

ANDRZEJ MAKOWSKI
DARIUSZ BUGAJSKI

OCHRONA ŻEGLUGI MORSKIEJ W CZASIE KRYZYSU I WOJNY

Problem ochrony i obrony żeglugi morskiej jest nierozzerwalnie związany z działalnością człowieka na morzu i nie należy go łączyć jedynie z działaniami wojennymi. Jednakże nabrał on szczególnej ostrości właśnie w okresie I i II wojny światowej. Powyższa problematyka była przedstawiana zarówno w pamiętnikach mężów stanu, jak i polityków, w opracowaniach dowódców morskich i teoretyków wojny morskiej, a także w obszernej literaturze z zakresu prawa międzynarodowego.

Powstanie „dwubiegunowego świata” sugerowało, że powrót do doświadczeń obu wojen światowych będzie nastąpił jedynie w przypadku konfliktu totalnego pomiędzy supermocarstwami i ich sojusznikami. Powyższy pogląd potwierdzały konflikty lokalne (rozumiane jako „wojny zastępcze”), w których żadna ze stron nie odważyła się na atakowanie transportu morskiego, uważając, że wywoła tym natychmiastową „odpowiednią” reakcję ze strony supermocarstw.

Jednocześnie byliśmy świadkami poważnych zmian dotyczących wielkości i wydajności statków handlowych, na przykład – jeden tankowiec o nośności 300 tys. t skutecznie zastępuje osiem do dziesięciu tankowców z okresu II wojny światowej. Nowoczesny kontenerowiec, dzięki większej prędkości (skrócenie czasu żeglugi) oraz zwiększonej efektywności przeładunków, jest w stanie zastąpić około ośmiu „konwencjonalnych” statków handlowych. Jest również faktem, że żadna inna forma transportu międzynarodowego nie jest dziś w stanie zagrozić monopolistycznej pozycji transportu morskiego, co potwierdza analiza kosztów transportu identycznych ładunków drogą morską, lądową i powietrzną, którą można wyrazić stosunkiem jak 1:5:50¹. Obecnie 90 – 95% ładunków handlu międzynarodowego (ponad trzy miliardy ton rocznie) przewozi się drogą morską.

W omawianym okresie nową jakością stała się rejestracja „taniej bandery”, która nie stanowi nowego zjawiska w żegludze światowej, natomiast nowa jest jego skala. W 1963 r. statki „taniej bandery” stanowiły 11% floty handlowej świata, w 1976 r. liczba ta wzrosła do 27%, by w r. 1995 osiągnąć wartość 42,7%². Przykładową (można powiedzieć, że „przeciętną” na dziś) sytuację prawnomiędzynarodową i własnościową statków w międzynarodowym handlu morskim przedstawia ryc. 1.

Możemy zatem skonstatować, że od zakończenia II wojny światowej żegluga ulega stałym przeobrażeniom, od silnego narodowego podmiotu morskiego do ogromnego, wewnętrznie powiązanego przedsięwzięcia w skali międzynarodowej. Powyższa zmiana, nazywana globalizacją, jest kluczowym problemem, wobec którego stoją

¹ Zob.: M. S a d l o w s k i, *Germany's Ambassadors in Blue*, „Naval Forces”, Special Issue 1996/5, s. 2.

² UNCTAD, *Review of Maritime Transport 1995*, s. 23-25.

operatorzy próbujący uprzedzać siły rynkowe podczas działań zmierzających do utrzymania udziału w rynku i zwiększenia zysków.



Ryc. 1. Sytuacja prawnomiędzynarodowa i własnościowa statków w międzynarodowym handlu morskim

Dlatego też żegluga handlowa staje się coraz bardziej zaangażowana w sprawy globalnego bezpieczeństwa. Stąd także widoczna tendencja do przesuwania tonażu żeglugowego z podporządkowania państwowego w kierunku tanich bander będzie wzrastała, gdyż dla przedsiębiorstwa żeglugowego zasadniczym celem będzie usatysfakcjonowanie swoich udziałowców.

Konflikt iracko-irański z lat 1980-1988 (tzw. wojna tankowców) udowodnił, że możliwości pojedynczego państwa w zakresie ochrony „swego” handlu morskiego przed współczesnymi zagrożeniami (nawet w skali regionalnej) są co najmniej iluzoryczne³. W tej sytuacji jedynym praktycznym rozwiązaniem wydaje się ustanowienie międzynarodowej kontroli i ochrony żeglugi na zagrożonych obszarach (regionach), i to zarówno w sytuacji kryzysowej, jak również podczas trwania konfliktu.

Przyjmując w swoich założeniach doktrynalnych za najbardziej prawdopodobny konflikt regionalny, Sojusz Północnoatlantycki wprowadził szereg publikacji normujących funkcjonowanie systemu organizacji, kontroli i ochrony żeglugi, które dla Marynarki Wojennej RP stały się obowiązującymi dokumentami w jej współdziałaniu z pozostałymi siłami morskimi NATO⁴.

Organizacja kontroli żeglugi morskiej przewiduje, że w okresie pokoju armatorzy, właściciele lub użytkownicy statku w pełni dysponują i zarządzają własnym statkiem oraz kontrolują jego ruch w taki sposób, aby sprostać wymaganiom konkurencyjności w pełnomorskiej żegludze handlowej na wszystkich akwenach.

³ Zob.: K. Kubiak, *Amerykańskie działania systematyczne w ochronie zbiornikowców na Zatoce Perskiej w latach 1987-1988*, „Przegląd Morski” 1996, nr 9, s. 47-60; t e n ż e, *Amerykańska operacja „Praying Mantis” na Zatoce Perskiej (kwiecień 1988 r.)*, „Przegląd Morski” 1997, nr 3, s. 42-54.

⁴ Postanowienia powyższe są zawarte w publikacjach NATO: ATP – 2, STANAG 1518, AAP – 6(U), AAP – 15(E), MAS (NAVY).

W przypadku kryzysu żegluga handlowa może odbywać się w sytuacji podwyższonego ryzyka, w jednym lub w kilku rejonach geograficznych na świecie. Po zidentyfikowaniu takiego ryzyka może być konieczne wprowadzenie **wojskowej regionalnej kontroli żegluga morskiej RNCS** (Regional Naval Control of Shipping), która zapewnia **kontrolę i/lub ochronę** statków handlowych uprawiających żeglugę w danym regionie. Główna zasada organizacji RNCS zakłada, że statki handlowe oddane pod kontrolę i nadzór marynarki wojennej pozostawały pod kierownictwem właściciela, armatora lub użytkownika, którzy decydują o sposobie wykorzystania swoich jednostek.

Po rozpoczęciu działań wojennych kontrola nad pełnomorską żeglugą handlową zostaje przekazana odpowiednim władzom narodowym lub będzie sprawowana pod kierownictwem sojuszniczej organizacji wojskowej kontroli żegluga morskiej i wówczas może być ogólnie oparta na:

- kierowaniu statkami handlowymi przez cywilne organizacje żeglugowe;
- kontroli ruchu statków handlowych przez organizację wojskowej kontroli żegluga morskiej.

W przypadku cywilnego kierownictwa żegluga zakłada się, że w momencie wybuchu wojny lub krótko przed rozpoczęciem konfliktu zbrojnego **organizacja cywilnego kierownictwa żegluga CDSORG** (Civil Direction of Shipping Organization) powinna przejąć pełną odpowiedzialność za „wykorzystanie” pełnomorskich statków handlowych państw członkowskich NATO. Przy czym pod pojęciem „wykorzystanie” rozumiane jest wypełnianie funkcji armatora, właściciela lub użytkownika statku w okresie pokoju. Cywilne kierownictwo żegluga jest zobowiązane do spełniania wymagań sojuszniczych w odniesieniu do transportu morskiego, w celu jego wykorzystania w ogólnym wysiłku wojennym. Natomiast żegluga przybrzeżna powinna pozostawać pod kontrolą podobnej organizacji, ustanowionej na podstawie decyzji poszczególnych państw członkowskich. W sytuacji gdy statki handlowe znajdują się w podległości **dowódcy wojskowych przewozów morskich COMSC** (Commander Military Sealift Command), wówczas nie powinny być w gestii cywilnego kierownictwa żegluga.

Organizacja wojskowej kontroli żegluga morskiej NCSORG (Naval Control of Shipping Organization) sprawuje kontrolę i kieruje ruchem statków handlowych przez biura wojskowej kontroli żegluga morskiej, które mogą być rozmieszczone w portach głównych i w portach drugiej kategorii na obszarze całego globu. Realizowana przez nie kontrola ruchu statków obejmuje: wybór tras żeglugowych, organizowanie konwojów, składanie meldunków o ruchu statków, organizowanie tras obejścia dla konwojów, itp. W celu zapewnienia właściwej kontroli ruchu statków oraz ochrony wszystkich statków handlowych państw członkowskich NATO ustanawia się **władze nadzoru operacyjnego OCA** (Operational Control Authority) oraz przydziela się im odpowiednie obszary odpowiedzialności. Do obowiązków władz nadzoru operacyjnego należy:

- ustanowienie odpowiedniego systemu łączności, rozpoznania, monitorowania ruchu statków handlowych wraz z możliwością jego szybkiego rozszerzenia;
- wydawanie zezwoleń na żeglugę samodzielną lub organizację konwojów;

- organizacja i zapewnienie ochrony statkom handlowym w porcie lub podczas przejścia morzem;
- sprawowanie nadzoru operacyjnego nad oficerem kontroli żeglugi oraz oficerami meldującymi o ruchu statków handlowych (REPTOF – Reporting Officer) w ich obszarach odpowiedzialności.

Przyjmując, że w sytuacji kryzysowej objętość i zakres przewozów morskich znacznie wzrosło, niezbędne staje się powołanie regionalnej wojskowej kontroli żeglugi – RNCS, celem zapewnienia pełnej informacji, pomocy i/lub ochrony statkom handlowym w danym regionie geograficznym, a w szczególności bezpiecznego i terminowego przyścia statków do miejsc przeznaczenia oraz ich ochrony.

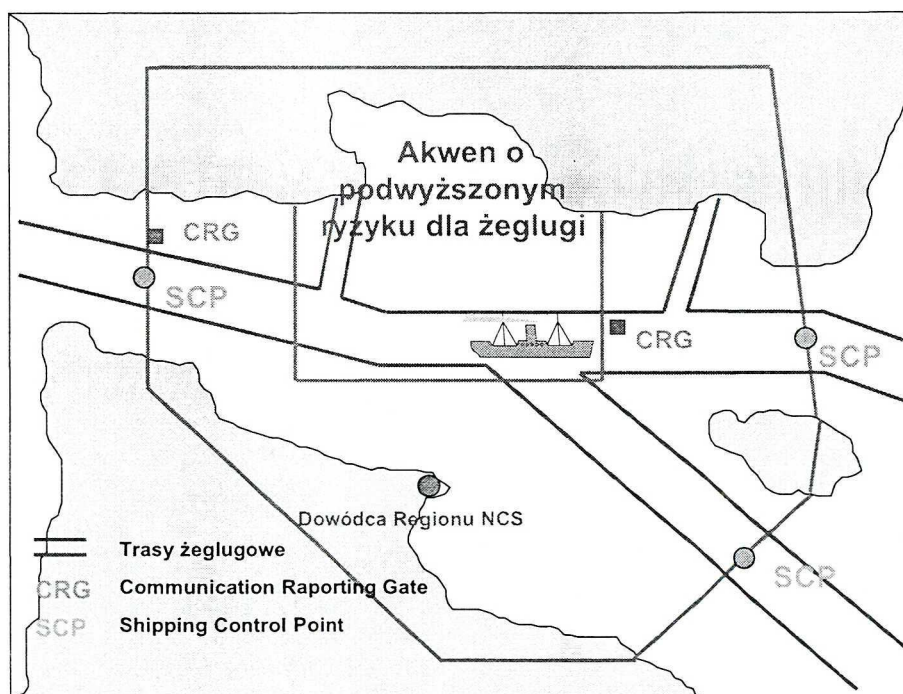
W sytuacji, która wymaga wprowadzenia RNCS, władze narodowe powinny poinformować armatorów, właścicieli i użytkowników statków, aby prowadzili oni żeglugę wewnątrz lub w pobliżu akwenów będących pod kontrolą RNCS. Szczegóły dotyczące regionów, których dotyczy RNCS, powinny być przekazane wówczas na statki. Należy przy tym podkreślić, że podporządkowanie statku RNCS jest dobrowolne i w każdym momencie armator, właściciel lub użytkownik statku może wycofać swój statek spod tej kontroli, z wyjątkiem sytuacji, gdy:

- statek jest wycarterowany przez NATO, w jego dokumentach dokonano wpisu o oddaniu go pod **wojskową kontrolę żeglugi morskiej NCS** (Naval Control of Shipping);
- dane państwo (właściciel) przekazało swoje statki pod kontrolę NCS;
- statek jest zmobilizowany/zajęty i wykorzystywany jako jednostka pomocnicza marynarki wojennej.

W przypadku gdy statek handlowy zostanie podporządkowany RNCS, port docelowy statku jest określany przez jego właściciela, armatora lub użytkownika i nie powinien być zmieniany przez władze wojskowe. Natomiast kapitan takiego statku powinien dostarczyć informacji o pozycji, elementach ruchu i danych dotyczących łączności radiowej. Ponadto jest on zobowiązany do uwzględniania otrzymanych danych dotyczących bezpieczeństwa żeglugi, w tym tras żeglugowych lub torów wodnych w regionie objętym nadzorem RNCS.

Jest oczywiste, że bezpieczeństwo statków wewnątrz akwenów będących pod kontrolą RNCS jest różnicowane. Stąd na potrzeby praktyki wyodrębnia się rejony o podwyższonym ryzyku dla żeglugi, które definiuje się jako akwen wewnątrz regionu NCS, w którym istnieje poważne i określone ryzyko dla żeglugi, przez który nie powinny przechodzić statki handlowe bez odpowiedniej ochrony.

Statek handlowy znajdujący się na akwencie, gdzie obowiązuje RNCS, powinien kontynuować przejście wzdłuż nakazanej trasy oraz okresowo składać meldunki władzom wojskowym. Jeśli dowódca wojskowy uzna, że trasa przejścia statku jest niebezpieczna, wówczas może mu przesłać polecenie zmiany trasy (DIVERSION ORDER), w którym powinny być zawarte szczegóły dotyczące nowej marszruty. W przypadku gdy trasa przechodzi przez akweny podwyższonego ryzyka żeglugi, statek może być skierowany do **punktu kontroli żeglugi SCP** (Shipping Control Point), w celu zaokrętowania oficera łącznikowego lub włączenia do konwoju bądź przydzielenia mu ochrony, ewentualnie asysty. Ogólne zasady organizacji regionu kontroli żeglugi morskiej przedstawia ryc. 2.



Ryc. 2. Region kontroli żeglugi morskiej (NCS)

Podczas przejścia statku przez akwen RNCS do normalnie utrzymywanych przez statek sieci radiowych mogą być dodane inne sieci radiowe przeznaczone do składania meldunków o osiągnięciu konkretnych punktów na trasie przejścia lub do odbierania informacji dotyczących danego rejonu pływania.

W momencie wybuchu wojny lub w sytuacji, kiedy żegluga handlowa zostanie przeznaczona wyłącznie na potrzeby wojenne, wszystkie statki powinny przejść pod nadzór władz cywilnej organizacji żeglugi – CDSORG, co spowoduje konieczność akceptowania przez kapitanów statków kontroli sprawowanej przez sojuszniczą organizację NCS.

Strukturę dowództwa wojskowego stanowią dwa główne elementy: wojskowa operacyjna kontrola statków handlowych realizowana przez władze nadzoru operacyjnego – OCA oraz oficer kontroli żeglugi – NCSO, będący przedstawicielem OCA w porcie. Szczegółową strukturę organizacyjną kontroli i ochrony żeglugi przedstawia ryc. 3. Należy przy tym zaznaczyć, że statki o pojemności poniżej 16 tys. BRT oraz duże statki przeznaczone do żeglugi przybrzeżnej, zgodnie z ustaleniami przyjętymi w NATO, pozostają pod kontrolą narodową.

Wojskowa kontrola żeglugi jest prowadzona w sposób ciągły, niezależnie od tego, czy statek idzie w konwoju czy też odbywa podróż samodzielnie. Poziom tej kontroli jest uzależniony od oceny sytuacji operacyjno-taktycznej w danym rejonie, a jej minimalny poziom powinien obejmować utrzymywanie zalecanej trasy przejścia i uzyskanie zgody na wyjście w morze.



Ryc. 3. Struktura organizacyjna kontroli i ochrony żeglugi

Dowódca regionu NCS może znajdować się na stanowisku brzegowym lub okrętowym, ponadto do jego obowiązków należy utrzymywanie łączności z organami wsparcia, ustalenie zasad funkcjonowania NCS, dowodzenie wydzielonymi przez państwa członkowskie NATO siłami i środkami, organizacja niezbędnego systemu łączności.

Istotnym elementem kontroli i ochrony żeglugi morskiej są punkty kontroli żeglugi – SCP. Mogą być one organizowane na lądzie bądź na morzu, posiadają międzynarodowe obsady, a w ich skład mogą wchodzić oficerowie łącznikowi oraz sztaby komodorów konwojów (zob. ryc. 3). Ponoszą one odpowiedzialność przed dowódcą regionu za ocenę sytuacji operacyjnej w regionie, zaokrętowania i odprawy oraz za instruktaże dla kapitanów statków.

Oceniając przedstawiony powyżej w ogólnych zarysach system kontroli i ochrony żeglugi przyjęty przez państwa NATO, należy stwierdzić, że cechuje go:

- wysoka elastyczność;
- szeroki zakres wyboru sposobów działania;
- mniejsze zapotrzebowanie na siły i środki;
- małe wymagania w odniesieniu do infrastruktury, co powoduje, że jest on tani dla budżetu;
- uniwersalność, rozumiana tutaj jako możliwość zastosowania, niezależnie od regionu geograficznego.

THE PROTECTION OF MARITIME ACTIVITY
IN TIMES OF CRISIS AND WAR

(S u m m a r y)

The article presents the principles and the organization of supervision and protection of seagoing activities that are applied and enforced by the navies of NATO member states.

Assuming that the most likely kind of conflict in the future will be a regional conflict, characterized by limited range and a fluctuating level of danger, and also by a continuation of commercial maritime activity, NATO has developed appropriate procedures in the area of supervision and protection of maritime activity, both during the conflict and in a time of crisis (and of growing crisis).

This article discusses contemporary views relating to supervision and protection of maritime activity. It presents the regional system of supervision and protection of maritime activity, its detailed organization, and the principles of its operation. It presents – for the first time in a Polish publication – the issue of supervision and protection of maritime activity developed by NATO.

