIMIC:

- działalność CIMIC tworzy integralną część planu dowódcy połączonych sił. Działalność ta jest prowadzona przy wsparciu jego zadania i jest związana z wdrażaniem ogólnej strategii i osiąganiem trwałych i długofalowych efektów operacji. Tak więc CIMIC może być definiowana jako wsparcie realizacji zadania wojsk Sojuszu;
- personel CIMIC dowódcy realizującego zadanie jest w pełni zintegrowany z jego dowództwem i posiada pełen obraz sytuacji oraz jest zobowiązany do koordynacji przedsięwzięć CIMIC na całym obszarze, teatrze czy regionie działań połączonych sił;
- we współpracy z szerokim spektrum organizacji cywilnych, siły NATO będą, o ile to tylko będzie możliwe oraz w granicach posiadanych sił i środków, wspierać działalność tych instytucji, pod warunkiem, że nie koliduje to z celami realizowanego zadania sił zbrojnych;
- przedsięwzięcia CIMIC są prowadzone z zamiarem jak najwcześniejszego przekazania tych funkcji, które zwyczajowo leżą w zakresie odpowiedzialności organizacji lub władz cywilnych<sup>9</sup>.

Działania CIMIC należy realizować na różnych poziomach międzynarodowych i narodowych dla osiągnięcia wyznaczonego celu końcowego. Do głównych zdań stawianych przed CIMIC powinno się wymienić:

---

<sup>9</sup> Doktryna Współpracy Cywilno-Wojskowej NATO AJP-09 [w: Zbiór Dokumentów Normatywnych NATO w Zakresie CIMIC], Dowództwo Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, Warszawa 2003, s. 45-46.

- rozumienie struktury międzynarodowych organizacji humanitarnych i odpowiednich przygotowań do operacji pokojowych;
- rozumienie CIMIC jako wzajemnych oddziaływań planistów i aktorów operacji pokojowych a komponentem wojskowym w kontekście jego zadań operacyjnych;
- rozumienie możliwości użycia i integracji sił oraz środków wojskowych;
- rozumienie pojęć z zakresu bezpieczeństwa i ochrony w kontekście – przepływu informacji, przejazdów, łączności<sup>10</sup>.

CIMIC wdrażana jest do działań odnoszących się do art. V Traktatu Waszyngtońskiego jak również do działań spoza tego artykułu. W każdym z rodzajów działań dowódca musi wziąć pod uwagę elementy takie jak: środowisko, religia, społeczeństwo, polityka, ekonomia w trakcie przygotowania jak i prowadzenie operacji. Powinien również uwzględnić obecność organizacji międzynarodowych i pozarządowych mających swoje cele, poglądy oraz metody działania, które należy przestrzegać i koordynować z tymi które posiada NATO. Funkcjonalne kontakty z rządami, społecznością lokalną i organizacjami cywilnymi, a także siłami zbrojnymi stron są potrzebne w procesie dążącym do stabilnego rozwiązania kryzysowej sytuacji.

Do głównych zadań CIMIC w trakcie operacji pokojowych możemy zaliczyć: pomoc w odtworzeniu infrastruktury kraju oraz stosunków społecznych na początku fazy operacyjnej, a także po zakończeniu militarnych działań. Jest to bardzo ważne z kilku powodów:

- bez zapewnienia bezpiecznego środowiska działania, co mogą gwarantować siły zbrojne, wprowadzenie w życie cywilnych aspektów porozumienia pokojowego mogłoby być trudne lub nawet niemożliwe;
- umiejętności sił wielonarodowych mogą być istotne podczas wspomagania stron konfliktu w odbudowie infrastruktury i demokratycznych instytucji społecznych oraz pomocy organizacjom międzynarodowym w implementacji porozumienia;
- CIMIC stwarza znaczne możliwości udzielenia pomocy humanitarnej ludności znajdującej się na obszarze odpowiedzialności sił wielonarodowych<sup>11</sup>.

Zadania współpracy cywilno-wojskowej realizowane są w ramach koordynacji wysiłków sił cywilnych i wojskowych funkcjonujących na wspólnej przestrzeni misji pokojowej. W ten oto sposób powyższe zadania wyznaczają dla CIMIC

<sup>10</sup> A. Józwiak, Cz. Marcinkowski, *Wybrane problemy współczesnych operacji pokojowych*, Warszawa 2002, s. 111.

<sup>11</sup> M. Wiatr, *Nowa jakość współpracy cywilno-wojskowej*, Myśl Wojskowa, nr 1, Warszawa 2007, s. 73.

funkcję zabezpieczającą przed rozprzestrzenianiem się konfliktu. Do głównych zadań CIMIC możemy w tym kontekście zaliczyć<sup>12</sup>:

- wzmocnienie pracy sztabu;
- zapewnienie pomocy oraz doradztwa;
- zapewnienie wsparcia w mediacji;
- analiza obszaru działań i jego szczegółowa ocena;
- zapewnienie funkcjonowania określonych specjalistów;
- ułatwienie wsparcia państw – gospodarza;
- ustanowienie i kierowanie Centrami Wojskowo-Cywilnymi Operacji;
- ocena wsparcia działań na rzecz ludności cywilnej;
- współdziałanie z grupami niewojskowymi w celu niesienia pomocy humanitarnej.

Współpraca cywilno-wojskowa obejmuje rozległy zakres działań. Funkcje CIMIC dzielą się na trzy grupy: przedoperacyjna, operacyjna, przejściowa<sup>13</sup>. Etap przedoperacyjny polega na przygotowaniu sił wojskowych przez sztab CIMIC do współpracy ze środowiskiem cywilnym na terenie operacji. Obejmuje on trzy funkcje: planowanie, doradztwo dowódcy oraz szkolenie. Natomiast etap prowadzenia operacji charakteryzuje się efektywnym zapewnieniem współpracy cywilno-wojskowej, która ma być poparciem określonego zadania własnego dowódcy. W ramach realizacji tego problemu powinny być utrzymywane oficjalne i nieoficjalne kontakty z jak najliczniejszą liczbą organizacji funkcjonujących na obszarze operacji. Dla utrzymania kontaktów możemy wymienić: łączność, wymian informacji, koordynacja działań. Ostatnim elementem jest etap przejściowy. Jego głównym zadaniem jest zapewnienie bezproblemowego przekazania obowiązków dotychczas realizowanych poprzez siły militarne wybranej demokratycznie władzy. Podczas gdy siły zbrojne będą redukować swoje zaangażowanie, personel CIMIC ma obowiązek zwiększyć swoje działania tak aby zminimalizować zaburzenia życia w rezultacie transferu odpowiedzialności. Zadania realizowane przez CIMIC w poszczególnych fazach zostały przedstawione na rysunku 2.

Działalność CIMIC ogniskuje się w trzech zasadniczych etapach:

1. Etap przedoperacyjny (faza tworzenia sił misji) obejmuje:
  - faza przygotowania sił i środków CIMIC do operacji (wynika z określenia zadania dla wojsk, które będą uczestniczyć w misji pokojowej);
  - planowanie zadań dla CIMIC na okres misji;

---

<sup>12</sup> Szerzej w: M. Drost, *Współpraca cywilno-wojskowa w NATO*, AON, Warszawa 2000, s. 22.

<sup>13</sup> Szerzej w: *Współpraca Cywilno-Wojskowa [w:] Doktryna Działania Sił Połączonych Sojuszu AJP – 01B [w:] Zbiór Dokumentów Normatywnych NATO w Zakresie CIMIC*, Dowództwo Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, Warszawa 2003, s. 37-38.

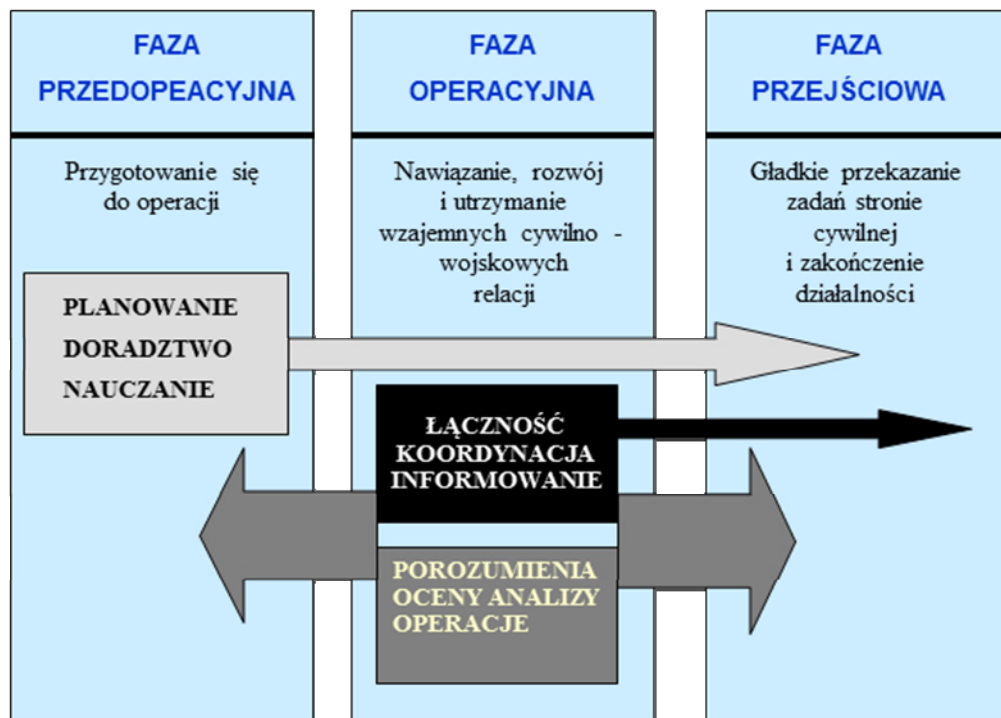
- przygotowanie doradztwa (w tym udzielnie porad – instytucjom współpracującym);
  - udział w szkoleniu (edukacja na potrzeby oczekiwanych zadań);
  - opracowanie materiałów i szkolenia w zakresie informacji o tradycjach kulturowych regionu misji.
2. Etap operacyjny (w czasie realizacji zadań):
- nawiązywanie kontaktów z organizacjami niemilitarnymi;
  - organizowanie systemu łączności ze strukturami organizacji cywilnych;
  - koordynacja wspólnie realizowanych przedsięwzięć;
  - wymiana informacyjna w zakresie zainteresowania stron;
  - zawieranie umów (np.: dotyczące dostarczania wody).
3. Etap przejściowy:
- opracowanie planu zakończenia wspólnej działalności w ramach dotychczasowych porozumień;
  - zakończenie współpracy i wyjście z rejonu misji<sup>14</sup>.

Założeniem nawiązania współpracy cywilno-wojskowej podczas operacji prowadzonych poza terenem NATO jest mandat misji wyznaczający prawne podstawy funkcjonowania. Z tych zadań wynikają zadania szczegółowe, które obejmują:

- nawiązanie i utrzymanie kontaktów z ludnością cywilną, agencjami i organizacjami, ochrona poruszania się i przemieszczania uczestników misji;
- wspierania i pomoc do pomocy w organizowaniu demokratycznych struktur rządowych przez organizacje międzynarodowe i krajowe;
- pomoc w rekonstrukcji podstawowej infrastruktury, ustanowienia systemu sądownictwa i policji ora umożliwienia działalności ekonomicznej w środowiskach lokalnych;
- pomoc organizacjom i instytucjom, które przejmą kierowanie krajem po opuszczeniu ich terytorium przez wojska sojuszu<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> K. Kozłowska, *Podstawowe cele ...*, s. 13.

<sup>15</sup> M. Drost, *Współpraca cywilno-wojskowa ...*, s. 25.



Rys. 2. Zadania realizowane przez CIMIC w poszczególnych fazach

Źródło: M. Cieślarczyk, M. Chojnacki, A. Radomski, *Współpraca cywilno-wojskowa (CIMIC) w siłach zbrojnych (SP) RP*, AON, Warszawa 2003

Działalność CIMIC pozytywnie wpływa na podniesienie efektywności operacji pokojowej. Ponowne połączenie społeczności rozdzielonych w wyniku konfliktu potrzebuje ścisłej współpracy pomiędzy siłami zbrojnymi a organizacjami cywilnymi rządowymi oraz pozarządowymi. Utworzenie i utrzymanie założeń bezpiecznego funkcjonowania społeczeństwa jest niezbędne w wypadku powrotu do normalności. Występowanie wojskowych sił pokojowych jest nieodzowne do czasu, gdy uczestnicy konfliktu lub nowo stworzone struktury państwa samodzielnie będą mogły zagwarantować bezpieczeństwo.

Działalność CIMIC ma duże znaczenie w wdrażaniu cywilnego elementu porozumień pokojowych, zaczynając od zabezpieczenia remigracji uchodźców i wysiedleńców, poprzez odbudowę gospodarki i infrastruktury, a także organizacji wolnych wyborów, oraz wyznaczeniu nowych demokratycznych instytucji państwa, bez możliwości zastępowania działań podmiotów cywilnych. Mogą tylko je wspierać a to stanowi ważny element operacji.

## ZAKOŃCZENIE

W literaturze<sup>16</sup> podaje się, że CIMIC działa adekwatnie do potrzeb wojsk realizując głównie zadania na rzecz sił militarnych, które urzeczywistniają najważniejsze zadania wsparcia i utrzymania pokoju. Realizuje również zadania, które charakteryzują się potrzebą organizacji, aby umożliwić pierwszeństwo w wykonaniu zadań siłom wojskowym operacji pokojowej. Istotą jego działania jest funkcjonowanie bazujące na wytworzonym systemie dowodzenia w strukturach sił pokojowych oraz respektowanie zasady jednolitego kierowania i dowodzenia. Wykonanie zadań przez siły militarne wymaga, aby w sposób ekonomiczny wydzielać część sił do zabezpieczenia połączonych zadań cywilno-wojskowych.

Misją CIMIC jest wypracowanie wniosków do decyzji o wspólnej pracy na rzecz niesienia pokoju poprzez rozszerzenie i utrzymanie pełnej współpracy między ludnością cywilną i jej instytucjami, a także stworzenie warunków do właściwej współpracy cywilno-wojskowej na wszystkich poziomach za pomocą cywilnych przedstawicieli organizacji humanitarnych oraz innych organizacji funkcjonujących na terenie misji.

Według poglądów specjalistów współpraca cywilno-wojskowa ma duże znaczenie w zakresie realizowania misji operacji pokojowej szczególnie w zakresie kreowania stabilizacji danego obszaru. Pod uwagę należy wziąć sytuację, w której może pojawić się częściowe uzależnienie sił wojskowych od podmiotów cywilnych z przyczyn posiadania urządzeń, obiektów oraz sprzętu, a także informacji potrzebnych do prowadzenia działań dla zapewnienia stabilizacji w obszarze konfliktu. CIMIC tworzy możliwości w zakresie których planowane i wykonywane są zadania wspomagające realizację planu całej operacji.

Efektywna i funkcjonalna współpraca cywilno-wojskowa jest ważnym elementem osiągnięcia celów jakiegokolwiek operacji reagowania kryzysowego, a w szczególności operacji wsparcia pokoju. Dlatego ta sfera transformacji ma bardzo ważne znaczenie dla wyznaczenia potrzeb operacji. Od jakiegoś czasu pojawia się określenie „zwiększonej współpracy cywilno-wojskowej” (Enhanced Civil Military Cooperation) prognozuje szersze i nowe miejsce tego punktu w planowaniu oraz osiąganiu rezultatów operacji niż w sformułowanych do tej pory dokumentach. Przyszłość zwiększonej współpracy przewiduje, że do 2015 r. wszystkie szczeble dowodzenia i siły NATO będą zdolne do efektywnej współpracy z komponentem cywilnym obejmującym: organizacje pozarządowe i prywatne, przedstawiciele lo-

---

<sup>16</sup> Najcenniejsze pozycje patrz: *CIMIC – materiały z konferencji naukowej zorganizowanej w Departamencie Społeczno-Wychowawczym MON*, MON, Warszawa 1999; M. Obrusiewicz, *Właściwości CIMIC – aspekty teoretyczne*, nr 3, Myśl Wojskowa, Warszawa 2002; K. Kozłowska, *Podstawowe cele i zadania CIMIC*, nr 9, Przegląd Obrony Cywilnej, Warszawa 1999.



kalnych w ramach wspólnego, wielostronnego środowiska reprezentującego pełne spektrum operacji<sup>17</sup>.

## BIBLIOGRAFIA

- [1] Polityka Sojuszu w Zakresie CIMIC MC 411/2
- [2] Doktryna Współpracy cywilno-wojskowej SZ RP DD/9
- [3] Doktryna Współpracy cywilno-wojskowej NATO AJP-09
- [4] Cieślarczyk M., Chojnacki M., Radomski A., *Współpraca cywilno-wojskowa (CIMIC) w siłach zbrojnych (SP) RP*, AON, Warszawa 2003
- [5] Drost M., *Współpraca cywilno-wojskowa w NATO*, AON, Warszawa 2000
- [6] Dutkiewicz T., *Cele i zadania współpracy cywilno-wojskowej w operacjach pokojowych* [w: Międzynarodowe operacje pokojowe], Warszawa 2003
- [7] Józwiak A., Marcinkowski Cz., *Wybrane problemy współczesnych operacji pokojowych*, Warszawa 2002
- [8] Kozerański D. red., *Międzynarodowe operacje pokojowe*, AON, Warszawa 2003
- [9] Gołębiowski J., *Współpraca cywilno-wojskowa*, nr 1, Bellona, Warszawa 2001
- [10] Kozłowska K., *Podstawowe cele i zadania współpracy cywilno-wojskowej*, nr 9, Przegląd Obrony Cywilnej, Warszawa 1999
- [11] Obrusiewicz M., *Właściwości CIMIC – aspekty teoretyczne*, nr 3, Myśl Wojskowa, Warszawa 2002
- [12] Trembecki J., *Identyfikacja potrzeb operacyjnych niezbędnych do prowadzenia operacji sieciocentrycznych*, nr 3, Zeszyty Naukowe AON, Warszawa 2007
- [13] Wiatr M., *Nowa jakość współpracy cywilno-wojskowej*, Myśl Wojskowa, nr 1, Warszawa 2007
- [14] CIMIC – materiały z konferencji naukowej zorganizowanej w Departamencie Społeczno-Wychowawczym MON, Warszawa 1999

---

<sup>17</sup> J. Trembecki, *Identyfikacja potrzeb operacyjnych niezbędnych do prowadzenia operacji sieciocentrycznych*, Zeszyty Naukowe AON, nr 3, Warszawa 2007, s. 44.



**Marian KOPCZEWSKI**  
Akademia Marynarki Wojennej

## **BEZZAŁOGOWE APARATY LATAJĄCE ELEMENTEM SYSTEMU ROZPOZNANIA MORSKIEGO W SYTUACJACH KRYZYSOWYCH**

### **WSTĘP**

W dobie wojen XXI wieku, tolerancja społeczeństw dla strat ludzkich w operacjach militarnych jest coraz mniejsza i powoduje, że politycy jak mogą unikają działań, których konsekwencje mogą być niezgodne z preferowaną koncepcją „zero zabitych”. Z drugiej strony, pomysły zmniejszające zagrożenia dla życia pojedynczego żołnierza, spotykają się z ogromnym zainteresowaniem i środki na jego realizację zwykle się znajdują. Jest to jedna z głównych przyczyn gwałtownego rozwoju nowego systemu uzbrojenia, jakimi są samodzielnie działające aparaty lądowe, nawodne, podwodne i latające. Równocześnie zasadniczym warunkiem uzyskania zwycięstwa na polu walki jest posiadanie jak największej liczby informacji o przeciwniku i rejonie przyszłych działań. W celu zdobycia tych informacji wykorzystywane są wszystkie posiadane siły i środki, od satelitów, przez naziemne i morskie platformy rozpoznawcze, do lotnictwa rozpoznawczego, a w jego ramach po najnowsze w tej dziedzinie rozpoznawcze bezpilotowe aparaty latające.

Sytuacja taka dotyczy wszystkich rodzajów sił zbrojnych, a w przypadku sił morskich BAL muszą dodatkowo spełniać szczególne wymagania ze względu na specyficzne warunki w jakich wykonywać będą swoje zadania oraz problemy konstrukcyjne jakie generują aparaty wykorzystywane na pokładach okrętów wojennych. Właśnie te zagadnienia dotyczące specyfiki wykorzystania morskich bezzałogowych aparatów latających do prowadzenia rozpoznania na korzyść sił morskich stanowią treść niniejszego artykułu.

W stosunku do tych systemów uzbrojenia najczęściej wykorzystuje się u nas określenie „bezpilotowy statek powietrzny” (BSP), „bezzałogowy aparat latający” (BAL), „bezzałogowy statek latający” (BSL) lub prościej „bezpilotowiec”, „bezzałogowiec” albo „pionowzłot” dla aparatów pionowego startu i lądowania. Spotykane jest również określenie „dron” szczególnie w odniesieniu aparatów jednorazowych –

celów powietrznych. W kwestii terminologii - aparaty bezpilotowe czy bezzałogowe, należy skłonić się do formy bezzałogowe, gdyż na pokładzie tych aparatów nie ma żadnej załogi, która obsługiwałaby lub pilotowała ten aparat, jednak załoga taka znajduje się na ziemi. Aparat ten jest pilotowany, ale przez pilota znajdującego się w Naziemnej Stacji Kierowania. Bezpilotowymi można nazywać jedynie aparaty w pełni autonomiczne. Aparaty takie są wcześniej przygotowane tak by jego systemy i ich oprogramowanie kierowało nimi bez jakiegokolwiek ingerencji człowieka (pilota). Jak widać aparaty bezpilotowe wchodzi w skład aparatów bezzałogowych.

W artykule przyjęto określenie – morski bezzałogowy aparat latający (BAL), jako szersze obejmujące poza samolotami i śmigłowcami również inne konstrukcje latające: stałopłaty, wiropłaty, zmiennopłaty i aparaty lżejsze od powietrza, jednocześnie podkreśla fakt, iż obiekty te mają wiele cech wspólnych i bazują na podobnej technologii. Pomocnym rozwiązaniem staje się anglojęzyczny skrót UAV (Unmanned Aerial Vehicle), gdyż jest powszechnie używany właśnie w odniesieniu do bezzałogowych aparatów latających.

## BEZZAŁOGOWE APARATY LATAJĄCE W DZIAŁANIACH NA MORZU

Lotnictwo pokładowe stało się tak ważne, że zaczęto w nie wyposażać wszystkie jednostki nawodne działające przy brzegu. Dla okrętów, gdzie nie było miejsca na zastosowanie lotnictwa pokładowego BAL stały się idealnym rozwiązaniem. Morskie BAL wykonują praktycznie wszystkie zadania, jakie stawia się przed „bepilotowcami” sił powietrznych i lądowych, ale muszą się dodatkowo charakteryzować zdolnością do startu i lądowania na pokładzie okrętu.

Wydawać by się mogło, że zalety BAL powinny czynić je atrakcyjnymi dla marynarki wojennej, zarówno dla jednostek nawodnych jak i podwodnych. Jednak doświadczenia ostatnich dekad wskazują, iż tylko kilka typów BAL znalazło praktyczne zastosowanie w działaniach bojowych na morzu. Sytuacja tak jest wynikiem uprzedzeń, co do ich wykorzystania w trudnych warunkach morskich, a także dużych trudności, wynikających z wielu niepowodzeń w trakcie ich wdrażania do eksploatacji<sup>1</sup>.

Morski teatr działań wymusza na BAL pewne ograniczenia i dodatkowe wymagania. Do najważniejszych problemów z jakimi spotykają się użytkownicy morskich aparatów latających można zaliczyć<sup>2</sup>:

- ograniczoną przestrzeń operowania na pokładzie okrętu;
- stale zmieniającą się pozycję BAL oraz okrętu-bazy;

<sup>1</sup> Z. Kitowski, *Wykorzystanie BAL w morskich działaniach wojennych*, Zeszyty Naukowe AMW nr 172B, s. 85-90.

<sup>2</sup> J. Mike, P. Zalewski, *Zastosowanie BSP w działaniach morskich*, Przegląd Morski 04/2001, s. 20-24.

- niestabilność, kołysanie okrętu-platformy;
- zakłócenia elektromagnetyczne wywołane urządzeniami elektronicznymi instalowanymi na okrętach;
- zjawisko silnej turbulencji w strefie okrętu.

Z analizy morskich zastosowań BAL wynika, iż obecnie są one przeznaczone do wykonywania zadań na szczeblu taktycznym – okręt, OGU. Z kolei zadania operacyjne i strategiczne nadal pozostają domeną lądowych BAL, co głównie podyktowane jest znacznymi gabarytami, które eliminują pokładową eksploatację tego typu aparatów<sup>3</sup>.

Obecnie, asortyment BAL wykorzystywanych na potrzeby sił morskich jest dość ubogi – wynika to głównie z ograniczeń technicznych. Na okrętach innych klas powierzchnia lądowania np. pokład, dla morskich aparatów jest często zbyt mała. Czyni to konstrukcje samolotowe mało przydatne dla potrzeb floty. Powszechnym rozwiązaniem zatem, jest zastosowanie katapult startowych, dodatkowych przyspieszaczy rakietowych, a nawet wystrzeliwania aparatów.

Niestety działania takie nie eliminują wszystkich problemów. Często przyczyną problemów na pokładach okrętów oraz utraty BAL, pozostaje istotna trudność w bezkolizyjnym sprowadzeniu wystrzelonych aparatów na pokład. Od początku stosowania BAL na okrętach starano się rozwiązywać ten problem, stosując z konieczności kilka rozwiązań.

Może się odbywać tradycyjnie na pokładzie za pomocą lin hamujących, rozwiązanie preferowane np., dla lotniskowców i śmigłowców oraz sieci hamującej lub dzięki spadochronowi.

Na lądzie łatwo sprowadzić aparat na lądowisko za pomocą siatki lub spadochronu. W warunkach morskich z powodu ruchu i kołysania okrętu manewrowanie BAL w końcowej fazie lotu jest trudne. Często są przypadki rozbicia się aparatu o burtę okrętu.

Metoda – z użyciem spadochronu podczas lądowania, zwykle w wodzie – jest ryzykowna dla jednostki pływającej i utrudnia wykonanie innych zadań. Spadochron wymusza by BAL, a jego systemy elektroniczne w szczególności był odporny na działanie wody morskiej. Wodujący w ten sposób aparat musi być odszukany często za pomocą nadajnika radiowego, transpondera, lub środków barwiących wodę w miejscu wodowania, a następnie podczepiony przez pływaka do łodzi holującej i po podholowaniu do okrętu podniesiony na pokład. Taki system odzyskiwania stosowany jest powszechnie w przypadku aparatów wykorzystywanych jako cele powietrzne.

W przypadku małych BAL o wiele lepszym rozwiązaniem jest sieć wyłapująca, która przechwytuje odpowiednio naprowadzany aparat i nie dopuszcza do jego kontaktu z wodą. W ten sposób aparat po krótkim przeglądzie staje się gotowy do

---

<sup>3</sup> Za wyjątkiem lotniskowców i śmigłowców

dalszych działań. Ponadto sieć może być łatwo demontowana nie wymagając większych przeróbek na okręcie.

Z drugiej jednak strony, jak pokazuje praktyka, ten sposób lądowania wymaga dużej wprawy od operatora i często kończy się utratą aparatu lub w najlepszym wypadku poważnym uszkodzeniem samego płatowca i jego systemów pokładowych. Przeciężenia w czasie lądowania za pomocą siatki ograniczają jednak poważnie resurs aparatów nawet do kilku - kilkunastu lotów<sup>4</sup>.

Dodatkowo, montowanie na pokładach okrętów urządzeń obsługujących BAL skutkuje koniecznością ograniczenia innych urządzeń okrętowych. Tego typu problemy spowodowały, że dla jednostek klasy fregata i mniejszych jednostek nawodnych preferowane są systemy BAL pionowego startu i lądowania.

BAL pionowego startu i lądowania mają tę zaletę, że mogą startować nawet z bardzo małych płaszczyzn, na wzór śmigłowców. Praktycznie nie wymagają więc ani większej przebudowy pokładu, ani bardzo dużych hangarów do ich przechowywania.

### **Klasyfikacja morskich bezzałogowych aparatów latających**

Pod względem systemowym bezzałogowe aparaty latające należą do kategorii aparatów latających na równi z aparatami załogowymi. Czy są to morskie czy lądowe aparaty latające systemowo należą do tej samej kategorii.

Ze względu na sposób sterowania aparaty bezzałogowe dzielą się na aparaty zdalnie pilotowane i działające autonomicznie. Kolejny ich podział determinuje krotność użycia tych aparatów w misjach (tj. ile razy dany aparat można użyć do tej samej czy też innej misji) – wynika stąd ich podział na jedno i wielokrotnego użycia.

Do aparatów jednorazowego użycia zalicza się wszelkiego rodzaju aparaty bezzałogowe używane do szkolenia obsługi naziemnej obrony przeciwlotniczej oraz pilotów samolotów myśliwskich. Aparatami jednorazowego użycia są także aparaty wykorzystywane jako pułapki i imitatory załogowych samolotów bojowych. Do tej kategorii zalicza się także uderzeniowe aparaty bojowe.

Bezzałogowe aparaty latające wielokrotnego użycia stanowią większość spośród aparatów bezzałogowych i są grupą bardziej zróżnicowaną. Ich podział i klasyfikację można przeprowadzić uwzględniając szereg czynników, takich jak: stopień autonomiczności, parametry t/t (zasięg, wysokość lotu), szczebel organizacyjny wykorzystujący określony typ aparatu oraz obszar zastosowania i rodzaj wykonywanych zadań.

Większość tych kryteriów dotyczy bezzałogowych aparatów latających jako całości bez wyszczególniania na te operujące z lądu, lub z pokładu okrętu w mo-

<sup>4</sup> J. Mike, P. Zalewski, *Zastosowanie bezpilotowych statków powietrznych w działaniach morskich*, Przegląd Morski 04/ 2001, s. 20-24.

rze. W związku z powyższym podział morskich BAL w powyższych kategoriach można oprzeć na dotychczas stosowanej klasyfikacji bezzałogowych aparatów latających<sup>5</sup>. Jednakże w przypadku morskich aparatów należy uwzględnić kilka innych specyficznych kryteriów.

Do takich kryteriów zaliczyć należy czynniki współdziałania okrętu i BAL oraz czynnik możliwości operowania aparatów z okrętów i bazowania na nim.

#### Pod względem parametrów taktyczno-technicznych

Klasyfikacji tych jest tak wiele, że nie sposób ich wszystkich przytoczyć. Sam tylko podział BAL z uwzględnieniem parametrów taktyczno-technicznych obejmuje 12 kategorii, a po uwzględnieniu warunków tj.: zasięg, pułap i długotrwałość tych kategorii jest już 13<sup>6</sup>.

Tabela. Częściowa klasyfikacja bezzałogowych aparatów latających:  
zasięg, pułap, długotrwałość

L.p.	Kategorie	Zasięg	Pułap	Długotrwałość lotu
		km	m	h
Taktyczne bezzałogowe aparaty latające				
1	Mikro	<10	250	1
2	Mini	<10	350	<2
3	Bliskiego zasięgu – bezpośredniej styczności	10-30	3000	2-4
4	Małego (krótkiego) zasięgu	30-70	3000	3-6
5	Średniego zasięgu	70-200	3000-5000	6-8
Operacyjne bezzałogowe aparaty latające				
6	Niskiego pułapu i średniego zasięgu	>250	50-9000	0.5-10
7	Niskiego pułapu i długotrwałego lotu	>500	3000	>24
8	Średniego zasięgu i długotrwałego lotu	>500	5000-8000	10-18
9	Średniego pułapu i długotrwałego lotu	>500	5000-8000	24-28

Źródło: P. Zalewski, *System klasyfikacji BSP według standardów NATO, Przegląd WLiOP 12/2001*, s. 65

W powyższej tabeli ujęto podział dotychczas stosowany w odniesieniu w całości aparatów latających, można się jednak pokusić o stwierdzenie, że morskie

<sup>5</sup> P. Zalewski, *System klasyfikacji BSP według standardów NATO, Przegląd WLiOP 12/2001*, s. 64-65.

<sup>6</sup> Tamże, s. 64-65.

BAL operujące z pokładów okrętów ujęte zostaną jedynie w trzech kategoriach taktycznych bezzałogowych aparatów latających. Dotyczyć to będzie aparatów bliskiego zasięgu tzw. bezpośredniej styczności oraz małego (krótkiego) i średniego zasięgu.

#### **Pod względem poziomu współdziałania z okrętem**

Znaczące zdolności BAL do wykonywania różnorodnych misji powodują, że wykorzystanie ich przez większość zachodnich sił morskich stale wzrasta. Działająca w ramach NATO grupa projektowa 35, pracująca nad użyciem jednostek bezzałogowych w warunkach morskich <sup>7</sup>, zdefiniowała trzy poziomy współdziałania okrętów i BAL, na tej podstawie można je podzielić na 3 kategorie:

- aparaty nie startujące z okrętów i niekontrolowane przez nie, ale które przesyłają uzyskane dane taktyczne np., rozpoznawcze, na pokład okrętu w czasie rzeczywistym;
- aparaty nie startujące z okrętów, które przesyłają uzyskane dane taktyczne np., rozpoznawcze, na pokład okrętu w czasie rzeczywistym, jednocześnie jest możliwość przejęcia kontroli nad aparatem na pewien etap misji;
- aparaty startujące i lądujące z pokładów okrętów oraz będące pod ich pełną kontrolą, które przesyłają uzyskane dane taktyczne np., rozpoznawcze, na pokład okrętu w czasie rzeczywistym.

Jest prawdopodobne, że wiele okrętów (również okręty podwodne), a zapewne większość rozpoczynających obecnie służbę będzie mogło pochwalić się możliwościami I i II kategorii, zaś procent okrętów z możliwościami III kategorii będzie się zwiększać.

#### **Pod względem możliwości operowania z okrętu i bazowania na nim**

Biorąc pod uwagę te kryteria podstawowy podział będzie dotyczyć aparatów startujących i lądujących z lądu oraz tych operujących z okrętów. BAL operujące z lotnisk stałych (lub lądowisk) pozostają aparatami lądowymi wykonywającymi jedynie zadania nad morzem, natomiast te operujące z pokładów okrętów można nazywać aparatami morskimi.

Cechą charakterystyczną morskich bezzałogowych aparatów latających jest ich zależność od okrętu nosiciela, a w szczególności dotyczy to sposobu i miejsca startu, lądowania oraz przechowywania aparatu. Można wyszczególnić następujący podział:

- aparaty startujące i lądujące w sposób klasyczny – na pokładach lotniskowców lub śmigłowcowców;

<sup>7</sup> Z. Kitowski, *Wykorzystanie BAL w morskich działaniach wojennych*, Zeszyty Naukowe AMW nr 172B, s. 85-90.



- aparaty startujące z katapulty i wylapywane w sieci lub na linie – na okrętach posiadających wystarczająco dużo miejsca na zamontowanie katapulty oraz rozwinięcie sieci, np. pancernik IOWA;
- aparaty startujące z katapulty i lądujące na spadochronie – na okrętach mniejszych klas gdzie brak jest miejsca na rozwinięcie sieci;
- aparaty wystrzeliwane spod wody i wodujące na powierzchni morza – dotyczy przyszłościowych OP;
- aparaty pionowego startu i lądowania – na okrętach wszystkich klas które posiadają pokład (np., dla śmigłowca) oraz tych gdzie możliwe jest zainstalowanie pokładów tymczasowych.

Należy jednocześnie zaznaczyć, że w sytuacjach tego wymagających większość z aparatów startujących z okrętu może być odzyskana na lądzie (bez względu na sposób lądowania) pod warunkiem, że naziemna stacja kontroli przejmie nad nim dowodzenie.

Podsumowując, morskie BAL tak jak i załogowe samoloty lotnictwa morskiego, nie są obecnie konstrukcjami zasadniczo różniącymi się od tych stosowanych przez siły powietrzne lub wojska lądowe. Ten kierunek rozwoju morskich BAL zapewne będą jeszcze długo kontynuowany, jedynym wyjątkiem mogą być w przyszłości BAL wykorzystywane przez OP, gdyż ze względu na specyfikę działań takich okrętów będą zapewne różnić się zasadniczo od dotychczas stosowanych.

Cechą charakterystyczną natomiast wszystkich tych aparatów jest konieczność spełnienia wysokich wymagań stawianych konstrukcjom eksploatowanym w warunkach morskich oraz gdy okręt-nosiciel<sup>8</sup> jest jedynie przystosowany do ich bazowania na pokładzie.

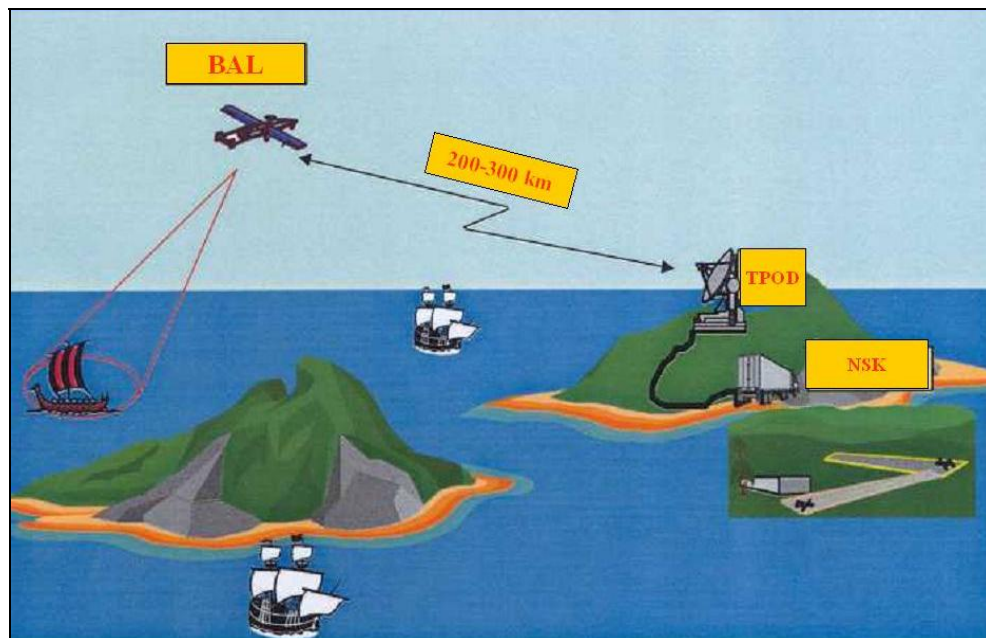
## **PRZEZNACZENIE I PERSPEKTYWICZNE ZADANIA REALIZOWANE PRZEZ BEZZAŁOGOWE APARATY LATAJĄCE MW RP**

Bez względu na rodzaj, bezzałogowe rozpoznawcze aparaty latające będą jednym z podstawowych elementów dostarczającym Marynarce Wojennej, w czasie rzeczywistym wiarygodnych danych rozpoznawczych o działalności sił morskich innych państw w OoZ. Dotyczy to również wykonywania zadań bojowych oraz innych realizowanych na rzecz systemu obrony państwa. Pozwolą na zmniejszenie tzw. „martwej” strefy obserwacji obecnie stosowanych środków rozpoznania oraz będą stanowić istotny krok w kierunku rozwoju rozpoznania obrazowego w MW RP.

Przykładowy sposób realizacji zadania głównego - prowadzenia rozpoznania obiektów morskich przedstawia poniższy rysunek.

---

<sup>8</sup> Inny niż lotniskowiec lub śmigłowcowiec



Rys. 1. Rozpoznanie obiektów morskich

Źródło: Opracowanie własne w oparciu o materiał zarządu N-2

Głównym przeznaczeniem BAL w przypadku marynarki będzie wykonywanie misji rozpoznawczych, aczkolwiek możliwość wykonywania innych zadań (np. bojowych) byłaby jak najbardziej wskazana. System BAL powinien zapewnić ciągłość rozpoznania przez około 6-8 godzin oraz umożliwiać przekazywanie danych rozpoznawczych w czasie rzeczywistym na naziemne lub okrętowe stanowisko kierowania z odległości 200-300 km.

Zastosowanie BAL w Marynarce Wojennej pozwoliłoby natomiast zasadniczo uzupełnić, a docelowo zastąpić samoloty rozpoznawcze An-28B1R Bryza w zakresie prowadzenia rozpoznania powietrznego, szczególnie na korzyść jednostek szczebla taktycznego np. okrętu lub OGU.

Dzięki BAL możliwym stało by się również prowadzenie rozpoznania obrazowego w zakresie dotychczas nieosiągalnym.

### **Zadania bezzałogowych aparatów latających w zakresie rozpoznania**

Marynarka Wojenna – potrzebuje BAL do prowadzenia rozpoznania obszarów morskich w celu wykrycia zgrupowań przeciwnika pozostających poza zasięgiem rozpoznania innych środków rozpoznania MW lub potwierdzenia wyników ich działania.

Z zasady BAL wykorzystywane będą do wykonywania zadań na morzu jak i nad lądem. Działając nad morzem, nadzorują obszar wodny oraz pozyskują dane o celach położonych poza horyzontem, operując nad lądem, dostarczają natomiast danych o sytuacji na wybrzeżu.

Szczególnie w prowadzonych operacjach morskich oraz morsko-lądowych o charakterze desantowym BAL wykorzystywane są do:

- prowadzenie rozpoznania i monitoringu akwenów morskich oraz przekazywanie danych w czasie rzeczywistym;
- śledzenie wykrytych obiektów oraz określanie ich parametrów i współrzędnych;
- wskazywanie celów dla własnych okrętów, lotnictwa i sił specjalnych oraz określanie stopnia ich rażenia;
- lokalizacja zestrzelonych samolotów własnych i przeciwnika oraz ich załóg;
- retranslacja łączności radiowej.

Taktyka stosowana w czasie wykonywania zadania rozpoznawczego powinna w pełni zapewniać wykorzystanie możliwości BAL oraz przenoszonej na nim aparatury rozpoznawczej. Obecnie urządzenia rozpoznawcze znajdujące się na pokładach samolotów rozpoznawczych oraz BAL pozwalają dokonywać rozpoznania przeciwnika kilkoma sposobami<sup>9</sup>:

- rozpoznanie wzrokowe;
- rozpoznanie fotograficzne;
- rozpoznanie telewizyjne;
- rozpoznanie termalne;
- rozpoznanie radiolokacyjne;
- rozpoznanie elektroniczne.

Większość zadań realizowana będzie w bezpośrednim zasięgu środków OPL przeciwnika i będzie obciążona ryzykiem utraty samolotu rozpoznawczego. Zastosowanie w takim przypadku BAL pozwoli wykonać zadanie bez zagrożenia utarty załogi samolotu rozpoznawczego. W przypadku samolotu rozpoznawczego An-28B1R Bryza ma to zasadnicze znaczenie, samolot bowiem nie posiada systemów samoobrony.

Powyższe zadania zwykle bywają realizowane w trakcie działań bojowych, natomiast BAL należy wykorzystywać do prowadzenia rozpoznania na rzecz systemu obrony państwa w czasie pokoju. Zadania wyszczególnione poniżej mogą być wykonywane zarówno na morzu jak i nad lądem<sup>10</sup>:

---

<sup>9</sup> J. Hoppe, M. Bojarski, *Wykorzystanie BAL do zabezpieczenia zadań rozpoznawczych w MW RP*, Zeszyty Naukowe AMW nr 172B, s. 137-144.

<sup>10</sup> L. Surazyński, *Koncepcja wykorzystania Mini BSL w SZ RP*, Warszawa 2003 r., s. 87-95.

- wsparcie Straży Granicznej w ochronie morskiej granicy państwa i polskiej strefy ekonomicznej;
- udział w realizacji zadań SAR w polskiej strefie ratownictwa, a w tym:
  - rozpoznanie i poszukiwanie zaginionych i uszkodzonych w rejonach katastrof lotniczych i morskich.
- kontrola ruchu na morskich liniach komunikacyjnych;
- monitorowanie środowiska naturalnego (ekologia morza i atmosfery), szczególnie rejonów klęsk żywiołowych i katastrof morskich;
- walka z terroryzmem na morzu i lądzie poprzez wspieranie sił antyterrorystycznych podczas wykonywania akcji;
- prowadzenie pomiarów batymetrycznych akwenu oraz badanie warunków meteorologicznych;
- wykrywanie pożarów i monitorowanie akcji ppoż. w rejonach nadmorskich.

Zadania takie BAL będą mogły realizować, uzupełniając rozpoznawcze An-28B1R Bryza docelowo je zastępując, szczególnie gdy wykonywane będą w trudnych warunkach atmosferycznych.

### **Inne zadania bezzałogowych aparatów latających**

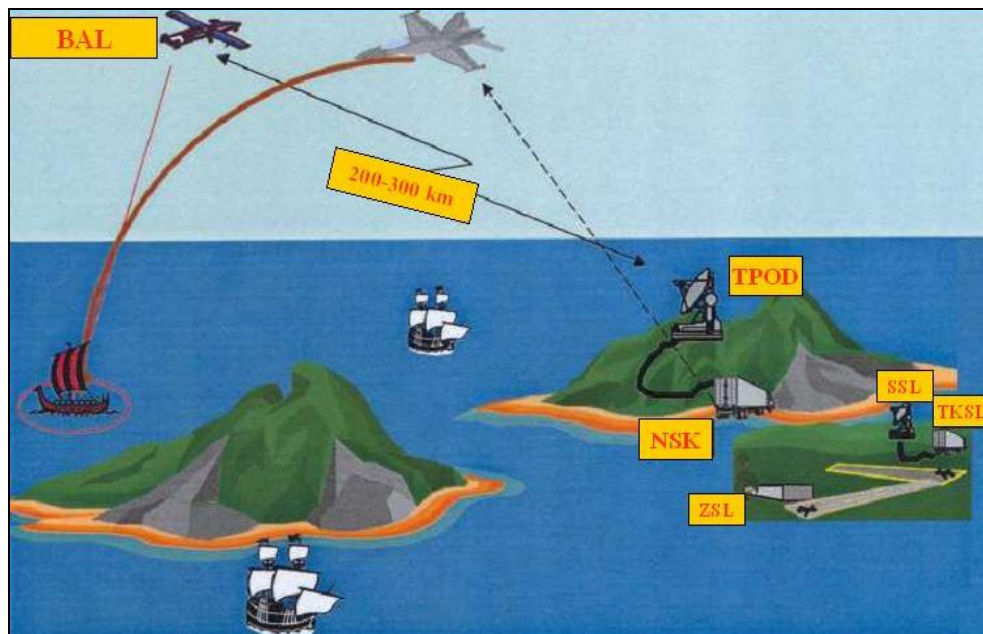
Aktualnie realizowane przez morskie BAL zadania nie odbiegają od zadań realizowanych przez ich odpowiedniki operujące na lądzie. Najważniejszym zadaniem pozostaje w dalszym ciągu prowadzenie rozpoznania tj. zdobywania wszelkich danych o przeciwniku za pomocą aparatury znajdującej się na pokładzie BAL (samolotu rozpoznawczego).

Jednakże, trwają prace nad wykorzystaniem morskich BAL nie tylko do prowadzenia rozpoznania, lecz do wykonywania także innych zadań<sup>11</sup>. Dotyczy to:

- podświetlania celu dla kpr klasy w-w lub w-z wystrzeliwanych z pokładu okrętów oraz kpr klasy p-w wystrzeliwanych przez samoloty;
- wykrywanie min morskich (zagród minowych) na wodach przybrzeżnych: podejściach do portów, torach wodnych, redach itp.;
- prowadzenie rozpoznania specjalnego wybrzeża i akwenów morskich pod kątem zagrożenia bronią masowego rażenia;
- prowadzenie WE – zakłócanie wybranych relacji (częstotliwości) radiowych;
- zwalczanie wybranych celów – za pomocą przenoszonego uzbrojenia lub w misji samobójczej.

---

<sup>11</sup> L. Surazyński, *Koncepcja wykorzystania Mini BSL w SZ RP*, Warszawa 2003 r., s. 87-95.



Rys.2. Podświetlenia celu dla kpr klasy p-w wyrzuczonego przez samolot

*Źródło: Opracowanie własne w oparciu o materiał zarządu N-2*

Wskazane jest, aby docelowe systemy BAL przewidywane do wykorzystania przez MW były w stanie realizować przynajmniej część z podanych powyżej zadań.

## ZAKOŃCZENIE

Wzrost technologiczny dokonany w ostatnich latach, znacząco zmienił oblicze sił zbrojnych wielu państw świata, generując zarazem potrzeby wojska w dziedzinach które do niedawna były jedynie fantastycznymi wizjami. Za tymi zmianami podążają zmiany w strategii i taktyce wykorzystania zupełnie nowych konstrukcji militarnych.

Równocześnie zmiana układu sił na świecie spowodowała w przypadku sił morskich przemieszczenie ciężaru ewentualnych działań morskich na wody przybrzeżne, kto nad nimi zapanuje ten skutecznie poprowadzi działania na lądzie.

Aby tego dokonać trzeba posiadać wiarygodne i na bieżąco aktualizowane dane rozpoznawcze o przeciwniku oraz dysponować przynajmniej lokalną przewagą w powietrzu. Do realizacji tych zadań wykorzystywane jest obecnie głównie wielozadaniowe lotnictwo morskie, lecz wspomniany już postęp technologiczny pozwoli w niedalekiej przyszłości, wykorzystać do tego celu systemy bezzałogowych aparatu-

tów latających. Będą one równie skuteczne i efektywne, a przy tym tańsze oraz co najważniejsze użycie ich nie będzie wiązało się z ryzykiem utraty załogi.

W niniejszym artykule podjęto próbę uzasadnienia rozwoju bezałogowych aparatów latających wykonujących zadania na korzyść sił morskich, głównie w zakresie rozpoznania. Przedstawiono również uzasadnioną konieczność posiadania BAL przez Marynarkę Wojenną opartą na przykładach innych sił morskich NATO oraz bezałogowych aparatów latających bazujących na ich okrętach.

Pomimo dużego zróżnicowania morskich BAL, większość z nich to adaptowane do działań morskich aparaty lądowe, budowane w układzie stałopłata. Ich wartość jako systemu bojowego stała się tak duża, że od dawna trwa proces przystosowywania już istniejących okrętów dla ich wykorzystania. Starty na „doraźnie” przygotowanych okrętach odbywają się najczęściej za pomocą katapulty natomiast samo lądowanie, a właściwie „wylapywanie” za pomocą siatki lub liny montowanej na pokładzie.

Doświadczenia zebrane podczas ich eksploatacji pozwoliły jednoznacznie określić, że najbliższa przyszłość morskich BAL, należeć prawdopodobnie będzie do aparatów pionowego startu i lądowania ponieważ szczególne ten typ aparatu jest predysponowany do wykorzystania na okrętach innych niż lotniskowce. Dotyczy to szczególnie jednostek pływających klasy korweta, fregata lub mniejszych.

Jednocześnie klasyfikacja bezałogowych aparatów latających jaka jest obecnie stosowana nie wyszczególnia morskich BAL, może poza bardzo szerokim podziałem wg użytkowników tego typu systemów. W związku z powyższym w pracy zaproponowano dwa inne ewentualne podziały, wg poziomu współdziałania z okrętem oraz pod względem możliwości operowania z okrętu i bazowania na nim. Pierwszy dzieli BAL wg sposobu dowodzenia nimi oraz przekazywania zdobytych danych bezpośrednio na okręt, natomiast drugi dzieli aparaty wg sposobu startu i lądowania z pokładu jednostek pływających.

Obecnie bezałogowe aparaty latające stają się niezwykle istotnym komponentem morskiego systemu rozpoznania wielu państw, ich rola, a także spektrum wykonywanych przez nie zadań stale wzrasta. Przykładowo towarzysząc samolotom wielozadaniowym, zarówno jako aparaty rozpoznawcze, jak i bojowe BAL będą mogły tworzyć ugrupowania o znacznej sile uderzeniowej, zdolne zwalczyć każdego przeciwnika.

Jednakże, przyszłość BAL to nie tylko konflikty zbrojne i zastosowania militarne, ale również możliwość wykorzystania ich w czasie pokoju i w warunkach cywilnych. Zastosowanie tego typu aparatów pozwoli do minimum ograniczyć narażanie życia przez ludzi oraz pozwoli zmniejszyć koszty wielu przedsięwzięć.

W ostatniej dekadzie pojawiły się także projekty okrętów, których jednym z głównych zadań jest użycie tego typu aparatów, ich konstrukcje podporządkowuje się temu celowi, by BAL można było używać bez ograniczeń, jak każdy inny system uzbrojenia.

Podsumowując, relatywnie niska cena zakupu oraz koszty eksploatacji bezałogowych aparatów latających nowej generacji w porównaniu do pilotowanych

(załogowych) statków powietrznych, wysoka niezawodność i trwałość bojowa czynią z nich bardzo obiecujący i perspektywiczny środek walki. Brak załogi na pokładzie przyczyni się do możliwości zminimalizowania nakładów poniesionych na budowę, ponadto stwarza możliwość poprawy osiągnięć i charakterystyk manewrowych poprzez zmniejszenie masy własnej oraz zwiększenie zakresu dopuszczalnych przeciążeń itp.

Posiadanie więc w morskim potencjale rozpoznawczym bezzałogowych aparatów latających nie będzie obecnie krokiem w przód wyznaczającym nowe trendy czy tendencje, lecz niezbędnym rozwiązaniem mającym na celu osiągnięcie światowych standardów.

## BIBLIOGRAFIA

- [1] Annati M., *Bezzałogowe statki latające w morskich działaniach wojennych*, Raport WTO nr 03/1998.
- [2] Bączyk N., *Bezzałogowe dla Sił Zbrojnych RP*, Lotnictwo nr 04/2009.
- [3] Dura M., *Od „Sea Shadow” do „Sea Fighter”*, Raport WTO nr 03/2005.
- [4] Garstka J., *Bojowe bezzałogowe statki powietrzne*, Przegląd Sił Powietrznych nr 09/2008.
- [5] Garstka J., *BSP dla sił morskich NATO*, Przegląd Morski nr 04/2009.
- [6] Hoppe J., Bojarski M., *Wykorzystanie BAL do zabezpieczenia zadań rozpoznawczych w MW RP*, Zeszyty Naukowe AMW nr 172B.
- [7] Kitowski Z., *Wykorzystanie BAL w morskich działaniach wojennych*, Zeszyty Naukowe AMW nr 172B.
- [8] Kopczewski M., *Systemy komputerowego sterowania stosowane w bezzałogowych statkach powietrznych*, Koszalin 2009.
- [9] Mike J., Zalewski P., *Zastosowanie bezpilotowych statków powietrznych w działaniach morskich*, Przegląd Morski nr 04/ 2001.
- [10] Rokiciński K., *Wykorzystanie niekonwencjonalnych koncepcji bezzałogowych aparatów latających na jednostkach pływających*, Zeszyty Naukowe AMW nr 173.
- [11] Surazyński L., *Koncepcja wykorzystania Mini BSL w SZ RP*, Warszawa 2003.
- [12] Zalewski P., *System klasyfikacji BSP według standardów NATO*, Przegląd WLiOP nr 12/2001.