



wiw



KWARTALNIK
WRZESIEŃ 2013
NR 03 (063)

przeegląd *morski*



Przez morze na świat

Międzynarodowy prestiż państwa
jest tożsamy z prestiżem jego bandery.

str. 6

Cena 10 zł (w tym 5% VAT) ISSN 1897-8428

Szanowni Czytelnicy!

Trzeci kwartał roku to ważny okres dla dziejów wielu jednostek Marynarki Wojennej RP. W lipcu swoje święta obchodziły: Centrum Operacji Morskich, Centrum Wsparcia Teleinformatycznego i Dowodzenia MW, Zespół Redakcyjno-Wydawniczy MW, 2 Dywizjon Okrętów Transportowo-Minowych, Brygada Lotnictwa MW oraz 43 Batalion Saperów.

W tym roku, 15 lipca, minęła dziewięćdziesiąta trzecia rocznica pierwszego lotu wodnosamolotu z banderą Marynarki Wojennej na burcie. Tyle lat lotnicy morscy towarzyszą naszej flocie wojennej. Co ciekawe, w puckiej bazie lotniczej, gdzie się rozpoczęła historia naszych „morskich skrzydeł”, bierze swój początek także niemieckie lotnictwo morskie. Piloci morscy obu krajów, oprócz podstawowych zadań bojowych, zajmują się ratowaniem życia na morzu. Niebawem zostanie wybrana platforma-śmigłowiec dla sił zbrojnych. Konsekwencją tych działań będzie pozyskanie przez Brygadę Lotnictwa MW spełniających najnowsze standardy śmigłowców zwalczania okrętów podwodnych oraz śmigłowców ratowniczych.

24 lipca swe święto z kolei obchodził 43 Batalion Saperów. Jego początki sięgają 1955 roku. Wówczas to z 8 Kołobrzeskiego Batalionu Saperów wydzielono 115 Kompanię Eksploatacyjno-Naprawczą. Do jej głównych zadań należały remonty i utrzymanie fortyfikacji MW oraz zabezpieczenie inżynieryjne działań sił Marynarki Wojennej. Kompania ta funkcjonowała do roku 1969, który uważa się za faktyczny początek 43 Batalionu Saperów. W 2003 roku batalion otrzymał sztandar ufundowany przez społeczność lokalną, a w 2005 roku podjęto decyzję o jego przeniesieniu z Helu do obecnego miejsca stałej dyslokacji w Rozewiu. Jednostka od 2006 roku podlega 3 Flotylli Okrętów.

Saperzy z Rozewia, dzięki ich działalności w unieszkodliwianiu materiałów niebezpiecznych, szczególnie pozostałości ostatniej wojny, oraz pomocy w usuwaniu skutków klęsk żywiołowych, są bardzo cenieni przez społeczność Pomorza.

W sierpniu obchodziliśmy 21 rocznicę powołania 2 Dywizjonu Okrętów Transportowych. Najważniejsze jednak uroczystości odbyły się w połowie miesiąca. Było to święto Wojska Polskiego.

W tym roku mija również dziewięćdziesiąta piąta rocznica powstania Ligi Morskiej i Rzecznej. Już w 1929 roku pod hasłem „Nie ma Polski bez morza i nie ma morza bez floty wojennej” intensywnie włączyła się ona do idei rozbudowy polskich sił morskich. Fakt, że obecnie, po latach posuchy, Marynarka Wojenna cieszy się zainteresowaniem polityków oraz zaprezentowano plan jej modernizacji, może napawać optymizmem. Historia czasem lubi się powtarzać.

Życzymy przyjemnej lektury.

PRENUMERATA

Zamówienia na roczną prenumeratę PM prosimy przysyłać na adres:
prenumerata@zbrojni.pl lub składać telefonicznie, dzwoniąc pod numer: 22 684 04 00.
Koszt rocznej prenumeraty wynosi 40 zł.



Aleje Jerozolimskie 97
00-909 Warszawa
tel.: CA MON 845 365, 845 685
faks: 845 503
e-mail: sekretariat@zbrojni.pl

Redaktor naczelny:
WOJCIECH KISS-ORSKI
tel.: +48 22 684 02 22
e-mail: wko@zbrojni.pl

Redaktor wydawniczy:
JOANNA ROCHOWICZ
tel.: +48 22 684 52 30

Koordynator z ramienia DMW:
kmdr por. MARIUSZ KONARSKI
tel.: CA MON 266 207
e-mail: bandpm@mw.mil.pl

Opracowanie redakcyjne:
BARBARA SZYMAŃSKA
tel.: CA MON 845 184

Opracowanie graficzne:
Wydział Składu
Komputerowego
i Grafiki WIW

Kolportaż i reklamacje:
TOPLOGISTIC
tel.: 22 389 65 87
kom.: 500 259 909
faks: 22 301 86 61
email: biuro@toplogistic.pl
www.toplogistic.pl

Zdjęcie na okładce:
Arkadiusz Dwulatak/8 FOW

Druk: ArtDruk
ul. Napoleona 4, 05-230 Kobyłka
www.artdruk.com

Nakład: 1500 egz.



„Przegląd Morski” ukazuje się
od grudnia 1928 roku.



MIT

str. 23

POLITYKA I GOSPODARKA MORSKA

plk dypl. w st. spocz.
ZYGMUNT CZARNOTTA

Nowy region strategiczny

Zmiany klimatyczne i topnienie lodów spowodowały, że pojawiła się nowa droga morska, łącząca północny Atlantyk z Oceanem Spokojnym.

ZABEZPIECZENIE DZIAŁAŃ

str. 41

kmdr por. rez. MAKSYMILIAN DURA

Statki pod kontrolą

Morska świadomość sytuacyjna to nie tylko obraz sytuacji nawodnej, to również poszukiwanie anomalii i zagrożeń.

POLITYKA I GOSPODARKA MORSKA

Przez morze na świat

kmdr por. rez. MACIEJ JANIĄK 6

Wspólnie przeciw terroryzmowi

kmdr por. rez. BOGDAN WÓJTOWICZ, ppłk rez. dr CEZARY SOCHALA, ppłk rez. dr TOMASZ NALEPA, DARIUSZ MIENTKIEWICZ 14

Nowy region strategiczny

plk dypl. w st. spocz. ZYGMUNT CZARNOTTA 23

ZABEZPIECZENIE DZIAŁAŃ

Uzbrojone wybrzeże

kmdr ppor. GRZEGORZ KOLAŃSKI 27

Potęga informacji

kmdr por. ARTUR CZAJKOWSKI 35

Statki pod kontrolą

kmdr por. rez. MAKSYMILIAN DURA 41

Pożar na pokładzie

st. kpt. dr DAWID PEŁKA,
mł. brygadier dr MAREK TOBOLSKI 50

Ochrona danych

mgr ANDRZEJ SZYMCZAK 58

TECHNIKA I UZBROJENIE

Platformy klasy Fleet

kpt. mar. RAFAŁ MIĘTKIEWICZ 67

SZKOLENIE I WYCHOWANIE

Uwagi o szkolnictwie wojskowym

kmdr ppor. DARIUSZ KŁOSKOWSKI 74

PRAWO I DYSCYPLINA

Nowa stara ustawa

kmdr ppor. dr RAFAŁ PIOTR DEPCZYŃSKI 79

Pierwsze efekty

ppłk WOJCIECH KUBICA 88

Z ŻYCIA FLOT

kmdr por. MACIEJ NAŁĘCZ 89

SIŁY MORSKIE INNYCH PAŃSTW

Floty wojenne w Zatoce Perskiej

ppłk w st. spocz. dr JERZY GARSTKA 94

HISTORIA MORSKA

Polskie „ptaszki”

kmdr ppor. PIOTR ADAMCZAK 101

Dalekowschodnia kampania „Nowika”

mgr inż. RYSZARD JĘDRUSIK 110

RECENZJE I OMÓWIENIA

Atomowe okręty podwodne

kpt. rez. dr WOJCIECH MAZUREK 121

SIŁY MORSKIE INNYCH PAŃSTW

str. 94

ppłk w st. spocz. dr JERZY GARSTKA

Floty wojenne w Zatoce Perskiej

Państwa Zatoki Perskiej

modernizują swoje siły zbrojne,
aby zapobiec ewentualnym aktom
przemocy w regionie.



NAC

HISTORIA MORSKA

kmdr ppor. PIOTR ADAMCZAK

Polskie „ptaszki”

OORP „Jaskółka”,
„Czajka”, „Rybitwa” i „Mewa”

to jedne z pierwszych
jednostek, na których
podniesiono biało-czerwoną
banderę wojenną – zaledwie
rok po odzyskaniu przez nasz
kraj dostępu do morza.



kmdr por. rez.
MACIEJ JANIAK

Przez morze na świat

Międzynarodowy prestiż państwa jest tożsamy z prestiżem jego bandery.

Z rozważań zawartych w artykule *Poczuć wiatr od morza*, opublikowanym w poprzednim numerze kwartalnika¹, wynikają dwie zasadnicze konkluzje. Pierwsza wiedzie ku stwierdzeniu, że Polska w swojej ponadtysiącletniej historii w zasadzie obywatela się bez własnej marynarki wojennej. Mało tego, jako państwo nieprowadzące przemyślonej polityki morskiej, nie potrzebowała jakichkolwiek narzędzi koniecznych do „uprawiania” morza – nie czuła potrzeby zaistnienia w świecie przez morze. Na tym tle fenomenem były lata Drugiej Rzeczypospolitej, przedłużone o powojenne ćwierćwiecze, dzięki wprost niebywałej, przeprowadzonej w okresie międzywojennym od podstaw, pracy kształtującej morską świadomość narodową. Obecnie wskrzeszone wówczas idee Polski otwartej na morze ulegają zatarciu. Oddając inicjatywę innym, cofamy się do sytuacji z czasów dominacji Związku Hanzeatyckiego. Przestajemy czerpać korzyści z morza. To obcy wpływają do naszych portów i eksploatują ich nabrzeża. Skończyło się rybołówstwo dalekomorskie, a przybrzeżne wraca do poziomu łodziowego. Stocznie stały się małymi, głównie remontowymi zakładami. Uczelnie morskie zaś egzystują dzięki wprowadzaniu paramorskich kierunków studiów. Obecnie praca na morzu kojarzy się zazwyczaj

z pracą pod obcą banderą. Można odnieść wrażenie, że także nasze bezpieczeństwo, wraz z ochroną polskich interesów na morzach i oceanach, najchętniej oddalibyśmy pod opiekę obcych bander wojennych. To wynik, jak to określił Eugeniusz Kwiatkowski, naszego braku *skryształowanego, jasnego i wytrwałego stosunku do zagadnień morskich*². W tej sytuacji, patrząc z perspektywy całej historii polskiej państwowości i uwzględniając obecny stan rzeczy, zasadne wydaje się pytanie: czy Polsce w ogóle jest potrzebna marynarka wojenna, a jeżeli tak, to po co?

NAJDOSKONALSZE NARZĘDZIE POLITYKI

Odpowiedzią na tak zadane pytania, a jednocześnie stałą przestrożą dla Polaków, powinny być tragiczne losy Pierwszej Rzeczypospolitej, która przez stulecie, lekceważąc znaczenie morskich aspiracji, nie miała możliwości w stosownym czasie przyswoić sobie kluczowej przesłanki, że międzynarodowy prestiż państwa jest tożsamy z prestiżem jego bandery. Zasada ta była i jest powiązana z rolą,

¹ M. Janiak: *Poczuć wiatr od morza*. „Przegląd Morski” 2013 nr 2, s. 6–14.

² E. Kwiatkowski: *Budujemy nową Polskę nad Bałtykiem*. Warszawa 1945, s. 9.

jaką w dziejach świata odegrała i odgrywa flota – to ona bowiem świat odkryła, nazwała, zorganizowała i utrzymywała w stanie względnego ładu.

Współcześnie, w czasach światowych przemian cywilizacyjnych, określanych mianem globalizacji, przebudowującej dotychczasowe kanony tego ładu, ta ostatnia funkcja – utrzymywania światowego porządku – nabiera szczególnego znaczenia. Nie uczestniczyliśmy w odkrywaniu, nazywaniu i organizowaniu świata, stańmy się więc w końcu państwem morskim przez banderę wojenną. Włączmy się, w miarę naszych możliwości, ale szerzej i aktywniej niż dotychczas, w system międzynarodowych działań stabilizacyjnych, wyrażających się monitorowaniem sytuacji na morzach i oceanach, gdzie środowisko zagrożeń jest szczególnie zróżnicowane.

Stańmy się partnerem i wiarygodnym sojusznikiem dla flot państw, które zadania te realizują od zawsze. Porzućmy w końcu peryferia i rozpocznijmy, nadrabiając wielowiekowe zaległości, mozolne i trudne budowanie pozycji Polski na morzu – zasadniczej arenie artykułowania interesów przez narody stymulujące globalne przemiany. Flota bowiem to nie tylko siła, ale przede wszystkim najdoskonalsze i wszechstronne narzędzie uprawiania polityki przez państwo morskie. Szczególnie przez państwo rozwijające się, realizujące ambitne cele, osiągające powodzenie. Flota służy wtedy do przenoszenia i demonstrowania tego powodzenia przez morze na świat. Uświadomienie sobie znaczenia, zrozumienie i przekonanie do powyższych postulatów jest pierwszym i podstawowym warunkiem powodzenia wszelkich zabiegów wokół naszych sił morskich.

Znaczenie Rzeczypospolitej na arenie międzynarodowej ciągle rośnie. Przemysłana, systematyczna i skuteczna aktywność Marynarki Wojennej RP może sprawić, że będzie się ono zwiększać i ugruntowywać. Siły morskie, dzięki swej wszechstronności, mają bowiem naturalną łatwość budowania i podtrzymywania układów koalicyjnych. Wiarygodny zaś system sojuszniczy w polskich uwarunkowaniach geopolitycznych i kontekstach historycznych ma znaczenie podstawowe (fot.).

W obecnym układzie przymierzy okręty odgrywają rolę szczególną. Wynika ona z charakteru

Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego, której powodzenie podstawowych założeń jest uzależnione od panowania na określonych i rozległych akwenach. Dlatego musimy posiadać Marynarkę Wojenną, której komponenty będą wpisane w sojusznicze założenia operacyjne na kierunku Morza Bałtyckiego i naszego wybrzeża oraz w sprzymierzoną aktywność w ramach sojuszniczych operacji na odległych akwenach, w stałych zespołach okrętów sił morskich NATO oraz podczas ćwiczeń sojuszniczych – szczególnie tych sprawdzających i wytyczających morskie założenia operacyjne ważne dla naszego regionu. Przez rzeczywiste i systematyczne uczestnictwo w tych przedsięwzięciach musimy ugruntowywać nowy układ koalicyjny i zdobywać zaufanie sojuszników. Zabiegac

w ten sposób, aby

i oni czuli się odpowiedzialni za nasze

bezpieczeństwo.

Tylko flota, przedstawiająca w oczach

innych państw wartość

sojuszniczą, mierzoną głównie

sprawnością, wytrwałością, aktywnością oraz nowo-

czesną i aktualną doktryną morską, może stanowić dla naszej dyplomacji narzędzie skutecznego

oddziaływania na natowskich decydentów politycznych i wojskowych, aby w sposób poważny i wiarygodny uwzględniali oni nasz kraj w zintegrowanym systemie obronnym.

Trzecią przesłanką, uzasadniającą rację bytu

Marynarki Wojennej RP, jest konieczność posiadania narodowego systemu bezpieczeństwa na

morskich wodach krajowych i wodach wewnętrznych oraz obrony wybrzeża morskiego. Okręty są

także potrzebne jako wszechstronna wizytówka

naszego kraju, dyplomacji, utrzymywania i pogłębiania więzi narodowej z emigracją. Służyć mogą

do zbierania podczas rejsów określonych informacji, które po przetworzeniu w kraju będą

umożliwiać lepsze zrozumienie procesów zachodzących we współczesnym świecie, trafniejsze

■ Niewiele ze zbudowanych przez człowieka okrętów uczestniczyło w wojnach lub bitwach, ale zdecydowana większość była używana jako skuteczne narzędzia realizacji celów politycznych.



MARIAN KLUCZYŃSKI

Aktywne uczestnictwo naszych okrętów w ćwiczeniach międzynarodowych to jedno z zadań, by stać się wiarygodnym sojusznikiem NATO

określanie kierunków przemian i wyprzedzające rozpoznawanie zagrożeń.

Marynarka Wojenna sankcjonuje wreszcie swoją rację bytu jako integralny i niezbędny komponent narodowej gospodarki morskiej. Wpisana wraz z innymi jej składnikami w przestrzeń aktywności ludzkiej związanej z morzem ma możliwość odgrywania wśród nich, z racji swojego bezpośredniego z każdym z nich związku, roli specjalnej³. Swym autorytetem powinna spinać jak klamrą wszystkie składowe gospodarki morskiej, ochraniać je, stymulować ich wysokie standardy i rozwój. Podobnie jak większość podmiotów gospodarki morskiej, które pracują bezpośrednio na rynku międzynarodowym lub na styku z tym rynkiem, także Marynarka Wojenna, z racji swojej wszechstronności w stosunkach międzynarodowych, w sposób naturalny jest zintegrowana nie tylko z narodowym, ale z globalnym systemem gospodarki. Każdy okręt wysyłany w dobrej wierze w morze, bez względu na akwen, szczególnie pełniący służbę dozorową, patrolową, rozpoznawczą, antyterrorystyczną, przeciwnową lub ratowniczą, zabezpiecza międzynarodowe szlaki morskie dla żeglugi towarowej, pasażerskiej i jachtowej, ochrania rybołówstwo i eks-

ploatację surowców z dna morskiego oraz monitoruje środowisko naturalne.

Z pełnym przekonaniem można stwierdzić, że siły morskie są Polsce niezbędne, tak jak każdemu państwu o aspiracjach politycznych i gospodarczych, tak jak są potrzebne całej społeczności międzynarodowej. W wypadku naszego kraju, zarówno ze względu na jego doświadczenia historyczne, jak i stan obecny, trzeba o tym mówić szczególnie głośno.

Jeżeli Polacy chcą odgrywać jakąś rolę wśród narodów świata, to muszą mieć swoją Marynarkę Wojenną. Od tego zależy w dużym stopniu pomyślność kraju i jego bezpieczeństwo. Marynarka ta, wyposażona w nowoczesną doktrynę morską, musi się stać autentyczną i naturalną racją stanu, umiejscowioną w doktrynie politycznej państwa, ale szeroko pojętej, a nie takiej, która ogranicza się jedynie do założeń obronnych. W doktrynie uwzględniającej kanon o konieczności żeglownia, w który są wpisane morskie odmiany wszyst-

³ O usytuowaniu sił morskich wśród dziedzin aktywności ludzkiej, związanej z morzem patrz: A. Makowski: *Polska gospodarka morska w statystyce – lata 1946–2005*. Gdynia 2007. Maszynopis w posiadaniu autora.

kich podstawowych dziedzin ludzkiej aktywności – społecznej, gospodarczej, kulturalnej, oświatowej, naukowej, militarnej oraz tej dotyczącej stosunków międzynarodowych. Tak więc racja bytu Marynarki Wojennej jest ściśle powiązana z naszymi ambicjami narodowymi, z rolą, jaką wśród innych państw wyznaczy sobie Polska i od pozycji, do której będzie aspirować. Bez Marynarki Wojennej będzie to rola mocno ograniczona, niepewna, chwiejna, sztuczna i jedynie lokalna.

NIEWYKORZYSTANE MOŻLIWOŚCI

Drugą konkluzją, wynikającą z rozważań dotyczących polskich sił morskich, może być stwierdzenie, że w różnych okresach ponaddziesięcioletniej historii Marynarki Wojennej – w okresie Drugiej Rzeczypospolitej, podczas drugiej wojny światowej, w czasach Polski Ludowej oraz obecnie, w Trzeciej Rzeczypospolitej – ciągle zmieniały się uwarunkowania, które w sposób decydujący wpływały na jej rolę, kształt i znaczenie. Można też zauważyć, że optymalna sytuacja, dająca nadzieję na przybliżenie jej pozycji do rangi, jaką siły morskie mają w państwach tradycyjnie morskich oraz podporządkowania jej racji bytu głównemu celowi – reprezentowania interesów Polski na morzu, w ciągu tych wszystkich lat właściwie nie miała jeszcze miejsca. Jakie więc czynniki muszą niezbędnie i jednocześnie zaistnieć, aby powstało środowisko umożliwiające funkcjonowanie naszych polskich sił morskich? Wydaje się, że są cztery o podstawowym znaczeniu:

- suwerenność państwa;
- akceptacja ze strony władz państwowych i sił politycznych, wyrażająca się uwzględnieniem Marynarki Wojennej w doktrynie politycznej państwa, wsparta przyzwoleniem i przekonaniem społecznym, wynikającym z naturalnego i autentycznego zapotrzebowania na flotę wojenną jako składową narodowych systemów polityki zagranicznej, bezpieczeństwa i gospodarki;
- ukształtowanie się wewnątrz i wokół Marynarki Wojennej zespołu ludzi zdolnych do wypracowania, aktualizowania i wcielania w życie sensownej i stycznej do warunków zmieniającego się świata morskiej doktryny narodowych sił morskich;
- system wiarygodnych sojuszy.

By Marynarka Wojenna mogła spełniać swoją funkcję, suwerenność państwa jest warunkiem sine qua non. Tylko kraj, który jest w stanie podejmować niezależne decyzje, może powołać do życia swoje siły morskie, nadać im określony kształt oraz stawiać i egzekwować zadania zgodne z interesami narodowymi. To znaczy: wykorzystywać okręty jako narzędzia służące wyrażaniu prowadzonej przez siebie szeroko pojętej polityki.

Realna potrzeba

■ Przesłanki uzasadniające rację bytu Marynarki Wojennej to jej udział w:

- systemie międzynarodowych działań stabilizacyjnych,
- systemie budowania i podtrzymywania układów sojuszniczych,
- narodowym systemie bezpieczeństwa,
- realizacji zadań na rzecz więzi z Polonią,
- integralnym i niezbędnym komponentem narodowej gospodarki morskiej.

Suwerenność jest zresztą bezpośrednio powiązana z okrętem – jego pokład jest suwerennym terytorium państwa oznaczonego niesioną banderą. Ta niezależność jest wyjątkowa. Jej status formalny utwierdzają unikatowe normy prawne, dotyczące środowiska w jakim okręt jest osadzony, wynikające z jednej z najstarszych i najbardziej zakorzenionych zasad prawa narodów – zasady wolności mórz i oceanów⁴. Zagospodarowanie tej wolności jest uzależnione

⁴ Szeroko problematyka ta jest przedstawiona w A. Makowski: *Uwarunkowania prawne działalności sił morskich na Wszech-oceanie w świetle Konwencji o Prawie Morza z 1982 roku w praktyce międzynarodowej*. 2002. Maszynopis w posiadaniu autora.

jedynie od postawy dowódcy okrętu. To dlatego jest to kluczowe stanowisko w każdej flocie.

Szczęśliwie dla naszego kraju, a tym samym dla Marynarki Wojennej RP, dwa z tych czynników o szczególnym znaczeniu – suwerenność kraju i wiarygodny układ sojuszniczy – w naszej współczesnej historii zaistniały jednocześnie po raz pierwszy w marcu 1999 roku, wraz z przyjęciem Polski do NATO. Wydarzenie to odmieniło wszystkie zewnętrzne uwarunkowania polityczno-militarne. Przed Marynarką Wojenną stanęły otworem niedostępne dotychczas możliwości. Skłaniały one do podjęcia przedsięwzięć, dających w nieodległej przyszłości nadzieję na zbudowanie sił morskich adekwatnych do ambicji suwerennego państwa morskiego, kształtujących wizerunek Polski przez morze, mających wsparcie życzliwych sojuszników, uniezależnione od wewnętrznych ograniczeń. Ta wyjątkowa sytuacja wymagała podjęcia szczególnych działań, przewartościowania większości funkcjonujących wyobrażeń o siłach morskich, dostosowania ich do standardów obowiązujących we flotach NATO oraz uruchomienia zasadniczego planu przemian, który uprzednio, z wyprzedzeniem, powinien być na ten moment przygotowany.

Niestety, ogólna „mizéria” końca lat osiemdziesiątych odcisnęła swoje piętno na kolejnym dziesięcioleciu i spowodowała, że perspektywa nadejścia tego historycznego dla naszej floty przełomu nie została w należyтым stopniu dostrzeżona, rozpoznana i uwzględniona. Jeszcze pierwsza połowa lat dziewięćdziesiątych dawała pewne nadzieje. W końcu 1990 roku podjęto niełatwą i odważną decyzję o wysłaniu OORP „Wodnik” i „Piast” do Zatoki Perskiej (pierwsza wojna w tym rejonie). Rozpoczęto przygotowania ORP „Iskra” do rejsu okołozemskiego. Nasza bandera, dzięki okrętom szkolnym, pojawiła się na akwenach i w portach dotychczas omijanych. Szykowano się do udziału w przedsięwzięciach organizowanych przez NATO⁵.

W tym pionierskim okresie większość zadań, wykonanych nadspodziewanie dobrze, wzięły na siebie załogi okrętów szkolnych, ratowniczych i rozpoznawczych, bojowo wspieranych przez ORP „Kaszub”. Okręty te okazały się bowiem głównymi

mi aktywami naszych sił morskich, gdy w 1991 roku zamykano bilans ich przynależności do Układu Warszawskiego. Wspomniana aktywność stanowiła udany wstęp do nowego rozdziału historii Marynarki Wojennej. Jak na ówczesne możliwości były to akcenty mocne, spektakularne, wyraźnie deklarujące intencje i aspiracje naszego kraju. Niestety, uczestniczyło w nich jedynie kilka jednostek, a we flocie jako całości nie podjęto przemyślanych działań reformatorskich. W większości była kontynuowana dotychczasowa linia działania – zachowawcza, nijaka, często szkodliwa, niewyczuwająca zbliżającego się nowego otwarcia.

A lata dziewięćdziesiąte to czas, kiedy należało, kierując się strategicznymi założeniami włączającymi nasz kraj do polityczno-wojskowych struktur Zachodu, opracować i wdrażać plan naprawczy na okres przejściowy, ciągle korygowany wnioskami wynikającymi z równoległe powstającego planu zasadniczego, kreślącego koncepcję funkcjonowania Marynarki Wojennej w przyszłości, już po zakotwiczeniu się naszego kraju we wspomnianych strukturach. Jego integralną częścią powinny być ustalenia dotyczące programu zabiegającego o poparcie i przychylność dla idei „nowej marynarki”, kierowanego ku społeczeństwu, środowiskom politycznym, naukowym, oświatowym, gospodarczym i opiniotwórczym⁶.

Oprócz obu planów należało też podjąć studia nad wywołanymi zakończeniem zimnej wojny przemianami ówczesnego świata, w bliższej i dalszej perspektywie czasowej, na bliższych i dalszych akwenach oraz wytypowanych rejonach o kluczowym dla Polski i całej społeczności międzynarodowej znaczeniu. W ten sposób monitorowano by towarzyszące wspomnianym przemianom tendencje zmieniające w nowej rzeczywistości usytuowanie sił morskich na różnych poziomach światowego systemu bezpieczeństwa – od systemów narodowych, poprzez regionalne do globalnego. Tego typu badania były wówczas szczególnie potrzebne.

W okresie Polski Ludowej, głównie za sprawą ograniczonej suwerenności kraju, Marynarka

⁵ Program „Partnerstwo dla pokoju” został ogłoszony w październiku 1993 roku.

⁶ A. von Tirpitz: *Wspomnienia*. Warszawa 1997, s.107 i nast.

Wojenna była rozpatrywana, uwzględniana i umiejscawiana głównie w kontekście militarnym. Doktryna polityczna Układu Warszawskiego była do tego stopnia wartościową, że podczas wszelkiego rodzaju studiów, szkoleń, gier sztabowych czy ćwiczeń na morzu zajmowano się w zasadzie wyłącznie wynikającymi z niej założeniami militarnymi. Jeżeli z jakichś powodów w realizowanych przedsięwzięciach pojawiały się wątki polityczne, to były one najczęściej formułowane w sposób tendencyjny lub całkowicie fikcyjny. Mało kto zajmował się zgłębianiem zagadnień związanych ze zrozumieniem politycznego sensu siły morskiej i wykorzystania jej wszechstronności w układach międzynarodowych⁷. A w nowej sytuacji, dezaktualizującej w sposób nagły i jednoczesny wszystkie dotychczasowe założenia i plany militarne, to właśnie aspekty polityczne stały się szczególnie ważne.

Pierwsze, wspomniane już przedsięwzięcia na początku lat dziewięćdziesiątych można było poczynić niejako z marszu, ale decyzje dotyczące działalności Marynarki Wojennej w dłuższej, docelowej perspektywie, skutkujące pełną przebudową jej dotychczasowego modelu, skłaniały do przeprowadzenia wnikliwych, uprzedzających badań i analiz. Do ich opracowania, następnie sporządzenia na ich podstawie wspomnianych już planów – naprawczego i zasadniczego – oraz studiów nad polityczną częścią doktryny morskiej winno się wówczas zaangażować odpowiedzialnych ekspertów, obeznanych z praktyczną i teoretyczną stroną tematu, krytycznych w stosunku do własnych opinii i otwartych na osady innych. Powinno się zorganizować ich współpracę, z czasem usankcjonować stosowną formą permanentnej działalności, niezależnej, umiejscowionej jako intelektualne wsparcie w pobliżu kierownictwa marynarki. Od zawsze w poważnych siłach morskich tego typu gremia, w różny sposób umocowane i w różnym stopniu obdarzone kompetencjami, czuwają nad prawidłowym kursem generalnym floty.

Myślą przewodnią wspomnianego planu naprawczego w ówczesnej sytuacji powinien być przede wszystkim motyw powrotu na morze, jako remedium na zatrważająco niski poziom sze-

roko pojmowanego wyszkolenia morskiego. To była największa bolączka Marynarki Wojennej tamtych czasów. Z wielu powodów unikano wychodzenia w morze, nie widziano sensu przebywania na nim, wręcz bano się tego. Czas tam spędzany traktowano jako dziwactwo, okres stracony, kolidujący z przebiegiem osobistych karier. W takiej atmosferze rozpoczęto masowe spisywanie ze stanu floty okrętów, którym przed ostatnim opuszczeniem bandery nie dano szansy wypełnienia powinności do końca drzemających w ich możliwościach. Późniejsze zmiany na okrętach: drastyczne obniżenie etatów (przy jednoczesnym ich podwyższeniu w sztabach i dowództwach i niebywałym rozmnożeniu etatów admirałskich), udziwnienie organizacji okrętowych, wprowadzenie obligatoryjnej kadencyjności stanowisk czy ograniczenie tradycyjnych gratyfikacji związanych ze służbą na morzu doprowadziły do bardzo groźnego zjawiska – rozluźnienia więzi w relacji załoga – okręt.

W tamtych latach w Marynarce Wojennej powszechnie teoria brała górę nad praktyką, a forma nad treścią. Niestety, między innymi z takich powodów w latach dziewięćdziesiątych, a także później, nie podjęto wystarczających działań, aby wyrwać marynarkę ze stanu swoistego letargu i przekształcić ją w nowoczesny rodzaj sił morskich. Nowoczesny przede wszystkim pod względem koncepcji i myśli przewodniej, idei wyznaczającej doktrynę morską na miarę czasów, w których żyjemy.

JAKA STRATEGIA?

Z całą mocą należy podkreślić, że od roku 1991 nie powstał żaden plan dostosowania Marynarki

■ Międzynarodowy prestiż państwa jest tożsamy z prestiżem jego bandery. Zasada ta jest powiązana z rolą floty wojennej w dziejach świata. Obecnie to właśnie ona zajmuje się utrzymywaniem światowego porządku.

⁷ Jeśli chodzi o rozważania dotyczące tej tematyki, szerzej jest znana jedynie książka A. Makowskiego *Siły morskie współczesnego państwa* (Gdynia 2000).

Wojennej RP do nowej sytuacji geopolitycznej Polski, chociaż istniały dokumenty normatywne, które określały docelową sytuację strategiczną naszego kraju i włączenie go do polityczno-wojskowych struktur Zachodu. Prezentowane społeczeństwu plany rozwojowe Sił Zbrojnych RP, w tym Marynarki Wojennej, nie spełniały tego warunku. Zawarte w nich oficjalne sformułowania służyły jedynie utrzymaniu pogodnego nastroju oraz, jak sądzę, stanowisk przez poszczególne wojskowe ekipy kierownicze. Dla specjalistów stanowiły wyraźny sygnał wejścia na równię pochyłą. Świadczyły również o zaniku *fermentu intelektualnego w sztabach*⁸.

Nie sporządzono w marynarce żadnego planu naprawczego na okres przejściowy. Zabrakło planu zasadniczego, realizowanego po przystąpieniu do wspomnianych struktur. Nie opracowano współczesnej doktryny morskiej dla naszych sił morskich ani nie wymuszono na NATO stosownego do stopnia ważności, odpowiedniego potraktowania kierunku bałtyckiego. A przecież określony komponent marynarki powinien być wpisany w sojusznicze plany operacyjne, dotyczące naszego regionu.

Otwarte dla Marynarki Wojennej po 1999 roku perspektywy są ciągle niewykorzystane. Brakuje przemyślanych koncepcji. Nadal dominuje tymczasowość, przypadek i prowizorka. Potwierdzają ten stan rzeczy pojawiające się od czasu do czasu, tu i ówdzie opinie, oceny oraz propozycje, dotyczące rozwiązań najważniejszych dylematów, stojących przed naszymi siłami morskimi. Ich autorzy, kierując się autentycznym i chwalebny zaangażowaniem, starają się odpowiedzieć na pytania: czy Marynarka Wojenna jest krajowi potrzebna? Jeżeli tak, to dla jakich celów? Jaka ma ona być?... W końcu, wyrażając swój niepokój nad jej obecnym stanem, pytają – co dalej? Są to jednak opinie pojedyncze, indywidualne, siłą rzeczy niespójne, rozproszone, niekiedy dziwne lub oderwane od powszechnie stosowanych w praktyce morskiej rozwiązań.

Większość z tych opracowań skupia się jedynie na kwestii planów budowy nowych okrętów, widząc w tym remedium na wyjście Marynarki Wojennej z zapaści. Jest to założenie błędne, pro-

blem jest bowiem znacznie szerszy. Nietrafione są także opinie sugerujące specjalizację w ramach NATO: logistyczną – „prawdziwe” okręty zabezpieczenia logistycznego, jak i same działania tego typu są często bardziej złożone od okrętów i działań bojowych; przeciwninową – Belgia, ubezpieczana ze wszystkich stron przez silne floty sąsiadów, w swoim czasie mogła pozwolić sobie na taką specjalizację. Mało poważne są, szczególnie w naszej sytuacji, propozycje budowy wielozadaniowych okrętów wsparcia operacyjnego sił zbrojnych lub okrętów transportu strategicznego. Chyba żadna flota nie utrzymuje stricte w swoim składzie okrętów do transportu sił lądowych – okręty transportowo-desantowe są przeznaczane głównie do transportu jednostek piechoty morskiej. Bardzo dyskusyjną kwestią jest utrzymywanie w składzie naszej marynarki okrętów podwodnych.

Dzieje się tak, ponieważ wszystkie dyskusje dotyczą niezwykle zróżnicowanego organizmu jakim jest flota. Nikt sam, indywidualnie, nie jest w stanie objąć wszystkich związanych z nią zagadnień. Formułowane w ten sposób poglądy nie znajdują zresztą żadnego formalnego adresata. Trafiają w próżnię. Pozostają bez odzewu ze strony czynników oficjalnych, które milczą, a jednocześnie nie przedstawiają szerszej opinii publicznej żadnych rozwiązań obecnej, krytycznej sytuacji, nie mówiąc już o konkretnych planach systemowych. W tym miejscu ponownie wyłania się potrzeba posiadania przez Marynarkę Wojenną ośrodka koordynującego tego typu rozważania.

Od kilkunastu lat, po raz pierwszy w swojej historii, nasz kraj znalazł się w sytuacji bliskiej wypełnienia wszystkich koniecznych warunków umożliwiających utworzenie sił morskich, których nadrzędnym celem będzie zapewnienie bezpieczeń-

⁸ A. Makowski: *Marynarka Wojenna RP – co dalej?*. Gdynia 2010, s. 1. Maszynopis w posiadaniu autora. O braku spójności i konsekwencji, a moim zdaniem także anachronizmach, zawartych we fragmentach dotyczących Marynarki Wojennej w podstawowych dokumentach wyznaczających strategiczne kierunki bezpieczeństwa i obronności naszego kraju pisze T. Szubrycht w opracowaniu *Siły morskie jako narzędzie realizacji interesów państwa*, umieszczonym w zbiorze materiałów na konferencję naukową *Rola i zadania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa*. Warszawa 2010, od s. 39.

stwa i pomyślnego rozwoju Polski. Jednocześnie chodzi o rodzaj sił zbrojnych, który nie jest wpisany w naszą tradycję – podobnie zresztą jak inne dziedziny działalności ludzkiej na morzu. Jeżeli w świadomości społecznej Brytyjczyków, Holendrów czy Skandynawów istnieje naturalne przekonanie, że siły morskie są ich krajowi niezbędne, to Polacy z taką samą mocą, w naturalny sposób są pewni, że marynarka to zbytek. Nie ma w tym nic dziwnego. Tamtym przez wieki znaczenie kraju, jego bezpieczeństwo i zasobność kojarzyły się z flotą, służbą przodków w jej szeregach, źródłem emanacji dumy narodowej. Nam – z bytem egzotycznym, osobliwym i ekstrawaganckim. Wydaje się, że nawet ludziom bezpośrednio z Marynarką Wojenną związanym brakuje przekonania i argumentów uzasadniających jej rację bytu. Brakuje pomysłu na stworzenie jej nowoczesnego projektu lub chociażby konceptu uratowania przed niechybnym kresem. Wyczuwa się brak zdecydowania, swego rodzaju bojaźń, przyjmowanie postawy z góry zakładającej, że w polskich warunkach braku przyzwolenia społecznego i akceptacji czynników politycznych, ideę nowej Marynarki Wojennej czeka niechybna porażka.

BĄDŹMY AKTYWNI

Jest dużo przykładów, że wielkie projekty morskie są w Polsce możliwe – ze sztandarową budową okresu międzywojennego portu i miasta Gdyni, fenomenu w skali świata. Potwierdza to także niezwykły sukces, prowadzonej równoległe ze wspomnianą inwestycją, akcji kształtującej morską świadomość społeczeństwa. Dzięki niej do zbioru elementów tworzących obszar dumy narodowej włączono właśnie Gdynię, porty, okręty, statki i koźnierze marynarskie powszechnie noszone przez dzieci. Ze wszystkich atrybutów morskich ludzie byli dumni – tak długo byli dumni, jak długo byli świadomi ich ważności.

Do tej pory nikt nie podjął żadnej poważnej próby przekonania wątpiących, ukazania całej powagi zagrożeń wynikających z zachodzącego procesu likwidacji floty i nie przytoczył argumentów przemawiających za ratowaniem całego przedsięwzięcia. A wszelka inicjatywa dotycząca projektu pod nazwą „nowa Marynarka Wojenna” musi wyjść

od niej samej. To w Gdyni trzeba opracować uzasadnienie jej racji bytu, zaproponować cele jej istnienia oraz określić strukturę konieczną do ich realizacji. Podjąć wysiłki prowadzące do ewentualnego powstania polskiej wersji „ustawy o flocie”. Od zawsze wszelkie przedsięwzięcia podejmowane przez narody na morzu były uzależnione od aktywności, determinacji i konsekwencji ludzi morza z tych narodów się wywodzących. Inicjatywy zgłaszano bez wsparcia władzy, często wbrew władzy, która dopiero po czasie, widząc konkretne korzyści, łaskawie je wspierała.

Tak czy inaczej, u podstaw ewentualnego sukcesu projektu nowoczesnej Marynarki Wojennej leży utrafiona koncepcja całego przedsięwzięcia, wyrażona konkretnym programem. Ponieważ szczególnie trudność całego dzieła polega na tym, że wydatki na budowę „nowej marynarki” trzeba podejmować, nie uświadamiając sobie na razie w pełni wynikających z tego korzyści politycznych, gospodarczych i wojskowych, stosowne starania muszą być wsparte zauważalnymi, odpowiednio rozpropagowanymi, symptomami przyszłych zysków wynikających z bieżącej działalności floty. A takowe, jak pokazuje praktyka, dobre załogi mogą osiągać nawet na okręcie, który w składzie Marynarki Wojennej znalazł się zrzędzeniem losu – mam na myśli ORP „Kontradmiral Xawery Czernicki”, oraz na wiekowych OORP „Flaming”, „Mewa” i „Czajka” – chodzi o ich chwalebny służbę w składzie stałego przeciwminowego zespołu okrętów sił morskich NATO.

Argumenty uzasadniające nakłady na flotę pojawiają się same, jeżeli od zaraz okręty w ich poszukiwaniu wyjdą w morze. Nie przynosi bowiem żadnych korzyści, lecz generuje wyłącznie straty, marynarka mało aktywna, stojąca w porcie. W takim stanie przypomina samochód z silnikiem pracującym na jałowym biegu. Okręty wtedy rdzewieją, a załogi, zbyt mocno wiążą się ze sprawami lądowymi, które w sposób sztuczny wypełniają czas, wypaczając krańcowo cały sens służby. ■

Autor jest absolwentem Akademii Marynarki Wojennej. W latach 1982–1990 był dowódcą ORP „Hydrograf”. W 1990 roku przeszedł do rezerwy.



kmr por. rez.
**BOGDAN
WÓJTOWICZ**
Ministerstwo
Gospodarki



ppłk rez. dr
**CEZARY
SOCHALA**



ppłk rez. dr
**TOMASZ
NALEPA**



**DARIUSZ
MIENTKIEWICZ**
PBP ENAMOR
Sp. z. o.o.

Wspólnie przeciw terroryzmowi

Utrzymanie i doskonalenie własnych zdolności obronnych jest przez sojuszników postrzegane jako ważny wkład w bezpieczeństwo NATO i Unii Europejskiej.

Chociaż w najbliższej perspektywie ryzyko konfliktu zbrojnego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i w sąsiedztwie wydaje się być małe, to nie można wykluczyć powstania zagrożeń o tym charakterze. Zapewnienie bezpieczeństwa będzie się zatem wiązać z posiadaniem niezbędnego potencjału obronnego. Wsparcie ze strony NATO i Unii Europejskiej nie powinno wprowadzać osób sprawujących władzę w naszym kraju w samouspokojenie. Musimy być także świadomi, że w najbliższym czasie największym wyzwaniem dla bezpieczeństwa mogą być zagrożenia takie, jak: terroryzm, proliferacja broni masowego rażenia, ataki na systemy informatyczne, manipulowanie dostawami nośników energii.

Wielkim wyzwaniem dla polityki bezpieczeństwa będzie zapewnienie wystarczającego poziomu wydatków na przykład na walkę z terroryzmem. Występująca w czasie kryzysu tendencja do czynienia znaczących oszczędności w tej dziedzinie tylko do pewnego stopnia jest zrozumiała. Podejmowane kroki nie powinny prowadzić do zmniejszenia roli walki z morskim terroryzmem, szczególnie gdy obserwujemy niebezpieczny poziom jego nasilania na

różnych akwenach świata. Wzrostowi skali terroryzmu morskiego sprzyja duży wachlarz możliwości przeprowadzenia ataków oraz wielkość przewidywanego zysku – pod warunkiem, że chodzi tylko o okup lub zagarnięty towar. Dla specjalistów, odpowiedzialnych za bezpieczeństwo transportu morskiego i portów morskich, niezwykle realny jest scenariusz ataku z użyciem broni masowego rażenia (BMR) lub ataku na statki przewożące materiały niebezpieczne. Następstwem mogą być niewyobrażalne straty ludzkie, a także spowodowanie katastrofalnego w skutkach skażenia środowiska¹.

¹ Por. np.: C. Sochala, T. Nalepa: *Zagrożenia dla ludzi, środowiska naturalnego oraz infrastruktury państwa wynikające z zastosowania broni masowego rażenia*. W: *Ochrona infrastruktury krytycznej*. Szczytno 2010, s. 177–185; T. Nalepa, C. Sochala, B. Nalepa: *Broń masowego rażenia orężem terroryzmu XXI w. – wybrane zagadnienia*. Kwartalnik TWO „Zeszyt Problemy” 2010 nr 3, s. 101–113; T. Nalepa, S. Popiel: *Terroryzm chemiczny*. „Przegląd Bezpieczeństwa Wewnętrznego” 2009 nr 1, s. 61–76; T. Nalepa, C. Sochala, P. Ligenza, J. Szymanowski: *Potencjalne konsekwencje zagrożeń terrorystycznych wynikających z przechowywania zapasów niebezpiecznych substancji chemicznych i przeciwdziałanie im*. W: *Terroryzm – skutki i reagowanie*. Zdrowie i Zarządzanie. Kraków 2009, s. 101–112.

Jednym z najbardziej prawdopodobnych sposobów ataku wydaje się wykorzystanie materiałów wybuchowych do niszczenia infrastruktury portowej, portów i przyległych do nich miast, przewożonych materiałów (kontenery), jednostek pływających cywilnych i wojskowych, jak również ludzi².

REAKCJE SOJUSZU

Jeszcze w 2010 roku były prowadzone prace nad nową koncepcją strategiczną sojuszu północnoatlantyckiego oraz związane z jego transformacją i reformą. W tym kontekście dostrzegano potrzebę rozszerzenia współpracy z organizacjami i państwami spoza NATO, na przykład z Radą Partnerstwa Euroatlantyckiego (Euro-Atlantic Partnership Council – EAPC) czy Rosją i Australią. We wrześniu 2010 roku zakończono opracowanie projektu nowej strategii NATO. Dokument przyjęto podczas szczytu Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Lizbonie.

Planowana wówczas transformacja i reforma NATO miały na celu poprawę alokacji posiadanych zasobów finansowych sojuszu i lepsze ich wykorzystanie. Założono, że osiągnięcie nakreślonych celów będzie możliwe pod warunkiem, że transformacja będzie oparta na następujących zasadach:

- priorytety zostaną wyznaczone z uwzględnieniem zadań i zasad ich finansowania;
- będą wypracowane rozwiązania kolektywne, wspólnie finansowane (np. *Program wczesnego ostrzegania i kontroli powietrznej NATO* – program AWACS – Airborne Warning and Control System);
- będzie miała miejsce specjalizacja (np. będą funkcjonowały centra doskonalenia);
- uniknie się dublowania zadań (chodzi o rozwijanie komplementarnego przemysłu obronnego w obrębie NATO oraz poszukiwanie możliwości szerszej współpracy z Unią Europejską. Nowe przykłady współpracy to: śmigłowiec transportowy, zwalczanie improwizowanych urządzeń wybuchowych, nadzorowanie sytuacji na morzu);
- zostanie przeprowadzona reforma struktur organizacyjnych, zarówno cywilnych, jak i wojskowych.

W toku dyskusji pojawiał się temat sił zbrojnych NATO oraz priorytetów w rozwijaniu zdolności obronnych, wynikających z obecnych zagrożeń. Do kluczowych, z punktu widzenia operacyjnego, systemów uzbrojenia zaliczono systemy C2 (Command and Control), dystrybucji informacji i tworzenia wspólnego obrazu sytuacji operacyjnej. Jednocześnie dostrzegano duże zainteresowanie systemem obserwacji sytuacji naziemnej (system AGS – Alliance Ground Surveillance).

Już trzy lata temu zwrócono uwagę na potrzebę poprawy międzynarodowej współpracy w celu szybszego, sprawniejszego, tańszego zaopatrzenia w sprzęt niezbędny do prowadzenia operacji sojuszniczych. Kryzys finansowy spowodował jednak spowolnienie wielu inwestycji i różnych zamierzeń. Należy podkreślić, że deklaracje polityczne nie zawsze są wystarczające, szczególnie w wypadku państwa, gdzie przemysł obronny w przeważającej mierze należy do prywatnych przedsiębiorców. Zatem wskazane wydaje się stałe zacieśnianie stosunków w ramach współpracy transatlantyckiej. Idea ta jest najlepszą drogą pozyskiwania zasobów i zdolności obronnych.

Duży nacisk został w tym czasie położony na kontynuację programu obrony przed terroryzmem. Dokonano jego przeglądu i stwierdzono, że powinien on:

- być dostosowany do aktualnych zagrożeń, występujących na morzu, w powietrzu i na lądzie (fot. 1);
- odnosić się do przyjętych tak zwanych mierzników efektywności;
- mieć zdefiniowane cele krótkoterminowe;
- grupować projekty szczegółowe w szersze zagadnienia, do których zaliczono: ochronę infrastruktury i różnych systemów, zabezpieczenie sił walczących z terroryzmem, zwiększenie skuteczności walki z terroryzmem, zwalczanie improwizowanych urządzeń wybuchowych (IED).

W związku z ostatnim wymienionym problemem, został opracowany *Plan działania NATO w zakresie zwalczania IED*. Zwrócono uwagę na potrzebę szkolenia pododdziałów wyspecjalizowa-

² C. Sochala et al.: *Sily i srodki niezbedne do walki z terroryzmem*. „Przegląd Morski” 2011 nr 1, s. 6–15.



ADAMI ROIK/COMBAT CAMERA DOSZ

Fot. 1. Walkę z terrorystami na morzu i w powietrzu przeciwczyły ostatnio służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo naszego kraju

nych w tej dziedzinie. Zaprezentowano również koncepcję szkolenia, przygotowującego żołnierzy do wykonywania zadań bojowych w środowisku zagrożonym występowaniem IED oraz przedstawiono propozycję wykorzystania nowych rozwiązań technicznych w wyposażeniu pododdziałów przeznaczonych do ich unieszkodliwiania. Zwalczenie IED powinno być w związku z tym działaniem kompleksowym, obejmującym wiele ważnych zamierzeń, na przykład takich, jak: rozwijanie wiedzy o IED, wyposażenie w środki wykrywania i niszczenia ładunków wybuchowych, gromadzenie doświadczeń w tej dziedzinie, wzmożenie współpracy z organizacjami międzynarodowymi, alokacja odpowiednich zasobów finansowych.

Mamy już pozytywne efekty współpracy między NATO i Unią Europejską. Możemy do nich zaliczyć:

- prowadzenie wspólnych ćwiczeń z obrony przez bronią masowego rażenia,
- koordynację prac w następujących dziedzinach: zwalczanie improwizowanych urządzeń wy-

buchowych, rozwój bezałogowych systemów powietrznych (BSP) oraz współpraca we wsparciu medycznym,

- zainicjowanie koordynacji planowania zdolności Unii Europejskiej z planowaniem obronnym NATO.

Istotną kwestią stała się współpraca transatlantycka przemysłów obronnych (Trans-Atlantic Defence Industrial Cooperation – TADIC). W jej ramach na czoło wysunęły się cztery rekomendacje:

- zachęcenie USA i UE do pogłębiania dialogu dotyczącego przemysłu obronnego. Upatruje się w tym wiele walorów kooperacji, między innymi sprzyjających doskonaleniu walki z terroryzmem;
- poprawa znajomości procedur i procesów kontroli eksportu;
- wypracowanie i utrwalanie nowych mechanizmów tej współpracy;
- utworzenie w NATO tak zwanego forum przemysłowego (np. rady przemysłu).

Należałoby dążyć do zsynchronizowania wysiłków naszego kraju na rzecz intensywniejszego włączenia się w dialog między Stanami Zjednoczonymi i Unią Europejską, z jednoczesną próbą rozszerzenia wachlarza w dziedzinie współpracy transatlantyckiej przemysłów obronnych. Korzystając z tej formuły kooperacji byłoby wskazane położenie większego nacisku na włączenie się Polski w program obrony przed terroryzmem, w tym w etap zwalczania terroryzmu na morzu.

NASZA RZECZYWIŚTOŚĆ

Na tle współpracy przemysłowej naszego kraju z partnerami zagranicznymi można by rozważyć udoskonalenie poszczególnych faz budowy nowego okrętu patrolowego, przyszłego ORP „Ślązak”, który jest wynikiem kompromisu potrzeb Marynarki Wojennej RP i możliwości Ministerstwa Obrony Narodowej. Nieudolność zarządzania przez MON dużymi projektami dawała już o sobie znać. Przykładem jest przeciwlotniczy zestaw raketowo-artyleryjski Loara czy automatyczny detektor skażeń chemicznych i promieniotwórczych Tafios³. To, o czym mówi teraz sojusz, niektórzy nasi dowódcy rodzajów sił zbrojnych nazywali mobilnością sił lub ich ekspedycyjnym charakterem⁴. Tego typu zdolności nasza Marynarka Wojenna miała nabywać wraz z pierwszym z sześciu okrętów klasy korweta – znanym pod nazwą Gawron⁵. Całe szczęście, że program, choć w nowej konfiguracji, ma szansę dalszej realizacji – niestety z kilkuletnim opóźnieniem.

Program „Gawron” pokazuje z jednej strony zdolność naszych dowódców do dalekiego wybiegania w przyszłość, z drugiej niekonsekwencję polityków, którzy na forum międzynarodowym składają deklaracje, zachwycają się techniką (na którą nas nie stać) i czekają na następne wybory, nie ponosząc konsekwencji za swoje decyzje. Tego typu działania osłabiają nie tylko nasz wizerunek jako państwa, jeśli chodzi o nasze możliwości realizacji zobowiązań sojuszniczych – w tym do zachowania i rozwoju własnych zdolności do obrony, ale również w sferze przemysłowej. Brak silnych ośrodków badawczo-rozwojowych, biur kon-

strukcyjnych i zdolności technologicznych sprowadza nas do roli producenta trzeciej kategorii (oczywiście mamy też wyjątki). Niestety, nasze projekty w skali międzynarodowej to zaledwie prace racjonalizatorskie i swoiste „rękodzieło”. W kraju rozwinęła się na szeroką skalę sfera pośrednictwa, a polskie firmy, które mogłyby konkurować z zagranicznymi, nie mają odpowiednich zdolności finansowych. I tu zbliżamy się do meritum.

Wszystko miała „załatwić” *Strategia konsolidacji i wspierania rozwoju polskiego przemysłu obronnego w latach 2007–2012. Czy załatwiła?* Czy w Ministerstwie Gospodarki powstał raport z realizacji drugiej już fazy konsolidacji przemysłowego potencjału obronnego (PPO)? Brak właściwego zarządzania tym jakże ważnym dla bezpieczeństwa kraju sektorem jest przyczyną walki o kontrolę nad „zbrojeniówką”. Bije się o nią Ministerstwo Obrony Narodowej, Ministerstwo Skarbu Państwa, Ministerstwo Gospodarki i związki zawodowe przemysłu zbrojeniowego. Niestety, takie zarządzanie negatywnie odbija się na efektach finansowych PPO.

Można sobie zadać pytanie: kto na tym korzysta? Odpowiedź jest prosta – podmioty zagraniczne i pośrednicy. Dzisiaj świat to globalna wioska i wymaga globalnego myślenia. Wielkie projekty – a zapewnienie bezpieczeństwa samo w sobie stawia największe wyzwania – wymagają zaangażowania dużych środków finansowych i dużego potencjału badawczo-naukowego. Stąd potrzeba większej integracji naszego przemysłowego potencjału obronnego z „globalną wioską”, przy założeniu, że państwo nie pozostanie pozbawione kontroli nad tym, w co się angażują podmioty PPO. Przykład

³ Por.: T. Nalepa, B. Wójtowicz, A. Bagniewski: *Wykorzystanie nowoczesnych rozwiązań konstrukcyjnych i systemowych przez przemysłowy potencjał obronny w Polsce*. Kwartalnik TWO ZO Bydgoszcz „Biuletyn Informacyjny” 2011 nr 3, s. 32–56.

⁴ Szerzej: R. Łukasik: *Wpływ nowoczesnych technologii na kształtowanie nowego miejsca i roli Marynarki Wojennej RP w perspektywie 2025 roku*. „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” 2001 nr 3.

⁵ Por.: T. Nalepa, B. Wójtowicz, A. Bagniewski: *Wykorzystanie nowoczesnych rozwiązań...*, op.cit. s. 46–47.

„Gawrona”⁶ pokazuje, że bez pomocy (dostaw) z zewnątrz nie odbudujemy naszej floty. Nie znaczy to, że nie moglibyśmy zrobić wszystkiego sami, ale mogłoby to nas cofnąć o kilka, a nawet kilkanaście lat. Właśnie takie podejście w wypadku „Gawrona” skutecznie opóźniło realizację programu. Obawiamy się, że to samo może spotkać program „Kormoran”.

Taka postawa, prezentowana również w relacjach z firmami zagranicznymi (choć nie tylko to), nie pozostaje bez wpływu na współpracę z zagranicą, czego przykładem jest również program wspomnianej korwety. Europa w ciągu ostatnich lat w znacznym stopniu usamodzielniała się od USA, teraz to Stany Zjednoczone bardziej są zainteresowane kooperacją z Europą. Czasami nawet wolą kupić całe firmy na Starym Kontynencie niż rozpoczynać prace nad danym projektem u siebie. Tak było na przykład w wypadku firmy produkującej SatCom (Satellite Communications) – system łączności satelitarnej, VSAT (VideoSat) czy też Polskich Zakładów Lotniczych Sp. z o.o. – PZL Mielec. Najczęściej jednak powstają spółki joint venture.

Dla nas najlepszym rozwiązaniem – choćby z uwagi na położenie geograficzne – jest współpraca w ramach Unii Europejskiej. Oczywiście dla utrzymania odpowiednio wysokiego poziomu rozwoju technologicznego konieczne jest poczynienie dalszych kroków w kierunku bardziej intensywnej współpracy w dziedzinie przemysłów obronnych między USA i UE, w taki sposób, by ta kooperacja przyniosła także korzyści naszemu krajowi⁷. Nie chodzi nam o dostawy wysłużonych, bojowych okrętów z USA dla Marynarki Wojennej RP, ale o relacje partnerskie, także o dostęp do najnowszych technologii, co umożliwiłoby zbudowanie w polskiej stoczni nowoczesnego okrętu.

Taka kooperacja mogłaby pozytywnie wpłynąć również na budowę okrętu patrolowego dla naszych sił morskich, który w razie potrzeby mógłby zostać wydzielony do walki z terroryzmem, piractwem morskim, podobnie jak robią to inne państwa. Byłoby to szczególnie uzasadnione z chwilą uruchomienia, w ramach dywersyfikacji, dostaw gazu do Polski drogą morską. W ten sposób kraj nasz mógłby za pośrednictwem swoich sił zbrojnych wy-

wiązywać się z zadania obrony własnych interesów poza granicami państwa.

Podobnie postąpili Szwedzi. W wyniku nasilających się ataków na jednostki handlowe, transportujące surowce strategiczne, NATO podjęło określone działania. W ślad za tym Szwecja zdecydowała się na włączenie do walki z terroryzmem na morzu korwet typu Visby. Dla nas zaistniałaby też szansa na wydzielenie nowego okrętu patrolowego do tego typu działań. Zatem upatrujemy swej szansy na włączenie się do współpracy wielonarodowej w walce przeciwko morskiemu terroryzmowi. Dlatego nasz kraj powinien zachęcać USA i Unię Europejską do pogłębiania dialogu w ramach transatlantycznej współpracy przemysłów obronnych (TADIC).

Przemysł polski ma ciągle duży potencjał. Naszym największym atutem jest niższy niż w innych państwach koszt pracy przy jej wysokiej jakości. Dogodne położenie geograficzne oddala nas od miejsc ogarniętych konfliktami regionalnymi i sprzyja koncentracji na realizowanym celu. Ważna jest także koncentracja podmiotów wokół głównych stoczni w kraju. Naszą specjalnością mogłyby być remonty i modernizacje okrętów wojennych, tak jak na przykład specjalizacją holenderskiej stoczni DAMEN jest budowa okrętów opartych na wspólnej platformie.

ATUTY

Dużym atutem naszych inżynierów jest zdolność do szybkiej adaptacji i otwartość na proponowane rozwiązania. Już dzisiaj nasz przemysł może do-

⁶ Należy rozpatrzyć zmiany prawa jeśli chodzi o wieloletnie budżetowanie zadaniowe. Uregulowania tego dotyczące zawarto w *Ustawie z dnia 25 maja 2001 r. o przebudowie i modernizacji technicznej oraz finansowaniu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej* (DzU 2001 nr 76 poz. 804, z późn. zm.). Zgodnie z jej zapisami na finansowanie potrzeb obronnych Rzeczypospolitej Polskiej przeznaczają się corocznie wydatki z budżetu państwa w wysokości nie mniejszej niż 1,95 procent PKB z roku poprzedniego (art. 7 pkt 1). Nie obejmują one wydatków na sfinansowanie wyposażenia sił zbrojnych w samoloty wielozadaniowe, realizowanych na podstawie odrębnych przepisów (art. 7 pkt 5). To rozwiązanie powinno obowiązywać także w wypadku budowy jednostek pływających dla Marynarki Wojennej RP.

⁷ Szerzej: T. Nalepa, B. Wójtowicz, C. Sochala: *Polski przemysł obronny*. „Przegląd Logistyczny” 2011 nr 3, s. 13–16.

starzać systemy kontroli siłowni okrętowych, systemy zasilania, nadzoru i monitorowania zespołów napędowych, łączności wewnętrznej, różnego rodzaju interfejsy dla narodowych systemów czy też radary. Posiadamy nowoczesne linie technologiczne do cięcia blach na kadłuby statków i okrętów. Możemy wykonywać wysokiej jakości kadłuby spawane i kompletnie wyposażać je w systemy okrętowe (napędowe, energetyczne, automatykę itp.).

Przy dostępie do najnowszych technologii w krótkim czasie moglibyśmy samodzielnie instalować systemy dowodzenia i uzbrojenia, a nawet w ramach kooperacji z zagranicznymi partnerami wykonywać ich elementy. Argumentami przemawiającymi za zwiększonym udziałem polskiego przemysłu w produkcji uzbrojenia i sprzętu wojkowego, w tym także nowych okrętów, są ponadto:

- wzajemne przenikanie się interesów polskiego przemysłu obronnego i Sił Zbrojnych RP;
- zależność możliwości poszczególnych rodzajów sił zbrojnych od stanu zaawansowania technologicznego przemysłowego potencjału obronnego;
- zdecydowanie większa współpraca sił zbrojnych z PPO, co powinno być oparte na kryteriach efektywności i innowacyjności działania;
- koncentracja potencjału badawczo-rozwojowego oraz wdrożeniowego.

Produkowane w kraju systemy uzbrojenia są zgodne ze standardami NATO. Nasze produkty to rozwiązania nowoczesne, spełniające rosnące wymagania współczesnego pola walki. Polskie opracowania są przedmiotem zainteresowania wielu rozwiniętych państw świata. Wymieńmy choćby: zestawy rakiet przeciwlotniczych Grom, które z powodzeniem można instalować na okrętach, podobnie jak wcześniej Strzałę S2M; systemy łączności pokładowej; zintegrowane, z informatyzowanymi systemy dowodzenia i kierowania ogniem; automatyczny sygnalizator skażeń chemicznych i promieniotwórczych Tafios-B – jeden z nowocześniejszych i skuteczniejszych na rynku, który ze względu na swoje właściwości i niewielkie gabaryty może być montowany zarówno w czołgach, pojazdach kołowych, jak i w schronach, biurach i innych obiektach wojskowych; radary 3D.

Polska w wyniku podjętych zobowiązań międzynarodowych specjalizuje się w geografii i kartogra-

fii wojskowej oraz w produkcji sprzętu i wyposażenia wojskowego związanego z ochroną przed skutkami użycia broni masowego rażenia.

Posiadamy znaczący potencjał produkcyjny w branży zbrojeniowej. Szczycimy się również wykwalifikowaną kadrą inżynierską i pracowniczą, bogatym doświadczeniem oraz silną motywacją do podejmowania trudnych wyzwań. Wszystko to sprawia, że nasi producenci są w stanie dostarczyć zaawansowane technologicznie wyroby na potrzeby sił zbrojnych.

Jakość wyrobów nabywanych dla armii jest dla naszych producentów sprawą o pierwszoplanowym znaczeniu. Potwierdzają to uzyskane certyfikaty jakości, zgodne z AQAP (*Allied Quality Assurance Publication – Publikacja standaryzacyjna dotycząca zapewnienia jakości*). Aby sprostać wymaganiom stawianym naszym producentom przez zagranicznych odbiorców, jest realizowany program *Rządowego zapewnienia jakości* (GQA – Government Quality Assurance). Chodzi o nadzorowanie jakości wyrobów przeznaczonych dla sił zbrojnych w państwach NATO, które ratyfikowały i wypełniają postanowienia międzynarodowego dokumentu standaryzacyjnego STANAG 4107.

Uzbrojenie i sprzęt wojskowy, wytwarzane przez polskie firmy, wyróżniają się następującymi cechami:

- potwierdzonymi w działaniu w warunkach bojowych oraz w identycznych bądź zbliżonych warunkach klimatycznych walorami użytkowymi;
- dużą mobilnością i skutecznością działania, popartą wynikami prób i doświadczeń w ramach współpracy z renomowanymi koncernami międzynarodowymi;
- łatwością obsługi i napraw;
- dużym stopniem unifikacji w wypadku podzespołów;
- wysoką odpornością na tak zwany czynnik błędu ludzkiego;
- przyjaznym dla użytkownika, intuicyjnym interfejsem;
- możliwością uruchomienia produkcji (montażu) i serwisu w kraju użytkownika;
- wsparciem serwisowym producenta;
- korzystną ceną z możliwością udzielenia kredytu i gwarancji rządowych.



US NAVY

Fot. 2. W październiku 2000 roku terroryści dokonali w Adenie (Jemen) zamachu na USS „Cole”. Zabili 17 amerykańskich marynarzy i ranili 39.

W obecnych warunkach wszyscy żołnierze w wypadku zagrożenia muszą szybko zdecydować, czy dana sytuacja wymaga użycia środków przymusu, z bronią włącznie, czy zastosowania innych środków zaradczych. Podjęcie takiej decyzji nie jest łatwe, tym bardziej w sytuacji niepewnej, przy ograniczonym czasie i trudności w jednoznacznym określeniu intencji osoby lub grupy.

ŁÓDŹ PEŁNA PIRATÓW

Jeszcze niedawno się mówiło, że nie na każdej jednostce pływającej jest terrorysta. Dzisiaj także na morzu, szczególnie w zagrożonych i niestabilnych rejonach świata, należy stosować zasadę ograniczonego zaufania, a czasami nawet zakładać, że każda łódź może być wrogiem. Coraz częściej w różnego typu rozważaniach powraca sprawa zapewnienia bezpieczeństwa statkom przewożącym surowce strategiczne. Istnieją już wyspecjalizowane firmy, które „wynajmują” wykwalifikowany personel do ochrony statków. Są to przeważnie byli żołnierze lub funkcjonariusze jednostek specjalnych, którzy są mustrowani na statki wraz z odpowiednim wyposażeniem w celu ich ochrony.

Podstawowym jednak sposobem ochrony statków na szczególnie zagrożonych szlakach jest eskorta okrętów wojennych. Niektóre państwa specjalnie w tym celu wynajmują i organizują sieć połączeń infrastrukturalnych na wzór punktów manewrowego bazowania (w rejonie wschodnich wybrzeży Afryki).

Nasz świat jest zagrożony przez wrogów asymetrycznych – na szczęście coraz łatwiej udaje się nam ich zidentyfikować. Mimo to na morzu pojawia się ich coraz więcej, począwszy od idealistycznych powstańców i bojowników dżihadu po piratów i nar-koterrorystów. Sprzyjają temu ostatnie wydarzenia, które zyskały nazwę Wiosny Ludów Afryki. Zagrożone są już nie tylko statki handlowe, ale i okręty wojenne. W październiku 2000 roku, na przykład, terroryści w małej łodzi dokonali w porcie w Adenie (Jemen) zamachu na USS „Cole”. Zabili 17 amerykańskich marynarzy i ranili 39 (fot. 2). Dwa lata później terroryści w małej łodzi, wypełnionej ładunkami wybuchowymi, zaatakowali francuski supertankowiec „Limburg”.

Zagrożone są nie tylko jednostki pływające, ale również infrastruktura portów przeładunkowych

i baz materiałowego uzupełnienia okrętów pod względem logistycznym. Potwierdza to zdarzenie z kwietnia 2004 roku, kiedy to trzy niewielkie jednostki wypełnione materiałem wybuchowym zaatakowały na wodach terytorialnych Iraku terminal naftowy Amaya w północnej części Zatoki Perskiej. Zginęło trzech marynarzy i członek załogi amerykańskiego patrolowca USS „Firebolt”. Na szczęście nowelizacja *Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS)* oraz *Konwencji o przeciwdziałaniu bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation)* wprowadziły nowe zasady dotyczące także bezpieczeństwa portów, co znacznie wpłynęło na poprawę jego stanu na tych obszarach.

Dziś somalijscy piraci, wymachując AK-47 i ręcznymi granatnikami przeciwpancernymi (RPG), atakują statki wycieczkowe, okupują pokłady statków kontenerowych lub zbiornikowców, przetrzymują statki dla okupu. A co się może wydarzyć jutro? Jest oczywiste, że nie każda łódź jest pełna piratów czy terrorystów. Setki łodzi rybackich pływają na wodach północnej części Zatoki Perskiej. Ich załogi próbują zarabiać na życie łowiąc ryby przy wybrzeżu Somalii. Nie bacząc jednak na te sytuacje, co zrobić, jeśli statek zbliża się do potencjalnie zagrożonych wód? Jak można zapewnić bezpieczeństwo załóg, pasażerów i mienia na tak wielu niebezpiecznych akwenach?

PLAN DZIAŁANIA

Każdy statek musi mieć plan bezpieczeństwa oraz odpowiednio przygotowane zespoły, które są w stanie stawić czoła zagrożeniu. Wymaga to jednak wyposażenia ich w praktyczne i skuteczne narzędzia, aby mogli przeciwstawić się przemocy. Olbrzymie zagrożenie ze strony piratów w dalszym ciągu występuje. Świadczy o tym niedawne tego typu zdarzenie: w kwietniu 2013 roku grupa czterestu piratów zajęła kontenerowiec, należący do niemieckiego armatora Sunship Schiffahrtskontor KG. Do zdarzenia doszło około 100 mil morskich od wybrzeży Nigerii. Piraci ukradli kosztowności i porwali pięciu zakładników, wśród nich Polaka.

Ważnym elementem działań podejmowanych w takiej sytuacji przez załogę zagrożonej jednostki jest jednoznaczne ostrzeżenie o możliwości użycia siły do obrony. Na uwagę zasługuje możliwość wykorzystania specjalnych sygnałów dźwiękowych o bardzo wysokiej częstotliwości oraz oświetlenia laserowego i rakiet ostrzegawczych, które skutecznie mogą odstraszyć intruza oraz przykuć uwagę innych jednostek.

W wypadku piratów ostrzeżenia są pierwszą częścią planu reagowania statku. Pozbawiają one piratów elementu zaskoczenia. Następnym etapem powinno być zazwyczaj uruchomienie hydrantów, co w znacznym stopniu utrudnia wdarcie się piratów na pokład. Jeśli na pokładzie będą się znajdować uzbrojeni strażnicy, to niezbędne jest szybkie ustalenie, zanim otworzą oni ogień, intencji napastników. W USA skonstruowano już proste urządzenie wspomagające, którego użycie pozwala zorientować się załodze w intencjach napastników i szybciej podjąć decyzję. LRAD (Long Range Acoustic Device) – urządzenie dźwiękowe dalekiego zasięgu – może wygenerować sygnał ostrzegawczy o dużej mocy, oddziaływający na ludzi, którzy się znajdują w odległości do trzech kilometrów. Sygnał ten w sposób klarowny ostrzega podejrzane jednostki i zmusza je do utrzymania bezpiecznej odległości.

Jeżeli podejrzana jednostka kontynuuje podejście, załoga może uznać, że intencje osób znajdujących się na niej nie są przyjazne. Może zatem podejmować kolejne kroki, mające na celu eskalację środków ochrony życia i mienia. Przykładem takiej akcji jest M/V „Maersk Alabama”, którego pokładowy zespół bezpieczeństwa w kwietniu 2009 roku udaremnił atak. Zespół wykorzystał LRAD ostrzegając przed użyciem w stosunku do piratów broni palnej i zrobił to, zanim podejrzana jednostka mogła podплыnąć wystarczająco blisko, by otworzyć celny ogień.

Na morzu sprostanie wyzwaniom, jakie stawia przed armatorami i załogami piractwo, powoduje konieczność zapewnienia wystarczającej liczby przeszkolonych członków zespołów alarmowych, którzy będą umieli reagować na zagrożenia, zanim znajdą się w zasięgu broni automatycznej i ręcznych granatników przeciwpancernych. Pirat musi

dostać czytelny sygnał, że został zauważony i musi się liczyć ze zdecydowaną reakcją.

Można się pokusić o stwierdzenie „nie pozwól, aby mała łódź stała się dużym problemem”. Dlatego też ważna jest aktywna integracja z podmiotami, na przykład europejskimi, na rzecz realizacji wspólnych zamierzeń, między innymi szkoleń antyterrorystycznych. Jest potrzebna jeszcze większa aktywność w tej dziedzinie. Musimy brać pod uwagę fakt, że trwa kontynuacja budowy Gazoportu w Świnoujściu i wszelkie zabezpieczenia w dziedzinie wzmoczonej ochrony są niezbędne.

Rejon Zatoki Perskiej znajduje się pod nadzorem V Floty US Navy oraz zespołów okrętów działających w ramach tak zwanego globalnego partnerstwa morskiego. Do jego zadań należy konsolidacja przedsięwzięć w walce z piractwem i terroryzmem morskim. Fakt porwania w 2011 roku statku, którym dowodził polski kapitan żeglugi wielkiej, stanowi dowód na to, że działania w ramach globalnego partnerstwa morskiego powinny być wzmoczone. Do czasu wybudowania w kraju nowych okrętów, mogących operować w oddalonych rejonach i z zagranicznych baz czy portów, z przeszkoloną załogą przygotowaną do zwalczania aktów terroryzmu morskiego, należałoby poszukiwać innych form polskiego wkładu w tej dziedzinie. Ponieważ w wielu rejonach świata mamy do czynienia z atakiem piratów na statki różnych bander, należałoby się włączyć do walki z nimi przez wprowadzenie w niektóre rejony świata także jednostek Marynarki Wojennej RP. Niezależnie od tego, powinno się rozważyć wytypowanie doświadczonych zespołów lub grup operacyjnych, z oficerem MWRP w składzie, na placówki w te rejony, gdzie występuje największe zagrożenie terroryzmem morskim.

POTRZEBA WSPÓŁPRACY

Nasz kraj aspiruje do roli jednego z najbardziej liczących się państw Unii Europejskiej. Wyzwania, które stoją przed nami, przekładają się na poszukiwanie nowych form współpracy, także na forum NATO. Dlatego zauważamy rosnące znaczenie współpracy transatlantyckiej między USA i Unią Europejską. Stwarza ona szansę na skuteczniejszą modernizację naszych sił zbrojnych, także Marynarki Wojennej RP. Uzyskalibyśmy w ten sposób nowe

możliwości włączenia się w operacje antyterrorystyczne.

Systematycznie rosną wymagania wobec okrętów wydzielanych do takich operacji. Dlatego dziś już nie można liczyć na wyeksploatowane okręty podwodne typu Kobben, jedne z najstarszych okrętów podwodnych w świecie, będące jeszcze w uzbrojeniu sił morskich. Trzeba stworzyć warunki do pozyskiwania dla Marynarki Wojennej RP nowych jednostek, między innymi takich, które będą mogły brać udział w operacjach antyterrorystycznych. Zwiększenie intensywności i skuteczności na przykład okrętów patrolowych w walce z piratami na morzu wiąże się z koniecznością ich odpowiedniego wyposażenia. Dlatego tak ważna jest współpraca, wymiana doświadczeń i dobrych praktyk morskich. Państwa sojusznicze i unijne powinny przy tym dążyć do zmniejszania różnic w wyposażeniu swych nowoczesnych okrętów. Tylko taka formuła współpracy w dziedzinie przemysłu okrętowego rokuje szansę na to, że walka z piratami na morzu będzie efektywniejsza, co będzie pozytywnie wpływać na realizację interesów narodowych i celów rozwojowych poszczególnych państw NATO i UE. Do tego są jednak potrzebne konkretne decyzje Rządu RP i ich konsekwentna realizacja, aby nie powtórzyła się historia korwety „Gawron”. ■

Kmdr por. rez. Bogdan Wójtowicz – absolwent Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej, Uniwersytetu Warszawskiego oraz SGGW. Obecnie pracuje w Departamencie Spraw Obronnych Ministerstwa Gospodarki.

Płk rez. dr inż. Cezary Sochala – absolwent WOSS, WAT, Europejskiego Centrum Studiów Bezpieczeństwa im. George'a C. Marshalla w Garmisch-Partenkirchen, UW oraz AON. Obecnie jest wykładowcą w Wyższej Szkole Bezpieczeństwa i Ochrony w Warszawie.

Płk rez. dr inż. Tomasz Nalepa – absolwent WSOWChem. oraz WAT. W latach 2004–2010 pracował w Ministerstwie Gospodarki. Następnie był pracownikiem naukowo-dydaktycznym w AON. Obecnie jest niezależnym ekspertem.

Mgr inż. Dariusz Mientkiewicz – absolwent Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej i studiów podyplomowych na kierunku bezpieczeństwo i integracja europejska. Obecnie dyrektor Biura Przedsiębiorstwa Badawczo-Produkcyjnego ENAMOR Sp. z o.o.



płk dypl. w st. spocz.

ZYGMUNT CZARNOTTA

Nowy region strategiczny

Zmiany klimatyczne i topnienie lodów spowodowały, że pojawiła się nowa droga morska, łącząca północny Atlantyk z Oceanem Spokojnym.

Efekt cieplarniany, powodujący znikanie pokrywy lodowej w Arktyce, przyczynił się do cofnięcia granicy lodów w głąb Oceanu Arktycznego i odsłonięcia znacznych obszarów wód przybrzeżnych i wybrzeży Federacji Rosyjskiej. Stało się to przesłanką dla wyznaczenia siłom zbrojnym nowych zadań w obronie jej arktycznych terytoriów.

Ustępowanie lodów umożliwiło dotarcie do potencjalnych złóż ropy naftowej i gazu ziemnego znajdujących się pod dnem Oceanu Arktycznego w dwustumilowej wyłącznej strefie ekonomicznej państw przylegających do Arktyki, zwłaszcza Rosji. Otwarte wody ułatwiły też dostęp do północnych wybrzeży Rosji¹.

Wszystko to spowodowało, że Rosja, oprócz wypełniania zobowiązań międzynarodowych w regionie arktycznym (np. organizacji SAR), nastawia się na wzmocnienie w nim swojej obecności. W lutym 2012 roku Dmitrij Miedwiediew zapowiedział, że Rosja będzie bronić swoich interesów w Arktyce środkami militarnymi². Przed trzema rodzajami sił zbrojnych stanęły zatem nowe

zadania ochrony granic dotychczas niedostępnych, tak dla Rosji, jak i potencjalnego przeciwnika – wzdłuż wybrzeży i na wodach przybrzeżnych Arktyki³. Do 2020 roku mają być sformowane nowe jednostki „arktyczne”: brygady specjalne, ochrony pogranicza, oddziały i bazy logistyczne. W system obrony rosyjskich interesów w Arktyce, wód przybrzeżnych i granicy zostały włączone siły Floty Północnej.

Rosyjska doktryna obronna stawia wymóg zwiększonej obecności okrętów wojennych w strategicznych regionach mórz światowych. Ćwiczenia

¹ K. Mommsen: *Russland gibt den Startschuss*. „MarineForum” 2012 nr 12. <http://marineforum.info/html/russland-arktis.html>. 16.12.2012.

² W. Baranow: *Medwedew für dringende Manahmen zum Schutz von Interessen Russlands in der Arktis*. „RIA Novosti”, 7.02.2012; *Russland will eine Arktis-Armee aufbauen*. „RIA Novosti”, 29.03.2009.

³ A. Druzhinin: *Putin verstärkt U-Bootflotte in Nordost-Passage*. „RIA Novosti”, 5.11.2011; W. Baranow: *Putin lässt russische Marine in Arktis und Fernost stärken*. „RIA Novosti”, 5.02.2012.



PRESIDENT OF THE RUSSIAN FEDERATION

Krażownik rakietowy z napędem atomowym projektu 1144 „Piotr Wielki”

przeprowadzone we wrześniu 2012 roku przez dowództwo Zachodniego Okręgu Wojskowego w Sankt Petersburgu z udziałem jednostek Floty Północnej nie pozostawiają wątpliwości, że do takich mórz Kreml zalicza Ocean Arktyczny⁴.

POLARNY REJS „PIOTRA WIELKIEGO”

Krażownik rakietowy z napędem atomowym projektu 1144 „Piotr Wielki” (numer taktyczny 099, wcześniej „Jurij Andropow” – numer taktyczny 183) jest ciężkim, dziś największym w tej klasie na świecie okrętem o wyporności 25 860 ton (fot.). Rozwija prędkość 31 węzłów. Z założenia jest przeznaczony do walki z grupami lotniskowców uderzeniowych oraz okrętami nawodnymi i podwodnymi na północnym Atlantyku. Jego uzbrojenie składa się z rakiet przeciwokrętowych, antybalistycznych i przeciwlotniczych, torped, wyrzutni bomb głębinowych i armat kalibru 130 mm.

12 września 2012 roku okręt ten wypłynął z bazy morskiej Siewieromorsk (koło Murmańska) i obrał kurs na akwen, do którego dotychczas docierały tylko statki prowadzone przez lodołamacze lub których kadłuby miały wzmocnienia przeciwłodowe. Północną drogą morską okręt flagowy Floty Północnej zamierzał dotrzeć na wschód Przejścia Północno-Wschodniego. Niemal codziennie ministerstwo obrony, dowództwo Floty Północnej i media przekazywały informacje

o okręcie, który nigdy nie był przewidziany do operacji w lodach Arktyki. Rejs krążownika ułatwiła jednak przyroda, która uwolniła od nich drogę morską (rys.).

14 września „Piotr Wielki” sforsował cieśninę Karskie Wrota i wpłynął na Morze Karskie. Trzy dni później, po pokonaniu Cieśniny Wilkického, znalazł się na Morzu Łaptiewów. Z pokładu krążownika regularnie wylatywały dwa śmigłowce Ka-27PL (Helix), aby kontrolować sytuację lodową na trasie okrętu i ustalać dalszy kurs.

20 września „Piotr Wielki” dotarł do Wysp Nowosyberyjskich. W ten sposób pokonał bez pomocy lodołamaczy nieco ponad dwie trzecie tak zwanej północnej drogi morskiej i znalazł się tysiąc mil morskich od cieśniny Beringa i wejścia na Ocean Spokojny⁵. Okazało się jednak, że załoga nie zamierzała kontynuować rejsu do bazy Floty Oceanu Spokojnego we Władywostoku. Przeprowadzone przez krążownik ćwiczenia i strzelanie artyleryjskie w rejonie Wysp Nowosyberyjskich świadczyły

⁴ K. Mommsen: *Russland gibt den...*, op. cit.

⁵ Północna droga morską, licząc od Murmańska do Cieśniny Beringa, ma długość 3500 Mm. Dzieli się na cztery trasy: przybrzeżną Costal Route (3500 Mm), Mid Route (3340 Mm), Transit Route (2870 Mm) i Over the Pol Route (2700 Mm). P. Leybold: *Potenziale der Nordostpassage bis 2050*. Basel 2009, s. 26–27. Biorąc pod uwagę opis rejsu krążownika, płynął on trasą Costal Route.

o tym, że nie chodziło o pokonanie Przejścia Północno-Wschodniego, lecz celem były *strategicznie ważne* ćwiczenia w Arktyce⁶.

20 września ministerstwo obrony zakomunikowało, że krążownik „Piotr Wielki” z powodzeniem odegrał swoją rolę jako *morski segment narodowej tarczy antyrakietowej*. Nie zanotowano, by z okrętu wykonano starty bojowe rakiet. Nie wyklucza się jednak strzelania do celów symulowanych⁷. Do uzbrojenia okrętu należą bowiem rakiety przeciwlotnicze oznaczone kodem NATO jako SA-N-20 Gargoyle, czyli morska wersja naziemnych rakiet przeciwlotniczych S-300. Ich najnowsze warianty mają być zdolne do zwalczania rakiet balistycznych. Rakiety S-300 w wersji morskiej noszą oznaczenie S-300F i S-300FM (Fort i Fort M).

Nie obyło się jednak bez incydentów. Podczas ćwiczeń z wysadzania desantu ze śmigłowca Ka-27 na jedną z wysepek Archipelagu Nowosyberyjskiego, z powodu defektu silnika piloci musieli awaryjnie lądować. Zespół ratunkowy zabrakł uczestników desantu i załogę śmigłowca z powrotem na okręt. Co się stało z Ka-27? – w tej sprawie zapadło milczenie.

Załoga „Piotra Wielkiego” obrała kurs na zachód. Dopiero wówczas media doniosły oficjalnie, że działanie krążownika, którego załoga ćwiczyła obronę antyrakietową na Morzu Łaptiewów, było częścią prowadzonych przez dowództwo Zachodniego Okręgu Wojskowego ćwiczeń dowódco-sztabowych z udziałem sił powietrznych, wojsk obrony powietrznej i obrony wybrzeża oraz jednostek Floty Północnej.

Kiedy „Piotr Wielki” płynął na zachód, 21 września około 20 jednostek Floty Północnej (okręty nawodne i podwodne) włączyło się do ćwiczeń Zachodniego Okręgu Wojskowego. Lotniskowiec „Admirał Kuźniecowa” i kilka jednostek pozostały na Morzu Barentsa. Drugi zespół, złożony z niszczycieli „Admirał Chabanienko” i „Wiceadmiral Kułakow”, okrętu desantowego „Aleksander Ostrakowski” (proj. 775 Ropucha), dwóch holowników i kilku okrętów pomocniczych, płynął do wschodniej części Morza Barentsa. Spotkał się tam z powracającym krążownikiem „Piotr Wielki” oraz trałowcem „Władimir Gumanienko” i kilkoma okrętami pomocniczymi, które na Morzu Karskim

prowadziły rutynowe doroczne trałowanie min z drugiej wojny światowej i które prawdopodobnie też były uwzględnione w scenariuszu ćwiczeń⁸.

Po omówieniu działań zespół się podzielił. Krążownik i niszczyciel „Admirał Chabanienko” sforsowały i zabezpieczyły cieśninę Karskie Wrota. Druga grupa okrętów, okręt desantowy i niszczyciel „Wiceadmiral Kułakow”, wpłynęła na Morze

Przecieranie szlaku

■ Chociaż trudno ocenić realne możliwości obrony antyrakietowej „Piotra Wielkiego”, nie ulega wątpliwości, że po raz pierwszy w ogóle okręt wojenny został użyty do walki z raketami balistycznymi nadlatującymi z kierunku bieguna północnego z pozycji wysuniętej w obszar Arktyki, gdzie został zintegrowany z narodowym systemem obrony powietrznej obszaru kraju. Wcześniejsze rosyjskie ćwiczenia z przechwytywania samolotów-pocisków ograniczały się do akwenów mórz Barentsa i Karskiego.

Karskie i podążała dalej na wschód, aż do Morza Łaptiewów, bez pomocy lodołamaczy. Tam przeprowadzono desant na wybrzeże arktyczne pododdziału piechoty morskiej w celu *wsparcia zakładu górniczego*⁹. „Piotr Wielki” i towarzyszące mu jed-

⁶ V. Akunishyn: *Krejser „Pjotr Velikij” pokazal svoju moshh’ v uchebnom boju*. „Vesti”, 26.09.2012.

<http://www.vesti.ru/doc.html?id=916594>; <http://www.vesti.ru/doc.html?id=909933>. 25.12.2012.

⁷ K. Mommsen: *Russland gibt den...*, op.cit.

⁸ Ibidem.

⁹ I. Wołkowa: *Russland rüstet sich für Kampf um die Arktis*. AG Friedensforschung, 6.12.2012. <http://seefahrer.blog.de/2012/09/28/russische-marine-bildet-arktische-schiffgruppen-14897115/>. 18.12.2012; <http://seefahrer.blog.de/2012/10/07/russland-manoeuver-arktis-14992210/>. 17.12.2012.

Rejs krążownika raketowego „Piotr Wielki” – wrzesień 2012 rok



Źródło: opracowanie własne wg „Marineforum” Heft 12/2012

nostki w drodze do bazy uczestniczyły jeszcze w ćwiczeniach związanych z ratownictwem morskim w warunkach arktycznych. Po zakończeniu ćwiczeń okręty podwodne, korwety raketowe i nadbrzeżne baterie raketowe Floty Północnej wykonały strzelania bojowe do celów nawodnych na Morzu Barentsa.

Ćwiczenia Zachodniego Okręgu Wojskowego skończyły się 28 września 2012 roku. Ich znaczenia nie należy lekceważyć.

OSTRZEŻENIE

Po raz pierwszy państwo przyległe do Arktyki przeprowadziło skoordynowane ćwiczenia, obejmujące morską obronę antyrakietową, Sea Control i operację desantową w warunkach arktycznych. Pierwszy raz też przetestowano działanie na wodach arktycznych okrętów nieprzewidzianych wcześniej do użycia w tych warunkach. W miesiącach letnich na wodach arktycznych pojawiają się jednostki flot Danii, Kanady i USA (okręty podwodne), ale nie przejawiały one dotychczas, według Klausu Mommsena, żadnej aktywności¹⁰. Pogląd taki nie jest jednak ścisły. W marcu 2012

roku w Norwegii przeprowadzono duże ćwiczenia „Cold Response” z udziałem 16 300 żołnierzy z 14 państw NATO¹¹. Można także odnaleźć informacje o ćwiczeniach sił zbrojnych państw przyległych do Arktyki, na przykład amerykańsko-brytyjskich (ICEX) czy duńskich (ICSAR).

Rosja, przeprowadzając wspomniane ćwiczenia, dała jasny sygnał, że w wyniku zmian klimatycznych militarna obrona interesów państwa w Arktyce stała się faktem. Nie należy traktować Arktyki jako odkrytego skrzydła Rosji. Z pewnością ćwiczenia Zachodniego Okręgu Wojskowego miały i charakter demonstracyjny, ale dały też wyraźny polityczny sygnał, że Rosja będzie bronić swoich interesów w tamtym regionie. Nie powinny tego ignorować inne państwa graniczące z Arktyką. ■

Autor jest absolwentem OSA w Toruniu.
Dowodził 2 pa i 32 BA. Był zastępcą szefa WRiA WP.

¹⁰ K. Mommsen: *Russland gibt den...*, op.cit.

¹¹ T. Konicz: *Militarisierung der Region um den Nordpol schreitet rasch voran*. „Junge Welt”, 25.04.2012.



kmdr ppor. **GRZEGORZ KOLAŃSKI**
Dowództwo Marynarki Wojennej

Uzbrojone wybrzeże

Nadbrzeżne wyrzutnie rakiet przeciwokrętowych przez niektórych ekspertów są uważane za przeżytek.

W państwach europejskich brzegowe systemy do zwalczania okrętów są kojarzone głównie z czasami zimnej wojny, kiedy to przewidywano, że będą wykorzystane przeciwko siłom desantowym przeciwnika. W tamtym czasie ich zakupem były zainteresowane głównie państwa, które zamierzały za ich pomocą bronić dostępu do własnych baz lub sprawować pełną kontrolę nad wybranymi akwenami czy też nad przejściami między nimi. Zakończenie zimnej wojny spowodowało spadek zainteresowania tego typu środkami walki, szczególnie wśród państw dysponujących stosunkowo dużym potencjałem sił okrętowych i lotniczych.

ASYMETRYCZNA REAKCJA

Przypadek naszego kraju, który zakupił norweskie rakiety przeciwokrętowe (Naval Strike Missile – NSM) i wprowadza do służby nadbrzeżny dywizjon rakietowy, jest szczególnie. Jeśli jednak spojrzeć na systemy brzegowe szerzej, można się przekonać, że w niektórych rejonach świata mają się one całkiem dobrze. Dotyczy to zwłaszcza rejonów o podwyższonym ryzyku zaistnienia konfliktu zbrojnego i krajów,

które mają szansę stać się potencjalnym celem działań, określanych jako projekcja siły z morza. Rakiety przeciwokrętowe, wystrzelwane z brzegu, mogą się także stać efektywnym narzędziem w działaniach asymetrycznych.

Prawdopodobnie najbardziej znane przypadki wykorzystania brzegowych systemów rakietowych łączą się z ich użyciem niekonwencjonalnym. Pierwszy przykład to epizod związany z konfliktem falklandzkim w roku 1982. Argentynicy uszkodzili wówczas brytyjski niszczyciel HMS „Glamorgan” D19 typu County. Okręt został trafiony rakieta Exocet MM38, zdemontowaną z niszczyciela ARA „Seguí” D25 i wystrzeloną z prowizorycznej wyrzutni brzegowej (Instalación de Tiro Berreta – ITB). Nadmienić należy, że dane do strzelania zostały wypracowane na podstawie informacji dostarczonych przez lądowy radar pola walki (Radar D’acquisition Et De Surveillance Terrestre – RASIT).

W drugiej połowie lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku systemy brzegowe zostały użyte z pewnymi sukcesami w trakcie tak zwanej wojny tankowców, toczonej w rejonie Zatoki Perskiej podczas wojny iracko-irańskiej (1980–1988). Początek lat dziewięćdziesiątych to wojna



MBDA/MICHAEL HANS

Fot. 1. Opuszczenie wyrzutni przez pocisk Exocet MM 40 Mk III

o Kuwejt, ale w tym czasie irackie baterie brzegowe nie odniosły większych sukcesów.

W roku 2006 świat obiegły zdjęcia izraelskiej korwety INS „Hanit”, uszkodzonej przez wyrzuty pocisk Noor (irańska wersja chińskiego C 802). Według niektórych źródeł atak został przeprowadzony z użyciem dwóch rakiet. Pierwsza przeleciała nad izraelskim okrętem i miała za zadanie zaangażować pokładowe systemy samoobrony. Późniejsze raporty wykazały, że zarówno urządzenia ostrzegające, jak i zestaw samoobrony nie zostały włączone. Drugi pocisk przeleciał nad powierzchnią morza i to on trafił jednostkę w część rufową, powodując śmierć czterech członków załogi. Dane dla pocisków zostały wypracowane prawdopodobnie na podstawie wskazań radarów libańskiego systemu obrony wybrzeża¹.

OBRONA Z NABRZEŻA

W ciągu najbliższych lat zainteresowanie systemami brzegowymi, przynajmniej w niektórych rejonach świata, może się zwiększyć. Sprzyjać te-

mu będzie rozwój broni raketowej. Nowe generacje pocisków mają większy zasięg. Pozwala to na rozmieszczenie wyrzutni z dala od brzegu, poza strefą oddziaływania ognia artylerii okrętowej lub lotnictwa. Dzięki temu jest możliwe kontrolowanie dłuższego odcinka wybrzeża (akwenu o większej powierzchni) za pomocą mniejszej liczby wyrzutni. Układy naprowadzania z wykorzystaniem nawigacji satelitarnej nie tylko rozszerzają spektrum zwalczanych celów, ale także dają większą możliwość selekcji celów lokalizowanych w pobliżu linii brzegowej.

Rozwój technologii pozwala również na zwiększenie skrytości działania systemów brzegowych. Chodzi zarówno o zmniejszanie pól fizycznych wyrzutni, jak i samych rakiet, a także systemów obserwacji i łączności. O trudnościach związanych ze zwalczaniem dobrze zamaskowanych i mobilnych wyrzutni rakiet przekonały się siły koalicji podczas pierwszej wojny w Zatoce Perskiej przeciwko Irakowi. Mimo uzyskania bezwzględ-

¹ *INS Hanit Suffers Iranian Missile Attack (16.07.2006).* www.defence-update.com. 11.03.2013.



MO ROSJI

Fot. 2. Start rakiety Ch-35 Uran z wyrzutni systemu Bal

nej przewagi w powietrzu, lotnictwo sprzymierzonych nie zdołało zniszczyć wszystkich irackich baterii, choć znacznie ograniczyło możliwość ich efektywnego użycia².

Przy zakupie wyrzutni brzegowych dużą rolę odgrywają kwestie finansowe. Same wyrzutnie i rakiety są tańsze niż okręty mające równoważny potencjał bojowy. Taniej także wychodzi ich eksploatacja i utrzymanie w gotowości do działań we wskazanym rejonie. Koszty zaczynają za to rosnąć, jeśli do wyrzutni trzeba dodać efektywny system walki, obejmujący między innymi wykrywanie celów i kierowanie ogniem. Jeśli chce się wykorzystać maksymalny zasięg rakiet, system wykrywania powinien umożliwiać lokalizację celów znajdujących się w większych odległościach (poza horyzontem). W zależności od zasobności portfela może on obejmować całe spektrum środków (np. radiolokacyjnych, optoelektronicznych, akustycznych) i platform (załogowych i bezzałogowych, powietrznych, morskich lub kosmicznych). W rzeczywistości niewielu użytkowników rakiet o zasięgu 200 kilometrów i większym ma szansę użyć ich w takiej odległości³.

Pełne wykorzystanie zdolności bojowych rakiet jest możliwe przy dostępie do nawigacji satelitarnej oraz odpowiednich baz danych dla głowic poszukujących. W wypadku większości nowoczesnych rakiet przeciwookrętowych jest możliwe zwalczanie celów, w tym lądowych, na podstawie podanych koordynat, ale nie jest to optymalny sposób ich użycia⁴.

Swobodne wykorzystanie bojowych baterii brzegowych jest związane z odpowiednią obroną przed środkami napadu powietrznego. Dotyczy to zarówno obrony bezpośredniej, którą mogą zapewnić przeciwookrętowe systemy rakietowe i artyleryjskie krótkiego zasięgu, jak i pośredniej – rozumianej jako niedopuszczenie do wywalczenia przez przeciwnika panowania w powietrzu. W wypadku działań bojowych należy automatycznie założyć, że wyrzutnie i sta-

² M. Dura: *Przegląd raketowych baterii nadbrzeżnych cz. I*. „Nowa Technika Wojskowa” 1998 nr 9.

³ R. Hewson: *Fire from the shore: coastal missile batteries take a new fix*. „Jane’s Navy International” 2012 nr 11.

⁴ Ibidem.

nowiska stacji radiolokacyjnych baterii brzegowych będą traktowane jako cele priorytetowe.

Użytkownicy brzegowych systemów przeciwokrętowych często wykorzystują wcześniej przygotowane stanowiska startowe dla wyrzutni mobilnych. Po zajęciu stanowiska startowego wyrzutnia jest podpinana do istniejącej infrastruktury, która umożliwia zdalne sterowanie odpalaniem rakiet. Stanowisko startowe, z przygotowanymi systemami łączności punktami dowodzenia, zapewnia wy-

Chybione użycie

■ Podczas interwencji w Libii (2011 r.) znajdujące się blisko brzegu okręty koalicji wchodziły w zasięg rażenia niekierowanych zestawów rakietowych BM 21 Grad kalibru 122 mm libijskich sił wiernych reżimowi. Przy ostrzale okrętów stosowano taktykę, polegającą na wystrzeleniu w ich kierunku pojedynczej rakiety w celu dokładniejszego określenia namiarów, a dopiero następnie odpalano całą salwę. Zabiegi te nie przyniosły odpowiednich efektów (nie było żadnego trafienia), co świadczy o nieskuteczności tego typu zestawów (niekierowanych) przy zwalczaniu celów punktowych, nawet o stosunkowo dużych rozmiarach (klasy fregaty).

soki stopień skrytości działania – większy niż w wypadku okrętów pełniących dyżur na morzu⁵.

Oprócz rakiet przeciwokrętowych pododdziały wojsk brzegowych są uzbrajane w stosunkowo tańsze systemy raketowe krótkiego zasięgu, zapożyczone od wojsk lądowych. Często są to systemy przeciwpancerne o wydłużonym zasięgu, jak na przykład Spike-ER (zasięg do 8 km). Innym przykładem może być amerykański AGM-114 Hellfire, przyjęty do uzbrojenia armii szwedzkiej jako RBS 17 (zasięg również do 8 km). Przeznaczeniem tych zestawów jest między innymi zwalczanie małych jednostek nawodnych oraz rażenie innych celów o małej wartości bojowej, których nie opłaca się zwalczać większymi i droższymi raketami.

W porównaniu do sił okrętowych, systemy brzegowe nie zapewniają jednak takiej możliwości kontroli nad akwenami i szlakami żeglugowymi jaką daje stała obecność jednostek pływających. Za ich pomocą nie da się dokonać inspekcji podejrzanej jednostki. Platformy okrętowe i brzegowe mogą się wzajemnie uzupełniać, zwłaszcza w wypadku niskiego potencjału bojowego lub małej ilości tych pierwszych. Przykładem może być użycie okrętów klasy OPV (Offshore Patrol Vessel), działających w zasięgu baterii brzegowych z raketami dalekiego zasięgu. Stosunkowo tanie i o dobrych właściwościach morskich okręty patrolowe mogą „wezwać” wsparcie ogniowe z brzegu. Oczywiście, ograniczeniem pozostaje tutaj zasięg rakiet oraz łączność umożliwiająca precyzyjne wskazanie celu.

SYSTEMY EUROPEJSKIE

Spośród państw europejskich, oprócz naszego kraju, brzegowe baterie rakiet przeciwokrętowych znajdują się w uzbrojeniu Cypru, Grecji, Chorwacji, Szwecji i Finlandii.

W latach 1993–2003 systemy tego typu posiadała także Dania, która zdecydowała się na pozyskanie amerykańskich rakiet Harpoon. Duńczycy dysponowali dwoma bateriami, z których każda składała się z dwóch mobilnych wyrzutni przenoszących cztery pociski, oraz wozu dowodzenia. Rakiety pozyskano z wycofywanych ze służby fregat raketowych typu Peder Skram.

Inne państwa skandynawskie, Szwecja i Finlandia, zdecydowały się na zakup systemów brzegowych z raketami dostarczonymi przez szwedzką firmę SAAB. W skład baterii wyposażonej w pociski RBS 15 wchodzi dwa plutony ogniowe. W każdym z nich znajduje się sekcja dowodzenia i trzy sekcje ogniowe, w których skład wchodzi po jednej wyrzutni przenoszącej cztery rakietki.

W wersji szwedzkiej (CMB90 – Coastal Missile Battery 90, oznaczenie rakiety RBS 15KA) są wykorzystywane podwozia firmy Scania. Pierwotnie Szwedzi zamierzali zakupić od czterech do sześciu baterii, ale ostatecznie skończyło się na jednej. Na początku XXI wieku na fali ogólnego rozbiorzenia i ona została wycofana ze służby. Finowie

⁵ Ibidem.



MOROSJI

Fot. 3. Wyrzutnia i stacja radiolokacyjna systemu Club-M w trakcie zajmowania stanowisk startowych

natomiast zakupili baterie pocisków RBS 15SF Mk II (MtO 85 – Meritorjuntaohjus 1985) zamontowane na podwoziach pojazdów rodziny SA240 firmy Sisu. Szwedzkie rakiety są wykorzystywane także przez armię chorwacką, która posiada przynajmniej trzy wyrzutnie zamontowane na podwoziach samochodów ciężarowo-terenowych firmy Tatra. Podobnie jak w wypadku Danii, chorwackie rakiety były pierwotnie przeznaczone dla sił okrętowych.

W ostatnich latach firma SAAB przygotowała i przetestowała wyrzutnie brzegowe wyposażone w najnowszą wersję pocisku RBS 15 – Mk III. Podczas testów w roku 2008 firma SAAB użyła mobilnej wyrzutni wycofanej ze służby w szwedzkich siłach zbrojnych. Do standardu Mk III została zmodernizowana przynajmniej część wyrzutni fińskich (MtO 85M).

Zarówno w wypadku Chorwacji, jak i Finlandii oraz Szwecji, należy zwrócić uwagę na rozbudowaną i różnorodną linię brzegową tych krajów. Podobnymi warunkami charakteryzuje się wybrzeże Grecji, która zakupiła brzegowe wyrzutnie rakiet przeciwokrętowych Exocet (fot.1). W latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku Grecy nabyli dwie baterie brzegowe wyposażone

w poczwórne wyrzutnie rakiet w wersji MM 40, zamontowane na podwoziach pojazdów Renault TRM 10000. W późniejszych latach baterie te zostały wzmocnione przez kolejne wyrzutnie uzbrojone w pociski wersji MM 38, zdjęte z wycofywanych ze służby kutrów raketowych typu Konidis (Combatante II). Rozmieszczone w neralgicznych rejonach wyrzutnie brzegowe zapewniają greckiej armii kontrolę nad akwenami Morza Egejskiego.

Brzegowe baterie rakiet Exocet zostały również zakupione przez Cypr (trzy baterie Exocet MM 40 Mk II) oraz Katar (cztery baterie Exocet MM 40). Zakupu baterii rakiet MM 38 z drugiej ręki – od Wielkiej Brytanii – dokonało też Chile (gibraltarski Excalibur). Oprócz pocisków rodziny Exocet firma MBDA oferuje także pociski Otomat, które znalazły się w uzbrojeniu baterii brzegowych zamówionych przez Egipt i Arabię Saudyjską. Zarówno rakiety Exocet, jak i Otomat, są dostępne w najnowszych wersjach Exocet MM 40 Mk III i Otomat Mk II Block IV.

Rakiety Otomat Mk II znajdują się także w uzbrojeniu sił morskich Peru – w wyposażeniu fregat typu Lupo oraz wiekowego już krążownika BAP „Almirante Grau”. W najbliższym cza-

sie jednostki te zostaną wycofane ze służby lub będą zmodernizowane, między innymi przez wymianę uzbrojenia. Zdjęte z okrętów systemy raketowe zostały przeznaczone do wykorzystania w zestawach brzegowych. Prezentacja prototypowej wyrzutni zamontowanej na podwoziu pojazdu firmy Volvo miała miejsce w roku 2012.

ROSYJSKA KONKURENCJA

Jednym z głównych dostawców brzegowych systemów przeciwokrętowych wykorzystywanych w wielu państwach jest Federacja Rosyjska (wcześniej był nim Związek Radziecki). Do dziś w kraju tym są opracowywane systemy mogące swobodnie konkurować na zagranicznych rynkach, a największymi ograniczeniami dla ich rozpozszechnienia są względy polityczne. Wśród jeszcz wykorzystywanych systemów wymienić należy Riedut, z raketami P-35B (przyjęcie do służby w 1966 roku), i Rubież, z raketami P-15M Termit (w służbie od 1978 roku, modernizacja w latach osiemdziesiątych).

Do nowego pokolenia, już rosyjskich, choć prace nad nimi rozpoczęto w latach osiemdziesiątych ubiegłego wieku, systemów przeciwokrętowych należą Bastion i Bał. Bastion wykorzystuje rakietę 3M55 Yakhont (P-800 Oniks, SS-N-26 Strobile), o zasięgu 290 kilometrów (wersja eksportowa) przy wysokim profilu lotu i 120 kilometrów przy profilu niskim. Przy powierzchni morza rakietę osiąga prędkość rzędu 2 Ma (około 680 m/s). Zamontowana na podwoziu MZKT 7930 białoruskiej firmy MAZ wyrzutnia przenosi po dwie rakietę o masie trzech ton każda. W skład modułu ogniowego (zestawu) systemu może wejść do czterech wyrzutni. W skład baterii do trzech modułów, liczących łącznie 12 wyrzutni. Po rozmieszczeniu na stanowiskach startowych moduł może pełnić nieprzerwanie dwudziestoczterogodzinny dyżur. Autonomiczność zestawu może zostać wydłużona do 30 dób przez dołączenie pojazdu zabezpieczenia dyżuru bojowego.

Zestawy tego typu zostały zakupione przez Wietnam i Syrię (po dwie baterie z zapasem odpowiednio 40 i 72 rakiet). Dotychczas siły morskie Federacji Rosyjskiej otrzymały trzy moduły ogniowe, które weszły w skład brygady rakietowo-artyleryjskiej Floty Czarnomorskiej. Oprócz

wersji mobilnej (Bastion-P) opracowano także wersję stacjonarną systemu, oznaczoną jako Bastion-S.

Na bazie rakiety Yakhont został opracowany wspólny, rosyjsko-indyjski pocisk PJ 10 BrahMos (od nazw rzek Brahmaputra i Moskwa). Ten prawdopodobnie najszybszy pocisk przeciwokrętowy na świecie może osiągnąć prędkość do 2,8 Ma i ma zasięg do 300 kilometrów. Rakietę może być wystrzeliwana z różnych platform, w tym i lądowych. Armia indyjska była zainteresowana przede wszystkim rozwijaniem wersji przystosowanej do zwalczania celów lądowych (naddźwiękowego pocisku manewrującego). Mimo to opracowano również i przetestowano lądową wersję wyrzutni przeciwokrętowej rakiety. System został przyjęty do uzbrojenia armii indyjskiej, a najbliższe prace nad nim ukierunkowano na opracowanie wersji zdolnej do osiągnięcia prędkości 7 Ma (BrahMos 2).

W systemie Bał wykorzystano rakietę przeciwokrętową Ch-35 Uran (SS-N-25 Switchblade), osiągającą prędkość 0,9 Ma i zasięg od 120 (Ch-35) do 260 kilometrów (Ch-35U). Pojedyncza wyrzutnia może przenosić nawet do ośmiu pocisków (fot. 2). Wyrzutnie modułu ogniowego Bał mogą wystrzelić salwami do 32 rakiet w odstępie co trzy sekundy. Kolejna salwa może zostać oddana po 30–40 minutach, które są potrzebne na ponowne załadowanie wszystkich wyrzutni z pojazdów transportowych (dane dla wersji eksportowej Bał-E). Przynajmniej jeden taki moduł ogniowy znajduje się w służbie w brzegowym dywizjonie raketowym Floty Kaspijskiej.

Wersję brzegową ma także uniwersalny system raketowy Club (SS-N-27 Sizzler), mogący zwalczać szeroką gamę celów nawodnych, podwodnych i brzegowych (fot. 3). W lądowej wersji mobilnej Club-M wyrzutnie mogą przenosić do sześciu pocisków przeznaczonych do zwalczania celów nawodnych (3M54E i 3M54E1) oraz brzegowych (3M14E).

Na potrzeby rosyjskich sił zbrojnych system jest oferowany na produkowanych w Rosji podwoziach BAZ 6909. W wersji eksportowej wykorzystano białoruskie MZKT 7930. W innej wersji, oznaczonej jako Club-K, rakietę są przenoszone w standardowych czterdziestostopowych konte-



MAX SMITH

Fot. 4. Chińskie Rakiety typu Dong Feng mają zasięg 2000–2700 kilometrów i możliwość zwalczania lotniskowcowych grup uderzeniowych

nerach, mieszczących po cztery pociski wraz z niezbędnym wyposażeniem. Uzupełnieniem rodziny Club-K są o połowę krótsze kontenery, które mogą przenosić do czterech rakiet Ch-35 lub Ch-35U. Zarówno krótsze, jak i dłuższe kontenery mogą być transportowane na platformach samochodowych i kolejowych. Można je także umieścić na pokładach statków, co czyni z nich bardzo skryty i trudny do wyeliminowania rodzaj uzbrojenia.

AZJATYCKA OFERTA

W ciągu ostatnich kilkunastu lat Chińska Republika Ludowa (ChRL) zdobyła sobie pozycję jednego z głównych producentów brzegowych systemów raketowych. Na potrzeby zagranicznych kontrahentów ChRL oferuje szeroką gamę zestawów raketowych o zasięgu od kilku do 300 kilometrów. Jednym z głównych handlowych partnerów ChRL jest Iran, który z chińską pomocą ambitnie rozwija własne programy raketowe. W obu krajach baterie brzegowe odgrywają ważną rolę w obronie dostępu do własnego terytorium oraz w kreowaniu polityczno-militarnej rzeczywistości na wybranych obszarach (np. Zatoka Perska). Za

pośrednictwem Iranu rakiety przeciwookrętowe znalazły się w uzbrojeniu libańskiej Partii Boga (Hezbollah).

Jednym z bardziej znanych chińskich systemów raketowych, wykorzystywanych w wyrzutniach brzegowych, jest rodzina pocisków C-801/802 (YJ-8/82/83). Najnowsza wersja rakiety (C-802A) ma zasięg około 180 kilometrów, trzykrotnie dłuższy od wyjściowego modelu YJ-8. Pociski tego typu produkuje także Iran (pod nazwą Noor), który opracował też własną wersję o zasięgu przekraczającym 200 kilometrów (Ghader).

W latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku w Chinach wyprodukowano kilka typów pocisków krótkiego i średniego zasięgu, przeznaczonych na eksport (C-701, C-704 i TL-1). Również te rakiety znalazły zastosowanie w Iranie, który z czasem opracował ich rodzime wersje (Kosar, Nasr)⁶. Dostępne materiały fotograficzne i telewizyjne irańskich systemów brzegowych pokazują, że wyrzutnie są montowane często na podwoziach ciężarówek komercyjnych. Praktyka taka pozwala na skryte prze-

⁶ R. Hewson: *Persian Dragons: Chinese missiles in Iran*. „Jane's Navy International” 2012 nr 3.

mieszczenie i rozmieszczenie systemów w wypadku ewentualnego konfliktu, zwłaszcza z przeciwnikiem mającym przewagę w powietrzu.

Jedną z ostatnich wersji chińskich pocisków przeznaczonych wyłącznie na eksport jest ujawniona w roku 2008 rakietka C-705 o zasięgu do 75 kilometrów. Wcześniej, w roku 2005, Chiny opublikowały dane na temat rakiety C-602 (YJ-62) o zasięgu 280 kilometrów (w wersji eksportowej), mogącej zwalczać zarówno cele nawodne, jak i lądowe. W wersji przeznaczonej dla systemów brzegowych rakiety są montowane na kołowych podwoziach przynoszących po trzy pociski.

Chiny posiadają również unikatowe w skali światowej rakiety balistyczne przeznaczone do zwalczania celów nawodnych (Anti-Ship Ballistic Missile – ASBM). Według dostępnych informacji rakiety typu Dong Feng (DF 21D) mają zasięg 2000–2700 kilometrów i możliwość zwalczania lotniskowcowych grup uderzeniowych (fot. 4). Szczegółowe dane na temat systemu naprowadzania i głowicy bojowej rakiety nie zostały dotychczas oficjalnie upublicznione. Najprawdopodobniej rakiety są naprowadzane z wykorzystaniem satelitarnych systemów wykrywania i nawigacji oraz mają głowicę poszukującą w podczerwieni lub aktywną radiolokacyjną. Niewykluczone, że pociski mogą przenosić głowice jądrowe.

Pociskami klasy ASBM dysponuje również Iran. Rakietka Khalij Fars ma zasięg 300 kilometrów i jest naprowadzana z wykorzystaniem głowicy elektrooptycznej. Jej skuteczność została udowodniona podczas praktycznych strzelań do celów nawodnych. Masa konwencjonalnej głowicy bojowej tego pocisku wynosi 650 kilogramów.

Brzegowe systemy raketowe są rozwijane także przez inne państwa azjatyckie. Uzbrojenie tego typu opracowano i wdrożono do użytku w Japonii i Republice Chin (Tajwan), możliwości w tej dziedzinie ma również Korea Południowa. Pierwszy z tych krajów ma w uzbrojeniu od trzech do pięciu grup ogniowych, a w skład każdej z nich może wchodzić do czterech baterii liczących po cztery wyrzutnie. Każda z wyrzutni przenosi sześć pocisków SSM-1 (typ 88), które mogą być odpalane z dwusekundowym interwałem. Zestawy te, z uwagi na wewnętrzne ograniczenia dotyczące sprzeda-

ży japońskiego uzbrojenia, nie były dotychczas eksportowane do innych krajów.

Własne systemy raketowe przygotował również Tajwan. W latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku przyjęto do uzbrojenia pociski raketowe Hsiung Feng 2 (HF 2), które weszły do wyposażenia ufortyfikowanych punktów broniących dostępu do wysp tajwańskich. W roku 2005 wprowadzono mobilne wyrzutnie rakiet HF 2. Dostępne informacje wskazują, że wyrzutnie, oprócz rakiet HF 2, mogą przenosić jednocześnie także naddźwiękowe pociski HF 3. Łączenie dwóch typów rakiet na jednej platformie jest praktyką w tym kraju, stosowaną również na okrętach. Według niepotwierdzonych informacji, na bazie rakiet HF 2 Tajwan opracował także pocisk manewrujący HF 2E, przystosowany do zwalczania celów lądowych.

JEDNAK POTRZEBNE

Mimo braku szerszego zainteresowania ze strony państw NATO, brzegowe systemy raketowe pozostają liczącym się środkiem walki. Dla niektórych państw są one jednym z kluczowych elementów obrony przeciwdesantowej. Sam fakt ich posiadania ogranicza swobodę działania sił okrętowych ewentualnego przeciwnika i wymusza zaangażowanie znacznych sił i środków do ich poszukiwania i zniszczenia.

W ciągu najbliższych kilkunastu lat znaczenie brzegowych systemów raketowych, z uwagi na stosunkowo szybki rozwój technologii pocisków raketowych i ciągłe zwiększanie ich możliwości bojowych, może nawet wzrosnąć. Dalszy rozwój broni raketowej zostanie ukierunkowany zapewne na uniwersalność ich użycia (niszczenie celów nawodnych i lądowych, także znajdujących się w ruchu).

Skuteczne wykorzystanie przeciwokrętowych systemów brzegowych w dużym stopniu zależy od umiejętnego włączenia ich w systemy obronne poszczególnych krajów. Jednak pamiętać trzeba, że są one zaledwie jednym z ogniw systemu obronnego państwa na kierunku morskim. ■

Autor jest absolwentem WAT oraz studiów podyplomowych na Wydziale Dowodzenia i Operacji Morskich AMW. Mundur morskiego rodzaju sił zbrojnych nosi od 1997 roku.



kmdr por. **ARTUR CZAJKOWSKI**
Grupa Okrętów Rozpoznawczych

Potęga informacji

Umiejętnie zbierane i wykorzystywane informacje rozpoznawcze i wywiadowcze w dużym stopniu decydują o wynikach konfliktów.

Carl von Clausewitz w swoim dziele *O wojnie* wyjaśniał, że przez „rozpoznanie” rozumiemy każdy rodzaj informacji o nieprzyjacielu i jego kraju – bazach, w skrócie, to nasze plany i operacje. Należy je prowadzić tak, by uzyskać przewagę w działaniach zbrojnych i dzięki zgromadzonym informacjom nie dopuścić do wybuchu konfliktu.

Stan spokoju, możliwy dzięki dostępowi do zdobytych informacji, jest określany jako bezpieczeństwo. Jest ono jedną z podstawowych potrzeb człowieka. Można je rozpatrywać na płaszczyźnie militarnej i cywilnej. Dla większości ludzi militarne aspekty bezpieczeństwa wiążą się z siłami zbrojnymi, które stoją na jego straży. Cywilny aspekt to między innymi: ekologia, bezpieczeństwo na drogach, bezpieczeństwo pracy.

RODZAJE ROZPOZNAŃ

Od momentu rozpoczęcia wojny lub wybuchu konfliktu rozpoznanie staje się sprawą kluczową. Wiedza o tym, gdzie jest przeciwnik, co w danej chwili robi, do czego jest zdolny i jakie ma możliwości sprawia, że przewaga jest po naszej stro-

nie. Możemy wyróżnić trzy kategorie rozpoznania: strategiczne, operacyjne, taktyczne.

- Rozpoznanie strategiczne – informacje o najwyższej wadze, które dotyczą działań na danym obszarze, a nawet obejmują cały kraj lub kontynent. Odnoszą się nie tylko do sfery militarnej, mogą mieć także charakter ekonomiczny i być, na przykład, związane z rozmieszczeniem złóż gazu, ropy lub innych surowców naturalnych o znaczeniu strategicznym. Informacją pochodzącą z rozpoznania strategicznego w czasie zimnej wojny jest choćby wiedza o rozmieszczeniu wyrzutni rakietowych i liczbie głowic nuklearnych.

- Rozpoznanie operacyjne – jest z reguły ukierunkowane na: pozyskiwanie informacji o możliwym zagrożeniu ze strony potencjalnego przeciwnika jeszcze w okresie pokoju, wykrycie zmian w sytuacji militarno-politycznej, kondycji jego sił zbrojnych, systemów dowodzenia, najważniejszych środków rażenia ogniowego, zdobycie informacji o lokalizacji zapasów przeciwnika. Taka wiedza była szczególnie przydatna w czasie bitwy o Midway i zaważyła na przegranej Japończyków.



LOCKHEED MARTIN

W dzisiejszym świecie informacja jest wszechobecna. Krąży wokół nas. Jej pozyskanie z wirtualnej przestrzeni jest prostsze.

● Rozpoznanie taktyczne – wynika zasadniczo z sytuacji taktycznej (niekiedy operacyjnej), zadania bojowego związku taktycznego (oddziału), ilości i jakości informacji o przeciwniku, stanu, położenia i możliwości bojowych własnego potencjału rozpoznawczego, oceny przeszkód terenowych i warunków pogodowych lub przyjętego celu rozpoznania (przykładowo, ilu żołnierzy ochrania port, czy na danej pozycji jest jeden okręt, czy zespół okrętów).

Informacje rozpoznawcze i wywiadowcze we współczesnym świecie są czynnikiem decydującym o wynikach konfliktów, a nawet o bezpieczeństwie danego kraju, zwłaszcza energetycznym. W ubiegłych stuleciach zdobywanie informacji było „zajęciem” bardzo żmudnym, mimo przeznaczania znacznych środków finansowych na ten cel. W dzisiejszym świecie informacja jest wszechobecna. Krąży wokół nas. Jej pozyskanie z wirtualnej przestrzeni jest prostsze (fot.). Większym problemem jest rozróżnienie wagi informacji. Wyłowienie wiadomości najistotniejszych z „szumu informacyjnego”. Łamią sobie nad tym głowy agencje wywiadowcze na całym świecie.

Ze względu na źródło zbierania informacji rozpoznanie możemy podzielić na:

- osobowe (Human Intelligence – HUMINT);
- akustyczne/dźwiękowe (Acoustic Intelligence – ACINT);
- obrazowe (Imagery Intelligence – IMINT);
- pomiarowe (Measurement and Signature Intelligence – MASINT);
- z ogólnie dostępnych źródeł (open source intelligence – OSINT);
- radiotechniczne (Radar Intelligence – RADINT);
- sygnałowe (Signals Intelligence – SIGINT);
- systemów łączności (Communications Intelligence – COMINT),
- elektroniczne (Electronic Intelligence – ELINT).

Gromadzenie informacji zebranych drogą rozpoznania sygnałowego ma na celu przechwytywanie danych z całego spektrum elektromagnetycznego. Takie możliwości stwarza nowoczesna technologia. Z urządzeń obsługiwanych przez operatorów informacja może „wyciec” w sposób niezamierzony i wówczas jest natychmiast przechwytywana przez specjalistyczną aparatu-

rę zainteresowanej tą informacją strony przeciwnej.

Taka forma zdobywania informacji stała się możliwa dzięki wynalezieniu przez Guglielmo Marconiego w 1895 roku łączności bezprzewodowej. Przez kolejne lata wynalazek rozwijano, a podczas drugiej wojny światowej rozpoznanie radiowe udoskonalono.

Rozpoznanie elektroniczne jest wartościowe nie tylko ze względu na rodzaj zdobytej informacji, ale też jeśli weźmiemy pod uwagę ilość przechwytywanych danych. Ich zwiększenie się może bowiem świadczyć o rozpoczęciu przemieszczenia jednostek przeciwnika.

W dzisiejszym świecie znaczącym źródłem informacji są telefony komórkowe, używane na przykład przez ugrupowania terrorystyczne. Największą światową organizacją, zajmującą się gromadzeniem tego typu danych, jest brytyjska służba specjalna Government Communications Headquarters (GCHQ). Zbiera ona i ocenia informacje pochodzące z promieniowania elektromagnetycznego wykorzystywanego w telekomunikacji.

WOJENNY IMPULS

Sposoby zbierania i zdobywania informacji rozwinęły się szczególnie w czasie drugiej wojny światowej. Stosowane na szeroką skalę w pierwszej połowie XX wieku metody miały na celu skryte działania, zmierzające przede wszystkim do gromadzenia informacji, ochrony własnych komórek przed dekonspiracją i analizowanie zdobytych informacji. W przededniu wybuchu wojny jednym z niewielu krajów, który nie miał centralnej komórki rozpoznania były Stany Zjednoczone¹. Istniało tam wówczas wiele instytucji zajmujących się zbieraniem i przetwarzaniem informacji, jednak nie trafiały one do centrali odpowiedzialnej za rozpoznanie „narodowe”.

Swoistym liderem w dziedzinie rozpoznania w Europie jest Wielka Brytania, która w czasie drugiej wojny światowej dominowała w tej dziedzinie. Jej wysokiej klasy kryptolodzy i specjaliści wywiadu przyczynili się wraz z polskimi matematykami do złamania szyfru niemieckiej Enigmy w Centrum Analiz Radiowych w Bletchley Park. Wkład polskich kryptologów w tę dziedzi-

nę był niebagatelny. We wrześniu 1932 roku w utworzonym przed wojną Biurze Szyfrów Sztabu Głównego Wojska Polskiego nad Enigmą zaczął pracować Marian Rejewski. W ciągu kilku tygodni odkrył sposób okablowania wirników niemieckiej maszyny szyfrującej. Następnie wraz z kolegami ze studiów, Henrykiem Różyckim i Jerzym Zegalskim, opracował techniki umożliwiające regularne odczytywanie szyfrogramów z Enigmy.

Dominacja Brytyjczyków nakłoniła prezydenta Theodora Roosevelta do stworzenia strategicznej instytucji zajmującej się rozpoznaniem pod nazwą Biuro Służb Strategicznych (Office of Strategic Service – OSS). Organizacja ta w roku 1947 została przekształcona w Centralną Agencję Wywiadowczą (Central Intelligence Agency – CIA).

W okresie drugiej wojny światowej znaczące sukcesy kryptologów odnotowano także na innych teatrach działań wojennych. Zastosowanie przez Niemców maszyny kodującej zainspirowało Japończyków do użycia kodu szyfrującego o nazwie Purple, opartego na zakupionej komercyjnej wersji Enigmy. Strona amerykańska nie została wówczas dłużna i skonstruowała własną wersję maszyny Purple i odnosiła dzięki niej znaczące sukcesy wywiadowczo-rozpoznawcze.

Przechytrzenie maszyny nie było trudne, Amerykanie zastosowali więc „szyfrowanie ludzkie”. W czasie działań piechoty morskiej (US Marines Corps) w latach 1942–1945 zaangażowano do tego członków indiańskiego plemienia Nawaho. Indianie używali znanego tylko sobie języka symboli. Jego odczytanie wymagało szczególnych umiejętności, co pozwalało w niezwykły sposób utajnić porozumiewanie się sił amerykańskich.

Po zakończeniu działań wojennych rozpoczęła się transformacja istniejącego systemu rozpoznania i wywiadu, szczególnie po drugiej stronie Oceanu Atlantyckiego. Amerykańskie struktury rozpoznania sygnałowego zostały gruntownie zre-

¹ *Military Intelligence – World War II to the Cuban Missile Crisis*. <http://www.u-s-history.com/pages/h1699.html>. 2.04.2013.

formowane. Wszystkie działania rozpoznawcze, wykorzystujące przechwytywanie sygnałów radiowych, cierpiały jednak ze względu na brak wykwalifikowanego personelu.

Zwrot w organizacji rozpoznania prowadzonego przez wywiad amerykański przyniosła zimna wojna i konflikt koreański.

KŁĘSKA I SUKCES

Amerykańscy specjaliści w okresie powojennym skupili się przede wszystkim na Związku

Być przewidującym

Znaczenie rozpoznania w aspektach militarnych ciągle się zwiększa. Na rozwój tego typu działalności na świecie wpływ miały przede wszystkim konflikty lokalne i zamachy terrorystyczne. Okres drugiej wojny światowej można uznać za przełomowy w transformacji rozpoznania i sposobów prowadzenia działań wywiadowczych. Informacja jest towarem bardzo cennym, gromadzonym i przechowywanym, szczególnie przez kraje poważnie traktujące zagadnienia bezpieczeństwa swoich granic i obywateli. Informacje rozpoznawcze i wywiadowcze we współczesnym świecie są ważnym czynnikiem decydującym o wynikach konfliktów, a także o bezpieczeństwie każdego kraju.

Radzieckim i Chinach, gdzie swoją władzę umacniali komuniści. Dlatego też pięć lat przed wybuchem wojny w Korei Północnej, mniejszą wagę przypisywano działaniom rozpoznawczym na Półwyspie Koreańskim.

Wojna koreańska (1950–1953) była pierwszym poważnym konfliktem zbrojnym okresu zimnowojennego. Do jej rozpoczęcia zimna wojna koncentrowała się przede wszystkim na kontynencie europejskim. Przypadkowe przechwycenie koreańskiej stacji, gromadzącej informacje na temat wojsk amerykańskich, zapoczątkowało tak zwaną wojnę rozpoznawczą. Późniejsze działania wywiadowcze były również przypadkowe, jak choć-

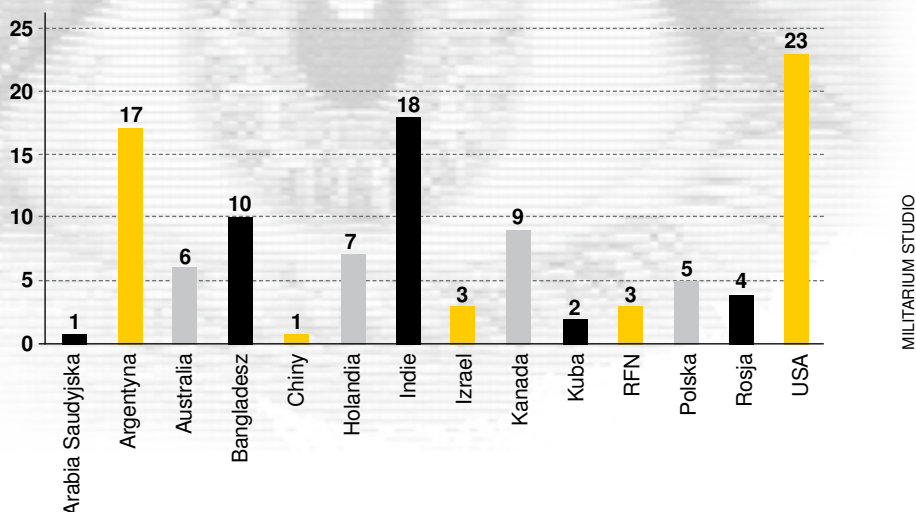
by przechwytywanie rozmów telefonicznych prowadzonych przez wojska koreańskie za pomocą detektorów ruchu, zamontowanych na stanowiskach ogniowych. Wojna zakończyła się bez znaczących sukcesów. Pokazała jednak, że brak ciągłości rozpoznania prowadzi do strat i w ostateczności do klęski, bez względu na potencjał militarnej strony.

W wyniku napięć między dwoma przeciwstawnymi stronami w trakcie zimnej wojny dochodziło też do konfliktów na morzu. Przykładem jest konflikt kubański. Działania podjęte w tym rejonie świata wykazały wyrafinowanie i dojrzałość amerykańskiego rozpoznania, w szczególności zdolność do przechwytywania, gromadzenia i analizowania zdobytych informacji. Znaczącą rolę odegrało w tym wypadku rozpoznanie osobowe (HUMINT) i fotograficzne (Photographic Intelligence – PHOTINT).

Zainteresowanie strony amerykańskiej było spowodowane dojściem do władzy Fidela Castro, który był niechętny Stanom Zjednoczonym. Castro zwrócił się w kierunku Związku Radzieckiego, a zawarcie przymierza między państwami zostało poprzedzone uzbrojeniem Kuby przez nowego sojusznika. Fakt ten dostrzegło dobrze przygotowane rozpoznanie służb amerykańskich. Wykazano przy tym przewagę rozpoznania osobowego i obrazowego (IMINT). Krytycznym punktem było przechwycenie informacji dotyczącej instalowania przez ZSRR rakiet balistycznych na obszarze Kuby. CIA rozpoczęło zbieranie dokumentacji fotograficznej na dowód istnienia takiej infrastruktury w zachodniej części Kuby, w odległości 90 mil od wybrzeży Florydy. Ówczesna administracja prezydenta Johna F. Kennedy'ego podjęła zdecydowane działania blokadowe, uniemożliwiające dostawy rosyjskich części do rozbudowy kubańskich instalacji. Po raz kolejny w historii rozpoznanie przyczyniło się do wygaszenia konfliktu i w tym wypadku do wycofania się Związku Radzieckiego z Kuby.

Ostatnie dziesięciolecie nie umniejszało roli rozpoznania. Przeciwnie, jego znaczenie stale rosło. Jednostki rozpoznawcze, zarówno lądowe, jak i morskie, dostarczają przywódcom politycznym i dowódcom wiedzy w postaci informacji o po-

Liczba agencji wywiadowczo-rozpoznawczych w różnych krajach



tencjalnych rejonach i siłach przygotowujących się do udziału w konflikcie.

WIDOK Z MORZA

Rosnącą rolę rozpoznania morskiego wykazali w czasie konfliktu libańskiego Niemcy, którzy w rejon Morza Śródziemnego w 2006 roku skierowali swoje okręty w ramach Tymczasowych Sił Zbrojnych ONZ w Libanie (United Nations Interim Force in Lebanon – UNIFIL). 20 września 2006 roku Bundestag pozytywnie przegłosował obecność kontyngentu sił morskich RFN, liczącego 2400 marynarzy i osiem okrętów. W składzie zespołu znalazł się okręt rozpoznawczy typu Oker – „Alster”. Obecność takiej liczby okrętów stwarza wrażenie dbałości RFN o swoje zamorskie interesy i poważnego traktowania roli rozpoznania w operacjach morskich. Dowodem na to, jak duże znaczenie ma rozpoznanie i obecność okrętu tego typu w rejonie, może być reakcja izraelskich sił powietrznych, które dopuściły się ataku powietrznego na okręt rozpoznawczy Deutsche Marine. Incydent ten nie spowodował strat po żadnej ze stron.

Zainteresowanie RFN tym rejonem świata wynika z reparacji wojennych wobec Izraela i wzmac-

niającej się współpracy gospodarczej i militarnej między tymi krajami². Wzajemna wymiana handlowa jest dzisiaj szacowana na kwotę 3,7 mld euro, a RFN jest uznawana za drugiego największego partnera gospodarczego na świecie, po Stanach Zjednoczonych, w stosunkach gospodarczych z Izraelem. Wzajemne relacje określa liczba 40 firm izraelskich rozlokowanych na terenie RFN. Obiecująco dla strony niemieckiej wygląda także współpraca militarna. Na przełomie 1999 i 2000 roku Niemcy odnotowali największe dostawy uzbrojenia do Izraela, finansują 50 procent kosztów budowy trzech okrętów podwodnych klasy Dolphin. Program dostaw okrętów był kontynuowany, mimo sprzeciwu grup opozycyjnych. Na kolejne dwa okręty Niemcy przeznaczyli miliard euro, co stanowiło jedną trzecią ogólnych kosztów.

Niemiecko-izraelska współpraca jest też widoczna w zwalczaniu terroryzmu. Dwie agencje wywiadowcze Bundesnachrichtendienst i Mosad

² M. Asseburg: *German–Israeli Relations: Achievements and Challenges for the Future*. „Working Paper of the German Institute for International Security Affairs”, June 2005. <http://www.swp-berlin.org/>.

współpracują ze sobą od 1960 roku, kiedy to doszło do skrytej wymiany uzbrojenia między tymi krajami. Współpraca w zwalczaniu terroryzmu rozpoczęła się pod wpływem ataku terrorystycznego w czasie olimpiady w Monachium w 1972 roku.

Jak widać, rozpoznanie ma na celu także, oprócz zbierania informacji, zabezpieczenie interesów gospodarczych państwa. Potwierdzeniem bardzo poważnego traktowania korzyści, jakie płyną z informacji dostarczanych przez rozpoznanie morskie, jest stała obecność okrętu rozpoznawczego na Morzu Śródziemnym, zgodnie z podstawowymi cechami rozpoznania, które powinno być ciągłe, celowe i aktywne w danym rejonie. Głównym obiektem zainteresowania niemieckiego okrętu rozpoznawczego „Alster” był konflikt libijski. Okręt rozpoznawczy operował w „tle” sił koalicyjnych.

Przywołane działania sił morskich zostały spowodowane wydarzeniami z 11 września 2001 roku i wymusiły na całym świecie nowe kierunki aktywności człowieka w sferze bezpieczeństwa. Dotyczyły to zarówno działalności w sferze cywilnej, prawnej, gospodarczo-politycznej, jak i militarnej. Atak terrorystyczny na World Trade Center zainicjował nowe podejście do systemu bezpieczeństwa, w tym również w środowisku morskim.

W efekcie tych wydarzeń państwa sojuszu północnoatlantyckiego wygenerowały nowy wachlarz zadań, które wynikają z zagrożeń asymetrycznych. Mimo że operacje antyterrorystyczne są ukierunkowane na zapewnienie bezpieczeństwa na obszarach morskich, z natury łączą się z działaniami przeciwko wszystkim zagrożeniom stwarzanym przez przeciwnika.

AGENCJE WYWIADU

Sprawami bezpieczeństwa każdego kraju zajmują się agencje i instytucje do tego powołane. Ich różnorodność i mnogość pozwala wysnuć wnioski o złożoności problemu bezpieczeństwa narodowego. Ogólnie nazywane służbami specjalnymi organizacje te są instytucjami, które prowadzą działania operacyjno-rozpoznawcze o charakterze niejawnym wewnątrz kraju i poza jego granicami. Ich domeną jest pozyskiwanie i ochrona

informacji kluczowych dla bezpieczeństwa państwa. W państwach demokratycznych działania służb specjalnych wymykają się niekiedy spod kontroli. W historii i w czasach współczesnych wątpliwości mogą budzić metody działania tych służb, szczególnie takie praktyki, jak przekupstwo, tortury, szantaż, nielegalny handel bronią i narkotykami. Praktyki te niekiedy są usprawiedliwiane przez rządy krajów jako ochrona interesów państwa i jego obywateli. Przykładem może być torturowanie więźniów CIA, a w innych krajach likwidacja opozycjonistów.

Służby specjalne można podzielić na dwie zasadnicze grupy:

- informacyjno-wywiadowcze, których podstawowym zadaniem jest pozyskiwanie informacji o znaczeniu strategicznym oraz dezinformowanie służb wrogich państw;

- policyjno-prewencyjne, których zadaniem jest ochrona bezpieczeństwa wewnętrznego. Chodzi zarówno o bezpieczeństwo osobiste obywateli kraju, jak i zapewnienie bezpieczeństwa oraz stabilności władzy.

Z analizy liczby agencji wywiadowczo-rozpoznawczych na świecie wynika, że bezpieczeństwo państwa jest tematem złożonym i wymaga zaangażowania dużej liczby sił i środków (rys.). W krajach demokratycznych liczba agencji i instytucji jest dużo większa niż w krajach o ustroju monarchii absolutnych lub kierowych przez dyktatorów.

Najbardziej rozbudowaną administrację wywiadowczo-rozpoznawczą na świecie mają Stany Zjednoczone. Działa tam siedem głównych departamentów zajmujących się problemami bezpieczeństwa narodowego, począwszy od Biura Bezpieczeństwa Narodowego (Office of National Intelligence – ONI) przez Departament Obrony Stanów Zjednoczonych (*United States Department of Defense* – USDoD), skończywszy na Biurze ds. Terroryzmu i Wywiadu Finansowego (Office of Terrorism and Financial Intelligence). Łącznie funkcjonują 23 agencje i biura bezpieczeństwa. ■

Autor jest absolwentem AMW i kursu oficerów pokładowych w bazie Marynarki Wojennej USA w San Diego. Służył m.in. w Dowództwie Komponentu Morskiego NATO w Narthwood. Obecnie pełni funkcję dowódcy Grupy Okrętów Rozpoznawczych.



kmdr por. rez.
MAKSYMILIAN DURA

Statki pod kontrolą

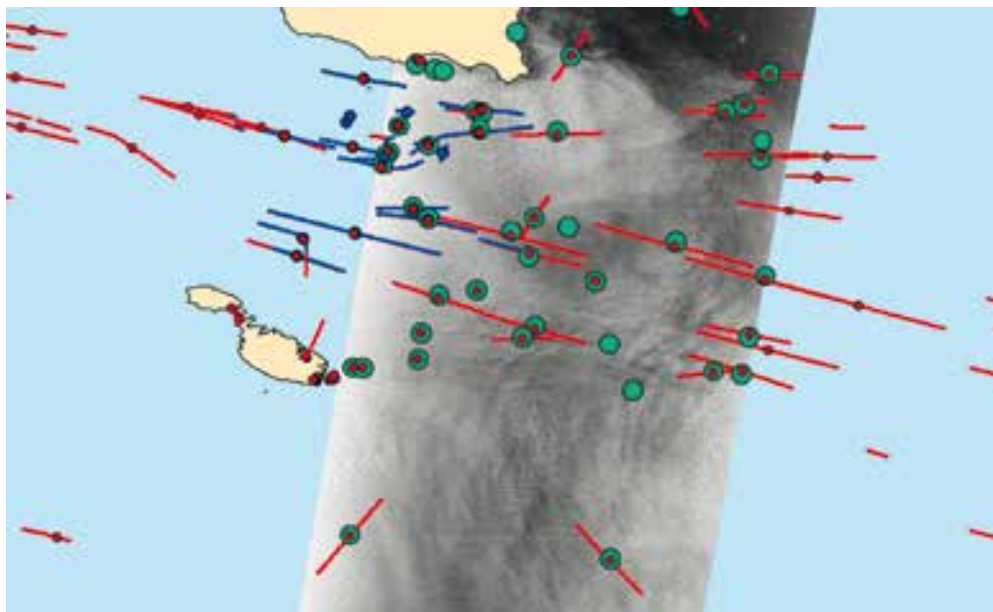
Morska świadomość sytuacyjna to nie tylko obraz sytuacji nawodnej, to również poszukiwanie anomalii i zagrożeń.

Bez morskiej świadomości sytuacyjnej (Maritime Situational Awareness – MSA) nie można zacząć jakichkolwiek działań zbrojnych na morzu. Trudno sobie nawet wyobrazić, by współcześnie okręt zaatakował inną jednostkę pływającą, jeżeli jej wcześniej nie zidentyfikował i nie poznał jej rzeczywistych intencji. Co gorsza, od czasu gdy za pomocą militarnych systemów rozpoznawczych zaczęto śledzić i analizować działalność wszystkich cywilnych obiektów na morzu (koniec lat dziewięćdziesiątych XX wieku), przy tworzeniu morskiej świadomości sytuacyjnej konieczne się stało uwzględnienie informacji z wielu dodatkowych źródeł, co wymaga albo powielania pracy służb cywilnych i analizowania na nowo przekazywanych przez nie danych (np. z systemów VTS), albo korzystania z już opracowanego obrazu sytuacyjnego i wynikających z niego wniosków oraz wskazań (fot. 1).

W naszym kraju jest o tyle łatwiej, że istniejące u nas trzy systemy nadzoru morskiego: Marynarki Wojennej RP (system Łeba), urzędów morskich (system wymiany informacji bezpieczeństwa żegluga – SWIBŻ) i Morskiego Oddziału

Straży Granicznej (zintegrowany system radarowego nadzoru polskich obszarów morskich – ZSRN), działają wspólnie, każdemu przydzielono zadania tak, aby się nie dublowały (co jest bardzo częste w innych państwach). Niestety, jak dotąd wymieniane między nimi dane dotyczą przede wszystkim ruchu obiektów wykrytych. Tymczasem o prawdziwej współpracy będzie można mówić dopiero wtedy, gdy efekty analizy prowadzonej przez jeden system będą dostępne dla pozostałych.

Nie jest to jednak takie proste, jeśli weźmiemy pod uwagę różne zadania, w związku z którymi są wykorzystywane wymienione systemy nadzoru (Łeba, ZSRN oraz SWIBŻ), a także niejawność efektów analizy w Marynarce Wojennej i Morskim Oddziale Straży Granicznej. Rozwiązaniem może być międzyresortowe porozumienie odnośnie do dzielenia się informacjami dotyczącymi pewnych z góry określonych obiektów lub sytuacji. Uczulone na zdefiniowane wcześniej anomalie służby operacyjne będą mogły wtedy szybko zareagować i przekazywać dane wszędzie tam, gdzie są one potrzebne do efektywnego działania. Należy jednak wresz-



NURC

Fot. 1. Kojarzenie tras otrzymanych z AIS, radarów okrętowych i obrazu satelitarne jest tylko częścią pracy koniecznej do stworzenia morskiej świadomości sytuacyjnej

cie ustalić, czego tak naprawdę powinniśmy wspólnie szukać, i mieć do tego skuteczne narzędzia.

M-RENEGADE

Problem ze zdefiniowaniem anomalii pojawił się po raz pierwszy, gdy Morski Oddział Straży Granicznej (MOSG) zwrócił się do Marynarki Wojennej z prośbą o przekazywanie danych dotyczących wszystkich obiektów wykrywanych przez jej brzegowy system obserwacji technicznej, które są podejrzane o terroryzm. Wcześniej MOSG nie posiadał własnej sieci radarów, jego ustawowym zadaniem było natomiast reagowanie na tego typu zagrożenia na naszych wodach terytorialnych. Do czasu uruchomienia ZSRN musiał więc korzystać z pomocy Marynarki Wojennej i urzędów morskich. Zgoda w Marynarce Wojennej została wydana natychmiast, ale jak się okazało, był to dopiero początek pracy.

Zadanie wykonywał Zarząd Dowodzenia i Łączności (N-6) Sztabu Marynarki Wojennej, w którym się zorientowano, że sama zgoda nie wystarczy i konieczne jest dodatkowo opracowanie

sposobu przekazywania informacji (schemat i procedury łączności) oraz precyzyjne określenie definicji obiektów, które mogłyby zainteresować Straż Graniczną. Tym bardziej że siły Marynarki Wojennej muszą dokładnie wiedzieć, na co zwracać uwagę i jak wtedy reagować. Chcąc trzymać się już istniejących standardów, w Zarządzie N-6 skorzystano z opracowanych w Siłach Powietrznych ustaleń dotyczących samolotów, które mogą być użyte jako środek ataku terrorystycznego z powietrza (oznaczanych jako Renegade).

W podobny sposób zdefiniowano jednostki nawodne, które nazwano M-Renegade (Maritime Renegade) i tak jak w wypadku samolotów zidentyfikowanych jako Renegade podzielono na trzy kategorie: Suspected M-Renegade (podejrzany), Probable M-Renegade (prawdopodobny) i Confirmed M-Renegade (potwierdzony).

Ustalono też, że do kategorii Suspected M-Renegade będą kwalifikowane jednostki pływające, które spełniają jedno z następujących kryteriów:

- inne organy państwa (Straż Graniczna, Policja itp.), instytucje pozapaństwowe lub państwa sąsied-



NATO

Fot. 2. Poszukiwanie jednostek pływających podejrzanych o terroryzm jest jednym z zadań operacji „Active Endeavour” i musi być tak samo traktowane w każdym systemie nadzoru morskiego NATO

nie przekażą wcześniej informacje, że na danej jednostce pływającej są osoby podejrzane o działalność terrorystyczną;

- załoga jednostki pływającej nie reaguje na wydane jej polecenia lub odmawia ich wykonania;
- nastąpiła przerwa lub istotna zmiana w prowadzonej korespondencji radiowej z jednostki pływającej, połączona ze zmianą charakterystyki rejsu;
- z jednostki pływającej zostanie wysłany przekaz radiowy nie dotyczący procedur morskich (np. zostanie wygłoszona mowa polityczna);
- zostanie przerwane nadawanie sygnałów standardowych (np. z transponderów AIS itp.);
- zostanie przekazana nie do końca określona groźba za pośrednictwem osób trzecich.

Zmiana klasyfikacji na Probable M-Renegade nastąpi natomiast w wypadku, gdy jednostka pływająca została już zakwalifikowana jako Suspected M-Renegade i w tym samym czasie pojawiły się inne jednostki pływające, które można zakwalifikować jako M-Renegade, lub nie reaguje ona na polecenia interweniujących sił Straży Granicznej lub urzędów morskich.

Potwierdzenie, że mamy do czynienia z obiektem opanowanym przez terrorystów, a więc nadanie kategorii Confirmed M-Renegade, następuje w odniesieniu do jednostek pływających, sklasyfikowanych jako Probable M-Renegade:

- co do których uzyskano informacje potwierdzające, że są one wykorzystywane przez terrorystów (np. załoga jednostki pływającej przekazała informacje o tym, że została uprowadzona przez terrorystów);
- które użyły uzbrojenia w stosunku do interweniujących jednostek Straży Granicznej lub w stosunku do innych jednostek pływających i instalacji morskich;
- co do których ujawniono przestępstwo skierowane przeciwko nienaruszalności granicy państwowej RP;
- zagrażających pokojowi lub bezpieczeństwu Polski.

Każdej zmianie kategorii obiektów M-Renegade powinny towarzyszyć określone procedury, przestrzegane zarówno przez siły MOSG (w pierwszej kolejności), jak i Marynarki Wojennej. Konieczne jest również ustalenie sposobów współ-

działania w takich sytuacjach z urzędami morskimi oraz wszystkimi służbami i agencjami związanymi ze zwalczaniem zagrożenia terrorystycznego.

WSPÓŁPRACA MIĘDZYNARODOWA

Jak się okazało, nasz kraj jako pierwszy w świecie wprowadził klasyfikację M-Renegade. Nie oznacza to jednak, że inne państwa nie szukają obiektów pływających podejrzanych o działanie na rzecz terrorystów. Nie są one jednak tak dokładnie zdefiniowane i nie wybrano dla nich również wspólnej nazwy, biorąc pod uwagę działanie lotnictwa. W NATO określa się je między innymi jako Black Beard, co ze względu na skojarzenie ze sławnym

By system przekazywania informacji dotyczących obiektów pływających podejrzanych o opanowanie lub opanowanych przez terrorystów działań efektywnie, konieczne jest międzyresortowe porozumienie o dzieleniu się konkretnymi danymi.

osiemnastowiecznym piratem Edwardem Teachem bardziej pasuje do obiektów zajmujących się piractwem (fot. 2). A te stanowią teraz równie absorbujący, z tym że zupełnie inny problem, wymagający zaangażowania odmiennych środków, sił i procedur.

Zamieszanie pogłębia sama definicja Black Beard. Obejmuje ona trzy rodzaje sytuacji:

- kiedy cywilna jednostka pływająca może być użyta przez terrorystów jako broń przeciwko stałym instalacjom;
- kiedy duża jednostka handlowa może zostać zniszczona w celu spowodowania jak największych strat ludzkich lub wywołania katastrofy ekologicznej;
- gdy następuje porwanie dla okupu: statku, ładunku lub płynących na nim osób.

Jak widać, o ile w pierwszych dwóch grupach rzeczywiście mieści się terroryzm, o tyle trzecia, z którą zresztą mamy najczęściej do czynienia, dotyczy przede wszystkim piractwa. Ta wyraźna niejednoznaczność nie występuje w wypadku międzynarodowego określenia Renegade, automatycznie kojarzonego z zagrożeniem terrorystycz-

nym. Dlatego warto je wykorzystać również w odniesieniu do jednostek pływających. Przydatność takiego nazewnictwa i wspólnej klasyfikacji została zresztą już sprawdzona podczas organizowanego w ramach *Wielonarodowego Eksperymentu 6* (Multinational Experiment 6 – MNE 6) „Cap Demo” (Capability Demonstration) w 2010 roku, kiedy z polskich ustaleń korzystały bez problemu: Finlandia, Szwecja, Hiszpania i Singapur¹.

TERRORYZM TO TYLKO POCZĄTEK

Problem piractwa wyraźnie pokazuje, że uzgodnienia odnośnie do M-Renegade to niestety dopiero początek drogi. W rzeczywistości poszczególne systemy nadzoru morskiego zwracają uwagę na o wiele większą liczbę anomalii w zależności od zadań, jakie im się stawia. Problemu by nie było, gdyby wszyscy wykorzystywali ten sam system, a więc i ten sam obraz sytuacji na morzu. Jednak ambicje, różne źródła finansowania i konkurencja nigdy do tego nie dopuszczą. Dlatego poszczególne systemy nadzoru morskiego, wykorzystując swoje źródła informacji, odrębne bazy danych i odmienne narzędzia programowe mogą mieć własną świadomość sytuacyjną i dostrzegać rzeczy niewidoczne przez pozostałych użytkowników morza lub przeoczyć coś, co widzą inni.

Dlatego najprostszym rozwiązaniem jest działanie według dwóch zasad. Po pierwsze, szukamy anomalii przez nas zdefiniowanych, jednocześnie zwracamy uwagę na to, co jest interesujące dla systemów z nami współpracujących. Po drugie, przekazujemy systemom współpracującym definicje anomalii, o których pojawieniu się chcielibyśmy być przez nich powiadomieni.

Niestety, u nas tak się jeszcze nie dzieje. A jest to ważne. Wbrew pozorom współdziałanie nie polega bowiem tylko na tworzeniu takiego samego obrazu sytuacji, ale również na pomocy w poszukiwaniu zagrożeń. Zawsze się może zdarzyć, że to, co jest przez nas pomijane jako mało interesujące, dla innych już może być sygnałem niebezpieczeństwa – i na odwrót. Dlatego tak ważne jest stworzenie listy anomalii, których poszukiwanie było-

¹ M. Dura: *Ćwiczenia eksperymentalne Cap Demo 2010*. „Przegląd Morski” 2011 nr 7.

by sprawą wspólną i to nawet na poziomie międzynarodowym.

Pominąwszy obserwowaną coraz częściej niechęć do zmieniania czegokolwiek u osób odpowiedzialnych za nadzór nad sytuacją na morzu, współpracę utrudnia brak wspólnego i jednolitego nazewnictwa. Według natowskiej koncepcji MSA, anomalią jest wszystko to, co odbiega od typowego, spodziewanego zachowania statków handlowych. O wiele ogólniejsza definicja wskazuje jednak, że anomalią jest to, co odbiega od normalności w całym środowisku morskim i co może być źródłem zagrożenia. W jednym i w drugim wypadku wiadomo jednak, że do wykrycia działań „nie-normalnych” jest potrzebna nie tylko analiza realnej sytuacji, ale również zarejestrowanego „normalnego” działania, i to najlepiej w jak najdłuższym czasie. Wymaga to stworzenia obszernej bazy danych i dużych możliwości obliczeniowych, przewyższających te, jakie są potrzebne w wypadku analizy sytuacji bieżącej.

ANOMALIE WEDŁUG NATO

Brak nazewnictwa to jedno, ale niestety nie ma również jednolitego podziału anomalii. A musi on istnieć, biorąc pod uwagę liczbę możliwych sytuacji stanowiących potencjalne zagrożenie na morzu. Tym bardziej że zwiększa się ona po uwzględnieniu specyficzności analizowanego akwenu (ukształtowanie wybrzeża, intensywność ruchu morskiego, obecność instalacji nawodnych i podwodnych, pora roku, pogoda itd.). Co więcej, anomalie mogą dotyczyć zarówno działania pojedynczej jednostki pływającej, jak i wynikać z analizy ruchu wielu obiektów. W systemach nadzoru morskiego NATO obiekty wymagające uwagi oznaczają się jako CCOI, COI i VOCI.

- CCOI (Critical Contact of Interest) – to dowolny obiekt w środowisku morskim, którego działalność jest brana pod uwagę jako bezpośrednie zagrożenie dla interesów i obiektów NATO, poszczególnych państw NATO i ich sojuszników.

- COI (Contact of Interest) – to dowolny obiekt w środowisku morskim, którego działalność uznaje się za potencjalnie zagrażającą interesom i obiektom NATO, poszczególnych państw NATO i ich sojuszników.

- VOCI (Vessel of Collection Interest) jest to obiekt w środowisku morskim, niestanowiący bezpośredniego zagrożenia, ale objęty uzasadnionym zainteresowaniem systemów nadzoru.

O ile w wypadku CCOI nie ma już żadnych wątpliwości co do istnienia zagrożenia, ponieważ są to najczęściej jednostki powiązane z terroryzmem lub wrogimi nam państwami, to COI i VOCI dodatkowo dzieli się na typy, co pomaga w bardziej szczegółowym zaszeregowaniu tak oznaczonych obiektów. Wyróżniono następujące typy:

1. Obiekt/właściciel lub kompania prawdopodobnie powiązani z terroryzmem;
2. Obiekt/właściciel lub kompania zamieszani w rozprzestrzenianie broni masowego rażenia;
3. Obiekt/właściciel lub kompania zamieszani w nielegalną imigrację;
4. Obiekt/właściciel lub kompania zamieszani w inną nielegalną działalność;
5. Obiekt zachowujący się podejrzanie;
6. Obiekt wojskowy wybranych krajów nienależących do NATO.

Jak widać, podział taki jest tylko sposobem oznaczania już wykrytych jednostek, jednak nie wskazuje w żaden sposób, jak operator lub sam system ma je odszukiwać. Do tego jest potrzebny szczegółowy opis cech obiektów, który pozwala na ich odpowiednie zakwalifikowanie. Oczywiście najprościej jest przekazywać sobie gotową listę nazw interesujących nas jednostek, tzw. VOI (Vessel of Interest), co zresztą czyni się okresowo chociażby przez publikację w Internecie wykazu nazw statków (z ich numerami IMO i banderami), którym odmówiono wstępu do portów Unii Europejskiej. Jest to jednak sytuacja idealna, z którą na co dzień nie mamy do czynienia. Najczęściej musimy bowiem analizować zachowanie się jednostek, których na żadnych listach nie ma. Ponadto przedstawiony podział dotyczy tylko państw NATO, a efektywna współpraca w wykrywaniu anomalii jest możliwa wyłącznie przy zaangażowaniu się w takie działanie o wiele większej liczby krajów.

W tej sytuacji, przy tworzeniu koncepcji MSA w NATO, anomalie podzielono na: wykryte po analizie danych zebranych w automatycznym systemie identyfikacji (AIS data anomalies) i związane z „nierutynowym” ruchem statków handlowych

(Routing anomalies). Pierwsza grupa obejmuje cywilne jednostki pływające, które parametry statyczne w sygnałach przekazywanych przez transponder AIS (nazwa jednostki, numer MMSI, numer IMO itd.) mają nieprawidłowo wprowadzone lub niektórych z nich brak oraz które używają nie swoich danych identyfikacyjnych w tym systemie.

W drugiej grupie mieszczą się statki, które, na przykład, poruszają się poza określonymi liniami komunikacyjnymi, przyspieszają, aby opuścić dany akwen, poruszają się bez stałego kierunku („wałęją się”) i dryfujące, spotkały się na morzu, poruszają się „ukrywając” w cieniu linii brzegowej, są już znane w systemach nadzoru, jako zajmujące się przemytem, piractwem.

NIUEJEDNOLICONA DEFINICJA

W innych systemach nadzoru (np. Singapuru) anomalie dzieli się tylko w zależności od czynnika, jaki był brany pod uwagę przy ich wykryciu. Mogą to być niepokojące nieprawidłowości w danych identyfikacyjnych, na przykład zmiana bandery, niezgodność w nazwie jednostki pływającej, numerze IMO, sygnale wywoławczym, właściciela (information anomalies). Bierze się pod uwagę nienaturalnie wykonywane manewry lub całą podróż, na przykład drastyczną i nagłą zmianę prędkości lub kursu, przybycie z portów nieobjętych kodeksem ISPS (*International Ship and Port Facility Security Code – Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego*), poruszanie się poza ogólnie wykorzystywanymi drogami wodnymi, niezgodność pozycji rzeczywistej z tą, jaka jest przekazywana np. w systemie AIS, zbliżenie się do obiektów szczególnego zainteresowania (movement/voyage anomalies).

Czułość wzmagają także czynności niezgodne z rutynowym działaniem, na przykład zatrzymanie się na pełnym morzu przez dłuższy okres, bardzo wysoka lub bardzo mała prędkość, spotkanie na morzu, nagłe pojawienie się kilku kontaktów, pojawienie się czegoś niespotykanego na danym akwencie, zbliżenie się małej jednostki, przeładunek osób lub ładunku na morzu, brak transmisji AIS, częsta zmiana bandery (behavior anomalies). Ponadto przy podziale anomalii można uwzględnić nieprawidłowości wynikające z analizy wcze-

śniej rejestrowanych danych o założonym akwencie (historic data anomalies) oraz z nieprzestrzegania ograniczeń lub założeń bezpieczeństwa, dotyczących wyznaczonego akwenu (area anomalies).

Problem ze zdefiniowaniem anomalii stał się tak duży, że zaczęto organizować, odbywające się co roku, specjalne warsztaty (Maritime Anomaly Detection Workshop – MADW), podczas których przedstawiciele różnych państw, agencji i instytucji starają się uzgodnić wspólne definicje i klasyfikację nieregularności, z jakimi mamy do czynienia na morzu. Zaczęto tam również pracować nad sposobem rejestracji anomalii, ich archiwizowaniem i analizą. Niestety, wyniki tych prac są trudno dostępne, ponieważ Polska nie bierze w nich udziału (albo przedstawiciel naszego kraju wyjeżdża na nie, lecz później nie wprowadza się podjętych tam ustaleń).

W trakcie MADW wyróżniono też anomalie strategiczne, mające wpływ na bezpieczeństwo narodowe i których poszukiwanie powinno być obowiązkowe dla wszystkich. Zalicza się do nich wykrycie jednostek pływających, które:

- mogą być zaangażowane w działania wspierające terroryzm lub przewozić ładunek możliwy do wykorzystania w działaniach terrorystycznych;
- mogą mieć na pokładzie ludzi powiązanych z działalnością terrorystyczną;
- mogą transportować broń masowego rażenia i/lub materiały mogące mieć z nią związek, zaawansowane uzbrojenie konwencjonalne lub materiały łatwe do przerobienia na broń masowego rażenia;
- mogą być zaangażowane w działania obcego wywiadu lub które wcześniej były podejrzane o działalność przeciwko okrętom własnym i sojusznikom, instalacjom wojskowym, infrastrukturze krytycznej, platformom wiertniczym, rurociągom itp.;
- okazują się być obcymi (nienależącymi do danego państwa i jego sojuszników) okrętami nawodnymi i podwodnymi.

SMART AGENT

Mnogość sytuacji, które powinny wzbudzać zainteresowanie użytkowników morskich systemów nadzoru, jest bardzo duża. Dlatego przy intensywnym ruchu statków jest praktycznie niemożliwe, by operator wychwylił te sytuacje analizując ruch



ARCH. AUTORA

Fot. 3. Operator systemu VTS bez pomocy odpowiedniego oprogramowania nie ma większych szans na wyszukanie wszystkich niepokojących zjawisk na morzu

wszystkich śledzonych obiektów na morzu. Tym bardziej że obecnie problemem przestał już być brak informacji, lecz jest nim jej nadmiar lub otrzymywanie danych niejednoznacznych albo zawierających błędy. A to wymaga od operatorów dodatkowej pracy i odciąga ich od rzeczywiście ważnych zadań. Dlatego też większość systemów nadzoru morskiego ma podprogramy pomagające w poszukiwaniu zjawisk „odbiegających od normalności”. Z założenia analizujące, wykonują one mniejsze części większych zadań programowych i są często określane nazwą Smart Agent (SMART – System for Managing Agents in Real Time). To między innymi dzięki nim systemy nadzoru zaczynają mieć cechy „sztucznej inteligencji”.

Wprowadzane wszędzie procesory sprawiły, że specjalne oprogramowanie analizujące mają nawet pojedyncze radary nawigacyjne, które standardowo wyposaża się w funkcje antykolizyjne (Automatic Radar Plotting Aid – ARPA). Pozwalają one między innymi na śledzenie wykrytych obiektów, prognozowanie ich ruchu i informowanie użytkownika o niebezpieczeństwie kolizji.

Automatyczne wykrywanie anomalii zwiększa skuteczność i pewność działania systemów nadzo-

ru morskiego, eliminuje błędy i przeoczenia ludzkie, zwiększa szybkość wykrywania zagrożeń, zmniejsza czas potrzebny na analizę sytuacji, a jednocześnie ułatwia pracę operatorom (fot. 3). Pozwala im się skupić na najważniejszych obiektach oraz śledzić i analizować ruch większej liczby jednostek pływających na większym obszarze.

Podprogramy Smart Agent generalnie pracują w dwóch modach poszukiwawczych: historycznym (gdy są analizowane zapisy archiwalne i bazy danych) oraz teraźniejszym (gdy są analizowane działania aktualne i przewidywane ruchy obiektów w najbliższej przyszłości). W tych modach „agenci” wykrywają automatycznie odstępstwa od wcześniej zdefiniowanych reguł, ponieważ śledzą:

- zidentyfikowane jednostki i porównują je z bazą danych. Pozwala to wykryć sytuacje, gdy obiekt wykorzystuje nazwę lub numer MMSI innej jednostki;
- ruch obiektu i porównują z jego charakterystyką (np. kiedy tankowiec do przewozu gazu ciekłego zbliża się do portu nieprzystosowanego do jego przyjęcia);
- jednostki poruszające się z nienaturalną prędkością – na przykład gdy jakaś jednostka zaczyna

manewrować w rejonach uznanych za zagrożone (tzw. hot zone) lub kiedy obiekt zacznie się nagle poruszać z prędkością bardzo małą albo bardzo dużą (nieekonomiczną);

- wiadomości tekstowe oraz głosowe, przekazywane przez jednostki na morzu, i wyszukują zdań lub słów-kluczy (np. terror, bomba, atak);

- wcześniejszy ruch obiektów, co pozwala na określenie, na przykład, który obiekt przeszedł przez Cieśninę Gibraltarską od 8 do 9 września z prędkością mniejszą niż dwa węzły;

- czas przejścia poszczególnych jednostek pływających i alarmują, kiedy następuje opóźnienie (tzn. kiedy został przekroczony typowy czas pokonania odległości z jednego punktu do drugiego);

- plany rejsów i wykrywają, gdy jakiś obiekt przemieszcza się niezgodnie z planem czasowym i trasą (np. gdy obiekt pojawia się w punkcie kontrolnym później niż to zaplanowano);

- mapę geograficzną akwenu i standardowo wykonywany ruch statków. Alarmują, gdy dany obiekt przemieszcza się inaczej niż zwykle, odchodzi od wielokrotnie przemierzanej przez niego lub przez inne jednostki tej klasy trasy i harmonogramu rejsu (np. kiedy jakiś obiekt zaczął się przemieszczać po innej trasie niż czynił to zwykle lub zszedł z rutynowej trasy na odległość np. 5 Mm);

- wejścia lub wyjścia na określony akwen i alarmują, gdy jakiś obiekt wchodzi do oznaczonej strefy lub z niej wychodzi. Stosują też bardziej specyficzne kryteria, na przykład w wypadku, gdy statek bandery libijskiej przepływa obok Irlandii czy koreański pojawi się przy brzegu Somalii;

- chronione okręty lub statki i alarmują, gdy się do nich zbliża jakiś obiekt;

- odległości między jednostkami, określając kiedy i gdzie dwie oznaczone jednostki się spotkają i jak zapobiec temu spotkaniu;

- sposób poruszania się jednostek. Jest to najbardziej wyrafinowany „agent” pozwalający odszukać każdą jednostkę poruszającą się w specyficzny sposób i znajdującą się w określonym miejscu.

Niestety, oprogramowanie systemowe nie zawsze pozwala na elastyczne zlecenie nowych zadań do analizy (Smart Agent to programy przeznaczone najczęściej do jednego zadania). Powoduje to, że

operatorzy często muszą sami dokonywać przeglądu sytuacji, angażując swój czas i uwagę. Przykładowo, pojawienie się jakiegось nowej jednostki pływającej może wymagać sprawdzenia, czy w jakimś konkretnym okresie była ona już w tym miejscu, czy poruszała się cały czas tą samą trasą i czy wcześniej zawiązała do jakiegoś „podejrzanego” portu.

Co więcej, ilość wychwytywanych przez system anomalii zaczyna się coraz bardziej zwiększać, a wiadomo, że nie każde nietypowe zachowanie musi być sygnałem zagrożenia. Dlatego konieczne jest korelowanie alarmów z danymi uzupełniającymi, by potwierdzić hipotezę o anomalii i nadać jej odpowiednią wagę. Po podjęciu decyzji o wykryciu zagrożenia trzeba natomiast zaalarmować operatora i rozpocząć dokładną rejestrację sytuacji, co może w przyszłości służyć do ewentualnego prowadzenia dochodzeń oraz dla celów szkoleniowych.

Konieczne więc było stworzenie narzędzi informatycznych, pomagających analitykom wychwytać te anomalie, które są rzeczywiście niebezpieczne, i pozwalających operatorom na szybkie zarządzanie i programowanie „agentów”, w miarę zmieniającej się sytuacji i w zależności od potrzeb. Dodatkowo w systemach, gdzie liczba poszukiwanych anomalii (a więc liczba wykorzystywanych „agentów”) jest bardzo duża, potrzebne są specjalne nakładki programowe, uzupełniające już istniejące rozwiązania, których głównym zadaniem jest nadzorowanie podprogramów do monitorowania i analizy sytuacji na morzu, z możliwością wykorzystywania baz danych i informacji archiwalnych.

Dobrym przykładem takiego oprogramowania jest kanadyjski program ekspercki RBES (Rule-based expert system), szwedzki serwis SDS (Situation Detection Service), MARISS (MARitime Security Service) i amerykański program FastC2AP (Fast Connectivity for Coalition and Agents Project). Ten ostatni został opracowany na zlecenie amerykańskiej Agencji Zaawansowanych Obronnych Projektów Badawczych (Defense Advanced Research Projects Agency – DARPA) przez firmę Lockheed Martin ATL we współpracy z US Navy Commander Naval Force, dowódcz-

twem 6 Floty w Europie (CNE-C6F) i dowództwem komponentu morskiego NATO (CC Mar) w Neapolu.

Głównym sponsorem MARISS była Europejska Agencja Kosmiczna (European Space Agency – ESA), która zapoczątkowała prace integrujące dane pochodzące z satelitów obserwacyjnych i brzegowych systemów nadzoru morskiego. Dzięki temu serwisowi uzyskano możliwość automatycznego porównania ruchu statków zarejestrowanych na zdjęciach satelitarnych z obrazem stworzonym na przykład z analizy AIS i wyszukiwania wszelkich niezgodności.

Opisane oprogramowanie mogło zostać opracowane tylko dlatego, że wyraźnie wskazano, czego się od niego oczekuje. Dlatego tak ważne jest wspólne zdefiniowanie anomalii, uszeregowanie ich według znaczenia i wskazanie, jakie procedury mają być realizowane, gdy zostaną one wykryte. I tę pracę w naszym kraju trzeba jak najszybciej wykonać.

CO DALEJ?

Jak widać, zasada działania przy wyszukiwaniu anomalii jest bardzo prosta: by coś znaleźć, trzeba wcześniej wiedzieć czego szukać. Niestety, u nas prawda jest taka, że mimo dobrego początku (M-Renegade), zaczynamy powoli zostawać w tyle, w porównaniu do tego, co się dzieje na świecie. Zarówno urzędy morskie, Morski Oddział Straży Granicznej, jak i Marynarka Wojenna RP zwracają uwagę w swoich systemach na to, co ich interesuje, nie pomyślawszy o dokładnym zdefiniowaniu tego, co jest interesujące dla wszystkich i w czym oczekują pomocy od innych. MOSG dał dobry przykład z obiektami podejrzanymi o terroryzm i teraz trzeba tylko pójść dalej.

Liczba wspólnie poszukiwanych zagrożeń przez wszystkich korzystających z polskich obszarów morskich powinna być ustalona już od dawna i co pewien czas aktualizowana. Problem wykrywania anomalii, ich definiowania i klasyfikacji stał się bowiem równie ważny, jak korelowanie danych z różnych źródeł w celu stworzenia jednolitego obrazu sytuacji morskiej.

Jeżeli na świecie są podejmowane badania, projekty i programy zwiększające skuteczność wy-

krywania zjawisk nienaturalnych i niepokojących na morzu, to u nas nie może być inaczej. Pamiętajmy, mimo że poszczególne systemy obserwacji (SWIBŻ, ŁEBA i ZSRN) mają wewnętrznie wbudowane programy wyszukujące różnego rodzaju nieprawidłowości, to jednak nie wynikają one ze wspólnych przemyśleń, ale z rozwiązań najczęściej oferowanych w pakiecie przez producentów. A te na pewno nie spełniają wszystkich wymagań będących następstwem ciągle zmieniającej się sytuacji.

Sprawa technicznie nie jest aż tak trudna. Jak pokazuje praktyka, jeżeli zostanie postawione jakieś konkretne wymaganie odnośnie do wskazanej anomalii, programiści w ciągu kilku tygodni są w stanie zmienić oprogramowanie i wprowadzić je do systemu w formie miniprogramu Smart Agent. Dowodem na to może być firma Sprint, której specjaliści bez problemu i szybko zmodyfikowali oprogramowanie systemu wykorzystywanego przez Urząd Morski w Gdyni (SWIBŻ), dzięki czemu w czasie międzynarodowego eksperymentu „Cap Demo” w 2010 roku mógł on w sposób automatyczny alarmować o istnieniu na świecie dwóch obiektów o tych samych parametrach statycznych AIS. Taka anomalia w rzeczywistej działalności oznacza, że jakiś obiekt pływający, podszywając się pod inną jednostkę, próbuje ukryć swoją tożsamość².

Czas więc usiąść do wspólnego stołu i uzgodnić, co nas interesuje, w czym możemy sobie nawzajem pomóc i jakiej pomocy oczekujemy od innych systemów, finansowanych przecież z tego samego budżetu. Oczywiście później będzie to wymagało od wszystkich wprowadzenia pewnych zmian w oprogramowaniu i wyłączenia uwagi na sytuacje wcześniej bagatelizowane, ale biorąc pod uwagę wspólne bezpieczeństwo – będzie warto. ■

Autor jest absolwentem WAT
oraz Kolegium Ogólnowojskowego w Paryżu.
Pełnił obowiązki szefa Wydziału Identyfikacji Bojowej
Sztabu MW. Obecnie jest żołnierzem rezerwy.

² Ibidem.



st. kpt. dr **DAWID PEŁKA**
Akademia im. Jana Długosza
w Częstochowie



mł. brygadier dr **MAREK TOBOLSKI**
Delegatura Wojskowej Ochrony
Przeciwpożarowej w Gdyni

Pożar na pokładzie

Najważniejsze w trakcie pożarów jednostek pływających jest ratowanie mienia, życia oraz zdrowia rannych i poszkodowanych.

Celem działań logistycznych podejmowanych podczas pożarów jednostek pływających, przede wszystkim przez siły zakładowej straży pożarnej oraz zakładowych służb ratowniczych, jest zorganizowanie dostaw podstawowych środków zaopatrzenia oraz usług logistycznych i medycznych, jak również dotarcie z nimi do wszystkich osób poszkodowanych w możliwie krótkim czasie (tak szybko, jak to będzie możliwe).

NIEBEZPIECZNY PORT

Ze względu na specyficzne warunki, w jakich funkcjonuje transport wodny, statki¹, znajdujące się na postoju w otoczeniu portowym, są szczególnie narażone na zagrożenia, które mogą przyczynić się do utraty stateczności, a tym samym i pływalności. Jednym z nich są zniszczenia, będące następstwem pożarów lub wybuchów. Niebezpieczeństwa mogą pochodzić zarówno z zewnątrz (cała infrastruktura portowa wraz z obsługą), jak i z wewnątrz (materiały i urządzenia funkcjonujące na samych statkach, a także załoga).

Okazuje się, że gdy na jednostkach pływających funkcjonuje kompletna, z reguły dobrze przeszkolona załoga, wykonująca swoje zadania zgodnie z przyjętym zakresem odpowiedzialności, w dro-

dze (czyli w morzu) do pożarów dochodzi rzadko. Odzwierciedlają to w równym stopniu dane polskie, jak i innych państw europejskich². Wskazują one, że czynniki takie jak: zdekompletowana załoga lub trwająca jej wymiana, prace przeładunkowe, bunkrowanie, sztauowanie, wzmożony ruch interesantów, robotników portowych oraz brak stosownego nadzoru (np. wyłączanie systemów sygnalizacji pożaru), sprawiają, że podczas postoju statków w portach i stoczniach ma miejsce największa liczba incydentów pożarowych oraz wybuchów³.

Unaocznia to potrzebę ujęcia zarządzania bezpieczeństwem pożarowym statków jako osobnego

¹ Pod pojęciem statku rozumie się zbiór obiektów pływających, niebędących jednostkami pływającymi Marynarki Wojennej RP, ze szczególnym uwzględnieniem morskich jednostek transportowych, rybackich oraz specjalnych. Zgodnie z ogólną definicją, statek morski to konstrukcja pływająca przeznaczona do żeglugi zarówno po wodach morskich, jak i innych z nimi połączonych, zdolna do wykonywania celów, do których została zbudowana. Z. Chuchła: *Morski statek transportowy. Eksploatacja i elementy zarządzania*. Gdynia 2009, s. 26.

² *Maritime Accident Review* 2008. European Maritime Safety Agency, Lisbon, s. 19.

³ K. Żelichowski, L. Korzeniewski: *Ratownictwo morskie. Środki i techniki gaszenia pożarów na statkach*. Szczecin 1992, s. 27.

systemu oraz wdrożenia odpowiednich procedur podczas ich bytności w porcie. Wydaje się to niezbędne mimo prawnych uregulowań, które określają sposób postępowania wobec zagrożeń, czy też prowadzenia przez obsługę portu prac niebezpiecznych. Obowiązujące na statkach wewnętrzne instrukcje bezpieczeństwa pożarowego powinny zatem szczególną uwagą obejmować ten wyjątkowo niebezpieczny dla statku okres, jakim jest czas postoju w obrębie obiektu portowego.

Na podstawie wieloletniej praktyki Zbigniew Grzywaczewski, autor pracy poświęconej ochronie przeciwpożarowej, wymienia najistotniejsze elementy zabezpieczenia statku w porcie. Należą do nich:

- organizacja pracy zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach portowych oraz zabezpieczenie odpowiednich środków;
- zapewnienie nadzoru nad bezpieczeństwem oraz przestrzeganiem zasad i przepisów przez wystawianie służby wachtowej na statku;
- zapewnienie gotowości do wykorzystania instalacji i sprzętu pożarniczego na statku podczas prac groźących niebezpieczeństwem pożaru;
- w razie unieruchomienia instalacji wodno-gaśniczej statku, podłączenie jej do sieci hydrantowej na lądzie;
- zapewnienie łączności ze strażą pożarną portu na wypadek konieczności wezwania pomocy;
- żądanie asysty straży pożarnej lub wystawienie posterunków w wypadku przeładunku materiałów szczególnie niebezpiecznych;
- opuszczenie z pokładu cum od strony basenu dla umożliwienia odholowania statku w razie niebezpieczeństwa⁴.

Dodatkowo autor ten podkreśla, że nieodzownymi czynnikami, wpływającymi na bezpieczeństwo statku w porcie, są: dyscyplina pracowników portu pod względem przestrzegania przepisów oraz czujność załogi, która powinna dopilnować bezpieczeństwa swojej jednostki⁵.

Wypracowanie procedur, mających na celu zabezpieczenie przeciwpożarowe statków, które ze względu na rodzaj i ilość transportowanych ładunków stwarzają zagrożenie o dużym zasięgu, ma znaczenie szczególne⁶. Za przykład mogą posłużyć zbiornikowce, które są obejmowane nadzorem

przez zespół specjalistów już u samego wejścia do portu. Podczas większości działań i prac portowych z kolei, przeprowadzanych z udziałem tych jednostek, jest wymagana asekuracja statków pożarniczych, zdolnych do skutecznego reagowania na swoiste zagrożenia w tym otoczeniu.

Biorąc pod uwagę typ obiektu pływającego pozostającego w porcie można wstępnie określić zagrożenia, jakie mogą wystąpić w jego otoczeniu. Jest to bezpośrednio powiązane z podziałem statków handlowych ze względu na transportowane materiały (rys. 1). Największe ryzyko generują statki transportowe⁷.

WAŻNY SYSTEM

Wśród jednostek najpowszechniej występujących w europejskich portach jasno rysuje się podział na dwie grupy statków: pasażerskie oraz towarowe, w wypadku których mają zastosowanie odmienne zasady zarządzania bezpieczeństwem. Istotne wydaje się jednak zwrócenie uwagi na skalę zagrożeń, jakie mogą te obiekty stwarzać. Statki towarowe, z racji ilości i rodzajów przewożonych materiałów, mogą być niebezpieczne, zarówno dla swoich załóg, jak i znacznych obszarów portowych czy też przyległych aglomeracji. Statki pasażerskie natomiast raczej nie oddziałują w większym stopniu w ten sposób.

Zapewnienie akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa pożarowego na statkach wymaga funkcjonowania sprawnego systemu zarządzania. W związku z tym na armatorów został nałożony obowiązek wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem opartego na stosownych aktach prawnych, głównie *Międzynarodowym kodeksie zarządzania bezpieczeństwem*, którego integralną częścią są zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa pożarowego⁸ (rys. 2).

⁴ Z. Grzywaczewski: *Ochrona przeciwpożarowa portów morskich i statków w portach*. Gdańsk 1967, s. 27.

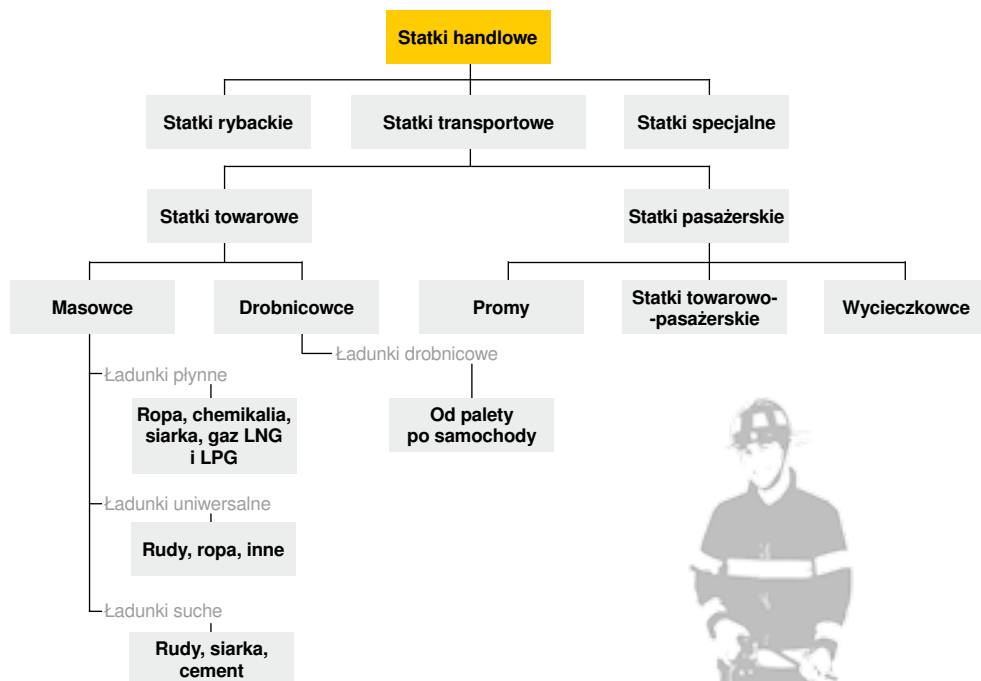
⁵ *Ibidem*, s. 28.

⁶ *Port marine safety code*. London 2009, s. 29.

⁷ Z. Grzywaczewski, S. Załęcki: *Walka z pożarami na statkach*. Gdańsk 1982, s. 34.

⁸ H. Ramęda: *Zarządzanie bezpieczeństwem statku*. Szczecin 2009, s. 27.

Rys. 1. Podział statków handlowych ze względu na transportowane materiały



Rys. 2. Elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem pożarowym w porcie



Istotnym elementem systemu zarządzania bezpieczeństwem pożarowym na statkach jest walka z pożarami. Znaczna liczba instalacji i urządzeń na niewielkiej, zamkniętej przestrzeni, gdzie często znajdują się substancje niebezpieczne, sprawia, że należy wdrażać najbardziej zaawansowane technologiczne systemy wykrywania, powiadamiania i gaszenia pożarów. Również metody, jakich używa się podczas działań ratowniczo-gaśniczych na obiektach pływających, wymagają, z racji panujących tam specyficznych warunków, specjalnych umiejętności. Niezbędna zatem okazuje się wiedza na temat ich budowy oraz reakcji poszczególnych konstrukcji na przeciążenia związane z oddziaływaniem środowiska pożarowego czy też dużych ilości środków gaśniczych, mogących niekorzystnie wpływać na stabilność gaszonych obiektów.

W wypadku powstania pożaru na jednostce pływającej pozostającej w porcie, istnieją znacznie większe możliwości interwencji ze strony służb lądowych, głównie straży pożarnych, niż w sytuacji, gdy jednostka ta znajduje się w morzu. Najlepiej, gdy w danym porcie funkcjonuje straż portowa, specjalizująca się w reagowaniu na tego typu zagrożenia. Wówczas w zależności od rodzaju i skali zagrożenia, między innymi dotyczącego osób, usytuowania jednostki pływającej, rodzaju transportowanego ładunku czy też fazy pożaru, możliwe jest przeprowadzenie sprawnej i skutecznej akcji ratowniczo-gaśniczej⁹.

MARYNARKA WOJENNA

W pismach starożytnych klasyków teorii państwowości szczególną uwagę zwraca wypowiedź Arystotelesa, który stanowczo stwierdził, iż *co się tyczy sił morskich, to nie ulega wątpliwości, że posiadanie ich w pewnej ilości jest wysoce pożyteczne. Bo państwo powinno nie tylko u własnych obywateli, ale także i u niektórych ze swych sąsiadów budzić postrach, a zarazem posiadać możność niesienia pomocy zarówno na lądzie, jak i na morzu*¹⁰. Wziąwszy pod uwagę autorytet Mistrza ze Stagiry, należy zatem dbać o posiadanie jak najbardziej efektywnych sił morskich. Dotyczy to zwłaszcza marynarki wojennej, jako zasadniczego ich elementu jeśli chodzi o ochronę państwa przed zagrożeniami zewnętrznymi.

W skład jednostek pływających Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z przyjętymi w pragmatyce służbowej definicjami¹¹, wchodzi: okręty bojowe, pomocnicze, bazywe środki pływające oraz jachty.

● **Okręty bojowe** – to jednostki pływające, przeznaczone do wykonywania zadań taktycznych bezpośrednio w walce, zarówno samodzielnie, jak i we współdziałaniu z innymi rodzajami sił zbrojnych. Zaliczamy do nich okręty nawodne i podwodne.

● **Okręty pomocnicze** – to jednostki pływające przeznaczone do wsparcia oraz zabezpieczenia bojowego i specjalnego działań okrętów bojowych, zaopatrywania ich w paliwo, wodę, prowiant, amunicję oraz do wykonywania doraźnych remontów.

● **Bazowe środki pływające** są przeznaczone do zaopatrywania i obsługi okrętów bojowych w portach i na redach oraz do zabezpieczenia funkcji bytowych załóg okrętów bojowych.

● **Jachty** – to żaglowe jednostki pływające przeznaczone do szkolenia kadry marynarki wojennej oraz wykonywania zadań specjalnych.

Okręt wojenny można również zdefiniować, podobnie jak uczyniono to w prawie międzynarodowym, jako obiekt pływający regularnych sił zbrojnych jednoznacznie oznaczonego państwa, na którym służbę pełni zaokrętowana załoga wraz z dowódcą, którzy wchodzi w skład osobowy marynarki wojennej i podlegają dyscyplinie wojskowej¹².

OBRONA PRZECIWAWARYJNA

Podstawowym składnikiem systemu bezpieczeństwa, jaki funkcjonuje na okrętach Marynarki Wojennej RP podczas wszystkich działań, począwszy od rutynowej, codziennej eksploatacji, jak i realizacji zadań bojowych, jest obrona przeciwaawaryjna. Określa się ją, jako całość przedsięwzięć, środków i czynności, które mają na celu utrzymanie na wysokim poziomie zdolności bojowej i ży-

⁹ *Operational risk management*. Washington 2002, s. 22.

¹⁰ Arystoteles: *Polityka*, 1327b. Warszawa 2006, s. 192.

¹¹ *Regulamin służby na okrętach Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej (RSO) – projekt*. Gdynia 2004, s. 6.

¹² *Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r.* DzU 2002 nr 59 poz. 543, art. 29.

Tabela. Organizacja obrony przeciwawaryjnej wobec bezpieczeństwa pożarowego na jednostkach pływających

Bezpieczeństwo pożarowe	Obrona przeciwawaryjna	
	Bierna	Czynna
Sposób wykonania	prewencja	walka z pożarami
Umocowanie formalne	normy i wytyczne	rozkłady okrętowe, procedury
Doskonalenie	monitoring i aktualizacja	trening
Wykonanie	rozpoznawanie zagrożeń	działania ratowniczo-gaśnicze

wotności okrętu. Osiąga się to przez walkę z wodą, pożarami, usuwanie uszkodzeń okrętowych środków technicznych oraz opracowanie organizacyjno-technicznych zasad walki z awariami na okrętach¹³. Obrona przeciwawaryjna pozwala zatem zachować żywotność okrętów oraz ich wysoką zdolność bojową¹⁴. Zapewnienie odpowiednich standardów bezpieczeństwa pożarowego, jako jednego z zasadniczych składników wpływających na obronę przeciwawaryjną, pozwala zabezpieczać jednostki pływające przed skutkami pożarów i wybuchów. Biorąc pod uwagę specyficzność okrętów, głównie ekstremalne warunki, w jakich załogi muszą wykonywać swoje zadania, można stwierdzić, że sprawne zarządzanie w tym wypadku stanowi poważne wyzwanie, nawet dla doświadczonych dowódców.

W aspekcie dowodzenia jednostką pływającą, jeśli chodzi o sposób zapewnienia bezpieczeństwa pożarowego, należałoby uwzględnić podział obrony przeciwawaryjnej jednostek pływających Marynarki Wojennej na bierną i czynną (tab.).

ZAPOBIEGANIE NIEBEZPIECZEŃSTWU

Bierna obrona przeciwawaryjna polega głównie na prewencji wobec zagrożeń. Jest wdrażana już na etapie planowania, następnie w trakcie projektowania oraz budowy okrętu. Konstruktor lub grupy projektujące w momencie określenia celu i zadań, które ma wykonywać jednostka pływająca, muszą uwzględnić wiele zasad, w tym bezpieczeństwa pożarowego. Zgodnie z wytycznymi, zawartymi w dokumentach normatywnych NATO, by ochrona przeciwpożarowa na jednostkach pływających była skuteczna, okręt oraz jego systemy powinny być projektowane, konstruowane, następnie utrzy-

mywane i użytkowane w taki sposób, by w praktyce możliwe było wykonanie zadań prewencyjnych, natomiast w wypadku powstania pożarów następowało ich szybkie wykrywanie, ograniczanie rozprzestrzeniania oraz ugaszenie¹⁵.

Analiza tych wytycznych pozwala zauważyć pewną analogię z budową obiektów lądowych, które również muszą się charakteryzować ściśle określonymi parametrami techniczno-budowlanymi¹⁶. W wypadku okrętów jest jednak wymagane zapewnienie znacznie większej odporności wobec oddziaływania skrajnie niekorzystnych okoliczności, generujących liczne zagrożenia, w tym pożarowe, które występują ze znaczną intensywnością przede wszystkim w warunkach działań bojowych. Sprawia to, że konstruktorzy tego typu jednostek muszą się zmierzyć ze specyficznymi wymaganiami¹⁷.

Sama analiza postępu w doborze materiałów i technologii wykorzystywanych do budowy okrętów wojennych na świecie, jaka dokonała się w stosunkowo niedługim czasie, pozwala zauważyć, jak wiele drobnych szczegółów może mieć znaczący wpływ na bezpieczną eksploatację jednostek pły-

¹³ B. Jakus et al.: *Obrona przeciwawaryjna okrętu*. Gdynia 2001, s. 8.

¹⁴ B. Sówka, A. Wiliński: *Obrona przeciwawaryjna okrętu*. Gdynia 1980, s. 3.

¹⁵ ANEP 77 *Naval Ship Code*. Brussels 2009, VI-1.

¹⁶ *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie*. DzU 2002 nr 75 poz. 690 ze zm.

¹⁷ *Przepisy klasyfikacji i budowy okrętów wojennych*. Cz. V. *Ochrona przeciwpożarowa*. Polski rejestr statków. Gdańsk 2008, s. 55.



ARCHIWUM AUTORA (4)

Od lewej – Fot. 1. Część graficzna planu ochrony przeciwpożarowej umieszczona w ciągu komunikacyjnym okrętu. Fot. 2. Jedna z lokalizacji planu ochrony przeciwpożarowej na okręcie. Fot. 3. Centralka systemu sygnalizacji pożaru na okręcie. Fot. 4. Zestaw sprzętu do walki z pożarem na jednym z okrętów

wających¹⁸. Projektowanie jednostek bojowych stanowi zatem nie lada wyzwanie dla ich twórców, których rozwiązania dotyczące oddzielení przeciwpożarowych, dróg ewakuacyjnych, instalacji i systemów detekcji czy gaszenia, muszą współgrać z pozostałymi urządzeniami okrętowymi oraz wykazywać się najwyższym stopniem niezawodności¹⁹. Okręt, przewidziany do działania w określonych warunkach, powinien się charakteryzować odpowiednim poziomem bezpieczeństwa technicznego, brakiem zagrożeń dla załogi.

Zasadniczym elementem biernej obrony przeciwawaryjnej jednostek pływających, określającym zasady i warunki, w ramach których organizuje się bezpieczeństwo pożarowe, pozostaje plan ochrony przeciwpożarowej, którego opracowanie leży w gestii zastępcy dowódcy jednostki pływającej. Składa się on z dwóch uzupełniających się części: opisowej oraz graficznej.

Pierwsza z nich, wraz z załącznikami, dotyczy: rodzaju i przeznaczenia okrętu; systemów sygnalizacji pożaru oraz stałych instalacji gaśniczych z pomieszczeniami przez nie chronionymi; rozmieszczenia i sposobu użycia sprzętu pożarniczego; wykazu zbiorników z substancjami niebezpiecznymi; wykazu urządzeń odcinających wentylację.

Najbardziej przydatna podczas działań część graficzna planu ochrony przeciwpożarowej jednostki pływającej (fot. 1) zawiera przekrój wzdłużny okrętu w płaszczyźnie symetrii, ponadto widoki z góry wszystkich pokładów i widok na zbiorniki. Zaletą tej części planu są umieszczone na niej, zgodnie

z zasadami Międzynarodowej Organizacji Morskiej, elementy konstrukcyjne ochrony przeciwpożarowej, symbole urządzeń ochrony przeciwpożarowej, drogi ewakuacyjne²⁰ oraz punkty dowodzenia i urządzenia zdalnego włączania urządzeń związanych z ochroną przeciwpożarową. Ze względu na wagę danych zawartych w tej części dokumentu, które okazują się niezbędne podczas działań ratowniczo-gaśniczych, zostaje on wykonany w pięciu egzemplarzach, z których cztery rozmieszcza się w różnych częściach jednostki, w tym dla celów szkoleniowych załogi (fot. 2). Piąty z nich zostaje przekazany do Dowództwa Marynarki Wojennej RP²¹.

Szczegółowe wymagania, dotyczące zapobiegania wybuchom i pożarom, zawiera *Regulamin służby na okrętach Marynarki Wojennej RP*, który na-

¹⁸ J. Konieczny: *Materiały konstrukcyjne okrętów*. „Kwartalnik Bellona” 2009 nr 3, s. 153.

¹⁹ Norma obronna NO-19-A001:1996 *Klasyfikacja zagadnień konstrukcyjno-technologicznych okrętu*.

²⁰ Normy obronne: NO-42-A001-3:2007 *Znaki bezpieczeństwa na jednostkach pływających marynarki wojennej. Część 3: Znaki ewakuacji*; NO-42-A001-1:2005 *Znaki bezpieczeństwa na jednostkach pływających marynarki wojennej. Część 1: Wymagania ogólne*; NO-42-A001-2:2007 *Znaki ochrony przeciwpożarowej*; NO-42-A001-4:2007 *Znaki bezpieczeństwa na jednostkach pływających marynarki wojennej. Część 4: Znaki okrętowego sprzętu ratunkowego*; NO-42-A001-5:2000 *Znaki bezpieczeństwa na jednostkach pływających marynarki wojennej. Część 5: Znaki sprzętu i środków obrony przeciwawaryjnej*.

²¹ *Instrukcja o ochronie przeciwpożarowej w resorcie obrony narodowej*. Warszawa 2008, s. 39.

klada obowiązków z tym związane na całą załogę²². Każdy z jej członków zostaje przeszkolony i zobowiązany do zachowania określonych standardów jeśli chodzi o utrzymywanie parametrów pracy obsługiwanej sprzętu, instalacji i urządzeń, zwłaszcza w wypadku prac pożarowo niebezpiecznych czy też procedur związanych z obsługą zasobów paliwowych i amunicyjnych.

W dokumentach normatywnych NATO wymienia się zasadnicze elementy wchodzące w skład systemów ochrony przeciwpożarowej na okrętach, które w wypadku zaistnienia pożaru powinny być niezawodne i gotowe do natychmiastowego użycia. Należą do nich:

- zabezpieczenie przed pożarami strukturalnymi, z uwzględnieniem odporności pożarowej przedziałów, zwłaszcza ich oddzieleń i szczelności;
- systemy detekcji i alarmowania (fot. 3);
- środki i warunki ewakuacji;
- systemy i urządzenia gaśnicze;
- wyposażenie ochrony osobistej wraz ze sprzętem ochrony dróg oddechowych²³.

AKCJA RATOWNICZA

Istotą czynnej obrony przeciwawaryjnej jest sprawna organizacyjnie obsługa środków technicznych przez załogę podczas codziennego funkcjonowania na okrętach. Właściwa obrona przeciwawaryjna w wypadku walki z pożarami jest możliwa, gdy na jednostce pływającej funkcjonuje dobrze wyszkolona załoga, która jest w stanie, w pełni i zgodnie z instrukcjami, wykorzystywać odpowiedni sprzęt, rozmieszczony na okręcie (fot. 4).

W wypadku czynnej obrony przeciwawaryjnej podstawowym elementem organizacyjnym są rozkłady okrętowe, sporządzane w celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania załogi, regulujące użycie sprzętu technicznego, uzbrojenia czy też prowadzenie rutynowych prac okrętowych. Rozkłady okrętowe, które są podzielone na bojowe i codzienne, szczegółowo określają zadania oraz odpowiedzialność poszczególnych członków załogi w każdej sytuacji, w której może się znaleźć okręt. Dokumentem określającym organizację okrętu jest rozkład alarmu bojowego. Na jego podstawie opracowuje się wszystkie pozostałe rozkłady bojowe. Jednym z ważniejszych jest rozkład obrony prze-

ciawaryjnej²⁴, którego elementem uzupełniającym jest schemat rozmieszczenia urządzeń i systemów do walki z wodą i pożarem.

Zasadniczym dokumentem, określającym organizację akcji ratowniczej na jednostce pływającej, jest rozkład walki z pożarem. Powinien on zapewnić sprawne dowodzenie oraz kierowanie załogą jednostki pływającej przez prowadzenie skoordynowanych działań grup awaryjnych, przy skutecznym wykorzystaniu środków i sprzętu pożarniczego oraz stałych instalacji gaśniczych, jakie są dostępne na okręcie. Ze względu na charakterystyczne stany zagrożeń, opracowuje się następujące warianty rozkładów do walki z pożarem:

- podczas przejścia morzem;
- na czas postoju w porcie;
- w trakcie remontu w stoczni;
- podczas pobierania i zdawania paliwa;
- podczas ładowania i rozładunku amunicji, rakiet, min, bomb, materiałów wybuchowych;
- udzielania pomocy w walce z pożarem na innej jednostce pływającej²⁵.

W każdym z rozkładów wyznacza się członków załogi na odpowiednie stanowiska bojowe z ustalonymi zakresami czynności, między innymi do kierowania działaniami czy też innych technicznych środków służących do walki z pożarami. Aby załogi jednostek pływających pozostawały w gotowości do wykonywania powierzonych zadań, a zarazem mogły ewentualnie prowadzić skuteczną walkę o okręt, niezbędne jest profesjonalne szkolenie. Pełna odpowiedzialność za to spoczywa na dowódcy jednostki pływającej. Należy podkreślić, że dowódcy wszystkich szczebli odpowiadają za wszechstronne przygotowanie swych podwładnych między innymi do walki z pożarami.

SOJUSZNICZA NORMA OBRONNA

Dokumentem, który uzupełnia omówione uregulowania dotyczące walki z pożarami na jednost-

²² *Regulamin służby na okrętach Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej (RSO)*. Gdynia 1990, s. 64.

²³ *ANEP 77 Naval Ship Code*, op.cit., VI-93.

²⁴ *Regulamin służby na okrętach Marynarki Wojennej...*, op.cit., s. 14.

²⁵ *Instrukcja o ochronie przeciwpożarowej w resorcie...*, op.cit., pkt. 44.2.

kach pływających Marynarki Wojennej RP, jest norma obronna PDNO-07-A094:2008 *Procedury działań morskich. Obrona przeciwawaryjna*²⁶. Szczegółowo traktuje ona zasady postępowania na okrętach w sytuacji zagrożenia. Przy tworzeniu owego podręcznika oparto się między innymi na nowoczesnych i praktycznych rozwiązaniach oraz doświadczeniach marynarki wojennej Stanów Zjednoczonych²⁷ oraz standardach NATO.

Zgodnie z omawianym dokumentem zasadnicze znaczenie pod względem reagowania na okręcie w czasie zaistnienia zagrożenia ma odgrywać służba dyżurna. Każda osoba z jej składu powinna mieć określone zadania do wykonania, jak i dostępnych środków, których powinna użyć. Ze względu na różnorodność okrętów, liczebny skład służb dyżurnych oraz możliwości sprzętowe, organizacja ochrony przeciwpożarowej dla każdego typu jednostki powinna zostać opracowana indywidualnie.

Kluczową rolę w dowodzeniu akcją ratowniczo-gaśniczą na okręcie odgrywa jego dowódca, a w czasie jego nieobecności – oficer dyżurny okrętu, który jako osoba doświadczona musi:

- perfekcyjnie znać rozmieszczenie pomieszczeń okrętowych;
- być świadomy wszystkich możliwych zagrożeń na okręcie, obejmujących między innymi: magazyny, zbiorniki paliwa i oleju, systemy sprężonego powietrza oraz zbiorniki ciśnieniowe;
- znać stałe systemy gaszenia i osuszania, podręczne środki do walki z pożarami oraz zasady i sposoby ich użycia;
- umieć posługiwać się okrętową łącznością i dokumentacją;
- znać procedury na wypadek pożaru podczas postoju okrętu w porcie lub w stoczni²⁸.

W omawianej normie w sposób praktyczny rozwiązano problem procedur współpracy służby dyżurnej okrętu z lądowymi jednostkami ratowniczymi w portach zagranicznych. Należy podkreślić, że dowódca okrętu ma decydujący głos w ustalaniu priorytetów i sposobu prowadzenia działań ratowniczo-gaśniczych, a nie jak dotychczas, gdy cedowano przejęcie dowodzenia działaniami ratowniczo-gaśniczymi na przybyłego dowódcę straży pożarnej. Tym samym od jego kompetencji i fachowo-

ści będzie w największym stopniu zależało powodzenie działań minimalizujących zaistniałe zagrożenie.

Należy również podkreślić, że trening załogi, służący wyrobieniu odpowiednich nawyków, niezbędnych do wykonywania powierzonych zadań, staje się kluczowym zadaniem w przygotowaniu do walki z pożarami na okrętach. Dzięki właściwym działaniom szkoleniowym jest możliwe wyrobienie pewnej wszechstronności i mobilności, pozwalającej na specjalizację członków grupy przeciwpożarowej w działaniach ratowniczo-gaśniczych oraz możliwość wzajemnego zastępowania się ratowników na poszczególnych stanowiskach podczas działań.

W omawianej normie grupę do walki z pożarem stanowi część grupy awaryjnej i może być ona wykorzystana, w zależności od zaistniałej sytuacji, do walki z innymi zagrożeniami. Zadania poszczególnych członków grupy zostały określone niemal identycznie jak we wcześniej obowiązujących dokumentach i jak przyjęto na statkach cywilnych²⁹. Podręcznik ten to praktyczny przewodnik dla realizujących założenia taktyczne członków załóg jednostek pływających Marynarki Wojennej RP. ■

Dawid Pełka jest wieloletnim oficerem Delegatury Wojskowej Ochrony Przeciwpożarowej w Gdyni oraz wykładowcą na studiach podyplomowych w AMW z dziedziny zarządzania kryzysowego. Obronił rozprawę doktorską na Wydziale Dowodzenia i Operacji Morskich AMW.

Marek Tobolski jest absolwentem studiów podyplomowych „Zarządzanie w stanach zagrożenia” w Szkole Głównej Służby Pożarniczej, starszym specjalistą w Delegaturze Wojskowej Ochrony Przeciwpożarowej w Gdyni oraz długoletnim naczelnikiem Wydziału Operacyjnego w Komendzie Powiatowej PSP w Świeciu.

²⁶ Decyzja Nr 169/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 10 maja 2010 r. w sprawie zatwierdzenia i wprowadzenia dokumentów normalizacyjnych dotyczących obronności i bezpieczeństwa państwa. Dz.Urz. MON 2010 nr 10, poz. 110.

²⁷ *Basic Military Requirements. Naval education and training 12043*. US Navy 1992, *Marine Fire Fighting*. Oklahoma 2001, s. 8.

²⁸ PDNO-07-A094:2008 *Procedury działań morskich. Obrona przeciwawaryjna*, par. 2.2.2.1.

²⁹ Z. Grzywaczewski, S. Zalecki: *Walka z pożarami...*, op.cit., s. 265.

mgr **ANDRZEJ SZYMCZAK**Wyższa Szkoła Biznesu
w Gorzowie Wielkopolskim

Ochrona danych

Dostęp do aktualnej i pewnej informacji decyduje o powodzeniu lub porażce w dążeniu do wyznaczonego celu. Dlatego tak szczególną rolę odgrywa umiejętność ochrony danych.

Cechą współczesnego świata jest bezustanny wzrost liczby informacji gromadzonych przez instytucje publiczne. Zwiększa się także znaczenie systemów automatycznego przetwarzania danych. Każde państwo ma bowiem tajemnice, których pilnie strzeże. Jest to jeden z jego podstawowych obowiązków. Sytuacja taka rodzi konieczność stworzenia sprawnego systemu, na który składają się zarówno infrastruktura prawna, jak i aparat administracyjny. Dotyczy to zwłaszcza informacji niejawnych, bezpośrednio wpływających na bezpieczeństwo kraju. *Ustawa z dnia 5 sierpnia 2010 roku o ochronie informacji niejawnych*¹ tworzy podstawy systemu ich ochrony. Jej wejście w życie to kontynuacja procesu unowocześniania i dostosowania prawa polskiego do przepisów Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego (NATO) i Unii Europejskiej (UE).

Dodatkowy komponent systemu tworzą przepisy karne, umieszczone w artykule 265 i 266 *Ustawy z dnia 6 czerwca 1997 roku Kodeks karny*², będące częścią rozdziału XXXIII, opisującego przestępstwa przeciwko ochronie informacji. Na mocy artykułu 265 k.k. ochronie podlegają in-

formacje niejawne oznaczone klauzulą „tajne” i „ściśle tajne”, w artykule 266 paragraf 2 wskazano natomiast informacje oznaczone klauzulą „zastrzeżone” i „poufne”³.

Wpływ na system ochrony informacji niejawnych w naszym kraju mają również umowy międzynarodowe podpisane przez Polskę oraz akty wewnętrzne organizacji, których członkiem jest nasz kraj. Należą do nich między innymi przepisy Unii Europejskiej, w tym *Decyzja Rady z dnia 31 marca 2011 roku w sprawie przepisów bezpieczeństwa dotyczących ochrony informacji niejawnych UE (2011/292/EU)*⁴ oraz *Regulamin Komisji*

¹ DzU 2010 nr 182 poz. 1228. W dalszej części tekstu zwana ustawą. Do 1 stycznia 2011 r. obowiązywała ustawa z 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych (DzU 1999 nr 11 poz. 95 z późn. zm.).

² DzU 1997 nr 88 poz. 553 z późn. zm.

³ Ochrona informacji niejawnych ma charakter głównie zapobiegawczy, wzorowany na rozwiązaniach istniejących w państwach demokratycznych. Z tego wynika poboczna obecnie rola przepisów karnych, stosowanych tylko w razie krytycznego naruszenia procedur administracyjnych. M. Leciak: *Tajemnica państwowa i jej ochrona w prawie karnym materialnym i procesie karnym*. Toruń 2009.

⁴ Dz.Urz. UE L 141, 27.05.2011.

*Europejskiej (C(2000) 3614) z 29 listopada 2000 roku*⁵.

Decyzja Rady... dotyczy sytuacji, w których Rada Europejska, jej organy przygotowawcze oraz Sekretariat Generalny wykorzystują informacje niejawne Unii Europejskiej. Także państwa członkowskie, ich organy i pracownicy powinni przestrzegać jej zapisów w kontaktach z Radą, z uwzględnieniem przepisów krajowych.

Za informacje niejawne Unii Europejskiej uznano wszelkie informacje lub materiały objęte klauzulą tajności, jeśli ich nieuprawnione ujawnienie może wyrządzić szkodę interesom Unii lub co najmniej jednego jej państwa członkowskiego. Przewidziano następujące klauzule dla tych informacji: „tres secret UE/EU top secret” (odpowiednik klauzuli „ściśle tajne” w prawie polskim), „secret UE/EU secret” („tajne”), „confidentiel UE/EU confidential” („poufne”), „restreint UE/EU restricted” („zastrzeżone”).

W przywołanej *Decyzji Rady...* zawarto podstawowe zasady zarządzania informacjami niejawnymi, dotyczące ich oznaczania, oceny ryzyka, wymaganych środków i sporządzania dokumentacji. Wskazano zasady bezpieczeństwa osobowego, fizycznego, teleinformatycznego, przemysłowego. Wymienione reguły stosuje się również, jeśli państwo członkowskie przekazuje strukturom UE krajowe informacje niejawne o porównywalnej klauzuli tajności. Systemem ochrony zarządza Biuro ds. Bezpieczeństwa Sekretariatu Generalnego Rady. Działą również Komitet ds. Bezpieczeństwa, który analizuje i ocenia zagadnienia bezpieczeństwa informacji niejawnych. W jego skład wchodzi przedstawiciele krajowych władz bezpieczeństwa (KWB) państw członkowskich, a w obradach uczestniczą przedstawiciele Komisji Europejskiej i Europejskiej Służby Działań Zewnętrznych. Komitetowi przewodniczy sekretarz generalny lub wskazana przez niego osoba⁶.

Regulamin Komisji Europejskiej... dotyczy funkcjonowania tej instytucji. Zasady ochrony informacji zawarto w załączniku pt. *Zasady bezpieczeństwa Komisji*. Za stosowanie środków ochrony odpowiada wyspecjalizowana dyrekcja oraz Rada ds. Bezpieczeństwa. Przewidziano nadzór członka komisji, który jest odpowiedzialny za za-

pewnienie przestrzegania zasad poufności przez urzędników, pracowników oraz osoby delegowane do pracy w komisji we wszystkich jej obiektach. Ochrona poufności odnosi się również do informacji przekazywanych i otrzymywanych od państw członkowskich oraz kontrahentów publicznych i prywatnych. W toku współpracy udostępnianie informacji niejawnych Unii Europejskiej jest możliwe po przedstawieniu zapewnienia, że podmioty zewnętrzne zastosują środki i zasady ochrony poufności, odpowiadające standardom

Elementy systemu

■ Na opisany w ustawie o ochronie informacji niejawnych system składają się:

- bezpieczeństwo osobowe, które określa zasady dostępu osób fizycznych do informacji niejawnych;
- bezpieczeństwo fizyczne – wsparte na środkach ochrony fizycznej i technicznej, dobranych stosownie do potrzeb konkretnej jednostki organizacyjnej w następstwie przeprowadzonej identyfikacji i oceny zagrożeń;
- bezpieczeństwo teleinformatyczne – stosujące akredytowane i certyfikowane systemy teleinformatyczne;
- bezpieczeństwo przemysłowe – będące kombinacją wszystkich powyższych elementów przewidzianych dla przedsiębiorców.

komisji. Zadeklarowano pełną zgodność regulaminu z przepisami zawartymi w *Decyzji Rady...*

USTALENIA PAŃSTW NATO

Przepisy NATO umieszczono w *Umowie między Stronami Traktatu Północnoatlantyckiego*

⁵ Dz.Urz. WE L 308, 8.12.2000, z późn. zm. *Regulamin bezpieczeństwa* dodano decyzją Komisji (2001/844/EC z 29.11.2001 r. Dz.Urz. WE L317, 3.12.2001.)

⁶ Krajowa władza bezpieczeństwa (KWB) – organ upoważniony do reprezentowania państwa członkowskiego w sprawach bezpieczeństwa informacji niejawnych – w Polsce jest nim szef ABW. W sferze wojskowej działa za pośrednictwem szefa SKW. Główne jego zadania opisano w artykule 11 ustawy.

o ochronie informacji, sporządzonej w Brukseli dnia 6 marca 1997 roku⁷ oraz Umowie między Stronami Traktatu Północnoatlantyckiego o współpracy w dziedzinie informacji atomowych sporządzonej w Paryżu dnia 18 czerwca 1964 roku⁸. Sygnatariusze zobowiązali się do ochrony informacji, zarówno wytwarzanych przez instytucje NATO, jak i udostępnianych tym instytucjom przez państwa członkowskie lub od nich otrzymanych. Jako niejawne zdefiniowano informacje lub materiały, wymagające ochrony przed nieuprawnionym ujawnieniem, oznaczone odpowiednimi klauzulami. W nazewnictwie NATO przyjęto następujące klauzule tajności: „cosmic top secret” (odpowiednik w prawie polskim: „ściśle tajne”), „NATO secret” („tajne”), „NATO confidential” („poufne”), „NATO restricted” („zastrzeżone”)⁹.

Organami odpowiedzialnymi za przestrzeganie zasad ochrony są: Komitet Bezpieczeństwa (NSC), sekretarz generalny oraz podległe mu Biuro Bezpieczeństwa (NOS)¹⁰. Procedury ochrony informacji niejawnych zawarto w dokumencie C-M(2002)49 z 17 czerwca 2002 roku z późn. zm. – *Bezpieczeństwo w ramach organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego* oraz w następujących dyrektywach wykonawczych: AC/35-D/2000 – *Dyrektywa bezpieczeństwa osobowego*; AC/35-D/2001 – *Dyrektywa bezpieczeństwa fizycznego*; AC/35-D/2002 – *Dyrektywa bezpieczeństwa obiegu informacji*; AC/35-D/2003 – *Dyrektywa bezpieczeństwa przemysłowego*; AC/35-D/2004 – *Dyrektywa podstawowa INFOSEC*; AC/35-D/2005 – *Dyrektywa zarządzania INFOSEC w systemach teleinformatycznych (CIS)*.

Przepisy te wpływają na organizację ochrony informacji niejawnych w Polsce, między innymi w związku z obowiązkiem wydawania dokumentów poświadczających dostęp osób fizycznych do informacji niejawnych wymienionych organizacji.

POTRZEBA KOMPATYBILNOŚCI

Działający jako krajowa władza bezpieczeństwa szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, 31 grudnia 2010 roku wydał wytyczne w sprawie postępowania z międzynarodowymi informacja-

mi niejawnymi. W artykule 5 ustawy o ochronie informacji niejawnych przedstawiono definicje informacji niejawnych o charakterze materialnym, oparte na dwóch czynnikach: treści informacji oraz skutkach jej nieuprawnionego ujawnienia. Do wspomnianej grupy zaliczymy informacje dotyczące:

- ochrony niepodległości, suwerenności oraz integralności terytorialnej Polski;
- gotowości obronnej oraz bezpieczeństwa wewnętrznego kraju;
- ochrony porządku konstytucyjnego;
- sojuszy i pozycji międzynarodowej Polski;
- najistotniejszych interesów ekonomicznych;
- danych identyfikujących funkcjonariuszy, żołnierzy oraz pracowników wykonujących czynności operacyjno-rozpoznawcze, w tym odpowiedzialnych za zadania wywiadu lub kontrwywiadu;
- danych osób udzielających wymienionym funkcjonariuszom pomocy w wykonaniu zadań;
- informacji na temat świadków koronnych, osób im najbliższych oraz świadków, o których mowa w artykule 184 *Ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks postępowania karnego*¹¹ oraz osób im najbliższych.

Istotne jest także prawdopodobieństwo wystąpienia szkody wynikającej z nieuprawnionego ujawnienia informacji zaliczanej do wspomnianej

⁷ DzU 2000 nr 64 poz. 740.

⁸ DzU 2001 nr 143 poz. 1594.

⁹ Dokumenty zawierające tak zwane informacje atomowe Stanów Zjednoczonych otrzymują oznaczenia NATO oraz klauzule bezpieczeństwa równorzędne do nadanych przez USA poprzedzone słowem „ATOMAL” oraz adnotację: „Dokument ten zawiera informacje atomowe Stanów Zjednoczonych (dane zastrzeżone lub dane uprzednio zastrzeżone) udostępnione w ramach Umowy NATO o współpracy w dziedzinie informacji atomowych, podpisanej 18 czerwca 1964 r., i będzie podlegał właściwej ochronie”.

¹⁰ W skład Urzędu Sekretarza Generalnego wchodzi: Sekretariat Wykonawczy, Biuro Informacji i Prasy oraz Biuro Bezpieczeństwa NATO. Biuro Bezpieczeństwa koordynuje, monitoruje oraz wykonuje politykę bezpiecznego sojuszu. Dyrektor biura pełni funkcję doradcy sekretarza generalnego do spraw bezpieczeństwa, przewodni Komitetowi Bezpieczeństwa NATO, kieruje służbą Ochrony Dowództwa NATO.

¹¹ DzU 1997 nr 89 poz. 555 z późn. zm.

grupy. Zakres przewidywanej szkody decyduje o nadaniu właściwej klauzuli. W ustawie przewidziano cztery klauzule tajności – od najniższej do najwyższej: „zastrzeżone”, „poufne”, „tajne”, „ściśle tajne”. Informacje mogą występować zarówno w formie dokumentu, jak i przedmiotu, zbioru danych, obrazu oraz dźwięku. Podstawą przyznania konkretnej klauzuli tajności jest przeprowadzenie klasyfikacji, która polega na porównaniu cech informacji z treścią definicji ustawowej. Uprawnienia do tego ma osoba upoważniona do podpisywania dokumentów.

Przepisy ustawy o ochronie informacji niejawnych odnoszą się do następujących podmiotów:

- organów władzy publicznej, w tym: Sejmu, Senatu, Prezydenta RP;
- organów administracji rządowej;
- organów jednostek samorządu terytorialnego;
- Narodowego Banku Polskiego;
- innych podległych im jednostek organizacyjnych lub przez nie nadzorowanych;
- sądów i trybunałów;
- organów kontroli państwowej i ochrony prawa;
- jednostek organizacyjnych podległych ministrowi obrony narodowej lub przez niego nadzorowanych;
- państwowych jednostek organizacyjnych;
- państwowych osób prawnych, innych niż wymienione;
- jednostek organizacyjnych podległych organom władzy publicznej lub nadzorowanych przez te organy;
- przedsiębiorców, zamierzających się ubiegać lub ubiegających się o zawarcie umów związanych z dostępem do informacji niejawnych lub wykonujących takie umowy oraz wykonujących zadania na podstawie przepisów prawa. Dotyczy to przede wszystkim podmiotów wykonujących zadania obronne zdefiniowane w *Ustawie z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej*¹² oraz zarządzających tak zwaną infrastrukturą krytyczną. Pojęcie to zdefiniowano w artykuł 3 *Ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym*¹³.

Na podstawie artykułu 18 ustawy ministrowi obrony narodowej przyznano uprawnienia do zmodyfikowania systemu ochrony informacji niejawnych. W szczególności dotyczy to: zadań pełnomocników ochrony, dopuszczalnych środków ochrony fizycznej, organizacji szkoleń oraz wyznaczania stref ochronnych i treści planów ochronny. Aby wykonać te uprawnienia, minister obrony narodowej wydał 2 listopada 2011 roku *Rozporządzenie w sprawie szczegółowych zadań pełnomocników ochrony w zakresie ochrony informacji niejawnych w jednostkach organizacyjnych podległych Ministrowi Obrony Narodowej lub przez niego nadzorowanych*¹⁴. Na jego podstawie utworzono resortowy podsystem ochrony.

W artykuł 47 ustęp 3 ustawy wymieniono ponadto podmioty, którym przyznano większą swobodę w sferze kształtowania pionów ochrony – w formie aktów kierowania wewnętrznego. Do grupy tej zaliczono między innymi ministra: spraw wewnętrznych, administracji publicznej, spraw zagranicznych, finansów, obrony narodowej, sprawiedliwości; prokuratora generalnego; szefów: Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego (ABW), Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego (SKW), Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego; komendanta głównego Policji; komendanta głównego Straży Granicznej; szefa Biura Ochrony Rządu; prezesa Instytutu Pamięci Narodowej. Wspomniana swoboda jest uzasadniona wieloszczeblową strukturą tych jednostek.

W jednostkach organizacyjnych, podlegających przepisom ustawy, kluczową rolę odgrywają osoby odpowiedzialne za ochronę informacji niejawnych. Do grupy tej zaliczymy w szczególności: kierownika jednostki organizacyjnej; dyrektora generalnego w urzędach, dla których przewidziano to stanowisko; pełnomocnika do spraw ochrony informacji niejawnych; zastępcę pełnomocnika ds. ochrony informacji niejawnych – w urzędach zawierających w strukturze organizacyjnej to stanowisko; kierownika kancelarii tajnej – w urzędach, w których utworzono kancelarie

¹² DzU 2012 nr 461.

¹³ DzU 2007 nr 89 poz. 590 z późn. zm.

¹⁴ DzU 2011 nr 252 poz. 1519.

tajną; osoby powołane do obsługi systemów teleinformatycznych (inspektora bezpieczeństwa teleinformatycznego i administratora systemu teleinformatycznego); osoby mające dostęp do informacji niejawnych (użytkowników, dysponentów).

ISTOTNE ZADANIA

Do zadań kierownika jednostki organizacyjnej zaliczamy organizowanie i zapewnienie funkcjonowania ochrony informacji niejawnych. Obowiązek ten wypełnia on zatwierdzając dokumentację organizacyjną, na przykład regulamin oraz regulaminy wewnętrzne komórek organizacyjnych. W dokumentach tych uwzględnia zadania dotyczące ochrony informacji niejawnych.

Kierownik jednostki może wydawać odpowiednie zarządzenia, powołując pion ochrony, kancelarię tajną lub kancelarię kryptograficzną (w jednostkach podlegających nadzorowi SKW). Innym zadaniem jest zatrudnianie oraz nadzorowanie pracy pełnomocnika do spraw ochrony informacji niejawnych. Czyni to określając jego obowiązki, plan pracy oraz przyjmując sprawozdanie z jego wykonania. Ustala również roczne plany kontroli oraz wydaje pisemne upoważnienia do ich przeprowadzenia, czuwając nad wykonaniem zaleceń pokontrolnych. Ponadto zapewnia środki finansowe na zakup i montaż wyposażenia wymaganego przepisami.

Kierownik jednostki organizacyjnej co najmniej raz na pięć lat przeprowadza przegląd informacji niejawnych (pierwszy powinien być dokonany w ciągu 36 miesięcy, licząc od 2 stycznia 2011 roku). Polega on na sprawdzeniu kompletności zasobów przez porównanie stanu materiałów niejawnych z zapisami zawartymi w narzędziach ewidencyjnych. Jeśli w czasie przeglądu zostaną ujawnione materiały, które utraciły cechy niejawności wymienione w artykule 5 ustawy, dokonuje zmiany lub zniesienia klauzul tajności (w granicach posiadanego poświadczenia bezpieczeństwa). W odniesieniu do materiałów z innych jednostek organizacyjnych stanowi to podstawę do sporządzenia wniosku o dokonanie zmian przez wytwórcę dokumentu.

Na pisemny wniosek ABW lub SKW kierownik przekazuje informacje i dokumenty niezbędne w toku postępowań sprawdzających prowadzonych przez wymienione instytucje (dotyczące osoby

sprawdzonej). Ponadto zatwierdza dokumentację ochrony informacji niejawnych, w szczególności plan ochrony tych informacji wraz z dokumentacją oceny ryzyka, procedury przetwarzania z informacji niejawnych oraz ich ewakuacji.

Projekt wspomnianej dokumentacji przygotowuje pełnomocnik do spraw ochrony informacji niejawnych. Kierownik jednostki organizacyjnej wydaje osobom zatrudnionym lub pełniącym służbę pisemne upoważnienia do dostępu do informacji niejawnych oznaczonych klauzulą „zastrzeżone”. W przepisach znajdziemy niewiele informacji na temat treści wspomnianego dokumentu. Upoważnienie powinno zawierać: dane określające początek jego obowiązywania, podstawę prawną, dane osoby upoważnianej (w tym imię i nazwisko, nr PESEL), przyznane uprawnienia (wskazanie klauzuli informacji niejawnych), okres obowiązywania – przez ustanowienie terminu ważności lub w odmienny sposób, na przykład umieszczenie zwrotu „wydano na czas służby” oraz podpis osoby udzielającej upoważnienia.

Kierownik może również wydać czasową zgodę na udostępnienie informacji niejawnych oznaczonych klauzulą „poufne” osobom, wobec których wszczęto postępowanie sprawdzające (kierownik jednostki centralnej wymienionej w art. 34 ust. 5 ustawy ma w tym zakresie szersze uprawnienia). Ponadto wydaje pełnomocnikowi pisemne polecenia przeprowadzenia zwykłych postępowań sprawdzających w celu udzielenia dostępu do informacji oznaczonych klauzulą „poufne”. Występuje również do ABW albo SKW z wnioskami o przeprowadzenie poszerzonych postępowań sprawdzają-

¹⁵ Dotyczy to również osób otrzymujących dostęp do niejawnych informacji międzynarodowych oznaczonych klauzulą „confidential EU”, „confidential NATO” lub wyższą. Powinny one przejść postępowanie sprawdzające i otrzymać poświadczenie bezpieczeństwa wydane przez ABW lub SKW (zgodnie z właściwością ustawową tych służb). Dokument ten poświadcza prawo dostępu do informacji niejawnych NATO i UE na terytorium Polski. Jest podstawą do wydania przez ABW dokumentów poświadczających w obrocie zagranicznym spełnianie warunków bezpieczeństwa w zakresie ochrony informacji międzynarodowych (tzw. Personnel Security Clearance Certificate oraz Certificate of Security Clearance), wykorzystywanych poza granicami RP.

cych¹⁵. Informuje w terminie siedmiu dni ABW lub SKW o zatrudnieniu na stanowisku z dostępem do informacji niejawnych osoby dysponującej ważnym poświadczeniem bezpieczeństwa.

Kierownik przyznaje akredytację bezpieczeństwa teleinformatycznego własnemu systemowi teleinformatycznemu do przetwarzania informacji oznaczonych klauzulą „zastrzeżone”. O tym fakcie informuje ABW albo SKW, przesyłając dokumentację bezpieczeństwa. Jeśli instytucje te zgłoszą zalecenia, czuwa nad ich wykonaniem. Przedkłada ABW albo SKW w celu zatwierdzenia dokumentację bezpieczeństwa teleinformatycznego w toku akredytacji systemu teleinformatycznego przeznaczonego do przetwarzania informacji oznaczonych klauzulą „poufne”, „tajne”, „ściśle tajne”. W celu właściwego nadzoru nad pracą wspomnianego systemu wyznacza inspektora bezpieczeństwa oraz administratora.

Kierownik jednostki organizacyjnej z mocy sprawowanej funkcji otrzymuje dostęp do informacji o klauzuli „zastrzeżone”. W wypadku jednostek przetwarzających informacje oznaczone klauzulą „poufne” lub wyższą, postępowanie sprawdzające wobec niego prowadzi ABW albo SKW, wydając stosowne poświadczenie bezpieczeństwa. Przed uzyskaniem dostępu do informacji powinien przejść szkolenie. W jednostkach przetwarzających informacje o klauzuli „tajne” lub „ściśle tajne” szkolenie przeprowadza ABW albo SKW przy współpracy pełnomocnika. W pozostałych wypadkach czyni to samodzielnie pełnomocnik.

Zadania dyrektora generalnego opisano w *Ustawie z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej*¹⁶. Zaliczymy do nich między innymi wykonywanie czynności, wynikających z prawa pracy, wobec osób zatrudnionych w urzędzie, w tym organizowanie naboru na wolne stanowiska urzędnicze, gospodarowanie mieniem urzędu, w tym zlecanie usług i dokonywanie zakupów, sprawowanie nadzoru nad prowadzeniem kontroli wewnętrznej w urzędzie, zapewnienie przestrzegania przepisów o tajemnicy prawnie chronionej (każdego rodzaju). Z tego też powodu niektóre zadania przypisane kierownikowi jednostki organizacyjnej może wykonywać dyrektor generalny.

Pełnomocnik ds. ochrony informacji niejawnych jest bezpośrednio odpowiedzialny za ochronę informacji niejawnych oraz systemów teleinformatycznych, w których są przetwarzane informacje niejawne. Kieruje pionem ochrony, jeśli został powołany w jednostce organizacyjnej, oraz zarządza ryzykiem bezpieczeństwa informacji niejawnych, w szczególności sporządza projekt jego oceny. Odpowiada również za kontrolę obiegu i ochrony informacji niejawnych oraz przestrzegania przepisów o ochronie tych informacji w jednostce or-

Dodatkowe uprawnienia

■ Pełnomocnikom zatrudnionym w Agencji Wywiadu, Centralnym Biurze Antykorupcyjnym, Biurze Ochrony Rządu, Policji, Służbie Więziennej, Służbie Wywiadu Wojskowego, Straży Granicznej oraz Żandarmerii Wojskowej przyznano szersze uprawnienia. Przeprowadzają oni samodzielne postępowania wobec własnych funkcjonariuszy, żołnierzy i pracowników oraz osób ubiegających się o przyjęcie do służby lub pracy i wykonujących czynności zlecone lub ubiegających się o ich wykonywanie. Oznacza to uprawnienia do przyznawania im dostępu również do informacji o klauzulach „tajne” i „ściśle tajne”. Przy czym wydane w ten sposób poświadczenia zachowują ważność przez okres służby, pracy lub wykonania zadań w wymienionych instytucjach.

organizacyjnej. Przeprowadza między innymi okresową (co najmniej raz na trzy lata) kontrolę ewidencji, materiałów i obiegu dokumentów¹⁷. Opracowuje projekt dokumentacji bezpieczeństwa, do której zaliczymy między innymi: plan ochrony informacji niejawnych w jednostce organizacyjnej, dokumenty określające sposób i tryb

¹⁶ DzU 2008 nr 227 poz. 1505 z późn. zm.

¹⁷ W resorcie obrony narodowej pełnomocnicy organizują kontrole okresowe w pierwszym kwartale każdego roku kalendarzowego. Prowadzą również postępowania wyjaśniające okoliczności naruszenia przepisów o ochronie informacji niejawnych oraz przedstawiają ich wyniki kierownikowi jednostki organizacyjnej wraz z ewentualnymi wnioskami.

przetwarzania informacji niejawnych o klauzuli „zastrzeżone” oraz „poufne”.

Pełnomocnik ocenia poziom zagrożeń dla jednostki organizacyjnej, związanych z nieuprawnionym dostępem do informacji niejawnych lub ich utratą. Procedura wykonania dokumentacji bezpieczeństwa przebiega dwuetapowo. Najpierw należy dokonać wspomnianej oceny poziomu zagrożeń. Analiza powinna uwzględniać sześć czynników: klauzule tajności przetwarzanych informacji, liczbę materiałów niejawnych, postać informacji, liczbę osób z dostępem do informacji niejawnych, lokalizację miejsc przechowywania, dostęp osób do budynku. Można również wziąć pod uwagę inne czynniki o realnym znaczeniu: zagrożenie kradzieżą, pożarem, powodzią. Każdemu z nich przyznaje się liczbę punktów, wynikającą z jego istotności. Ich suma zdecyduje o przypisaniu jednostki do jednego z przewidywanych poziomów zagrożenia. W przepisach wymieniono trzy poziomy: wysoki, średni i niski – przy czym każdemu przyporządkowano stały przedział punktowy.

W dalszej kolejności ustala się minimalne wymagania dla wskazanego poziomu zagrożeń. Opisano je w formie tabel, obejmujących sześć rodzajów zabezpieczeń: szafy stalowe, pomieszczenia, budynki, kontrola dostępu, personel bezpieczeństwa oraz systemy sygnalizacji włamania i napadu, granice dostępu. Możliwe jest stosowanie elastycznych kombinacji powyższych zabezpieczeń. Jeśli zabezpieczenia danego typu spełniają niższe standardy, mogą zostać uzupełnione środkami innego rodzaju o wyższym poziomie. Wymaga się osiągnięcia minimalnej punktacji dla wszystkich stosowanych środków bezpieczeństwa dla konkretnego poziomu stwierdzonych zagrożeń i klauzul tajności.

Taki sposób oceny zagrożeń umożliwi dostosowanie ochrony do zindywidualizowanych warunków występujących w jednostce organizacyjnej. Metodologię tych działań opisano w *Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 29 maja 2012 roku w sprawie środków bezpieczeństwa fizycznego stosowanych do zabezpieczenia informacji niejawnych*¹⁸. Pełnomocnik organizuje cykliczne szkolenia dotyczące ochrony informacji niejawnych – co najmniej raz na pięć lat. Ponadto prowadzi zrytki i kontrol-

ne postępowania sprawdzające wobec pracowników oraz osób wykonujących prace zlecone na rzecz jednostki organizacyjnej. Ich celem jest przyznanie dostępu do informacji niejawnych oznaczonych klauzulą „poufne”¹⁹.

Pełnomocnik prowadzi wykaz osób zatrudnionych lub pełniących służbę w jednostce organizacyjnej albo wykonujących czynności zlecone, które mają uprawnienia do dostępu do informacji niejawnych, oraz osób, którym odmówiono wydania poświadczenia bezpieczeństwa lub je cofnięto. Przekazuje odpowiednio ABW lub SKW dane osób uprawnionych do dostępu do informacji niejawnych, a także tych, którym odmówiono wydania poświadczenia bezpieczeństwa lub wobec których wydano decyzję o jego cofnięciu. Powiadamia ABW albo SKW o incydentach dotyczących informacji oznaczonych klauzulą co najmniej „poufne”. Pełnomocnik powinien mieć obywatelstwo polskie oraz wykształcenie wyższe. Kandydat na to stanowisko obowiązkowo podlega poszerzonemu postępowaniu sprawdzającemu prowadzonemu przez ABW albo SKW. Musi również przejść szkolenie prowadzone przez tę instytucję.

W przywołanym już rozporządzeniu z 2 listopada 2011 roku w sprawie szczegółowych zadań pełnomocników ochrony w zakresie ochrony informacji niejawnych w jednostkach organizacyjnych podległych ministrowi obrony narodowej lub przez niego nadzorowanych przewidziano stanowisko pełnomocnika ministra, który koordynuje i nadzoruje działanie pozostałych pełnomocników w tym dziale administracji²⁰. Ponadto opracowuje wytyczne dla pionów ochrony informacji niejawnych oraz przygotowuje i opiniuje projekty aktów prawnych. Pełni funkcję gestora dla specjalistycznego sprzętu przeznaczonego do ochrony informacji. Organizuje szkolenie dotyczące ochrony informacji niejawnych dla kadry kierowniczej MON, inspektorów i administratorów bezpieczeństwa tele-

¹⁸ DzU 2012 poz. 683.

¹⁹ W toku wspomnianych procedur jest uprawniony do wydania decyzji administracyjnej o umorzeniu postępowania, odmowie przyznania poświadczenia bezpieczeństwa oraz o jego cofnięciu (w wypadku postępowań kontrolnych).

²⁰ Obecnie funkcję tę pełni dyrektor Departamentu Ochrony Informacji Niejawnych MON.



SYLWIA GUZOWSKA

Bezpieczeństwo systemów teleinformatycznych objęte jest szczególnym nadzorem

informatycznego, kierowników i pracowników kancelarii tajnych oraz dla podmiotów bezpośrednio podporządkowanych ministrowi²¹.

W rozporządzeniu określono również zasady współdziałania pełnomocników ochrony ze Służbą Kontrwywiadu Wojskowego. W resorcie obrony wydano także odrębną regulację w postaci *Decyzji nr 119/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 23 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowych zasad oraz trybu prowadzenia i dokumentowania postępowań sprawdzających w resorcie obrony narodowej*²².

Kancelaria tajna jest wyodrębnioną komórką organizacyjną, podległą pełnomocnikowi ochrony, odpowiedzialną za prawidłowe rejestrowanie, przechowywanie, obieg i wydawanie materiałów zawierających informacje niejawne. Podstawowym obowiązkiem kierownika kancelarii jest nadzór nad obiegiem materiałów z wspomnianymi informacjami. Czyni to między innymi rejestrując dokumenty w narzędziach ewidencyjnych (rejestrze dzienników ewidencji i teczek, dziennikach ewidencyjnych, książkach doręczeń przesyłek miejscowych, wykazach przesyłek nadanych, rejestrach wydanych przedmiotów, kartach zapoznania się z dokumentem). Ponadto udostępnia i przekazuje wspomniane materiały osobom uprawnionym oraz czuwa nad ich zwrotem. Kontroluje przestrzeganie wła-

ściwego oznaczania materiałów. Stanowisko to występuje w jednostkach dysponujących kancelariami tajnymi (tj. przetwarzających materiały „tajne” lub „ściśle tajne”). W innym wypadku czynności te może wykonywać inny upoważniony pracownik.

22 maja 2012 roku ukazały się wytyczne Służby Kontrwywiadu Wojskowego w sprawie powoływania i odwoływania kancelarii kryptograficznych. Zgodnie z nimi w jednostkach organizacyjnych, nadzorowanych przez SKW, w których wykorzystuje się materiały kryptograficzne lub planuje się korzystać z nich, utworzono organy bezpieczeństwa systemów łączności i informatyki (OBSLiI) oraz stacjonarne lub polowe kancelarie kryptograficzne.

KONTROLOWANIE

Zapewnienie bezpośredniego nadzoru nad systemami teleinformatycznymi do przetwarzania informacji niejawnych jest zadaniem administratora systemu oraz inspektora bezpieczeństwa. Osoby te wyznacza kierownik jednostki organizacyjnej, określając ich obowiązki w dokumentacji bezpie-

²¹ Wyjątek stanowią: Inspektorat Wsparcia SZ, Komenda Główna Zandarmerii Wojskowej, Dowództwo Wojsk Lądowych, Dowództwo Marynarki Wojennej, Dowództwo Sił Powietrznych. Szkolenia organizują pełnomocnicy w wymienionych jednostkach.

²² Dz.Urz. MON 2012 poz. 148.

czeństwa sporządzonej dla każdego systemu. Zwykle obejmują one: sprawdzanie i bieżącą kontrolę zgodności działania systemu z dokumentacją bezpieczeństwa, jego obsługę, w tym udzielanie dostępu użytkownikom oraz zapewnienie poufności, integralności i dostępności danych tam zawartych.

Wymienione osoby, w porozumieniu z pełnomocnikiem, szacują ryzyko, tworząc projekt *Szczególnych wymagań bezpieczeństwa* oraz *Procedur bezpiecznej eksploatacji* – dokumentów dla wspomnianych systemów. Oszacowanie obejmuje analizę ryzyka, na którą składają się: identyfikacja i określenie wielkości ryzyka, następnie jego ocena. Identyfikacja ryzyka musi uwzględniać: zasoby systemu teleinformatycznego, występujące zagrożenia, podatność, zastosowane zabezpieczenia, następstwa zaistnienia incydentu bezpieczeństwa. Określanie poziomu ryzyka wymaga jego porównania z tymi, które można zaakceptować, oraz podjęcia decyzji dotyczącej dalszego postępowania.

Szacowanie przeprowadza się ponownie w sytuacji wprowadzania kluczowych zmian w systemie, w razie pojawienia nowych zagrożeń oraz cyklicznie w toku zarządzania bezpieczeństwem. 20 stycznia 2012 roku minister obrony narodowej wydał *Decyzję nr 7/MON w sprawie organizacji ochrony systemów teleinformatycznych przeznaczonych do przetwarzania informacji niejawnych w resorcie obrony narodowej*²³. W jednostkach organizacyjnych objętych nią mogą działać oficerowie bezpieczeństwa systemów łączności i informatyki. Ich zadaniem jest kontrola urządzeń i narzędzi kryptograficznych stosowanych w systemach teleinformatycznych oraz nadzorowanie ich przekazywania poza jednostkę organizacyjną. Oficerowie ci uzgadniają dokumentację bezpieczeństwa systemu pod kątem odpowiedniego doboru urządzeń i zabezpieczenia w dokumenty kryptograficzne (fot.).

Użytkownicy informacji niejawnych to osoby wykonujące wszelkie operacje na nich, w szczególności polegające na zapoznawaniu się z ich treścią, ich wytwarzaniu, kopiowaniu, klasyfikowaniu, przechowywaniu oraz udostępnianiu. Do ich obowiązków należy zachowanie w tajemnicy informacji, z którymi zapoznali się w toku czynności służbowych. Obowiązek ten trwa także po zakończeniu służby, zatrudnienia lub wykonywania zadań warunkują-

cych dostęp do informacji. Są one zobowiązane do przestrzegania przepisów w toku pracy z informacjami niejawnymi. Dotyczy to również przestrzegania wewnętrznych procedur umieszczonych w planach ochrony, regulaminach organizacyjnych, dokumentacji systemów teleinformatycznych, instrukcjach. Obejmują obowiązek wykonywania zaleceń pracowników pionu ochrony. W szczególności chodzi tu o takie korzystanie z informacji, które zapewni zachowanie ich tajności.

NA RZECZ BEZPIECZEŃSTWA

W polskim systemie prawnym przewidziano obowiązki ochrony około 50 rodzajów tajemnic prawnie chronionych. Nie sformułowano przy tym ustawowej definicji tego pojęcia. Za tajemnicę należy uznać wszelką informację, którą na mocy przepisów ustawowych wyłączono z dostępu do informacji publicznej. Przy czym wyłączenie musi mieć charakter wyraźny w wyniku wprowadzenia zakazu ich ujawniania lub ustanowienia odrębnej procedury udostępniania. Należy przy tym zauważyć, że przepisy o ochronie informacji niejawnych tworzą jedyny tak zaawansowany system ochrony danych. Jest to podyktowane ich szczególnym znaczeniem dla bezpieczeństwa państwa.

Ochrona informacji niejawnych w naszym kraju jest wzorowana na rozwiązaniach istniejących w państwach o utrwalonym systemie demokratycznym. W tekście opisano kompetencje osób odpowiedzialnych za ochronę informacji niejawnych. Ich działania tworzą spójny system, który umożliwia zapewnienie bezpieczeństwa informacji oraz adekwatną reakcję w wypadku zagrożenia ujawnieniem. Obowiązujące rozwiązania należy uznać za nowoczesne oraz spełniające światowe standardy. Należy również podkreślić ich zgodność z artykułem 61 ustęp 3 *Konstytucji RP* z 1997 roku. ■

Autor jest absolwentem uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu oraz studiów doktoranckich na uniwersytecie w Poznaniu. Był między innymi inspektorem w Wydziale Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego w Lubuskim Urzędzie Wojewódzkim. Od 2009 r. jest pełnomocnikiem ds. ochrony informacji niejawnych.

²³ Dz.Urz. MON 2012 poz. 8.



kpt. mar. **RAFAŁ MIĘTKIEWICZ**
zastępca dowódcy ORP „Mamry”

Platformy klasy Fleet

Bezzałogowe jednostki nawodne staną się w przyszłości niezbędnym i kluczowym komponentem sił morskich.

Wśród bezzałogowych jednostek nawodnych największe platformy są zaliczane do klasy Fleet (Fleet Class)¹. Przystosowano je do wykonywania zadań na akwenach otwartych.

W *The Navy Unmanned Surface Master Plan*² scharakteryzowano je jako jednostki, których długość przekracza 11 metrów. Mogą rozwijać prędkość na poziomie 35 węzłów, przy czym powinny być przystosowane do samodzielnego operowania przez dwie doby. Kształt i budowa kadłuba mają zapewniać dzielność morską umożliwiającą wykorzystanie ich w akcjach przeciwminowych, poszukiwaniu i zwalczaniu okrętów podwodnych, a w przyszłości nawet zwalczaniu jednostek nawodnych za pomocą pocisków przeciwokrętowych przenoszonych na pokładzie. Ponadto wskazuje się na możliwość użycia jednostek tej klasy do zadań rozpoznawczych, specjalnych oraz przechwytyjących (tab.). Bezzałogowa jednostka nawodna Piranha firmy Zyvex na przykład, dzięki zastosowanym materiałom, ma być zrzucona z samolotów transportowych na akweny, gdzie nikt się nie spodziewa obecności jednostek nawodnych. Przewiduje się także zastosowanie pełnomorskich odmian platform bezzałogowych w akcjach poszukiwania i ra-

towania życia ludzkiego na morzu. Wszystko dzięki budowie modułowej, dającej możliwość zaadaptowania wyposażenia pokładowego do wymagań stawianych przez odbiorców.

Zgodnie ze wspomnianym *The Navy Unmanned Surface Vehicle (USV) Master Plan*, bezzałogowe platformy nawodne klasy Fleet będą tak rozwijane, aby mogły być wykorzystywane do zadań takich, jak:

- obrona przeciwminowa (Mine Countermeasures – MCM),
- zwalczanie okrętów podwodnych (Anti-Submarine Warfare – ASW),
- bezpieczeństwo morskie (Maritime Security – MS),
- zwalczanie okrętów nawodnych (Surface Warfare – SUW),
- działania specjalne (Special Operations Forces – SOF),

¹ Por. artykuły R. Miętkiewicza: *Bezzałogowe jednostki nawodne* („Przegląd Morski” 2012 nr 2), *Klasa Snorkeler* („Przegląd Morski” 2012 nr 3) i *Platformy klasy Harbour* („Przegląd Morski” 2013 nr 2).

² *The Navy Unmanned Surface (USV) Master Plan 2007*. Washington 2007.

Podstawowe dane techniczne najważniejszych światowych projektów bezzałogowych platform nawodnych klasy Fleet

Nazwa	Kraj pochodzenia	Długość [m]	Szerokość [m]	Prędkość [w]	Autonomiczność [h]
Watercat M8	RFN/Finlandia	7,2	2,1	35	–
USSV-HTF	USA	7	3	45	–
MIV USV	USA	7	3	45	–
USSV-HS	USA	10,97	3,05	40	–
Rodeur	Francja				–
Silver Marlin	Izrael	10,6	–	45	24–36
SeaStar	Izrael	11	3,5	45	10
Piranha	USA	16,3	3,2	25/45	90
Odyssey		11,0	3,0	40	11
FMTD 1300	GB/USA	13,0	3,0	45	
Inspector MK 2	Francja	8,4	2,95	25	20 (V–6w)
Spartan	USA	10,9	–	40	48
Espadon	Francja	17	–	–	–
SAM III	Szwecja	12,5	5,6	–	–
Draco	USA	10,9	3,25	35	24

Źródło: zbiory autora

– walka elektroniczna (Electronic Warfare – EW),
– operacje kontroli żeglugi (Maritime Interdiction Operations – MIO).

Specjaliści przewidują nawet, że pojazdy bezzałogowe staną się w przyszłości niezbędnym i kluczowym komponentem sił morskich³.

W innym amerykańskim dokumencie – *Unmanned Systems Integrated Roadmap FY2011–2036* – wyodrębniono tylko cztery główne rodzaje zadań wykonywanych przez bezzałogowe systemy morskie (Unmanned Maritime Systems – UMS). Wskazano na: obronę przeciwminową (Mine Countermeasures – MCM), zwalczanie okrętów podwodnych (Anti-Submarine Warfare – ASW), monitoring obszaru morskiego (Maritime Domain Awareness – MDA), bezpieczeństwo morskie (Maritime Security)⁴.

W publikacji tej podjęto także temat najistotniejszych problemów występujących na drodze rozwoju bezzałogowych jednostek morskich, w tym ope-

rujących na powierzchni morza. Wskazano takie dziedziny, jak:

- autonomiczność platform;
- systemy wodowania i odzyskiwania z powierzchni morza;
- technologie związane z komunikacją, szybkim przesyłaniem dużych ilości danych;
- podwodne systemy C2;
- dzielność morska i możliwość działania w agresywnym środowisku morskim⁵.

Konstruktorzy przyszłych platform bezzałogowych przeznaczonych do operowania na powierzchni morza muszą uwzględnić wiele zagadnień

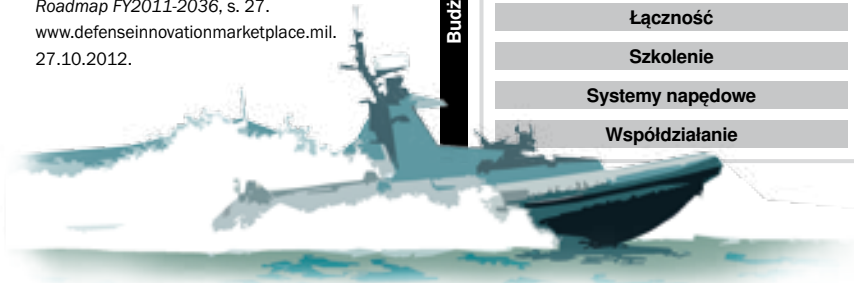
³ Ru-jian et al.: *Development and Missions of Unmanned Surface Vehicle*. „Journal of Marine Science and Application”, December 2010, vol 9, issue 4, p. 451–457. rd.springer.com/article/10.1007/s11804-010-1033-2. 25.07.2012.

⁴ *Unmanned Systems Integrated Roadmap FY 2011–2036*, s. 25. www.defenseinnovationmarketplace.mil. 27.10.2012.

⁵ Ibidem, s. 26.

Wymagania stawiane bezzałogowym platformom nawodnym

Źródło: *Unmanned Systems Integrated Roadmap FY2011-2036*, s. 27.
www.defenseinnovationmarketplace.mil.
 27.10.2012.



MILITARUM STUDIO

z różnych dziedzin (rys.). By wykorzystać maksymalnie potencjał, jaki stwarzają bezzałogowe jednostki nawodne, ich systemy powinny się charakteryzować daleko idącą interoperacyjnością (interoperability) z podobnymi systemami morskimi, powietrznymi oraz brzegowymi. Jednym z największych wyzwań w tym wypadku jest stworzenie otwartej architektury systemu.

Autonomiczność (autonomy) jest bezpośrednio związana z kierowaniem platformą bezzałogową przez określoną liczbę operatorów. Wprowadzanie coraz wyższych jej poziomów skraca czas podejmowania decyzji, pozwala także na operowanie wieloma platformami przy użyciu pojedynczej konsoli i przez jednego operatora. Z drugiej strony automatyzacja części procesów, jak i prowadzenie nawigacji po zadanej trasie, pozwalają się operatorowi skupić na nadzorowaniu zasadniczych części zadania (np. klasyfikacji obiektu minopodobnego, podjęciu decyzji o użyciu uzbrojenia czy sterowaniu optoelektroniką).

Daleko idąca automatyzacja niesie za sobą określone wątpliwości i problemy natury tak prawnej, jak i moralnej. Powstaje bowiem pytanie, jak dalece samodzielne powinny być platformy bezzałogowe w podejmowaniu decyzji, mających wpływ na bezpieczeństwo innych żeglujących. Z drugiej strony, w jaki sposób skonstruować algorytm, odpo-

wiadający za użycie uzbrojenia przeciwko ludziom? Jakimi zastrzeżeniami obwarować układy elektroniczne, by zminimalizować możliwość pomyłki i nieautoryzowanego użycia uzbrojenia?

Elementem kluczowym przy prowadzeniu operacji z wykorzystaniem platform bezzałogowych wykonujących polecenia operatorów oddalonych od rejonu działania jest zabezpieczenie systemów łączności (communications) przed blokowaniem i przechwytywaniem transmisji sygnałów na linii stanowisko operatora – platforma. Zagadnieniem związanym z komunikacją jest także potrzeba sprawnego i szybkiego (najlepiej w opcji „on line”) przekazywania dużej ilości danych (wskazania urządzeń pokładowych, sygnały odbierane z sensorów – radar, kamery, nasłuch radiowy, podwodny itp.).

Istotnym czynnikiem, wynikającym z dynamicznego rozwoju platform bezzałogowych, jest potrzeba szkolenia ich operatorów (training) w takich dziedzinach, jak: wykorzystanie platform, sterowanie nimi, współpraca z innymi typami pojazdów bezzałogowych (głównie operujących pod powierzchnią wody oraz w powietrzu)⁶.

Wciąż zwiększający się zakres zadań, jakie będą mogły wykonywać morskie platformy bezzało-

⁶ Ibidem, s. 85.

gowe, wymusza na konstruktorach dostosowywanie systemów napędowych (propulsion and power) do ich rodzaju. Z jednej strony naukowcy dokładają starań, by pokładowe systemy zasilania w energię pozwalały na jak najdłuższe operacyjne wykorzystanie jednostki, z drugiej zaś często wymaga się, by była ona bardzo szybka. Czasem mamy do czynienia z sytuacją odwrotną, jednostka ma się charakteryzować stabilną pracą na powierzchni morza. Ma zapewnić precyzyjne utrzymanie się na wybranej pozycji i przejście po wyznaczonej trasie z prędkościami charakterystycznymi dla działań przeciwwminowych.

Został także zauważony problem współdziałania (teaming) jednostek załogowych z pojazdami charakteryzującymi się określonym poziomem autonomiczności. Pojawia się więc potrzeba współdziałania sił konwencjonalnych (załogowych) z platformami bezałogowymi. Niezbędne wydawać się tu może również połączenie odrębnych systemów w sprawnie działającą całość.

PRZECIW ZAGROŻENIOM ASYMETRYCZNYM

W ciągu ostatnich kilkunastu lat doszło do różnych incydentów i aktów terroru na morzu, które przyczyniły się do zmiany postrzegania akwenów morskich świata z punktu widzenia bezpieczeństwa. Znaczącym wydarzeniem było pochwylenie dziesięciu uzbrojonych Somalijczyków przez załogę USS „Winston Churchill” (DDG-81) w styczniu 2006 roku. Okazało się, że US Navy nie walczyła z piratami od ponad 150 lat!

Problem piractwa morskiego nie przestał istnieć, lecz jedynie przygasł, by się stać poważnym zagrożeniem dla żeglugi międzynarodowej. Głębokich analiz wymagały także akty terroru skierowane bezpośrednio przeciwko okrętom wojennym (atak na USS „Cole”) czy specyficznym ze względu na rodzaj przewożonego ładunku i jego wpływ na środowisko naturalne tankowcom („Limburg”). W 2007 roku oceniano, że bez jakiegokolwiek ochrony po wodach świata pływa około 10 tysięcy tankowców. W 2012 roku według sondaży Międzynarodowego Biura Morskiego (International Maritime Bureau) nastąpił czternastoprocentowy wzrost aktywności pirackiej na świecie⁷.

US Navy podjęła współpracę z marynarką indyjską w ochronie cieśniny Malakka. Akwen ten wskazano jako dogodny, aby wykorzystać bezałogowe jednostki nawodne do wsparcia eskortowania cennego surowca drogą morską. Także porwanie 15 marynarzy i żołnierzy piechoty morskiej z fregaty „Cornwall”, ze składu Royal Navy, przez irańską Gwardię Rewolucyjną, spowodowało ożywioną dyskusję o potrzebie wzmocnienia systemu ochrony bezpośredniej okrętów przez platformy bezałogowe⁸. Są one wykorzystywane do ochrony ważnych portów morskich (Singapur, Hajfa), gdzie biorą udział w zabezpieczeniu terminali przeładunku ropy naftowej.

W czasie rewolucji libijskiej odnotowano próby wykorzystania szybkich łodzi motorowych adaptowanych do roli morskich improwizowanych urządzeń wybuchowych (WBIED). Rankiem 16 maja 2011 roku siły morskie państw NATO, działające w ramach operacji „Unified Protector”, wykryły dwie szybkie łodzie typu RIB. Zanim w rejon dotarły siły sojusznicze, jedna z nich skierowała się z dużą prędkością kursem na Zlitan, druga została porzucona w dryfie. Dokonując inspekcji, grupa abordażowa odkryła ogromną, jak na jednostkę tej wielkości, ilość materiałów wybuchowych (około tony Semtexu). Na pokładzie znajdowały się także dwa manekiny imitujące członków załogi⁹. Był to kolejny dowód potwierdzający tezę, że grupy terrorystyczne „odrabiają lekcje” z popełnionych błędów szybciej i skuteczniej niż duże i zbiurokratyzowane instytucje, jakimi są siły zbrojne¹⁰.

Celem ataku terrorystycznego może być każdy obiekt w środowisku morskim. Określa go jedynie cel terrorystów¹¹. Warto zatem odpowiednio wcześniej reagować na zmieniające się warunki i prowadzić badania, dostosowując struktury, procedury

⁷ E. Sofge: *Robot Boats Hunt High-Tech Piratem on teh High-Speed Seas*. www.popularmechanics.com. 12.07.2012.

⁸ R. Boland: *Unmanned Vessels Sail Closer to Shore*. www.afcea.org. 7.06.2012.

⁹ Libya: *Mine Warfare and Vessel Borne Improvised Explosive Devices*. www.eaglespeak.us. 22.06.2012.

¹⁰ R. Czulda: *Nowe wyzwania i zagrożenia na obszarach morskich*. „Przegląd Morski” 2009 nr 1, s. 41.

¹¹ R. Czulda: *Zagrożenie terroryzmem morskim*. „Przegląd Morski” 2009 nr 2, s. 16.

oraz wyposażenie do przewidywanych zagrożeń. Jednym z działań tej płaszczyzny jest właśnie rozwój platform bezzałogowych poszczególnych klas.

Zauważono także, że w dobie cięć budżetów w programach rozwoju flot jest niezbędne pozyskanie narzędzi umożliwiających przeciwstawienie się nowym, asymetrycznym rodzajom zagrożeń¹². Rozwiązaniem łączącym w sobie redukcję kosztów, minimalizację ryzyka dla własnego personelu (co jest także elementem kluczowym w konfliktach nowego typu), przy jednoczesnym wzroście zakresu zastosowań pozwalających na łączenie zadań „starego” typu z zadaniami wymuszonymi przez sytuację aktualną, zdają się być nawodne platformy bezzałogowe klasy Fleet.

PROJEKTY I KONCEPCJE

Ciekawe rozwiązania proponują Amerykanie. Zdecydowali się oni odejść od modelu jednostki opracowywanej na potrzeby programu Litoral Combat Ship (jednostki walki przybrzeżnej). W zamian zaproponowano szesnastometrową platformę, mogącą operować niezależnie od jednostek matek ze składu floty, gdy znajdzie taka potrzeba. Jednostkę inną od dotąd skonstruowanych, opartą na większym, lecz lżejszym, zapewniającym dużą ładowność kadłubie, projektowano z myślą o wykorzystaniu na akwenach od Karaibów po Morze Śródziemne, wybrzeża Afryki i w Zatoce Perskiej.

Założono, że marynarka może dysponować kilkoma typami bezzałogowych jednostek nawodnych, jednak ładowność większości z nich, podobnie jak zbyt mały zasięg i ograniczona dzielność morską, mogą się okazać niewystarczające do prowadzenia działań na akwenach otwartych i oddalonych od własnych tudzież sojusznicznych baz morskich. Stawiając w wypadku projektu Piranha na włókna węglowe, jako materiał konstrukcyjny, liczący się raczej z małym ryzykiem wystąpienia kłopotów technicznych (przykład szwedzkich korwet Visby udowodnił, że sukcesem zakończyły się prace nad zdecydowanie większymi konstrukcjami). Do rozwiązania pozostał problem sterowania jednostkami operującymi poza zespołami okrętów własnych, w znacznym oddaleniu od baz. Przy jednostkach mniejszych klas rozwiązaniem staje się

stosowanie jednostki matki, w której zasięgu operuje podległa platforma.

W wypadku jednostek największej klasy skorzystano z rozwiązań stosowanych do tej pory w bezzałogowych stawkach powietrznych (BSP). Jeśli US Air Force i Royal Air Force są w stanie kontrolować działania swoich BSP nad Afganistanem z centrum dowodzenia w Nevadzie, dlaczego US Navy czy Coast Guard nie miałyby zastosować podobnych rozwiązań i to w trybie manualnym? Oczywiście wymaga to wykorzystania personelu lądowego, a biorąc pod uwagę znaczne odległości, należy się zatroszczyć o punkty uzupełniania paliwa, przezbierania, przekazywania platform z podporządkowania jednostek matek lub centrów brzegowych. Zabiegi te nie wymagają jednak budowy specjalnie do tych celów przeznaczonych jednostek.

Wzrost zagrożeń ze strony piractwa morskiego przyspieszył prace nad dostosowaniem konstrukcji bezzałogowych jednostek nawodnych do wykonywania typowych zadań antypirackich. Pojawiły się koncepcje wyposażenia platform w odpowiednią ilość sensorów, zapewniających wczesne wykrycie zagrożenia, zidentyfikowanie jego źródła, ostrzeżenie potencjalnych celów ataku oraz przeciwdziałanie próbom sforsowania stref obrony. Dużą uwagę poświęcono pokładowym, stabilizowanym systemom uzbrojenia (karabiny, granatniki). Inna koncepcja przewiduje wyposażenie platform w broń non-lethal (nieśmiertelności), która ma być narzędziem wystarczającym w radzeniu sobie z piratami. W tym wypadku proponowano obezwładniające urządzenia akustyczne, a także zestawy armatek wodnych, wyrzucających na znaczną odległość strumień wody, mający zniechęcać potencjalnych agresorów do ataku¹³.

W listopadzie 2012 roku opublikowano wiadomość o odpaleniu po raz pierwszy kierowanego pocisku raketowego z pokładu jednostki bezzałogowej NUWC-4. Do tej pory wyposażenie i uzbrojenie pokładowe platformy pozwalało na oddziały-

¹² R. Balden, J. Hasik, J. Soon: *Robots in the Age of Pirates*. www.usni.org/magazines/proceedings/2011-12/robots-age-pirates. 15.07.2012.

¹³ R. Boland: *Unmanned Vessels Sail...*, op.cit.



US NAVY

Testowanie jednostek bezzałogowych klasy Fleet do ochrony obiektów portowych

wanie ogniowe do celów oddalonych maksymalnie o dwie mile¹⁴.

Podjęcie prac nad takim uzbrojeniem platform otwiera nowe możliwości ich wykorzystania. Oprócz zadań mających na celu wykrycie symptomów niebezpieczeństwa i przeciwstawienie się im w celu ochrony ważnych obiektów morskich (porty, platformy wiertnicze, zespoły okrętów), będą one mogły być użyte jako broń ofensywna w stosunku do obiektów nawodnych (fot.). Amerykanie zwracają uwagę, że tak uzbrojone platformy dadzą szansę odparcia ataku na okręt zanim ten znajdzie się w zasięgu oddziaływania terrorystów. Jest to pierwszy krok do stworzenia jednostek, które będą mogły przenosić i wystrzeliwać kierowane przeciwokrętowe pociski raketowe.

Uzbrojenie bezzałogowych platform w pociski kierowane świadczy o poszukiwaniu środków umożliwiających przeciwstawienie się zagrożeniom, jakie zostały dostrzeżone w małych, szybkich jednostkach morskich. Ostatnie prace analityczne poczynione przez Naval Warfare Development Command wskazały, że tego typu środki mogą się okazać szczególnie niebezpieczne

dla zaopatrzeniowców oraz okrętów¹⁵. Chyba każdemu, kto choć trochę interesuje się zagadnieniami współczesnych konfliktów zbrojnych na morzu, przyjdzie na myśl opisywana także na łamach „Przeglądu Morskiego” sytuacja w cieśninie Ormuz i doktryna wojenna Iranu. Obejmuje ona jednoczesne użycie dużych grup różnorodnych pod względem uzbrojenia jednostek. Łączą je wspólne cechy, którymi są duża prędkość poruszania się i niewielkie rozmiary utrudniające wykrycie. Jeśli doda się do tego sprzyjający wykorzystaniu takich środków charakter wybrzeża, stać się one mogą bardzo niebezpiecznym narzędziem.

Próby ogniowe, które były wykonywane u wybrzeży Maryland (USA), polegały na wystrzeleniu sześciu pocisków przeciwpancernych z głowicami optoelektronicznymi oraz na podczerwień. Pociski produkcji Rafael Advanced Defence Systems były kierowane przez operatorów, którzy komendy

¹⁴ US Navy conduct NUWC-4 Unmanned Surface Vehicle missile tests. www.azoroboics.com. 6.12.2012.

¹⁵ P. Fiddian: First Unmanned Surface Vehicle Missile Launches. www.armedforces-int.com. 6.12.2012.

wydawali z wykorzystaniem światłowodu. Z rakiety był przekazywany sygnał z kamery głowicy, co umożliwiła precyzyjne naprowadzenie pocisków na cel¹⁶.

ZASKAKUJĄCA PRZYSZŁOŚĆ

Plany dotyczące przyszłości bezzałogowych jednostek nawodnych klasy Fleet zadziwiają nawet największych entuzjastów tych projektów. Zachodnie strony internetowe zapełniają się opiniami o dużych szansach zastąpienia świeżego przecież projektu Litoral Combat Ship jednostką co prawda mniejszą, ale za to szybszą i co ważne – tańszą, pozbawioną przy tym załogi pokładowej. Aby udowodnić, że te śmiałe pomysły znajdują odzwierciedlenie w pracach konkretnych konsorcjów, przywołać należy pomysł DARPA. Przewiduje on budowę jednostki, do której obsługi nie będzie potrzebny personel pływający i to na żadnym etapie wykonywanego zadania. Jednostka, wielkości fregaty, ma być trudno wykrywalna przez radary. Będzie mogła operować na wszystkich morzach świata przez długie miesiące, a może nawet i lata¹⁷.

Nowy projekt nosi nazwę ACTUV (Anti-submarine Warfare Continuous Unmanned Vessel). Głównym zadaniem platformy, określanej także mianem robofregaty, ma być poszukiwanie, a po wykryciu ciągłe śledzenie okrętów podwodnych, ze szczególnym uwzględnieniem tych wyposażonych w ciche jednostki napędowe. Na razie nie wspomina się o potencjalnym uzbrojeniu jednostki w systemy zwalczania okrętów podwodnych (ZOP). Jeśli zaistniałaby potrzeba użycia uzbrojenia, przewiduje się wezwanie innych jednostek lub samolotów Boeing P-8 Poseidon, przeznaczonych do tego celu¹⁸. DARPA zamierza zapewnić robofregacie możliwość samodzielnego prowadzenia nawigacji w pełnym zakresie, w tym wyposażać ją w system dostosowany do prawideł prawa drogi morskiej i unikania przeszkód nawigacyjnych¹⁹. Zaawansowane prace nad tego typu systemami prowadzi Elbit.

Warto się przyjrzeć systemom bezpieczeństwa nawigowania, zastosowanym przez tego właśnie producenta. Na pokładzie Silver Marlin zamontowano radar nawigacyjny, pełen zestaw świateł

nawigacyjnych, AIS, kamerę obserwacji dookreślonej, system zapobiegania kolizjom i unikania przeszkód nawigacyjnych, dalmierz laserowy, znacznik laserowy oraz podświetlacz laserowy. Ponadto pomocny przy przemieszczaniu się ma być zdalnie sterowany reflektor, a co najważniejsze – w wypadku utraty łączności ze stanowiskiem dowodzenia, prowadzeniem jednostki ma się zająć uruchamiany automatycznie awaryjny układ logiczny.

Analizowanie doniesień o postępach przy wdrażaniu nowych rozwiązań technologicznych na pokładach bezzałogowych jednostek nawodnych powoduje naturalne pytanie o polskie doświadczenia w tej dziedzinie. Warto się zastanowić nad bezpieczeństwem krajowych morskich obiektów infrastruktury krytycznej (gazoport, naftoport) z wykorzystaniem platformy „Edredon” rodzimej produkcji. Nie można dopuścić do zmarnotrawienia ogromnego wysiłku finansowego i intelektualnego, jaki już został poniesiony. Tylko obserwacja światowych tendencji, wyciąganie wniosków z wydarzeń, które często rozgrywają się bardzo daleko od naszych wód, pozwoli się przygotować adekwatnie do tego, co niesie nam przyszłość.

Autor cyklu artykułów o bezzałogowych jednostkach nawodnych (Unmanned Surface Vehicle – USV) wyraża nadzieję, że przybliżył czytelnikom tematykę tych platform i uświadomił, że stają się one integralną częścią systemów bezpieczeństwa morskiego. ■

Autor jest absolwentem AMW oraz studiów podyplomowych w dziedzinie bezpieczeństwa i zarządzania kryzysowego w organizacjach na Akademii Morskiej w Gdyni. Pełnił obowiązki zastępcy dowódcy ORP „Wdzydze”. Obecnie jest zastępcą dowódcy grupy okrętów 13 dtr z przydziałem na ORP „Mamry”.

¹⁶ M. Walsh: *Move over, drones; U.S. Navy tests New robotic boat for firing missiles from afar*. „New York Daily News”. www.nydailynews.com. 6.12.2012.

¹⁷ Por.: L. Page: *US plans crewless automated ghost frigates*. www.theregister.co.uk. 20.06.2012.

¹⁸ P. Ewing: *The Navy's unmanned (war)ship*. www.militarytimes.com. 18.06.2012.

¹⁹ J. Hsu: *DARPA's Robotic Ghost Chips Will Stalk Submarines*. www.popsci.com. 18.07.2012.



kmdr ppor. **DARIUSZ KŁOSKOWSKI**
Centrum Szkolenia Marynarki Wojennej

Uwagi o szkolnictwie wojskowym

Brak jednolitego systemu szkolnictwa cywilnego i wojskowego w naszym kraju powoduje, że dokumenty wydawane przez wojskowe placówki dydaktyczne nie mają mocy prawnej.

W wojskowym szkolnictwie, podobnie jak w cywilnym systemie oświatowym, podwładny, czy chce tego, czy nie, pewne cechy przyswaja sobie od przełożonego. A już na pewno wówczas, kiedy ów przełożony jest dobrym dowódcą, kierownikiem czy zarządcą. Obserwuje go, wykonuje polecenia i w pewnym momencie staje się tylko „narzędziem” w jego rękach. Jaki to ma sens?... Sądzę, że nie powinno się tego powielać, lecz raczej uzdrowić. Czyli mówiąc dobitnie – złamać *status quo*, w tym wypadku zasady obowiązujące w szkolnictwie wojskowym.

Oczywiście samo szkolnictwo wojskowe wpisuje się w system oświaty funkcjonujący w całym kraju. Bez względu na to, czy w szkole podstawowej, gimnazjum czy placówce ponadgimnazjalnej, wszędzie można znaleźć porównania i podobieństwa, chociażby w wykonywanym zawodzie nauczyciela, realizowanym procesie dydaktycznym czy sytuacji uczniów – osób szkolonych czy nauczanych. Wyjątkiem jest jedynie proces legislacyjny. Jego wykładnią w szkolnictwie cywil-

nym są ustawa o systemie oświaty¹ i akty wykonawcze do niej w postaci rozporządzeń, w wojsku natomiast tylko na poziomie wyższej uczelni mamy do czynienia z równoważną akceptacją prawa, na niższych poziomach niekoniecznie. Na przykład Akademia Marynarki Wojennej działa w myśl ustawy *Prawo o szkolnictwie wyższym*², która jest respektowana zarówno przez uczelnie publiczne, jak i niepubliczne, z wyjątkiem seminariów duchownych.

W rozważaniach nad szkolnictwem użyłem terminu *status quo*. W psychologii i innych naukach społecznych oznacza on niezmienny stan rzeczy. Ale także lęk przed zmianą, mogący się łączyć z odrzucaniem wszelkich nieznanymi rozwiązań i pomysłów. Przykładem może być tutaj osoba bezrobotna, która żyjąc na granicy ubóstwa i węgietacji, nie chce podjąć żadnej pracy. Ale też na-

¹ Ustawa z dnia 7 września 1991 roku o systemie oświaty. DzU 2004 nr 256 poz. 2572, z późn. zm.

² Ustawa z dnia 27 lipca 2005 roku Prawo o szkolnictwie wyższym. DzU 2005 nr 164 poz. 1365, z późn. zm.



KRZYSZTOF MIŁOŚZ

Fot. 1. Obecnie honorowane są dyplomy wyższych uczelni wojskowych

uczyciel, który nie rozwija się interdyscyplinarnie, mimo możliwości utraty pracy związanej chociażby z niżem demograficznym.

W aspekcie prawnym, w odniesieniu do szkolnictwa wojskowego, istniejące *status quo* wymaga zweryfikowania, zwłaszcza w dobie profesjonalizacji armii. Należy ponownie przeanalizować i zdefiniować elementy procesu szkolenia wojskowego. Świadomość takiej potrzeby jest niezwykle istotna, by mieć pewność, że poszczególne komponenty sił zbrojnych będą należycie wyszkolone. Odpowiednio przygotowana kadra gwarantuje, że wyznaczone jej zadania zostaną prawidłowo wykonane, nie tylko w czasie pokoju, ale przede wszystkim w razie wystąpienia zagrożeń militarnych.

DECYZJE PRZEŁOŻONYCH

Do niedawna swoistym przewodnikiem po obowiązujących w strukturach wojska zasadach, formach i metodach działalności szkoleniowo-metodycznej była instrukcja z 1988 roku: *Zasady organizowania i prowadzenia działalności meto-*

dyczno-szkoleniowej w Siłach Zbrojnych PRL. Wyparła ona instrukcję: *Zasady organizowania i prowadzenia działalności metodyczno-szkoleniowej oraz treningów w Siłach Zbrojnych PRL z 1976 roku*, która obowiązywała przez niemal czterdzieście lat.

Instrukcja z 1988 roku funkcjonowała przez ponad dwadzieścia lat. Można zatem uznać, iż była na tyle uniwersalna, że jej treści dało się dostosowywać do zmieniających się warunków procesu dydaktycznego. Jednak w końcu potrzeba wyjścia naprzeciw współczesnym standardom dydaktycznym doprowadziła do jej znowelizowania.

31 grudnia 2009 roku, na mocy rozkazu nr 955/Szkol./P7 szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego z 21 grudnia 2009 roku, wprowadzono do użytku służbowego w Siłach Zbrojnych RP *Instrukcję o działalności szkoleniowo-metodycznej*. Już z wstępu można się dowiedzieć, że: *metodyczne przygotowanie kadry zawodowej do szkolenia wojsk w zasadniczym wymiarze realizuje szkolnictwo wojskowe. Jednak studia w wyższej szkole oficerskiej (akademii) lub na-*



MARYNARKA WOJENNA RP

Fot. 2. W systemie szkolnictwa nie dostrzega się centrów wojskowych i ośrodków szkoleniowych

uka w szkołach podoficerskich, centrach i ośrodkach szkolenia stanowi dopiero początek kształtowania właściwych cech niezbędnych przyszłemu dowódcy – organizatorowi szkolenia lub instruktorowi.

Tak mocno postawiona teza, kierująca dążenia młodych oficerów i podoficerów, wydaje się być tożsama z tezą rozwoju zawodowego nauczycieli niewojskowych placówek oświatowych w kraju. W jednym i drugim wypadku stawia się na rozwój zawodowy i kształtowanie własnej postawy jako wychowawcy – specjalisty z podbudową pedagogiczną. Należałoby jednak zadać pytanie: czy w przypadku żołnierzy podniesienie poprzeczki dydaktycznej idzie w parze z ich pozycją na rynku pracy, głównie w oświacie?

Nie zawsze wszystko to, co nowe, jest zgodne z ogólnymi, istniejącymi już założeniami. Chodzi oczywiście o pewną zawilgość proceduralną, która chyba za bardzo ogarnęła wojskową sferę oświatową. Jest ona związana głównie ze sposobem funkcjonowania wojskowych placówek dydak-

tycznych, jak również próbą podniesienia rangi wykładowcy czy instruktora – nauczyciela.

PROCEDURALNY LABIRYNT

Przykładem zawilgości proceduralnej funkcjonowania placówek wojskowych może być usytuowanie centrów i ośrodków szkoleniowych Sił Zbrojnych RP przy cywilnych placówkach edukacyjnych. Zadania, jakie wykonuje wojsko, dość mocno odbiegają *in plus* od tych, które są prezentowane w cywilnych ośrodkach szkoleniowych. Określenie *kwitologia progresywna*³ chyba dość barwnie obrazuje zakres działania i funkcjonowania wojskowego systemu szkolenia. Jednak mimo wszystko, to szkoły cywilne: gimnazja, placówki ponadgimnazjalne, technika, li-

³ Kwitologia progresywna – termin do tej pory niestosowany w edukacji, zapoczątkowany przez autora opracowania i przedstawiający w sposób dobitny ciągle postępującą i rozwijającą się biurokratyczną twórczość w sferze szkoleniowej, destrukcyjnie wpływającą zarówno na rozwój systemów edukacyjnych, jak i na efekt procesu dydaktycznego.

cea, szkoły policealne i inne, mają większą moc prawną, ponieważ świadectwa, które zwieńczają zmagania dydaktyczne szkolonych są identyfikowalne na cywilnym rynku pracy. Są po prostu obowiązujące.

W wypadku placówek wojskowych wydawane dokumenty, w głównej mierze zaświadczenia, nie mają żadnej mocy prawnej, oprócz certyfikatów o randze międzynarodowej. Wobec tego rodzi się pytanie: dlaczego w dobie profesjonalizacji nie dąży się do „wpięcia” placówek szkolnictwa wojskowego do ogólnego, funkcjonującego systemu oświatowego naszego państwa? Trudne pytanie, jednak nie wydaje się takie, jeśli będziemy je rozpatrywać w odniesieniu do szkół wyższych.

Każda szkoła wyższa, także wojskowa, działa w myśl jednolitej ustawy. Dyplomy są honorowane wszędzie i nie ma znaczenia, czy absolwent kończy kierunek bezpieczeństwa w Akademii Marynarki Wojennej czy w Akademii Pomorskiej (fot. 1). Inaczej się dzieje, gdy rozpatrujemy szkolenie na niższych szczeblach edukacji. W wojsku będzie to szkolenie prowadzone przez centra i ośrodki szkoleniowe, a w cywilnych placówkach szkoły – od podstawowej, przez gimnazjum do ponadgimnazjalnej. Tutaj zupełnie brakuje odniesienia. Może po prostu odpowiednie instytucje wojskowe nie zauważyły, że w systemie szkolnictwa, oprócz szkół wyższych, są jeszcze ośrodki i centra, które zajmują się edukacją, i w sensie organizacyjno-instytucjonalnym powinny być spójne z cywilnymi placówkami oświatowymi (fot. 2).

Przykładem zawilości proceduralnej, związanej z podniesieniem rangi wykładowcy lub instruktora wojskowego, jest wyraźny brak jednokowych standardów opisujących nauczyciela. Według Wincentego Okonia nauczyciel to osoba, która kształci, wychowuje i rozwija znajdujących się pod opieką uczniów (dzieci, młodzież, dorosłych). Czyż zatem na przykład wykładowca z ośrodka czy centrum szkolenia, który prowadzi szkolenie na odpowiednim poziomie, zarówno metodycznym, jak i merytorycznym, nie powinien być uznawany za nauczyciela, którego jednocześnie obowiązuje *Karta nauczyciela*⁴?

Odpowiedź powinna być twierdząca, tym bardziej kiedy się uznaje zasadność organizowania działalności szkoleniowo-metodycznej w wojsku.

WŁAŚCIWA DIAGNOZA

Dwa przedstawione przypadki można oczywiście podważyć i na pewno znajdzie się zarówno wielu zwolenników, jak i przeciwników tej teorii. Ale czy służba w wojsku nie stała się zawodem? Oczywiście tak! Żołnierze zostali pracownikami. Nawet na stronach promocyjnych MON widnieje baner o wyborze zawodu żołnierza. W związku z tym jest zasadne, aby dążyć do tego, żeby przełamać *status quo* w szkolnictwie.

System szkolnictwa wojskowego powinien przyjąć formę jednolitą dla systemu szkolnictwa funkcjonującego w całym państwie. Nie można przecież szkolić oficera, który będzie służył na okręcie, według innych standardów niż tego, który podejmie pracę na statku. Obaj powinni się legitymować takim samym wykształceniem i odpowiednimi kwalifikacjami. Nie może być tak, że dowódca okrętu, dowódca działu okrętowego – oficer wachtowy, który pokonał na morzu wiele tysięcy mil, nie może objąć odpowiedniego stanowiska na statkach cywilnych. Podobnie jest z innymi żołnierzami – profesjonalistami. Wielu z nich ma unikatowe wykształcenie, jednak po zakończeniu służby wojskowej okazuje się, że ze swoją wiedzą i doświadczeniem mogą jedynie zasilić struktury ochroniarskie. Przykładem może być podoficer po szkole podoficerskiej albo po dawnej szkole chorążych.

Powinny być wypracowane standardy i normy szkolenia obowiązujące w całym systemie oświatowym. W przeciwnym wypadku dydaktyka da-

■ Szkolnictwo wojskowe powinno przyjąć formę jednolitą dla systemu oświatowego funkcjonującego w całym państwie.

⁴ Ustawa z dnia 26 stycznia 1982 roku *Karta nauczyciela*. DzU 2006 nr 97 poz. 674 z późn. zm.

lej będzie się dzieliła na tę ogólną i tę, która łączy w wojsku.

W pierwszej kolejności należałoby się zastanowić, czy, na przykład, zapisy zawarte w instrukcji o działalności szkoleniowo-metodycznej ukie- runkowanej na dowódców, odnoszą się do współ- czesności, czy raczej odzwierciedlają sytuację, kiedy trzon armii stanowiło wojsko z poboru. Ówczesny brak wykształcenia pedagogicznego wśród kadry skutkowało wprowadzeniem istotnych elementów, mających na celu uzupełnienie sto- sownej wiedzy metodycznej.

Obecnie, gdy się dąży do wykształcenia żołnie- rzy profesjonalnych, kwalifikacje i predyspozy- cje żołnierza na danym stanowisku odnosi się ra- czej do tak zwanej ustawy pragmatycznej, w któ- rej podkreślono, że podnoszenie kwalifikacji sta- nowi istotny element samokształcenia. Można to zauważyć w zachowaniach żołnierzy zawodo- wych, którzy niejednokrotnie podejmują na wła- sną rękę kształcenie (bardzo często w uczelniach cywilnych). Miałoby ono umożliwić w przyszło- ści obejmowanie wyższych stanowisk, na któ- rych wymagana jest szersza i specjalistyczna wie- dza. Czy wobec tego nie należałoby się skupić bardziej na pragmatyzmie i dążeniu do sytuacji, by żołnierz był w pełni tego słowa znaczeniu wy- szkolony, a jego dorobek zawodowy identyfiko- walny na cywilnym rynku pracy? Chyba tak! Takie posunięcie wydaje się być dość nowator- skie, zważywszy, że współcześnie dominuje jesz- cze mit o tym, że żołnierz mało co umie. Nawet z moich doświadczeń wynika, że w wypadku cy- wilnych stanowisk pracy, kwalifikujący, wiedząc, że ktoś jest żołnierzem, pytają, czy mamy do- świadczenie w kierowaniu zasobami ludzkimi, a przecież kierowanie, zarządzanie i dowodze- nie to synonimy!

Aby się to jednak zmieniło, wszelkie szkolenie wojskowe musi być gruntownie zrewolucjoni- zowane! I nie chodzi o to, żeby zmienić ludzi pro- wadzących szkolenia, programy kursów czy or- ganizację pracy. Konieczne są działania legisla- cyjne dotyczące szkolnictwa wojskowego.

Jeżeli jakaś szkoła czy ośrodek szkoleniowy są placówkami wojskowymi, to powinny działać w myśl przepisów ogólnopolskich, w pełnym te-

go słowa znaczeniu. Nie może być tak, że nie ma- ją statutu, nie są wpisane do rejestru placówek na danym terytorium, wykładowcy nie są nauczycie- lami, zarządzanie w aspekcie finansowo-gospo- darczym jest prowadzone przez inne jednostki, jak np. wojskowe oddziały gospodarcze, programy nie są identyfikowalne prawnie, a wojskowi kontro- lujący z uporem maniaka sprawdzają konspекty do zajęć.

WYJŚCIE Z SYTUACJI

W całej tej zawichości proceduralnej brakuje kropki nad „i”. Obecnie ludzie potrzebują certy- fikatów, twardych dokumentów z jednostek, któ- re mają wdrożony oświatowy system jakości kształcenia ISO. Tylko takie działanie może być kluczem do sukcesu szkoleniowego. Wtedy to można rozliczać za wszystko: za to, że nie ma we- wnętrzeszkolnego systemu oceniania, że jakość kształcenia spadła, brak awansów zgodnych z *Kartą nauczyciela*, przejawów innowacyjnego działania na rzecz placówki, brak pomysłów na wykreowanie nowatorskich kierunków kształce- nia, kursów doskonalenia zawodowego itp.

Dlaczego wobec tego istnieje ciągła bariera mię- dzy dwoma systemami szkolnictwa w obrębie jed- nego państwa? Czy nikt nie widzi instytucjonal- nych przepaści, przejawiających się tym, że woj- skowych placówek edukacyjnych (edukacyjne oczywiście z nazwy) nie można wpiąć do ogólnokrajowego systemu oświaty. Może warto, za- nim się cokolwiek zrobi, porozmawiać z persone- lem szkolącym (nauczycielami), który jest pod- porą całego systemu? Może warto też pomyśleć o działających siłach rynkowych, konsumeryzmie i thatcheryzmie edukacyjnym. Na pewno wyty- czą one nowe kierunki postrzegania dydaktyki wojskowej, a raczej nowego, racjonalnego wymia- ru szkolenia opartego na aksjologii i dentologii. Może mottem przewodnim powinno być zwery- fikowanie systemu szkolenia, a nie ciągła odbu- dowa istniejącego stanu rzeczy. ■

Autor jest absolwentem Akademii Marynarki Wojennej. Był starszym wykładowcą cyklu nawigacji. Obecnie jest kierownikiem Cyklu Wychowania Fizycznego i Sportu w Centrum Szkolenia Marynarki Wojennej.



kmdr ppor. dr **RAFAŁ PIOTR DEPCZYŃSKI**
Akademia Marynarki Wojennej

Nowa stara ustawa

Ustawa o dyscyplinie wojskowej nie tylko zmieniła zasady procedowania w sprawach dyscyplinarnych, wprowadziła również wiele nowych instytucji prawnych.

Niemal czteroletni okres obowiązywania nowych regulacji dyscyplinarnych w wojsku to czas wystarczający, aby dokonać pierwszych ocen. W poszczególnych rodzajach sił zbrojnych przeprowadzono już zapewne wstępne podsumowania. Wydaje się, na podstawie badań i praktyki, że przepisy *Ustawy z dnia 9 października 2009 roku o dyscyplinie wojskowej* (DzU 2009 nr 9 poz. 1447), funkcjonujące od 1 stycznia 2010 roku, stanowią doskonale narzędzie do kształtowania pożądanych postaw podwładnych. Ponadto, co niezwykle ważne, ich stosowanie zostało uproszczone. Warto zatem poświęcić nieco miejsca na omówienie podstawowych zasad rządzących postępowaniem dyscyplinarnym w Siłach Zbrojnych RP.

ISTOTNE ZMIANY

Do novum w postępowaniu dyscyplinarnym należy zaliczyć, między innymi, poszerzenie kręgu przełożonych dyscyplinarnych o żołnierzy zajmujących stanowisko służbowe zaszeregowane do stopnia etatowego kaprała lub wyższe oraz o kierowników instytucji cywilnych – w stosunku do podporządkowanych im żołnierzy. Co istotne, osoba, której czasowo powierzono pełnienie obowiązków na danym stanowisku służbowym albo pełni-

ca je w zastępstwie, ma również uprawnienia przysługujące przełożonemu dyscyplinarnemu, wyznaczonemu na to stanowisko.

Zmiany te, postulowane od dawna, przyniosły pozytywne rezultaty – uprawnienia dyscyplinarne zyskali niżsi, bezpośredni przełożeni, co wpłynęło na ich prestiż, a także kierownicy instytucji cywilnych, którym umożliwiono skuteczne reagowanie w sytuacjach negatywnych.

W zasadzie nie zmieniono uprawnień rzecznika dyscyplinarnego w postępowaniu dyscyplinarnym. Rozróżniono natomiast (także postulowane) właściwość rzeczników dyscyplinarnych ze względu na stopień wojskowy żołnierza objętego postępowaniem. I tak do prowadzenia czynności wobec szeregowych lub podoficerów jest uprawniony rzecznik dyscyplinarny – podoficer w stopniu co najmniej plutonowego. W stosunku do oficerów młodszych i niższych stopniem uprawnienia takie ma rzecznik dyscyplinarny będący oficerem młodszym, wobec oficerów starszych i niższych stopniem z kolei oficer starszy. W wypadku oficerów w stopniu generała brygady lub wyższym funkcje rzecznika dyscyplinarnego w postępowaniu dyscyplinarnym może pełnić oficer w stopniu generała brygady lub wyższym. Co ciekawe, rzecznikom dyscyplinarnym przysługuje dodatkowe wynagro-



MARIAN KLUCZYŃSKI

Fot.1. Dowódca powinien rozważyć, czy przewinienie, którego dopuścił się podwładny, nosi znamiona przestępstwa czy tylko jest to przewinienie dyscyplinarne

czenie jedynie za wykonywanie czynności w postępowaniu dyscyplinarnym oraz uczestniczenie w nich, zatem z tytułu samego pełnienia tej funkcji już takie wynagrodzenie im się nie należy.

Odwołanie rzecznika dyscyplinarnego może nastąpić jedynie wskutek: zaistnienia okoliczności, które stanowią podstawę zwolnienia go z czynnej służby wojskowej; prawomocnego skazania przez sąd za przestępstwo (przestępstwo skarbowe) lub wykroczenie (wykroczenie skarbowe); prawomocnego ukarania; rozformowania jednostki wojskowej albo likwidacji instytucji cywilnej lub przeniesienia go do innej jednostki wojskowej albo instytucji cywilnej. Ponadto przełożony dyscyplinarny, który wyznaczył rzecznika dyscyplinarnego, może go odwołać, jeśli zostanie on wyznaczony na inne stanowisko służbowe, wymagające wykonywania zadań poza dotychczasowym miejscem służby lub w znacznym stopniu utrudniających pełnienie tej funkcji; niewykonywania przez niego obowiązków służbowych na zajmowanym stanowisku służbowym nieprzerwanie przez okres dłuższy niż trzy miesiące albo zrzeczenia się przez żołnierza pełnienia funkcji rzecznika dyscyplinarnego. Co ważne, rzecznika dyscyplinarnego, którego przeniesio-

no do innej jednostki wojskowej, można nie odwoływać z tej funkcji, jeżeli tylko nadal pozostaje w podporządkowaniu służbowym przełożonego dyscyplinarnego, który go wyznaczył.

Istotny z punktu widzenia obwinionego jest zapis stanowiący, że czynności związane z reagowaniem dyscyplinarnym i informacje ich dotyczące, zawarte w rozkazie lub decyzji oraz w dokumentacji i ewidencji dyscyplinarnej, są jawne wyłącznie dla uczestników tych czynności oraz innych osób, uprawnionych na podstawie ustawy. Zasadą jest, że w trakcie reagowania dyscyplinarnego nie stosuje się drogi służbowej.

Bardzo ważną zmianą jest wprowadzenie do kodeksu karnego nowych przestępstw wojskowych. Obecnie żołnierz, który co najmniej dwukrotnie w okresie nie dłuższym niż trzy miesiące samowolnie opuści jednostkę lub wyznaczone miejsce przebywania albo samowolnie poza nimi pozostanie w wymiarze jednorazowo do 48 godzin, będzie podlegał karze ograniczenia wolności. Jeśli zachowanie takie nastąpi na czas od 48 godzin do siedmiu dni, żołnierz będzie podlegał karze ograniczenia wolności, karze aresztu wojskowego albo pozbawienia wolności do roku. Jeśli z kolei czas sa-

mowolnego oddalenia przekroczy siedem dni, żołnierz będzie podlegać karze aresztu wojskowego albo pozbawienia wolności do lat trzech.

Zaznaczyć należy, że w pierwszych dwóch wypadkach żołnierz popełni przewinienie dyscyplinarne, które dopiero po złożeniu przez dowódcę jednostki wojskowej stosownego wniosku o ściganie karne przekształci się w czyn przestępny. Podnosi to zdecydowanie autorytet dowódcy jednostki wojskowej jako żołnierza, który jednoosobowo decyduje o rozpoznaniu lub nie danej sprawy w trybie dyscyplinarnym (fot.1).

ODPOWIEDZIALNOŚĆ DYSCYPLINARNA

W dziale trzecim ustawy o dyscyplinie wojskowej, zatytułowanym *Reagowanie dyscyplinarne*, zawarto przepisy związane z odpowiedzialnością dyscyplinarną. Już pierwszy z nich stanowi, że odpowiedzialność taką ponosi żołnierz, który popełnia przewinienie dyscyplinarne. Przewinieniem dyscyplinarnym jest przy tym naruszenie dyscypliny wojskowej w wyniku działania lub zaniechania działania, które nie stanowi przestępstwa lub wykroczenia (również przestępstwa lub też wykroczenia skarbowego).

Jednak zgodnie z przepisami ustawy żołnierz ponosi odpowiedzialność dyscyplinarną również za czyny, za które właściwe organy (Żandarmeria Wojskowa, Policja itp.) są uprawnione do nakładania kar porządkowych lub wymierzania kar pieniężnych, jeżeli wystąpią one z wnioskiem o ukaranie dyscyplinarne do dowódcy jednostki wojskowej.

Żołnierz odpowiada dyscyplinarnie także za przestępstwa ścigane na wniosek dowódcy jednostki wojskowej albo wykroczenia ścigane na żądanie dowódcy jednostki wojskowej, jeżeli ten odstąpił od złożenia wniosku albo żądania ścigania. Do przestępstw takich zaliczamy:

- samowolne oddalenie na czas do siedmiu dni;
- niewykonanie lub wykonanie niezgodnie z treścią rozkazu (polecenia służbowego) albo odmowa jego wykonania;
- niewykonywanie obowiązków służbowych;
- znieważenie przełożonego, podwładnego, młodszego stopniem albo równego stopniem, ale

o krótszym stażu służby wojskowej (lub znieważenie żołnierza niebędącego przełożonym, ale w związku z wykonywaniem przez niego obowiązków służbowych);

– naruszenie – po wyznaczeniu do służby albo w czasie jej pełnienia – obowiązków wynikających z przepisów regulujących jej tok (dyżurna, wartownicza itp.);

– wprawienie się – po wyznaczeniu do służby albo w czasie jej pełnienia – w stan nietrzeźwości lub odurzenia innym środkiem;

Kierunek zmian

■ Istotną zmianą w procedurach dyscyplinarnych było między innymi poszerzenie kręgu przełożonych dyscyplinarnych o żołnierzy zajmujących stanowisko służbowe zaszeregowane do stopnia etatowego kaprala lub wyższe oraz o kierowników instytucji cywilnych w stosunku do podporządkowanych im żołnierzy.

– samowolne rozporządzanie przedmiotami swego wyposażenia (dotyczy to przede wszystkim przedmiotów wyposażenia mundurowego).

Do kategorii wspomnianych wykroczeń zaliczamy natomiast wszystkie te, za które nie ma możliwości orzeczenia środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów, przepadku przedmiotów lub niewiązki.

Odpowiedzialność dyscyplinarną żołnierz ponosi również za przestępstwa lub wykroczenia (w tym skarbowe), jeżeli sąd lub prokurator albo inny organ uprawniony do orzekania w tych sprawach wystąpił do dowódcy jednostki wojskowej z wnioskiem o ukaranie dyscyplinarne.

Żołnierz ponosi odpowiedzialność dyscyplinarną za popełnienie przewinienia dyscyplinarnego, mającego jednocześnie znamiona innego czynu zabronionego, jeżeli to naruszenie prawa miało związek ze służbą wojskową, i to niezależnie od odpowiedzialności ponoszonej na podstawie innych przepisów. Na przykład jadący pojazdem służbowym po spożyciu alkoholu żołnierz odpowie za przestępstwo z artykułu 178 paragraf 1 kodeksu karnego oraz za przewinienie dyscyplinarne. Należy zwrócić uwagę, iż przedmiotowy przepis winien być stosowany niezwykle ostrożnie, w taki sposób, by nie godzić w zasadę *ne bis in idem* – powszechnie jest wiadome, że nie wolno karać dwukrotnie tej samej osoby za ten sam czyn.

REAGOWANIE DYSCYPLINARNE

W obowiązujących przepisach pozostawiono możliwość reakcji dyscyplinarnej, polegającej na zwróceniu żołnierzowi uwagi albo przeprowadzeniu z nim rozmowy ostrzegawczej, jeżeli okoliczności sprawy nie budzą wątpliwości, a przełożony dyscyplinarny uzna takie działanie za wystarczające. Jeśli już jednak dojdzie do ukarania dyscyplinarnego, to stosuje się zasadę, że za popełnione przewinienie dyscyplinarne wymierza się jedną karę dyscyplinarną, za kilka zaś – jedną karę dyscyplinarną odpowiednio surowszą.

Niezależnie od liczby popełnionych przewinień można zastosować jeden lub więcej środków dyscyplinarnych. Przełożony dyscyplinarny wymierza obwinionemu karę dyscyplinarną lub stosuje wobec niego środek dyscyplinarny, uwzględniając stopień winy, szkodliwość przewinienia oraz cele zapobiegawcze i wychowawcze, które przez ukaranie ma się osiągnąć. Przy wymiarze kary uwzględnia się także sposób popełnienia przewinienia dyscyplinarnego, rodzaj i stopień naruszenia ciężących na obwinionym obowiązków, rodzaj i rozmiar następstw przewinienia oraz właściwości i warunki osobiste żołnierza, przebieg służby przed popełnieniem przewinienia i zachowanie się po jego popełnieniu.

W pewnych sytuacjach można wymierzyć surowszą karę dyscyplinarną albo zaostrzyć jej wymiar lub też zastosować surowszy środek dyscyplinarny (zaostrzyć jego wymiar). Stanie się tak, gdy:

– obwiniony działał wspólnie z innymi żołnierzami lub w obecności innych żołnierzy, a także w obecności podwładnego, wspólnie z nim lub na jego szkodę;

– obwiniony znajdował się pod wpływem alkoholu, narkotyku lub innych podobnych środków;

– działanie obwinionego nastąpiło z niskich pobudek lub jego czyn zasługuje na szczególne potępienie;

– przewinienie dyscyplinarne spowodowało poważne skutki dla gotowości i zdolności bojowej oraz interesu Sił Zbrojnych RP;

– przewinienie dyscyplinarne zostało popełnione przed zatarciem ukarania za inne przewinienie.

Oczywiście możliwe jest także wymierzenie łagodniejszej kary dyscyplinarnej albo zmniejszenie jej wymiaru lub zastosowanie lżejszego środka dyscyplinarnego albo zmniejszenie jego wymiaru. Ma to miejsce wówczas, gdy obwiniony:

– działał nieumyślnie;

– podjął starania o zmniejszenie skutków popełnionego czynu;

– nie miał należytego doświadczenia zawodowego w związku z wykonywaną czynnością służbową;

– ujawnił istotne i nieznanne wcześniej okoliczności popełnienia przewinienia dyscyplinarnego;

– złożył wniosek o dobrowolne poddanie się ukaraniu.

Za popełnienie czynu, będącego naruszeniem zasad etyki lub godności i honoru żołnierza, nie ponosi on odpowiedzialności dyscyplinarnej.

Co oczywiste, żołnierz nie popełnia przewinienia dyscyplinarnego, jeżeli nie można przypisać mu winy w czasie dokonywania czynu. Z kolei obwinionego uważa się za niewinnego, dopóki jego winy nie zostanie stwierdzona prawomocnym orzeczeniem organu orzekającego. Nadto niedające się usunąć wątpliwości rozstrzyga się na korzyść obwinionego. Opisane gwarancje procesowe obwinionego pozostały niezmienione.

W artykule 24 ustawy o dyscyplinie wojskowej w sposób enumeratywny i wyczerpujący przedstawiono zamknięty katalog kar dyscyplinarnych. Ustawodawca zaliczył do nich:

– upomnienie (wymierzyć je może każdy przełożony dyscyplinarny);

– nagane (udzielić jej może każdy przełożony dyscyplinarny);

– karę pieniężną (nałożyć ją może przełożony dyscyplinarny, zajmujący stanowisko służbowe zaszeregowane do stopnia etatowego kapitana albo wyższe, lub kierownik instytucji cywilnej);

– ostrzeżenie o niepełnej przydatności na zajmowanym stanowisku służbowym (udzielić go może przełożony dyscyplinarny, zajmujący stanowisko służbowe nie niższe niż dowódcy jednostki wojskowej, lub kierownik instytucji cywilnej);

– odwołanie z zajmowanego stanowiska służbowego (wymierzyć je może przełożony dyscyplinarny, zajmujący stanowisko służbowe nie niższe niż dowódcy jednostki wojskowej zaszeregowane do stopnia etatowego co najmniej podpułkownika, lub kierownik instytucji cywilnej);

– ostrzeżenie o niepełnej przydatności do służby kandydackiej, przygotowawczej, okresowej albo do zawodowej służby wojskowej (udzielić go może przełożony dyscyplinarny, zajmujący stanowisko służbowe nie niższe niż dowódcy jednostki wojskowej, lub kierownik instytucji cywilnej);

– usunięcie ze służby kandydackiej, przygotowawczej, okresowej albo zawodowej służby wojskowej. Wymierzyć je może wobec:

a) żołnierza służby kandydackiej lub przygotowawczej – rektor uczelni wojskowej lub komendant szkoły podoficerskiej, centrum lub ośrodka szkolenia;

b) żołnierza okresowej służby wojskowej – przełożony dyscyplinarny, zajmujący stanowisko służbowe nie niższe niż dowódcy jednostki wojskowej;

c) żołnierza zawodowego – organ wojskowy, który byłby uprawniony do powołania tego żołnierza do zawodowej służby wojskowej w chwili wymierzania kary, albo nadrzędne nad nim organy wojskowe.

W kolejnym przepisie ustawy sprecyzowano zasady wymiaru kar dyscyplinarnych.

● Karę upomnienia wymierza się przez wyknięcie żołnierzowi przewinienia dyscyplinarnego, jakiego się dopuścił.

● Karę nagany wymierza się przez wyknięcie żołnierzowi przewinienia dyscyplinarnego, jakiego się dopuścił, oraz ostrzeżenie, że kolejne naruszenie dyscypliny wojskowej przed zatarciem uka-

rania może skutkować ukaraniem surowszą karą dyscyplinarną.

● Karę pieniężną wymierza się w stawkach dziennych, określając ich liczbę. Stawka dzienna stanowi jedną trzydziestą miesięcznego uposażenia zasadniczego otrzymanego przez żołnierza w miesiącu, w którym popełnił on przewinienie dyscyplinarne, natomiast liczba stawek dziennych może wynosić od jednej do dziesięciu. Karę przekraczającą pięć stawek dziennych można potrącać w ratach miesięcznych. Karę wykonywaną w ostatnim miesiącu czynnej służby wojskowej potrąca się z kolei w całości, niezależnie od jej wysokości.

● Karę ostrzeżenia o niepełnej przydatności na zajmowanym stanowisku służbowym wymierza się przez wyknięcie żołnierzowi przewinienia dyscyplinarnego, jakiego się dopuścił, oraz ostrzeżenie, że kolejne rażące naruszenie dyscypliny wojskowej może skutkować wymierzeniem surowszej kary dyscyplinarnej, w szczególności kary odwołania z zajmowanego stanowiska służbowego.

● Wymierzenie kary odwołania z zajmowanego stanowiska służbowego oznacza zwolnienie żołnierza z tego stanowiska i wyznaczenie na inne albo przeniesienie do rezerwy kadrowej, na zasadach określonych w ustawie o służbie wojskowej żołnierzy zawodowych. Co istotne, karę tę można wymierzyć jedynie wówczas, gdy żołnierz popełnił:

– przewinienie dyscyplinarne, wyczerpujące znamiona przestępstwa ściganego na wniosek dowódcy jednostki wojskowej albo wykroczenia ściganego na żądanie tego dowódcy (kierownika instytucji cywilnej), jeżeli uprawniony do złożenia wniosku albo żądania nie skorzystał z tego prawa;

– czyn o znamionach przestępstwa (w tym skarbowego) lub wykroczenia (w tym skarbowego), jeżeli sąd lub prokurator albo inny organ uprawniony do orzekania w tych sprawach wystąpił do dowódcy jednostki wojskowej (kierownika instytucji cywilnej) z wnioskiem o ukaranie dyscyplinarne;

– przewinienie dyscyplinarne, polegające na rażącym niedopełnieniu obowiązków lub przekroczeniu uprawnień wynikających z zajmowanego stanowiska służbowego;

– przewinienie dyscyplinarne przed zatarciem uprzednio orzeczonej kary ostrzeżenia o niepełnej



MARIAN KLUCZYŃSKI

Fot. 2. Właściwa reakcja przełożonego w stosunku do żołnierza, który popełnił przewinienie dyscyplinarne, może wpłynąć pozytywnie na innych

przydatności na zajmowanym stanowisku służbowym.

- Karę ostrzeżenia o niepełnej przydatności do służby kandydackiej, przygotowawczej, okresowej albo do zawodowej służby wojskowej wymierza się przez wytknięcie żołnierzowi przewinienia dyscyplinarnego, jakiego się dopuścił, oraz ostrzeżenie, że kolejne naruszenie dyscypliny wojskowej przed zatarciem ukarania może skutkować ukaraniem karą usunięcia ze służby kandydackiej, przygotowawczej, okresowej albo zawodowej służby wojskowej.

- Wymierzenie kary usunięcia ze służby kandydackiej, przygotowawczej, okresowej albo zawodowej służby wojskowej oznacza zwolnienie z tej służby. Karę tę można wymierzyć, jeżeli żołnierz popełnił rażące przewinienie dyscyplinarne:

- wyczerpujące znamiona przestępstwa ściganego na wniosek dowódcy jednostki wojskowej albo wykroczenia ściganego na żądanie tego dowódcy (kierownika instytucji cywilnej), jeżeli uprawniony do złożenia wniosku albo żądania nie skorzystał z tego prawa;

- o znamionach przestępstwa (w tym skarbowego) lub wykroczenia (w tym skarbowego), jeżeli sąd lub prokurator albo inny organ uprawniony do

orzekania w tych sprawach wystąpił do dowódcy jednostki wojskowej (kierownika instytucji cywilnej) z wnioskiem o ukaranie dyscyplinarne;

- przed zatarciem uprzednio orzeczonej kary ostrzeżenia o niepełnej przydatności do służby kandydackiej, przygotowawczej, okresowej albo do zawodowej służby wojskowej;

- które świadczy, że postępowanie tego żołnierza nie daje rękojmi dalszego rzetelnego pełnienia służby wojskowej.

Reagowanie dyscyplinarne obejmuje szeroki wachlarz możliwości działania przełożonego wojskowego w celu prawidłowego kształtowania dyscypliny wojskowej w pododdziale. Przepisy ustawy o dyscyplinie wojskowej pozwalają przełożonym dyscyplinarnym nie tylko na wyróżnianie i karanie żołnierzy, ale również na podejmowanie środków probacyjnych i dyscyplinarnych (fot.2).

INNE USTALENIA

Zgodnie z przepisami ustawy przełożony dyscyplinarny może ukarać dyscyplinarnie żołnierza, ale może również uznać go winnym popełnienia czynu i orzec o odstąpieniu od ukarania. W jego gestii leży także warunkowe zawieszenie wykonania

orzeczonej kary pieniężnej oraz środka dyscyplinarnego, polegającego na zobowiązaniu do wykonania dodatkowych zadań służbowych. Z dobrodziejstwa tychże możliwości przełożony skorzysta jedynie wówczas, gdy stopień winy lub stopień szkodliwości przewinienia dyscyplinarnego nie jest znaczny, a właściwości i warunki osobiste żołnierza oraz dotychczasowy przebieg jego służby uzasadniają przypuszczenie, że mimo odstąpienia od ukarania albo zawieszenia wykonania ukarania, będzie on przestrzegał dyscypliny wojskowej.

W wypadku warunkowego zawieszenia wykonania ukarania następuje ono zawsze na okres próby, który wynosi od miesiąca do trzech miesięcy i biegnie od dnia, w którym orzeczenie stało się prawomocne.

Organ orzekający może zarządzić wykonanie ukarania, które zostało zawieszono, jeżeli żołnierz w okresie próby popełnia kolejne przewinienie dyscyplinarne lub uchyla się od spełnienia obowiązku wynikającego z zastosowanego środka dyscyplinarnego.

Obowiązująca ustawa o dyscyplinie wojskowej, tak jak poprzednia, daje przełożonym dyscyplinarnym możliwość stosowania (samoistnie albo oprócz kary dyscyplinarnej) środków dyscyplinarnych, którymi są:

- zobowiązanie do przeproszenia pokrzywdzonego,
- zobowiązanie do wykonania dodatkowych zadań służbowych,
- zobowiązanie do naprawienia wyrządzonej szkody,
- pozbawienie prawa do noszenia odznaki honorowej lub odznaki tytułu honorowego oraz udziału w uroczystościach wojskowych i państwowych z udziałem wojska,
- podanie informacji o ukaraniu do wiadomości innych osób.

Należy pamiętać, że środki dyscyplinarne w postaci zobowiązania do naprawienia wyrządzonej szkody oraz pozbawienia prawa do noszenia odznaki honorowej lub odznaki tytułu honorowego oraz udziału w uroczystościach wojskowych i państwowych z udziałem wojska mogą stosować jedynie przełożeni dyscyplinarni, zajmujący stanowisko służbowe zaszerogowane do stopnia etatowego

młodszego chorążego albo wyższe, lub kierownik instytucji cywilnej.

Zobowiązanie do wykonania dodatkowych zadań służbowych oznacza obowiązek wykonywania przez ukaranego w czasie wolnym od zajęć służbowych zadań służbowych na rzecz jednostki wojskowej lub instytucji cywilnej, określonych przez przełożonego dyscyplinarnego w wymiarze do trzech godzin dziennie. Środek ten stosuje się od trzech do 14 dni. Można go wykorzystać oprócz kar dyscyplinarnych: upomnienia, nagany, kary pieniężnej, kary ostrzeżenia o niepełnej przydatności na zajmowanym stanowisku służbowym oraz kary ostrzeżenia o niepełnej przydatności do służby kandydackiej, przygotowawczej, okresowej albo do zawodowej służby wojskowej.

Pozbawienie prawa do noszenia odznaki honorowej lub odznaki tytułu honorowego oraz udziału w uroczystościach wojskowych i państwowych z udziałem wojska obejmuje utratę prawa do noszenia odznaki honorowej lub odznaki tytułu honorowego, a także wyłączenie żołnierza z uczestnictwa w uroczystościach wojskowych i państwowych z udziałem wojska, od dnia uprawomocnienia się orzeczenia o ukaraniu do dnia zatarcia ukarania.

Podanie informacji o ukaraniu do wiadomości innych osób polega na jej zamieszczeniu w rozkazie lub decyzji, następnie odczytaniu w czasie odprawy lub na zbiórce oraz jej wykorzystaniu w analizach lub ocenach dyscypliny wojskowej. Informacja taka nie powinna zawierać danych osobowych ukaranego żołnierza.

Kolejną kwestią zawartą w ustawie o dyscyplinie wojskowej jest odmienne traktowanie osób szczególnych. Zagadnienie to uregulowano w artykule 18 ustawy. Przepis stanowi, iż sędziowie sądów wojskowych, będący żołnierzami, ponoszą odpowiedzialność dyscyplinarną za przewinienia dyscyplinarne na zasadach określonych w ustawie *Prawo o ustroju sądów wojskowych*. Prokuratorzy i asesory wojskowych jednostek organizacyjnych prokuratury, będący żołnierzami, ponoszą natomiast odpowiedzialność dyscyplinarną za przewinienia dyscyplinarne na zasadach określonych w *Ustawie o prokuraturze*.

Zgodnie z artykułem 19 ustawy o dyscyplinie wojskowej, odpowiedzialność dyscyplinarna nie

wyłącza odpowiedzialności za przewinienia dyscyplinarne, polegające na:

- naruszeniu przepisów o wykonywaniu specjalności zawodowej – żołnierzy, których przynależność do samorządów zawodowych jest obowiązkowa (na przykład radców prawnych czy lekarzy);

- naruszeniu przepisów obowiązujących w uczelni oraz za czyny uchybiające godności studenta lub doktoranta – żołnierzy, którzy odbywają studia lub studia doktoranckie w uczelni wojskowej;

- postępowaniu uchybiającemu obowiązkom nauczyciela akademickiego lub godności zawodu nauczycielskiego – żołnierzy będących nauczycielami akademickimi.

Kolejna zmiana dotyczy zasad odbywania kary ograniczenia wolności. Obecnie żołnierze odbywają ją pozostając w określonym miejscu w dyspozycji przełożonego w czasie od zakończenia zajęć służbowych przez cztery godziny dwa dni w tygodniu. Sąd może również orzec potrącenie od pięciu do piętnastu procent miesięcznego zasadniczego uposażenia na wskazany cel społeczny.

PRZEPISY PORZĄKUJĄCE

W ustawie o dyscyplinie wojskowej zawarto wiele przepisów o charakterze ogólnym i zarazem porządkującym. Należą do nich między innymi uregulowania dotyczące terminów doręczeń i przedawnienia karalności. Jest zasadą, że do biegu terminu określonego w ustawie nie wlicza się dnia, od którego liczy się dany termin. Co bardzo istotne, termin uważa się za zachowany, jeżeli przed jego upływem pismo zostało złożone:

- przez żołnierza w dowództwie jednostki wojskowej lub w kierownictwie instytucji cywilnej, w której pełni służbę;

- przez osobę pozbawioną wolności w administracji odpowiedniego zakładu;

- przez członka załogi polskiego okrętu wojennego dowódcy okrętu;

- w polskim urzędzie konsularnym;

- w polskiej placówce pocztowej operatora publicznego.

Organ orzekający lub odwoławczy odmawia przyjęcia pisma wniesionego po terminie lub przez osobę nieuprawnioną, a także wspólnie przez obwinionych. Pismo omyłkowo wniesione przed upły-

wem terminu do niewłaściwego organu w postępowaniu dyscyplinarnym uważa się za wniesione z zachowaniem terminu.

Niezwykle ważne, z punktu widzenia możliwości reagowania dyscyplinarnego, są przepisy dotyczące przedawnień, w szczególności przedawnienia karalności przewinień dyscyplinarnych. W ustawie o dyscyplinie wojskowej przewidziano dwie ogólne zasady bezwzględnej niemożliwości ukarania dyscyplinarnego ze względu na przedawnienie karalności. Pierwsza stanowi, iż nie wolno karać dyscyplinarnie po upływie roku od dnia popełnienia przewinienia dyscyplinarnego; druga – po zwolnieniu żołnierza z czynnej służby wojskowej.

Nadto, jeżeli przewinieniem dyscyplinarnym jest czyn, za który właściwe organy są uprawnione do nałożenia kary porządkowej lub wymierzenia kary pieniężnej (o ile właściwy organ wystąpił z wnioskiem o ukaranie dyscyplinarne do dowódcy jednostki wojskowej lub kierownika instytucji cywilnej) albo czyn o znamionach przestępstwa ściganego na wniosek dowódcy jednostki wojskowej, albo wykroczenia ściganego na żądanie dowódcy jednostki wojskowej lub kierownika instytucji cywilnej, jeżeli uprawniony dowódca lub kierownik instytucji cywilnej odstąpił od złożenia wniosku albo żądania, wówczas przedawnienie ukarania dyscyplinarnego następuje z upływem określonego w odrębnych przepisach (kodeks karny i kodeks wykroczeń) terminu przedawnienia karalności tychże czynów.

Jeżeli dokonanie przestępstwa zależy od nastąpienia określonego w ustawie skutku, bieg przedawnienia rozpoczyna się od czasu, gdy skutek nastąpił (jest to wówczas początek biegu terminu przedawnienia). W pozostałych wypadkach będzie to dzień, w którym sprawca popełnił czyn zabroniony. Jeżeli w czasie biegu okresu przedawnienia wszczęto postępowanie przeciwko osobie, okres karalności czynów zagrożonych karą pozbawienia wolności przekraczającą trzy lata przedłuża się o lat dziesięć, natomiast pozostałych występków o pięć.

Co oczywiste, jeżeli popełnienie przewinienia dyscyplinarnego zależy od wystąpienia skutku dokonanego czynu, bieg przedawnienia ukarania rozpoczyna się od czasu, gdy skutek ten wystąpił

i – co najważniejsze – terminy te nie biegną w okresie zawieszenia postępowania dyscyplinarnego.

Postulowana od dawna instytucja zawieszenia postępowania dyscyplinarnego została zawarta w artykule 48 ustawy o dyscyplinie wojskowej. Stanowi on, że jeżeli zachodzi długotrwała przeszkoda, uniemożliwiająca prowadzenie postępowania dyscyplinarnego, w szczególności długotrwała nieobecność obwinionego, w sytuacji kiedy jego udział w czynnościach postępowania dyscyplinarnego jest wymagany, postępowanie zawiesza się na czas trwania przeszkody. Jednak nieusprawiedliwiona nieobecność obwinionego w służbie oraz nieusprawiedliwione niestawienie do wiadomości powiadomionego obwinionego lub jego obrońcy do udziału w czynności postępowania dyscyplinarnego nie wstrzymują biegu postępowania dyscyplinarnego. Warto wspomnieć, że w ramach prawa do obrony obwiniony w postępowaniu dyscyplinarnym żołnierz może ustanowić swoim obrońcą adwokata, kolegę żołnierza albo radcę prawnego. Uprawnienie to wynika wprost z przepisu artykułu 51 ustęp 2 ustawy.

Postępowanie dyscyplinarne wznawia się niezwłocznie, gdy ustaną przyczyny uzasadniające jego zawieszenie. Zawieszenie postępowania dyscyplinarnego nie wyłącza możliwości zawieszenia żołnierza w czynnościach służbowych.

Niestety, w przepisach ustawy o dyscyplinie wojskowej można również znaleźć pewne niedociągnięcia. Na szczęście praktyka radzi sobie doskonale w tych sytuacjach.

Pierwszy z nich to brak sprecyzowania sposobu podania orzeczenia dyscyplinarnego do publicznej wiadomości. Niestosowna jest bowiem sytuacja, w której informacja o ukaraniu dyscyplinarnym żołnierza-przełożonego dotrze do jego podwładnych. Takie rozwiązanie godzi bezpośrednio w zasadę hierarchicznego podporządkowania żołnierzy oraz w prestiż przełożonego ukaranego żołnierza. Ustawodawca jakby nie przewidział, że żołnierz-przełożony, mimo że ukarani, nadal w realiach wojskowych winni cieszyć się autorytetem wśród podwładnych.

Inną kwestią, wymagającą zmiany w przepisach dyscyplinarnych, jest możliwość udzielenia przez każdego przełożonego wyróżnienia w postaci za-

tarcia ukarania przed upływem terminu określonego w ustawie, czyli polegającego na skreśleniu uprzednio wymierzonej kary dyscyplinarnej. W obecnym stanie prawnym takiego wyróżnienia może udzielić podwładnemu każdy przełożony dyscyplinarny wobec każdej wcześniej wymierzonej kary i to niezależnie od tego, kto wcześniej wymierzył tę karę. Zatem może dojść do sytuacji, w której dowódca drużyny po kilku dniach od wymierzenia żołnierzowi przez dowódcę batalionu kary, wyróżni ukaranego żołnierza zacierając mu to właśnie ukaranie. Jest to oczywiście niedopuszczalne, ponieważ godzi bezpośrednio w autorytet dowódcy.

Niedociągnięciem ustawy o dyscyplinie wojskowej jest między innymi brak sprecyzowania sposobu podania orzeczenia dyscyplinarnego do publicznej wiadomości oraz możliwość udzielenia przez każdego przełożonego wyróżnienia w postaci zatarcia ukarania przed upływem terminu określonego w ustawie.

Przedstawione procedury dyscyplinarne w Wojsku Polskim w znacznej mierze są zbliżone do zasad obowiązujących w przepisach prawa karnego. Przybliżenie w artykule przepisów ustawy o dyscyplinie wojskowej przyczyni się być może do zainteresowania czytelników możliwością udzielania fachowej pomocy prawnej obwinionym żołnierzom nie tylko przez radców prawnych i adwokatów, ale również przez kolegów żołnierzy. Zapotrzebowanie na tego rodzaju pomoc wydaje się dość znaczące, zwłaszcza jeśli weźmiemy pod uwagę kwestię wysokiej świadomości prawnej ludzi noszących mundur, w tym przede wszystkim świadomości konsekwencji naruszenia prawa, związanego z możliwością dyscyplinarnego zwolnienia ze służby żołnierza „niepoprawnego”. ■

Autor jest absolwentem Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu, a także Podyplomowych Studiów Prawa Europejskiego. W roku 2006 pełnił obowiązki prokuratora – doradcy w Polskim Kontyngencie Wojskowym UNIFIL w Libanie. Był kierownikiem Działu Prezydyjального prokuratora Wojskowej Prokuratury Garnizonowej w Gdyni. Jest pracownikiem naukowo-dydaktycznym AMW.

ppłk **WOJCIECH KUBICA**Komenda Główna
Żandarmerii Wojskowej

Pierwsze efekty

Żołnierze w coraz większym stopniu korzystają z pomocy obrońców.

Ponadtrzyletni okres funkcjonowania *Ustawy z dnia 9 października 2009 r. o dyscyplinie wojskowej* (DzU 2009 nr 9 poz. 1447) skłania do podsumowania¹. Żandarmeria Wojskowa nie ma danych dotyczących liczby postępowań i sposobu ich zakończenia, zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Obrony Narodowej z dnia 25 marca 2010 roku w sprawie dokumentacji i ewidencji dyscyplinarnej* znajdują się one bowiem w gestii właściwych przełożonych dyscyplinarnych i organów kadrowych. Jednak funkcja rzecznika dyscyplinarnego oraz udział w odprawach i analizach dyscypliny pozwalają mi pokusić się o pewne ogólne spostrzeżenia.

Niewątpliwie wprowadzenie kompleksowych zmian i ustawy wraz z pięcioma rozporządzeniami wykonawczymi oraz znowelizowanie wielu innych przepisów mających wpływ na dyscyplinę wojskową spowodowało, że przełożeni dyscyplinarni otrzymali nowoczesne narzędzia do wyróżniania i reagowania na popełniane przewinienia. Z pewnością wpłynęło to na stan dyscypliny. Dodatkowo zmiany w kodeksie karnym, kodeksie postępowania karnego oraz kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia, takie jak na przykład wprowadzenie kategorii wykroczeń wnioskowych lub możliwość prowadzenia postępowania dyscyplinarnego łącznie z innymi postępowaniami (np. karnym lub szkodowym), znacznie rozszerzyły kompetencje przełożonych dyscyplinarnych.

Niestety, dało się również zauważyć negatywy funkcjonowania nowych przepisów. Chodzi przede

wszystkim o wzrost uniewinnień oraz umorzeń wszczętych postępowań dyscyplinarnych. Jak wynika z doświadczeń autora, jest to spowodowane głównie zbyt pochopnym wszczynaniem postępowań dyscyplinarnych, niewykorzystywaniem w dostatecznym stopniu instytucji rozmowy ostrzegawczej, a także orzekaniem w pierwszej instancji w trybie uproszczonym, mimo niespełnienia ustawowych warunków stosowania tego trybu oraz błędami formalnymi popełnianymi przez rzeczników i przełożonych dyscyplinarnych.

Warto zauważyć, że żołnierze w coraz większym stopniu korzystają z pomocy obrońców. Powoduje to, że w pojedynku z profesjonalistami większość rzeczników dyscyplinarnych (którzy nie mają wykształcenia prawniczego) po prostu nie ma szans, co skutkuje uniewinnieniem lub umorzeniem postępowań. Należałoby zatem rozważyć przekazanie prowadzenia postępowań dyscyplinarnych żołnierzom korpusu obsługi prawnej lub Żandarmerii Wojskowej (nie jest to oficjalne stanowisko Komendy Głównej ŻW, lecz autora).

Reasumując, niewątpliwie pozytywy przeważają nad negatywami, można byłoby się jednak pokusić o rozważenie wprowadzenia, po gruntownych analizach, proponowanych zmian. ■

Autor jest absolwentem Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Wrocławskiego. Obecnie jest specjalistą Oddziału Dochodzeniowo-Śledczego KGŻW.

¹ Por.: W. Kubica: *Dowódca w postępowaniu karnym*. „Przeгляд Morski” 2013 nr 2, s. 86–91.

BANGLADESZ

TRÓJWYMIAROWA MARYNARKA



Chiński okręt podwodny typu Ming

CCTV-7

Władze kraju rozpoczęły negocjacje z Chińską Republiką Ludową w sprawie zakupu okrętów podwodnych. Celem jest zwiększenie obecności na akwenach oblewających to jedno z najbiedniejszych państw świata. Podczas ceremonii wejścia do służby pięćdziesięcioczeremnowymetrowego okrętu patrolowego, największego z dotychczas zbudowanych w rodzimych stocznicach, padło stwierdzenie, że budowę trójwymia-

rowej marynarki (okręty podwodne, nawodne, lotnictwo morskie) rozpoczęto z myślą o przyszłych pokoleniach. Rok wcześniej Międzynarodowy Trybunał Prawa Morza wydał decyzję w sprawie określenia granicy morskiej między Bangladeszem i Związkiem Myanmar (Birma), co pozwoli na eksploatację wyłącznych stref ekonomicznych obu państw.

Bangladeska marynarka planuje pozyskanie pierwszego okrętu podwodnego do 2019 roku. Najprawdopodobniej zostaną zakupione chińskie okręty typu Ming (typ 035), budowane w latach 1971–2002, które będą wycofywane z eksploatacji wraz z wprowadzaniem do służby bardziej zaawansowanych jednostek typu 041. Inną opcją może być nabycie okrętów typu Song (typ 039G), wprowadzanych do służby w latach 1999–2006¹. ■

¹ J. Hardy, A. Pape: *Bangladesh announces plans to acquire submarines*. „Jane's Navy International”, 25.01.2013. <http://www.janes.com>.

CHIŃSKA REPUBLIKA LUDOWA

LOTNISKOWIEC W BAZIE

Pierwszy chiński lotniskowiec „Liaoning” pod koniec lutego przyplłynął do bazy macierzystej Dazhu Shan w północno-wschodnich Chinach, na południe od Qingdao. Zgodnie z przewidywaniami okręt wejdzie w skład Floty Morza Północnego. Przebudowę bazy rozpoczęto jeszcze w 2008 roku, przygotowując infrastrukturę do przyjęcia tak dużej jednostki wraz z okrętami wsparcia. Większość prac zakończono dwa miesiące przed zmianą dyslokacji lotniskowca.

Między sierpniem 2011 roku a wrześniem roku następnego lotniskowiec poddano w stoczni Dalian, w której został gruntownie przebudowany, intensywnym testom zdawczo-odbiorczym. Ceremonia chrztu okrętu odbyła się 25 września 2012 roku. Wkrótce też przeprowadzono pierwsze udane lądowania myśliwców wielozadaniowych J-15 i śmigłowców Z-8, które będą wchodzić



Lotniskowiec „Liaoning”

CHINA NAVY

w skład skrzydła sił lotniczych stacjonujących na okręcie. Dowództwo Floty Morza Północnego znajduje się we wspomnianym Qingdao². ■

² J. Hardy, J.S. Bermudez Jr: *Liaoning makes home at new North Sea Fleet naval base*. „Jane's Navy International”, 6.03.2013. <http://www.janes.com>.

EGIPT

NIEMIECKIE WZMOCNIENIE



Okręt podwodny typu 209

US NAVY

Izraelskie źródła potwierdzają, że niemiecki koncern stoczniowy HDW buduje dla sił morskich Egiptu dwa okręty podwodne, najprawdopodobniej

typu 209. Negocjacje w tej sprawie trwały już od kilku lat. Podobne okręty typu 800 Dolphin, w liczbie czterech, ma w swoim składzie marynarka Izraela. Ich konstrukcja jest oparta na typie 209.

Przez lata Egipt wykorzystywał okręty podwodne typu Romeo projektu 633, które zostały zakupione w ZSRR. Jednostki są przestarzałe i od dawna nie przedstawiają większej wartości bojowej. Bardzo nowoczesne okręty produkcji niemieckiej znacznie zwiększą potencjał bojowy floty³. ■

³ J. Binnie: *Israeli Navy officer confirms Egyptian sub order*. „Jane's Navy International”, 22.03.2013. <http://www.janes.com>.

FEDERACJA ROSYJSKA

NARESZCIE W SŁUŻBIE

Pierwszy strategiczny atomowy okręt podwodny typu Borey (projekt 955) – „Jurij Dołgorukij” – wszedł po długotrwałych próbach morskich w skład rosyjskiej Floty Północnej. Uroczysta ceremonia przekazania okrętu odbyła się 10 stycznia 2013 roku w stoczni Siewmasz w Siewierodwińsku.

Historia okrętu zaczęła się w 1996 roku położeniem stępki i dopiero dwanaście lat później, w lutym 2008 roku, doszło do wodowania. Okręt o długości 170 metrów i wyporności przekraczającej 17 tysięcy



Atomowy okręt podwodny „Jurij Dołgorukij”

MO ROSJI

cy ton jest pierwszą jednostką z planowanych ośmiu. Kolejne okręty, począwszy od czwartego, będą się charakteryzować pewnymi modyfikacjami i będą określane jako typ Borey-A (projekt 955A). Jednostki zastąpią starzejące się strategiczne okręty podwodne typów Delta III i Delta IV. Budowę drugiego i trzeciego okrętu serii – „Aleksandra Newskiego” i „Władimira Monomacha” – rozpoczęto odpowiednio w latach 2004 i 2006. Pierwszy z nich jest poddawany próbom morskim, drugi natomiast zwodowano pod koniec grudnia 2012 roku. Ceremonia położenia stępki pod pierwszy z okrętów zmienionego projektu odbyła się w stoczni Siewmasz 30 lipca 2012 roku.

Wszystkie okręty będą przenosić międzykontynentalne balistyczne pociski raketowe Buława. Według niepotwierdzonych dotychczas informacji, jednostki projektu 955A będą miały 20 wyrzutni rakiet⁴. ■

⁴ K. Tringham: *Russia's first Borey-class SSBN enters service*. „Jane's Navy International”, 14.01.2013. <http://www.janes.com>.

FEDERACJA ROSYJSKA

ODBUDOWA FLOTY

Przedstawiciele dowództwa floty na początku stycznia 2013 roku ogłosili ambitne plany budowy okrętów bojowych i pomocniczych jednostek pływających różnych typów i klas, łącznie około 130 jednostek, w tym 50 okrętów nawodnych i podwodnych. Zgodnie z *Państwowym programem uzbrojenia do 2020 roku*, Rosja przeprowadzi kompleksowe przebrojenie armii. Planuje się wydanie łącznie 600–760 miliardów dolarów, w tym na marynarkę zostanie przeznaczonych nawet ponad 170 mld dolarów⁵.

Plany modernizacji sił morskich mogą się paradoksalnie stać dużym problemem dla stoczni rosyjskich, które już od wielu lat nie mogą narzekać na brak za-

mówień krajowych i zagranicznych. Realizując założenia *Doktryny morskiej Federacji Rosyjskiej do roku 2020* są budowane nie tylko okręty wojenne, ale również statki handlowe, rybackie oraz specjalistyczne różnych typów, przeznaczone do obsługi rozwijającego się przemysłu wydobywczego gazu i ropy naftowej. Poważnym problemem staje się również zacofanie technologiczne, które próbuje się zniwelować zakupem we Francji okrętów desantowych typu Mistral czy podpisywaniem kontraktów o współpracy z wykonawcami zagranicznymi. ■

⁵ C. Forrester: *Russia outlines naval fleet development*. „Jane's Defence Industry”, 9.01.2013. <http://www.janes.com>.

FEDERACJA ROSYJSKA

OKRĘTY DO MODERNIZACJI



RUSSIAN NAVY

Dowództwo floty zapowiedziało gruntowną modernizację dwóch atomowych okrętów podwodnych typu Sierra I projektu 945, charakteryzujących się tytanowymi kadłubami. Okręty „Karp” (K 239) i „Kostroma” (K 276) zbudowano w latach osiemdziesiątych ubiegłego wieku. Budowa kolejnych jednostek została wstrzymana ze względu na rosnące koszty, szczególnie związane z wykorzystywaniem nowatorskich technologii obróbki tytanu.

Ten rzadki metal udowodnił swoje unikatowe właściwości już w okrętach typu Alfa, które dzięki niemu mo-

gły operować na większych głębokościach, charakteryzowały się mniejszym polem magnetycznym i zwiększoną żywotnością. Po zbudowaniu kolejnych dwóch jednostek projektu 945A, „Psków” (K 336) i „Niżnyj Nowgorod” (K 534), zdecydowano jednak o seryjnej produkcji okrętów typu Akula, które były tańsze, głównie dzięki zastosowaniu kadłubów stalowych.

Wszystkie okręty typu Sierra wchodzi w skład Floty Północnej. K 239 od roku 1994 jest wydokowany w stoczni remontowej Zwiezdoczka w pobliżu Archaniejska. Właśnie ona podpisała kontrakt na modernizację dwóch najstarszych jednostek. Planowana jest między innymi wymiana prętów paliwowych i systemów elektronicznych. Okręty zostaną uzbrojone w system rakietowy 3M54 Klub-S. Jest on przystosowany do zwalczania celów nawodnych, podwodnych i lądowych w odległości do 300 kilometrów. Prace rozpoczną się latem i potrwać najprawdopodobniej od dwóch do trzech lat. Pierwszy do służby powróci „Karp”⁶. ■

⁶ A. Zudin: *Russia to overhaul Sierra-class submarines*. „Jane's Navy International”, 11.03.2013. <http://www.janes.com>.

FEDERACJA ROSYJSKA

PROBLEM Z KORWETAMI



Korweta raketowa projektu 20380

RUSSIAN NAVY

czij. Rosnące koszty jednostkowe okrętów budowanych w stoczni Siewiernaja w Sankt Petersburgu i w Komsomolsku nad Amurem na Dalekim Wschodzie, sięgające 450–586 mln dolarów za okręt o wyporności zaledwie 2235 ton, zdecydowały o dokończeniu tylko jednej korwety – „Gremiaszczij”. Kadłuby jednostek „Prowornyj” i „Gromkij”, których budowę już rozpoczęto, będą wykorzystane w innych konstrukcjach. Podobną cenę osiągają powstające w stoczni Jantar w Kaliningradzie dla Floty Czarnomorskiej fregaty raketowe o większym potencjale bojowym, które będą mogły operować na akwenach oceanicznych⁷. ■

Efektem spotkania ministra obrony narodowej z przedstawicielami Zjednoczonej Korporacji Stoczniowej była decyzja o zaprzestaniu budowy kolejnych korwet raketowych projektu 20385, będących rozwinięciem projektu 20380, okrętów typu Stieregusz-

⁷ B. Jones: *Russian Navy unhappy with Project 20385 corvette programme*. „Jane’s Navy International”, 7.03.2013. <http://www.janes.com>.

INDIE

TRIADA ODSTRASZANIA

Po koniec stycznia 2013 roku, udanym strzelaniem rakiety balistycznej średniego zasięgu K-15, opracowanej przez DRDO (Defence Research and Development Organisation), Indie zakończyły okres testów rozwojowych pocisku, który w przyszłości zostanie wprowadzony do uzbrojenia okrętów podwodnych. Dwunasty z kolei test, w ramach którego rakietą osiągnięta założony cel, położony 700 kilometrów od specjalnie przygotowanej zanurzonej platformy startowej, przybliżył Indie do budowy trzeciego filara indyjskiej triady odstraszania jądrowego.

Dwustopniowy pocisk K-15 to rakietka o długości 10 metrów, która może przenosić głowicę bojową o masie tony. Kolejnym etapem będzie przeprowadzenie serii prób państwowych, następnie uzbrojenie, zbudowanego przez rodzimy przemysł, atomowego okrętu podwodnego „Arihant” o wyporności sześciu tysięcy ton, który rozpocznie służbę na przełomie roku 2014 i 2015. Okręt przechodzi obecnie próby portowe w bazie morskiej Visakhapatnam we wschodnich Indiach.



Dwustopniowy pocisk K-15

DRDO

W K-15 będą również uzbrojone trzy kolejne okręty podwodne tego typu. Każdy z nich będzie miał dwaście wyrzutni rakiet. Okręty typu Arihant będą przenosić do czterech rakiet balistycznych dalekiego zasięgu K-4, które są obecnie w fazie projektowania. Zasięg nowych rakiet to 3400 kilometrów⁸. ■

⁸ R. Bedi, J. Hardy: *India completes tests on K-15 SLBM*. „Jane’s Navy International”, 28.01.2013. <http://www.janes.com>.

OPERACJA ANTYPIRACKA

AKTYWNOŚĆ PRYWATNYCH FIRM

Kompania bezpieczeństwa morskiego Typhon ogłosiła, że rozpoczęła pierwszą od dwustu lat operację ochrony żeglugi przed zagrożeniami związanymi z działalnością piratów. Prowadzi ją służba, wykorzystująca doświadczenia marynarki wojennej. Firma podjęła rozmowy z potencjalnymi klientami, zapewniając, że może zagwarantować bezpieczeństwo żeglugi na wodach Zatoki Adeńskiej, Morza Arabskiego i Oceanu Indyjskiego na niespotykaną dotychczas skalę, co oszczędzi czas i pieniądze.

Firma z siedzibą w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, kierowana przez byłych oficerów brytyjskiej marynarki i piechoty morskiej, będzie wykorzystywać jednostki nawodne przeznaczone do bezpośredniej ochrony statku, morskie stacje radiolokacyjne, satelity i lądowe centrum operacyjne do określania zagrożeń i podjęcia odpowiednich działań. Typhon zazna-

cza, że użycie siły będzie ostatecznością, a podstawą działania będzie przewidywanie zagrożeń i zapobieganie im już we wstępnej fazie rozwoju. Pierwsza jednostka bazowa, były kontenerowiec o nośności 10 tysięcy ton, rozpoczęła patrol na wodach Zatoki Adeńskiej w kwietniu 2013 roku.

Ekspertsi przewidują ciągłe zmniejszanie się stopnia zagrożenia pirackiego na wodach w rejonie Rogu Afryki z jednoczesnym wzrostem ataków w rejonie Zatoki Gwinejskiej. Typhon planuje przygotowanie drugiej jednostki, właśnie na tym akwenie, a ambitne plany zakładają wykorzystanie nawet do 10 jednostek o takim przeznaczeniu w różnych punktach globu¹¹. ■

¹¹ J. Binnie, A. Chitty: *New 'private navy' launched to counter pirates*. „Jane's Defence Weekly”, 24.01.2013. <http://www.janes.com>.

WIELKA BRYTANIA

DRUGI ASTUTE GOTOWY



Atomowy okręt podwodny typu Astute – HMS „Ambush” – 1 marca 2013 roku rozpoczął służbę w Royal Navy podczas oficjalnej uroczystości w bazie morskiej Clyde, na zachodnim wybrzeżu Szkocji. W ten sposób zakończyły się problemy z przekazaniem okrętu marynarce, podobne do tych, które

były przyczyną czteroletniego opóźnienia budowy pierwszego okrętu tej serii. Stępkę pod najnowszy nabytek Królewskich Sił Morskich położono w stoczni w Barrow-in-Furness w październiku 2003 roku. Wodowanie okrętu przeprowadzono osiem lat później, w styczniu 2011 roku.

Wodowanie trzeciej jednostki – HMS „Artful” – zaplanowano na koniec 2013 roku. Jego wejście do służby ma się odbyć dwa lata później. Kolejne okręty: HMS „Audacious”, „Agamemnon”, „Anson” i „Ajax” wejdą do służby odpowiednio w latach 2018, 2020, 2022 i 2024¹². ■

kmrdr por. **MACIEJ NAŁĘCZ**
Dowództwo Marynarki Wojennej

¹² J. Rosamond: *Ambush enters service with UK Royal Navy*. „Jane's Navy International”, 4.03.2013. <http://www.janes.com>.



ppłk w st. spocz. dr
JERZY GARSTKA

Floty wojenne w Zatoce Perskiej

Państwa Zatoki Perskiej modernizują swoje siły zbrojne, aby zapobiec ewentualnym aktom przemocy w regionie.

Ropa naftowa długo jeszcze będzie towarem strategicznym. Szczególnie dużymi zasobami tego surowca dysponują państwa położone w rejonie Zatoki Perskiej – Arabia Saudyjska, Oman, Kuwejt, Zjednoczone Emiraty Arabskie, Irak i Iran. Z wyjątkiem Iranu, obłożonego embargiem państw zachodnich na dostawy sprzętu wojskowego, pozostałe państwa modernizują swoje siły morskie, stanowiące obok lotnictwa i wojsk lądowych gwarancję bezpieczeństwa swoich zasobów surowcowych.

Dla wielu państw Zatoki Perskiej najpoważniejszym zagrożeniem jest szczycki Iran. Przecistawiając się mu, w 1981 roku utworzono Radę Współpracy Państw Zatoki Perskiej (Rada Państw Zatoki Perskiej). Zrzesza ona Arabię Saudyjską, Bahrajn, Katar, Kuwejt, Oman i Zjednoczone Emiraty Arabskie. Jej członkowie starają się zwiększyć swe bezpieczeństwo przez zacieśnienie więzi militarnych i ekonomicznych. W grudniu 2009 roku na szczycie rady w Kuwejcie uzgodniono projekt utworzenia wspólnych sił szybkiego rozmieszczenia¹.

Bezpieczeństwo państw Zatoki Perskiej przez wiele lat było oparte na bliskich więzach z Zachodem, głównie ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki. Po pierwszej wojnie z Irakiem członko-

wie Rady Współpracy Państw Zatoki Perskiej rozpoczęli szybką rozbudowę własnych potencjałów militarnych, w tym sił morskich i lotnictwa. Już obecnie dysponują uzbrojeniem nowocześniejszym od irańskiego. Ich przewaga w liczbie posiadanych samolotów jest niemal dwukrotna. Dominują znacznie także jeśli chodzi o nawodne okręty wojenne, w tym fregaty i korwety. Irańczycy natomiast mają przygniatającą przewagę w artylerii (głównie raketowej) i okrętach podwodnych².

ZJEDNOCZONE EMIRATY ARABSKIE

Marynarka wojenna Zjednoczonych Emiratów Arabskich (ZEA)³ jest konglomeratem okrętów no-

¹ T. Wróbel: *W grupie rażniej*. „Polska Zbrojna” 2010 nr 5, 31.01.2010, s. 59.

² J. Garstka: *Konflikt w Cieśninie Ormuz*. „Przegląd Morski” 2012 nr 3; R. Czulda: *Sily Zbrojnie państw Zatoki Perskiej*. „Armia” 2011 nr 10, s. 67.

³ L. Peruzzi: *Fincantieri launches UAEs first Falaj 2 strike craft*. „Jane’s Navy International”, 20.01.2012. <http://www.janes.com>; R. Czulda: *Sily zbrojne państw Zatoki Perskiej*. *Zjednoczone Emiraty Arabskie*. „Armia” 2012 nr 3, s. 58–59; *Baynunah w morzu*. „Raport. Wojsko, Technika, Obronność” 2012 nr 4, s. 18 i „Nowa Technika Wojskowa” 2010 nr 3, s.12; *Nowe korwety dla ZEA*. „Nowa Technika Wojskowa” 2012 nr 4, s. 8; *Korwety z ZEA*. „Morza, Statki, Okręty” 2012 nr 9, s. 4.

woczesnych i przestarzałych (tab. 1). Do tych drugich zalicza się sześć patrolowców typu Vosper 110-Foot (firmy Vosper Thornycroft), które wprowadzono do służby w latach 1975–1976. Są one obecnie wycofywane i zastępowane korwetami typu Baynunah oraz jednostkami klasy Ghannatha 2 typu Al Marmoom.

11 lipca 2012 roku w stoczni Abu Dhabi Ship Buliding w Mussafah zwodowano pierwszy okręt raketowy zbudowany w ramach drugiej fazy programu „Ghannatha”. Otrzymał on nazwę Al Marmoom (P304). Celem programu jest budowa od 2009 roku dziewięciu nowych jednostek uderzeniowych, a także zmodernizowanie 12 obecnie eksploatowanych kutrów desantowych, które powstały w pierwszej fazie programu. Modernizacja ta obejmuje dozbrojenie w systemy artyleryjskie małego i średniego kalibru oraz instalację moździerzy automatycznych. Na razie wiadomo, że jednostki Ghannatha 2 otrzymają pociski przeciwokrętowe oraz armatę Rheinmetall MLG 27 kalibru 27 mm. Kadłuby okrętów (długość 26,5 m), zaprojektowane w szwedzkiej firmie Swede Ship, są w całości wykonane ze stopów aluminium. Dzięki napędowi złożonemu z dwóch silników Diesla MTU okręty będą uzyskiwać prędkość 35 węzłów. Koszt programu opiewa na 254,5 mln USD. Jego zakończenie ma nastąpić w 2014 roku.

Korwety typu Baynunah, przy długości 71,3 metra i wyporności 915 ton (ts), mogą działać nieco dalej od własnych wybrzeży⁴ (fot. 1). Ich zaletą jest uzbrojenie przeciwokrętowe i przeciwlotnicze, na przykład osiem pocisków raketowych Exocet MM-40 Block III o zasięgu do 180 kilometrów. Ponadto okręty będą wyposażone w wyrzutnie Mk 49 Mod 3, wystrzeliwującą 21 rakiet przeciwlotniczych RIM-116 RAM (Rolling Airframe Missile), 32 rakiety przeciwlotnicze RIM-162 ESSM (Evolved Sea Sparrow Missile) w czterech wyrzutniach Raytheon Mk 56, armatę Oto Melara Super Rapid kalibru 76 mm, strzelającą do 120 pocisków na minutę o masie sześciu kilogramów na odległość do 16 kilometrów, a także dwie armaty Rheinmetall MLG 27 kalibru 27 mm. Okręty mają lądowisko dla śmigłowców średniej wielkości, takich jak na przykład Eurocopter AS-565S Panther.

Czwarta jednostka typu Mezyad została zwodowana w lutym 2012 roku. Jest to zarazem trzecia korweta typu Baynunah, która powstała w stoczni krajowej (prototyp zbudowano we francuskiej CMN – Constructions Mécaniques de Normandie – w Cherbourgu). Cięcie blach rozpoczęło 10 maja 2007 roku, a stępkę położono 29 listopada 2012 roku. Seria sześciu korwet ma wejść do służby do końca 2014 roku.

Marynarka wojenna ZEA dysponuje też dwoma niemieckimi korwetami typu Lürssen FPB 62, przeznaczonymi między innymi do zwalczania okrętów podwodnych. Ich wyporność to 630 ton, a długość 63 metry. Standardowe uzbrojenie stanowi osiem rakiet MM-40 Exocet i Crotale, armaty kalibru 76 mm i 30 mm. Jednostki są wyposażone w lądowisko dla śmigłowców.

Ponadto flota wojenna Emiratów ma sześć okrętów (45 metrów długości, 260 ton wyporności) typu Baniyas (typ Lürssen TNC 45), z czterema raketami MM-40 Exocet i armatami kalibru 76 mm i 40 mm (po dwie), i dwie patrolowe jednostki typu Lürssen FPB 44 (44 metry długości, 260 ton wyporności), które są uzbrojone w cztery rakiety MM-40 Exocet, sześć rakiet Mistral, armaty kalibru 76 mm i 20 mm (po dwie).

Flota niszczycieli to dwa niemieckie okręty typu Frankenthal (typ 332) o długości 55 metrów i wyporności 650 ton. Ich uzbrojenie stanowi armata Bofors L70 kalibru 40 mm oraz MLG27 kalibru 27 mm, a także dwie wyrzutnie rakiet przeciwlotniczych FIM-92 Stinger.

22 stycznia 2010 roku włoski koncern stoczniowy Fincantieri ogłosił podpisanie kontraktu z ZEA na budowę dwóch ścigaczy raketowych typu Falaj 2 (rozwiniecie udanego projektu Saettia)

Widocznymi oznakami militarnej obecności Amerykanów w rejonie są dowództwo ich 5 Floty w Bahrajnie, elementy Dowództwa Centralnego w Katarze czy bazy w Kuwejcie.

⁴ Według artykułu w „Raportcie WTO” (2012 nr 4) mają mały zasięg działania i będą operować w pobliżu własnych baz.



ADSB

Fot.1. Korweta typu Baynunah

i budowę dwóch kolejnych w Emiratach pod nadzorem specjalistów z Włoch.

W drugiej połowie stycznia 2012 roku w stoczni Muggiano, wchodzącej w skład koncernu Fincantieri, zwodowano mały okręt rakietowy, pierwszy z serii dwóch typu Falaj 2 dla Zjednoczonych Emiratów Arabskich. Okręt o wyporności 500 ton i długości 55 metrów jest zbudowany ze stali, stopu aluminium i kompozytów. Przy projektowaniu zastosowano rozwiązania zmniejszające pola fizyczne, między innymi odpowiednio ukształtowano kadłub i nadbudówkę. W czasie schodzenia na wodę okręt był wyposażony w armatę Oto Melara Super Rapid kalibru 76 mm z chowaną do wnętrza wieżyczki lufą oraz większość sensorów. Na nadbudówce zamontowano wyrzutnie celów pozornych MSS (po jednej na burcie) oraz radiolokacyjny optoelektroniczny system kierowania ogniem NA-30S. Zwalczanie okrętów nawodnych zapewniają rakiety MM40 Block 3 Exocet, zaś celów powietrznych Mica, wyrzeliwane z wyrzutni pionowych. System napędowy wykorzystuje dwa silniki wysokoprężne MTU 16V 4000 M90 o mocy 2720 kW każdy, poruszające dwa wały napędowe zakończone śrubami o zmiennym skoku, które mogą rozpędzić okręt do prędkości ponad 30 węzłów. Wysoki stopień automatyzacji umożliwia ograniczenie liczebności załogi do 28 marynarzy.

Głównym dostawcą i integratorem elektroniki jest Selex Sistemi Integrati. Produkuje on systemy dowodzenia IPN-S, radiolokacyjno-optyczne systemy kierowania ogniem NA-30S, trójrzędne stacje radiolokacyjne dozoru ogólnego Kronos oraz radary nawigacyjne SIR-M. Ponadto oddział

koncernu – Selex Communications – zaopatrzy jednostki w radiostacje częstotliwości HF i V/UHF oraz urządzenia transmisji danych.

Selex Sistemi Integrati ma swoje przedstawicielstwo w Zjednoczonych Emiratach Arabskich pod nazwą Abu Dhabi Systems Integration (ADSI), otwarte w 2005 roku w porozumieniu z ADSB. Obecnie ADSI prowadzi integrację systemów elektronicznych na małych kutrach desantowych (patrolowych) typu Ghannatha (odmiana szwedzkiego typu Transport Boat 2000 produkcji Swede Ship Marine) oraz produkuje systemy dowodzenia dla korwet typu Baynunah (również IPN-S).

KUWEJT

Siły zbrojne tego kraju⁵ liczą 15,5 tysiąca żołnierzy, w tym dwa tysiące marynarzy sił morskich (tab. 2). Tak jak w innych państwach regionu, większość personelu była i jest rekrutowana z osób przyjezdnych, niemających obywatelstwa kuwejckiego.

Obecnie komponent sił morskich jest rozlokowany w sześciu bazach morskich. Największa to Ras al-Qulayah, pozostałe znajdują się w miejscowościach: Kuwejt (port Shuwaikh), Umm al-Hainam, Al-Bida, Verba i Al-Harian. Podczas inwazji Iraku na Państwo Kuwejt w sierpniu 1980 roku żołnierze iraccy zdobyli w portach emiratu pięć okrętów rakietowych typu TNC-45 (niemieckie typu Lürssen TNC-45) i jeden FP-B-57 (niemiecki typ Lürssen), siedemnaście kutrów patrolowych, dziesięć małych okrętów desantowych, kilkadziesiąt holowników, motorówek i różnych jednostek wsparcia. Zostały one wcielone do floty irackiej, następnie zniszczone w wyniku ataków sił alianckich (głównie śmigłowców Royal Navy) w czasie operacji „Pustynna burza”.

W rezultacie po odzyskaniu niepodległości w 1991 roku Kuwejt dysponował dwoma kutrami rakietowymi: TNC-45 „Al Sanbouk” o numerze boczny 4505 i FPB-57 „Istiklal” o numerze bocz-

⁵ R. Czulda: *Siły zbrojne państw Zatoki Perskiej. Kuwejt*. „Armia” 2011 nr 12, s. 78 i 80; R. Czulda: *Siły Zbrojne państw Zatoki Perskiej*. „Armia” 2011 nr 10, s. 68; M. Schiele: *Nowe ścigacze rakietowe z Cherbourg*. „Raport. Wojsko, Technika, Obronność.” 2001 nr 8, s. 46 i 48; T. Wróbel: *W grupie różnie*, op.cit.

Tabela 1. Flota Zjednoczonych Emiratów Arabskich

Numer burtowy	Nazwa	Rok wprowadzenia do służby
Korwety typu Lürssen FPB 62		
01	Murray Jip	1991
02	Das	1991
Okręty patrolowe typu Lürssen TNC 45		
151	Baniyas	1980
152	Marban	1980
153	Rodqum	1981
154	Shaheen	1981
155	Saqar	1981
156	Tarif	1981
Okręty patrolowe typu Lürssen FPB 44		
41	Mubarraz	1991
42	Makasib	1991
Niszczyciele min typu Frankenthal		
01	Al Hasbah	2006
02	Al Murjan	2006
Okręty patrolowe typu Vosper 110ft		
3301	Ardhana	1975
3302	Zuraba	1975
3303	Murban	1975
3304	Al Ghulian	1975
3305	Radoom	1975
3306	Ghanadhah	1976
Korwety typu Baynunah		
171	Baynunah	2010
172	Al Hesem	2011
173	Al Dhafra	2011*
174	Mezyad	2012**
175	(bez nazwy)	do 2014
176	(bez nazwy)	do 2014
Ścigacze rakietowe typu Falaj 2		
P251	Ganthoot	2012**
?	(bez nazwy)	?
Korwety typu Abu Dhabi		
191	Abu Dhabi	2011

* data wodowania, ** planowane

nym 5702 (wprowadzony do służby w 1983 r.), którym udało się zbiec z bazy morskiej Ras al-Qulayah i schronić w sojuszniczym porcie w Dubaju. W służbie pozostał także inny uciekinier – południowokoreański okręt pomocniczy „Al Darar”,

o długości 55 metrów i wyporności 545 ton, uzbrojony jedynie w dwa wielkokalibrowe karabiny maszynowe (wkm) kalibru 12,7 mm. Patrolowiec FPB-57 „Istiklal”, o maksymalnej wyporności 410 ton i długości 58,1 metra, jest uzbrojony w dwie



US NAVY

Fot. 2. Kuwejcki ścigacz rakietowy „Al Fahaheel”

armaty Oto Melara DP, to znaczy armatę kalibru 76 mm i 40 mm, oraz dwa wkm kalibru 12,7 mm. Uzbrojenie rakietowe stanowią dwie wyrzutnie rakiet MM-40 Exocet (łącznie cztery pociski). Drugi patrolowiec – TNC-45 „Al Sanbouk”, o wyporności 255 ton i długości 44,9 metra – jest wyposażony także w dwie wyrzutnie pocisków rakietowych i tylko jedną armatę kalibru 40 mm.

Kuwejczycy, niezbyt zadowoleni z wyrobów niemieckiej stoczni Lürssen (kutry typu TNC-45 i FPB-57), kontrakt na budowę ośmiu ścigaczy rakietowych zawarli z francuską stoczną CMN z Cherbourga. Umowę wartą 485 mln USD rządy Kuwejtu i Francji podpisały 27 marca 1995 roku. Sześć okrętów wprowadzono do służby w 1998 roku, ostatnie dwa w 2000 roku. Ścigacze (kutry) rakietowe P37BRL zbudowano na podstawie projektu Combatante BR42. Wykonano je w technologii stealth. Wyporność jednostek to 245 ton, zaś przy pełnym wyposażeniu 247 ton (fot. 2). Wymiary gabarytowe okrętów przedstawiają się następująco: długość całkowita 42 metry, szerokość 8,2 metra i zanurzenie 1,9 metra.

Napęd stanowią dwa silniki Diesla MTU 16V538TB93 o mocy szczytowej 2942 kW i mocy trwałej 2200 kW, napędzające dwa pędniki stru-

gowodne KaMeWa. Pozwalają one osiągać maksymalną prędkość 38 węzłów i zasięg pływania 1700 mil morskich przy prędkości ekonomicznej 12 węzłów. Załoga okrętu składa się z pięciu oficerów i 19 marynarzy.

Na okręcie zainstalowano aż cztery systemy zwalczania celów powietrznych: armatę automatyczną Otobreda/Bofors kalibru 40 mm, armatę GIAT F2 kalibru 20 mm, dwa wkm Browning M2HB kalibru 12,7 mm i czteroprowadnicową wyrzutnię Raptor DSA, przeznaczoną do wystrzelania pocisków przeciwlotniczych Mistral. Do zwalczania okrętów nawodnych zastosowano (brytyjskie) pociski przeciwokrętowe Sea Skua SL z półaktywnym systemem naprowadzania (cel oświetlany ciągle przez radiolokator okrętowy). Łącznie na rufie zamontowano dwa stelaże dla czterech kompozytowych pojemników startowych z pociskami. Stelaże te przystosowano również dla pocisków Exocet MM40 klasy „odpal i zapomnij”.

Zastosowana w P37BRL elektronika bojowa jest wyłącznie pochodzenia francuskiego. Podstawowym elementem jest wielofunkcyjny radar (trójwspółrzędny) Thomson CSF MRR dla dozoru przestrzeni powietrznej i morskiej

Tabela 2. Kuwejckie ścigacze raketowe P37BRL projektu BR42

Nazwa	Numer burtowy	Rok wprowadzenia do służby
Um al Maradin	3711	1988
Ouha	3712	1988
Failaka	3715	1988
Maskan	3717	1988
Al Achmadi	3719	1988
Al Fahaheel	3721	1988
Al Yarmook	3723	2000
Garoh	3725	2000

Tabela 3. Wybrane jednostki floty Omanu

Numer burtowy	Nazwa	Rok wprowadzenia do służby
Korwety typu Qahir		
031	Qahir al Amwaj	1996
032	Al Mua'zzar	1997
Korwety typu Khareef		
?	Al Shamikh	2009
?	Al Rahmani	2010
?	Al Rasikh	2011
Szybkie okręty patrolowe typu Dhofar/Province		
Z10	Dhofar	1982
Z11	Al Sharqutyah	1983
Z12	Al Bat'nah	1984
Z13	Mussandam	1989
Szybkie okręty patrolowe typu Vigilante 400/P-400		
Z1	Al Bushra	1995
Z2	Al Mansoor	1995
Z3	Al Najah	1996
Szybkie okręty patrolowe typu Al Seeb		
Z20	Al Seeb	1981
Z21	Al Shinas	1981
Z22	Al Sadah	1981
Z23	Al Khasab	1981
Okręt desantowy LST		
A2	Nasr al Bahr	1985
Barka desantowa LCU		
A11	Al Munassir	2006
Barki desantowe LCM		
A8	Saba al Bahr	1981
A9	Al Doghas	1983
A10	Al Temsah	1983
Okręt logistyczny typu Al Sultana		
A2	Al Sultana	1975
Okręt transportowo-zaopatrzeniowy typu Fulk al Salamah		
–	Fulk al Salamah	1987

oraz wstępnego naprowadzania artylerii i pocisków Mistral. Do nawigacji wykorzystuje się brytyjski radar Racal Decca 1229, a do naprowadzania pocisków Sea Skua SL służy lotniczy radar Marconi Avionics Sea Spray Mk 3.

Siły morskie Kuwejtu eksploatują również patrolowce:

- cztery typu Intisar (OPV 310), o długości 31,5 metra i wyporności 150 ton; uzbrojenie: armata kalibru 20 mm, wkm kalibru 12,7 mm;
- trzy typu Shahid (FPB-100K) o długości 33,3 metra i wyporności 104 tony; uzbrojone w armatę kalibru 20 mm i wkm kalibru 12,7 mm;
- trzy typu Kassir (firmy Austal) o długości 21 metrów,
- 16 szybkich P46 o wyporności 8,5 tony i długości 14 metrów, uzbrojone w dwa wkm kalibru 12,7 mm.

Ponadto wykorzystują około 50 małych (o długości 10–12 m) jednostek patrolowych z lekkim uzbrojeniem.

W 2013 roku mają się rozpocząć dostawy dziesięciu szybkich łodzi Mark V SOC (Special Operation Craft), które są w stanie przewozić do 16 żołnierzy desantu.

OMAN

Państwo z ponadtrzymilionową ludnością i PKB rządu 50–55 mld USD na swoje siły zbrojne, liczące 42,6 tysiąca żołnierzy, przeznaczają rocznie ponad trzy miliardy dolarów. Siły morskie liczą około czterech tysięcy marynarzy⁶ (tab. 3).

Marynarka wojenna Omanu eksploatuje obecnie pięć korwet dwóch typów: dwie typu Qahir brytyjskiej firmy Vosper Thornycroft – „Zahir al Amwaj” i „Al Mua’zzar” oraz trzy najnowsze typu Khareef. Te ostatnie wprowadzono po jednym egzemplarzu w latach 2009–2011.

Najnowsze korwety typu Qahir są wyposażone w lądowisko dla śmigłowców i uzbrojone w osiem przeciwokrętowych pocisków raketowych Exocet MM40 Block 2, sześć torped kalibru 324 mm, osiem przeciwlotniczych rakiet Crotale NG oraz armaty: Oto Melara Super Rapid DP kalibru 76 mm i dwie Oerlikon GAM-B01AA kalibru 20 mm. Wyporność okrętów to 1400 ton, długość 84 metry.

Korwety typu Khareef (długości ok. 80 m) są wyposażone w dwie wyrzutnie VL MICA, pociski raketowe Exocet MM40 Block 3, jedną armatę Oto Melara Super Rapid kalibru 76 mm i dwie armaty DS30M Mk 2 kalibru 30 mm.

Siły morskie Omanu mają w wyposażeniu 11 szybkich okrętów patrolowych, w tym osiem brytyjskich: cztery typu Dhofar i cztery typu Al Seeb, oraz trzy francuskie typu Vigilante 400/P-400.

Okręty patrolowe typu Dhofar mają wyporność 394 ton i długość 56 metrów. Są uzbrojone w osześciu do ośmiu rakiet Exocet MM40, armatę Oto Melara Compact DP kalibru 76 mm, dwie armaty kalibru 40 mm i 20 mm. Ze względu na długość ich eksploatacji mają być wycofane do końca dekady. Nadal będą wykorzystywane francuskie patrolowce typu Vigilante 400 (projekt Mawj), wprowadzone do służby w latach 1995–1996. Ich uzbrojenie stanowi armata Oto Melara Compact DP kalibru 76 mm, dwie armaty Oerlikon GAM-B01AA kalibru 20 mm i dwa wkm M2 kalibru 12,7 mm (według „Military Balance” także wyrzutnie torped). Wdrożone do służby w 1981 roku kutry patrolowe typu Al Seeb mają być zmodernizowane albo wycofane do 2020 roku.

To nie jedyny projekt modernizacyjny. Po wyeliminowaniu firm BAE Systems oraz Fincantieri, Oman rozważa oferty Damen Schelde Naval Shipbuilding, Zahra i Singapore Technologies (ST) Marine. Wart 250 milionów funtów przetarg wyłoni zwycięzcę, który zbuduje cztery mające lądowisko dla śmigłowców okręty patrolowe o długości do 75 metrów (projekt Al Ofouq). Szczegółów na razie brak. ■

Autor jest absolwentem WAT. Stopień doktora uzyskał na Wydziale Mechanicznym Politechniki Wrocławskiej.

Był m.in. kierownikiem Pracowni Minowania i Ośrodka Naukowej Informacji Wojskowej w Wojskowym Instytucie Techniki Inżynierskiej.

⁶ T. Wróbel: *W grupie rażniej*, op.cit., s. 59; R. Czulda: *Siły zbrojne Zatoki Perskiej. Oman*. „Armia” 2012 nr 1, s. 60 i 62; *Omańska powtórka!* „Raport. Wojsko, Technika, Obronność” 2012 nr 1, s. 44; J. Garsitka: *Nawodny sprzęt morskich sił specjalnych*. „Przegląd Morski” 2012 nr 2, s. 74.



kmdr ppor.

PIOTR ADAMCZAK

Dowództwo Marynarki Wojennej

Polskie „ptaszki”

OORP „Jaskółka”, „Czajka”, „Rybitwa” i „Mewa” to jedne z pierwszych jednostek, na których podniesiono biało-czerwoną banderę wojenną – zaledwie rok po odzyskaniu przez nasz kraj dostępu do morza.

Pozyskanie okrętów dla nowo tworzonej floty polskiej było zadaniem priorytetowym Departamentu dla Spraw Morskich. Ówczesna sytuacja polityczna, czyli brak aprobaty dla morskich dążeń naszego kraju, szczególnie Wielkiej Brytanii, będącej głównym europejskim graczem w polityce morskiej, czy też napięte stosunki z Rosją, nie sprzyjały zakupom jednostek, jakimi Polska Marynarka Wojenna chciałaby dysponować. Jedną z prób pozyskania okrętów był udział polskiej delegacji w paryskiej konferencji pokojowej i przedłożenie przez nią 3 maja 1919 roku memoriału w sprawie przyznania Polsce części floty niemieckiej i austro-węgierskiej na podstawie prawa Polaków do nich, jako poddanych cesarstw, a tym samym udziałowców w rozbudowie obu flot. Niestety, nasza nota nie została rozpatrzona pozytywnie.

Tworząca się Polska Marynarka Wojenna poszukiwała okrętów, dlatego też ówczesny szef Departamentu dla Spraw Morskich kontradmirał (generał brygady marynarki) Kazimierz Porębski skierował w marcu 1920 roku do Finlandii i Szwecji kapitana marynarki Bolesława Białopiotrowicza oraz urzędnika wojskowego (majora) Aleksandra Cwalinę. Oprócz zakupu kanonierek, nawiązano

kontakt z duńską firmą „Skogsbyrö”, która zaofiarowała nabycie czterech poniemieckich trałowców. Okręty te stały zacumowane w Hamburgu, i tam właśnie udał się kapitan marynarki Bolesław Białopiotrowicz¹. Jednostkami tymi okazały się poniemieckie trałowce typu FM², noszące oznaczenia FM2, FM27, FM28 i FM31, których masową produkcję rozpoczęto w końcowej fazie pierwszej wojny światowej.

TRALOWCE TYPU FM

Powstanie nowego typu trałowców było spowodowane pilną potrzebą posiadania przybrzeżnych sił minowych, charakteryzujących się niedużą sylwetką i małym zanurzeniem. Miały one przede wszystkim zapewniać swobodę żeglugi na akwenach przybrzeżnych, czyli trałowanie, i możliwość stawiania min morskich w defensywnych zagro-

¹ E. Kosiarz: *Powstanie i rozwój Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1918–1926*. „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1969 nr 1, s. 103.

² W początkowym okresie służby pod polską banderą jednostki te były określane jako trawlerzy (spotykana jest także nazwa trawlerzy). Okręty tej klasy były także nazywane minowcami oraz, w późniejszym okresie, trałowcami. W tekście zamiennie używane jest określenie „trałowiec” i „minowiec”.

Tabela 1. Dowódcy ORP „Jaskółka”

Stopień, imię i nazwisko	Okres służby
kpt. mar. Marian Wolbek	1.03.1921–02.1922
kpt. mar. Karol Trzasko-Durski	09.1922–01.1923
kpt. mar. Tadeusz Morgenstern	03.1923–1923
por. mar. Aleksander Mohuczy	1923–1924
kpt. mar. Karol Trzasko-Durski	1924–1925
kpt. mar. Marian Majewski	1926
kpt. mar. Alfred Kienitz	10.1926–1927
por. mar. Andrzej Łoś	02.1927–1928
kpt. mar. Józef Boreyko	1928–1929
por. mar. Karol Kopiec	04.1929–1930
kpt. mar. Ludwik Ciszewski	1930–10.1930
por. mar. Jerzy Umecki	1930–12.10.1931

Źródło: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*. Tom V: *Polska Marynarka Wojenna. Dokumentacja organizacyjna i kadrowa oficerów, podoficerów, marynarzy (1918–1947)*. Praca zbiorowa pod red. J. Sawickiego. Gdynia 2011, s. 236.

dach minowych. Trałowce te zostały oznaczone jako FM (Flachgehende Minensuchboote) i zamówione w niemieckich stoczniach w liczbie 66 sztuk. Do czasu zakończenia pierwszej wojny światowej tylko niewielka część jednostek weszła do linii. Większość z nich nie wzięła także udziału w działaniach bojowych. Jednakże już po wojnie to na niemieckiej marynarce wojennej spoczął obowiązek oczyszczenia z min akwenów Morza Północnego i Bałtyckiego. Mała liczba posiadanych jednostek przeciwminowych sprawiła, że dokończono produkcję części jednostek typu FM, tych, przy których prace były w zaawansowanym stadium.

Po wypełnieniu zobowiązań traktatu wersalskiego (oczyszczenia akwenów) minowce FM zostały sprzedane firmom armatorskim z Niemiec i innych państw, w tym także z Danii. Część przerobiono na statki handlowe lub jednostki rybackie, inne weszły w skład flot wojennych jako typowe minowce, z czego do floty polskiej trafiły cztery sztuki, albańskiej dwie i po jednej sztuce do portugalskiej i irańskiej. Reichsmarine w linii zachowała trzy okręty tego typu, które służyły w jej strukturach aż do końca lat dwudziestych ubiegłego wieku.

WEJŚCIE DO SŁUŻBY

Okręty te nie cieszyły się dużym uznaniem marynarzy, gdyż ich niewielkie rozmiary zdecydowa-

nie niekorzystnie wpływały na dzielność morską. Również ich wykonanie pozostawiało wiele do życzenia. Były to jednak okręty niezbędne do tworzenia zrzębów Polskiej Marynarki Wojennej. Umowa notarialna na sprzedaż czterech jednostek została podpisana 24 września 1920 roku w Gdańsku. Ze strony polskiej sygnował ją przedstawiciel Departamentu dla Spraw Morskich kontradmirał (gen. bryg. mar.) Michał Aleksander Borowski³, ze strony firmy „Skogsbyrö” jeden z jej dyrektorów, inżynier F.A. Blomquit.

Umowa opiewała na sumę 7200 tys. marek niemieckich, czyli 1800 tys. marek za jeden okręt. Firma zobowiązywała się dostarczyć minowce do Pucka w ciągu sześciu tygodni, licząc od 7 września 1920 roku, z odmalowanymi burkami i nadbudówkami. Strona polska miała zapłacić dodatkowo 25 tysięcy marek za ich dostarczenie do portu puckiego. Jednostki te, jako własność armatora cywilnego, nie miały uzbrojenia. Armator duński przyznał pewną kwotę na zakup kompasów, przyrządów nawigacyj-

³ Według E. Kosiarza i R. Witkowskiego. S.M. Piaskowski w *Kronikach Polskiej Marynarki Wojennej 1918–1946*, tom I, na str. 36 podaje natomiast, że umowę podpisał generał marynarki inżynier Michał Bobrowski. Mógł być to zatem kontradmirał Tadeusz Bobrowski, który w Departamencie dla Spraw Morskich pełnił obowiązki szefa Sekcji Technicznej. Mogli być to zatem obaj admirałowie.

nych, urządzeń kabin, kuchni itp. Odbioru minowców dokonała komisja pod przewodnictwem komandora porucznika Mariana Sasinowskiego, kierownika Wydziału Budowy Okrętów w Sekcji Technicznej Departamentu dla Spraw Morskich.

Wokół ceny okrętów narosło wiele kontrowersji. Jak podkreśla profesor Jan Bartelski⁴, kupione przez Polaków okręty typu FM miały najwyższą cenę z możliwych. Inni nabywali je za kwotę nieprzekraczającą miliona marek niemieckich i za taką też sumę zostały wcześniej odkupione przez firmę duńską. Jednakże trzeba wziąć pod uwagę także fakt, że w tamtym okresie, zaraz po zakończeniu wojny światowej, ceny okrętów wahały się znacznie. Jak wspomina komandor porucznik Mieczysław Burchardt, w tamtym czasie cena oferowana za statek handlowy w ciągu niespełna trzech miesięcy spadała o ponad połowę.

Część autorów (m.in. W. Steyer, E. Kosiarz, J. Pertek)⁵ podaje, że minowce trafiły do Polski ze sprawnymi mechanizmami głównymi i w związku z tym w bardzo krótkim czasie rozpoczęły kampanię czynną. Ich stan techniczny był oceniony na dobry, a mechanizmy i urządzenia były w pełni sprawne. Oczywiście jednostki te były nieuzbrojone i bez trałów, mechanizmy natomiast, maszyny główne, sterowe, prądnice, windy trałowe i kotwiczne były w doskonałym porządku. W ten sposób, natychmiast po nabyciu, przemianowaniu, obsadzeniu i podniesieniu bandery, okręty były zdolne do wykonywania zadań szkoleniowych, gdyż w młodej Polskiej Marynarce Wojennej nie brakowało specjalistów od wyrobu i użytkowania wszelkiego rodzaju trałów⁶.

Przeczy temu relacja bezpośredniego świadka przejęcia tych okrętów, ówczesnego porucznika marynarki Michała Borowskiego, który jako pierwszy został wyznaczony na stanowisko dowódcy ORP „Mewa”: *Po przybyciu na wyspę Holm, stwierdziliśmy wszyscy oplotakany stan tych czterech małych jednostek. Mechanizmy główne i pomocnicze, przyrządy nawigacyjne, pomieszczenia załogi – wszystko to było w stanie kompletnej dewastacji. Zaniedbania i niedostateczna opieka nad nimi spowodowała brak części zamien-*

nych, metal był zżarty rdzą, a niektóre rury popękane. Wówczas jednak dla naszej tworzącej się marynarki nawet i takie barachło miało pewne znaczenie. Urzędujący w porcie gdańskim inżynierowie polscy podjęli się pertraktacji z władzami stoczni, aby mechanizmy i kadłuby „ptaszków”, jak wówczas te traulery nazywaliśmy, doprowadzić do stanu używalności⁷.

Po remoncie kadłubów i maszyn oraz zamontowaniu niezbędnego (posiadanego) sprzętu i wyposażenia w Stoczni Gdańskiej, okręty otrzymały także uzbrojenie – po dwa ciężkie karabiny maszynowe Maxim wz. 1908 kalibru 7,92 mm. 1 marca 1921 roku na wszystkich czterech jednostkach podniesiono po raz pierwszy polską banderę wojenną. Wyznaczono także dowódców okrętów⁸:

– ORP „Jaskółka” (ex FM 27, zbudowany w 1918 roku w stoczni Wollheim w Breslau – Wrocław) – kapitan marynarki Marian Wolbek, który jednocześnie został dowódcą grupy traulerów (tab. 1);

– ORP „Czajka” (ex FM 2, zbudowany w stoczni Seebeck w Geestemünde. Wodowany 6 lipca 1918 roku, wszedł do służby w niemieckiej marynarce 24 sierpnia 1918 roku) – porucznik marynarki Bronisław Leśniewski (tab. 2);

– ORP „Rybitwa” (ex FM 31, zbudowany w stoczni Lübecker Maschinenbaugesellschaft w Lubece. Wodowany w 1919 roku, wszedł do służby w niemieckiej marynarce 11 czerwca 1919 roku) – porucznik marynarki Bolesław Sokołowski (tab. 3);

⁴ J. Bartelski: *Zakup kanonierek w Finlandii w 1920 roku*. „Morze, Statki i Okręty” 2007 nr 12, s. 48.

⁵ C. Ciesielski, W. Pater, J. Przybylski: *Polska Marynarka Wojenna 1918–1980. Zarys dziejów*. Warszawa 1992; W. Steyer: *Z dziejów Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1919–1939. Odbiór okrętów*. Część I. „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1960 nr 3; J. Pertek: *Okręty minowe i kanonierki*. Gdynia 1959; E. Kosiarz: *Powstanie i rozwój Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1918–1926*. „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1969 nr 1.

⁶ W. Steyer: *Z dziejów Polskiej Marynarki Wojennej...*, op.cit., s. 287.

⁷ M. Borowski: *Wspomnienia*. Gdynia 2007, s. 173.

⁸ Osobę dowodzącą okrętem do 1923 roku tytułowano komendantem lub dowódcą. Dopiero rozkaz szefa Departamentu dla Spraw Morskich z 12 sierpnia 1923 roku rozgraniczył te pojęcia.

– ORP „Mewa” (ex FM 28, zbudowany w stoczni Wollheim w Breslau – Wrocław w 1918 roku) – porucznik marynarki Michał Borowski.

ŚLUŻBA WE FLOCIE

Jeszcze przed podniesieniem bander na nowych minowcach, 4 listopada 1920 roku została wyznaczona obsada nowo utworzonej struktury – Dywizjonu Ćwiczebnego z siedzibą w Toruniu. W jego skład miały wejść nowe okręty. Dowódcą dywizjonu został kapitan marynarki Hugo Pistel, oficerem flagowym porucznik marynarki Włodzimierz Frejtag, a oficerem mechanikiem porucznik inżynier Franciszek Bomba. Powołane dowództwo miało wybrać i wyszkolić załogi, opracować regulaminy służby na okrętach⁹. Oprócz trałowców w dywizjonie znalazły się także kanonierki. Wprowadzenie do nazwy jednostki słowa „ćwiczebny”, świadczyło o jej charakterze szkoleniowym, gdyż rzeczywista wartość bojowa tych wszystkich okrętów była znikoma.

Zaraz po wejściu do służby miała miejsce niezwykle kuriozalna sytuacja, o której wspominają komandor Jerzy Kłossowski i inżynier M. Filipowicz. Uwidoczniała ona ówczesne podejście najwyższych władz naszego państwa do spraw morskich, w tym Marynarki Wojennej. W lipcu 1921 roku w Pucku przebywał premier polskiego rządu Wincenty Witos. Spotkanie z kierownictwem floty i władzami samorządowymi odbyło się w porcie puckim przy nabrzeżu, tuż przy burcie minowca ORP „Jaskółka”. Delegacja rządowa nawet nie weszła na pokład okrętu, a na zakończenie rozmowy premier Wincenty Witos *postukał palcem w burtę i powiedział „to byłoby dobre do wożenia śledzi”*. *Tak brzmiała jedyna publiczna wypowiedź premiera polskiego rządu w kolebce marynarki wojennej. Po tych słowach zapanowała cisza, jako wyraz trochę konsternacji, a trochę oburzenia [...] Komandor Świrski próbował wyjaśnić premierowi, co to jest za okręt wojenny, ale premier nie słuchał i skierował się do samochodu, nie żegnając się z nikim*¹⁰.

Sytuacja ta uwidoczniała, ile pracy czeka ludzi związanych z morzem, by uzmysłwić wszystkim, że Polska leży nad Bałtykiem. Jednym z elementów funkcji edukacyjnej społeczeństwa było orga-

nizowanie rejsów okrętami nie tylko dla dygnitarzy, ale także stowarzyszeń, organizacji i zwykłych wycieczek. Pierwszy dowódca ORP „Mewa”, porucznik marynarki Michał Borowski, wspominał, że wizyty i rejsy tego rodzaju były poniekąd uciążliwe dla załogi, bo odciągały ją od szkolenia. Na jego minowcu w 1921 roku wraz z małżonką i córką gościł notabene generał porucznik Władysław Sikorski, ówczesny szef Sztabu Generalnego WP.

Począwszy od lata 1921 roku rozpoczęły się ćwiczenia minowców w składzie Dywizjonu Ćwiczebnego. W początkowym okresie służby szkolenie na trałowcach, do czasu uzupełnienia braków o podstawowe urządzenia nawigacyjne, miało niewiele wspólnego z podnoszeniem rzeczywistych kwalifikacji, było raczej krzewieniem ducha morskiego wśród marynarzy. Braki kadrowe Marynarki Wojennej nie pozwoliły na należyte przygotowanie okrętów do wyjścia w morze. Nawet do rozwiązania tak prozaicznych spraw, jak określenie dewiacji kompasów i sporządzenie na nie poprawek. Prowadzenie okrętu nie miało za dużo wspólnego z nawigacją morską. *Widząc przed sobą brzeg, szło się na jakąś latarnię lub drzewo, później gdy ukazywała się jakaś chałupa, czy kończył się las, robiło się zwrot itp. Gorzej było w czasie mgły – wówczas jedynie kierunek fali, lub po prostu instynkt nas prowadził*¹¹.

Po zakończeniu pierwszej kampanii, od 1 października 1921 roku wszystkie trałowce, ze względów oszczędnościowych, zostały odstawione do rezerwy do Gdańska na tak zwane leże zimowe. Na czas „zimowy” załoga okrętu była redukowana do niezbędnego minimum, potrzebnego do utrzymania jednostki w sprawności technicznej, a z chwilą wejścia do kampanii załoga była kompletowana zgodnie z etatem: *Okręty, które z tych, czy innych względów są w rezerwie, mają personel tylko nadzorczy, niezbędny dla konserwacji mechanizmów i kadłubów. Z chwilą gdy załoga została skomple-*

⁹ S.M. Piaskowski: *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918–1946*. Tom I, Albany 1983, s. 36.

¹⁰ J. Kłossowski: *Wspomnienia z Marynarki Wojennej*. Warszawa 1977, s. 166.

¹¹ Relacja kmrdr. Michała Borowskiego w: J. Pertek: *Okręty minowe...*, s. 6–7.

Tabela 2. Dowódcy ORP „Czajka”

Stopień, imię i nazwisko	Okres służby
por. mar. Bronisław Leśniewski	1.03.1921–1923
kpt. mar. Jan Sadowski	1923
por. mar. Stanisław Nahorski	1923–1924
kpt. mar. Eugeniusz Pławski	1924
kpt. mar. Witold Nabrocki	1.05.1924–1924
kpt. mar. Aleksander Mohuczy	1924–08.1925
kpt. mar. Michał Wilkicki	08.1925–1927
kpt. mar. Marian Majewski	1927–1928
kpt. mar. Mieczysław Jacynicz	1928
kpt. mar. Arkadiusz Kisiel-Zahorański	1928–1929
por. mar. Konrad Namieśniowski	1929–1931
por. mar. Antoni Wacięga	1931–12.10.1931

Źródło: *Kadry morskie Rzeczypospolitej. Tom V: Polska Marynarka Wojenna. Dokumentacja organizacyjna i kadrowa oficerów, podoficerów, marynarzy (1918–1947)*. Praca zbiorowa pod red. J. Sawickiego. Gdynia 2011, s. 236.

Tabela 3. Dowódcy ORP „Rybitwa”

Stopień, imię i nazwisko	Okres służby
por. mar. Bolesław Sokołowski	1.03.1921–1923
por. mar. Stanisław Nahorski	1923
por. mar. Czesław Wnorowski	1924
por. mar. Stanisław Hryniewiecki	1924
kpt. mar. Eugeniusz Gotz	1924–1925
kpt. mar. Zygmunt Sadowski	1925–1926
por. mar. Jan Bartlewicz	1926–1927
por. mar. Alfred Jougan	1927–1928
kpt. mar. Mieczysław Jacynicz	1928–10.1928

Źródło: *Kadry morskie Rzeczypospolitej. Tom V: Polska Marynarka Wojenna. Dokumentacja organizacyjna i kadrowa oficerów, podoficerów, marynarzy (1918–1947)*. Praca zbiorowa pod red. J. Sawickiego. Gdynia 2011, s. 236.

towana do normalnego stanu, przewidzianego etatem, przeważnie ze szkoły specjalistów morskich i kadry marynarki wojennej, a okręt posiada należycie odremontowane mechanizmy, może wejść on w kampanię czynną¹².

Główną bolączką w początkowym okresie szkolenia było uzbrojenie – brakowało trałów, artylerii, a na pokładzie minowców zamontowano tylko dwa ciężkie karabiny maszynowe Maxim wz. 08, służące do obrony bezpośredniej. Artylerii nie udało się kupić, natomiast udało się kupić wyznaczną torpedową jednorurową z jedną czy dwo-

ma torpedami, jeden egzemplarz trału Schulza i miny zagrodowe kontaktowe w stanie rozłożonym, z tym że brakujące części i montowanie całości miało odbywać się w warsztatach marynarki wojennej w Modlinie, ponieważ warsztaty portowe w Pucku miały wypelnioną z nadwyżką przepustowość remontami okrętów floty. Ponieważ zakupy były sporadyczne i dorywcze, przeważnie w Finlandii, Estonii i Łotwie, gdzie można było kupić materiał stary i częściowo zużyty, przez to

¹² W morze!... „Morze” 1927 nr 5, s. 9.

Tabela 4. Dowódcy ORP „Mewa”/ORP „Pomorzanin”

Stopień, imię i nazwisko	Okres służby
ORP „Mewa” – minowiec	
por. mar. Michał Borowski	1.03.1921–10.1922
kpt. mar. Tadeusz Bramiński	10.1922–1923
por. mar. Mieczysław Adamowicz	1923
kpt. mar. Aleksander Bartoszewicz-Stachowski	1924–04.1924
kpt. mar. Eugeniusz Pławski	1924
kmdr ppor. Jan Bartoszewicz-Stachowski*	07.1924–12.1924
kpt. mar. Michał Wilkicki	1925
kpt. mar. Romuald Gintowt-Dziewałtowski	1928
ORP „Mewa” – okręt hydrograficzny	
por. mar. Wiktor Łomidze	1.11.1931–1.04.1933
kpt. mar. Ignacy Pogorzelski	1.04.1933–20.10.1934
ORP „Pomorzanin”	
por. mar./kpt. mar. Karol Zagrodzki	20.10.1934–14.09.1939

* Według opracowania *Kadry morskie Rzeczypospolitej...*, op.cit., podczas dowodzenia ORP „Mewa” miał stopień kapitana marynarki.

Źródło: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*. Tom V: *Polska Marynarka Wojenna. Dokumentacja organizacyjna i kadrowa oficerów, podoficerów, marynarzy (1918–1947)*. Praca zbiorowa pod red. J. Sawickiego. Gdynia 2011, s. 236.

nie wszystkie zakupy były pełnowartościowe i udane¹³.

Sytuację poprawiły zakupy dla Marynarki Wojennej z pożyczki francuskiej, przyznanej dla Wojska Polskiego. Za sumę dziewięciu milionów franków zakupiono w marcu 1924 roku między innymi 12 trałów kontaktowych i 750 nożyc trałowców, które trafiły także na minowce, w znacznym stopniu poprawiając ich stan uzbrojenia. Szkolenie trałowe mogło być teraz w pełni prowadzone. Wiele szczegółów odnośnie do tego szkolenia oraz prac remontowych trałowców FM przytacza w swojej relacji chorąży marynarki Florian Stankiewicz, który pod koniec lat dwudziestych był kierownikiem maszyn na ORP „Czajka”:

W tym czasie ORP „Czajka” stała w rezerwie (kwiecień 1927 r.) i dopiero na wiosnę 1928 roku weszła do kampanii [...] Pewnego razu, gdy dowódcą był por. Gintowt-Dziewałtowski, na inspekcji floty był generał Rybak. Mieliśmy zadanie bojowe stawianie min i później ich wytrauowanie. Nasz dowódca nie zaznaczył sobie na mapie miejsca położenia min, gdyż był pewien, że tylko zawróci i wytrauje miny. Okazało się jednak, że nie mógł

na to miejsce trafić i tak chodziliśmy cały tydzień szukać tych min i zawsze bezskutecznie. Dopiero po tygodniu ORP „Jaskółka” wyszła sama, gdyż my – nie pamiętam, z jakich powodów, nie mogliśmy wyjść – i w ciągu trzech godzin wytrauowała swoje i nasze miny. W tym czasie remonty trałowców były przeprowadzane przez Warsztaty Marynarki Wojennej, lecz dokowania odbywały się w Gdańskiej Stoczni¹⁴.

Brak wyposażenia nie przeszkadzał jednak w realizacji założonego planu szkoleniowego. Przez okres kampanii (od wiosny do jesieni) okręty bardzo często przebywały w morzu. Załogi odbywały szkolenia między innymi z nawigacji, sygnalizacji i łączności, obsługi maszyn i urządzeń, a także ob-

¹³ Z. Śladkowski: *Moja służba w Polskiej Marynarce Wojennej w latach 1918–1939*, s. 53. Relacja w zbiorach Muzeum Marynarki Wojennej.

¹⁴ F. Stankiewicz: *Moja służba w Polskiej Marynarce Wojennej w latach 1919–1939 oraz na ORP „Wicher” w kampanii wrześniowej*, s. 15–16. Relacja w zbiorach Muzeum Marynarki Wojennej. Chor. mar. Florian Stankiewicz w latach 1927–1931 był kierownikiem maszyn na minowcu ORP „Czajka”.

sługi karabinów maszynowych. O sprawności okrętu często decydowała średnia kadra – podoficerowie: *Początkowo ćwiczenia odbywały się bez trałów i strzelania, bo ani amunicji ani trałów nie było. Dowódcami byli młodzi nie tylko stopniem, lecz i doświadczeniem oficerowie, którzy na trałowcach odbywali sami ćwiczenia praktyczne [...] załogi były również młode z minimalnym doświadczeniem w obsłudze urządzeń. Okręty trzymały się rzeczywiście na starych podoficerach z zaborczych marynarek wojennych*¹⁵.

Obszarem działania trałowców były wody Zatoki Gdańskiej i Puckiej, a okręty nie wychodziły poza linię Hel – wejście do portu gdańskiego. Niektórzy autorzy sugerują, że było to spowodowane ubogim wyposażeniem nawigacyjnym zamontowanym na okrętach. W przypadku początkowych miesięcy teza ta wydaje się zasadna, jednakże w późniejszym okresie działań jednostki miały wystarczające wyposażenie nawigacyjne, które pozwalało im na dalsze rejsy. Najprawdopodobniej powodem operowania na takim właśnie obszarze była konstrukcja trałowców (między innymi małe zanurzenie) oraz stan techniczny kadłubów. Działania „ptaszków” na otwartym akwenu, gdzie często podczas niesprzyjających warunków pogodowych pojawiała się duża fala, były wręcz niemożliwe.

Sprawę „morskiej” praktyki kadry oficerskiej trałowców rozwiązano, kierując ich na torpedowce i później także inne okręty floty, które odbywały rejsy po Bałtyku oraz wychodziły poza niego. *Dywizjon minowców ćwiczył przeważnie na Zatoce Gdańskiej, nie wychodząc poza linię: cypel Helu, wejście do Gdańska – ze względu na wysoką zwykłą falę. Na dalsze wyjścia w morze, brano nas, młodszych oficerów, na torpedowce w charakterze młodszych oficerów okrętowych, zaokrętowując na dany rejs i wyokrętowując na okręt macierzysty, po powrocie z rejsu*¹⁶.

Minowce praktycznie nie różniły się sylwetką i bardzo trudno było je zidentyfikować na morzu. Aby temu zaradzić, wprowadzono specjalne oznaczenia na kominie. O tym, który to trałowiec, świadczyła liczba białych pasów, i tak: ORP „Jaskółka” miał jeden pasek, ORP „Mewa” dwa paski, ORP „Czajka” trzy, ORP „Rybitwa” cztery paski.

Marynarzy z pierwszych „ptaszków” wyróżniały także napisy na wstążkach na czapkach z nazwami poszczególnych minowców. Niestety, zniknęły one w 1930 roku¹⁷. Istotne było także wprowadzenie w Marynarce Wojennej, zarządzeniem nr 4 z 11 marca 1927 roku, proporczyka koloru żółtego dla II Dywizjonu (ćwiczebnego).

Wiele trudności napotkały też „ptaszki” jeśli chodzi o zabezpieczenie logistyczne. W początkowym okresie służby zaopatrywanie trałowców w węgiel, wodę oraz materiały odbywało się w porcie gdańskim. Sytuacja zmieniła się po pogłębieniu kanału Depki, prowadzącego do portu w Pucku. Niestety, jednorazowo do portu puckiego mogły wejść dwa trałowce, stając w nim burta w burcie. Jednakże najczęściej wchodził tylko jeden trałowiec i to do tego na krótki okres, gdyż z nabrzeża tego korzystali także rybacy. *Ówczesne warunki dla okrętów były bardzo ciężkie. W Gdyni nie było portu ani nawet do Pucka nie mogły wejść z powodu płytkizny na Depkach i płytkiego basenu. Do basenu w Pucku mógł wejść jedynie jeden trałowiec, bo dla drugiego nie starczyło miejsca*¹⁸.

Zazwyczaj „ptaszki” cumowały około pięciu kabli od wejścia do portu, a potrzebne materiały były dowożone na okręty przez inne jednostki (najczęściej kutry). Szczególnie postój w nowo budowanym porcie gdyńskim, przy jedynym moło, dawał się załogom minowców mocno we znaki. Tak wspominają te czasy komandorzy: Eugeniusz Pławski i Michał Borowski:

¹⁵ Z. Śladkowski: *Moja służba w Polskiej Marynarce...*, op.cit., s. 32–33.

¹⁶ J. Bartlewicz: *Wspomnienia ze służby w Polskiej Marynarce Wojennej w latach 1918–1939*, s. 126–127. Relacja w zbiorach Muzeum Marynarki Wojennej.

¹⁷ W *Dzienniku Zarządzeń KMW* nr 11 z 22 listopada 1929 roku opublikowano zarządzenie ustalające nowe napisy na wstążkach marynarskich, w wyniku czego z czapek marynarskich znikły nazwy trałowców. Dokument ten wprowadzał opisy na wstążkach marynarskich, które obowiązywały od 1 lipca 1930 roku: O.R.P. WICHER, O.R.P. BURZA (pierwszy okręt wszedł do służby w lipcu 1930 roku, a drugi w sierpniu 1932 roku), O.R.P. WILJA, O.R.P. ISKRA, DYON ŁODZI PODWODNYCH (formalnie został utworzony ponad dwa lata później), LOTNICTWO MORSKIE i MARYNARKA WOJENNA

¹⁸ Z. Śladkowski: *Moja służba w Polskiej Marynarce...*, op.cit., s. 33.

Jedynie w owych czasach molo, w powstającym z piasków i torfowisk porcie gdyńskim, znajdowało się na wprost istniejącej po dziś dzień wieży ciśnienia. Równno ścięte pale, pokryte deskami, tworzyły rodzaj daleko wysuniętego w morze pomostu, do którego przycumowane rufami, a zakotwiczone w kierunku Oksywiu, stały ORP „Komendant Piłsudski” i ORP „Jaskółka”. Nie było na tym molo światła, ani rurociągu doprowadzającego słodką wodę, a fala bez przeszkód przelewała się między palami z jednej strony mola na drugą. Spędziliśmy przy tym molo wiele bezsennych nocy w walce z pękającymi cunami i dryfującą kotwicą, a nieraz bywało, że ten męczący rock’n roll zmuszał nas do szukania schronienia pod Helem, lub Mechelinkami¹⁹.

Wkrótce musieliśmy usunąć się z Gdańska. Staliśmy odtąd na kotwicy w Gdyni przed mołem kuracyjnym. Dobrze, gdy morze było spokojne, lecz gdy rozpoczynał wiać silny wiatr wschodni i duża fala przychodziła z morza, trawlerzy skakały niczym rumaki; kotwice nie trzymały, jeden okręt najeżdżał na drugi, aż dziw bierze, że żaden z „ptaszeków” nie znalazł się na lądzie. Zresztą podczas burzliwej pogody maszyny były w pogotowiu i nieraz w nocy należało zmieniać miejsca postoju i parę razy rzucać kotwicę²⁰.

Pierwsze zimowanie w porcie gdyńskim odbyło się z 1926 na 1927 rok.

W 1930 roku zmieniono podporządkowanie trałowców. 1 kwietnia 1930 roku ustalono nowy podział jednostek pływających floty²¹. Utworzono Dywizjon Minowców, w którego skład weszły obie kanonierki, torpedowce ORP „Krakowiak” oraz trzy trałowce typu FM: ORP „Jaskółka”, ORP „Rybitwa” i ORP „Czajka”. Nie wymieniono już ORP „Mewa”. Pod względem administracyjnym jednostki nowo powstałego dywizjonu przyporządkowano Komisji Gospodarczej Dyonu Ćwiczebnego i Torpedowców, która zmieniła nazwę na Komisję Gospodarczą Dywizjonu Szkolnego i Minowców. Były to już ostatnie miesiące działalności tych okrętów w składzie polskiej floty.

WYCOFANIE ZE SŁUŻBY

Niespełna półtora roku od utworzenia Dywizjonu Minowców OORP „Jaskółka”, „Rybitwa”



ORP „Mewa” i ORP „Jaskółka”

i „Czajka”, ze względu na zły stan techniczny, zostały skreślone z listy okrętów wojennych Polskiej Marynarki Wojennej. Nastąpiło to na podstawie rozkazu ministra spraw wojskowych z 12 października 1931 roku, opublikowanego w *Dzienniku Rozkazów MSWojsk.* nr 31/31, pozycja 398²². Działalność Dywizjonu Minowców została jednak zawieszona dopiero trzy lata po ich wycofaniu ze służby (zarządzenie szefa Kierownictwa MW nr 18 z 22 grudnia 1934 roku).

Różne losy spotkały okręty wycofane ze służby. ORP „Jaskółka” został sprzedany w 1932 roku firmie Neptun, spółce handlowo-transportowej z Gdyni, która używała go jako statek transportowy na Wiśle. W tym samym roku został również sprzedany ORP „Czajka”. Kupiła go gdyńska firma M. Kurecki, z przeznaczeniem na statek pasażerski. Woził on pasażerów aż do wybuchu drugiej wojny światowej na trasie Tczew – Gdańsk – Gdynia. We wrześniu 1939 roku został zatopiony dla zablokowania basenu żeglarskiego.

¹⁹ E. Pławski: *Fala za falą... Wspomnienie dowódcy ORP „Piorun”*. Gdańsk 2003, s. 165.

²⁰ J. Pertek: *Okręty minowe...*, op.cit., s. 7.

²¹ S.M. Piaskowski: *Kroniki Polskiej Marynarki...*, op.cit., s. 100.

²² Ibidem, s. 124.

skiego w Gdyni, a potem, po wydobyciu przez Niemców, pocięty na złom. Nie znalazł nowych właścicieli trzeci trałowiec – ORP „Rybitwa” – i ostatecznie został przeznaczony na złom.

Inne zadania czekały czwarty trałowiec – ORP „Mewa”. Kilka miesięcy przed wycofaniem pozostałej trójki minowców, w lutym 1931 roku, w wyniku sztormu, zerwał się w Basenie Południowym portu gdyńskiego z cum dźwig pływający, który staranował stojący obok minowiec ORP „Mewa”. Okręt, na skutek uszkodzeń, zatonął. Miesiąc później, 23 marca 1931 roku, został podniesiony z dna basenu portowego i wycofany ze służby, z przeznaczeniem do remontu i przebudowy na okręt hydrograficzny. 11 czerwca 1932 roku na trałowcu ORP „Mewa” została zaokrętowana załoga ORP „Pomorzanin I” (okręt w tym czasie został postawiony do drugiej rezerwy i ostatecznie skreślony z listy okrętów wojennych 14 października 1932 roku) wraz z Oddziałem Pomiarowym. Odtąd „Mewa” rozpoczęła służbę jako okręt hydrograficzny. W wyniku przebudowy został między innymi usunięty jeden maszt i wybudowana nadbudówka rufowa. Dwa lata później zmieniono nazwę okrętu. Przyjął on imię swojego poprzednika – pierwszego morskiego okrętu PMW „Pomorzanina” (na mocy zarządzenia MSWojsk. nr 7 z 17 września 1934 roku, pozycja 128, ORP „Mewa” został przemianowany na ORP „Pomorzanin”). Do początku drugiej wojny światowej ORP „Pomorzanin” wykonywał zadania hydrograficzne i szkoleniowe na rzecz polskiej floty w rejonie Zatoki Gdańskiej i Puckiej.

Początek wojny zastał okręt, dowodzony przez kapitana marynarki Karola Zagrodzkiego, w porcie puckim (tab. 4). Podczas nalotu na Morski Dywizjon Lotniczy (MDLot), w godzinach rannych 1 września 1939 roku, jedna z bomb eksplodowała około stu metrów od burty jednostki, nie wyrządzając szkód. W godzinach popołudniowych 1 września jednostka transportowała personel i sprzęt MDLot do portu helskiego. Nie mogła jednakże wejść do niego ze względu na trwający nalot. Ostatecznie okręt wpłynął do Jastarni, gdzie pozostał aż do 13 września. Wtedy to dowódca ORP „Pomorzanin” otrzymał zada-

nie zablokowania kanału Depka, prowadzącego przez mieliznę do Pucka. W tym celu użyto czterech kutrów rybackich, które zostały przez „Pomorzanina” przyholowane w wyznaczone miejsca i zatopione. Niestety, zadanie to zostało wykonane niestarannie i mniejsze jednostki niemieckie mogły zaraz po zakończeniu działań wojennych wchodzić do portu w Pucku. 14 września 1939 roku w godzinach rannych rozpoczął się półgodzinny nalot samolotów niemieckich na port w Jastarni. W jego wyniku okręt hydrograficzny ORP „Pomorzanin” został zatopiony.

EPILOG

Ponaddziesięcioletnia służba „ptaszków” w Polskiej Marynarce Wojennej przyczyniła się niewątpliwie do jej rozwoju, przede wszystkim do wykształcenia nowej kadry dla polskiej floty. Tak ich działalność w strukturach PMW podsumował komandor Stanisław Mieszkowski: *Na nich [...] stawialiśmy pierwsze kroki na morzu. Nie ma chyba marynarza z Floty Polskiej, który by cząstki swego życia nie złączył ze stalowym kadłubem trawlera. Piszący te słowa przebył na tych jednostkach sumarycznie cztery lata, od kandydata do dowódcy Grupy, przez wszystkie funkcje. Na trawlerach pierwszy raz zajazgotały śruby pod stopami nowicjusza, odbyło się pierwszą wachkę, pierwszy samodzielny manewr, pierwszą awarię i wreszcie pierwsze bomby. Ileż tysięcy mil, namiarów i ćwiczebnych alarmów, sygnałów i salutow, przeglądów i zbiórek, apeli i przechylów, raportów i obliczeń, obserwacji i rozkazów złożyło się na to współzycie?*²³. ■

Autor jest absolwentem Akademii Marynarki Wojennej, zastępcą rzecznika prasowego dowódcy MW.

²³ J. Pertek: *Okręty minowe...*, op.cit., s. 9–10. Kmdr Stanisław Mieszkowski po promocji oficerskiej w 1927 roku rozpoczął służbę jako oficer wachtowny na ORP „Rybitwa”. Podając czteroletni okres swojej służby na trawlerach musiał wliczyć w to czas praktyk podchorążych (choć i tak zgodnie z jego biogramem przesłużył na okrętach około dwóch lat).



mgr inż.

RYSZARD JĘDRUSIK

Dalekowschodnia kampania „Nowika”

Wiceadmirał Kazimierz Porębski był starszym oficerem na krążowniku „Nowik”. Za udział w bitwie na Morzu Żółtym otrzymał od cara złotą szablę „za dzielność”.

W

1898 roku opracowano założenia do projektu nowego rosyjskiego okrętu¹.

15 maja 1902 roku krążownik II rangi „Nowik” opuścił stocznię w Gdańsku i obrał kurs na Kronsztad, dokąd przypląnął trzy dni później. Przydzielono go do zespołu jednostek Morza Bałtyckiego, wyznaczonych do prowadzenia prób morskich. W skład tego zespołu, dowodzonego przez kontradmirała K.P. Nikonowa, w różnym czasie w tamtym roku wchodziły: pancerniki – „Retwizan”, „Pobieda”, „Oslabia”, krążowniki – „Askold”, „Pallada”, „Aurora”, „Diana”, „Bogatyry”, „Bojarin”, i wiele torpedowców.

30 maja „Nowik” na dwa dni popłynął do cieśniny Bjorke, gdzie wykonał ćwiczebne strzelania torpedami. Nie podjęto natomiast prób progresywnych (stopniowego zwiększania prędkości), które pomyślnie zostały przeprowadzone dopiero 12 sierpnia 1902 roku. Miesiąc później okręt wizytował car Mikołaj II i królowa Grecji Olga Konstantynowna z synem oraz wielkim księciem

Konstantynem Konstantynowiczem. Goście spędzili na pokładzie 25 minut.

KIERUNEK: DALEKI WSCHÓD

Rankiem 14 września 1902 roku, po pożegnalnej wizycie głównego dowódcy portu kronsztadzkiego, wiceadmirała Stepana O. Makarowa, załoga „Nowika” podniosła kotwicę i okręt rozpoczął rejs na Daleki Wschód. 17 września wpląnął już do Kilonii, 21 września pokonał Kanał Kiloński, następnego dnia zakotwiczył w Breście (fot.1). Przejście do Kadyksu zajęło mu dwa dni (8–10 października). Następnie popłynął do Algieru (15–16 października) i dalej do Neapolu (26–28 października). Po dłuższym postoju, w ciągu pięciu dni okręt dotarł do Pireusu (awanportu Aten), gdzie rosyjskich marynarzy zawsze ciepło przyjmowała królowa Olga, córka zmarłego generał-admirała wielkiego księcia Konstantyna Mikołajewicza. Na re-

¹ Por.: R. Jędrusik: *Najszybszy krążownik carskiej floty*. „Przegląd Morski” 2013 nr 2, s. 108–114.

dzie znajdowały się pancernik „Impierator Nikołaj I”, kanonierka „Hrabryj” i torpedowce „Grozowoj”, „Wnimatielnyj”, „Wnuszitielnyj”.

19 listopada „Nowik” przeszedł do oddalonej o 30 mil od miasta zatoki Phoros. Czas oczekiwania na nowego dowódcę (kapitana 2 rangi P.F. Gawriłowa miał zmienić kapitan 2 rangi Nikołaj O. von Essen) załoga wykorzystwała na szkolenie. N.O. von Essen przybył na okręt 1 grudnia 1902 roku, a oficjalne przekazanie dowództwa nastąpiło 6 grudnia w Pireusie. Po uzupełnieniu zapasów węgla i prowiantu, 11 grudnia 1902 roku, „Nowik” opuścił gościnny Pireus i skierował się do Port Saidu. Rejs przebiegał w warunkach silnego sztormu, boczne przechyły krążownika dochodziły do 25 stopni. Do miejsca przeznaczenia okręt dotarł 15 grudnia. Po pokonaniu w nocy 21 grudnia Kanału Sueskiego (wykorzystując własne reflektory), 24 grudnia wpłynął do tureckiego portu Jiddah. Rosyjski konsul w Jiddah, Zimmerman, w raporcie do pośta Rosji w Turcji pisał: *Krążownik, jego uzbrojenie i reflektory, oświetlające w nocy Jiddah, wywołały silne wrażenie u tuziemców, a dowódca okrętu i oficerowie pozostawili po sobie u miejscowych władz jak najprzyjemniejsze wspomnienia.*

4 stycznia 1903 roku okręt musiał zatrzymać się w Dżibuti, ponieważ nawigator, lejtnant L. P. Jekimow, podczas przejścia jednostki przez Morze Czerwone, dostał krwotoku z gardła i konieczne się stało udzielenie mu pomocy medycznej. Przewieziono go do szpitala francuskiego. „Nowik” przebywał w porcie do chwili, dopóki nie nadarzyła się okazja, aby Jekimow statkiem udał się do Europy. W tym czasie marynarze często odwiedzali go w szpitalu, ponieważ, jak to wyraził dowódca okrętu, był bardzo przygnębiony. Pobyt w Dżibuti przede wszystkim został jednak wykorzystany na szkolenie załogi (m.in. ćwiczebne wysadzenie desantu) i strzelanie z dział kalibru 47 mm. Ćwiczenia były przeprowadzane według „regulaminu dla tropików” w godzinach rannych (od szóstej) i w nocy, z użyciem reflektorów.

Kolejnymi portami, do których zawinął krążownik, były: Aden (gdzie na zlecenie Głównego Sztabu Morskiego dokonano rozpoznania w zatokach Khor Omeira i Bonder-Fucon), Kolombo, Sabang,

28 lutego „Nowik” wpłynął na redę Singapuru (gdzie po raz pierwszy spotkał się z japońskimi okrętami – szkolnymi krążownikami kontradmirała Hikonojō Kamimury), a 9 marca dotarł na Filipiny. 17 marca krążownik, będący w trasie z Manili do Szanghaju, został rozkazem wiceadmirała Jewgienija I. Aleksiejewa przydzielony do Eskadry Oceanu Spokojnego.

SŁUŻBA NA AZJATYCKIM MORZU

2 kwietnia 1903 roku po zakończeniu rejsu o długości 13 279 mil, krążownik dotarł wreszcie do Port Artur. Podczas rejsu wzbudzał zainteresowanie, również specjalistów z innych krajów. W Kilonii 20 września 1902 roku okręt odwiedził książe Adalbert Pruski, w Breście – kilku francuskich admirałów.

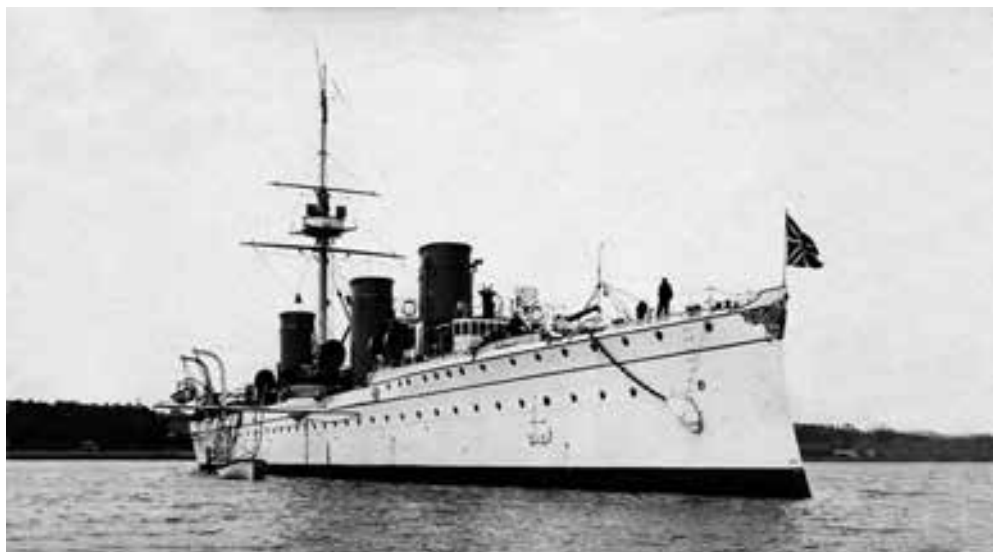
Po krótkim odpoczynku i doprowadzeniu okrętu do porządku, 13 kwietnia podjęto próby na mieli pomiarowej, połączone z likwidacją dewiacji. 22 kwietnia „Nowik” wraz z eskadrą przepłynął do portu Dalnij, gdzie następnego dnia zdał egzamin z maksymalnej prędkości. Podczas prób uzyskał 23,6 węzłów.

Włączenie się do eskadry zostało przerwane z powodu wspólnego z krążownikiem „Askold” rejsu do Władywostoku. Po drodze, w koreańskiej zatoce Mazanpo, odbyła się prezentacja bandery.

16–17 kwietnia 1903 roku „Nowik” dostarczył do zatoki Posjet ministra wojny generała-adiutanta Aleksieja N. Kuropatkina. Od 26 do 29 maja okręt stanowił eskortę „Askolda”, który pod flagą ministra wojny popłynął do japońskiego portu Kobe, 12–13 czerwca – do Nagasaki i wreszcie 15 czerwca dotarł do Port Artur.

Jak wiadomo, minister był zadowolony z gotowości sił na Dalekim Wschodzie. Japonia nie wydawała mu się groźna...

Okres od końca czerwca do połowy lipca 1903 roku „Nowik” spędził razem z eskadrą. Uczestniczył w ćwiczeniach i w krótkich wyjściach w morze. Zbliżała się jednak pora, kiedy miał się znaleźć w „zbrojnej rezerwie”, kiedy to dla oszczędności wszystkie okręty eskadry jakby „zasypiały” w porcie. Tym razem „śpiączka” we Władywostoku trwała niedługo – od 23 lipca do 31 sierpnia. Czas ten wykorzystano na przegląd



ARCHIWUM AUTORA

Fot. 1. Krążownik „Nowik” na redzie francuskiego portu Brest; 1 października 1920 roku

w suchym doku i pomalowanie podwodnej części kadłuba.

Kampania dla krążownika rozpoczęła się trzydniowym wyjściem do zatoki Sławianka, podczas którego odbyły się kolejne strzelania ćwiczebne i likwidowano dewiacje. Pomalowany, tak jak inne okręty eskadry na ciemnooliwkowy kolor czasu wojny, „Nowik” w jej składzie 18 września przyplłynął do Port Artur.

W związku z zaostrzeniem stosunków politycznych z Japonią, eskadra, bazując w porcie Dalnij, przeprowadzała różnorodne ćwiczenia. Najgorzej wyglądały strzelania zespołowe. Jedyne zajęcia tego typu odbyły się 16 października, w obecności namiestnika cara na Dalekim Wschodzie admirała J. I. Aleksiejewa. Ich wartość była niewielka, bowiem dla oszczędności ogień był prowadzony z wykorzystaniem wkładek do luf kalibru 37 mm.

Po odwołaniu „dyplomatycznego alarmu”, 19 października eskadra powróciła do Port Artur i od 1 listopada została postawiona w stan zbrojnej rezerwy. „Nowik” rozpoczął kampanię wcześniej od innych jednostek, bowiem już 28 grudnia 1903 roku wyszedł w morze w celu zlikwidowania dewiacji (najprawdopodobniej miał być wysłany w rejs, który nie doszedł do skutku).

Po pierwszym w roku 1904 (21–22 stycznia) wyjściu w morze, eskadra powróciła na zewnętrzną redę Port Artur. Wieści o zerwaniu stosunków dyplomatycznych z Japonią do załóg okrętów docierały tylko w postaci plotek. Namiestnik, w trosce o spokój, nie podał do ogólnej wiadomości informacji o tym bardzo ważnym wydarzeniu. Wszystkie próby dowódców okrętów, aby podjąć jakiegokolwiek środki, zapewniające bezpieczeństwo, w zarodku były przez niego tłumione. Jedyne w nocy okręty były gotowe do odparcia ataków, lecz bez utworzenia skutecznej osłony, mogącej wykryć przeciwnika przed jego wpływaniem na redę, nie miały realnego znaczenia.

W sztabie eskadry zwracano jednak uwagę na sprawę prewencyjnych działań przeciwko flocie japońskiej lub chociażby zorganizowania rozpoznania na trasach przypuszczalnego podejścia Japończyków.

WOJNA Z JAPONIĄ

26 stycznia 1904 roku o godzinie 16.45 sygnałem z flagowego pancernika „Pietropawłowski”, eskadra została powiadomiona o przygotowaniu okrętów do wyjścia w morze o ósmej rano następnego dnia. Polecono zabrać prowiant na trzy dni...

Późnym wieczorem tego samego dnia, podczas ataku na rosyjską eskadrę japońskich torpedowców, „Nowik”, zgodnie z dyspozycją, stał tuż przy wejściu na wewnętrzną redę. Był zasłonięty przez prawie całą eskadrę, choć powinno być na odwrót – jednym z głównych zadań krążowników II rangi była obrona pancerników przed atakami torpedowymi. Dlatego gdy o 23.45 rozgorzała kanonada, nie od razu udało się ustalić jej przyczynę – reflektory oświetlały tylko burty stojących obok „Pietropawłowska” i „Bojarina”. Oficer wachtowy natychmiast ogłosił alarm bojowy. Zaczęto rozpalanie pod kotłami (w tym momencie pod parą był tylko jeden). Dowódca zarządził wyrzucenie za burtę wszystkich materiałów łatwopalnych.

O godzinie 00.35 został przekazany rozkaz: „Szybciej rozpalać pod kotłami, podnosić kotwice i ścigać nieprzyjacielskie torpedowce”. Wiceadmirał Oskar W. Stark uwierzył wreszcie, że wybuchła wojna.

„Nowik” zdołał ruszyć z miejsca dopiero o 1.05. Przeprowadziwszy krążownik obok pancerników, N.O. von Essen obrał kurs na południowy wschód – SO 45°. Kalkulacja okazała się słuszna – o 1.25 zostały zauważone cztery, płynące tym samym kursem, japońskie torpedowce. Rozpoczął się pościg, w którym można było liczyć tylko na to, że ogień zaporowy pancerników zdoła uszkodzić szybsze od krążownika okręty japońskie, ograniczając ich prędkość. Jednak do 2.35 sylwetki nieprzyjacielskich jednostek skryły się za horyzontem. Aby się zbyt nie oddalić od eskadry, po pięciu minutach dowódca rozkazał zawrócić.

„Nowik” jeszcze raz tej nocy wychodził w morze w poszukiwaniu Japończyków, ale niczego nie wykrył.

Po dziesiątej rano pojawił się powracający z rozpoznania krążownik „Bojarin”, na którym był podniesiony sygnał flagowy „Widzę duże siły nieprzyjaciela”. O 10.50 „Nowik” otrzymał rozkaz, aby przyjść mu z pomocą, lecz nie oddalać się od twierdzy. Po dziesięciu minutach okręt płynął w kierunku kolumny pancerników przeciwnika. Według wspomnień oficera Stefana P. Buraczka, *Nieprzyjacielska kolumna, utrzymując jednakowe odstęp, miała majestatyczny wygląd, wywo-*

lując okrzyk dowódcy „Ależ dranie utrzymują równy szyk!”.

Jak wiadomo, rosyjskie pancerniki w chwili rozpoczęcia wymiany ognia dopiero podnosiły kotwice i nie zdążyły ustawić się w kolumnie. Krążowniki, które były w morzu, znalazłszy się pod ich ogniem energicznie skierowały się w bok. O 11.10 po pierwszych salwach japońskiego pancernika „Mikasa”, „Nowik” natychmiast otworzył do niego ogień z dział dziobowych.

W liście do żony von Essen tak opisał pierwsze starcie:

Wszystkie nasze okręty podniosły kotwice i płynąc prostopadle do brzegu, pod osłoną nadbrzeżnych baterii, skierowały się na nieprzyjaciela. Ja byłem prawoskrzydłowym i najbliższymi wszystkich [do nieprzyjaciela]. Pierwszy otworzył ogień japoński okręt flagowy, a ze strony eskadry pierwszy wystrzał był mój do okrętu flagowego, po czym rozpoczęła się energiczna kanonada między eskadrami oraz z fortów. Manewrowałem tak, by trzymać [kurs] wprost na nieprzyjaciela, stanowiąc jak najmniejszy cel i po zbliżeniu zawracałem, strzelając z dział na rufie, następnie, po oddaleniu się, ponownie kierowałem się ku nieprzyjacielowi. Ponieważ znajdowałem się naprzeciw wejścia do wewnętrznego basenu, to wszystkie wystrzały były w moim kierunku i pociski wybuchały to z lewej, to z prawej burty, a podczas zwrotów, pociski padały za i przed okrętem, zasypując go odłamkami. Zdołałem wykonać cztery takie halsy, gdy podczas zwrotu od nieprzyjaciela pocisk uderzył w rufę i powiadomiono mnie, że został zatopiony przedział maszyny sterowej. W tym czasie japońska eskadra zaczęła zawracać, wychodząc spod ognia, jak się później dowiedziałem, u nich były uszkodzone niektóre okręty [...] ja tylko widziałem, że nad okrętem flagowym, do którego były skierowane moje wystrzały, uniół się słup dymu, po czym on zaczął odwrót [...] Po przebiciu burty podszedłem bliżej brzegu, żeby mieć możliwość rozglądnięcia się i naciągnięcia plastra. Na okręcie ciężko ranny odłamkiem został jeden kanonier. Szalupy zostały podziurawione, również komin w kilku miejscach przebity odłamkami, a całe działo nr 3 (kalibru 120 mm) zostało posiekane odłamkami pocisku dużego ka-

libru, który wleciał do mesy oficerskiej i tam eksplodował. Ten pocisk całkowicie zniszczył kajutę lejtnanta Zielonego i sąsiednie – miczmana Knorringa i lejtnanta Sztera, następnie przebił pokład pancerny i zatopił przedział maszyny sterowej. Wszyscy ludzie [w nim się znajdujący] wyskoczyli na górę, ryglując wszystkie włazy. Po rzuceniu kotwicy zacząłem zakładać plaster, ale to było utrudnione z powodu dużej martwej fali. Dlatego za pomocą sygnału poprosiłem o pomoc holownika dla wprowadzenia na wewnętrzną redę. Koło [godziny] drugiej wszedłem tam prawie samodzielnie, sterując maszyną i na ile to było możliwe, sterem, ponieważ maszyna sterowa, choć i zalana, pracowała znośnie; parowy holownik nie okazał nam dużej pomocy, rwąc nam dwa hole.

Według dziennika pokładowego krążownik został trafiony około godziny 11.40, gdy japońskie okręty wychodziły już z walki.

Psychologiczny efekt działań „Nowika” był wielki. Gdy okręt z hymnem powracał po walce, zewsząd rozlegały się pozdrawiające okrzyki, w szczególności z baterii artylerii nadbrzeżnej, skąd działania obu flot były widoczne jak na dłoni.

Obejrzano uszkodzenia. Wybity otwór znajdował się trochę poniżej wodnicy w rufowej części prawej burty, między wręgami 151 i 155 i miał powierzchnię około 1,84 metra kwadratowego. Została zniszczona kajuta oznaczona jako piąta i uszkodzone sąsiadujące z nią. Zdaniem Essena, to że zostały uszkodzone tylko cztery arkusze poszycia, należy przypisać karapaksowemu kształtowi pokładu pancernego². Do wnętrza okrętu wlało się 120 ton wody. Odłamkami pocisku została posiekana lufa działa trzeciego kalibru 120 mm i osłona. Na szczęście jego obsługa nie ucierpiała.

Rankiem 30 stycznia krążownik jako pierwszy z uszkodzonych okrętów został wprowadzony do suchego doku, a 8 lutego był już naprawiony i gotowy do działania.

Rozpoczęła się żmudna, codzienna służba. O jej trudach pewne wyobrażenie mogą dać wspomnienia oficera wachtowego, lejtnanta A.P. Sztera:

Czasem trzeba było biegiem powracać 3–4 wiorsty na krążownik, gdy nieoczekiwanie przychodził rozkaz wyjścia w morze, ale to tylko przydawało większej rzeźkości i energii.

Trzeba przyznać, że dowództwo, zarówno floty, jak i wojskowe, nadużywało tego, czasem zupełnie bez sensu: cokolwiek by się stało, był podnoszony sygnał. „Nowik” podnieść ciśnienie pary; płynęły brandery – „Nowik” – przygotować się do wyjścia w morze; pojawił się dym na horyzoncie – „Nowik” ma wyjść w morze; admirałowi przysnił się głupi sen – „Nowik” podnieść kotwicę.

Do takiego stopnia sygnały były częste i w większości niespodziewane, że marynarze nie zdążyli odpowiednio szybko się zebrać. Wówczas postanowiono oddać do naszej dyspozycji maszty na Złotej Górze, który był zewsząd widoczny. Jak tylko był wydany rozkaz wyjścia „Nowika” w morze, na maszty był wciągany sygnał rozpoznawczy okrętu, co oznaczało rzucaj wszystko i biegiem na okręt. Pewnego razu przypadło mi zobaczyć ten sygnał z okna łaźni, więc prawie nie splukując mydła ubrałem się i pobiegłem.

Kilkakrotnie krążownik osłaniał wypady własnych torpedowców i brał udział w potyczce z krążownikami japońskimi.

18 lutego „Nowik” wraz z krążownikami „Askold” i „Diana” przeprowadził rozpoznanie pod wyspami Miao (Miao Dao), a cztery dni później, w tym samym składzie, rozpoznanie zatoki Kinczu.

Przybyły do Port Artur nowy dowodzący Eskadrą Oceanu Spokojnego wiceadmirał S.O. Makarow ze wszystkich sił starał się zaktywizować działania floty. Lecz pierwszy zorganizowany z jego rozkazu nocny wypad torpedowców zakończył się katastrofą – „Stierieguszczij” oderwał się od zespołu i o świcie 26 lutego został zatopiony. W liście do żony, napisanym następnego dnia, von Essen tak relacjonował wydarzenia poprzedniego poranka:

Rano dostałem rozkaz wyjść na redę i ledwie wyszedłem, gdy przyjechał do mnie Makarow, podniósł swoją flagę i podziękował za szybkie wyjście na redę. Zobaczyliśmy poza zasięgiem ognia baterii [artylerii nadbrzeżnej] kilka japońskich krążowników i torpedowców. Wkrótce na połącze-

² Kształt zbliżony do skorupy żółwia, wypukły ze skosami w kierunku burty.

nie z nimi dołynęła cała eskadra 8 okrętów. Nas na redzie było dwóch – „Bajan” i „Nowik”. Nieprzyjaciel z dalekiego dystansu otworzył do nas ogień, ale bez skutku, wówczas rozlokowawszy się poza zasięgiem ognia naszych baterii, zaczęły z dużej odległości ostrzeliwać przejście do portu. My powróciliśmy do portu. Bombardowanie trwało pięć godzin... [...] odłamki padały wokół, ale w okręty trafiło niewiele pocisków, a i one nie poczyniły specjalnych zniszczeń. U mnie, dzięki Bogu, tylko kilka odłamków upadło na pokład, nikogo nie trafiając.

Najprawdopodobniej dowódca nie chciał przestraszyć żony i dlatego prawie nic nie pisał o porannym wyjściu na pomoc „Stierieguszczemu”. Tymczasem miczman W.N. Czerkaszyn, obserwujący wydarzenia ze Złotej Góry, wspominał, że „Nowik” o mały włos byłby odcięty od twierdzy przez japońskie krążowniki i uratował się tylko dzięki swojej prędkości.

Od 18 marca nowym dowódcą „Nowika” został kapitan drugiej rangi Maksymilian F. von Schulz, a von Essen, z woli admirała Makarowa, został dowódcą pancernika „Sewastopol”.

Rano 31 marca na miejsce zatonięcia torpedowca „Strasznyj”, rozstrzelanego przez nieprzyjaciela podczas powrotu z wypadu, jako pierwszy przyplłynął krążownik „Bajan”. Za nim ruszyła cała eskadra. Na horyzoncie pokazały się japońskie pancerniki i admirał Makarow, do którego nie zdążyły dołączyć wszystkie okręty, wycofał się pod osłonę baterii artylerii nadbrzeżnej. Podczas manewrowania na zewnętrznej redzie flagowy pancernik „Pietropawłowski” wpadł na wiązkę japońskich min i wyleciał w powietrze. Po kilku minutach skrył się pod wodą z większością załogi. Wkrótce na minę wpłynął pancernik „Pobieda”.

Obsługi dział okrętów, straciwszy głowę, przyjmowały wszystkie pływające przedmioty za peryskopy japońskich okrętów podwodnych i otwierały do nich ogień. Nie oparli się temu również artylerzyści „Nowika”. Wystrzelili ponad dwadzieścia pocisków.

Przygnębienie, jakie ogarnęło eskadrę, na krążowniku było większe, bowiem trzech oficerów: dowódca M.F. von Schulz, miczmani S.P. Buraczek i K.N. Knorring stracili na

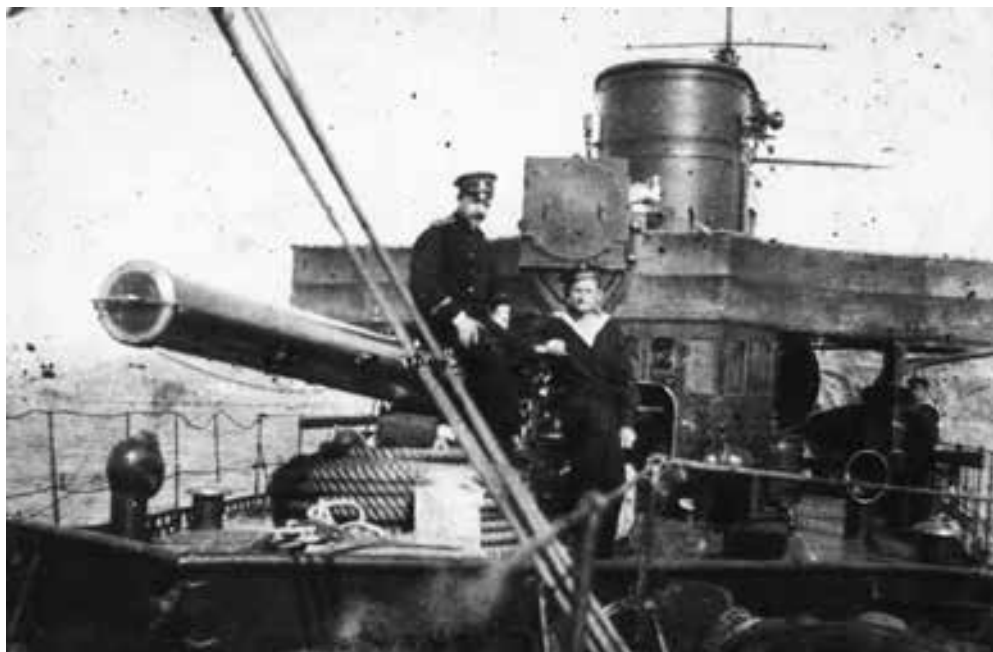
„Pietropawłowski” swoich braci. W kwietniu „Nowik” ani razu nie wyszedł w morze.

Pewne ożywienie nastąpiło dopiero po utracie przez Japończyków dwóch pancerników „Yashima” i „Hatsuse”, które zatonięły w wyniku wejścia na miny, ustawione przez stawiacz min „Amur”. „Nowik” wielokrotnie osłaniał „Amura”, gdy ten wykonywał swoje zadania. W tym czasie wojska japońskie rozpoczęły oblężenie twierdzy Port Artur.

Od początku lata 1904 roku krążownik był wysyłany jako osłona głównie kanonierek, ostrzeliwujących flanki armii japońskiej. Od czerwca do lipca wykonano 11 takich zadań, podczas których sam krążownik wystrzelił do celów na lądzie prawie 900 pocisków kalibru 120 mm. Do tego dochodziły starcia z japońskimi torpedowcami, które atakowały zespół trałujący.

Charakterystyczny był bój 5 maja, gdy osłaniając „Amura” krążownik walczył z siedemnastoma torpedowcami. Lejtnant A.P. Sztter opisywał to następująco: *kilka-krotnie próbowały one nas zaatakować wspólnymi siłami, ale dysponując dużą prędkością, przez cały czas utrzymywały ich na dystans zasięgu naszych dział, nie pozwalając na zbliżenia, co zmusiło ich, żeby podzielić się na trzy grupy, które próbowały napaść na nas z trzech stron, lecz i to im się nie udało, ponieważ witaliśmy ogniem po kolei te trzy zespoły, nie pozwalając im działać jednocześnie. Był to wyścig na szybkość i kunszt manewrowania, z którego „Nowik” wyszedł zwycięsko. Japończycy oddalili się, odnosząc prawdopodobnie uszkodzenia, bo ich ogień był dobry i mierzony, morze było spokojne, co pozwalało korygować odległość i kierunek, a także widzieć upadki pocisków, które w większości padały doskonale. To starcie udowodniło, że krążownik taki jak „Nowik” w umiejętnych rękach nie ma się czego obawiać jakiegokolwiek ilości torpedowców.*

■ 24 września 1903 roku rankiem miał miejsce jedyny wypadek w krótkiej historii okrętu. Podczas postoju na zewnętrznej redzie w trakcie sztormu, wpadł na niego dryfujący stawiacz min „Jenisiej”. W efekcie trzeba było odciąć kotwicę.



ARCHIWUM AUTORA

Fot. 2. Dziobowa armata kalibru 120 mm (po zdjęciu osłony), lato 1902 r. (siedzi na niej lejtnant Kazimierz Porębski, przyszły dowódca Polskiej Marynarki Wojennej).

Krażownik wziął udział w wyjściu eskadry 10 czerwca 1904 roku, kiedy nie podejmując walki z okrętami admirała Tōgō Heihachirō, wiceadmirał Wilhelm K. Witheft zrezygnował z planowanego przedarcia się do Władywostoku i powrócił do Port Artur. Okrety wpływały na zewnętrzną redę w ciemności, odpierając ataki japońskich torpedowców. „Nowik”, który płynął na końcu, pierwszy witał ogniem nieprzyjaciela, wystrzelując 112 pocisków kalibru 120 mm.

W przerwach między wyjściami w morze załoga okrętu nie tylko sprawdzała mechanizmy, ale również zajmowała się zdobywaniem prowiantu – już w czerwcu racje żywnościowe obrońców twierdzy nie były zbyt urozmaicone, a w lipcu podstawą była słonina, zaczęto zabijać osły i muły. Załoga „Nowika” była w trochę lepszej sytuacji. Jeszcze w kwietniu dowódca okrętu M.F. von Schulz kupił stado krów, które zostały umieszczone za miastem, na dacy jednego z oficerów. Tam też próbowano uprawiać warzywa.

Ponadto część załogi krążownika pracowała przy budowie baterii artyleryjskich twierdzy na

lądzie, przy czym starszy oficer, lejtant A. A. Chomienko, walczył na lądzie do kapitulacji twierdzy. Jego obowiązki na „Nowiku” przejął Kazimierz Porębski (fot. 2).

Jedną z przyczyn tragicznego końca kariery „Nowika” była czterdziestominutowa gotowość, w której okręt znajdował się zgodnie z rozkazem sztabu od końca maja. Męczyło to nie tylko załogę. Nie pozwalało też na przeprowadzenie jakichkolwiek poważnych prac przy maszynach i kotłach. Nawet w przeddzień wyjścia w morze (decyzję podjął kontradmirał W. K. Witheft) krążownik ostrzeliwał wybrzeże.

27 lipca 1904 roku na krążowniku I rangi „Askold” dowódca zespołu krążowników zwołał naradę podporządkowanych mu dowódców. Poleciał wszystkim, nie zważając na sytuację, przedrzeć się do Władywostoku. Uważał, że powrót do Port Artur oznacza śmierć.

O godzinie piątej rano 28 lipca „Nowik” wypłynął na zewnętrzną redę i po zlikwidowaniu dewiacji zajął wyznaczone w szyku miejsce. Po wyjściu z portu wszystkich okrętów eskadra ustawi-

ła się w szyku torowym i popłynęła za zespołem trałującym. Krążownik początkowo płynął za „Askoldem”, lecz o godzinie dziewiątej sygnałem z flagowego pancernika „Cesarewicz” został przesunięty na czoło kolumny. Podczas wyprzedzania eskadry, na „Nowiku” zauważono, że silny prąd znosi ją na zagrodę minową pod Laoteszaniem. Natychmiast powiadomiono o tym najbardziej zagrożone pancerniki – „Sewastopol” i „Połtawa”, które natychmiast zwrotem w lewo wykonały unik. Potem nadszedł rozkaz, by okręt poprowadził zespół trałujący, ponieważ on też był znoszony prądem i nie utrzymywał wyznaczonego kursu.

O godzinie jedenastej na horyzoncie pojawiły się główne siły Japończyków i „Nowik” otrzymał pozwolenie powrócenia do zespołu krążowników. Na początku bitwy, w której początkowo wzięły udział tylko pancerniki, jeden z pocisków kalibru 305 mm eksplodował przy burcie „Askolda”. O 12.45 N.K. Rejczensztejn przeprowadził więc podporządkowane mu krążowniki na lewą stronę eskadry, zachowując nakazany dystans od piętnastu do dwóch kabli. Bitwa toczyła się z różnym natężeniem. Cichła, by znów ponownie wybuchnąć i o godzinie szesnastej przeszła w decydującą fazę. Gdy dwie godziny później, mając zaklinowany ster, „Cesarewicz” wypadł z szyku, a pozostałe pancerniki zbiły się w zdezorganizowaną grupę, na krążownikach zrozumiano, że wybiła ich godzina. W zapadającym zmroku nieprzyjacielskie okręty były widoczne we wszystkich kierunkach. Rejczensztejn wiedział, że powinien przerwać pierścień, by wykonać rozkaz przedarcia się do Władywostoku i zrobić wylom dla pancerników lub odciągnąć od nich część sił Japończyków.

Dowódca „Nowika” rozkazał przepłynąć obok uszkodzonego okrętu flagowego, przy czym został zauważony sygnał „Admirał przekazuje dowództwo”. Ponieważ z pancernika „Pirieswiet” kontradmirał książę Paweł P. Uchtomski, który przejął dowodzenie eskadrą, nie przekazywał żadnych poleceń, von Schulz zrozumiał, że powinien orientować się tylko na Rejczensztejną. Odpędziwszy kilkoma pociskami grupę torpedowców z lewej flanki, „Nowik” skierował się ku „Askoldowi”, który przeganiał torpedowce z prawej.

Około 18.45 admirał Rejczensztejn rozkazał podnieść sygnał „Wszystkie krążowniki płyną za mną” i ruszył naprzód, żeby przerwać pierścień japońskiego okrążenia. Próbuje dotrzymać kroku wolniejsze okręty „Diana” i „Pallada” wkrótce pozostały w tyle, tylko „Nowik” utrzymał się w szyku. Lawina ognia spadła na „Askolda”, ale zaraz japońskie lekkie krążowniki z trzeciego i piątego zespołu bojowego – „Suma”, „Akashi”, „Akitsushima”, „Idzumi”, „Kasagi”, „Chitose” i „Takasago” – zaczęły ostrzeliwać „Nowika”. W rezultacie okręt został trafiony trzema pociskami w lewą burzę. Pierwszy przebił burzę pod pomostem, a odłamki rozbiły reflektor dziobowy. Drugi trafił do przedziału dziobowej dynamomaszyny, trzeci – w śródkokcie. Nie było poważnych uszkodzeń. Zginęło dwóch marynarzy i lekko ranny został lekarz N.W. Lisicyń.

O godzinie dwudziestej walka się skończyła. Część japońskich krążowników próbowała kontynuować pogoń, ale dystans stale się zwiększał i po pół godzinie okręty przeciwnika skryły się za horyzontem. Około dwudziestej drugiej „Nowik”, płynący za „Askoldem”, przekazał lampą sygnałową prośbę o zmniejszenie prędkości z powodu przegrzewania się łożysk wałów śrubowych. Po godzinie ponownie, z uwagi na zwiększające się zasolenie wody w kotłach, zwrócił się o to samo. Podczas operacji usuwania wodorostów z wymienników ciepła „Askold” odpłynął.

Około północy na „Nowiku” rozpoczęto remont śródkowej maszyny. Gdy usunięto awarię wymienników ciepła, zaczęły pękać rurki w kotłach – o godzinie drugiej z początku w kotle pierwszym i drugim, a o trzeciej w kolejnym.

O godzinie 8.20 dostrzeżono dym na horyzoncie. Jak się okazało był to krążownik „Diana”. O 9.30 podpłynął torpedowiec „Grozowoj”, który przekazał zapytanie dowódcy „Diany”, księcia Anatolija A. Liwena, co von Schulz ma zamiar czynić dalej?

Odpowiedź była krótka – przedzierać się do Władywostoku, zachodząc przedtem w celu uzupełnienia zapasów węgla do niemieckiego portu Tsindao, bowiem posiadane zapasy bardzo się zmniejszyły z uwagi na niezbyt dobry stan maszyn i długotrwałe pływanie z maksymalną prędkością.



ARCHIWUM AUTORA

Fot. 3. Krążownik „Nowik” w suchym doku Port Artur podczas naprawy uszkodzeń odniesionych w bitwie 27 stycznia 1904 roku; luty 1904 rok

O 17.25 okręt wpłynął do portu, ale rozmowy z gubernatorem odnośnie do warunków jego przebywania bardzo się przeciągnęły. Dopiero o 20.45 załoga przystąpiła do załadunku. W obawie przed spotkaniem na redzie nieprzyjacielskich okrętów, dowódca „Nowika” postanowił wypłynąć w nocy, dlatego bunkrowanie zakończono o 3.30 i po pół godzinie opuszczono port. Udało się załadować tylko 250 ton węgla.

ZATOPIENIE OKRĘTU

Dowódca „Nowika” Maksymilian von Schulz poprowadził okręt wokół Japonii. Już w pierwszej dobie okazało się, że płynąc z ekonomiczną prędkością zużycie paliwa zwiększyło się prawie dwukrotnie – z 30 do 55 ton na dobę. Wykorzystując wszystkie dostępne sposoby udało się je zmniejszyć do poziomu 36 ton, ale perspektywa dojścia do Władywostoku bez uzupełnienia zapasów paliwa stawała się coraz bardziej niepewna.

Jak wspominał lejtnant Szter, *Przejsie to było najnieprzyjemniejszym wydarzeniem w ciągu całej wojny, dziesięć dni w całkowitej niewiedzy i oczekiwaniu, dziesięć dni pełnej gotowości do walki, ze świadomością, że może zabraknąć wę-*

gla, by dopłynąć do naszego brzegu i że być może stanie się na środku oceanu, lub trzeba będzie wyrzucić się na japoński brzeg.

Oszczędzając węgiel, krążownik przepłynął w pobliżu Tokio. O jego napotkaniu najprawdopodobniej powiadomił parowiec „Celtic”.

Gdy rankiem 6 sierpnia okręt przepływał we mgle obok latarni na wyspie Kunashiro, widzialność się polepszyła i „Nowik” został zauważony ze stacji telegrafu bezprzewodowego. Szansa przedostania się do Władywostoku była coraz mniejsza.

O siódmej rano 7 sierpnia okręt wpłynął na rechę osady Korsakow na południowym Sachalinie, w głębi zatoki Aniwa (fot. 3). Natychmiast rozpoczęto załadunek węgla. W kotłowniach gorączkowo remontowano popękane rurki. O 14.30 radiotelegrafista usłyszał w eterze prowadzone przez zbliżającego się nieprzyjaciela rozmowy. Przerwano ładowanie węgla i zaczęto rozpałać kotły. Do 16.00 zdołano uruchomić siedem z nich. Na okręcie podniesiono kotwicę.

O 16.25 dostrzeżono dym i następnie płynący nieprzyjacielski okręt, który został rozpoznany jako krążownik pancernopokładowy „Niitaka”

(3700 t wyporności, prędkość maksymalna 20 w., sześć dział 152 mm i dziesięć 76 mm). Jak się później okazało, było siostrzany okręt „Tsushima”.

Starcie rozpoczęło się o 17.10 na dystansie 40 kabli (7400 m), który zmniejszył się do 35 kabli (6480 m). Przeciwnik legł na równoległy kurs. O 17.20 pocisk, który uderzył „Nowika” pod pokładem pancernym, przebił burtę w rejonie przedziału maszyny sterowej. Dziesięć minut później została zniszczona rufowa nadbudówka i wentylatory maszynowni. Kolejny pocisk rozbił kabiny nawigacyjną i dowódcy. O 17.35 pocisk wyrwał duży fragment poszycia w przedziale maszyny sterowej, który został zalany – rufa osiadła na 80–90 centymetrów. Do 17.40 zostały zatopione przedział pod kajutą dowódcy, część kajut oficerskich i rufowy magazyn amunicyjny. Pojawiła się woda w przedziałach pod mesą i maszyny sterowej.

O 17.50 dowódca postanowił przerwać walkę i powrócić do Korsakowa. Na okręcie zaczął źle działać ster, a przegłębienie na rufę wyniosło 1,8 metra. Największe uszkodzenia na górnym pokładzie wystąpiły na rufie, jednak sprawne pozostały wszystkie działa. Zginął jeden kanonier, drugi podoficer zmarł w wyniku odniesionych ran, ranni byli jeden oficer i czternastu marynarzy.

Przebywający na bojowym stanowisku dowodzenia zdawali sobie sprawę z beznadziejności sytuacji. Ster ledwie działał, rufę zalewała woda, wzrastał przechył na prawą burtę. Połowa kotłów została unieruchomiona, pozbawiając krążownika jego największej zalety – prędkości. Nawet fakt, że nieprzyjacielska jednostka też zaczęła się wycofywać, a o 17.55 zastopowała, nic nie mógł zmienić – ożywione rozmowy w eterze świadczyły o tym, że niedaleko znajdują się inne japońskie okręty.

Dokonano przeglądu odniesionych uszkodzeń. Ustalono, że kanonierka miała na rufie trzy przebicia burty poniżej wodnicy, dziesięć pocisków trafiło w nadwodną część kadłuba (w rufową nadbudówkę, pod działo drugie, w rejonie półpokładu dziobowego itd.), przyjęła 250 ton wody, połowa kotłów nie działała. Od strony otwartego morza horyzont był „lizany” trzema bojowymi reflektorami.

Wziąwszy to wszystko pod uwagę, dowódca „Nowika”, kapitan drugiej rangi Maksymilian von

Schulz postanowił okręt zatopić. O godzinie dziesiętnastej motorówką ewakuowano na ląd rannych, następnie przystąpiono do wywozu rzeczy osobistych i wyposażenia. O godzinie 22.00 została opuszczona bandera, następnie odcięta kotwica i otworzono zawory denne – trzy w komorach amunicyjnych, sześć w kotłowniach i trzy w maszynowniach. Silny prąd znosił powoli zanurzający się kadłub w stronę morza. O 23.30 „Nowik” położył się na gruncie z przechyłem 30 stopni na prawą burtę, kominy i część pokładu sterczały nad wodą (fot. 4).

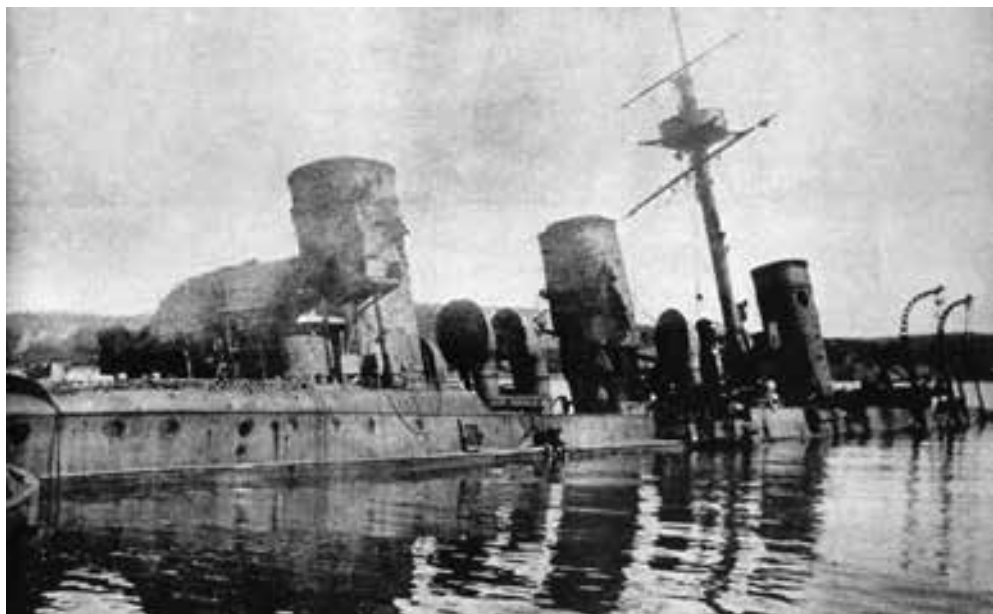
Okręt, tak samo jak krążownik „Wariag”, nie został wysadzony w powietrze. M. von Schulz tłumaczył później, że ładunki wybuchowe, przeznaczone do tego, zostały zatopione w przedziale maszyny sterowej i były niedostępne. Bardziej prawdopodobne wydaje się jednak wytłumaczenie, że nie zakładano oddania Japończykom południowego Sachalinu i chodziło o to, aby okręt uszkodzić jak najmniej.

Następnego dnia do zatoki wpłynął krążownik „Chitose”, który wystrzelił do osady i zatopionego okrętu ponad 100 pocisków. Główna część załogi udała się do Władywostoku. Po długim marszu pieszo na północ, większość oficerów i 259 marynarzy na transportowcu „Tunguz” przepławili się na kontynent, docierając do portu Nikolajewsk.

W Korsakowie pozostała grupa marynarzy z miczmanem A.P. Maksimowem, w celu zdjęcia dział i obrony osady przed Japończykami. Po wyciągnięciu z zatopionego krążownika skafandra nurka i po zbudowaniu improwizowanego dźwigu pływającego, marynarze w ciągu dwóch tygodni wydostali po cztery działa kalibru 120 i 47 mm. Ich prace zostały przerwane wpłynięciem 24 sierpnia do zatoki dwóch japońskich transportowców, z których dwoma kutrami parowymi został wysadzony desant na zatopiony kadłub. Odpędzeni ogniem karabinowym, japońscy żołnierze powrócili na statki.

Później Maksimow i jego załoga znaleźli trzy podłożone miny (pod pokładem dziobowym, w kotłowni i na rufie) oraz porzucony japoński karabin.

Do połowy września udało się wydstać wszystkie lufy i część lawet. Dwa działa kalibru 47 mm zostały ustawione na drewnianych podestach. Pozostałe zakopano w przystani.



ARCHIWUM AUTORA

Fot. 4. Wrak krążownika „Nowik” po bitwie z japońskimi okrętami na redzie w Korsakowie (wyspa Sachalin); 7 sierpnia 1904 roku

Po pogromie 2 Eskadry Oceanu Spokojnego w bitwie pod Cuszimą, niebezpieczeństwo zajęcia Sachalinu przez Japończyków bardzo wzrosło. W związku z tym, na rozkaz otrzymany z Władywostoku, A.P. Maksimow próbował wysadzić kadłub krążownika za pomocą głowic torpedowych, wyciągniętych z okrętu. Kadłub został silnie uszkodzony, co jednak nie przeszkodziło później Japończykom podnieść go z dna.

24 czerwca 1905 roku Korsakow został zajęty. Marynarze, po wystrzeleniu wszystkich pocisków artyleryjskich, wycofali się w głąb wyspy, gdzie później trafili do niewoli.

POD BANDERĄ WSCHODZĄCEGO SŁOŃCA

Gdy Japończycy zajęli Sachalin, podjęli intensywne prace, aby podnieść „Nowika”. 16 czerwca 1906 roku zakończyły się one sukcesem. Pod koniec 1908 roku krążownik został wcielony do służby pod nazwą „Suzuya”.

W czasie remontu w stoczni w Jokosuce miejsca zdjętych przez Rosjan dział kalibru 120 mm zajęły dwa działa kalibru 152 mm/L-50 (na dzio-

bie i rufie) oraz cztery działa kalibru 120 mm Armstronga. Jednocześnie zamontowano osiem kotłów Miyabara, natomiast dziobowa kotłownia, razem z kominem, została zlikwidowana. W rezultacie została ograniczona moc maszyn, co doprowadziło do zmniejszenia maksymalnej prędkości do 20 węzłów.

Po kilku latach, w celu odciążenia okrętu i poprawienia jego dzielności morskiej, działa kalibru 120 mm zostały zamienione na sześć kalibru 76 mm, sześć kalibru 47 mm i dwa działka kalibru 37 mm.

Pozbawiony dużej prędkości krążownik niczym już się nie wyróżniał wśród typowych japońskich krążowników III rangi i resztę swojej służby spędził w Ryojun (byłym Port Artur). Okręt został wycofany ze służby 1 kwietnia 1913 roku i zezłomowany. ■

Autor jest absolwentem politechniki w Sofii. Pracował w wielu przedsiębiorstwach i firmach handlu zagranicznego. Miłośnik historii wojskowości i okrętownictwa. Tłumacz literatury historycznej z języka rosyjskiego i bułgarskiego.



kpt. rez. dr
WOJCIECH MAZUREK

Atomowe okręty podwodne

Jurij Walentynowicz Apalkow jest znany każdemu, kto się zajmuje zagadnieniami radzieckiej i rosyjskiej marynarki wojennej.

Prezentowana książka – *Podwodnyje łodki sowietskogo flota 1945–1991 gg. Tom II: Wtoroje pokolenije APŁ (Okręty podwodne floty radzieckiej 1945–1991. Tom II: Drugie pokolenie atomowych okrętów podwodnych* – tłum. W.M.) ukazała się w ramach czterotomowej monografii, wydawanej sukcesywnie w latach 2010–2012¹. Wcześniej J.W. Apalkow opublikował inną czterotomową monografię *Okręty marynarki wojennej ZSRR* zawierającą dane o wszystkich okrętach bojowych zbudowanych lub dostarczonych siłom morskim ZSRR. Autor ten zajmował się również konstrukcjami i budownictwem okrętowym na świecie.

W omawianej książce autor przedstawił projekty, nad którymi prace rozpoczęto w ZSRR pod koniec lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku. Na wstępie wyjaśnił problematykę dotyczącą projektowania okrętów, założeń, jakie były formułowane przez decyzyjne gremia wojskowe. Scharakteryzował możliwości radzieckiego kompleksu stocznioowego w dziedzinie budownictwa tak skomplikowanych jednostek oraz problemy, z jakimi zetknęli się radzieccy konstruktorzy i wykonawcy. Sprawy te są szerzej omawiane w poszczególnych rozdziałach pracy przy charakteryzowaniu różnych typów jednostek.

W rozdziale pierwszym są opisane strategiczne okręty podwodne uzbrojone w rakiety balistyczne. Drugi dotyczy również jednostek o znaczeniu stra-

tegicznym, lecz uzbrojonych w skrzydlate pociski raketowe. Trzeci z kolei zawiera informacje na temat okrętów „myśliwskich”, wyposażonych jedynie w torpedy i przeznaczonych do poszukiwania i zwalczania atomowych okrętów podwodnych przeciwnika z raketami balistycznymi na pokładzie.

Interesujący jest rozdział czwarty, w którym szeroko opisano konstrukcje specjalne, w tym atomowe podwodne okręty desantowe. Zamieszczono także charakterystyki jednostek ratowniczych, niosących pomoc załogom okrętów podwodnych.

Ogółem w książce zaprezentowano 37 jednostek. W pracy znajduje się 58 czarno-białych rycin, przedstawiających opisywane okręty. Część z prezentowanych jednostek nigdy jednak nie powstała. ■



Jurij Walentynowicz Apalkow:
Podwodnyje łodki sowietskogo flota 1945–1991 gg. Tom II: Wtoroje pokolenije APŁ.
Moskwa 2011, s. 216.

Autor jest historykiem i publicystą. Publikuje opracowania dotyczące dziejów najnowszych flot wojennych i konfliktów zbrojnych XX wieku.

¹ Kolejne tomy *Okrętów podwodnych floty radzieckiej 1945–1991* (tytuł przetłumaczony na j. polski) ukazywały się w latach: t. I – 2010; t. III – 2011, t. IV – 2012.

Przegląd Morski (The Navy Review)

Dear Readers,

the opening article is about the Polish Navy and how necessary it is for a country to have its own national navy. The author of the article further proves that international prestige of a state is equal to a prestige of its navy. It is only the war fleet that can make Poland a valuable ally to other states, and be an effective tool for the Polish diplomacy to convince NATO decision-makers to include Poland in an integrated defense system.

The next author writes about including Arctic in the Russian defense system operating in this part of the world. For that reason, the command of the Western Military District in St. Petersburg launched in September of 2012 exercise with a heavy nuclear-powered missile cruiser – Petr Velikiy (Peter the Great) in the role of a “naval component of national defense system”. This was a clear signal from Russia that Arctic should not be ignored.

The following materials are about coastal anti-aircraft systems, which Poland also owns, and the potential for their use, and about how operators of the systems monitoring ship traffic should analyze situations at seas and oceans in order to determine whether a ship has been kidnapped or whether it is sailing with an intention of a terrorist attack in the nearest port.

Another author wonders how important reconnaissance is in time of peace, crisis and war. He further discusses a significance of information in the world of today and institutions established by individual countries for data collection and analysis. This information is needed to provide security to the nation and prevent any terrorist attacks on the public use facilities.

The next article describes the Fleet-class unmanned surface vessels (USVs), great potential for their use and requirements they have to meet to successfully perform their tasks. It is anticipated that Poland will built such an USV, and that the vessel will be capable of operating at seas and oceans for many months.

The Persian Gulf states and the condition of their national navies are the subject for another article. The author further presents plans for the navies' further development.

Last is the article about the history of purchase and functioning in the Polish Navy of the first minesweepers built by the Danish Skogsbryø company, from the moment they entered service to the time of their withdrawal.

Enjoy reading!

Editorial Staff



Tłumaczenie: Anita Kwaterowska

WARUNKI ZAMIESZCZANIA PRAC

Materiały (w wersji elektronicznej) do „Przeglądu Morskiego” prosimy przysyłać na adres: Wojskowy Instytut Wydawniczy, Aleje Jerozolimskie 97, 00-909 Warszawa lub przeglad-sz@zbrojni.pl. Opracowanie musi być podpisane imieniem i nazwiskiem z podaniem stopnia wojskowego i tytułu naukowego. Należy również podać numery: NIP, PESEL, dowodu osobistego oraz konta bankowego, a także dokładny adres służbowy, prywatny i urzędu skarbowego oraz numer telefonu, datę i miejsce urodzenia, jak również imiona rodziców. Ponadto należy dołączyć zdjęcie z aktualnym stopniem wojskowym. W przypadku braku wymaganych danych nie będziemy mogli opublikować danego materiału. Instytut przyjmuje materiały opracowane w formie artykułów. Ich objętość powinna wynosić ok. 13 tys. znaków (co odpowiada 4 stronom kwartalnika). Rysunki i szkice należy przygotować zgodnie z wymaganiami poligrafii (najlepiej w programie Ilustrator lub Corel), zdjęcia w formacie tiff lub jpeg – rozdzielczość 300 dpi. Należy podać źródła, z których autor korzystał przy opracowywaniu materiału. Niezamówionych artykułów Instytut nie zwraca. Zastrzega sobie przy tym prawo do dokonywania poprawek stylistycznych oraz skracania i uzupełniania artykułów bez naruszania myśli autora. Autorzy opublikowanych prac otrzymują honoraria według obowiązujących stawek. Oryginalne rysunki i zdjęcia zakwalifikowane do druku honoruje się oddzielnie.

50 LAT OD UTWORZENIA DYWIZJI
- NIEBIESKICH -
BERETÓW



CENTRALNE MUZEUM MORSKIE W GDAŃSKU ZAPRASZA NA
WYSTAWĘ CZASOWĄ: 7. "ŁUŻYCKA" DYWIZJA DESANTOWA 1963-1986
HISTORIA, DZIAŁALNOŚĆ, SYMBOLIKA, BARWA I BRŃ
80-751 GDAŃSK, UL. OŁOWIANKA 9 - 13 • 13.06.2013 - 30.09.2013

Zapraszamy desantowców i sympatyków „niebieskich beretów”

Organizacja imprezy: Muzeum Morskie w Gdańsku
Patronat: Zarząd Miasta Gdańsk



Partnerzy:

Partnerzy:

Partnerzy:



Szczegóły: smw.ocalicodzapomnienia.eu



NUMER 3 | 2013 | PRZEGLĄD MORSKI